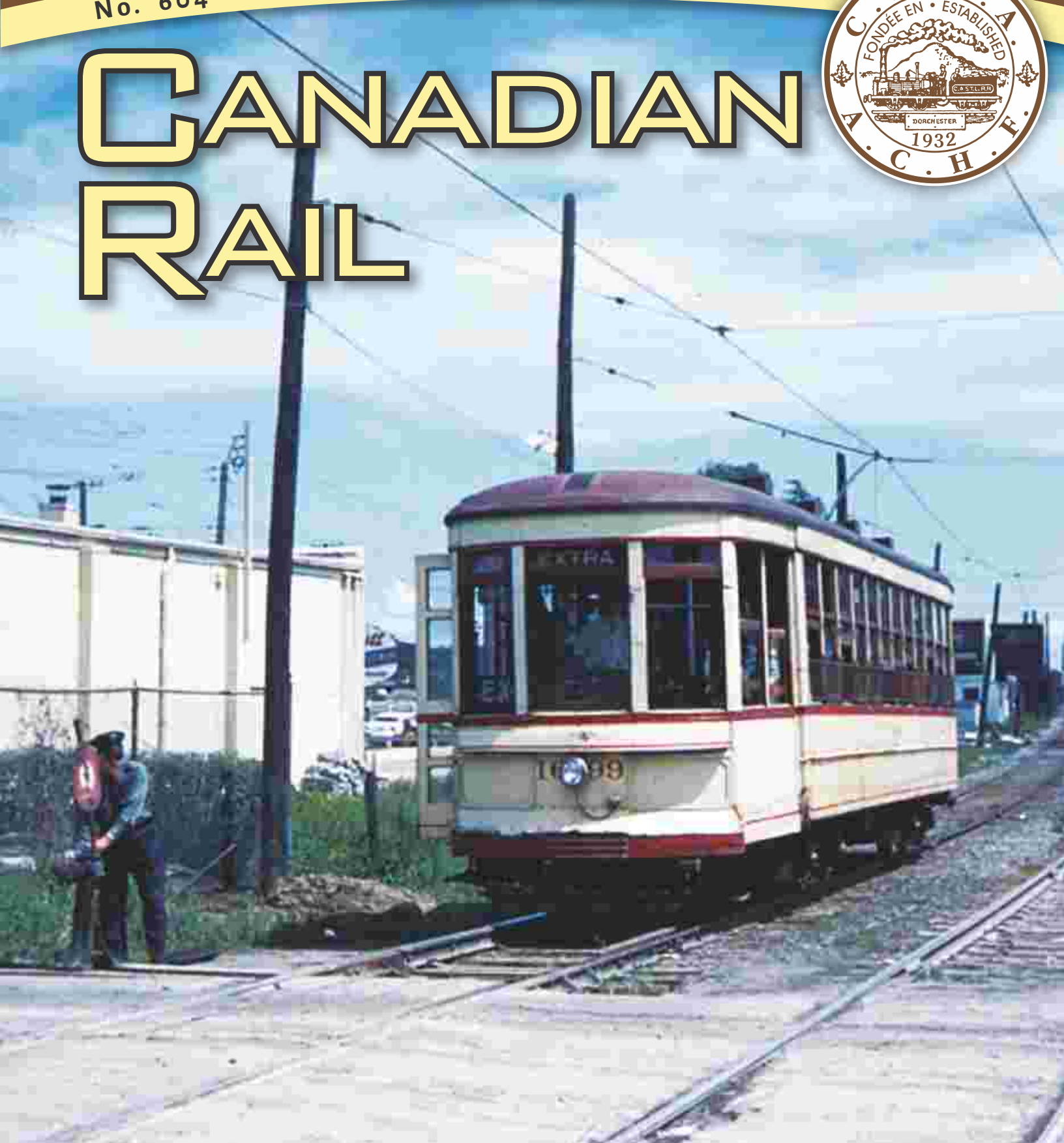
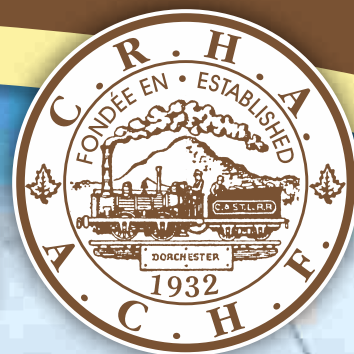


- Kitbashing at 12 Inch to 1 Foot Scale
- Off to the Races
- Stan's Photo Gallery, The Western Canadian Trains of Richard Yaremko
- Business Car ■ CRHA Communications

- Remaniement de kit à l'échelle 12 pouces au pied
- En route pour les courses
- Les photos de Stan, Les trains de l'Ouest canadien de Richard Yaremko
- Le patrimoine ferroviaire ■ Communications ACHF

No. 604 • SEPT./SEPT. - OCT./OCT. • 2021

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

- 261** Kitbashing at 12 Inch to 1 Foot Scale / *Remaniement de kit à l'échelle 12 pouces au pied*,
by / par William G. Blevins
- 277** Off to the Races / *En route pour les courses*, by / par Peter Murphy
- 299** Stan's Photo Gallery: The Western Canadian Trains of Richard Yaremko /
Les trains de l'Ouest canadien de Richard Yaremko, by / par Stan J Smaill
- 312** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 315** 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 2021:

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 Loïselles

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Montreal Transportation Commission (MTC) one-man car 1699 was built by Canadian Car and Foundry Limited in Montreal under license from Brill in 1924. It was built as a two-car train trailer (with one of its trucks powered with two motors), it was last in the series 1675 - 1699. It was converted to a one-man car in 1935. Here, running as CRHA Excursion No. 65 on the Cartierville line, the motorman is unlocking the switch leading to the Blue Bonnets loop on June 21, 1959. All Montreal streetcar service ended on August 30, 1959. The MTC always kept their fleet in tip top shape but allowed it to slip near the end. Compare the condition of this paint scheme with that of the car on page 293. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fond Angus 2035

PAGE COUVERTURE : Le tramway à employé unique 1699 de la Commission de transport de Montréal (CTM) fut construit en 1924 par la Canadian Car and Foundry Limited à Montréal sous licence de Brill. Conçu comme remorque de rame de deux voitures, il était muni de deux moteurs, montés sur un seul de ses deux bogies. Il était le dernier de la série 1675 - 1699. Il fut converti en tramway à un seul employé en 1935. Lors de l'excursion de l'ACHF n° 65 sur la ligne de Cartierville, nous voyons ici le garde-moteur déverrouiller l'aiguillage menant à la boucle Blue Bonnets le 21 juin 1959. Le service de tramway de Montréal a pris fin le 30 août 1959. Le MTC a toujours gardé son parc de véhicules en excellent état, mais l'a laissé se dégrader vers la fin. Comparez l'état de cette peinture à celui du tramway de la page 293. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Angus 2035

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

Kitbashing at 12 Inch to 1 Foot Scale

Remaniement de kit à l'échelle 12 pouces au pied

By / *Par* William G. Blevins, P.Eng.

French Version / *Version française* : Jean-Maurice Boissard

Introduction

As a professional Mechanical Engineer employed for 50 years by the Motive Power and Car Equipment Department of Canadian National Railways in Montreal, Quebec, I was fortunate to be able to combine my job with a hobby interest in railroading. Indeed, I have been fascinated by railways for almost 70 years.

Occasionally, projects are undertaken which can have a connection to model railroading techniques. One such mechanical engineering project for me was the re-trucking by CNR of 38 MLW RS-18 (CNR class MR-18) 4-axle road-switcher locomotives with the 3-axle 2-motor trucks from retired MLW RSC-13 (CNR class MR-10) units. Kit-Bashing in model railway terms !!

The origin of this modification was an inquiry in April 1975 to CN System Headquarters in Montreal from CN Atlantic Region Offices in Moncton, New Brunswick. They asked whether the trucks of the 35 CNR class MR-10 locomotives could be used under other units to provide a suitable replacement branch-line locomotive.

CN Branch-Line Locomotives

CN was blessed (or was it cursed?) with many lightly built branch-lines, especially on the Prairies and in the Maritimes, and even some in Ontario and Quebec. The weight of rail, tie and ballast condition, and bridge strength dictated light axle loads from locomotives and cars. In the steam era up to 1960, this need was satisfied by retaining and operating many ancient small locomotives which were not overworked and were able to last 50 or more years in service.

The diesel locomotive age dawned in the late 1940's and through the 1950's. It was apparent that the CN Chief (Civil) Engineers (Track and Roadway) were not going to permit the heavy industry standard diesels to operate on these light branch-lines. The typical first generation diesel road unit was a B-B truck arrangement on 4 axles and weighed about 248,000 lbs, i.e. 62,000 lbs per axle. This would fatigue and break rail, splice bars, and bridge components on light branch-lines. The only rational answer was to provide light locomotives having two 3-axle trucks with 4 traction motors and a center idler in each truck to distribute the weight. CN's three main locomotive builders rose to the challenge in the 1950's with several

Introduction

En tant qu'ingénieur mécanicien professionnel employé pendant 50 ans par le département de la force motrice et de l'équipement mobile du Canadien National à Montréal, au Québec, j'ai eu la chance de pouvoir combiner mon travail avec un intérêt pour le modélisme ferroviaire comme passe-temps. En effet, je suis fasciné par les chemins de fer depuis près de 70 ans.

Parfois, des projets sont entrepris qui peuvent avoir un lien avec les techniques de modélisme ferroviaire. Un de ces projets d'ingénierie mécanique pour moi a été le changement de bogies de 38 locomotives de « route et manœuvre » à 4 essieux RS-18 de la MLW (CN classe MR-18) par les bogies à 3 essieux et 2 moteurs des RSC-13 de MLW à la retraite (CN classe MR-10). Remaniement de kit ou Kitbashing en termes de modélisme ferroviaire !!

L'origine de cette modification est une demande faite en avril 1975 et adressée au siège social du CN à Montréal par les bureaux de la région de l'Atlantique à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Ils ont demandé si les bogies des 35 locomotives de la classe MR-10 du CN pouvaient être utilisés sous d'autres unités pour fournir des locomotives de remplacement appropriées pour les embranchements.

Locomotives d'embranchement du CN

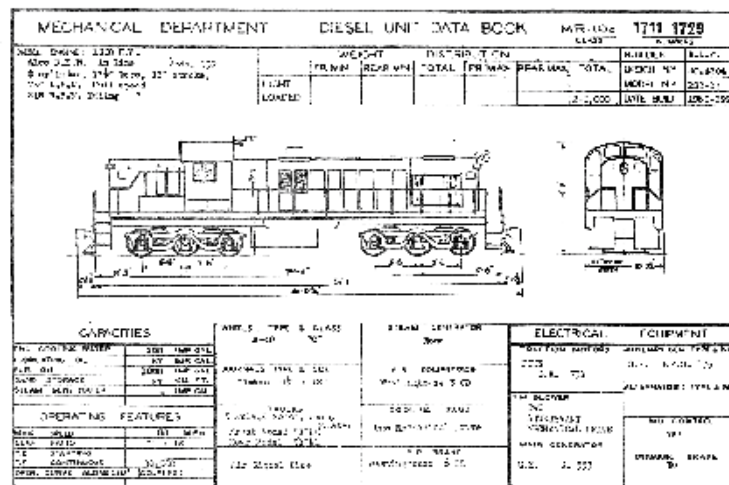
Le CN avait la chance (ou était-ce une malchance?) d'avoir de nombreux embranchements de construction légère, surtout dans les Prairies et dans les Maritimes, et même certains en Ontario et au Québec. Le poids des rails, les traverses et le ballastage, ainsi que la résistance des ponts imposaient de faibles charges à l'essieu des locomotives et des wagons. À l'ère de la vapeur jusqu'en 1960, ce besoin était satisfait en conservant et en faisant fonctionner de nombreuses petites locomotives anciennes qui n'étaient pas surmenées et pouvaient endurer 50 ans ou plus de service.

L'ère des locomotives diesel apparaît à la fin des années 40 et dans les années 50. Il était évident que les chefs mécaniciens (civils) du CN (voies et emprises) ne permettraient pas aux lourdes locomotives diesel standards de circuler sur ces embranchements légers. La machine diesel typique de première génération était montée sur deux bogies de 2 essieux motorisés chacun, soit une configuration B-B, et pesait environ 112,5 tonnes métriques (t) (248 000 lb), soit plus de 28 t (62 000 lb) par essieu. Cela aurait fatigué et brisé les rails, les éclisses et les composants des ponts sur ces embranchements légers. La seule réponse rationnelle était

models of A1A - A1A trucked locomotives. Using their most recent road numbers:-

de fournir des locomotives légères ayant deux bogies à 3 essieux dont 2 étaient motorisés et le 3e porteur seulement, soit une configuration A1A-A1A, pour répartir le poids. Les trois principaux constructeurs de locomotives du CN ont relevé le défi dans les années 1950 avec plusieurs modèles de locomotives sur bogies A1A-A1A. En utilisant leurs numéros de route les plus récents :-

Quantity / Nombre	Builder / Constructeur	Model / Modèle	CN Number/ Numéro CN	Class / Classe	Year(s) built / Année(s) de construction
18	CLC	H10-64	CN 1600-1617	CR-12 a,b	1951
12	CLC	H12-64	CN 1618-1629	CR-12 c,d	1952-1953
78	GMD	GMD-1	CN 1000-1077	GR-12 m,s,t,w,z	1958-1960
35	MLW	RSC-13	CN 1700-1734	MR-10 a,b,c,d	1955-1957
4	MLW	RSC-24	CN 1800-1803	MR-14 a	1959



This list does not include a few 'oddball' GMD export models, Newfoundland, or the 5 more GMD-1 inherited from Northern Alberta Railways in 1981.

The original build total for CN by 1960 was 147 light branch-line locomotives. Typical total weight was between 230,000 and 240,000 lbs. carried on 6 axles, i.e. about 40,000 lbs. per axle. All of these were classed by CN as 'Road-Switchers', equipped with MU-Control and with a short hood behind the cab.

Cette liste n'inclut pas quelques modèles d'exportation GMD « bizarres », ceux de Terre-Neuve et les 5 autres GMD-1 héritées du Northern Alberta Railways en 1981.

En 1960, le total de la construction initiale du CN est de 147 locomotives légères d'embranchement. Leur poids total typique est compris entre 104 et 109 t (230 000 et 240 000 livres), porté sur 6 essieux, soit environ 18,15 t (40 000 livres) par essieu. Toutes ces machines sont classées par le CN comme « Route et manœuvre » (Road-Switchers) équipées de contrôle en unités multiples (MU-Control) et d'un capot court derrière la cabine.



CN GMD-1 one of 78 in the series (1000 – 1077) photographed in Calgary on September 11, 1968. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 66872

La CN 1030, l'une des 78 GMD-1 de la série 1000 – 1077 photographiée à Calgary le 11 septembre 1968. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 66872

Locomotive 1731 is one of 35 RSC-13 models built by Montreal Locomotive Works in 1955-57. The author photographed it in the Charlottetown shops on August 9, 1972. William Blevins

La locomotive CN 1731 est l'une des 35 unités RSC-13 construites par la Montreal Locomotive Works (MLW) en 1955-57. L'auteur l'a photographiée dans les ateliers de Charlottetown le 9 août 1972. William Blevins



MLW RSC-24 1800 is the power for the CRHA's excursion No. 101 the Apple Blossom Special on May 28, 1967 over the old M&SC electric line to Granby, then on to Waterloo, Quebec. The manually operated semaphore signal in the photo taken at Waterloo, is extant today near Barrington Station on the Exporail site. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 62818

La CN 1800, une RSC-24 construite par la MLW, est la locomotive de l'excursion n° 101 de l'ACHF, le Apple Blossom Special, le 28 mai 1967 sur l'ancienne ligne électrifiée du M & SC jusqu'à Granby, puis jusqu'à Waterloo, Québec. Le signal sémaphore à commande manuelle sur la photo prise à Waterloo est installé aujourd'hui près de la gare de Barrington sur le site d'Exporail. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 62818

Closeup of the cab end A-1-A truck of RSC-13 unit CN 1708. Photo taken at Moncton Main Shop 23 April 1975 by the author.

Gros plan du bogie A-1-A de l'extrémité cabine de l'unité RSC-13 1708 du CN. Photo prise par l'auteur à l'atelier principal de Moncton le 23 avril 1975.



The 30 CLC units did not last 20 years and were retired before the end of the 1960's. The MLW and GMD units both had another future and various degrees of reincarnation in the next 2 decades.

The Problem

By 1975, considerable trouble was being experienced by CN maintenance forces in keeping the MLW RSC-13 (MR-10) units running. This was reflected in very high maintenance costs. Poor reliability on the road necessitated MU'ing 2 or more units together for runs requiring only one to handle the tonnage. The doubling up of the power ensured that one would still be working at the end of the run. Additionally, these units were almost 20 years old, had a very dated engine (Alco 539), a weak main generator and smaller traction motors. They could not be MU'ed with locomotives other than their own class. This caused a particular burden in moving units from central maintenance points to the light branch-line runs for which the 6 axles (40,000 lb. axle load) were designed and required.

The light axle loads on drivers also limited the tractive effort (adhesion) and the tonnage that could be handled. In 1965, this was temporarily corrected on 13 MR-10 units wanted for terminal transfer services. This was done by the odd expedient of removing the center idler axle and fitting a long drop equalizer between the driving axles. This lasted only to 1970 when retirements of the CLC A1A - A1A locomotives required the original MR-10 A1A - A1A truck arrangement to be restored as built.

MLW built RSC-13 powers an important customer's boxcar through Dorval, Quebec on December 31, 1966. Note the missing center idler axle and the drop equalizer between the driving axles. William Blevins

La RSC-13 construite par la MLW tire le wagon couvert d'un important client à Dorval, au Québec, le 31 décembre 1966. Notez l'essieu porteur central manquant et le long compensateur entre les essieux moteurs. William Blevins



Les 30 unités CLC n'ont pas duré 20 ans et ont été retirées avant la fin des années 60. Les unités MLW et GMD ont toutes deux eu un autre avenir et divers degrés de réincarnation au cours des 2 décennies suivantes.

Le problème

En 1975, les équipes d'entretien du CN éprouvent des difficultés considérables à faire fonctionner les unités MLW RSC-13 (MR-10), entraînant des coûts d'entretien très élevés. La mauvaise fiabilité sur la route exige le couplage de 2 unités ou plus pour des trajets n'en nécessitant normalement qu'une seule afin d'assurer le tonnage. Le doublement de la puissance garantit qu'au moins une travaille. De plus, ces unités ont presque 20 ans, ont un moteur très ancien (Alco 539), un générateur principal faible et des moteurs de traction plus petits. Elles ne peuvent pas être couplées en unités multiples avec des locomotives autres que celles de leur propre classe. Cela entraîne des difficultés supplémentaires lors du déplacement des unités depuis les centres d'entretien jusqu'aux lignes d'embranchement léger pour lesquelles ces machines à 6 essieux (charge de 18,15 t ou 40 000 lb par essieu) ont été conçues et requises.

Les faibles charges des essieux moteurs limitent également l'effort de traction (adhérence) et le tonnage pouvant être manœuvré. En 1965, cela a été temporairement corrigé sur 13 unités MR-10 recherchées pour les services de manœuvre aux terminaux. Cela a été fait par un expédient étrange : en retirant l'essieu porteur central et en installant un long compensateur entre les essieux moteurs. Cela n'a duré que jusqu'en 1970, lorsque le retrait des locomotives CLC A1A-A1A a nécessité la restauration de l'agencement du bogie des MR 10 en A1A-A1A d'origine tel que construit.

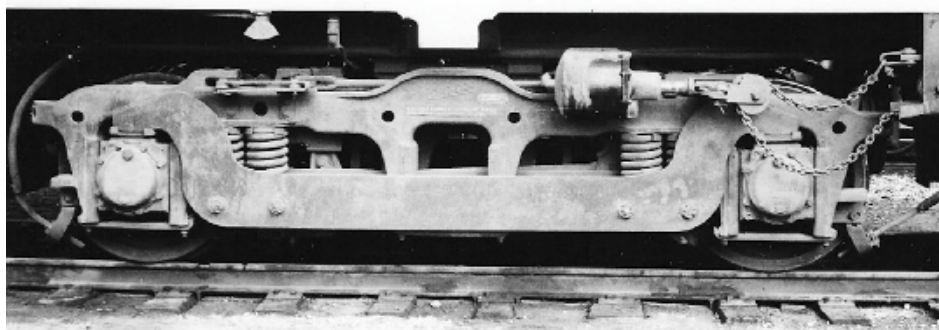
La conception de base

Compte tenu de justifications opérationnelles et financières, il est décidé de procéder à des investigations sérieuses et à des travaux de conception pour le remplacement des anciennes locomotives MR-10. Un rapide coup d'œil aux dimensions et à l'espace sous le châssis semble indiquer que nous avons des locomotives adaptées à la conversion.

La flotte de 225 unités RS-18 (CN classe MR-18) du CN avait été achetée entre 1956 et 1960 de la MLW (plus 15 autres RS-11 similaires d'Alco) en tant que locomotives diesel de ligne principale pour remplacer les locomotives à vapeur de ligne principale. Avec 434 GMD/EMD GP-9 (GR-17), les MR-18 ont été des éléments essentiels de la flotte

Close-up showing the long gap where the idler wheelset was removed on the A-1-A truck to convert the locomotive to a B-B wheel arrangement. This improved adhesion for transfer duty. Photo taken at Montreal Yard in late 1960's by the author.

Gros plan montrant le long espace dans lequel l'essieu porteur central enlevé se trouvait sur le bogie A-1-A pour convertir la locomotive à une configuration B-B. Ceci augmentait l'adhérence pour les opérations de transfert. Photo prise par l'auteur à la cour Montréal vers la fin des années 1960.



Basic Design

Given the operational and financial justification, it was decided to proceed with serious investigations and design work for replacement of the old MR-10 locomotives. A quick look at the dimensions and underframe space seemed to indicate we had some locomotives suitable for conversion.

CN's 225 unit RS-18 (CN Class MR-18) fleet had been purchased in 1956 - 1960 from MLW (plus 15 more similar RS-11 from Alco) as mainline diesel locomotives to replace mainline steam locomotives. Along with 434 GMD/EMD GP-9's (GR-17), the MR-18's were core parts of the CN fleet for a decade until the 'Second Generation' High Horsepower models started appearing from 1965 onwards. By 1975, many 3000 HP SD40, GP40, SD40-2, GP40-2, C-630, and M-636 had taken over the mainlines. The GP-9 and RS-18 fleets were often relegated to secondary duties. Indeed, CN had an abundance of these older, former mainline units. Some were ripe for the picking as substitute light branch-line power.

The Atlantic Region where the MR-10 units were used was predominantly assigned MLW power. It was logical to examine the ranks of other models of MLW units to select a prospect for conversion. It became obvious from a brief glance at the Diagram Book that certain MR-18 units were the likely units to select. The CN MR-18 fleet came in 7 subclasses ('a' through 'g') having different weights, fuel tanks and truck types. The choice soon narrowed down to classes MR-18 e, f and g, which were delivered in 1959-1960. Subclass 'e' (CN 3100-3129) was eliminated as these units were equipped with high speed gearing and steam train lines for passenger duty. Subclasses 'f' and 'g' looked to be ideal as the body weight (i.e. less trucks) was similar to the

du CN pendant une décennie jusqu'à ce que les modèles à haute puissance de « deuxième génération » commencent à apparaître à partir de 1965. En 1975, de nombreuses machines de 3000 HP (SD40, GP40, SD40-2, GP40-2, C-630 et M-636) avaient repris les lignes principales. Les flottes de GP-9 et RS-18 étaient souvent reléguées à des tâches secondaires. En effet, le CN disposait d'une abondance de ces anciennes unités de voies principales. Certaines étaient mûres pour remplacer les unités sur les embranchements légers.

La région de l'Atlantique où les unités MR-10 sont utilisées sont principalement d'origine de la MLW. Il est donc logique d'examiner les autres modèles des rangs de la MLW pour envisager une perspective de conversion. Il devient évident, à partir d'un bref coup d'œil au « Diagram Book » que certaines unités MR-18 sont susceptibles d'être sélectionnées. La flotte du CN de MR-18 se compose de 7 sous-classes (de « a » à « g ») ayant des poids, des réservoirs de carburant et des types de bogies différents. Le choix se réduit rapidement aux classes MR-18e, f et g, qui ont été livrées entre 1959 et 1960. La sous-classe « e » (CN 3100-3129) est éliminée, car ces unités sont équipées d'engrenages pour grande vitesse et de lignes de vapeur pour le service des passagers. Les sous-classes « f » et « g » semblent être idéales, car le poids corporel (c'est-à-dire moins les bogies) est similaire à celui des unités MR-10 et le réservoir de carburant de 4550 l (1000 gallons) est d'un style court et large donnant à première vue de la place pour les bogies à 3 essieux. Les anciennes classes MR-18 ont été éliminées en raison du poids excessif et du réservoir de carburant long et étroit de l'ancien style qui pourraient gêner les bogies à trois essieux.

MR-10 units and the 1000 gallon fuel tank was a short, wide style giving apparent room for the 3-axle trucks. The older MR-18 classes were eliminated because of excessive weight and the older style long, narrow fuel tank which three-axle trucks would foul.

L'incident de la mise en page du dessin

L'étape suivante consiste à réaliser un schéma d'implantation d'une unité MR-18g avec des essieux MR-10 à 3 essieux. J'ai demandé à l'un de nos dessinateurs de force motrice (qui restera sans nom) de sortir des dessins

MECHANICAL DEPARTMENT		DIESEL UNIT DATA BOOK		MR-18-g	3850-3893
GROSS ENGINE - 1400 LB. Also D.I.V. 8313V-type 18 cylinders, 5" bore, 10" stroke, 1200 R.P.M. Full speed 400 R.P.M. Telling speed		WEIGHT		DISTRIBUTION	
RECORDED (**) 3850 to 3850 3851 to 3851 3852 to 3852 3853 to 3853 3854 to 3854 3855 to 3855 3856 to 3856 3857 to 3857		FR. MIN. REAR MIN. TOTAL		FR. MAX. REAR MAX. TOTAL	
56'-11 1/2"		Loaded		Before Mod. 8080 290,000	
		Loaded		After Mod. 8080 332,000	
BUILDER		ORDER #		N.I.E.	
MLW		4876		4876	
MODEL NO		DATE BUILT		RECORDED	
1050				3851 3851 3852 3853 3854 3855 3856 3857	
CAPACITIES		WHEELS: TYPE & CLASS		STEAM GENERATION	
FIND COOLING WATER 500 IMP GAL		A-40 30"		EGR	
LUBRICATING OIL 150 IMP GAL		JOURNALS: TYPE & SIZE		AIR COMPRESSOR	
FUEL OIL 1000 IMP GAL		D.R.F. 5 1/2" x 18"		Westinghouse 3 020	
SAND STORAGE 50 CU. FT.		OPERATING FEATURES		ELECTRICAL EQUIPMENT	
STEAM GEN. WATER - IMP GAL		AFTER MOD. 8080		TRACTION MOTORS	
		MAX. SPEED 55 MPH 75 MPH		TWIN G.C.E. 750	
		GEAR RATIO 74:1 R. R. & T.		M. BLOWER MOTORS	
		T.E. STARTING		TWO Mechanical Drive	
		T.E. CONTINUOUS 45,000 lbs		MAIN GENERATOR	
		OPER. CURVE ABOVE: 30° (COUPLED, 30°)		G.C.E. DR-281	
		TRUCKS		ALTERNATOR TYPE & NO	
		Before Mod. 8080		Type	
		Syring Bolster		NEW CONTROL	
		After Mod. 8080		Type	
		Rocky Water Bolster		DYNAMIC BRAKE (DISCONNECTED) (In short haul)	
		COOLING FAN			
		DRS G.C.			
		Mechanical Drive			
		AIR BRAKE			
		Westinghouse 85 J			

CNR 3845 3744 and 3203 hauling a mainline freight through Brockville, Ontario on August 20, 1966. The lead unit is an MLW MR-18f built in 1959. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 60927

Les CN 3845, 3744 et 3203 tirant un fret sur la ligne principale à Brockville, Ontario le 20 août 1966. L'unité de tête est une MR-18f construite par la MLW en 1959. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 60927



CN MR-18f 3846 heading up Train 119 was photographed at Gaspé, Quebec in 1969. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 25063
La CN 3846, une MR-18f, tirant le train 119 est photographiée ici à Gaspé, Québec en 1969. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 25063

Hooping up train orders to the crew of MR-18g 3852 at Cornwall, Ontario on May 6, 1967. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 62459

Transmission des ordres de train à l'équipe de la CN 3852, une MR-18g, à Cornwall, Ontario le 6 mai 1967. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Linley 62459



CNR 3866 an MR-18g is the lead unit on this freight photographed at Ottawa, Ontario on July 15, 1967. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 56329

La CN 3866, une MR-18g, est l'unité de tête sur ce train de fret photographié à Ottawa, Ontario le 15 juillet 1967. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 56329

CN 3852 and 3697 pictured on Boxing Day, December 26, 1967 at Ottawa, Ontario. It was not that common for the CN MR-18g class units (3850-3893) to power a passenger train. CN 3852 ultimately was converted to branchline unit CN 1757 in May 1976. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 63125

Les CN 3852 et 3697 photographiées le lendemain de Noël, le 26 décembre 1967 à Ottawa, Ontario. Il n'arrivait pas souvent pour les unités de classe MR-18g du CN (les 3850 à 3893) de tirer un train de passagers. La CN 3852 fut finalement convertie en l'unité pour embranchement CN 1757 en mai 1976. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 63125

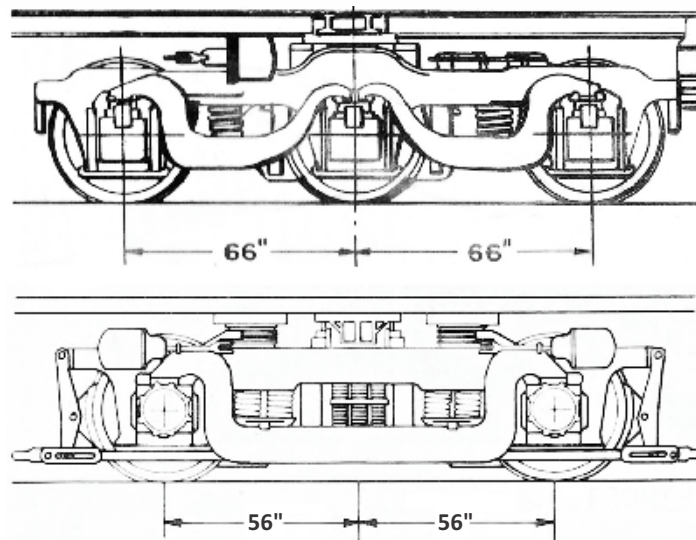


The Layout Drawing Incident

The next stage was to make a layout drawing of an MR-18g unit with 3-axle MR-10 trucks. I asked one of our Motive Power Draughtsmen (who shall remain nameless) to get some MLW drawings out of the Plan Room and make a quick layout drawing to check feasibility. A few hours later he was back at my office with a drawing all laid-out. I asked him how he managed to do this so fast. He said that he just traced the MR-10 truck drawing over the underframe drawing of the MR-18. It looked too good to be true. Something clicked in my head and I asked him whether both original MLW drawings were to exactly the same scale? With a quick 'Oops' he left my office and said he would be back later. He was, and this time everything was drawn to the same scale. Lo and behold, the 3-axle MR-10 truck could actually squeeze in place on the MR-18f and g underframe and had the same center-plate size.

de MLW de la salle des plans et de faire un dessin de mise en page rapide pour vérifier la faisabilité. Quelques heures plus tard, il était de retour à mon bureau avec un dessin tout tracé. Je lui ai demandé comment il avait réussi à faire ça si vite. Il a dit qu'il venait de tracer le dessin de l'essieu de MR-10 sur le dessin du châssis de MR-18. Cela semblait trop beau pour être vrai. Quelque chose a cliqué dans ma tête et je lui ai demandé si les deux dessins originaux de MLW étaient exactement à la même échelle ? Avec un rapide « Oups », il a quitté mon bureau et m'a dit qu'il reviendrait plus tard. Il est revenu, et cette fois, tout était dessiné à la même échelle. Et voilà, le bogie d'une MR-10 à 3 essieux pouvait en fait s'installer sous le châssis d'une MR-18f et g et avait la même taille de plaque centrale.

MLW 3-Axle Light-Weight Truck – Class MR-10 / Bogie léger à trois essieux MLW – Classe MR-10



MLW 2-Axle Heavy-Weight Truck – Class MR-18 / Bogie lourd à deux essieux MLW – Classe MR-18

This firmly established that the conversion was possible with likely only minor adjustments necessary in piping and certain equipment brackets. At this point a full go ahead was received to develop further drawings and to temporarily try a unit at the Moncton Main Shop.

Challenges

As work progressed it developed that there were some interesting problems to overcome, none insurmountable, but still challenging. Firstly, 'as is', the modified unit would weigh 243,000 lbs. on rail considering the weight of the original MR-18 body and the weight of the

Cela a confirmé que la conversion est possible avec probablement quelques ajustements mineurs à la tuyauterie et à certains supports d'équipement. À ce stade, le feu vert a été donné pour développer d'autres dessins et essayer temporairement une unité à l'atelier principal de Moncton.

Défis

Au fur et à mesure que le travail progresse, il s'avère qu'il y a des problèmes intéressants à surmonter, aucuns insurmontables, mais toujours difficiles. Premièrement, l'unité « telle quelle », modifiée pèserait 110,2 t (243 000 lb) sur rail compte tenu du poids de la carrosserie originale de la

MR-10 trucks. The track engineers would only allow 240,000 lbs. as a maximum due to stresses in rail joints on light rail branch-lines. It was imperative to reduce weight by 3 to 4 thousand pounds. Lacking easily removable ballast on the body, the only alternative was to reduce consumable supplies. Ultimately, it was established that reducing fuel capacity from 1000 gallons to 700 gallons and sand capacity from 28 cubic feet to 16 cubic feet was sufficient to reduce the required weight and still leaving sufficient supplies for operation. A further complication was that weight on a locomotive must be balanced between trucks so that a differential of less than 2000 lbs. between ends is maintained. The location of the fuel tank, being closer to one truck than the other, did not help in maintaining a balance. It meant that the removal of 300 gallons of fuel was felt more by the rear truck.

A second problem to be resolved was with the traction motors. The MR-10 units were powered by four GE 731 type traction motors which were commonly used in switcher locomotives. While not necessarily a particularly troublesome item, it was not as satisfactory a motor as the larger GE 752 road unit motor as used on MR-18 units. An examination of the truck drawings showed that the MR-18 wheel set and motor could be applied to the MR-10 truck. We just needed to trim about 1 inch of material from the motor nose suspension lugs on the truck frame casting. The journal boxes and wheels were the same size, easing the application.

A related problem to the installation of 752 motors to the 3-axle, 2-motor truck of the MR-10 was the location of the traction motor cooling air ducts. Cooling air from blowers on the locomotive body was passed through ducts and compartments in the under frame. The outlets were through four large holes in the under frame each directly above the inlet air hole of traction motor frame. A flexible 'boot' was used to transmit the air from the underframe to the motor. The 3-axle truck had a longer wheel base than the 2-axle trucks originally equipped to the MR-18 units (11'-0" vs 9'-4"). It was inevitable that the location of the underframe holes would not be quite correct for the location of the inlet hole on the motors. The mismatch was too much for trying to distort the flexible boot. Consequently, it was known that new holes would be required in the underframe bottom plate and the old holes would be plugged. Drawings available at the time indicated no impediment to this modification.

Another problem to be resolved was the horsepower of the resulting unit. Clearly, 1800 horsepower on 4 powered axles with only 40,000 lb. axle load was exceeding normally specified adhesion limits. In accordance with standard practice at the time, the adhesion demand (tractive effort) must not exceed 19% of the weight on drivers at 11 to 12 miles per hour. It was

MR-18 et du poids des essieux MR-10. Les ingénieurs de la voie n'autorisent que 109 t (240 000 lb) au maximum en raison des contraintes dans les joints des rails sur les embranchements légers. Il est donc impératif de réduire le poids de 1,3 à 1,8 t (3 à 4 000 lb). Le poids de la carrosserie ne pouvant diminuer, la seule alternative est de réduire les fournitures consommables. En fin de compte, il est établi que la réduction de la capacité de carburant de 4550 l (1 000 gal) à 3200 l (700 gal) et de la capacité de sable de 0,8 m³ (28 pieds cubes) à 0,45 m³ (16 pieds cubes) est suffisante pour réduire le poids requis tout en laissant suffisamment de réserves pour le fonctionnement. Une autre complication est que le poids sur une locomotive doit être équilibré entre les bogies de sorte qu'une différence de moins de 910 kg (2000 lb) entre les extrémités soit maintenue. L'emplacement du réservoir de carburant étant plus proche d'un bogie que de l'autre, il est difficile de maintenir l'équilibre. Cela signifie que la suppression de 1350 l (300 gal) de carburant sera davantage ressentie par le bogie arrière.

Le deuxième problème à résoudre concerne les moteurs de traction. Les unités MR-10 étaient propulsées par quatre moteurs de traction de type GE 731 qui étaient couramment utilisés dans les locomotives de manœuvre. Bien qu'il ne s'agisse pas nécessairement d'un élément particulièrement gênant, ce n'était pas un moteur aussi satisfaisant que le plus gros moteur GE 752 utilisé sur les unités MR-18 pour les lignes principales. Un examen des dessins du bogie montre que l'essieu et le moteur de MR-18 peuvent être montés sur le bogie de MR-10. Il suffit de couper environ 2,5 cm (1 po) de matériel des pattes de suspension du nez du moteur sur le châssis de fonderie du bogie. Les paliers de tourillon et les roues étaient de la même taille, facilitant la mise en œuvre.

Un problème connexe à l'installation de moteurs GE 752 sur le bogie à 3 essieux et 2 moteurs du MR-10 est l'emplacement des conduits d'air de refroidissement des moteurs de traction. L'air de refroidissement provenant des soufflantes dans la caisse de la locomotive passe par des conduits et des compartiments dans le châssis. Les sorties se font par quatre grandes ouvertures dans le châssis, chacune directement au-dessus de l'évent d'admission d'air du châssis du moteur de traction. Un conduit flexible est utilisé pour transmettre l'air du châssis au moteur. Le bogie à 3 essieux a un empattement plus long que le bogie à 2 essieux équipant à l'origine les unités MR-18 : 28 cm vs 23 cm (11' 0" vs 9' 4"). Il est donc évident que les trous du châssis ne sont pas tout à fait vis-à-vis des trous d'admission sur les moteurs. Le décalage est cependant trop important pour essayer de déformer le conduit flexible. Par conséquent, de nouveaux trous seront nécessaires dans la plaque inférieure du châssis et les anciens trous devront être bouchés. Les dessins disponibles à l'époque n'indiquaient aucun obstacle à cette modification.

Un autre problème à résoudre est la puissance de la nouvelle unité. De toute évidence, 1800 HP sur 4 essieux moteurs avec seulement 18,1 t (40 000 lb) de charge par

calculated that a reduction in Notch 8 horsepower from 1800 to a nominal 1400 would come close enough to satisfy the maximum adhesion demand without requiring major component changes in the electrical control circuitry. Stationary testing on a load resistor bank and the 'Search' test machine was used to develop the horsepower derating procedure. The final arrangement required only the addition of one resistor and the adjustment of about 5 variable resistors. My colleague, CN electrical engineer Barry Biglow, long time CRHA member, did this work for the project.

We needed to verify the design work which necessarily relied upon available drawings provided by the builder in the 1950's. On April 22, 1975, MR-18 unit 3872 and MR-10 unit 1715 were brought into Moncton Main Shop. A temporary exchange of trucks was made and measurements taken to confirm those on the drawings. All seemed correct and the units reverted to their original trucks.

A review of motive power requirements for Atlantic Region branch line service was made by CN's Transportation Department personnel at this time.

A total of 35 MR-10 units were in service as well as three MR-14a class units. These latter units were the remainder of four custom built units by MLW in 1959. Four FPA-2 and FPB-2 passenger locomotives had been converted from ALCO 244 engines to ALCO 251 and the surplus engines were used in four new RSC-24 branch-line locomotives having 1400 HP rating with 3-axle 2-motor trucks similar to those on the earlier MR-10 units, except for the provision of 752 motors. The three remaining MR-14 units were the last Alco 244 engined units remaining on the

essieu dépassent les limites d'adhérence normalement spécifiées. Conformément à la pratique courante à l'époque, la demande d'adhérence (effort de traction) ne doit pas dépasser 19 % du poids sur les roues motrices entre 17,7 à 19,3 km/h (11 à 12 m/h). On a calculé qu'une réduction de la puissance au cran 8 de 1800 HP à 1400 HP serait suffisamment proche pour satisfaire la demande d'adhérence maximale sans nécessiter de modifications majeures des composants des circuits de commande électrique. Des tests stationnaires sur un banc de résistances de charge et la machine de test de « recherche » ont été utilisés pour développer la procédure de diminution de la puissance. L'arrangement final n'a nécessité que l'ajout d'une résistance et le réglage d'environ 5 résistances variables. Mon collègue, l'ingénieur électricien du CN Barry Biglow, membre de longue date de l'ACHF, a effectué ce travail pour le projet.

Nous devons vérifier le travail de conception qui reposait nécessairement sur les dessins disponibles fournis par le constructeur dans les années 1950. Le 22 avril 1975, les locomotives MR-18 3872 et MR-10 1715 sont conduites à l'atelier principal de Moncton. Un échange temporaire des bogies est effectué et des mesures sont prises pour confirmer celles des plans. Tout semblait correct et les unités sont retournées avec leurs bogies d'origine.

Un examen des besoins en puissance motrice pour le service des embranchements de la région de l'Atlantique a été effectué par le personnel du service des transports du CN à ce moment-là.

Au total, 35 unités MR-10 étaient en service ainsi que trois unités de classe MR-14a. Ces dernières étaient le reste de quatre unités construites sur mesure par MLW en 1959. Quatre locomotives de passagers FPA-2 et FPB-2 avaient été converties avec des moteurs Alco 251 au lieu des Alco 244 et les moteurs excédentaires avaient été utilisés dans quatre

nouvelles locomotives d'embranchement RSC-24 d'une puissance nominale de 1400 HP avec des bogies à 3 essieux et 2 moteurs similaires à ceux des unités MR-10 antérieures, à l'exception des moteurs GE 752. Les trois unités MR-14a étaient les dernières unités à moteur Alco 244 restantes au CN. Il y avait une



CNR class MR-10b road switcher 1708 at Toronto, Ontario on March 24, 1967. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 63998

La locomotive CN 1708 « route et manœuvre » de classe MR-10b à Toronto, Ontario le 24 mars 1967. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 63998

CN System. There was considerable pressure to retire these units also. Hence, in total, 38 lightweight axle load units were in branch-line service.

pression considérable pour retirer ces unités également. Ainsi, au total, 38 unités avec charge légère par essieu étaient en service sur les embranchements.

Quantity / Nombre	Builder / Constructeur	Model / Modèle	CN Number/ Numéro CN	Class / Classe	Year(s) built / Année(s) de construction
5	MLW	RSC-13	CN 1700-1704	MR-10 a	Jun-Aug/ <i>Juin-août</i> 1955
6	MLW	RSC-13	CN 1705-1710	MR-10 b	Nov 1955-Feb/ <i>Fév</i> 1956
19	MLW	RSC-13	CN 1711-1729	MR-10 c	Nov 1955-Jan 1956
5	MLW	RSC-13	CN 1730-1734	MR-10 d	Oct/Nov 1957
3	MLW	RSC-24	CN 1800-1803	MR-14 a	Mar-Apr/ <i>Mars-avril</i> 1959



CN MR-10c 1727 was caught napping at Charlottetown, Prince Edward Island in 1975. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 16009

La locomotive CN 1727, une MR-10c, surprise en train de faire la sieste à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard en 1975. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 16009

CN 1801 and 1800 are two out of a class of three MR-14a locomotives, the train was photographed at Wentzell Lake, Nova Scotia in 1973. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 42908

Les CN 1801 et 1800 sont deux des trois locomotives restantes de la classe MR-14a; le train a été photographié à Wentzell Lake, Nouvelle-Écosse en 1973. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 42908



The Transportation Department review showed that with a more reliable replacement such as a de-rated MR-18, capable of being MU'ed with other power, a total of 26 units would be required. As might be expected, considerable economies were anticipated. At the same time, there was a demand for light SW-1200RS 4-axle road-switchers taking place on CN lines in Northern Ontario and Quebec. Twelve such units were in service in Halifax, Nova Scotia and it was determined that these units could be transferred to Northern Ontario and replaced by further converted MR-18/MR-10 units. Consequently, a firm decision was made to convert the entire fleet of MR-10 and MR-14a units with MR-18 bodies both for branch-line use and for replacing SW-1200RS units at Halifax.

The entire MR-18g class, Road Nos. 3852 to 3893 were available. There were 31 units remaining from the original order of 44, seven having been retired after wrecks, and 6 rebuilt for Tempo Train passenger service in Southwestern Ontario. To complete the need for 38 units, the last seven units of class MR-18f Road Nos. 3843 to 3849 would be selected for conversion. New numbers and classes would be assigned as per the following schedule.

	Original	Originally Built / <i>Date de fabrication originelle</i>	New identity / <i>Nouvelle identité</i>
Road Nos. / <i>N° de route</i> Class / <i>Classe</i>	3843-3849 MR-18f	May-Jul 1959 / <i>Mai-juillet 1959</i>	1750-1756 MR-14b
Road Nos. / <i>N° de route</i> Class / <i>Classe</i>	3852-3893 MR-18g	Jan-Aug 1960 / <i>Janv.-août 1960</i>	1757-1787 MR-14c

Prototype Conversion

During the week of 16 June 1975, MR-18g unit 3865 was electrically adjusted at Moncton Hump Yard Diesel Shop on the Automatic Load Test machine. The maximum horsepower output was set at nominally 1400 HP. Many readings of settings and electrical characteristics were also taken at this time. These were used in preparing the computer program used to run the Automatic Locomotive Tester (Search Machine) associated with the load test facility.

The following week, the unit was transferred to Moncton Main Shop for the truck conversion. A set of MR-10 trucks from CN 1708 were waiting.

The first step was to de-truck 3865 and place it on stands over a pit in the shop. The wheel sets and 752 motors were removed from the old 2-axle trucks and installed in the previously prepared MR-10 3-axle trucks. The original idler wheel set was retained.

On the car body, the shut-off valve for the Houston automatic fueling system was lowered as was the overflow pipe so that 700 gallons was the new maximum capacity. At each sandbox filler location an extension pipe about 17"

L'examen du service des transports montre qu'avec un remplacement plus fiable tel qu'une MR-18 de puissance diminuée, capable d'être en unité multiple avec une autre machine, un total de 26 unités serait nécessaire. Comme on pouvait s'y attendre, des économies considérables sont prévues. Au même moment, il y a une demande pour des machines de manœuvre légères SW-1200RS à 4 essieux sur les lignes du CN dans le nord de l'Ontario et du Québec. Douze de ces unités sont en service à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et on détermine que ces unités peuvent être transférées dans le nord de l'Ontario et remplacées par d'autres unités MR-18/MR-10 converties. Par conséquent, une décision ferme est prise pour convertir l'ensemble de la flotte d'unités MR-10 et MR-14a avec des caisses de MR-18, à la fois pour une utilisation sur les embranchements et pour remplacer les unités SW-1200RS à Halifax.

Toute les machines de classe MR-18g, portant les numéros 3852 à 3893 étaient disponibles. Il restait 31 unités de la commande initiale de 44, sept ayant été retirées comme épaves et six reconstruites pour le service passagers Tempo Train dans le sud-ouest de l'Ontario. Pour compléter le besoin de 38 unités, les sept dernières unités de la classe MR-18f portant les numéros 3843 à 3849 seraient sélectionnées pour la conversion. De nouveaux numéros et classes seraient attribués selon le calendrier suivant.

Le prototype de la conversion

Au cours de la semaine du 16 juin 1975, l'unité 3865, une MR-18g est réglée électriquement à l'atelier diesel de la cour à bosse de Moncton sur la machine d'essai de charge automatique. La puissance de sortie maximale nominale a été fixée à 1400 HP. On en profite pour effectuer de nombreuses lectures de réglages et de caractéristiques électriques. Celles-ci seront utilisées pour préparer le programme informatique du testeur automatique de locomotive (machine de recherche) associé à l'installation d'essai de charge.

La semaine suivante, l'unité est transférée à l'atelier principal de Moncton pour la conversion des bogies. L'ensemble de bogies MR-10 de la CN 1708 l'y attendait.

La première étape consiste à démonter les bogies de la 3865 et à les placer sur des supports au-dessus d'une fosse dans l'atelier. Les essieux montés et les moteurs GE 752 sont retirés des anciens bogies à 2 essieux et installés dans les bogies 3 essieux de la MR-10 préalablement préparés. Le jeu de roues folles (non motrices) d'origine est conservé.

Sur la caisse de la machine, la vanne d'arrêt du

long was run down into the filler hole and welded in place. This had the effect of preventing the sand boxes from being filled beyond 16 cubic feet capacity total.

The two handbrake pulley brackets on rear of the MR-10 body were removed and refitted to the MR-18 body with little trouble. This bracket guides the handbrake chain to the outside lever location on the MR-10 truck.

The side bearing plates were added to the under frame so that a match-up was made with the side bearing pads on the new trucks.

The truck safety clip arrangement (this holds the truck to the carbody in a derailment) was also cut from the MR-10 and re-welded to the MR-18 body. As it developed, this was a tricky task requiring a number of tries before the correct mounting dimensions were established.

The most frustrating item turned out to be the underframe air duct holes. A detailed inspection of the inside of the under-frame revealed several unexpected transverse bulkheads. These prevented a straight longitudinal shift of the holes to the complete extent required. Careful consideration was made of the alternatives available. Finally, the most reasonable solution evolved after worried consultation of drawings on the shop floor and on my hotel room bed. The rectangular holes at three locations would be turned from the normal longitudinal orientation to the lateral orientation and located as close as possible to the offending bulkheads. The fourth hole was not a problem. At the first three locations a set of adapter plates would be required to be attached to the flexible boot assembly. Then the top and bottom plates of the boot could be bolted as normal to the under-frame and traction motor frame respectively. The net effect was a 25% reduction in the flow area for the cooling air. As the motors would have excess air anyway at 1400HP unit rating, it was calculated that any air flow reduction was not critical. Even with this solution to the problem the boots would have a twist, however this was no worse than certain other locomotives where no trouble had been experienced with misaligned duct holes.

Finally the body was ready to be dropped onto the trucks. Meanwhile the painter had been busy renumbering 3865 to 1766, class MR-14c. The body was lowered by the 200 ton capacity crane right into the truck centre-plates. Checks were made all around and the body then re-lifted so that adjustments could be made to side bearing clearance and to air and sand piping. Ultimately the unit was trucked for the final time and all the cables, handbrake chains and the speedometer cable were attached. Everything looked to be satisfactory.

Road Testing

At noon on June 27, 1975 the unit was started up and moved out the door of the shop. Immediately a challenge was presented on the track where the work was

système de ravitaillement automatique Houston est abaissée, tout comme le tuyau de trop-plein, pour limiter à 3200 l (700 gal) la nouvelle capacité maximale. À chaque emplacement de remplissage de bac à sable, un tuyau d'extension d'environ 43 cm (17 po) de long est descendu dans le trou de remplissage et soudé en place. Cela a pour effet d'empêcher les bacs à sable d'être remplis au-delà de la capacité totale de 450 l (16 pieds cubes).

Les deux supports de poulie de frein à main à l'arrière de la caisse de la MR-10 sont démontés et réinstallés sur la MR-18 sans trop de difficulté. Ce support guide la chaîne de frein à main vers l'emplacement du levier extérieur sur le bogie de la MR-10.

Les plaques d'appui latérales sont ajoutées au châssis inférieur afin d'être alignées avec les plaquettes d'appui latérales des nouveaux bogies.

Le clip de sécurité du bogie (pour maintenir le bogie avec la caisse en cas de déraillement) est également découpé de la MR-10 et ressoudé à la caisse de la MR-18. Au fur et à mesure des travaux, il s'agissait d'une tâche délicate nécessitant un certain nombre d'essais avant que les dimensions de montage correctes ne soient établies.

L'élément le plus frustrant s'est avéré être les trous des conduits d'air sous le châssis. Une inspection détaillée de l'intérieur du châssis révèle plusieurs cloisons transversales inattendues. Celles-ci empêchent un déplacement longitudinal rectiligne suffisant des trous. Une attention particulière est portée aux alternatives possibles. Finalement, la solution la plus raisonnable a évolué après une consultation compliquée des dessins sur le plancher de l'atelier et sur le lit de ma chambre d'hôtel. Les trous rectangulaires à trois endroits passeraient de l'orientation longitudinale normale à l'orientation latérale et seraient situés aussi près que possible des cloisons incriminées. Le quatrième trou n'est pas un problème. Aux trois premiers emplacements, un ensemble de plaques adaptatrices seront fixées à l'ensemble des conduits flexibles. Ensuite, les plaques supérieures et inférieures du coffre pourraient être respectivement boulonnées normalement au châssis et au châssis du moteur de traction. L'effet net a été une réduction de 25 % de la zone d'écoulement pour l'air de refroidissement. Comme les moteurs auraient de toute façon un excès d'air à la puissance nominale de l'unité (NdT : ramenée alors à) 1400 HP, il a été calculé que toute réduction du débit d'air ne serait pas critique. Même avec cette solution au problème, les conduits flexibles auraient une torsion, mais ce ne serait pas pire que pour certaines autres locomotives où aucun problème de ventilation ne s'était produit avec des trous de conduit mal alignés.

Enfin, le châssis est prêt à être déposé sur les bogies. Pendant ce temps, le peintre s'est occupé de renuméroter la 3865 en 1766, classe MR-14c. La caisse est abaissée par la grue d'une capacité de 200 tonnes jusque sur les plaques centrales des boggies. Des contrôles sont effectués tout autour et la caisse est ensuite remontée afin

completed. A 23 degree curve leads into the shop. Slow movement through this sharp curve and several turnouts showed that two brackets at one end of the fuel tank were too close to the truck frame. An acetylene torch quickly scalloped out a small piece on each bracket.

The next test was the weigh scale located on the outbound track from the Main Shop complex. Three scale tickets were obtained: at each end and the entire unit were weighed. After adjusting for the missing supplies (no sand in the boxes and only 400 gallons of fuel in the tank) a total of 238,850 lbs. was obtained with only 1290 lbs. difference between ends. This satisfactorily met all the Track Engineer's requirements.

Continuing out from the Shop with the crew and six other observers, we proceeded to the mainline. It was a crowded cab!! With the permission of the dispatcher we slowly accelerated to 70 mph establishing that no ride quality or dynamics problem existed.

The unit was then run back to the Moncton Hump Yard Diesel Shop where it would be normally assigned. The unit was fueled and sanded and put into service the next day. An amusing incident occurred while adding sand to the unit. The shop labourer assigned to the sanding facility turned out to be a rail enthusiast and apparently had been aware of all our activities at the main shop. A discussion with him resulted in losing track of time while sand was being poured into the unit. As the capacity had been cut in each sandbox, filling should only take 1 to 2 minutes. Sand must have poured in for 5 minutes before we realized what had happened. The drain hole at the bottom of the box we were filling had been inadvertently left open and a large pile of sand had deposited itself under the unit between the rails.

que des ajustements puissent être apportés au jeu des roulements latéraux et à la tuyauterie d'air et de sable. Finalement, l'unité est reposée sur ses bogies pour la dernière fois et tous les câbles, les chaînes de frein à main et le câble du compteur de vitesse sont raccordés. Tout semble satisfaisant.

Les essais en ligne

Le 27 juin 1975 à midi, l'unité démarre et avance à la porte de l'atelier. Immédiatement, un défi se présente sur la voie où le travail a été achevé. Une courbe de 23 degrés mène à l'atelier. Le mouvement lent sur cette courbe serrée et plusieurs aiguillages montre que deux supports à une extrémité du réservoir de carburant sont trop près du châssis du bogie. Une torche à acétylène permet de découper rapidement un petit morceau sur chaque support.

L'épreuve suivante sera la balance située sur la voie de sortie du complexe de l'atelier principal. Trois tickets de balance sont obtenus : un pour chaque extrémité et un pour l'ensemble de l'unité. Après ajustement pour les fournitures manquantes, pas de sable dans les boîtes et seulement 1800 l (400 gal) de carburant dans le réservoir, on arrive à un total de 108,34 t (238 850 lb) avec seulement 585 kg (1290 lb) de différence entre les extrémités. Cela répond donc de manière satisfaisante à toutes les exigences de l'ingénierie de la voie.

Continuant à partir de l'atelier avec l'équipe et six autres observateurs, nous nous sommes dirigés vers la ligne principale. La cabine est bondée !! Avec la permission du répartiteur, nous avons lentement accéléré jusqu'à 113 km/h (70 m/h), prouvant qu'il n'existait aucun problème quant aux qualités de roulement ou de dynamique.

L'unité est ensuite ramenée à l'atelier diesel de la cour à bosse de Moncton où elle serait normalement affectée. L'unité est ravitaillée en carburant et en sable et mise en service le lendemain. Un incident amusant se produit lors de l'ajout de sable à l'unité. L'ouvrier de l'atelier affecté à l'installation de remplissage du sable s'est avéré être un passionné du rail et était apparemment au courant de toutes nos activités à l'atelier principal. Une discussion avec lui a fait perdre la notion du temps pendant que le sable était versé dans l'unité. Comme la capacité avait été diminuée dans chaque bac à sable, le remplissage ne devait prendre que 1 à 2 minutes. Mais le sable a dû couler pendant 5 minutes avant que nous réalisions ce qui s'était passé. Le trou de vidange au fond de la boîte que nous remplissions avait été laissé ouvert par inadvertance et un gros tas de sable s'était déposé sous l'unité entre les rails.

MECHANICAL DEPARTMENT		DIESEL UNIT DATA BOOK - MR-14 c		1757-1787**	
DIESEL ENGINE: 1400 H.P. Also D.T.P. 241-41 H-Hrs. 12 cylinders, 31" bore, 17 1/2" stroke, 1000 R.P.M. Full speed 400 H.P.H. idling speed		4 0 1 0 1 0 BUILDER: M.C.C.		No. 1757	
1757 1757 1758 1758 1759 1759 1760 1760 1761 1761 1762 1762 1763 1763 1764 1764 1765 1765 1766 1766 1767 1767 1768 1768 1769 1769 1770 1770 1771 1771 1772 1772 1773 1773 1774 1774 1775 1775 1776 1776 1777 1777 1778 1778 1779 1779 1780 1780 1781 1781 1782 1782 1783 1783 1784 1784 1785 1785 1786 1786 1787 1787 1788 1788 1789 1789 1790 1790 1791 1791 1792 1792 1793 1793 1794 1794 1795 1795 1796 1796 1797 1797 1798 1798 1799 1799 1800 1800 1801 1801 1802 1802 1803 1803 1804 1804 1805 1805 1806 1806 1807 1807 1808 1808 1809 1809 1810 1810 1811 1811 1812 1812 1813 1813 1814 1814 1815 1815 1816 1816 1817 1817 1818 1818 1819 1819 1820 1820 1821 1821 1822 1822 1823 1823 1824 1824 1825 1825 1826 1826 1827 1827 1828 1828 1829 1829 1830 1830 1831 1831 1832 1832 1833 1833 1834 1834 1835 1835 1836 1836 1837 1837 1838 1838 1839 1839 1840 1840 1841 1841 1842 1842 1843 1843 1844 1844 1845 1845 1846 1846 1847 1847 1848 1848 1849 1849 1850 1850 1851 1851 1852 1852 1853 1853 1854 1854 1855 1855 1856 1856 1857 1857 1858 1858 1859 1859 1860 1860 1861 1861 1862 1862 1863 1863 1864 1864 1865 1865 1866 1866 1867 1867 1868 1868 1869 1869 1870 1870 1871 1871 1872 1872 1873 1873 1874 1874 1875 1875 1876 1876 1877 1877 1878 1878 1879 1879 1880 1880 1881 1881 1882 1882 1883 1883 1884 1884 1885 1885 1886 1886 1887 1887 1888 1888 1889 1889 1890 1890 1891 1891 1892 1892 1893 1893 1894 1894 1895 1895 1896 1896 1897 1897 1898 1898 1899 1899 1900 1900 1901 1901 1902 1902 1903 1903 1904 1904 1905 1905 1906 1906 1907 1907 1908 1908 1909 1909 1910 1910 1911 1911 1912 1912 1913 1913 1914 1914 1915 1915 1916 1916 1917 1917 1918 1918 1919 1919 1920 1920 1921 1921 1922 1922 1923 1923 1924 1924 1925 1925 1926 1926 1927 1927 1928 1928 1929 1929 1930 1930 1931 1931 1932 1932 1933 1933 1934 1934 1935 1935 1936 1936 1937 1937 1938 1938 1939 1939 1940 1940 1941 1941 1942 1942 1943 1943 1944 1944 1945 1945 1946 1946 1947 1947 1948 1948 1949 1949 1950 1950 1951 1951 1952 1952 1953 1953 1954 1954 1955 1955 1956 1956 1957 1957 1958 1958 1959 1959 1960 1960 1961 1961 1962 1962 1963 1963 1964 1964 1965 1965 1966 1966 1967 1967 1968 1968 1969 1969 1970 1970 1971 1971 1972 1972 1973 1973 1974 1974 1975 1975 1976 1976 1977 1977 1978 1978 1979 1979 1980 1980 1981 1981 1982 1982 1983 1983 1984 1984 1985 1985 1986 1986 1987 1987 1988 1988 1989 1989 1990 1990 1991 1991 1992 1992 1993 1993 1994 1994 1995 1995 1996 1996 1997 1997 1998 1998 1999 1999 2000 2000 2001 2001 2002 2002 2003 2003 2004 2004 2005 2005 2006 2006 2007 2007 2008 2008 2009 2009 2010 2010 2011 2011 2012 2012 2013 2013 2014 2014 2015 2015 2016 2016 2017 2017 2018 2018 2019 2019 2020 2020 2021 2021 2022 2022 2023 2023 2024 2024 2025 2025 2026 2026 2027 2027 2028 2028 2029 2029 2030 2030 2031 2031 2032 2032 2033 2033 2034 2034 2035 2035 2036 2036 2037 2037 2038 2038 2039 2039 2040 2040 2041 2041 2042 2042 2043 2043 2044 2044 2045 2045 2046 2046 2047 2047 2048 2048 2049 2049 2050 2050 2051 2051 2052 2052 2053 2053 2054 2054 2055 2055 2056 2056 2057 2057 2058 2058 2059 2059 2060 2060 2061 2061 2062 2062 2063 2063 2064 2064 2065 2065 2066 2066 2067 2067 2068 2068 2069 2069 2070 2070 2071 2071 2072 2072 2073 2073 2074 2074 2075 2075 2076 2076 2077 2077 2078 2078 2079 2079 2080 2080 2081 2081 2082 2082 2083 2083 2084 2084 2085 2085 2086 2086 2087 2087 2088 2088 2089 2089 2090 2090 2091 2091 2092 2092 2093 2093 2094 2094 2095 2095 2096 2096 2097 2097 2098 2098 2099 2099 2100 2100 2101 2101 2102 2102 2103 2103 2104 2104 2105 2105 2106 2106 2107 2107 2108 2108 2109 2109 2110 2110 2111 2111 2112 2112 2113 2113 2114 2114 2115 2115 2116 2116 2117 2117 2118 2118 2119 2119 2120 2120 2121 2121 2122 2122 2123 2123 2124 2124 2125 2125 2126 2126 2127 2127 2128 2128 2129 2129 2130 2130 2131 2131 2132 2132 2133 2133 2134 2134 2135 2135 2136 2136 2137 2137 2138 2138 2139 2139 2140 2140 2141 2141 2142 2142 2143 2143 2144 2144 2145 2145 2146 2146 2147 2147 2148 2148 2149 2149 2150 2150 2151 2151 2152 2152 2153 2153 2154 2154 2155 2155 2156 2156 2157 2157 2158 2158 2159 2159 2160 2160 2161 2161 2162 2162 2163 2163 2164 2164 2165 2165 2166 2166 2167 2167 2168 2168 2169 2169 2170 2170 2171 2171 2172 2172 2173 2173 2174 2174 2175 2175 2176 2176 2177 2177 2178 2178 2179 2179 2180 2180 2181 2181 2182 2182 2183 2183 2184 2184 2185 2185 2186 2186 2187 2187 2188 2188 2189 2189 2190 2190 2191 2191 2192 2192 2193 2193 2194 2194 2195 2195 2196 2196 2197 2197 2198 2198 2199 2199 2200 2200 2201 2201 2202 2202 2203 2203 2204 2204 2205 2205 2206 2206 2207 2207 2208 2208 2209 2209 2210 2210 2211 2211 2212 2212 2213 2213 2214 2214 2215 2215 2216 2216 2217 2217 2218 2218 2219 2219 2220 2220 2221 2221 2222 2222 2223 2223 2224 2224 2225 2225 2226 2226 2227 2227 2228 2228 2229 2229 2230 2230 2231 2231 2232 2232 2233 2233 2234 2234 2235 2235 2236 2236 2237 2237 2238 2238 2239 2239 2240 2240 2241 2241 2242 2242 2243 2243 2244 2244 2245 2245 2246 2246 2247 2247 2248 2248 2249 2249 2250 2250 2251 2251 2252 2252 2253 2253 2254 2254 2255 2255 2256 2256 2257 2257 2258 2258 2259 2259 2260 2260 2261 2261 2262 2262 2263 2263 2264 2264 2265 2265 2266 2266 2267 2267 2268 2268 2269 2269 2270 2270 2271 2271 2272 2272 2273 2273 2274 2274 2275 2275 2276 2276 2277 2277 2278 2278 2279 2279 2280 2280 2281 2281 2282 2282 2283 2283 2284 2284 2285 2285 2286 2286 2287 2287 2288 2288 2289 2289 2290 2290 2291 2291 2292 2292 2293 2293 2294 2294 2295 2295 2296 2296 2297 2297 2298 2298 2299 2299 2300 2300 2301 2301 2302 2302 2303 2303 2304 2304 2305 2305 2306 2306 2307 2307 2308 2308 2309 2309 2310 2310 2311 2311 2312 2312 2313 2313 2314 2314 2315 2315 2316 2316 2317 2317 2318 2318 2319 2319 2320 2320 2321 2321 2322 2322 2323 2323 2324 2324 2325 2325 2326 2326 2327 2327 2328 2328 2329 2329 2330 2330 2331 2331 2332 2332 2333 2333 2334 2334 2335 2335 2336 2336 2337 2337 2338 2338 2339 2339 2340 2340 2341 2341 2342 2342 2343 2343 2344 2344 2345 2345 2346 2346 2347 2347 2348 2348 2349 2349 2350 2350 2351 2351 2352 2352 2353 2353 2354 2354 2355 2355 2356 2356 2357 2357 2358 2358 2359 2359 2360 2360 2361 2361 2362 2362 2363 2363 2364 2364 2365 2365 2366 2366 2367 2367 2368 2368 2369 2369 2370 2370 2371 2371 2372 2372 2373 2373 2374 2374 2375 2375 2376 2376 2377 2377 2378 2378 2379 2379 2380 2380 2381 2381 2382 2382 2383 2383 2384 2384 2385 2385 2386 2386 2387 2387 2388 2388 2389 2389 2390 2390 2391 2391 2392 2392 2393 2393 2394 2394 2395 2395 2396 2396 2397 2397 2398 2398 2399 2399 2400 2400 2401 2401 2402 2402 2403 2403 2404 2404 2405 2405 2406 2406 2407 2407 2408 2408 2409 2409 2410 2410 2411 2411 2412 2412 2413 2413 2414 2414 2415 2415 2416 2416 2417 2417 2418 2418 2419 2419 2420 2420 2421 2421 2422 2422 2423 2423 2424 2424 2425 2425 2426 2426 2427 2427 2428 2428 2429 2429 2430 2430 2431 2431 2432 2432 2433 2433 2434 2434 2435 2435 2436 2436 2437 2437 2438 2438 2439 2439 2440 2440 2441 2441 2442 2442 2443 2443 2444 2444 2445 2445 2446 2446 2447 2447 2448 2448 2449 2449 2450 2450 2451 2451 2452 2452 2453 2453 2454 2454 2455 2455 2456 2456 2457 2457 2458 2458 2459 2459 2460 2460 2461 2461 2462 2462 2463 2463 2464 2464 2465 2465 2466 2466 2467 2467 2468 2468 2469 2469 2470 2470 2471 2471 2472 2472 2473 2473 2474 2474 2475 2475 2476 2476 2477 2477 2478 2478 2479 2479 2480 2480 2481 2481 2482 2482 2483 2483 2484 2484 2485 2485 2486 2486 2487 2487 2488 2488 2489 2489 2490 2490 2491 2491 2492 2492 2493 2493 2494 2494 2495 2495 2496 2496 2497 2497 2498 2498 2499 2499 2500 2500 2501 2501 2502 2502 2503 2503 2504 2504 2505 2505 2506 2506 2507 2507 2508 2508 2509 2509 2510 2510 251					

CN MR-14c 1786 with six-wheel trucks was formerly CN MR-18g 3892 with four-wheel trucks. It was photographed at the CN Bridgewater, Nova Scotia yard in 1981. Ken Goslett

La CN 1786, une MR-14c avec des bogies à six roues, était auparavant une MR-18g, la CN 3892 avec des bogies à quatre roues. Elle a été photographiée à la cour Bridgewater du CN, en Nouvelle-Écosse, en 1981. Ken Goslett



A pair of converted units 1765 and 1782 both MR-14c types led a short freight over the bridge at Black Point, Nova Scotia in 1989. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 17068

Une paire d'unités converties, les 1765 et 1782, toutes deux de classe MR-14c, tire un court convoi sur le pont de Black Point, en Nouvelle-Écosse en 1989. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 17068

Conclusion

In short order, HQ Mechanical in Montreal completed production drawings and Moncton Shop finalized conversion procedures, based on the experience gained with the prototype.

The program was then undertaken in earnest by Moncton Main Shop and the 38th unit was completed by June 1976, all within one year from converting the first locomotive.

All the MR-10 and MR-14a units were retired and their trucks donated to MR-18f and g units to create the MR-14b and c classes. A considerable operational cost saving was realized and a better locomotive was provided to the Transportation Department. Few tears were shed by the

Conclusion

En peu de temps, le groupe de la force motrice au siège social à Montréal termine les dessins de production et l'atelier de Moncton finalise les procédures de conversion sur la base de l'expérience acquise avec le prototype.

Le programme a ensuite été assumé sérieusement par l'atelier principal de Moncton et la 38e unité a été achevée en juin 1976, le tout dans l'année suivant la conversion de la première locomotive.

Toutes les unités MR-10 et MR-14a ont été retirées et leurs bogies ont été donnés aux unités MR-18f et g pour créer les classes MR-14b et c. Une économie considérable sur les coûts d'exploitation a été réalisée et une meilleure locomotive a été fournie au service des transports. La disparition des

professional railroaders with the demise of the MR-10 and MR-14a units. Unfortunately, for enthusiasts, this resulting in scrapping two types of rare diesel locomotives.

Kitbashing at 12" to 1' scale has a similarity to that in 1/87th scale HO model railroading. Albeit we do not use styrene plastic, brass, or exacto knives. We work in steel with cutting torches. However, the same principles apply, - what can I recover from a retired unit to modify an existing one?

Postscript

After the modification work in Moncton Main Shop in 1975/76, the converted MR-14 b and c units then went on to a new life and purpose for about another 15 years. This story of later service was very well told by two articles published in CN Lines magazine by the Canadian National Railways Historical Society:

- 1) CNR's Legendary RS-18's – Part 3 – the MR-14's
 - by Leslie Ehrlich, Bill Linley, and David Othen
 - CN Lines Vol 13 #4, Issue 49 - August 2006
- 2) MLW A1A - A1A Diesels in CNR's Atlantic Region – Parts 1 and 2
 - by Wendell Lemon
 - CN Lines Vol 16 #2 and #4 - Issues 59 and 61 - Nov 2011 and Oct 2012.
- 3) Canadian National Railways Diesel Locomotives, Volume 2
 - by Ken Goslett, Kevin Holland and Glenn Courtney – Pages 164-165

These are excellent reading on the use of these locomotives in service. They complement the above 'inside' story on how the conversion was done.

The converted MR-14 b and c units were retired between 1985 and 1996 as the need for many light branch-line locomotives had disappeared and the underlying locomotives were now 30 years old and in need of major revamping or retirement. Happily, two MR-14's, CN 1754 and CN 1762 have been preserved. Others were scrapped, some sold, and a few shipped to Cuba and Jamaica.

unités MR-10 et MR-14a a fait couler peu de larmes chez les cheminots professionnels. Malheureusement, pour les passionnés, cela a entraîné la mise au rebut de deux modèles de locomotives diesel rares.

Le remaniement de kit ou kitbashing à l'échelle 12 pouces au pied a une similitude avec celui du modélisme ferroviaire HO à l'échelle 1/87e. Bien que nous n'utilisons pas de plastique, de styrène, de laiton ou d'Exacto, nous travaillons l'acier avec des chalumeaux torche à découper. Cependant, les mêmes principes s'appliquent : que puis-je récupérer d'une unité retirée pour modifier une unité existante ?

Post-scriptum

Après les travaux de modification dans l'atelier principal de Moncton en 1975-1976, les unités MR-14b et c converties ont ensuite eu une nouvelle vie et un nouveau but pendant environ 15 ans. Cette histoire de service ultérieure a été très bien racontée dans deux articles publiés par le magazine CN Lines de la Canadian National Railways Historical Society :

- 1) CNR's Legendary RS-18's – Part 3 – the MR-14's
 - par Leslie Ehrlich, Bill Linley et David Othen
 - CN Lines Vol 13 #4, Issue 49 - August 2006
- 2) MLW A1A - A1A Diesels in CNR's Atlantic Region – Parts 1 and 2
 - par Wendell Lemon
 - CN Lines Vol 16 #2 and #4 - Issues 59 and 61 - Nov 2011 and Oct 2012.
- 3) Canadian National Railways Diesel Locomotives, Volume 2
 - par Ken Goslett, Kevin Holland et Glenn Courtney – Pages 164-165

Ce sont d'excellentes lectures sur l'utilisation de ces locomotives en service. Elles complètent l'histoire « de l'intérieur » ci-dessus sur la façon dont la conversion a été effectuée.

Les unités MR-14b et c converties ont été retirées entre 1985 et 1996, car le besoin de nombreuses locomotives légères d'embranchement avait disparu et ces locomotives ayant maintenant 30 ans avaient besoin d'une rénovation majeure ou devaient être retirées. Heureusement, deux MR-14, les CN 1754 et CN 1762 ont été conservées. D'autres ont été mises au rebut, certaines vendues et quelques-unes expédiées à Cuba et à la Jamaïque.

Salem & Hillsborough Railway 1754 is ex CN MR-14b 1754, it was photographed at Hillsborough, New Brunswick on April 28, 1996. It is one of two rebuilt diesel units with six-wheel trucks preserved. The other, CN 1762, is preserved at the CN Station in Kensington, PEI. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 99878

La 1754 du Salem & Hillsborough Railway est l'ex CN 1754, une MR-14b, photographiée à Hillsborough, Nouveau-Brunswick le 28 avril 1996. Il s'agit de l'une des deux unités diesel reconstruites avec des bogies à six roues préservées. L'autre, la CN 1762, est conservée à la gare CN de Kensington, Î.-P.-É. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 99878



Off to the Races

The story of Montreal's Blue Bonnets Raceway And the trams that served it

En route pour les courses

L'histoire de l'hippodrome Blue Bonnets de Montréal et des tramways qui l'ont desservi

By / Par M Peter Murphy

French Version / Version française : Jacques Loiseau

The 'Sport of Kings' comes to Quebec

Horses were used as beasts of burden going back to pre-Roman times. It is thought that the first horse races to take place in Britain were organized by Carl in Yorkshire around 200 AD. The English began to saddle their horses around the year 631. The first recorded race meetings were held during the reign of Henry II at Smithfields, London. During the next three centuries there are numerous records of the Kings of England keeping 'running horses'. The royal stud continued to grow throughout the reign of King Henry VIII (1509 – 1547) in the 16th Century.

A great horse lover, King Henry VIII established numerous competitions with the aim of improving the breeding of purebred horses in England. He passed a number of laws related to the breeding of horses and also imported a large number of stallions and mares for breeding. The first known rules of racing date from 1619. Several high society groups came together in the Star & Garter Pub in London's Pall Mall to set up The Jockey Club to regulate the sport in 1750. It was the standardization of the rules of horse racing that made structured gambling possible. The system of wagering was essential to fund and grow the industry. High Society was in control and they made a special effort to keep the 'riff-raff' out and the criminal element away from the wagering. Racing became a sport that you simply had to be involved with if you were a royal, noble or elite, hence the new emerging name 'The Sport of Kings'.

Sport horse races had been held in Quebec from the early 1700s. Races were usually held on winter Sundays after mass. They were spontaneous, without written rules and horses of all strengths and categories raced against each other. Shortly after the conquest of Quebec in 1760, the British introduced structured horse racing. The first races were held on the Plains of Abraham in Quebec City in 1767 organized by a British man named Wilcox.

Origins and history of Blue Bonnets

It was not until 1828 that Montrealers witnessed organized horse racing for the first time on a race track east

Le «sport des rois» arrive au Québec

Les chevaux étaient utilisés comme bêtes de somme dès l'époque préromaine. On pense que les premières courses de chevaux à avoir lieu en Grande-Bretagne ont été organisées par Carl dans le Yorkshire vers 200 après J.-C. Les Anglais ont commencé à seller leurs chevaux vers l'an 631. Les premières compétitions enregistrées ont eu lieu sous le règne d'Henri II à Smithfields, Londres. Au cours des trois siècles suivants, de nombreux documents attestent que les rois d'Angleterre possédaient des "chevaux de course". Le haras royal a continué à se développer tout au long du règne du roi Henri VIII (1509 - 1547) au XVI^e siècle.

Grand amateur de chevaux, le roi Henri VIII a organisé de nombreux concours dans le but d'améliorer l'élevage de chevaux de race en Angleterre. Il a promulgué un certain nombre de lois relatives à l'élevage des chevaux et a également importé un grand nombre d'étalons et de juments pour la reproduction. Les premières règles de course connues datent de 1619. Plusieurs groupes de la haute société se sont réunis au Star & Garter Pub dans le Pall Mall de Londres pour créer le Jockey Club afin de réglementer ce sport en 1750. C'est la normalisation des règles des courses de chevaux qui a rendu possible le jeu structuré. Le système de paris était essentiel pour financer et développer l'industrie. La haute société, qui contrôlait la situation, s'efforçait de tenir la racaille et les milieux criminels à l'écart des paris. Les courses sont devenues un sport auquel il fallait participer si l'on était un roi, un noble ou un membre de l'élite, d'où le nouveau nom de «sport des rois».

Des courses sportives de chevaux furent tenues au Québec dès le début des années 1700. Les courses avaient généralement lieu les dimanches d'hiver après la messe. Elles étaient spontanées, sans règles écrites et des chevaux de toutes forces et de toutes catégories s'affrontaient. Peu après la conquête du Québec en 1760, les Britanniques ont instauré des courses de chevaux réglementées. Les premières eurent lieu sur les plaines d'Abraham à Québec en 1767, organisées par un britannique nommé Wilcox.

of Lachine in the village of Ville St. Pierre. Overlooking the site, in today's Montreal West, the English and Scottish troops had a lookout post that was a hold-over from the War of 1812, so military personnel were present in the area. In fact it was the soldiers who first excavated 'Blue Bonnets Hill' (from today's Westminster Avenue down to Ville St. Pierre) to eliminate the steep climb between Ville St Pierre and Montreal West..

The actual origin of the Blue Bonnets name is not known with certainty, but a tavern in the area bore that name. It was owned by a Scottish soldier posted at Montreal named Alexander MacRae. The tavern was located on the Montreal-Lachine Road (The site in modern times was 65 St. Jacques Street; it was later converted to apartments and was destroyed by fire in 1981). The tavern was a gathering point where travellers and their horses quenched their thirst. Horse races were organized in the area under the name 'Blue Bonnets' probably after the popular watering hole. When the Grand Trunk Railway was constructed between Montreal and Toronto in 1847 it passed through Lachine and resulted in the destruction of the race track and most of the Blue Bonnets village around it.

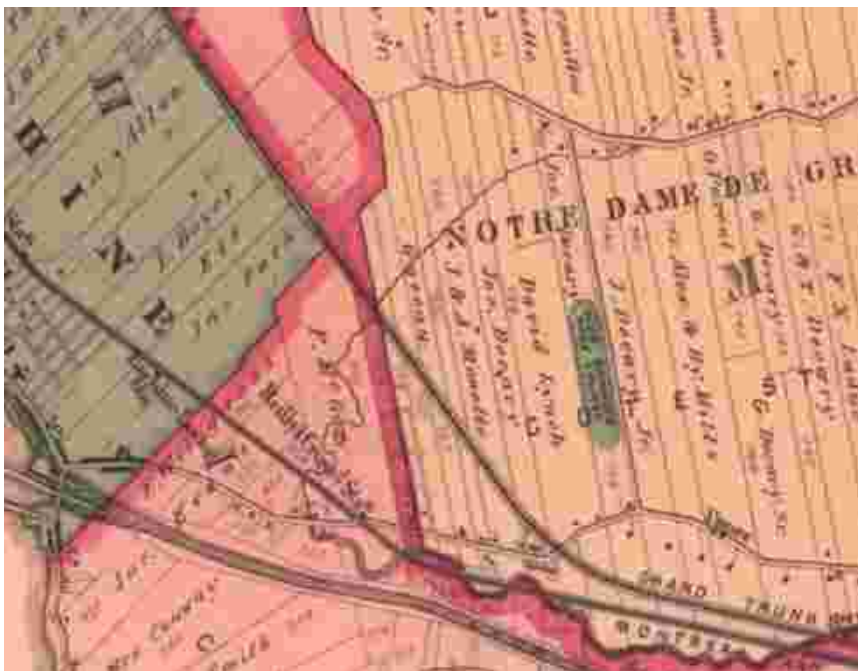
The parish of Notre-Dame-de-Grace once stretched from Atwater Avenue to Lachine. In 1872 a new race track was opened 'up the hill' from Ville St. Pierre on Joseph Decary's farm in Notre-Dame-de-Grace, much to the delight of horse lovers. The site in 1897 would become the town of Montreal West. The name 'Blue Bonnets' was still well entrenched with the Montreal equestrian community and so the new track kept the name of the original one. The horse and horse racing were playing an ever increasing role in the life of the elite social class of Montreal.

Origines et histoire des Blue Bonnets

Ce n'est qu'en 1828 que les Montréalais ont assisté pour la première fois à une course de chevaux encadrée sur une piste de course à l'est de Lachine, dans le village de Ville St-Pierre. Surplombant le site, dans l'actuel Montréal-Ouest, les troupes anglaises et écossaises disposaient d'un poste de guet, vestige de la guerre de 1812. Du personnel militaire était donc présent dans la région. En fait, ce sont des soldats qui creusèrent pour la première fois la rampe Blue Bonnets (de l'actuelle avenue Westminster jusqu'à Ville St-Pierre) afin d'éliminer la montée abrupte entre Ville St-Pierre et Montréal-Ouest.

L'origine réelle du nom Blue Bonnets n'est pas connue avec certitude, mais une taverne de la région portait ce nom. Elle appartenait à un soldat écossais posté à Montréal et nommé Alexander MacRae. La taverne était située sur la route Montréal-Lachine (à l'époque moderne, le site était le 65, rue Saint-Jacques; il a ensuite été converti en appartements et a été détruit par un incendie en 1981). La taverne était un point de rassemblement où les voyageurs et leurs chevaux éteignaient leur soif. Des courses de chevaux furent tenues dans la région sous le nom de « Blue Bonnets », probablement en référence à ce bistrot populaire. Lorsque le chemin de fer du Grand Tronc fut construit entre Montréal et Toronto en 1847, il passa par Lachine et entraîna la disparition de la piste de course et de la majeure partie du village Blue Bonnets qui l'entourait.

La paroisse de Notre-Dame-de-Grâce s'étendait autrefois de l'avenue Atwater jusqu'à Lachine. En 1872, une nouvelle piste de course a été ouverte «en haut de la colline» de Ville St Pierre sur la ferme de Joseph Décarry à Notre-Dame-de-Grâce, pour le plus grand plaisir des



Extrait du plan Atlas of the city of the Island of Montreal de H Hopkins 1879 - note the Grand Trunk Railway which was built through Lachine (the green zone). Blue Bonnets second location was on Jos. Decary's farm 'up the hill' (the green oval) soon to become the Town of Montreal West. Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Extrait du plan Atlas of the city of the Island of Montreal de H Hopkins 1879 - Notez le chemin de fer du Grand Tronc qui traversait Lachine (la zone verte). Le deuxième emplacement de Blue Bonnets se trouvait sur la ferme de Jos. Décarry «en haut de la colline» (l'ovale vert) qui allait devenir la ville de Montréal-Ouest. Bibliothèque et Archives nationales du Québec

In 1886, the Ontario and Quebec Railway, a company controlled by the Canadian Pacific Railway (CPR), laid tracks through the area to reach the new Windsor Station in downtown Montreal. Montreal Junction was established as an island station with tracks running on both sides of it. Major earthworks permitted westbound trains to access the South Junction lead to the Adirondak Subdivision southbound, the Smith Falls Subdivision westbound and the North Junction lead to the Adirondak Subdivision eastbound (subdivision names have varied over the years). The new railway cut the race track in half just west of the station. Thereafter it operated as a short track and the last race was run in 1892. This was the second time that a Blue Bonnets track was lost to railway construction!

amateurs de chevaux. En 1897, le site allait devenir la ville de Montréal-Ouest. Le nom «Blue Bonnets» était encore bien ancré dans la communauté équestre de Montréal et la nouvelle piste a donc conservé le nom de la piste originale. Le cheval et les courses de chevaux jouent un rôle de plus en plus important dans la vie de l'élite sociale de Montréal.

En 1886, l'Ontario and Quebec Railway, une compagnie contrôlée par le Canadien Pacifique (CPR), construit des voies ferrées dans la région pour atteindre la nouvelle gare Windsor au centre-ville de Montréal. La gare de Montréal Junction en était une de type insulaire, avec des voies ferrées de part et d'autre. D'importants travaux de terrassement ont permis aux trains en direction de l'ouest d'accéder au pont du fleuve Saint-Laurent en



Map circa 1897 showing the Chemin de fer du Canadien Pacifique cutting across Jos. Decarie's farm. Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Carte datant d'à peu près 1897 montrant le Chemin de fer du Canadien Pacifique traversant la ferme de Jos. Décarie. Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Montreal Junction Station (later Montreal West Station) circa 1897 looking west, tracks ran on both sides of the 'Island' station. Beyond the station was the Blue Bonnets racetrack, it was cut in half by the tracks laid westerly beyond the station. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Limited

La gare de Montréal Junction (nommée plus tard gare de Montréal Ouest) vers 1897, en regardant vers l'ouest. Les voies ferrées passaient des deux côtés de la gare. Au-delà de celle-ci se trouvait l'hippodrome Blue Bonnets, qui se trouvait coupé en deux par les voies ferrées situées à l'ouest de la gare. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadien Pacifique Limité



The Montreal Hunt Club was founded in 1826. Early steeplechases were held at the Logan Farm and in Outremont and Verdun. Around 1880 an imposing new clubhouse and kennels were opened on De Lormier Avenue. By 1890 the Montreal Hunt had become the most prestigious social club in Montreal and its members included prominent political and business leaders. Sir Hugh Montagu Allan, owner of a trans-Atlantic steamship line and a dabbler in railways, was elected master of the Foxhounds in 1891 and he proceeded to put the club on a firm financial footing. In 1898 a new club house was built in Cote des Neiges which lasted for over forty years until damaged by fire in 1938.

The Jockey Club of Montreal was founded in 1905 on the initiative of local sports journalist John F Ryan. It brought together important Montreal businessmen and political leaders many of which were already members of the Montreal Hunt Club. The first President of the Montreal Jockey Club was none other than Sir Hugh Montagu Allan, former President of the Montreal Hunt Club; he held this position until 1920.

With no place to race after the closure of the Montreal West track, the club proceeded to search for a new large, flat, level piece of land to rebuild on. In 1906 they settled on a piece of land in the Village of Cote des Neiges. The land met all the requirements and was used for agricultural purposes. The land was fertile and well irrigated due to the proximity of the Notre Dame des Neiges Creek and the North Branch of the St. Pierre River. The parcel of land was bounded on the east by the Montreal Park & Island Railway's single-track Cartierville streetcar line, and on the South by the CPR. The race track was built according to a master plan inspired by the Saratoga racetrack in New York State.

The Montreal Park & Island Railway Reaches Out

The Rocket, Montreal's first electric streetcar made its inaugural run on September 21, 1892. It took two years to entirely convert the old horse drawn cars to the 'new' electric trams. I recall my grandmother telling me that at the beginning she would wait for a horse drawn car over the new-fangled electric one for fear of being electrocuted! This was an eye witness confirmation that horse-drawn and electric vehicles overlapped for a period of time while electrification of the system progressed. Soon the Montreal Street Railway (MSR) system consisted of lines concentrated in the centre of the city with branches to the near suburbs like Pointe St. Charles, Westmount, and east to Hochelaga.

The Montreal Park & Island Railway (MPIR) was incorporated by the Legislature of Quebec in 1885 with the objective: "To build steam, electric or otherwise operated railway from points in City of Montreal to summit of Mount Royal Park and to the various municipalities on Montreal

direction du sud, à la subdivision Smith Falls en direction de l'ouest et à la subdivision Adirondack en direction de l'est et du nord. Le nouveau chemin de fer a séparé la piste de course en deux juste à l'ouest de la gare. Par la suite, elle fut utilisée comme piste courte et la dernière course eut lieu en 1892. C'était la deuxième fois qu'une piste Blue Bonnets devait disparaître à cause de la construction d'un chemin de fer!

Le Montreal Hunt Club fût fondé en 1826. Les premiers steeple-chases eurent lieu à la ferme Logan, à Outremont et à Verdun. Vers 1880, un nouveau pavillon et un chenil imposants furent inaugurés sur l'avenue De Lormier. En 1890, le Montreal Hunt était devenue le club social le plus prestigieux de Montréal et comptait parmi ses membres d'éminents dirigeants politiques et du monde des affaires. Sir Hugh Montagu Allan, propriétaire d'une ligne de navires à vapeur transatlantiques et amateur de chemins de fer, a été élu Master des Foxhounds en 1891 et il fit en sorte que le club ait une base financière solide. En 1898, un nouveau pavillon fut construit à Côte-des-Neiges, lequel servit pendant plus de quarante ans, jusqu'à ce qu'il soit endommagé par un incendie en 1938.

Le Jockey Club de Montréal a été fondé en 1905 à l'initiative du journaliste sportif local John F Ryan. Il réunissait des hommes d'affaires et des dirigeants politiques importants de Montréal, dont beaucoup étaient déjà membres du Montreal Hunt Club. Le premier président du Jockey Club de Montréal n'était autre que Sir Hugh Montagu Allan, ancien président du Montreal Hunt Club; il a occupé ce poste jusqu'en 1920.

N'ayant plus d'endroit où tenir des courses après la fermeture de l'hippodrome de Montréal-Ouest, le club s'est mis à la recherche d'un nouveau terrain vaste et plat où reconstruire. En 1906, le club choisit un terrain dans le village de Côte-des-Neiges. Le terrain répondait à toutes les exigences et était utilisé à des fins agricoles. La terre était fertile et bien irriguée en raison de la proximité du ruisseau Notre Dame des Neiges et du bras nord de la rivière Saint-Pierre. La parcelle de terrain était délimitée à l'est par la ligne de tramway à voie unique de Cartierville du Montreal Park & Island Railway, et au sud par le CPR. La piste de course fut construite selon un plan directeur inspiré de l'hippodrome de Saratoga, dans l'État de New York.

Le Montreal Park & Island Railway prend de l'expansion

Le Rocket, le premier tramway électrique de Montréal, fait sa première sortie le 21 septembre 1892. Il a fallu deux ans pour remplacer entièrement les vieilles voitures attelées par les nouveaux tramways électriques. Je me souviens que ma grand-mère m'ait raconté qu'au début, elle préférait attendre un tramway tiré par des chevaux plutôt qu'un nouveau tramway électrique, de peur d'être électrocutée ! Elle fut un témoin oculaire qui confirmait que les véhicules à traction hippomobile et les

Island, etc., etc." beyond the reach of the Montreal City Passenger Railway (MCPR). The MCPR was the privately owned horse-car line with charter rights within the city limits. Nothing was done for seven years as electric traction technology was in its infancy. It wasn't until 1893, after the start of electrification of the MSR system that the MPIR 'woke up' and started laying plans for construction.

Montreal's early electric trams proved very successful and the MPIR proceeded to construct electric tram lines to three outlying areas: Northeast to Sault-aux-Récollets late in 1893, northwest to Cote des Neiges and Snowdon in 1894, then west and south in a loop terminating at Sherbrooke Street and Victoria Avenue in Westmount. At this point a connection was made with the MSR and so the line was completed 'around the Mountain'. The MPIR completed its final major expansion when the line to Lachine was opened in 1896. After opening of the Lachine line, the MPIR was operating 42 miles of track. For a complete history of the Montreal Park & Island Railway see Canadian Rail No. 433, March – April 1993.

As the longer distances to suburban points required larger and heavier cars, double truck cars were introduced and the convenience of rapid (by horse standards) reliable transportation spurred expansion of the communities served along the four new routes. This new mode of transport would permit families to spend the summer in the country while the breadwinner could attend to business in the city. Suburban dwellers were now within an hour's ride from the city centre, its markets, shopping and entertainment.

The MPIR's Mountain Belt Line began at its Park Avenue terminal station located at the north-east corner of the intersection of Mont Royal and Park Avenues. From there the line was laid generally north-west along Cote St. Catherine Road in the Town of Outremont, which at the time had an abundance of prestigious residences and

véhicules électriques se sont côtoyés pendant un certain temps, alors que l'électrification du réseau progressait. Bientôt, le réseau du Montreal Street Railway (MSR) se composait de lignes concentrées dans le centre de la ville et d'embranchements vers les banlieues proches, comme Pointe-Saint-Charles, Westmount, et Hochelaga vers l'est.

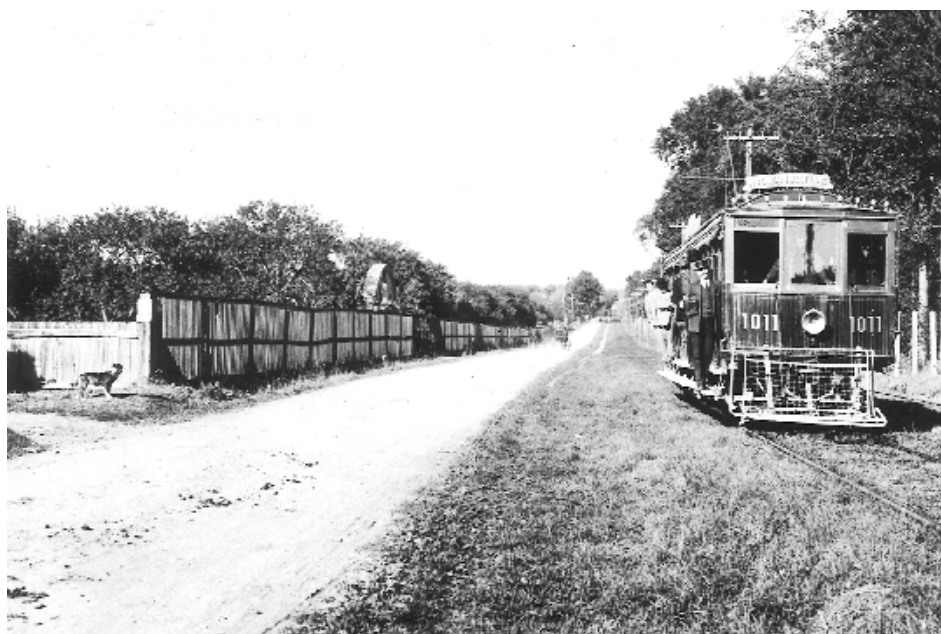
Le Montreal Park & Island Railway (MPIR) a été constituée en société par la Législature du Québec en 1885 dans le but de « construire et d'exploiter des chemins de fer ou des tramways vers le Mont-Royal et diverses municipalités », au-delà du rayon d'action de la Montreal City Passenger Railway (MCPR), la ligne privée de tramways à chevaux ayant des droits de charte à l'intérieur des limites de la ville. Rien n'a été fait pendant sept ans, car la technologie de la traction électrique en était à ses débuts. Ce n'est qu'en 1893, après le début de l'électrification du réseau du MCPR, que le MPIR s'est activé et a commencé à élaborer des projets de construction.

Les premiers tramways électriques de Montréal ont connu un grand succès et le MPIR a entrepris de construire des lignes de tramways électriques dans trois zones périphériques : le nord-est jusqu'à Sault-aux-Récollets à la fin de 1893, le nord-ouest jusqu'à Côte-des-Neiges et Snowdon en 1894, puis l'ouest et le sud formant une boucle qui se terminait à l'angle de la rue Sherbrooke et de l'avenue Victoria à Westmount. À ce point, une connexion fut faite avec le MSR et la ligne « autour de la montagne » fut ainsi complétée. Le MPIR a réalisé sa dernière expansion majeure lorsque la ligne vers Lachine fut ouverte en 1896. Après la mise en service de la ligne de Lachine, le MPIR exploitait 42 milles de voies ferrées. Pour une histoire complète du Montreal Park & Island Railway, voir la revue Canadian Rail numéro 433, mars-avril 1993.

Comme les distances plus longues vers les banlieues nécessitaient des véhicules plus grands et plus lourds, des tramways à doubles bogies ont été mis en

Montreal Park & Island Railway car 1011 westbound on Queen Mary Road in 1909. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds W Binns

Le tramway 1011 du Montreal Park & Island Railway se dirige vers l'ouest sur le chemin Queen Mary en 1909. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds W. Binns



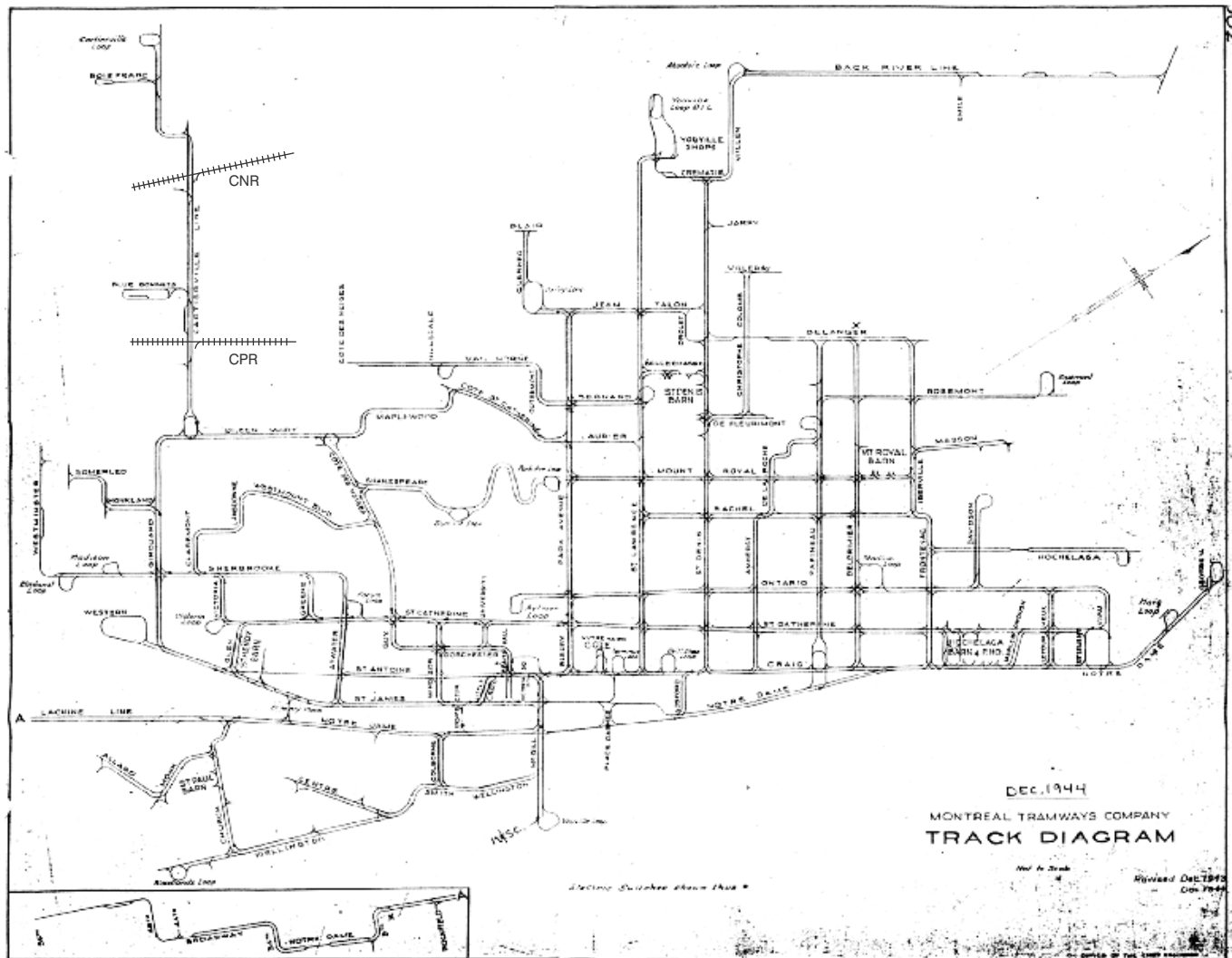
summer homes owned mainly by wealthy French Canadians. From there the line followed Queen Mary Road (then a side-of-the-road operation) out into the district of Cote des Neiges, which was mainly agricultural with cultivated fields.

This line proved to be very popular. In 1895 the railway commenced construction of a nine-mile single track extension from Snowdon Junction to the village of Saint Laurent and Cartierville on the Riviere des Prairies. This line, which would make the river and its parklands accessible to Montreal residents, went into service in 1896.

This new extension required two crossings of steam railroads, the CPR in Cote des Neiges and the Grand Trunk (GTR) in Ville St. Laurent. The MPIR approached the CPR about the possibility of a crossing at grade for the north-south streetcar line and the east-west CPR line between Outremont Yard and Cote St. Luc / Montreal West.

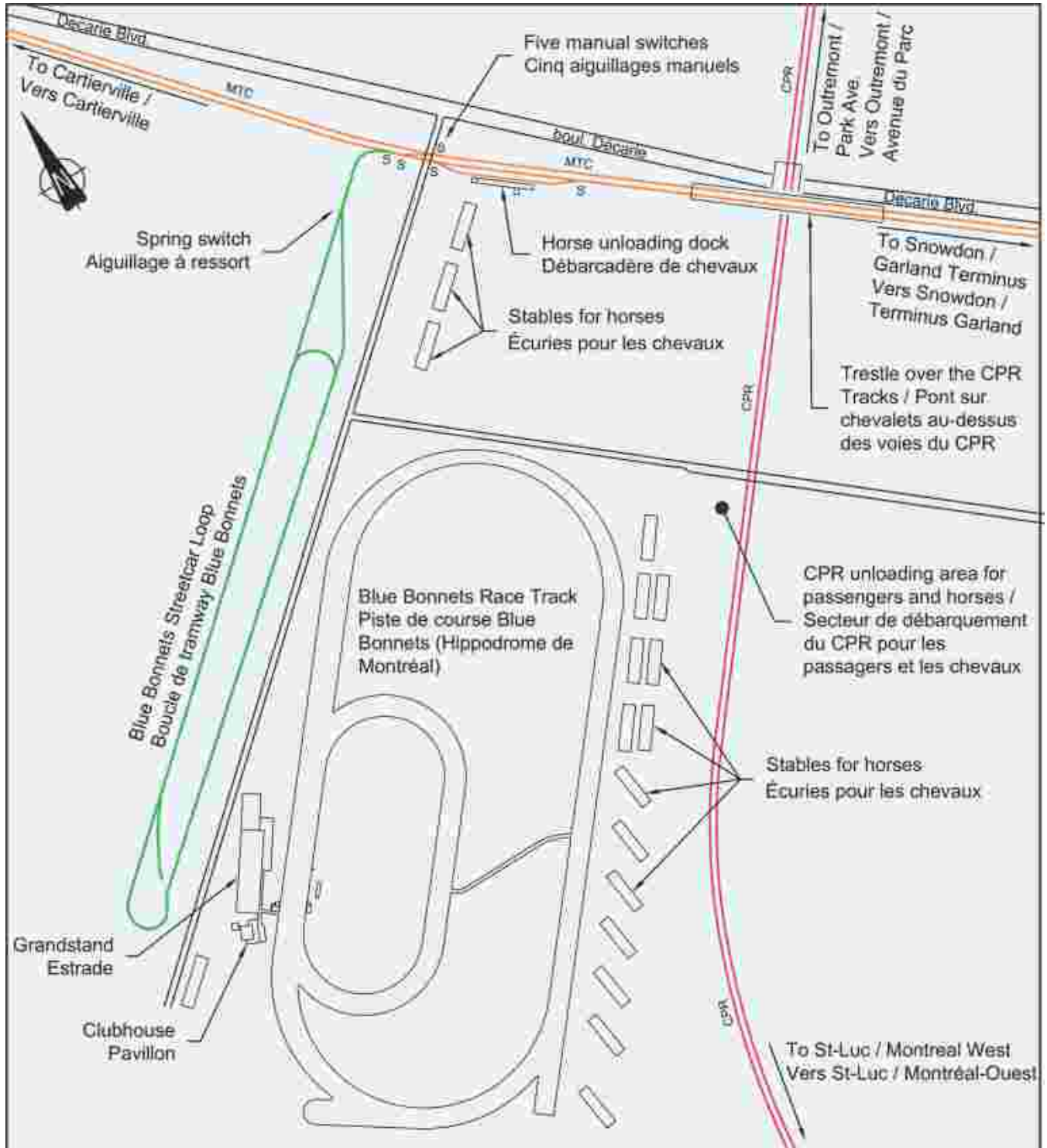
service et la commodité d'un transport rapide (selon les normes hippomobiles) et fiable a stimulé l'expansion des communautés desservies le long des quatre nouvelles lignes. Ce nouveau mode de transport permettait aux familles de passer l'été à la campagne tandis que le soutien de famille pouvait aller travailler en ville. Les habitants des banlieues se trouvaient désormais en deçà d'une heure de trajet pour rejoindre le centre-ville, ses marchés, ses magasins et ses divertissements.

La Mountain Belt Line du MPIR commençait à la station terminus de l'avenue Park, située à l'angle nord-est de l'intersection des avenues Mont-Royal et Park. De là, la ligne se dirigeait de façon générale vers le nord-ouest, le long du chemin de la Côte Sainte-Catherine, dans la ville d'Outremont, qui comptait à l'époque un grand nombre de résidences de prestige et de propriétés d'été appartenant principalement à de riches Canadiens français. De là, la



Track plan of the Montreal Tramways Company 1944, note the Blue Bonnets loop and pertinent railway crossings in the upper left. Jacques Loiselle collection

Plan des voies de la Montreal Tramways Company, 1944. Notez la boucle Blue Bonnets et les croisements pertinents en haut à gauche. Collection Jacques Loiselle



LEGEND / LEGENDE	
	CPR Canadian Pacific Railway tracks. Voies du chemin de fer Canadian Pacifique.
	MTC Montreal Tramways Company Cartierville Line. Compagnie des Tramways de Montréal ligne de Cartierville.
	Blue Bonnets Streetcar Loop. La boucle de tramway à Blue Bonnets.

MAP OF THE BLUE BONNETS STREETCAR LOOP CIRCA 1947
CARTE DE LA BOUCLE DE TRAMWAY À BLUE BONNETS VERS 1947

©2021 C.R.H.A. Canadian Rail. Map illustration by James Taylor. Map not to scale. Not an official map. / Illustration de carte par James Taylor. Carte pas à l'échelle. Pas une carte officielle.

The CPR ruled out such a crossing because of the speed and quantity of trains, this being a CPR main-line. The MPIR opted for a 190-meter long wooden trestle over the CPR. This trestle was the most unique operational structure on the MPIR and subsequent owners, lasting until the end of Cartierville streetcar service in 1959.

Because of the length of the line (voltage drop) and the lack of a rural electricity supplier, the MPIR built a coal fired power plant in Ville St. Laurent alongside the east-west GTR line north of Cremazie Boulevard (Metropolitan Boulevard Route 40 today). The MPIR received permission to build a crossing at grade from the GTR and also built an interchange track to facilitate the switching of GTR coal cars to the MPIR power plant adjacent. This interchange track was built in 1907 and removed in 1948.

On July 1, 1901 the Board of Directors of the MPIR commenced negotiations with the MSR to sell their company. The MPIR had expanded too fast into sparsely populated areas and the passenger revenue was not sufficient to cover expenses. The Board of Directors resigned 'en bloc' in June when an agreement was signed selling the assets for \$ 1,100,000 to the MSR. The MPIR Board was replaced by that of the Montreal Street Railway (MSR). This was accomplished primarily through the efforts of Louis-Joseph Forget, a MSR Director. The MSR continued to operate the MPIR as a 'division of' the MSR, its tickets, transfers, car lettering remained until 1918. This is six years after all Montreal streetcar companies had been re-organized under the corporate title of the Montreal Tramways Company in 1912.

ligne suivait le chemin Queen Mary (alors en bordure de route) pour se rendre dans le district de Côte-des-Neiges, à vocation surtout agricole.

Cette ligne s'est avérée très populaire. En 1895, le chemin de fer a commencé la construction d'un prolongement à voie unique de neuf milles de Snowdon Junction jusqu'aux villages de Saint-Laurent et de Cartierville, sur la rivière des Prairies. Cette ligne, qui allait rendre la rivière et ses parcs accessibles aux résidents de Montréal, est mise en service en 1896.

Cette nouvelle extension nécessitait deux croisements de chemins de fer à vapeur, le CPR à Côte des Neiges et le Grand Tronc (GTR) à Ville Saint-Laurent. Le MPIR a approché le CPR au sujet de la possibilité d'un passage à niveau pour la ligne de tramway nord-sud et la ligne est-ouest du CPR entre les triages Outremont et Côte Saint-Luc / Montréal-Ouest. Le CP a exclu la possibilité d'un tel croisement en raison de la vitesse et de la quantité de trains, puisqu'il s'agissait d'une de leurs lignes principales. Le MPIR a opté pour un pont sur chevalets en bois de 190 mètres de long au-dessus du CPR. Ce pont à chevalets a été la structure opérationnelle la plus remarquable du MPIR et de ses propriétaires ultérieurs. Il a été utilisé jusqu'à la fin du service de tramway de Cartierville en 1959.

En raison de la chute de tension due à la longueur de la ligne et de l'absence de fournisseur d'électricité en milieu rural, le MPIR a construit une centrale électrique au charbon à Ville Saint-Laurent, le long de la ligne est-ouest du GTR, au nord du boulevard Crémazie (aujourd'hui le boulevard Métropolitain, partie de l'autoroute 40). Le MPIR a reçu la permission de construire un croisement à niveau de la part du GTR et a également construit une voie de raccordement pour permettre l'acheminement des wagons de charbon du GTR vers la centrale électrique adjacente du MPIR. Cette voie d'échange fut construite en 1907 et déposée en 1948.

Le 1er juillet 1901, le conseil d'administration de la MPIR a entamé des négociations avec le MSR pour vendre sa société. Le MPIR s'était développé trop rapidement dans des régions peu peuplées et les revenus des passagers n'étaient pas suffisants pour couvrir les dépenses. Le conseil d'administration a démissionné en bloc en juin lorsqu'un accord a été signé pour vendre les actifs pour 1 100 000 \$ au MSR. Le conseil d'administration de MPIR a été remplacé par celui du Montreal Street Railway (MSR). Ceci s'est réalisé principalement grâce aux efforts de Louis-Joseph Forget, un directeur du MSR. Le MSR continuera d'exploiter le MPIR en tant que division séparée et conservera ses billets, ses titres de transferts et le lettrage de ses wagons jusqu'en 1918, soit six ans après que toutes les compagnies de tramways de Montréal aient été fusionnées pour former la Montreal Tramways Company en 1912.



CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Daniel Laurendeau

Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Daniel Laurendeau

Rails to Blue Bonnets

It was not an accident that in 1906 land purchased for the 'new' Blue Bonnets Race Track was located within easy reach of the MPIR line to Cartierville and the CPR line from Windsor Station in downtown Montreal. For the race track to be successful, public transport had to be available to move patrons quickly and efficiently from Montreal to the then rural suburb of Cote des Neiges. The location provided access to competing carriers to move both people and horses to the remote site.

The new Blue Bonnets property was rectangular in shape the longer side being in the east-west direction. Total surface area was 107 acres (433,029 square metres). The CPR bordered the southern boundary of the new racetrack (the longer side). The MPIR built a wide, lengthy, elevated platform with an inclined loading ramp at one end adjacent to a siding built alongside the single-track Cartierville streetcar line. It was just north of the trestle over the CPR. This ramp was to unload horses from railroad cars that would arrive via the MPIR. An interchange track was built between the MPIR and the CPR in 1906, it ran east just south of today's Jean Talon Street. It was used to interchange horse cars with the MPIR, it was removed in 1924.

Des rails vers Blue Bonnets

Ce n'est pas un hasard si, en 1906, le terrain acheté pour la «nouvelle» piste de course Blue Bonnets était situé à proximité de la ligne MPIR vers Cartierville et de la ligne CPR depuis la gare Windsor au centre-ville de Montréal. Pour que l'hippodrome soit un succès, des transports publics devaient être disponibles pour acheminer rapidement et efficacement les clients de Montréal vers la banlieue rurale de Côte-des-Neiges. L'emplacement permettait l'accès à des transporteurs concurrents pour le transport des personnes et des chevaux vers ce site éloigné.

La nouvelle propriété de Blue Bonnets était de forme rectangulaire, le côté le plus long étant dans la direction est-ouest. La superficie totale était de 43,3 hectares (433 029 mètres carrés). Le CPR bordait la limite sud du nouvel hippodrome (le côté le plus long). Le MPIR a construit une longue et large plate-forme surélevée munie d'une rampe de chargement inclinée à une extrémité, adjacente à une voie d'évitement construite le long de la ligne de tramway à voie unique de Cartierville. Elle se trouvait juste au nord du viaduc au-dessus du CPR. Cette plate-forme était destinée à décharger les chevaux des wagons qui arrivaient par le MPIR. Une voie d'échange a été

Palace Horse Cars

This photo dates from circa 1910, by 1912 CP had acquired 88 Palace Horse cars designed specifically for the transportation of valuable horses such as military, police, racing, etc. but within 4 months of delivery of the first order of 50, 18 were converted to through baggage cars for hauling silk bales. By 1930 another 38 had been converted to work service cars of which 10 were used as stored material cars.

By 1937 there were 30 in service. This was reduced to 29 by 1947.

By 1965 there was 17. Only a couple left by 1971. 5 or 6 had been sold to Assiniboine Downs and used as stables and lasted into the 1980s

Over the years it is most probable that thoroughbred horses travelled to Blue Bonnets in Palace Horse Cars via the Canadian Pacific Railway. Flickr, and Douglas Phillips



Wagons pour chevaux Palace

Cette photo date d'autour 1910. Vers 1912, le CPR avait acquis quatre-vingt-huit wagons pour chevaux Palace conçus spécialement pour le transport de chevaux de prix tels que ceux des militaires, de la police, les coursiers et autres; cependant, moins de quatre mois après la livraison d'une première commande de cinquante, dix-huit furent transformés en fourgons à bagages pour le transport de balles de soie par convois express. Vers 1930, trente-huit autres avaient été convertis en wagons pour l'entretien des voies, dont dix qui étaient utilisés pour entreposer du matériel. Vers 1937, trente étaient en service, chiffre réduit à vingt-neuf vers 1949. Vers 1965, il y en avait dix-sept et vers 1971,

seulement quelques-uns. Cinq ou six avaient été vendus à l'hippodrome Assiniboines Downs et utilisés comme étables; ils servirent jusqu'au cours des années 1980. Il est très probable qu'au fil des ans, les pur-sang arrivèrent à Blue Bonnets dans des wagons Palace du CPR. Flickr et Douglas Phillips

THE ARMS PALACE HORSE CAR CO.
BEST CAR EVER OFFERED OWNERS AND TRAINERS FOR CAMPAIGNING.
 Operated by All Railroads and Express Companies.
Special Rates Given for Season Lease.

**Furnished for Trip Shipments
 Or Leased for the Season.**

OUR STANDARD FREIGHT-TRAIN CAR.

W. A. YAGER, Secretary, 1220 Monadnock Building, Chicago.



Sir Hugh Andrew Montagu Allan, (1860 1951) Canadian businessman and philanthropist. He was the principal heir of his father, Sir Hugh Allan, and became deputy chairman of the family-owned Allan Steamship Line. He was president of several major Canadian financial institutions and of the Montreal General Hospital. He co-founded and was president of the Ritz-Carlton Hotel in Montreal. In 1940, he and his wife donated their Montreal home, Ravenscrag, to the McGill University Faculty of Medicine, and it became known as the Allan Memorial Institute.

He had a special passion for horses and served as Master of the Montreal Hunt, President of the Canadian Racing Association, Director of the Royal International Horse Show in London, President of the Montreal Jockey Club and Chairman of the Montreal Horse Show Association. He owned a thoroughbred horse-racing stable, and his horses won several Queen's Plates, Montreal Hunt Cups, Members' Plates and the Hunters' Handicap Steeplechase Cup. He is best remembered as a sportsman who donated the Allan Cup, a trophy that is still awarded today to the Canadian men's amateur ice hockey champions. Wikipedia

Sir Hugh Andrew Montagu Allan, (1860 1951) homme d'affaires et philanthrope canadien. Il est le principal héritier de son père, Sir Hugh Allan, et devient vice-président de l'Allan Steamship Line, une entreprise familiale. Il a été président de plusieurs grandes institutions financières

canadiennes et de l'Hôpital général de Montréal. Il est cofondateur et président de l'hôtel Ritz-Carlton de Montréal. En 1940, son épouse et lui font don de leur maison montréalaise, Ravenscrag, à la faculté de médecine de l'Université McGill; elle deviendra l'Institut Allan Memorial.

Il avait une passion particulière pour les chevaux et a été Master du Montreal Hunt, président de la Canadian Racing Association, directeur du Royal International Horse Show de Londres, président du Jockey Club de Montréal et président de la Montreal Horse Show Association. Il était propriétaire d'une écurie de pur-sang de courses, et ses chevaux ont remporté plusieurs Queen's Plate, des coupes du Montreal Hunt, des Members' Plate et la Hunters' Handicap Steeplechase Cup. On se souvient surtout de lui comme d'un amateur de sport qui a fait don de la Coupe Allan, un trophée qui est encore remis aujourd'hui aux champions canadiens masculins amateurs de hockey sur glace. Wikipédia

The MPIR also had an interchange track with the GTR in St. Laurent for the interchange of coal for its power plant. This also doubled as an interchange track for horse cars that would be hauled from that point by an MPIR electric locomotive to the Blue Bonnets unloading ramp.

In 1906, the MPIR, under the control of the Montreal Street Railway, decided to build a 1,865 metre (6118 Ft.) branch-line and 'The Blue Bonnets Loop', from the Cartierville line into the Blue Bonnets property terminating behind the grandstand. The installation included a stub-end siding for the holding of cars.

The decision was probably aided by Sir Hugh Montagu Allan who was a MSR director (which by this time controlled the MPIR) and the President of the Montreal Jockey Club and thus had an interest in both the streetcar line and the race track!

Riding the Cars

Special streetcars carrying white window cards marked **COURSES - RACES or BLUE BONNETS RACE TRACK** would transport patrons from all four corners of the city to the racetrack. Schedules were published in daily newspapers during racing events.

Meanwhile, the CPR organized such that passengers could be de-trained at Blue Bonnets on trains arriving from Windsor Station in downtown Montreal.

Blue Bonnets entered into an agreement with the MPIR whereby the racetrack would charter the cars to bring fans from all parts of the city to the track and back. This was a special service and users paid cash, they got a receipt

construite entre le MPIR et le CPR en 1906, elle était orientée vers l'est, juste au sud de l'actuelle rue Jean-Talon. Elle servait à l'échange de wagons de chevaux avec le MPIR. Elle fut déposée en 1924.

Le MPIR avait une voie d'échange avec le GTR à St-Laurent pour l'acheminement du charbon vers sa centrale électrique. Elle servirait également pour les wagons à chevaux qui seraient tractés depuis ce point par une locomotive électrique du MPIR jusqu'à la rampe de déchargement des Blue Bonnets.

En 1906, le MPIR, sous le contrôle de la Montreal Street Railway, décide de construire sur la propriété de l'hippodrome un embranchement de 1 865 mètres (6118 pieds) depuis la ligne de Cartierville jusqu'à la boucle Blue Bonnets, à l'arrière de la tribune. L'installation comprenait une voie d'évitement en cul-de-sac pour le stationnement des tramways.

La décision a probablement été facilitée par Sir Hugh Montagu Allan, directeur du MSR (qui, à cette époque, contrôlait le MPIR) et président du Montreal Jockey Club; il avait donc un intérêt à la fois dans la ligne de tramway et dans l'hippodrome!

À bord des tramways

Des tramways spéciaux arborant aux fenêtres des cartes blanches annonçant **COURSES - RACES ou BLUE BONNETS RACE TRACK** acheminaient les clients des quatre coins de la ville vers l'hippodrome. Les horaires étaient publiés dans les journaux quotidiens pendant les courses.

De son côté, le CP a construit une voie d'évitement



Announcement in the Montreal Gazette June 3, 1907

Annonce parue dans la Montreal Gazette, le 3 juin 1907

On Tuesday the Canadian Pacific Railway will run a race track special from the Windsor Station leaving at 1:40 o'clock. Commencing tomorrow the Montreal Street Railway will run cars direct to the track by Mount Royal Avenue at fifteen minute intervals. In the afternoon there will be a three minute service. There are now two roadways into the track one by Snowdon and Molson (Clanranald) Avenue and the other by the Liesse Road. (Montreal Gazette June 3, 1907)

Mardi, le Canadien Pacifique offrira un train spécial vers la piste de course à partir de la gare Windsor, à 13 h 40. À partir de demain, le Montreal Street Railway fera circuler des tramways directement vers la piste par l'avenue Mont-Royal à des intervalles de quinze minutes. L'après-midi, le service se fera aux trois minutes. Il y a maintenant deux voies d'accès à piste : une par l'avenue Snowdon et Molson (Clanranald) et l'autre par le chemin de Liesse. (Montreal Gazette, 3 juin 1907)

ticket which was collected at the track entrance to allow for proper accounting between the parties.

Cars would wait in the loop or siding for the end of the program to load quickly and get the passengers on their way home. This would become the principal public access to the new track and remained in service from opening day until 1957. The Cartierville line itself was shutdown in 1959, the final year of streetcar service in Montreal.

Opening day and the good years

Opening day was scheduled for June 4, 1907 with on-going races planned through to June 15. The event gained wide publicity in the local newspaper media.

On June 4, 1907 with 3,000 people in attendance Blue Bonnets Racetrack opened for business. The first card included five flat races and a steeplechase. The fourth race was billed as the 'Mount Royal Handicap', Lotus Eater won

entre sa ligne principale et le site afin de permettre l'acheminement des chevaux et des trains spéciaux transportant des passagers depuis la gare de Windsor.

Blue Bonnets a conclu un accord avec le MPIR selon lequel l'hippodrome affrèterait des tramways pour amener les adeptes de tous les quartiers de la ville à l'hippodrome et les ramener chez eux. Il s'agissait d'un service spécial et les utilisateurs payaient en espèces ; ils recevaient un ticket de réception qui était collecté à l'entrée de la piste pour permettre une comptabilité appropriée entre les parties.

Les voitures stationnées sur la boucle ou la voie de garage attendaient la fin des programmes pour charger rapidement les passagers et les ramener chez eux. Cette voie deviendra l'accès privilégié du public vers la nouvelle piste. Elle restera en service du jour de son inauguration jusqu'en 1957. La ligne de Cartierville elle-même fermera en 1959, dernière année du service de tramway à Montréal.

Le jour de l'inauguration et les années fastes

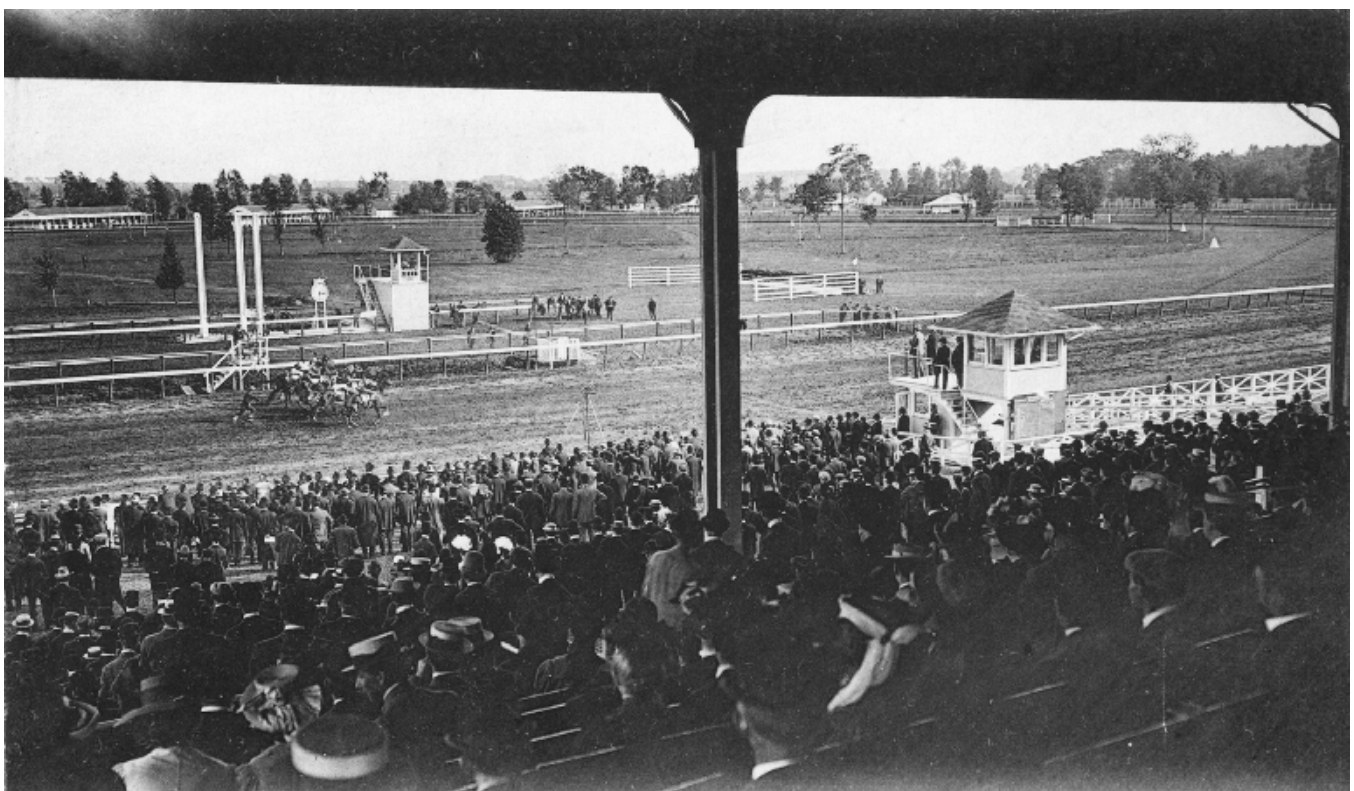
L'inauguration était prévue pour le 4 juin 1907 et les courses devaient se poursuivre jusqu'au 15 juin. L'événement a bénéficié d'une large publicité dans les journaux locaux.

Le 4 juin 1907, en présence de 3 000 personnes, l'hippodrome Blue Bonnets ouvre ses portes. La première prestation comprend cinq courses régulières et un steeplechase. La quatrième course fut annoncée comme étant le «Mount Royal Handicap». Lotus Eater remporta la course en 2 minutes 8 secondes pour gagner une bourse de 2 500 \$. Les spectateurs furent impressionnés par la magnifique piste toute neuve, la tribune ainsi que les nombreux édifices. Un imposant pavillon est inauguré pour les membres et les invités du Jockey Club de Montréal.



McCord Museum of Canadian History

Pour l'image ci-dessus : Histoire canadienne, Musée McCord



Not opening day but two early views of the Blue Bonnets grandstand circa 1915. McCord Museum of Canadian History, MP-0000.873.7 and MP-0000.873.9

Deux vues anciennes de la tribune de Blue Bonnets vers 1915, bien que ce ne fut pas le jour de l'ouverture. Musée McCord d'histoire canadienne, MP-0000.873.7 et MP-0000.873.9



Clubhouse of the Montreal Jockey Club at Blue Bonnets. McCord Museum of Canadian History, MP-0000.873.1

Pavillon du Montreal Jockey Club à Blue Bonnets. Musée McCord d'histoire canadienne, MP-0000.873.1

the race in 2 minutes 8 seconds to win a purse of \$ 2,500. Patrons were impressed with the beautiful brand new track, the grandstand and several pavilions. An impressive clubhouse was inaugurated for members and guests of the Montreal Jockey Club.

At this time most patrons came by rail. Montreal's first automobile was registered as Q1 in 1906, it belonged to Ucal-Henri Dandurand of Montreal. By the end of that year 167 automobiles had been registered in Quebec. Surely most of the participants of the opening day at Blue Bonnets came to the track either by the MP&IR or the CPR, the only other means being horse and buggy or on foot. From the city centre the travel time to Blue Bonnets was 25 minutes by streetcar and 20 minutes by train.

The opening of Blue Bonnets was a major social event for the bourgeois class in Montreal. Extensive coverage leading up to and subsequent to the event was published in both the Montreal Gazette and La Presse newspapers. Some of the names listed as attending were: Sir Hugh Montagu Allan and his cousin Andrew Allan (shipping), Sir George Alexander Drummond (financier), Louis-Joseph Forget, Sir Rodolphe Forget (financier), Charles Meridith, Sir Henry Vincent Meridith (bankers), James Pawley Dawes and many others.

À cette époque, la plupart des clients venaient en train ou en tramway. La première automobile de Montréal fut immatriculée Q1 en 1906. Elle appartenait à Ucal-Henri Dandurand de Montréal. À la fin de cette année-là, 167 automobiles avaient été immatriculées au Québec. Il est certain que la plupart des spectateurs le jour de l'ouverture de Blue Bonnets se sont rendus à la piste soit par le MP&IR, soit par le CPR, les seuls autres moyens étant les voitures attelées ou la marche. Du centre-ville, le temps de trajet jusqu'à Blue Bonnets était de 25 minutes en tramway et de 20 minutes en train.

L'ouverture de Blue Bonnets fut un événement social majeur pour la classe bourgeoise de Montréal. Les journaux Montreal Gazette et La Presse ont accordé une importante couverture médiatique avant et après l'événement. Ci-après, quelques noms qui figuraient sur la liste des participants : Sir Hugh Montagu Allan et son cousin Andrew Allan (transport maritime), Sir George Alexander Drummond (financier), Louis-Joseph Forget, Sir Rodolphe Forget (financier), Charles Meridith, Sir Henry Vincent Meridith (banquiers), James Pawley Dawes et bien d'autres.

SPECIAL CAR SERVICE

There will be a special street car service each afternoon during the race meet direct to the Blue Bonnets track from the corner of Craig and Bleury streets up Park Avenue and also via the Mountain belt line. Cars will be marked 'Direct to the Races'. The fare will be ten cents in each direction, and no transfers. (Montreal Gazette announcement June 3, 1907)

SERVICE SPÉCIAL DE TRAMWAYS

Un service spécial de tramways sera offert chaque après-midi durant les courses pour se rendre directement à la piste Blue Bonnets depuis l'angle des rues Craig et Bleury, en remontant Park Avenue et en passant par la Mountain Belt Line. Les voitures seront marquées "Direct to the Races". Le tarif sera de dix cents dans chaque direction, sans possibilité de transfert. (Annonce parue dans la Montreal Gazette le 3 juin 1907)

**CANADIAN PACIFIC
BLUE BONNETS RACE TRACK**

A special train will leave Windsor Station, until June 15th at 1:40 PM for the new track. Returning immediately after the last race. Round trip fare - .25c. (Montreal Gazette announcement June 3, 1907)

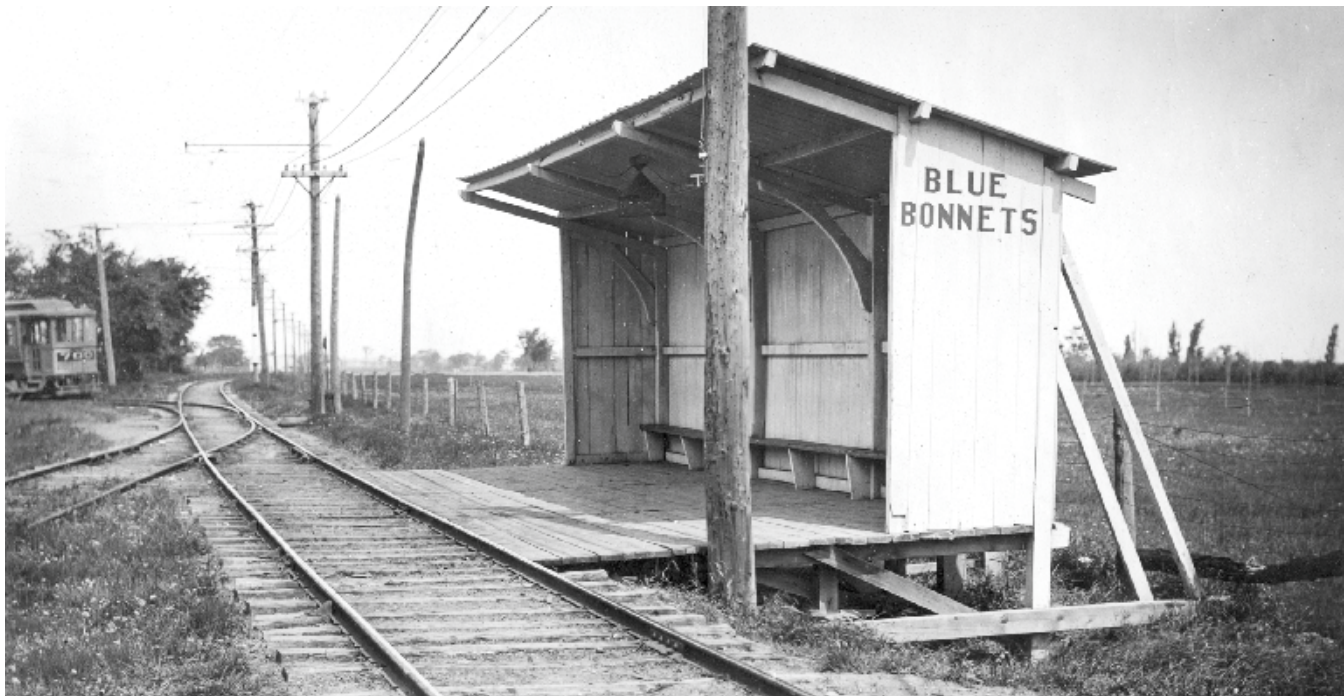
**CANADIAN PACIFIC
PISTE DE COURSE BLUE BONNETS**

Un train spécial quittera la gare Windsor, jusqu'au 15 juin à 13 h 40, pour la nouvelle piste. Il reviendra immédiatement après la dernière course. Tarif aller-retour : 0,25c. (Annonce parue dans la Montreal Gazette le 3 juin 1907)



Early view looking north at Blue Bonnets, fresh gravel has been spread between the loading ramp siding and the single track Cartierville streetcar line. Note the switch in the distance curving left into the loop. The track arrangement is protected by a semaphore signal with a signalman's shelter. STM Archives

Vue ancienne en direction nord à la gare de Blue Bonnets. Du gravier frais a été épandu entre la voie d'évitement de la rampe de chargement et la ligne de tramway à voie unique de Cartierville. Notez l'aiguillage au loin qui s'incurve à gauche vers la boucle. La voie est protégée par un sémaphore accompagné d'un abri pour le préposé aux signaux. Archives de la STM



Double truck single end car 700 is proceeding to join the Cartierville line southbound. Car 700 was one in the series of 'Scotch Cars' 690 - 738 even numbers built by the Montreal Street Railway in 1901 - 1902. They were scrapped in 1928. STM Archives

La voiture 700, à double bogie et unidirectionnelle, s'apprête à rejoindre la ligne de Cartierville en direction sud. La voiture 700 faisait partie de la série de «voitures écossaises» 690 à 738 numéros pairs construites par le Montreal Street Railway en 1901 et 1902. Elles ont été mises à la ferraille en 1928. Archives de la STM



This 1921 view looking south shows the horse unloading ramp and the Cartierville line trestle over the CPR in the distance is barely visible. STM Archives

Cette photographie prise en 1921, en direction du sud, montre la rampe de déchargement des chevaux. Au loin, on aperçoit à peine le viaduc de la ligne de Cartierville qui enjambe le CPR. Archives de la STM

In 1920 J K L Ross was elected President of Blue Bonnets and he infused new life into the track by increasing the number of American horses in the races.

It was on Halloween night, October 31, 1921 that the most violent collision ever occurred on the Montreal Tramways Company (MTC). Two two-car trains collided head on in heavy fog on the Millen line, it was the only telescopic accident to occur on the Montreal streetcar system. Fortunately nobody was killed but thirty were injured, some seriously. The administration became instantly aware of the inherent dangers in single-track operation and set out to double-track all main lines.

The Cartierville line was double tracked in 1924, this necessitated the installation of a crossover from the north-bound to the south-bound track to gain access to the switch that led to the Blue Bonnets loop. Thereafter motormen operating the 'Race Specials' had challenges turning and re-setting switches to access the 'loop' while ensuring safe operation of the main line (see cover photo).

This was a challenge as the switches to access to the loop on the north side of the trestle only became visible when a car ground its way up to the crest of the structure. Normal practice was for the Cartierville car to descend the

En 1920, J.K.L. Ross est élu président de Blue Bonnets et il insuffle une nouvelle vie à l'hippodrome en augmentant le nombre de chevaux américains dans les courses.

Lors de la nuit d'Halloween, le 31 octobre 1921, est survenue la plus violente collision de l'histoire de la Montreal Tramways Company (la MTC). Deux rames de deux tramways sont entrées en collision frontale dans un épais brouillard sur la ligne Millen. Il s'agit du seul accident de ce genre à survenir sur le réseau de tramways de Montréal. Heureusement, personne n'a été tué mais trente personnes furent blessées, certaines gravement. L'administration prend instantanément conscience des dangers inhérents à l'exploitation en voie unique et entreprend de doubler la voie de toutes les lignes principales.

La ligne de Cartierville est mise à double voie en 1924, ce qui nécessite l'installation d'une bretelle de la voie nord à la voie sud pour accéder à l'aiguillage qui mène à la boucle Blue Bonnets. Par la suite, les garde-moteurs en service sur les "Race Specials" ont dû relever le défi de manœuvrer et de réenclencher les aiguillages pour accéder à la boucle tout en assurant la sécurité de la ligne



Anyone who ever rode the Cartierville line will recall this scene - a 1600 series car grinding its way up the south side of the trestle over the CPR. The Blue Bonnets cross over will become visible when the car reaches the crest of the incline. Note the rear marker lantern, the car also carried either a portable, later a sealed beam headlight.

Quiconque a déjà emprunté la ligne de Cartierville se souviendra de cette scène : un tramway de la série 1600 gravissant la pente du côté sud du viaduc enjambant le CP. La bretelle de Blue Bonnets devient visible lorsque le tramway atteint la crête. Notez la lanterne arrière ; la voiture était aussi équipée d'un phare portable, puis ultérieurement d'un phare scellé.

north side slope at full speed, windows rattling before braking for the level crossing and the facing point Blue Bonnets switch. Motormen had to pay attention during race events as race cars might be working the switches.

By the 1930s and 40s purses for flat racing were down and the directors turned to harness racing (in addition to flat racing) that was becoming increasingly popular. In 1953 Blue Bonnets was the only racetrack in Quebec to still offer flat racing. It abandoned flat racing in favor of harness racing exclusively.

At one time or another all of the great horses and their owners visited here. For several generations of racing fans it was a favorite destination, especially on Sunday afternoon. Many local jockeys made their name at Blue Bonnets over the years like Marc Gingras, Percy Robillard, Harold McKinley and Benoit Coté.

In 1949, the turning of Cartierville Route 17 streetcars at 'Snowdon Junction', which involved a semi-loop on busy Queen Mary Road, became difficult and unsafe with the ever increasing amount of road traffic. The

principale (voir photo de couverture).

Une attention particulière était requise puisque les aiguillages permettant d'accéder à la boucle du côté nord du viaduc ne devenaient visibles que lorsqu'un tramway se dirigeant vers le nord atteignait le sommet de la structure. Normalement, le tramway de Cartierville descendait la pente nord à pleine vitesse, fenêtres cliquetantes en passant la bretelle, jusqu'à l'arrêt au passage à niveau situé au-delà. Lors des courses, les garde-moteurs devaient être particulièrement attentifs, car des tramways pouvaient être en train de négocier les aiguillages.

Au cours des années 30 et 40, les bourses pour les courses de plat étaient en baisse et les directeurs décidèrent d'ajouter les courses attelées qui devenaient de plus en plus populaires. En 1953, Blue Bonnets était le seul hippodrome au Québec à offrir encore des courses de plat. Il les abandonne alors pour se consacrer exclusivement aux courses attelées.



The CRHA excursion car has crossed over and is about to join the southbound track prior to taking the Blue Bonnets switch in the foreground. Note the regular Cartierville 17 car in the background. Michel Belhumeur

Le tramway de l'excursion de l'ACHF a changé de voie et est près d'atteindre la voie en direction sud avant d'emprunter l'aiguillage au premier plan. Notez le tramway régulier sur la ligne 17 de Cartierville à l'arrière-plan. Michel Belhumeur



Double-end one man car 2007 operating the Blue Bonnets shuttle between the loop and the Cartierville main line in the late 1950s. Michel Belhumeur

Tramway bidirectionnel 2007 effectuant la navette Blue Bonnets entre la boucle et la ligne principale de Cartierville à la fin des années 1950. Michel Belhumeur

solution was the opening of Garland Terminus that year on the private-right-of-way beside Decarie Boulevard. It was located north of Queen Mary Road (Snowdon Junction) but before the trestle over the CPR. Garland consisted of two loops with a shelter and waiting platform between them. This provided a safe convenient cross-platform terminal for connecting passengers. The arrangement was based on the track layout of the famous Craig Terminus in downtown Montreal which was very efficient as a transfer point. This triggered a major readjustment of routes in the area. The south loop became the turn-around point for streetcar routes 29, 48 and 50 (March 5, 1953 to September 2, 1956) 65 and 83. Cartierville route 17 cars were cut back from Queen Mary Road to turn on the north loop of Garland Terminus. Thereafter COURSES - RACES one man cars operated as a shuttle from the north loop of Garland Terminus to the Blue Bonnets loop. It is uncertain if COURSES - RACES cars operated from points within the city after 1949.

In 1950, race-going traffic was so heavy that the Blue Bonnets loop could not accommodate enough street cars to handle the load. A supplementary bus service was added to handle the crowds. Soon, with the increase in automobile use and vast parking space developed at Blue Bonnets, streetcar loads began to decline in earnest. In the mid-1950s, the Montreal Transportation Commission assigned two one-man, double ended streetcars to shuttle between the Blue Bonnets loop and the shelter on the Cartierville main line. The double-ended cars could 'loop' around the oval but had to dead end at the junction with the main line where they reversed direction.



eBay

À un moment ou à un autre, tous les plus célèbres chevaux et leurs propriétaires sont venus ici. Pour plusieurs générations d'amateurs de courses, c'était une destination privilégiée, surtout le dimanche après-midi. De nombreux jockeys locaux se sont fait un nom à Blue Bonnets au fil des ans, tels Marc Gingras, Percy Robillard, Harold McKinley et Benoit Côté.

En 1949, le changement de direction des tramways de la ligne 17 de Cartierville à Snowdon Junction, qui impliquait une demi-boucle sur la voie très fréquentée de Queen Mary Road, était devenu difficile et dangereux en raison de l'augmentation constante du trafic routier. La solution fut la construction du terminus Garland cette année-là, sur l'emprise privée située à côté du boulevard Décarie. Il était situé au nord du chemin Queen Mary (Snowdon Junction), mais avant le viaduc au-dessus du CPR. Le terminus était constitué de deux boucles séparées par un abri et un quai offrant ainsi un agencement sécuritaire et commode pour les passagers qui n'avaient qu'à le traverser pour transférer. L'aménagement s'inspirait de la disposition des voies du célèbre terminus Craig au centre-ville de Montréal, qui était très efficace comme point de correspondance. Ceci entraîna un réajustement important des trajets dans le secteur. La boucle sud est devenue le point de virage des tramways venant du sud, les lignes 29, 48, 65, 83, et à compter du 5 mars 1953, la 50. Les tramways de la ligne 17 de Cartierville cessèrent de se rendre au chemin Queen Mary et commencèrent à utiliser la boucle nord du terminus. Par la suite, des voitures à un seul opérateur COURSES - RACES ont fait la navette entre la boucle nord du terminus Garland et la boucle Blue Bonnets. Il n'est pas certain que les voitures COURSES - RACES aient été exploitées de divers points de la ville après 1949.

En 1950, le trafic vers les courses était si important que la boucle Blue Bonnets ne pouvait accueillir suffisamment de tramways pour faire face à la demande. Un service supplémentaire d'autobus fut ajouté pour accommoder les foules. Mais bientôt, l'augmentation de l'utilisation de l'automobile et le vaste espace de stationnement aménagé à Blue Bonnets, entraîne une diminution progressive de la fréquentation des tramways. Vers le milieu des années 1950, la Commission des transports de Montréal décide d'affecter deux tramways bidirectionnels commandés par un seul homme pour faire la navette entre la boucle de Blue Bonnets et l'abri de la ligne principale de Cartierville. Ces tramways pouvaient négocier la boucle près de la piste, mais devaient s'arrêter en cul-de-sac à la jonction avec la ligne principale, où ils inversaient leur direction.

Très discrètement, les tramways quittent Blue Bonnets pour la dernière fois en 1957. C'est la fin d'une époque après soixante ans de service. La ligne de tramway



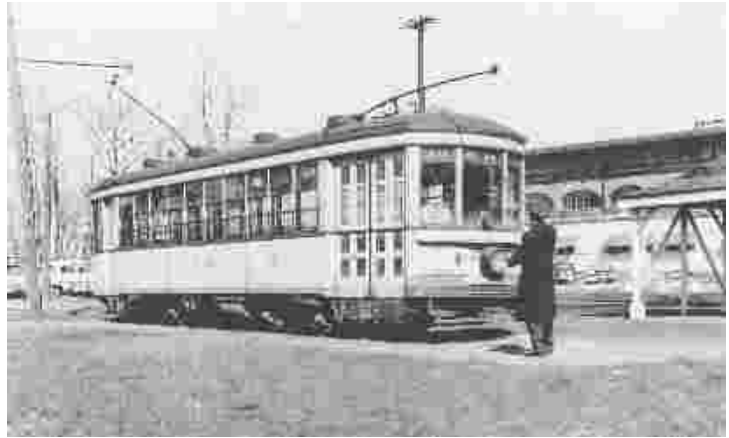
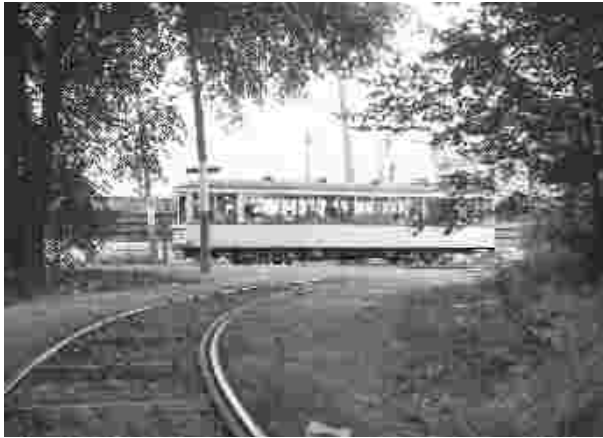
Michel Belhumeur and motorman Arthur Morissette at Blue Bonnets in the late 1950s. Morissette, a friendly motorman bid not only for the Blue Bonnets job but also for CRHA excursion operation. Fed up with switching trolley poles on such a short run, Arthur devised a way to guide the trolley in reverse and only travel half the loop then reversing direction at the passenger platform. No trolley rope burn for Arthur! Michel Belhumeur

Michel Belhumeur et le garde-moteur Arthur Morissette à Blue Bonnets vers la fin des années 1950. Morissette, un employé sympathique, s'est porté candidat non seulement pour le poste de Blue Bonnets, mais aussi pour les excursions de la CRHA. Lassé de devoir changer de trolley sur un trajet aussi court, Arthur a imaginé un moyen de le guider en marche arrière et de ne parcourir que la moitié de la boucle avant de changer de direction. Pas de blessures de corde aux mains pour Arthur ! Michel Belhumeur



Double ender 2001 waits for passengers at the back of the grandstand on April 18, 1958. The end of trams to Blue Bonnets is near. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Angus 1384

Le 18 avril 1958, le bidirectionnel 2001 attend des passagers à l'arrière de la tribune. La fin des trams à destination de Blue Bonnets est proche. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Angus 1384



Two Blue Bonnets views near the end of service, on the left a view from the loop looking east as a regular Cartierville car heads north. On the right the motorman switches trolley poles on car 2001, the grandstand is in the background. Michel Belhumeur

Deux vues de Blue Bonnets vers la fin du service. À gauche, une vue de la boucle vers l'est, alors qu'une voiture régulière de Cartierville se dirige vers le nord. À droite, le garde-moteur de la voiture 2001 change de trolley. La tribune est à l'arrière-plan. Michel Belhumeur

Very quietly trams left Blue Bonnets for the last time in 1957, the end of an era after sixty years of service. The Cartierville streetcar line, Route 17, soldiered on for another two years. The final streetcar to 'loop the loop' was CRHA Excursion No. 65, car 1699 which deviated from its Cartierville destination on June 21, 1959. (see cover)

1958 A new era for Blue Bonnets

Jean-Louis Levesque, a local businessman, acquired ownership of Blue Bonnets raceway in 1958 with the aim of bringing back flat racing. A major redevelopment project was launched which included new stables, a paddock, an office, a restaurant and a clubhouse. In 1965 / 66 he also modified the surface and length of the track, built a practice track and constructed a new grandstand that could accommodate up to 25,000 people. In 1968, 266 days of programming attracted over 2.5 million people. So successful was Blue Bonnets that it began to challenge the Ontario racing industry. Between 1961 and 1975, Blue Bonnets was home to the Quebec Derby, an annual horse race conceived by Levesque. Up until 1970, the racetrack (and other racetracks) was one of the few places where people could wager in Montreal, and indeed Quebec.

Loto-Québec, the Casino and the demise of Blue Bonnets

In the 1970s and 80s Blue Bonnets continued to more or less hold its own. The track continued to be frequented by many fans and business people who came to fraternise, discuss and network. The Namur Metro Station opened in January, 1984. Unlike the 'Blue Bonnets Loop', the Metro station was located on Decarie Boulevard and it was a good walk to the grandstand. Shuttle busses were offered on occasion.

In 1991 the track was raided by police responding

de Cartierville, la ligne 17, a tenu bon pendant deux années supplémentaires.

1958 Une nouvelle ère pour Blue Bonnets

Jean-Louis Lévesque, un homme d'affaires local, est devenu propriétaire de l'hippodrome Blue Bonnets en 1958 dans le but de ramener les courses de plat. Un grand projet de réaménagement est lancé, comprenant de nouvelles écuries, un paddock, un bureau, un restaurant et un clubhouse. En 1965 et 66, il a aussi modifié la surface et la longueur de la piste, construit une piste d'entraînement et construit une nouvelle tribune pouvant accueillir jusqu'à 25 000 personnes. En 1968, 266 jours de programmation ont attiré plus de 2,5 millions de personnes. Le succès de Blue Bonnets est tel qu'il commence à défier l'industrie des courses en Ontario. Entre 1961 et 1975, Blue Bonnets accueille le Derby de Québec, une course de chevaux annuelle conçue par Lévesque. Jusqu'en 1970, l'hippodrome (ainsi que quelques autres) était l'un des rares endroits où les gens pouvaient parier à Montréal, et même au Québec.

Loto-Québec, le Casino et la disparition de Blue Bonnets

Au cours des années 1970 et 1980, Blue Bonnets a continué tant bien que mal à faire ses frais. L'hippodrome continue à être fréquenté par de nombreux adeptes et hommes d'affaires qui viennent y fraterniser, discuter et tisser des liens. La station de métro de Namur fut ouverte en janvier 1984. Contrairement à la boucle Blue Bonnets, cette station est située sur le boulevard Décarie et nécessitait une bonne marche pour rejoindre les tribunes. Des navettes de bus étaient offertes à l'occasion.

En 1991, l'hippodrome fait l'objet d'une descente de police suite à des soupçons de paris truqués. Cet événement a terni la réputation de Blue Bonnets. L'arrivée

to suspicions of bet rigging. This tarnished the reputation of Blue Bonnets. The arrival of video lottery terminals (VLT), opening of the Montreal Casino in 1993 and the availability of other legal gambling methods led to a decline in attendance at the racetrack jeopardizing its survival. In 1995, a municipal government corporation, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), purchased the track and renamed it Hippodrome de Montréal. It was operated by the provincial government agency Société nationale du cheval de course (SONACC). It offered harness racing, inter-track wagering from the USA, off-track betting, two restaurants and hundreds of video lottery terminals and slot machines.

On June 27, 2008 the Hippodrome entered bankruptcy protection. After the Quebec government withdrew its support and it declared bankruptcy on October 13, 2009.

Blue Bonnets had closed its doors for good after 102 years of operation at this site and 137 years in total, all sites included.

After languishing for many years in ever increasing decay, the grandstand and other buildings were finally demolished in 2018. The site sits empty to this day. Many studies and proposals have been presented for redevelopment of the site with between 3,000 and 8,000 proposed condo units on its 434,000 square metre site. Not a single trace remains of the lowly streetcar loop that carried millions of passengers 'to the races' between 1907 and 1957.

Sources

Recherche documentaire préalable à l'évaluation patrimoniale du site de l'ancien hippodrome de Montréal (Ville de Montréal)

Je me souviens web page - François Drouin

Société de transport de Montreal (STM)

Canadian Rail No. 433, March - April 1993

Montréal Hunt Club Fonds, McCord Museum

Montreal West - Looking Back - Montreal Junction, David Watson 1997

A la belle époque des tramways - Jacques Pharand

CRHA / Exporail Archives

Network Modifications CD-Rom - Jacques Pharand

Michel Belhumeur - Recollections

Daniel Laurendeau - Historic information and images

Roger Desautels - Recollections

Jacques Loiselle - Recollections

Wikipedia, various sites

des terminaux de loterie vidéo (TLV), l'ouverture du Casino de Montréal en 1993 et la disponibilité d'autres méthodes de jeu légales ont entraîné une baisse de la fréquentation de l'hippodrome, mettant en péril sa survie. En 1995, une société du gouvernement municipal, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), a acheté l'hippodrome et l'a renommé Hippodrome de Montréal. Il allait être exploité par la Société nationale du cheval de course (SONACC), organisme du gouvernement provincial. Il proposait des courses attelées, des paris inter-hippodromes en provenance des États-Unis, des paris hors hippodrome, deux restaurants et des centaines d'appareils de loterie vidéo et de machines à sous.

Le 27 juin 2008, l'Hippodrome s'est placé sous la protection de la loi sur les faillites. Après que le gouvernement du Québec ait retiré son soutien, il a déclaré faillite le 13 octobre 2009.

Blue Bonnets a fermé ses portes pour de bon après 102 ans d'exploitation sur ce site et 137 ans au total, tous sites confondus.

Après avoir croupi dans un délabrement qui empirait au cours des ans, la tribune et les autres bâtiments furent finalement démolis en 2018. Le site reste vide à ce jour. De nombreuses études et propositions ont été présentées pour le réaménagement du site ; entre autres, celles de 3 000 à 8 000 logements en copropriété sur ce site de 434 000 mètres carrés. Il ne reste aucune trace de la modeste boucle de tramway qui a permis d'acheminer des millions de passagers aux courses entre 1907 et 1957.

Sources :

Recherche documentaire préalable à l'évaluation patrimoniale du site de l'ancien hippodrome de Montréal (Ville de Montréal)

Page Web Je me souviens - François Drouin

Compagnie de transport de Montréal (CTM)

Canadian Rail n° 433, mars - avril 1993

Fonds du Montreal Hunt Club, Musée McCord

Montreal West - Looking Back - Montreal Junction, David Watson 1997

A la belle époque des tramways - Jacques Pharand

Archives ACHF / Exporail

CD-Rom Modifications du réseau - Jacques Pharand

Michel Belhumeur - Souvenirs

Daniel Laurendeau - Informations et images historiques

Roger Desautels - Souvenirs

Jacques Loiselle - Souvenirs

Wikipédia, sites divers

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

September - October / *Septembre - Octobre*

The Western Canadian Trains of Richard Yaremko
Les trains de l'Ouest canadien de Richard Yaremko

By / Par Stan Smail

Translation / *Traduction*: Gilles Lazure

Western Canada heard from, finally! Having spent the formative years of my over 45 year railway career in the Canadian west, I have many fond and favorite memories of train and railway people both on and off the job. One such railway person is my good friend Richard Yaremko, originally from Edmonton and now residing on Vancouver Island where he and wife Sheila have lived for many years.

Richard and I became acquainted in 1970 when I was working for the Northern Alberta Railways (NAR), initially out of Edmonton. He was employed by the Canadian Pacific Railway in the yard office at South Edmonton. We hit it off immediately. When 'time off' from the railway would permit, we would travel all over NAR country in my 1954 Chevrolet Belair photographing the wonderful world of the Northern Alberta Railways. In 1970, despite attempts at modernization, the NAR was still very much 'steam railroading with diesels', as Grant Will would say.

Even back in 1970, Richard Yaremko was an extremely exacting, precise fine scale model railroader. His early super-detailed HO scale models of Great Northern Railway F units impressed me right from the start and we had many a fantastic operating session at the Edmonton Model Railway Club's massive layout located at the Edmonton fairgrounds.

Richard honed his skills as a photographer and his images have been used by many railway writers and publishers including the celebrated two volume Canadian National Diesel Locomotives books by Ken Goslett and Kevin Holland. Richard's recent illustrated treatise entitled *The Great Northern Railway*, published by White River Productions, is a labour of love that sets a standard for what a theme-specific railway book should look like.

Mentors in railway photography for Richard include Clayton Jones, Eric Johnson and John Rushton to name but a few. He learned from the best and now it is my extreme pleasure to present a sampling of the Western Canadian trains of Richard Yaremko.

All aboard for the West!

Enfin, des nouvelles de l'Ouest canadien! Y ayant fait les années d'apprentissage de ma carrière ferroviaire de plus de 45 ans, j'en conserve plusieurs souvenirs chers et préférés d'employés et de trains, au travail tout comme hors de celui-ci. Un tel cheminot est mon bon ami Richard Yaremko, originaire d'Edmonton, mais résidant maintenant sur l'île de Vancouver où son épouse Sheila et lui ont habité depuis de nombreuses années.

Nous nous sommes rencontrés, Richard et moi, en 1970 alors que je travaillais pour le Northern Alberta Railway (NAR), à partir d'abord d'Edmonton. Il était à l'emploi du Canadien Pacifique, aux bureaux de la cour de South Edmonton. Nous nous entendrions bien immédiatement. Lorsque les heures hors travail le permettaient, nous roulions partout à travers le territoire du NAR à bord de ma Chevrolet Belair 1954 pour photographier le merveilleux monde de son réseau. En 1970, malgré des efforts de modernisation, le NAR était encore du « chemin de fer à la vapeur avec diesels » comme le dirait Grant Will.

Même à cette époque, en 1970, Richard Yaremko était un excellent modéliste ferroviaire, des plus exigeants en précision. Ses premiers modèles super détaillés à l'échelle HO des unités F du Great Northern Railway m'impressionnèrent d'emblée et nous avons partagé de nombreuses séances d'opération fascinantes sur l'immense réseau de l'Edmonton Model Railway Club localisé sur les terrains de foire d'Edmonton.

Richard perfectionna ses talents de photographe et ses images ont été utilisées par de nombreux écrivains et éditeurs ferroviaires, y compris Ken Goslett et Kevin Holland dans leur paire de volumes intitulés *Canadian National Diesel Locomotives*. Le récent livre illustré de Richard, *The Great Northern*, publié par White River Productions est une oeuvre faite avec plaisir qui établit un standard auquel devrait viser tout volume ferroviaire consacré à un seul sujet.

Les guides de Richard en matière de photographie ferroviaire incluent Clayton Jones, Eric Johnson et John Rushton, pour n'en nommer que quelques-uns. Il a appris des meilleurs et c'est maintenant mon très grand plaisir de vous présenter un échantillonnage des trains de l'Ouest canadien de Richard Yaremko.

Tous à bord pour l'Ouest!



CNR lightweight GP9's 4332-4207-4243 depart Calgary's Sarcee Yard for Saskatoon on a bitterly cold and dry January day in 1974. Diesel exhaust from the three Geeps kicking up a plume of snow enhance this dramatic scene of first generation CNR diesel railroading.

Soulevant de la neige, les GP9 4332, 4207 et 4243 de poids léger du CNR quittent la cour Sarcee de Calgary vers Saskatoon par un jour de froid intense et sec de janvier, en 1974. Les gaz d'échappement des trois diesels « Geeps » ajoutent de l'emphase à cette scène spectaculaire d'opération de diesels de première génération par le CN.

CN Extra 5170 West is at East Edmonton to lift traffic for Calder Yard in Edmonton on Remembrance Day in 1973. In the diesel consist of Extra 5170 West are two brand new British Columbia Railway MLW M-630's, Nos. 723 and 724, working through to their new owners.

En 1973, le jour du Souvenir, l'Extra 5170 Ouest du CN est à East Edmonton pour acheminer un convoi de marchandises à destination de la cour Calder, à Edmonton. Parmi ses diesels, se trouvent deux M-630 tout neufs de fabrication Montreal Locomotive Works destinés au British Columbia Railway, partageant le travail en route vers leur nouveau propriétaire.





In the early seventies, freight F units abounded on the CNR in Alberta. CNR 9046 and 9155 coupled 'elephant style' in the company of lightweight GP9 4311 have an eastbound freight off the Prince Rupert line at Bissell, Alberta, nearing Edmonton's Calder Yard on December 26, 1973.

Au début des années 1970, les unités F étaient nombreuses sur le CNR en Alberta. Les 9046 et 9155, accouplées en formation « éléphant » et en compagnie de la GP9 4311 de poids léger, tractent un train de marchandises en direction est sur une voie d'évitement de la ligne de Prince Rupert, à Bissell, Alberta, aux approches de la cour Calder d'Edmonton, le 26 décembre 1973.

Last minute assistance. CNR rebuilt F7Au 9166 leads VIA Rail Canada train No 3 to a flag stop at Valemount, British Columbia on a beautiful October 8, 1977.

Une aide de dernière minute. La 9166, une unité reconstruite de modèle F7Au, est en tête du train No 3 de VIA Rail Canada à un arrêt sur drapeau à Valemount, Colombie-Britannique, par un beau 8 octobre 1977.





CN SD70-2 8943 leads a mixed bag of units on a Melville, SK to Regina through freight as it descends into the Qu'Appelle River valley at Fort Qu'Appelle, on September 16, 2017. This area of Saskatchewan is one of the most beautiful in the province and it is anything but flat!

La SD70-2 8943 du CN mène un mélange d'unités sur un train de marchandises sans arrêt de Melville à Regina, en Saskatchewan, alors que le convoi descend dans la vallée de la rivière Qu'Appelle, à Fort Qu'Appelle, le 16 septembre 2017. Cette région de la Saskatchewan, une des plus belles de la province, est tout sauf plate!

Meet at Wattsvie! Train 114 is CN 2918 East meeting CN 2221 West with train 315 at Wattsvie, MB on September 18, 2017. The Assiniboine River valley in this region is a spectacular geographic feature slashing across the broad prairie lands in western Manitoba just shy of the Saskatchewan border.

Une rencontre à Wattsvie! Le 2918 Est, le train No 114 du CN, rencontre le 2221 Ouest de la compagnie, à Wattsvie, au Manitoba, le 18 septembre 2017. La vallée de la rivière Assiniboine dans cette région est un trait géographique spectaculaire coupant au travers des immenses terres de l'ouest du Manitoba, tout près de la frontière avec la Saskatchewan.



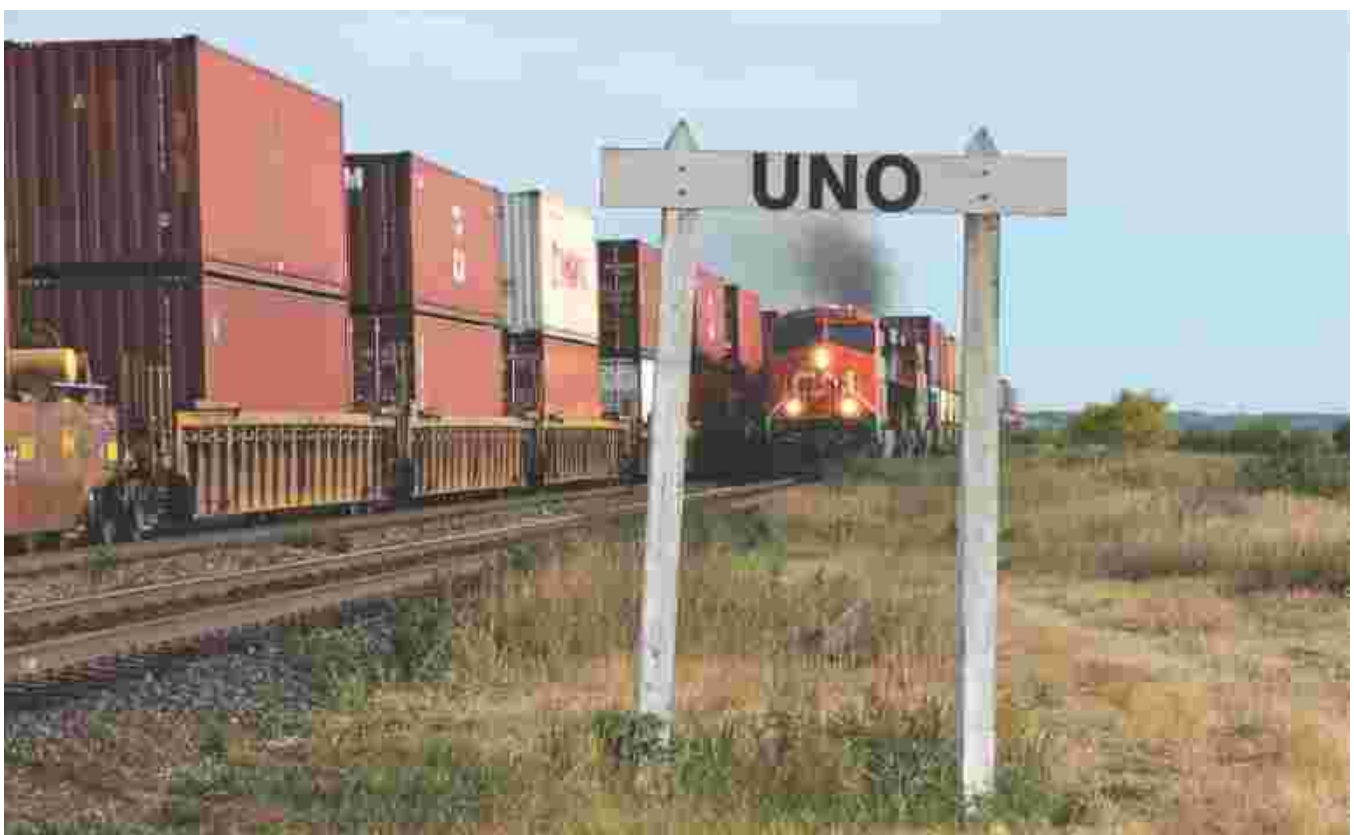


CN 2968 West is train 101 working its way down the north side of the Assiniboine River valley approaching the famous Uno trestle. The dynamic brakes on train 101's two ES44AC's have been audible since the train's descent began just west of Miniota, MB on the CN Rivers Subdivision.

Le 2968 Ouest, le train No 101 du CN, descendant le versant nord de la vallée de la rivière Assiniboine, approche le fameux pont sur chevalets d'Uno. Le freinage dynamique des deux ES44AC du convoi a pu être entendu depuis que le train a commencé sa descente tout juste à l'est de Miniota, Manitoba, sur la subdivision Rivers du CN.

Framed by the station name sign, CN 2336, a GE ES44DC built in October 2010, throttles up at Uno, MB on the CN Rivers Subdivision on Wednesday September 20, 2017. Originating at Toronto, train 111, is bound for Vancouver, BC.

Encadrée sur la photo par l'affiche du nom de la gare, la 2336, une GE ES44DC du CN fabriquée en octobre 2010, accélère à Uno, Manitoba, sur la voie de la subdivision Rivers de la compagnie, le mercredi 20 septembre 2017. En provenance de Toronto, le train No 111 se dirige vers Vancouver, Colombie-Britannique.





CN 2591 West is symbol train 315 approaching the east switch and the famous bridge at Uno, MB on Friday, September 22, 2017. The broad expanse of the Assiniboine River valley forms the backdrop for 315's train powered by a GE Dash 9-44CW and SD60 5463 that was acquired by CN in 2013 as EMDX 9025.

Le vendredi 22 septembre 2017, le 2591 Ouest du CN est le train de marque No 315 approchant l'aiguillage est et le fameux pont d'Uno. La vaste étendue de la vallée de la rivière Assiniboine sert de fond pour le train mu par la locomotive GE Dash 9-44CW 2591 et la SD60 5463 acquise par le CN, en 2013, avec le numéro EMDX 9025.

Whose railway is this anyway! Actually in this photo it is both CN and CP! A 'face-off' has occurred between CN 5668 East and CP 8861 West at Neola, SK. Between Biggar, and Keppel, SK the CN and CP parallel each other, so scenes like this are not uncommon.

Alors, à qui est ce chemin de fer? De fait, sur cette photo, il est à la fois au CN et au CP! Un tête-à-tête s'est produit entre le 5668 Est du CN et le 8861 Ouest du CP à Neola, Saskatchewan. Entre Biggar et Keppel, les voies des deux compagnies sont parallèles et les scènes telles que celle-ci ne sont pas rares.





Now, for some 'retro' railroading by Richard Yaremko! Early May 1970 finds CPR M630 4579 exiting the west portal of the five mile Connaught tunnel with westbound Kaiser coal Train 803 bound for the Roberts Bank trans-load facility near Vancouver. This marvellous view shows the structures housing the fans which purge the tunnel after each train's passage. Snow still lingers in the high country.

Et maintenant, un peu de chemins de fer rétro par Richard Yaremko! En début de mai 1970, on voit apparaître la 4579, une MLW M630 du CPR sortant au portail ouest du tunnel Connaught de huit kilomètres de longueur avec le train de charbon Kaiser No 803 à destination des installations de transbordement Robert Banks, près de Vancouver. Cette superbe photo montre les structures abritant les ventilateurs qui renouvellent l'air du tunnel après chaque passage de train. De la neige subsiste encore à cette grande altitude.

An amazing set of happenings involved the legendary CPR CLC C-Liners in the seventies. In July 1971, Passenger Extra 4081 West is at Stephen, BC bound for the division point town of Field. The occasion is an excursion train operated for the Pacific Northwest Region of the National Model Railroad Association, which held their annual convention in Calgary that year. Richard was there and we're glad he was!

Les légendaires C-Liners de fabrication CLC du CPR furent impliqués dans des événements remarquables au cours des années 1970. En juillet 1971, l'extra de voyageurs 4081 Ouest est à Stephen, Colombie-Britannique, en destination de Field, la ville du point de division. L'occasion est un train d'excursion nolisé par la Pacific Northwest Region de la National Model Railroad Association (NMRA), qui a tenu sa convention annuelle à Calgary, cette année-là. Richard y était et nous sommes heureux qu'il l'ait été!





Another CPR C-Liner happening involving the NMRA was the Pacific Northwest 6th Division Spring Meet, held at Lethbridge, Alberta. In the first image, CPR 4105 and her short train are at the CPR division point station at Lethbridge, on Sunday May 18, 1974. In the second shot, CPR 4105 'smokes it up' for the fans assembled in a photo line that overlooks the famous CPR viaduct over the Old Man River just west of Lethbridge.

Un autre événement C-Liner du CPR mettant en cause la NMRA fut la convention de printemps 1974 tenue à Lethbridge, Alberta, de sa 6e Division Pacific Northwest. Sur la première photo, la 4105 du CPR et son court train sont au point de division du CP à Lethbridge, le samedi 18 mai. Sur la deuxième, la 4104 fait de la fumée pour les amateurs rassemblés sur une ligne de photographie dominant le fameux viaduc du CPR au-dessus de la rivière Old Man, tout juste à l'ouest de Lethbridge.



Still on the CPR cab unit theme, back east we go just for a moment. It is early May 1972, and Richard had the good fortune to lens an honest-to-goodness A-B-A lashup of CPR FAs all in the 'script' paint scheme on what appears to be train 911 at North Bay, ON, bound for Sudbury and Sault Ste. Marie. For the record, the engines depicted are 4049-4408-4083. Talk about railfan luck!

Toujours sur le sujet des unités diesel à cabine du CPR, nous retournons à l'est, l'espace d'un moment. Nous sommes au début de mai 1972 et Richard a la chance de photographier un vrai de vrai ensemble A-B-A d'unités FA du CPR, toutes à la livrée au lettrage cursif, sur ce qui apparaît être le train No 911, à North Bay, Ontario, à destination de Sudbury et Sault Ste. Marie. Pour les annales, les numéros des locomotives illustrées sont les 4049, 4408 et 4083. Parlons-en de la chance des passionnés de chemin de fer!

Sunday, August 5, 1973 and an all Fairbanks-Morse lashup of CLC H-16-44's led by unit 8712 is on the move eastbound at the legendary CPR division point of Crowsnest, BC. Fellow photographer Andrew Sutherland, night operator at the 'Crow', and Richard chased this train into Alberta for many miles with good weather in Crowsnest Pass for a change!

C'est le dimanche 5 août 1973 et cet attelage entièrement composé d'unités CLC H-16-44, avec la 8712 en tête, roule en direction est au légendaire point de division Crowsnest du CPR, en Colombie-Britannique. Richard, et son copain photographe Andrew Sutherland, télégraphiste de nuit à Crowsnest, pourchassèrent ce train sur plusieurs kilomètres jusqu'en Alberta; pour une fois, il faisait beau au col de Crowsnest!





A mixed bag of General Motors four axle diesels led by GP38AC 3015 has eastbound train No 96 rolling in full stride near the elevator town of Shepard, Alberta on the CPR Brooks Subdivision on January 26, 1974. Calgary's urban sprawl has yet to encroach on Shepard when this photo was made.

Le 26 janvier 1974, un attelage varié de diesels General Motors à quatre essieux du CPR, la GP38AC 3015 en tête, roule à fond sur la subdivision Brooks de la compagnie près de la ville avec élévateur de Shepard, Alberta. L'étalement urbain de Calgary n'avait pas encore empiété sur cette ville lorsque cette photo fut prise.

In this undated photo, CPR M-630's 4555 and 4551 are eastbound at Olson, BC on the CPR Cranbrook Subdivision with coal empties Train 804 bound for the newly constructed Kaiser coal load-out at Sparwood, BC. The cleanliness of the red bathtub coal hoppers on Extra 4555 East suggests this photo was made in late summer 1970.

Sur cette photo de date inconnue, les M-630 4555 et 4551 du CPR sont en direction est à Olson, Colombie-Britannique, sur la subdivision Cranbrook de la compagnie, avec le train No 804, un convoi de wagons de charbon vides, vers les installations de chargement récemment construites par la compagnie Kaiser à Sparwood. La propreté des wagons rouges de modèle « baignoire » de l'Extra 4555 Est suggère que cette photo fut prise tard en été 1970.





Late in time for a CPR MLW RS-18 to be found in the 'Yaremko west'. Two of them, 8776 and 8744 are in the lashup of a Calgary-Keith turn which has just delivered a Crossfield, Alberta originated sulphur train. The train will be weighed and then lifted by a later movement from Keith to Vancouver. The 8776 power set will return light to Calgary's Alyth Yard.

Il est bien tard pour trouver des unités MLW RS-18 du CPR dans « l'Ouest de Yaremko ». Deux d'entre elles, les 8776 et 8744, se trouvent dans l'attelage de locomotives de l'aller-retour Calgary-Keith qui vient tout juste d'amener à destination un train de soufre en provenance de Crossfield, Alberta. Le train va être pesé et ensuite être livré dans un deuxième déplacement de Keith à Vancouver. L'ensemble moteur de la 8776 va retourner haut-le-pied à la cour Alyth de Calgary.

Union Pacific Railroad motive power began to appear in a cross border pool arrangement involving CP and UP starting in 1978. SD40-2's were the units supplied for this arrangement by the UP, a quartet of which hold the main track at Fort Macleod, Alberta on the January 29, 1978, for a meet with an eastbound train on the Crowsnest Subdivision. Union Pacific SD40-2's in this pool arrangement were equipped with ditch lights, a mandatory appliance required in Canada by this time.

En 1978, de la force motrice de l'Union Pacific commença à apparaître suite à une entente transfrontière entre le CPR et l'UP. Ce dernier contribua des SD40-2 au partage, quatre d'entre elles occupant la voie principale à Fort MacLeod, Alberta, le 29 janvier 1978, lors d'une rencontre avec un train en direction est, sur la subdivision Crowsnest. Les SD40-2 de l'Union Pacific faisant partie de cette entente furent équipées de phares de fossés, des accessoires alors obligatoires au Canada.





Winter on the wind! On the CPR Montana Subdivision, cold, blustery, miserable working conditions are today's fact of life for the crew of CP 5952 stopped at Warner, Alberta attempting to spot empties at the grain elevators. You can bet the crew will be giving their rest notice sooner than later on a day like this!

Vents d'hiver! Sur la subdivision Montana du CPR, des conditions de température froides et venteuses misérables sont l'évidence, ce jour-là, pour l'équipe de la 5952 du CPR à l'arrêt à Warner, Alberta, alors qu'elle essaie de placer des wagons vides aux élévateurs à grain. Vous pouvez gager que l'équipe ne tardera pas une minute à poinçonner sa carte de fin de travail par une telle journée!

A prairie sky dwarfs the passage of CP 9760 North at Macklin South Alberta on August 28, 2014. A high throughput grain elevator complex at Dodsland, SK was the load out point for CP 9760 North.

Le 28 août 2014, le ciel des Prairies domine le passage du train CP 9760 Nord à Macklin South, Alberta. Le complexe d'élévateurs à haute capacité de transbordement localisé à Dodsland, Saskatchewan, était le point de destination pour chargement de ce train.





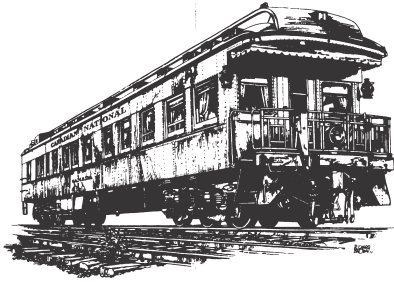
The short line railway movement has flourished in Saskatchewan thanks to a vigorous effort on the part of growers and grain handlers. One such line is the Great Western down in the Cypress Hills region. In the MLW era, GW M-420's 2001 and 2004 are at South Fork with a short train bound for Assiniboia on former CPR rails.

La tendance d'établissement de lignes secondaires s'est accentuée en Saskatchewan grâce à des efforts sérieux de la part des cultivateurs et des manutentionnaires de grain. Une telle ligne est celle du Great Western au sud, dans la région de Cypress Hills. Au cours de l'ère des locomotives MLW, les M-420 2001 et 2004 du GW sont à South Fork avec un court convoi à destination d'Assiniboia sur les anciens rails du CPR.

Stan, this one's for you! So said Richard in submitting this wonderful shot featuring NAR GP9's 203-202 and CNR 4155 bound for Smith, Alberta in late December 1973. Many shots like this were taken by us using the Smaill 1954 Chevrolet Belair, which cost your Photo Gallery Editor the princely sum of \$150, with a guitar thrown in for free!

Stan, celle-ci est pour toi! de dire Richard lors de la soumission de cette merveilleuse photo mettant en vedette les GP9 203 et 202 du NAR à destination de Smith, Alberta, tard en décembre 1973. Nous avons pris plusieurs photographies telles que celles-ci en utilisant la Chevrolet Belair 1954, qui a coûté à l'éditeur de cette galerie de photos la somme princière de 150 \$, avec une guitare donnée en prime!





Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

Mail Received

From Stephen Wray - Never too late to correct an error!

While reviewing many of the remarkable photos in Canadian Rail Magazine, one in particular had long been puzzling me - i.e. the one (undated but clearly 1950s) of the route 7 Montreal streetcar number 2196 claimed to have been taken on Mount Royal Avenue (Sept-Oct 2009 issue no. 532 page 185).



After exhaustive research, I have discovered that this streetcar is in fact on Masson Avenue heading west, just having crossed 12th Avenue; the oval Esso service station sign mostly obstructed behind the tram's top left windshield and the White Rose service station's sign on the southeast corner of 12th Avenue clearly visible in the background.



Vintage Montreal tramways maps indicate that route 7 ran along Masson, Iberville, and Mount Royal Avenue back in the day. Although both have long since closed, the Esso station's address was 3300 Masson and the White Rose was 3322. White Rose stations were absorbed by Shell in 1962.

You may want to make this correction in an upcoming issue of Canadian Rail in order to satisfy the curiosity of other 'then-and-now' photo sleuths who may have likewise been wondering. (Stephen Wray)

Quebec government financing the rebuilding of Gaspé rail infrastructure



Ken Goslett

The railway on the Gaspé Peninsula runs for a total of 202 miles from Matapedia to Gaspé. The line is divided into two subdivisions. The Cascapedia Subdivision runs for 98 miles from Matapedia to New Carlisle. The Chandler Subdivision runs for 104 miles from New Carlisle to Gaspé.

2011 was the last year the entire Matapedia to Gaspé line was open to rail traffic. At that time, the VIA Rail passenger train was running three days a week. Regular freight train service was provided to only one regular customer the Temrex sawmill in Nouvelle, with occasional carload services to a couple of customers in New Richmond and Caplan. In December 2011, VIA Rail passenger train service was suspended on the entire line because of the poor condition of many bridges.

With hardly any freight traffic, and unable to keep up with repairs, the Gaspésie Railway Society declared bankruptcy in late 2014. In May 2015 Transports Québec purchased the Matapedia to Gaspé railroad by paying off the Gaspésie Railway Society's debt. In 2016 the railway presented a business plan to Transports Québec showing significant freight traffic potential if the line was repaired and reopened to Gaspé.

In late 2016, the Gaspésie Railway set up a truck to rail transshipment site in New Richmond to serve customers on the dormant part of the line, and LM Windpower in Gaspé started shipping windmill blades by

rail. In 2017, McInnis Cement in Port-Daniel-Gascons began shipping a portion of its cement production by rail. This finally convinced Transports Québec to repair the line to support economic development in the region.

The Québec government announced \$100 million to repair the entire Matapedia to Gaspé railroad in May 2017. In August 2019, the federal government announced that it would also invest \$45 million to help protect the Gaspé railroad from erosion. The Québec government then announced it was adding another \$135 million to the budget to continue and accelerate repairs on the Matapedia to Gaspé railroad in February 2020.

Two major bridges are to be replaced. The most spectacular of these is the one at Port Daniel, pictured here. Some 145,000 ties have been replaced, thousands of tons of ballast has been spread, surfacing work has been carried out, and many culverts have been replaced and track levelled. (Transport Action Canada and Ken Goslett)

Coaticook Station status report



Ken Goslett

Coaticook station is a historic building in the small town of Coaticook, Quebec, close to the border with the United States. The first station, which was on the west side of the tracks, was completed in 1853 by the St. Lawrence and Atlantic Railroad which was built to connect the port facilities of Portland, Maine to Montreal by rail. The current building was constructed on the east side of the tracks in 1904 by the Grand Trunk Railway. The two storey wooden frame structure has a single storey conical roofed southerly end and a small extension on the north end. One of the façades includes a two-story bay window topped by a gable-pediment. The old station is located in a semi-wooded area in a residential area of the town.

The heritage value of the old Coaticook station is based on its architectural interest. It is representative of a new type of station that appeared at the turn of the twentieth century. The station is representative of this period in particular by its rectangular plan with a rounded end, its complex roof, numerous protrusions such as bay

windows and the conical roof porch as well as its elaborate and varied ornamentation. It is a good example of the use of completed picturesque principles in the architecture of railroad stations.

The heritage value of the old Coaticook station is also based on its historical interest. It shows the importance of the railway in the economic development of the town. Following the construction of the railway, many textile industries and wood and iron processing plants were quickly attracted to Coaticook. The railway also drove the growth of the agricultural industry by regularly transporting fresh milk to market in Montreal.

Passenger train service is ended in 1958. Today the station hosts the Hop Station Microbrewery. The presence of the old train station in the heart of Coaticook recalls the importance of rail infrastructure in its municipal history. (Ed and Wikipedia)

Russell, Ontario unveils historic station plaque



The Review

In September the Township of Russell unveiled two new plaques as part of the Historical Plaque Program, recognizing the Russell Train Station and the Russell Shale Brick Company.

The municipal program commemorates historically significant buildings, properties, or people within the Township, fostering an interest and

understanding of our community's roots to residents and tourists.

Both new plaques can be found along the New York Central Recreational Trail. The plaque commemorating the former Russell Train Station site is located at the North end parking lot of 1st Avenue in Russell, and the plaque commemorating the Russell Shale Brick Company site approximately 300 meters East of Eadie Road in Russell.

The new plaques recognize the contribution each site has made to the early economic development of Russell. Each bronze plaque has a historical photo and bilingual text describing the site's historical significance. Visitors will find further details about the sites, including older photos, on the Township's website. (The Review)

Waterloo Central Railway restoring ex VIA Budd Car

The Waterloo Central Railway are close to getting the first of the RDC's they acquired from VIA ready for service. They are painting them in the original CPR colours as delivered but with the Waterloo Central Railway name in the CPR font and number.

They are awaiting the new number glasses for this one to make it complete. This is former VIA 6148 but was CPR 9114 and will be WCR 9114. (Peter McGough, General Manager, Waterloo Central Railway, via John D Thompson)

Different CP eras, same paint scheme



A CP Heritage loco passing the plinthed CP4090 at the Cranbrook Heritage Centre in morning sunshine. Here we have CP7012 (ex-9134 - GMD/PR SD70ACu) with eastbound train # 462 passing the cosmetically restored (and undergoing a minor paint touch up) CP4090 (MLW FA2) at MP107.5 on the Cranbrook Subdivision and about to cross the King Street road crossing. It took the photographer two years to capture this image! (Kevin Dunk)





COMMUNICATIONS

The first CRHA chartered railway excursion was on October 1, 1950 using CNR oil-electric car 15837 to Huberdeau, Quebec. The largest excursion was on April 10, 1976 when the CRHA operated the last Maple Sugar Special to St. Albans, Vermont. Some 1,200 passengers, three Grand Trunk diesels and 14 cars made up the train. The Excursion era ended in 1977 when VIA Rail Canada took over operations of Canada's major railways. Peter Murphy

La première excursion nolisée de l'ACHF eut lieu le 1er octobre 1950 à bord de l'automotrice mazout-électrique 15837 du CNR jusqu'à Huberdeau, Québec. La plus populaire eut lieu le 10 avril 1976 alors que le CNR exploita le dernier « Maple Sugar Special » jusqu'à St. Albans, Vermont. Le train consista en trois diesels du Grand Trunk et 14 voitures transportant quelques 1200 passagers. La période des excursions se termina en 1977 lorsque VIA Rail Canada prit le contrôle du trafic passager sur les grands réseaux ferroviaires canadiens. Peter Murphy

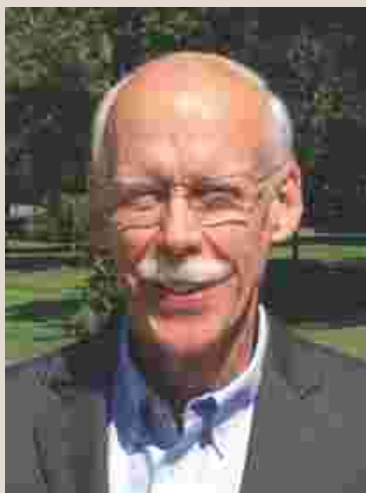
President's Report

Your Association has a Board of Directors which is responsible for the overall governance of the CRHA.

There is a maximum of eighteen Directors set by our by-laws. Other than Executive Director Nadine Cloutier, the Board is composed entirely of volunteers who work without remuneration and freely give of their time to advance the cause of railway heritage in Canada.

We reserve Board seats to appoint a city councilor from each of the two host cities for Exporail. These representatives from Delson and Saint-Constant keep us in touch with the mayors and councils and facilitate our dealings with them. Exporail is a key part of the life of these two cities, and we don't pay property taxes, so good relations are important.

Elected directors serve for three-year terms. Three are elected to represent CRHA divisions across the country: currently Bill Walker in British Columbia, Andy Panko in Ontario, and Ron Grant in New Brunswick. They help us keep in mind that this is a national organization with members in almost every province and territory.



Robbie Robinson

Le mot du Président

Votre association a un conseil d'administration qui est responsable de la gouvernance globale de l'ACHF.

Le nombre maximum d'administrateurs est fixé à dix-huit en vertu de nos règlements administratifs. À l'exception de la directrice générale, Nadine Cloutier, le conseil d'administration est composé entièrement de bénévoles qui travaillent sans rémunération et donnent librement de leur temps pour faire avancer la cause du patrimoine ferroviaire au Canada.

Nous réservons des sièges au conseil d'administration pour nommer un conseiller municipal de chacune des deux villes hôtes d'Exporail. Ces représentants de

Delson et de Saint-Constant nous permettent de rester en contact avec les maires et les conseils municipaux et facilitent nos échanges avec eux. Exporail est un élément clé de la vie de ces deux villes, et nous ne payons pas de taxes foncières, d'où l'importance de bonnes relations.

Les administrateurs élus ont un mandat de trois ans. Trois sont élus pour représenter les divisions de l'ACHF à travers le pays : couramment Bill Walker pour la Colombie-Britannique, Andy Panko pour l'Ontario et Ron

The remainder of the directors are elected based on recommendations made by a nominating committee, which tries to ensure that we have a balanced and effective team. We look for people who can bring a wide variety of skills: financial, administrative, technical, legal, management, fundraising, and for those with contacts that can be of value to the CRHA. Of course, all of them also have a real affection for railways and history. In addition to attending meetings, Board members serve either as officers (treasurer, secretary, etc.) or work on our committees, often chairing them.

Many directors serve for many years, but some change is inevitable. In the last couple of years we have seen the retirement of long-serving directors Bernard Archambault, Charles De Jean, and Len Thibeault, and the election of new directors Howard Davidson and Fiona Murray.



Presentation being made to Len Thibeault, retiring Director at the CRHA Annual General Meeting. Nadine Cloutier

Photo, prise lors de la réunion générale annuelle de l'ACHF, de la présentation faite à Len Thibeault, directeur de l'Association prenant sa retraite. Nadine Cloutier

In addition to those mentioned above and me, the current Board includes James Bouchard, Stephen Cheasley, Luc Hamilton, François Hébert, Daniel Laurendeau, Peter Murphy, Robert Nantel and Linda Schwey.

We owe all directors a great deal of thanks for their leadership, involvement and many hours of hard work.

Daniel Laurendeau (right) presenting Charles De Jean with his token of appreciation after many years as a Director of the CRHA. Brenda De Jean

Daniel Laurendeau (à droite) remettant à Charles De Jean un témoignage d'appréciation pour ses nombreuses années en tant que directeur de l'ACHF. Brenda De Jean

Grant pour le Nouveau-Brunswick. Ils contribuent à garder en tête qu'il s'agit bien d'un organisme national comptant des membres dans presque toutes les provinces et tous les territoires.

Les autres administrateurs sont élus sur la base des recommandations d'un comité de nomination qui s'efforce de veiller à ce que l'équipe soit équilibrée et efficace. Nous recherchons des personnes qui peuvent apporter une grande variété de compétences : financières, administratives, techniques, juridiques, de gestion, de collecte de fonds, et des personnes ayant des contacts qui peuvent être utiles à l'ACHF. Bien entendu, toutes ces personnes ont également une réelle affection pour les chemins de fer et pour l'histoire. En plus d'assister aux réunions, les membres du conseil d'administration occupent des postes de direction (trésorier, secrétaire, etc.) ou travaillent au sein de nos comités, qu'ils président souvent.

De nombreux administrateurs restent en poste pendant de nombreuses années, mais certains changements sont inévitables. Au cours des deux dernières années, nous avons assisté au départ à la retraite de Bernard Archambault, Charles de Jean et Len Thibeault, et à l'élection de nouveaux administrateurs soit Howard Davidson et Fiona Murray.

Outre les personnes mentionnées ci-dessus et moi-même, le conseil d'administration actuel comprend James Bouchard, Steve Cheasley, Luc Hamilton, François Hébert, Daniel Laurendeau, Peter Murphy, Robert Nantel et Linda Schwey.

Nous devons à tous les administrateurs des remerciements sincères pour leur direction, leur implication et leurs nombreuses heures de travail acharné au sein de l'ACHF.



In recognition of museum volunteers.

In partnership with the Canadian Museums Association (CMA), the Canadian Federation of Friends of Museums (CFFM) recognize annually an outstanding group of museum volunteers or an individual who have been nominated by their respective institutions or volunteer associations. A jury composed of CMA staff and CFFM Board Directors evaluate the nominees and select the recipient of the award that is usually presented at the CMA Annual Conference.

The pandemic of course, disrupted the events that were to take place in 2020 and it was only recently that the President of the CFFM, Bruce Bolton, accompanied by CFFM Board Director and former President of the CMA Guy Vadeboncoeur, was able to present the award in person to the 2020 recipients, the Volunteers of the Canadian Railroad Historical Association.



The President of the CFFM, Bruce Bolton (left), presents the award to the President of the CRHA, Robert Robinson

Le président de la FCAM, Bruce Bolton, présente le prix au président de l'ACHF, Robert Robinson.



EXPORAIL

60 1961-2021

Reconnaissance pour les bénévoles du musée

Chaque année, en partenariat avec l'Association des musées canadiens (AMC), la Fédération canadienne des amis des musées (FCAM) récompense un groupe exceptionnel de bénévoles de musées ou une personne qui leur ont été proposés par leurs institutions ou associations respectives. Un jury composé d'employés de l'AMC et de membres du conseil d'administration de la FCAM évalue les candidatures et sélectionne le lauréat du prix qui est généralement remis lors de la conférence annuelle de l'AMC.

Bien entendu, la pandémie a perturbé les événements qui devaient avoir lieu en 2020 et ce n'est que récemment que le président de la FCAM, Bruce Bolton, accompagné du directeur du Conseil de la FCAM et ancien président de l'AMC, Guy Vadeboncoeur, ont pu, en personne, remettre le prix aux lauréats de 2020, les bénévoles de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire.

Exporail Wins Major Award of Excellence

At the annual awards ceremony of the Société des musées du Québec (Quebec Museums Association), Exporail was awarded the prize for excellence for the renewal of its permanent exhibition, Rail, the Power of Connection. I am extremely pleased that Exporail has received this award, which attests to the excellence of the project in several respects: the innovative approach put forward, the quality of the exhibition and the way in which we were able to make maximum use of the resources in place.

The 3 main components of this project were to create three distinct zones for the visitor experience:

- A lobby featuring a reproduction of the first locomotive to operate in Canada in 1836: the Dorchester and a presentation on the CRHA and of progress.

Exporail remporte un important prix d'excellence

À l'occasion de la remise des prix annuels de la Société des musées du Québec, Exporail s'est vu décerner le prix d'excellence pour le renouvellement de son exposition permanente, Le rail, moteur du village global. Je suis extrêmement heureuse qu'Exporail ait obtenu ce prix qui témoigne de l'excellence du projet à plusieurs égards : l'approche innovante mise de l'avant, la qualité de la mise en exposition et la manière dont nous avons su utiliser au maximum les ressources en place.

Les 3 grands pans de ce projet étaient de créer trois zones distinctes pour l'expérience du visiteur, soit :

- Un hall d'accueil mettant en vedette une reproduction de la première locomotive ayant circulé au Canada en 1836: la Dorchester, et une présentation de l'ACHF et du progrès.





Bruno Cordellier



Bruno Cordellier



Bruno Cordellier

- An artifact corridor that will immerse the visitor in the little-known world of small railway artifacts, enhanced by beautiful archival images. The corridor features the tools of workers and builders, objects related to urban transportation, artifacts that make you dream of travel and pieces reminiscent of rolling stock.
- A large exhibition gallery where 50 vehicles now come to life under spectacular theatrical lighting that highlights them in an innovative way, each piece is uniquely illuminated.

A renewed visitor experience

Exporail's new permanent exhibition responds to the public's expectations regarding the current issues of our society, which is, more than ever, a society in motion. The traditional historical approach of the political, economic and human effort in building our country is replaced by the current interrelated issues: ecology and the fight against global warming, accelerated globalization, rapid urbanization, all against the backdrop of new communication technologies and automation of work. Based on these issues, the exhibition addresses the question of passenger travel, the transportation of goods and raw materials, operational safety, without overlooking the world of the railway workers of yesterday and tomorrow.

We have chosen to explore the railroad by using the past to better understand the present and also to envision the future. This approach allows us to work easily with elements of the past, but also with current issues and to maintain structuring partnerships with today's rail and urban rail projects that will have an impact on tomorrow's society. We can also explore the achievements of yesterday's visionaries and builders, whose dreams of more efficient and responsive transportation have been realized.

Thus, the visitor will experience a sense of wonder in three stages (entrance hall, corridor and large gallery) and will be impressed by the exhibition of vehicles for an effect of surprise and amazement. Produced by a multidisciplinary team including the modest Exporail team and the strength of its volunteers, this renewed exhibition will allow Exporail to remain relevant in its community for years to come.

This renewed exhibition puts more emphasis on the human element than the previous version. The museological

- Un corridor d'artefacts qui plongera le visiteur dans l'univers méconnu des artefacts ferroviaires de petite taille, le tout agrémenté de magnifiques images d'archives. Le corridor met en vedette les outils des travailleurs et bâtisseurs, les objets liés au transport urbain, des artefacts faisant rêver au voyage et des pièces rappelant le matériel roulant.
- Une grande galerie d'exposition où 50 véhicules prennent maintenant vie sous un éclairage théâtral spectaculaire les mettant en lumière de façon innovante; chaque pièce est éclairée de manière unique.



Stephen Cheasley

Une expérience renouvelée pour le visiteur

La nouvelle exposition permanente d'Exporail répond aux attentes du public en regard des enjeux actuels de notre société qui est, plus que jamais, une société en mouvement. L'histoire traditionnelle de la construction politique, économique et humaine du pays fait donc place à la résolution de nouveaux enjeux interreliés : l'écologie et la lutte au réchauffement climatique, la mondialisation accélérée, l'urbanisation galopante, le tout sur fond des nouvelles technologies de

communication et d'automatisation du travail. À partir de ces enjeux, l'exposition actualise la question du transport de passagers, du transport de marchandises et de matières premières, de la sécurité des opérations, sans oublier l'univers des cheminots de demain et d'hier.

Nous avons choisi d'explorer le chemin de fer en utilisant le passé pour mieux comprendre le présent et aussi envisager l'avenir. Cette approche nous permet de travailler aisément avec des éléments du passé, mais également avec les enjeux actuels et d'entretenir des partenariats structurants avec les projets ferroviaires et de transport urbain sur rail d'aujourd'hui qui auront un impact sur la société de demain. Nous pouvons aussi explorer les acquis des bâtisseurs et visionnaires d'hier, dont les rêves d'un transport plus efficace et mieux adapté ont été réalisés.

Ainsi, le visiteur vivra un émerveillement en trois temps (hall d'entrée, corridor et grande galerie) et sera conquis par l'exposition des véhicules par un effet de surprise et d'étonnement. Produite par une équipe multidisciplinaire incluant la petite équipe d'Exporail et la force de ses bénévoles, ce renouvellement permettra à Exporail de rester pertinent dans sa communauté pour les années à venir.

Cette exposition renouvelée met davantage en scène

approach has been revised to include three-hundred and sixteen artifacts representing the great diversity and exceptional richness of our collection of small artifacts. In addition, four hundred and forty two archival documents and films are included in order to integrate the key human aspect in the exposition.

Resources involved in the project

Much of the work was accomplished by involving the in-house team of permanent staff and the active support of volunteers. An exhibition of this size was a challenge to manage both human and material resources. The expertise and knowledge of our employees and volunteers contributed greatly to the success of the exhibition.

Our project involved a lighting upgrade with the installation of an LED lighting system that not only showcases each individual vehicle beautifully, but also provides substantial energy savings that results in a significant reduction in electricity costs, as well as sustainability. We worked with the internationally renowned Montreal firm Lightemotion for the lighting aspect.

The presentation of small artifacts required optimal use of the corridor space in order to display a maximum number of artifacts and to present a large quantity of archival documents on digital media. The design took this limitation into account by combining cost savings with equipment durability. All the design of the exhibition was accomplished with the exhibition designer Denis Carrier, with whom we had already done an exhibition.

The presence of volunteers was a key element for the realization of the exhibition and allowed us to reduce costs. We are talking about specialized tasks such as preparation of the collection's vehicles for the required relocations (oiling, securing and inspections), safe rail moves (more than 40 historic vehicles were moved), and the setting up and moving of several sections of track. In addition, we benefited from their expertise for the mechanical inspection and restoration of the vehicles. Volunteers were instrumental for the validation of the exhibit texts and the English translation. In total, the volunteers invested 3210 volunteer hours in the project, which is exceptional!

The partnership with the STM for the acquisition of the MR-63 metro car allowed us to benefit from their expertise for the cosmetic restoration, delivery and installation in the exhibition. This partnership was also successful in terms of communications, with an official media event and the creation of a promotional campaign for the arrival of the car at Exporail.

The occasion of the renewal of the exhibition allowed us to set up a fundraiser for the cosmetic restoration



VIA 6309 on display, the bench came from Union Station in Ottawa. Stephen Cheasley

La VIA 6309 en montre - le banc provient de la Gare Union d'Ottawa. Stephen Cheasley

l'humain que la version précédente. L'approche muséologique a été revue pour intégrer 316 artefacts représentant la grande diversité et la richesse exceptionnelle de notre collection de petits artefacts. De plus, 442 documents d'archives et films sont inclus afin d'intégrer l'aspect humain clé dans tout le projet ferroviaire canadien.

Ressources impliquées dans le projet

Une grande partie du travail a été réalisée en impliquant l'équipe interne d'employés permanents en poste sans oublier le support actif des bénévoles. Une exposition de cette taille fut un défi

de gestion des ressources humaines et matérielles. L'expertise et les connaissances de nos employés et de nos bénévoles ont grandement contribué à cet aspect.

Notre projet comporte un renouvellement de l'éclairage par l'installation d'un système d'éclairage au DEL qui non seulement met superbement en valeur chaque véhicule individuellement, mais permet une économie d'énergie substantielle et une importante diminution des coûts d'électricité qui s'ajoute à la durabilité. Nous avons travaillé avec la firme montréalaise de réputation internationale Lightemotion pour l'aspect « éclairage ».

La présentation des petits artefacts a demandé une utilisation optimale de l'espace du corridor afin d'exposer un maximum d'artefacts et de présenter une grande quantité de documents d'archives sur des supports numériques. Le design a pris cette limitation en compte en joignant économie des coûts et durabilité des équipements. Tout le design de l'exposition fut réalisé avec le designer d'expositions Denis Carrier avec qui nous avons déjà réalisé une exposition.

La présence de bénévoles fut un élément clé pour la réalisation de l'exposition et nous a permis d'économiser énormément de coûts. Nous parlons ici de tâches spécialisées telles que la préparation des véhicules de la collection pour les déplacements (huilage, sécurisation et inspections), la réalisation des déplacements ferroviaires sécuritaires (plus de 40 véhicules ont été déplacés) ainsi que l'aménagement et le déplacement de plusieurs voies ferrées. De plus, nous avons bénéficié de leur expertise pour le machinage, la restauration des véhicules et pour la validation du contenu, des textes et de la traduction anglaise. Au total, les bénévoles ont investi 3210 heures de bénévolat dans le projet, ce qui est exceptionnel!

Le partenariat avec la STM lors de l'acquisition de la voiture de Métro MR-63, nous a permis de bénéficier de leur expertise pour la restauration cosmétique réalisée par eux, la livraison et son installation dans l'exposition. Ce fut un partenariat qui a porté des fruits également au niveau des communications à l'occasion d'un événement médiatique officiel et la création d'une campagne de promotion pour l'arrivée de la voiture à Exporail.

L'occasion du renouvellement de l'exposition nous a

of a diesel-electric locomotive from our collection, VIA 6309. A fundraiser was organized and this magnificent locomotive is now an integral part of the exhibition. I am proud to say that the vast majority of donors are members of the Canadian Railroad Historical Association. In addition to this locomotive, visitors can admire several new vehicles from the collection that were not displayed in the Angus Pavilion.

Finally, in an effort to conserve visitor revenue, we chose to keep the museum open during rail moves, while ensuring the safety of all. This created visibility for our exhibition project as well as opportunities for video content creation and surprised looks from the visitors present.

Generous partners and recognition from our peers

The entire project cost just over \$940,000 and involved not only all levels of government, but also the railway community. This project was first made possible by a major grant for the renewal of the permanent exhibition from the Ministère de la Culture et des Communications du Québec. We also received substantial financial support from the Department of Canadian Heritage for the lighting. I would like to acknowledge the generosity of the following financial partners who supported our ambitious project: CN, Canadian Pacific, Caisse Desjardins des Moissons de Roussillon, the Canadian Railroad Historical Association Foundation, the Roussillon regional government, the cities of Saint-Constant and Delson and the support of the Société de transport de Montréal, EXO and VIA Rail Canada.

This award, given by a jury composed of our peers in the field of museums in Quebec, is a major accomplishment that confirms the importance of Exporail in the Quebec and Canadian museum landscape. The high quality of our work and the professionalism of our museum have been rewarded and we are extremely proud of it.

Thank you to all the employees, volunteers and members of the CRHA for your support!

Nadine Cloutier - Executive Director of the Canadian Railroad Historical Association / Exporail, the Canadian Railway Museum

permis de mettre sur pied une levée de fonds pour la restauration cosmétique d'une locomotive diesel-électrique de notre collection, la VIA 6309. Une collecte de fonds a été organisée et cette magnifique locomotive peut être admirée dans l'exposition. Je souligne avec fierté que la grande majorité des donateurs sont des membres de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire. En plus de cette locomotive, les visiteurs peuvent admirer plusieurs nouveaux véhicules de la collection qui n'étaient pas présentés dans le pavillon Angus.

Enfin, dans un souci de conserver les revenus des visiteurs, nous avons choisi de garder le musée ouvert durant les déplacements, en assurant la sécurité de tous. Ceci a donc créé de la visibilité pour notre projet d'exposition ainsi que des occasions pour la création de contenus vidéo et des regards surpris des visiteurs présents.

Des partenaires généreux et une reconnaissance de nos pairs

Le projet en entier a coûté un peu plus de 940 000\$ et a mobilisé non seulement tous les paliers des gouvernements, mais également la communauté ferroviaire. Ce projet a été tout d'abord rendu possible grâce à une importante subvention dédiée au renouvellement de l'exposition permanente attribuée par le ministère de la Culture et des Communications du Québec. Pour l'éclairage, nous avons également bénéficié d'un soutien financier important du ministère du Patrimoine canadien. Je souligne la générosité des partenaires financiers suivants qui ont supporté notre ambitieux projet : le CN, le Canadien Pacifique, la Caisse Desjardins des Moissons de Roussillon, la Fondation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire, la MRC de Roussillon, les villes de Saint-Constant et de Delson et le soutien de la Société de transport de Montréal, d'EXO et de VIA Rail Canada.

Cette récompense décernée par un jury composé de nos pairs dans le domaine des musées au Québec est un accomplissement majeur qui confirme l'importance qu'occupe Exporail dans le paysage muséal québécois et canadien. La grande qualité du travail et le professionnalisme de notre musée ont été récompensés et nous en sommes extrêmement fiers.

Merci à tous les employés, bénévoles et membres de l'ACHF pour votre support!

Nadine Cloutier, Directrice générale de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire / Exporail, le Musée ferroviaire canadien

CRHA Archives

W C Van Horne project – Library and Archives Canada grant

The CRHA Archives and Documentation Centre is pleased to have two employees on contract. Geneviève Moreau, a graduate in archival science from UQÀM, worked on the Van Horne series contained in the Canadian Pacific Railway Company Fonds until October 29. Carla Mathias De Simone, a second graduate in archival science from



Geneviève Moreau
Photo: Mylène Bélanger

Archives ACHF

Projet W.C. Van Horne – Subvention de Bibliothèque et Archives Canada

Le Centre d'archives et de documentation de l'ACHF a le plaisir de compter deux employées à forfait. Geneviève Moreau, diplômée en archivistique de l'UQÀM, a travaillé, jusqu'au 29 octobre, sur les séries Van Horne contenues dans le Fonds Canadian Pacific Railway Company. Carla Mathias De Simone, aussi une diplômée en archivistique de

UQÀM, will be completing the project until March 31, 2022 thanks to a grant from the Documentary Heritage Communities Program (DHCP) of Library and Archives Canada (LAC).

This project was born out of research conducted in 2004 and 2005 on W C Van Horne with a view to eventually creating a travelling exhibition. This research included many works of art, but very few archival documents. Having acquired the Canadian Pacific Railway Company Fonds in 2013, the CRHA wishes to further explore its contents in order to enhance the project and allow for a more personal immersion into Van Horne's personal and professional life.

Young Canada Works (YCW) grant

The CRHA Archives and Documentation Centre is pleased to announce that it has been awarded a grant through the Young Canada Works (YCW) Heritage Career Program (YCWHP). This internship program helps graduates make the transition from university to the workplace.

To this end, the Centre will host Gabriel Côté, a graduate of the School of Library and Information Science (SLIS) at the Université de Montréal, from August 30, 2021 to the end of February 2022. Among other things, he will be responsible for processing part of the Daniel Laurendeau Collection, an extensive collection rich in information on the tramways of Montreal.



Gabriel Côté
Photo: Mylène Bélanger

l'UQÀM, va compléter le projet jusqu'au 31 mars 2022, grâce à une subvention du Programme des collectivités du patrimoine documentaire (PCPD) de Bibliothèque et Archives Canada (BAC).

Ce projet est né d'une recherche effectuée en 2004 et 2005 sur W.C. Van Horne dans l'optique de créer, éventuellement, une exposition itinérante. Cette recherche incluait plusieurs œuvres d'art, mais très peu de documents d'archives. Ayant fait l'acquisition du fonds Canadian Pacific Railway Company en 2013, l'ACHF souhaite explorer davantage son contenu afin de bonifier le projet et permettre une immersion plus personnelle dans la vie privée et professionnelle de Van Horne.

Subvention de Jeunesse Canada au travail (JCT)

Le Centre d'archives et de documentation a le plaisir d'annoncer qu'on lui a accordé une subvention dans le cadre du programme Jeunesse Canada au travail (JCT) pour une carrière vouée au patrimoine (JCTCVP). Ce programme de stagiaires aide les diplômés à faire la transition de l'université au milieu du travail.

Dans cette optique, le Centre accueillera Gabriel Côté, diplômé de l'École de bibliothéconomie et des sciences de l'information (EBSI) de l'Université de Montréal à compter du 30 août 2021 jusqu'à la fin février 2022. Entre autres, il sera responsable du traitement d'une partie de la Collection Daniel Laurendeau, vaste collection riche en informations sur les tramways de Montréal.



Library and Archives
Canada

Bibliothèque et Archives
Canada



BACK COVER TOP: Montreal Transportation Commission (Canadian Car & Foundry 1924) car 1698 waits for passengers on the north loop at Garland Terminus mid-winter in the late 1950s. Laterally the sealed beam headlight replaced the traditional portable headlight on 1600s used to service the Cartierville line. CRHA / Exporail Archives, Fonds Grumley

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le tramway 1698 de la Commission de transport de Montréal construit par la Canadian Car & Foundry en 1924 attend des passagers sur la boucle nord du terminus Garland au milieu de l'hiver vers la fin des années 1950. À un moment donné, le phare scellé a remplacé le phare portatif traditionnel sur les 1600 utilisés pour desservir la ligne de Cartierville. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Grumley

BACK COVER BOTTOM: On May 28, 1967 the CRHA operated its first Apple Blossom Special over the former Montreal & Southern Counties interurban line to Granby then beyond over the CNR to Waterloo, Quebec. Here CNR RSC-24 1800 has a 'light work day' as it hauls its three cars over the trestle near Waterloo, Quebec. William G Blevins

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 28 mai 1967, l'ACHF exploita son premier « Apple Blossom Special » sur les voies de l'ancienne ligne interurbaine du Montreal & Southern Counties jusqu'à Granby, puis sur celle du CNR jusqu'à Waterloo, Québec. Sur cette photo, la RSC-24 1800 du CNR a une « journée de travail aisé » alors qu'elle tracte ses trois voitures sur le pont sur chevalets près de Waterloo. William G. Blevins

CANADIAN RAIL

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

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

