

CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 608

MAY – JUNE 2022 | MAI – JUIN 2022

- Rhodes, Curry and Company
- Stan's Photo Gallery
- Book Reviews
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- La compagnie Rhodes, Curry
- Les photos de Stan
- Critique de livres
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF



CANADIAN RAIL CANADIEN

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

1932 | 2022

CRHA
90
ACHF

Anniversary | Anniversaire



Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 127** Rhodes, Curry and Company / *La compagnie Rhodes, Curry* by / par Ted Rafuse
- 153** Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan* by / par Stan J Smaill
- 165** Book Reviews / *Critique de livres*
- 175** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 179** CRHA / ACHF Communications

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps, and other material. Please send all submissions to : Peter Murphy, Ph8-80 Ch. Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). No payment can be made for a submission, but its author will be given credit for the material submitted, if published. The latter will be returned on request. Remember that "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

Rail canadien a un besoin constant de nouvelles, d'articles, de données historiques, de photographies, de cartes et autres. Envoyez, s'il vous plaît, toute soumission à Peter Murphy, Ph8-80 Ch Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). Aucun paiement ne peut être fait pour une soumission, mais il sera donné crédit à l'auteur(e) pour celle-ci, si publiée. Le matériel soumis sera retourné sur demande. Rappelez-vous que « Les connaissances ont peu de valeur si elles ne sont pas partagées avec d'autres ».

INTERIM CO-EDITORS / COÉDITEURS PAR INTERIM: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

LAYOUT / MISE EN PAGE: Gary McMinn

CARTOGRAPHER / CARTOGAPHE: James Taylor

ENGLISH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES ANGLAISES: Garth Stevenson, Frank Koustrup

FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loisselle, Lorence Toutant

FRENCH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

PRINTING AND DISTRIBUTION / IMPRESSION ET DISTRIBUTION: Impression Expo

To become a member of the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, send your request and payment to: / Pour devenir membre de l'ACHF, ce qui inclut un abonnement à Rail canadien, postez votre demande et paiement à: CRHA Membership Services / Services aux membres de l'ACHF, 110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec, Canada, J5A 1G7

Membership dues for 2022 / Frais d'adhésion pour 2022:

Canada / Canada: \$50.00 CND (taxes inc.) / 50,00 \$ CND (taxes inc.)

United States / États-Unis: \$50.00 US / 50,00 \$ US

Other countries / Autres pays: \$85.00 CND / 85,00 \$ CND

FRONT COVER: To our knowledge there are only four surviving pieces of Rhodes, Curry and Company rolling stock in Canada. Restored Sydney & Louisburg (S&L) combine No. 4 built in 1894 part of the Exporail collection; private car Alexandra built in 1905, see page 140; and two 15 ton coal hopper cars built circa 1900 on display at the Nova Scotia Museum of Industry at Stellarton, Nova Scotia. S&L 4 was built as a coach and later converted to a combination car for mixed train service. Jean-Paul Viaud

PAGE COUVERTURE : À notre connaissance, il n'y a que quatre exemplaires de matériel roulant de la Rhodes, Curry and Company encore en existence au Canada : la voiture d'usage mixte restaurée No 4 du Sydney & Louisburg (S & L) construite en 1894 et faisant partie de la collection d'Exporail, la voiture privée « Alexandra » construite en 1905 (voir page 140) et deux wagons de 15 tonnes pour charbon construits autour de 1900 et en montre au Nova Scotia Museum of Industry à Stellarton, Nouvelle-Écosse. À l'origine, la No 4 du S & L fut construite en voiture-coach et transformée plus tard en voiture à usage combiné pour servir sur les trains mixtes. Jean-Paul Viaud

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
CRHA / ACHF 110 rue Saint-Pierre, Saint-Constant, Québec, Canada J5A 1G7

Rhodes, Curry & Co.: An Early Canadian Railway Car Manufacturing Company

La compagnie Rhodes, Curry : une des premières entreprises canadiennes de fabrication de wagons de chemin de fer

By / Par Ted Rafuse

French Version / Version française : Jean-Maurice Boissard

It may be conceded that railways were an integral component in the 1867 formation of the Dominion of Canada. Assuming that to be correct, companies that supplied the emerging railway companies with rolling stock were also a contributing component in the formation of Canada. One such company, Rhodes, Curry & Company (RC&C) in the late 19th and early 20th centuries, was a principal manufacturer of wooden railway cars that supplied many nascent railway companies with a variety of rolling stock for their equipment rosters.

Many wooden car manufacturers of the last half of the 19th century had their origins in the manufacture of other products. Some companies involved in wood and lumber fabrication with access to a plentiful supply of timber from nearby forests or companies with a forge that could manufacture castings required in car construction evolved into car manufacturing businesses. Such companies could construct the necessary pieces of rolling stock and in time they expanded in order to provide the number of cars necessary for the growing railway network of the late 19th century.

The earliest component of Rhodes, Curry & Company can be traced back to 1831 in Saint John, New Brunswick to a company that started business as a general foundry owned and operated by the partnership of James Harris and Thomas Allan. Harris was a blacksmith and Allan was a machinist. Over time their manufactory expanded. A fire in 1856 destroyed much of their facility and occasioned the construction of a new three storey brick facility.

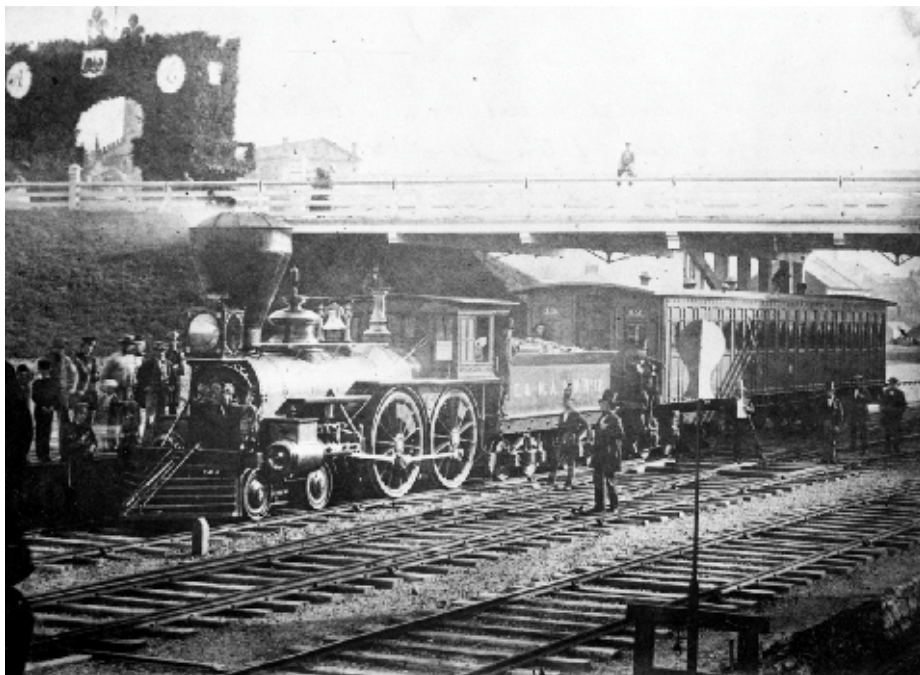
In 1860 the pair erected their first railway rolling stock for the European & North American Railway which was then building its line between Saint John, Moncton and Shediac. The coach used by the Prince of Wales (later King Edward VII) between Saint John and Rothesay on his state visit to Canada in 1860, was one of the first products of the Harris firm.

Il peut être admis que les chemins de fer font partie intégrante de la formation du Dominion du Canada en 1867. En supposant que cela soit exact, les entreprises qui ont fourni le matériel roulant aux compagnies de chemin de fer émergentes ont également contribué à la formation du Canada. L'une de ces sociétés, Rhodes, Curry & Company (RC&C) à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, est l'un des principaux fabricants de wagons en bois fournissant à de nombreuses compagnies ferroviaires naissantes une variété de matériel roulant pour leurs équipements.

De nombreux constructeurs de voitures en bois de la dernière moitié du XIXe siècle ont leur origine dans la fabrication d'autres produits. Certaines entreprises impliquées dans la fabrication de bois et de bois d'œuvre ayant accès à un approvisionnement abondant en bois provenant des forêts voisines ou des entreprises disposant d'une forge pouvant fabriquer les pièces moulées nécessaires à la construction de matériel roulant se sont transformées en entreprises de fabrication de voitures et de wagons. Ces entreprises peuvent construire les pièces de matériel roulant nécessaires et, avec le temps, elles se développent afin de fournir le nombre de voitures et de wagons nécessaires au réseau ferroviaire en pleine croissance de la fin du XIXe siècle.

La première composante de Rhodes, Curry & Company remonte à 1831 à Saint John, au Nouveau-Brunswick, à une entreprise qui a démarré ses activités en tant que fonderie générale détenue et exploitée par le partenariat James Harris et Thomas Allan. Harris était forgeron et Allan était machiniste. Au fil du temps, leur manufacture s'agrandit. En 1856, un incendie détruit une grande partie de leur usine et entraîne la construction d'une nouvelle installation en brique de trois étages.

En 1860, le duo construit son premier matériel roulant ferroviaire pour l'European & North American Railway qui bâtit alors sa ligne entre Saint John, Moncton



The coach used by the Prince of Wales (later King Edward VII) between Saint John and Rothesay on his state visit to Canada in 1860. New Brunswick Archives Fonds C W Anderson

La voiture utilisée par le prince de Galles (futur roi Édouard VII) entre Saint John et Rothesay lors de sa visite d'État au Canada en 1860. Fonds des Archives du Nouveau-Brunswick, C. W. Anderson

Fifteen years later, in 1871, another fire occurred and the business lost a large warehouse, stove shops, and a 200 ft. long car shop which contained a large number of flat cars in the course of construction. These buildings were soon replaced by others and by 1875 the Harris plant consisted of two large foundries, an extensive blacksmith shop, a three-storey brick machine shop with the attic devoted to sheet iron and tin work for the production of stove ware; two large stove warehouses; two large car shops, a pattern shop, a finishing and fitting-up shop; an engine house and various warehouses and stores buildings. In all, the plant covered about three acres. From 200 to 300 men were employed in the Harris plants making the firm one of the largest employers in the city.

The company continued to construct a large number of freight and passenger cars for the Intercolonial Railway (ICR), the New Brunswick Railway and the Windsor & Annapolis Railway (eventually part of the Dominion Atlantic Railway). It also built, in 1884, the first two colonist cars to run on the Canadian Pacific Railway.

Allan died in 1860, and his interest was purchased by Harris. It was at that time that the name of the firm was changed to James Harris & Company. Nearly all of the James Harris & Co. production was for railways in the Maritime provinces. Harris died in 1891 and two years later the firm's assets were bought by Rhodes Curry & Company

et Shediac. La voiture utilisée par le prince de Galles (futur roi Édouard VII) entre Saint John et Rothesay lors de sa visite d'État au Canada en 1860 est l'un des premiers produits de la firme Harris.

Quinze ans plus tard, en 1871, un autre incendie survient au cours duquel l'entreprise perd un grand entrepôt, des ateliers de poêles et un atelier de wagons de 61 m de long qui contenait un grand nombre de wagons plats en cours de construction. Ces bâtiments seront bientôt remplacés par d'autres et, en 1875, l'usine Harris se compose de deux grandes fonderies, d'un vaste atelier de forge, d'un atelier d'usinage de trois étages en brique avec le grenier consacré à la tôlerie et à l'étain pour la production de pièces de poêles; de deux grands entrepôts de poêles; de deux grands ateliers de wagons; d'un atelier de modèles; d'un atelier de finition et d'aménagement; d'une salle des machines et de divers bâtiments

d'entrepôts et de magasins. En tout, l'usine couvrait environ 4000 m². De 200 à 300 hommes étaient employés dans les usines de Harris, faisant de l'entreprise l'un des plus gros employeurs de la ville.

L'entreprise continue de construire un grand nombre de wagons de marchandises et de voitures de passagers pour le chemin de fer Intercolonial (ICR), le chemin de fer du Nouveau-Brunswick (NBR) et le chemin de fer Windsor & Annapolis (W&AR), éventuellement une partie du chemin de fer Dominion Atlantic (DAR). Elle construit également, en 1884, les deux premières voitures de colons à circuler sur le chemin de fer du Canadien Pacifique.

Allan décède en 1860 et sa participation est achetée par Harris. C'est à cette époque que le nom de l'entreprise change pour James Harris & Company. La quasi-totalité de la production de James Harris & Co. est destinée aux chemins de fer des provinces maritimes. Harris meurt en 1891 et deux ans plus tard, les actifs de l'entreprise sont achetés par la Rhodes Curry & Company (RC&C) d'Amherst, en Nouvelle-Écosse, et l'exploitation est déplacée dans cette dernière communauté.

La Rhodes, Curry & Company a été montée par deux beaux-frères. Nelson Rhodes est né à Amherst en 1845 et y a grandi jusqu'à l'âge de 13 ans, date à laquelle son père est décédé. Il ira vivre avec une sœur dans la ville

of Amherst, Nova Scotia, and the operation was moved to that latter community.

Rhodes, Curry & Company was organized by two men, brothers-in-law. Nelson Rhodes was born in Amherst in 1845 and was raised there until age 13 at which time his father died. He then lived with a sister in nearby Sackville where he continued his schooling. He returned to Amherst where he became a carpenter's apprentice. About 1867 he moved to Boston where he worked as a journeyman carpenter and eventually as a superintendent of construction for a contractor. He and his wife, following the birth of their son Edgar Nelson Rhodes, then returned to Amherst in 1867.

Nathaniel Curry was born in 1851 in Terry's Creek (today called Port Williams), Nova Scotia, in 1851, one of eleven children. He attended several schools in Kings County and at age 15 was apprenticed to a local carpenter. About 1871, like other young men of the Maritimes, he left for the beckoning horizon of Boston in search of better economic opportunities. His stay there was short and he moved west to the mining towns of Nevada: Virginia City and Carson City. He gained employment on the Virginia & Truckee Railroad as an assistant foreman and millwright. In 1877 he returned to Amherst.

The economic prospects in Cumberland County by this time appeared opportune. The Intercolonial Railway (ICR) was under construction and the coal mines in nearby Springhill were expanding their means of production. The two men formed a short-lived partnership with Bayard Dodge to manufacture wooden sashes and doors.

Following a disastrous fire that consumed the company's facilities, Dodge left for Boston and the two remaining partners rebuilt the sash and door company. Two more fires destroyed their manufacturing plant but, undaunted, the partners consolidated their debt and secured financing from private investors and the revitalized business flourished. RC&C transformed into a construction firm with projects in several communities along railway lines that were expanding throughout the Maritime region.

Their construction company was highly

voisine de Sackville où il poursuivra ses études. Il retourne à Amherst où il devient apprenti charpentier. Vers 1867, il s'installe à Boston où il travaille comme compagnon charpentier et finalement comme surintendant de la construction pour un entrepreneur. Lui et sa femme, après la naissance de leur fils Edgar Nelson Rhodes, retournent ensuite à Amherst en 1867.

Nathaniel Curry est né en 1851 à Terry's Creek (aujourd'hui Port Williams), en Nouvelle-Écosse, en 1851, dans une famille de onze enfants. Il fréquente plusieurs écoles du comté de Kings et, à 15 ans, il est apprenti chez un charpentier local. Vers 1871, comme d'autres jeunes hommes des Maritimes, il part pour l'horizon attrayant de

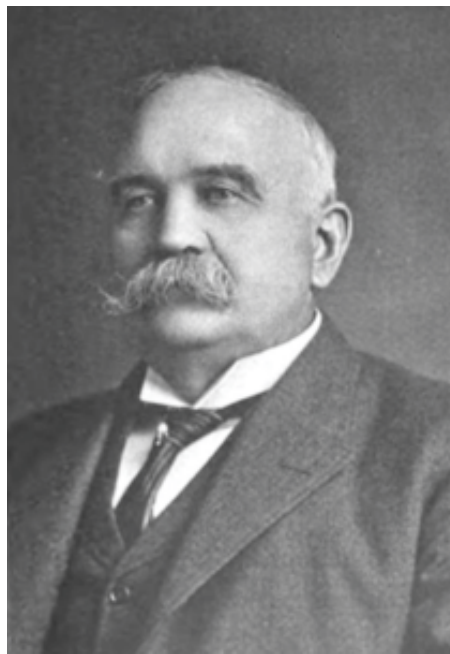
Boston à la recherche de meilleures opportunités économiques. Son séjour là-bas est de courte durée et il se déplace vers l'ouest dans les villes minières du Nevada : Virginia City et Carson City. Il obtient un emploi sur le Virginia & Truckee Railroad (VT) en tant que contremaître adjoint et mécanicien de chantier. En 1877, il revient à Amherst.

Les perspectives économiques du comté de Cumberland à cette époque semblent opportunes. Le chemin de fer Intercolonial (ICR) est en construction et les mines de charbon de Springhill à proximité augmentent leurs moyens de production. Les deux hommes nouent un partenariat éphémère avec Bayard Dodge pour la fabrication de châssis et de portes en bois.

À la suite d'un incendie catastrophique qui a ravagé les installations de l'entreprise, Dodge part pour Boston et les deux partenaires restants reconstruisent l'entreprise de châssis et de portes. Deux autres incendies détruiront leur usine de fabrication, mais, inébranlables, les partenaires consolideront leur dette et obtiendront un financement auprès

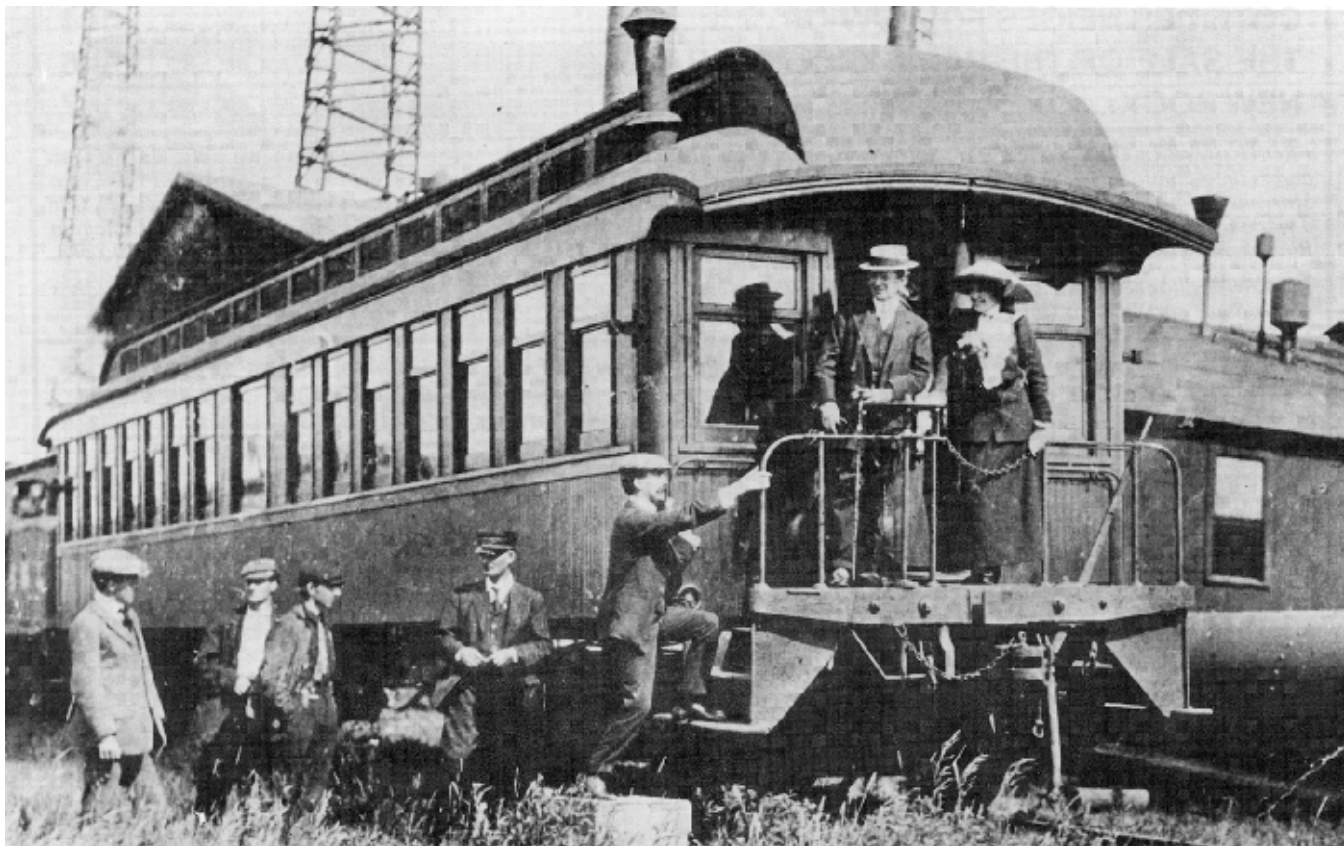
d'investisseurs privés et l'entreprise revitalisée prospérera de nouveau. RC&C se transforme en une entreprise de construction avec des projets dans plusieurs communautés le long des voies ferrées qui s'étendent dans toute la région des Maritimes.

Leur entreprise de construction connaît un grand succès. La Rhodes Curry & Company construit des dizaines de bâtiments dans les Maritimes, dont le Ladies' Seminary



Nathaniel Curry, Nova Scotia Archives. Unfortunately no photograph of Nelson Rhodes could be located. Two Maritime museums attest to have a portrait of him but they could not be located in their holdings.

Nathaniel Curry, Archives de la Nouvelle-Écosse. Malheureusement aucune photographie de Nelson Rhodes n'a pu être localisée. Deux musées des Maritimes attestent avoir un portrait de lui, mais ils n'ont pu le retrouver dans leurs fonds.



At the turn of the twentieth century, Guglielmo Marconi was conducting wireless telegraphy experiments between Glace Bay, Nova Scotia and Ireland (note the base of the transmission tower in the background). On December 17, 1902, a transmission from the Marconi station in Glace Bay became the world's first radio message to cross the Atlantic from North America. It would appear that Marconi travelled to Glace Bay by the Sydney & Louisburg Railway and indeed Rhodes, Curry and Company built car 4 now in the Exporail collection and pictured on the cover. In the photo above Guglielmo Marconi is seen on the back platform of what is identified as car 4 of the S&LRy. Car 4 was built as a coach and its narrow baggage door installed later. CRHA / ACHF Exporail archive collection

Au tournant du XX^e siècle, Guglielmo Marconi expérimentait sur la télégraphie sans fil entre Glace Bay, Nouvelle-Écosse, et l'Irlande. (Notez la base de la tour de transmission à l'arrière-plan.) Le 17 décembre 1902, une transmission du poste Marconi à Glace Bay devint le premier message radio au monde à traverser l'Atlantique à partir de l'Amérique du Nord. Il semblerait que Marconi ait voyagé vers Glace Bay par le chemin de fer Sydney & Louisburg, de fait, la compagnie Rhodes, Curry a construit la voiture No 4 faisant maintenant partie de la collection d'Exporail et qui apparaît en page couverture. Sur la photo ci-dessus, Guglielmo Marconi est vu sur la plate-forme arrière de ce qui a été identifié comme la voiture No 4 du S&LR. Cette voiture aurait été construite en voiture-coach et son étroite porte pour les bagages installée plus tard. Archives CRHA / ACHF Exporail

successful. Rhodes Curry & Company built scores of buildings throughout the Maritimes, including the Ladies' Seminary Building at Acadia College (1878), Halifax City Hall (1890), a house near Baddeck for Alexander Graham Bell (1893), the wireless telegraphy towers at Glace Bay for Guglielmo Marconi (1902), as well as a large number of buildings in the coal and steel districts of Nova Scotia, including several hundred workers' houses (many in Inverness), and many court-houses, churches, banks, and schools.

The firm also erected many stations, offices, and roundhouses for the ICR including the stations in Moncton (1898), Dartmouth (1885) and Antigonish (1905). A roundhouse was erected in Truro in 1905.

Of special note, the firm also built all the stations on the line started by the Montreal and European Railway

Building du Acadia College (1878) (NdT : maintenant l'Acadia University), l'hôtel de ville d'Halifax (1890), une maison près de Baddeck pour Alexander Graham Bell (1893), les tours de télégraphie sans fil de Glace Bay pour Guglielmo Marconi (1902), ainsi qu'un grand nombre de bâtiments dans les régions du charbon et de l'acier de la Nouvelle-Écosse, dont plusieurs centaines de maisons d'ouvriers (dont beaucoup à Inverness), et de nombreux palais de justice, églises, banques et écoles.

L'entreprise construit également de nombreuses gares, bureaux et rotondes pour l'ICR, notamment les gares de Moncton (1898), Dartmouth (1885) et Antigonish (1905). Une rotonde est érigée à Truro en 1905.

Fait à noter, l'entreprise a également construit toutes les gares de la ligne commencée par la Montreal and European Railway Short Line mais complétée par l'ICR entre

Short Line but completed by the ICR between Pictou and Oxford, including those at Scotsburn, River John, Tatamagouche, Malagash, Wallace, Pugwash, Oxford and Oxford Junction. Of these, the Tatamagouche and Pugwash stations, designed by Sir Sandford Fleming, are the only ones to survive today. The Tatamagouche station was erected in 1887, the Pugwash station circa 1892. The former is part of the Train Station Inn in that community which features a number of revamped vans for traveller's accommodation.

Pictou et Oxford, y compris celles de Scotsburn, River John, Tatamagouche, Malagash, Wallace, Pugwash, Oxford et Oxford Junction. Parmi celles-ci, les gares de Tatamagouche et de Pugwash, conçues par Sir Sandford Fleming, sont les seules à survivre aujourd'hui. Celle de Tatamagouche est érigée en 1887 et celle de Pugwash vers 1892. La première fait maintenant partie du Train Station Inn dans cette communauté qui comprend un certain nombre de fourgons réaménagés pour l'hébergement des voyageurs.

Tatamagouche Station postcard. Nova Scotia History Archive

Carte postale de la gare de Tatamagouche. Archives historiques de la Nouvelle-Écosse



Pictou Station. Harold Jenkins | La gare de Pictou. Harold Jenkins





Oxford Junction Station. Harold Jenkins | *La gare de Oxford Junction. Harold Jenkins*



Scottsburn Station. Harold Jenkins
La gare de Scottsburn. Harold Jenkins



Amherst Station. Nova Scotia History Archive
La gare de Amherst. Archives historiques de la Nouvelle-Écosse

Electric streetcars for Halifax

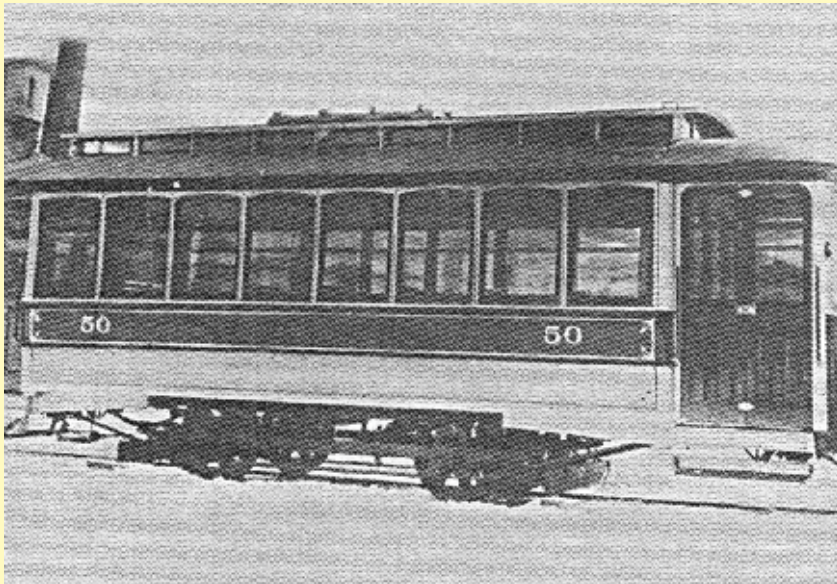
In 1896 the Halifax Street Railway placed an order for fourteen single truck closed streetcars from Rhodes, Curry & Co., these would become the first electric streetcars to operate in Halifax. A report describing the first cars to be delivered read thus:

"The exterior of the cars presents a strikingly handsome appearance, being finished in light straw colour and Indian Red, which is relieved with black and aluminium leaf decoration. The interior of the cars is of quarter oak worked into magnificent designs and the mouldings are of bright bronze. The upholstery is all done in mohair goods. The windows are of fine plate glass in oak sashes, and are so arranged that they may be dropped down, thus making an open summer car."

Les tramways électriques d'Halifax

En 1896, le Halifax Street Railway passe une commande de quatorze tramways fermés à un seul boggie à Rhodes, Curry & Co., ceux-ci deviendront les premiers tramways électriques à circuler à Halifax. Un rapport décrivant les premières voitures à être livrées se lit ainsi :

« L'extérieur des voitures présente une apparence étonnamment belle, étant fini en couleur paille claire et rouge indien, qui est relevé par une décoration en feuille noire et aluminium. L'intérieur des voitures est en chêne scié sur quartier travaillé dans de magnifiques motifs et les moulures sont de bronze brillant. Le rembourrage est entièrement fait de mohair. Les fenêtres sont en verre fin dans des châssis en chêne et sont disposées de manière à pouvoir être rabattues, ce qui en fait une voiture d'été ouverte. »

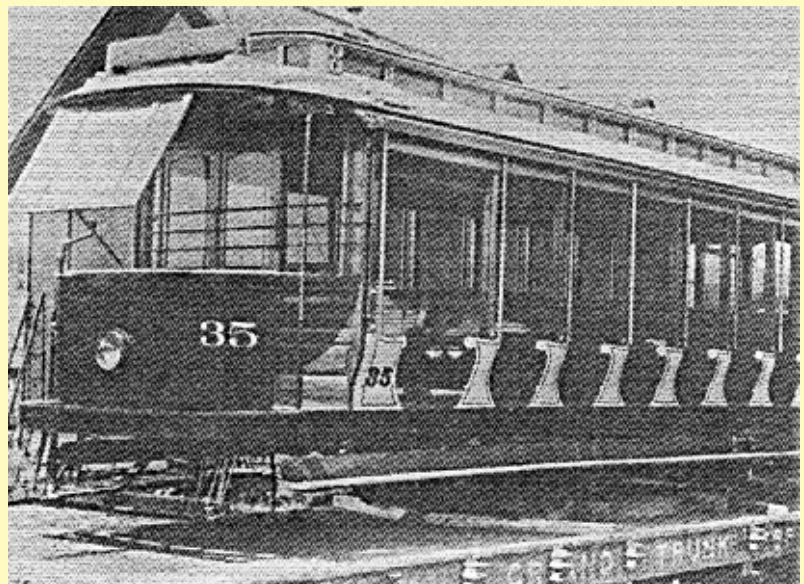


"Along the sides are buttons ready to touch by the passengers when it is wished to stop the cars. Underneath the seats are electric heaters. All cars are fitted with signs, visible both day and night, showing the routes and destinations." (The Halifax Street Railway by Don Artz and Don Cunningham) CRHA / ACHF Exporail Archive Library

« Sur les côtés se trouvent des boutons que les passagers peuvent actionner quand ils désirent l'arrêt du véhicule. Sous les sièges se trouvent des radiateurs électriques. Toutes les voitures sont équipées de panneaux indicateurs, visibles de jour comme de nuit, indiquant les itinéraires et les destinations. » (The Halifax Street Railway par Don Artz et Don Cunningham) Archives CRHA / ACHF Exporail

In 1896 the Halifax Street Railway also ordered a quantity of single truck open cars from Rhodes, Curry & Co., the open cars were odd numbers, the closed cars even numbers.

En 1896, le Halifax Street Railway commande également une quantité de voitures ouvertes à un seul bogie à Rhodes, Curry & Co.; les voitures ouvertes ont des numéros impairs, les voitures fermées des numéros pairs.



In mid 1898 the company was awarded the contract for building the Intercolonial Railway pier and sheds in Halifax. The contract called for a pier 600 ft. long and 120 ft. wide with a shed 80 ft. wide on it, having tracks through the centre. An ancillary contract called for erecting a grain elevator at the harbour.

Initially Rhodes appeared as the principal figure in the company. He concentrated on the general contracting interests of the firm. Curry about 1880 commenced to repair railway cars, presumably drawing on his knowledge from working in the railway industry in Nevada. It was their purchase in 1893 of the James Harris & Company that provided the basis for Rhodes and Curry to become involved in the production of railway rolling stock. The plant and machinery of the Harris company in St. John was purchased from the estate and subsequently transferred to Amherst. The partners believed that this enterprise would prove a profitable sideline to their general construction enterprise.

In 1893 the Company owned 20,000 acres of timber limits at nearby Little Forks. This provided the company with a boundless supply of spruce and other local woods at low prices. The proximity to the Bay of Fundy

Au milieu de 1898, la compagnie obtient le contrat de construction de la jetée et des hangars de l'ICR à Halifax. Le contrat prévoit une jetée de 183 m de long et 37 m de large avec un hangar dessus de 24 m de large, et des voies traversant le centre. Un contrat complémentaire prévoit la construction d'un élévateur à grains au port.

Au départ, Rhodes apparaît comme la figure principale de l'entreprise. Il se concentre sur les intérêts contractuels généraux de la société. Vers 1880, Curry commence à réparer des wagons de chemin de fer, s'appuyant vraisemblablement sur ses connaissances acquises dans l'industrie ferroviaire du Nevada. C'est leur achat en 1893 de la James Harris & Company qui permet à Rhodes et Curry de s'impliquer dans la production de matériel roulant ferroviaire. L'usine et les machines de la société Harris à Saint John ont été rachetées et transférées par la suite à Amherst. Les associés pensent que cette industrie constituera une activité secondaire rentable pour leur entreprise de construction générale.

En 1893, la société possède 8100 hectares de concessions forestières à proximité de Little Forks. Cela fournit à l'entreprise un approvisionnement illimité en épinettes et autres bois locaux à bas prix. La proximité de la baie de Fundy permet à l'entreprise d'importer du pin du sud, du chêne et d'autres fournitures à des prix raisonnables.

N. CURRY, President
N. A. RHODES, Vice-President

CAPITAL, \$1,000,000

J. M. CURRY, Sec.-Treas.

RHODES, CURRY & CO.

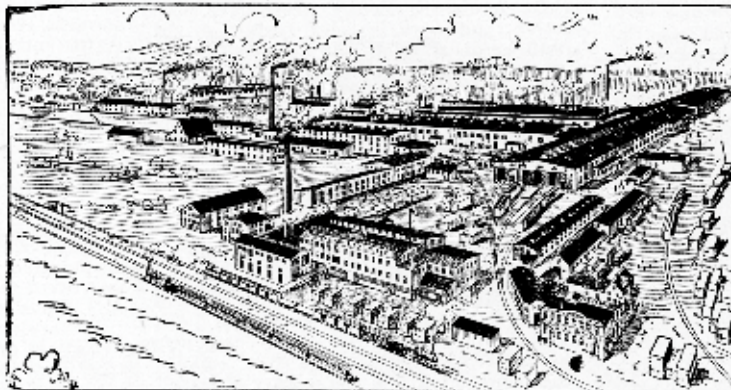
AMHERST, NOVA SCOTIA LIMITED

RAILWAY AND STREET CARS

SPECIAL CARS FOR ALL PURPOSES

Capacity per Month

300 Freight Cars
4 Passenger Cars
4 Snow Plows
3,000 Car Wheels



Capacity per Month

2,500 Car Axles
500 Tons Castings
1,000 Tons Forgings
1,000 Tons Bar Iron and Steel

Car Wheels, Axles, Forgings, Castings, Bar Iron & Steel, Etc.

allowed the company to import southern pine, oak and other supplies at moderate prices. The property was equipped with saw and planing mills, necessary stores, dwellings and other structures in support of the preparation of lumber for the newly acquired carshops.

It was also in 1893 that Rhodes, Curry's stock became closely held but public and the company was incorporated as Rhodes Curry & Company Limited. In Amherst the wood car plant included wheel, grey iron and malleable iron foundries, axle and machine shops, planning and rolling mills, cabinet shops and erecting and painting shops. Covering in total about 40 acres it was the largest woodworking factory in the Maritimes. Proximity to Springhill and Cape Breton coal mines allowed the company to acquire its supplies of fuel at low cost.

Much of the information in this manuscript regarding the production of rolling stock of RC&C was gleaned from the pages of *Railway & Shipping World* (R&SW) and *Canadian Railway and Marine World* (CR&MW). The former journal commenced publishing in 1898 and from its pages to 1900 the following railway companies are listed as having received additions to their rolling stock from the company: the Intercolonial Railway, the Dominion Coal Co., the Canada Eastern Railway, the Lotbinière & Megantic Railway, the Broad Cove Coal Co, the General Mining Association, the Quebec and Lake St. John Railway, the Crow's Nest Pass Coal Co., the Dominion Atlantic Railway, The Sydney & Louisbourg Railway, the Midland Railway of Nova Scotia, the Moncton & Buctouche Railway, the Dominion Iron & Steel Co. Almost as a sideline, they constructed rolling stock for the Sherbrooke and Halifax street railways. From the list it is evident that railway companies across Canada relied on Rhodes, Curry & Company to provide them with various types of rolling stock.

The car production for the above railways included box, platform (flat), cattle, coal, gondola, refrigerator and snow plows for freight movement. Most box, cattle and refrigerator cars were 36 feet long and rated at 30 tons capacity; some flat cars were 34 feet long and rated at 30 tons. First and second-class coaches, sleeping, dining, combination, postal & baggage and baggage & express cars were erected for passenger train service.

Some rolling stock was built by the railway companies in their own shops. The Grand Trunk Railway and Canadian Pacific Railway were the largest of these companies. But by the turn of the 20th century Rhodes Curry & Company was in the forefront of the independent car manufacturing companies in Canada. They were rivalled in production only by the Crossen Car Manufacturing Company of Cobourg, Ontario.¹

L'entreprise possède les usines de sciage et de rabotage, les entrepôts essentiels, les logements et les autres structures pour la préparation du bois pour les ateliers de wagons nouvellement acquis.

C'est également en 1893 que les actions Rhodes et Curry sont devenues étroitement détenues mais publiques et la société est alors constituée sous le nom de Rhodes Curry & Company Limited. À Amherst, l'usine de wagons en bois comprend des fonderies de roues, de fonte grise et de fonte malléable, des ateliers d'essieux et d'usinage, des usines de rabotage et de laminage, des ateliers d'ébénisterie et des ateliers de montage et de peinture. Couvrant au total environ 16 hectares, c'est la plus grande usine de menuiserie des Maritimes. La proximité des mines de charbon de Springhill et du Cap-Breton permet à l'entreprise de s'approvisionner en combustible à faible coût.

Une grande partie des informations contenues dans cet article concernant la production de matériel roulant de RC&C ont été glanées dans les pages du *Railway & Shipping World* (R&SW) et du *Canadian Railway and Marine World* (CR&MW). Le premier (R&SW) a commencé à être publié en 1898 et, selon ses pages jusqu'en 1900, les compagnies de chemin de fer suivantes sont répertoriées comme ayant reçu de la compagnie des compléments à leur matériel roulant : le chemin de fer Intercolonial, la Dominion Coal Co., le Canada Eastern Railway, le Lotbinière & Megantic Railway, la Broad Cove Coal Co, la General Mining Association, le Québec & Lake St. John Railway, la Crow's Nest Pass Coal Co., le Dominion Atlantic Railway, le Sydney & Louisbourg Railway, le Midland Railway of Nova Scotia, le Moncton & Buctouche Railway et la Dominion Iron & Steel Co. En activité secondaire, ils construisent du matériel roulant pour les chemins de fer de Sherbrooke et Halifax. D'après cette liste, il est évident que les compagnies de chemin de fer de l'ensemble du Canada comptaient sur Rhodes, Curry & Company pour leur fournir divers types de matériel roulant.

La production de wagons pour les chemins de fer ci-dessus comprend des fourgons couverts, des plates-formes (wagons plats), des bétailières, des wagons-trémies pour le charbon, des wagons-gondoles, des wagons réfrigérés pour le transport de marchandises et des chasse-neige. La plupart des wagons couverts, à bétail et réfrigérés mesurent 11 m de long et ont une capacité nominale de 30 tonnes; certains wagons plats mesurent 10 m de long et peuvent transporter 30 tonnes. Sont aussi fabriquées des voitures de première et de deuxième classe, des voitures-lits, des voitures-restaurants, des voitures mixtes, des wagons postaux et à bagages et des wagons à bagages express destinés pour le service de trains de voyageurs.

Certains matériels roulants sont construits par les compagnies de chemin de fer dans leurs propres ateliers. Le Grand Trunk Railway et le Canadien Pacifique étaient les plus importantes de ces compagnies. Mais au tournant du XXe siècle, Rhodes Curry & Company est à l'avant-garde des entreprises indépendantes de fabrication de voitures au Canada. Ils ne sont concurrencés en production que par la

¹ For a detailed history of the Crossen company, see *Wooden Cars on Steel Rails: A History of the Crossen Car Companies, Cobourg, Ontario* by Ted Rafuse.

During the first decade of the 20th century Rhodes Curry & Company developed into a major supplier of rolling stock to the expanding network of railway companies in Canada. In order to meet the demand for wooden cars, the company expanded in 1901 by adding new production facilities to its plant: a 2 storey dry house 32 x 90 ft., two additions to their planning mills, one 25 x 60 ft, the other 25 x 70 ft., a 2 storey warehouse 30 x 40 ft. in connection with the car works, and one in connection with the wood factory, 75 x 50 ft. Another \$15,000 worth of new machinery was added to the production process.

At the Company's annual meeting in February 1902 the following financial details for 1901 operations were provided: a dividend of 10% was declared on the stock, sales were \$1,750,000, wages paid amounted to \$167,153.11, freight paid to the ICR totalled \$105,573.11, and freight paid to vessels amounted to \$15,815.01. It was an era when counting pennies amounted to significant funds in the overall financial image of the company's fiscal status.

The same report indicated that the following materials were used in the production of rolling stock: 7,000,000 ft. of lumber, 5,000 tons of car wheels, 5,600 tons wrought iron steel, 2,000 tons of cast iron and 80 tons of brass.

The following year the Company's annual report declared a dividend of 12% and plans were initiated to increase the capital to \$1,000,000. The Company's sales for the year totalled \$2,400,000 the largest ever in the firm's history. The number of men employed averaged 830 and on an average day 8 or 9 cars a day were turned out.

Crossen Car Manufacturing Company de Cobourg, en Ontario¹.

Au cours de la première décennie du XXe siècle, Rhodes Curry & Company devient un important fournisseur de matériel roulant pour les réseaux en pleine expansion des compagnies de chemin de fer au Canada. Afin de répondre à la demande de voitures en bois, l'entreprise s'agrandit en 1901 en ajoutant de nouvelles installations de production à son usine : un séchoir à 2 étages de 10 x 28 m, deux ajouts à leurs usines de rabotage, l'un de 8 x 18 m, l'autre 8 x 21 m, un entrepôt de 2 étages de 9 x 19 m en lien avec l'usine de wagons et un autre de 23 x 15 m en lien avec l'usine de bois. Et 15000 \$ de nouvelles machines sont ajoutés aux moyens de production.

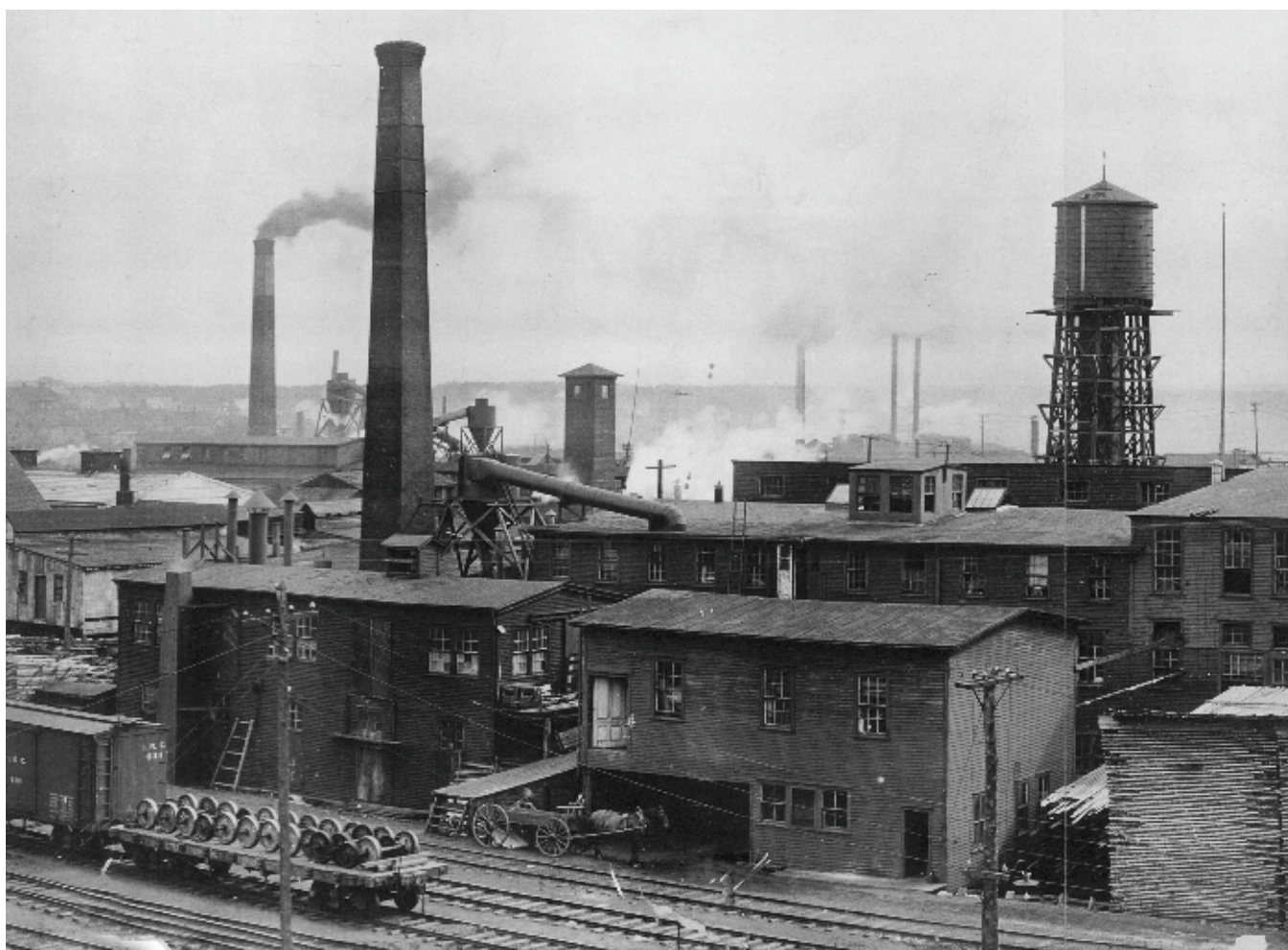
Lors de l'assemblée annuelle de la société en février 1902, les détails financiers suivants pour les opérations de 1901 apparaissent ainsi : un dividende de 10 % a été déclaré sur les actions, les ventes étaient de 1 750 000 \$, les salaires versés s'élevaient à 167 153,11 \$, le fret payé à l'ICR totalisait 105 573,11 \$ et le fret payé aux navires s'élevait à 15 815,01 \$. C'était une époque où le moindre sou avait son importance pour l'image financière globale du statut fiscal de l'entreprise.

Le même rapport indiquait que les matériaux suivants ont été utilisés dans la production de matériel roulant : 2 134 000 mètres de bois (mesure linéaire), 5 000 tonnes de roues de wagon, 5 600 tonnes d'acier forgé, 2 000 tonnes de fonte et 80 tonnes de laiton.

L'année suivante, le rapport annuel de la société déclare un dividende de 12 % et des plans sont lancés pour faire passer le capital à 1 000 000 \$. Les ventes de la société pour l'année totalisent 2 400 000 \$, les plus importantes jamais réalisées dans l'histoire de l'entreprise. Le nombre moyen d'employés est de 830 et 8 ou 9 wagons sont produits en moyenne par jour.



¹ Pour une histoire détaillée de la compagnie Crossen, consultez *Wooden Cars on Steel Rails: A History of the Crossen Car Companies, Cobourg, Ontario* par Ted Rafuse



We were only able to locate four (some damaged) photos of the Rhodes, Curry & Co. facility in Amherst, Nova Scotia. The photos are undated so we don't know which version of the plant this is because of the numerous fires that occurred over the years. Cumberland County Museum and Archives, Amherst, Nova Scotia

Nous n'avons pu localiser que quatre photos (certaines endommagées) des installations de Rhodes, Curry & Co. à Amherst, en Nouvelle-Écosse. Les photos ne sont pas datées, nous ne savons donc pas de quelle version de l'usine il s'agit en raison des nombreux incendies qui se sont produits au fil des ans. Musée et archives du comté de Cumberland, Amherst, Nouvelle-Écosse

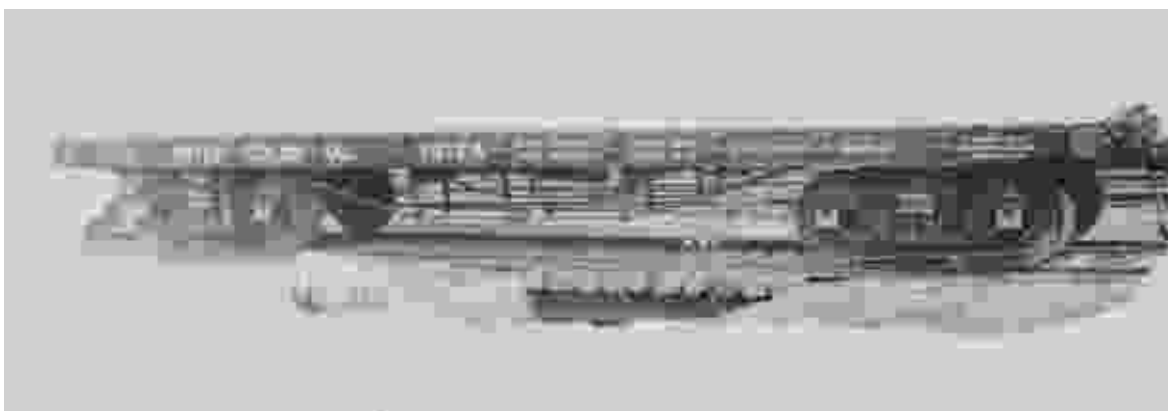
1902 exemplified an exceptional year for RC&C's rolling stock production when it received orders for almost 2,500 cars (see table for the railways placing orders and the types of cars).

L'année 1902 est une année exceptionnelle pour la production de matériel roulant de RC&C alors qu'elle reçoit des commandes de près de 2 500 voitures et wagons (voir le tableau des commandes des différents chemins de fer et les types de wagons et voitures).

ORDERS RECEIVED BY RHODES, CURRY & CO BY CAR TYPE IN 1902 / COMMANDES REÇUES PAR RHODES, CURRY PAR SORTE DE WAGON EN 1902								
	Box Cars Wagons couverts	Stock Cars Wag. pour bétail	Refrigerator Cars Wag. réfrigérés	Flat Cars Wagon plats	Coal Cars Wagons à charbon	Dump Cars Wagons à bascule	Postal Cars Voiture poste	Coaches Voitures- coachs
Canadian Pacific	1,100	100	100	500				10
Cumberland Railway & Coal Company					75	6		
Dominion Atlantic				20				2
Intercolonial	370						2	
Inverness & Richmond					75			
Midland Railway of Nova Scotia	4							
Quebec & Lake St John	100							
Shore Line (NB)				5				
Temiscouata				10				
Total	1,574	100	100	535	150	6	2	12

Rhodes Curry & Company continued to thrive during the remainder of the decade. By far its largest customer was the ICR. While absolute numbers of rolling stock that were added to its inventory by Rhodes, Curry & Co. is difficult to compile, the pages of R&SW and CR&MW provide at least an indication of such numbers. Two types of box cars were added, more than 240 30 ton capacity and 800 40 ton capacity cars. The next largest delivery to the ICR was in excess of 250 flat cars, 30 ton capacity and 400 flat cars, 40 ton capacity each.

Rhodes Curry & Company continue à prospérer pendant le reste de la décennie. De loin, son plus gros client est l'ICR. Alors que la quantité de matériel roulant qui s'ajoute à son inventaire par Rhodes, Curry & Co. est difficile à compiler, les pages de R&SW et CR&MW en fournissent au moins une indication. Deux types de wagons couverts sont ajoutés, plus de 240 wagons d'une capacité de 30 tonnes et 800 wagons d'une capacité de 40 tonnes. La deuxième livraison la plus importante à l'ICR est de plus de 250 wagons plats d'une capacité de 30 tonnes et de 400 wagons plats d'une capacité de 40 tonnes chacun.



Lesser quantities of freight cars were less in demand by the ICR but Rhodes, Curry & Co erected four dozen plus refrigerator cars of 30-ton capacity, 36 feet long. Some of these were of the Wicks Patent design. A lesser number of hopper cars of 30-ton capacity were constructed. Several of these were of the 4-wheel variety for use in coal service.



CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds CC&F
Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds CC&F

The ICR received an assortment of rolling stock for use in its passenger services, but the numbers of cars for this service was expectedly much less than those that were produced for freight service. At least seven first class coaches, eight second class vestibuled sleeping cars, two café-parlour cars, two postal cars and eight baggage cars were delivered for use in passenger trains. It is quite likely that more cars than those listed were included in the Company's production for the ICR.

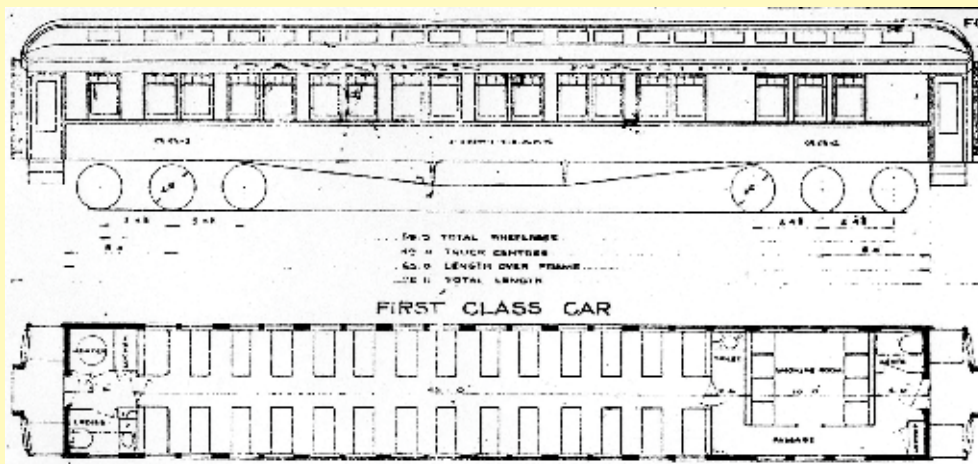
L'ICR reçoit un éventail de matériel roulant pour ses services passagers, mais le nombre de voitures pour ce service est beaucoup faible que le nombre de wagons produits pour le fret. Au moins sept voitures de première classe, huit voitures-lits à vestibule de deuxième classe, deux voitures café-salon, deux voitures postales et huit fourgons à bagages seront livrés pour les trains de voyageurs. Il est fort probable que la Société ait produit plus de voitures que celles énumérées pour l'ICR.

Ten first-class day coaches for Canadian Pacific railway

In 1903, Rhodes, Curry & Co. built 10 First-Class day coaches for the CPR with smoking rooms. Cars 654 - 658 were delivered in August, 1903 while 659 - 663 were delivered in October of that year.

Dix voitures de jour de première classe pour le Canadien Pacifique

En 1903, Rhodes, Curry & Co. construit 10 voitures de jour de première classe pour le CP avec des fumoirs. Les voitures 654 à 658 sont livrées en août 1903 tandis que les 659 à 663 sont livrées en octobre de la même année.



These cars were later renumbered to 1254 - 1255 and 1229 - 1235 in 1911 / 12. Information courtesy Douglas Phillips

Ces voitures sont ensuite renumérotées 1254 - 1255 et 1229 - 1235 en 1911-1912. Informations fournies avec l'aimable autorisation de Douglas Phillips

In 1904 the ICR received from RC&C several unusual pieces of rolling stock demonstrating the Company's construction versatility. The January 1904 issue of R&SW wrote of the construction of an unusual pair of baggage cars 65 feet long. The distinctive nature of the build was that they were constructed with special platforms on the blind end. They had standard ICR trucks, Westinghouse automatic brakes and steel-tired wheels. The outside was finished in natural wood.

In June RC&Co delivered to the ICR nine 'auxiliary' cars. Auxiliary cars were maintenance of way cars for use by track men. These cars were 45 feet in length and were fitted with a kitchen, sleeping berths for eight or ten men, compartments for carrying tools and wrecking appliances. What was not stated was whether the exterior wood was of freight or passenger car construction.

Continuing with the unique, the ICR, the following month, accepted a singular 'educational' car from RC&C. This was an air brake instruction car 69 feet 3 inches long over the end sills. The car was divided into three sections – the boiler room, the instructor's office and a sleeping room. Pintsch gas lamps provided illumination and the car was warmed by steam heat. The boiler room was fitted with a 12 horse power boiler, a 9½ inch Westinghouse air pump, and a duplex water pump for boiler feeding. The second room was fitted with all the appliances necessary for instructing men in the operation of the Westinghouse air brake. The sleeping room had accommodation for twenty students.

A truly 'one of a kind' order was for the construction of a car for use by the Governor-General of Canada (see sidebar). This was a 'feather in the cap' for the Rhodes, Curry and Co. as the Canadian Government could have placed such a prestigious order with any of a number of other rolling stock manufacturing companies.

En 1904, l'ICR reçoit de RC&C plusieurs pièces de matériel roulant inhabituelles démontrant la polyvalence de construction de la compagnie. Le numéro de janvier 1904 de R&SW parle de la construction d'une paire inhabituelle de fourgons à bagages de 20 m de long. Elles se distinguent par le fait qu'elles sont construites avec des plates-formes spéciales aux extrémités aveugles. Elles ont des boggies ICR standard, des freins automatiques Westinghouse et des roues à bandage en acier. L'extérieur est fini en bois naturel.

En juin, RC&Co livre à l'ICR neuf voitures « auxiliaires ». Ces voitures sont des voitures du service d'entretien destinées aux cantonniers. Elles mesurent 13,7 m de long et sont équipées d'une cuisine, de couchettes pour huit ou dix hommes, de compartiments pour le transport d'outils et d'appareils de démolition. Ce qui n'est pas précisé, c'est si l'extérieur de bois était de construction type wagon de marchandises ou type voiture de voyageurs.

Autre originalité, l'ICR, le mois suivant, reçoit une seule voiture "éducative" de RC&C. Il s'agit d'une voiture de 21 m de long au-dessus des longerons d'extrémité pour la formation au freinage pneumatique. La voiture est divisée en trois sections - la chaufferie, le bureau de l'instructeur et un dortoir. Les lampes à gaz Pintsch fournissent l'éclairage et la voiture est chauffée à la vapeur. La chaufferie est équipée d'une chaudière de 12 HP, d'une pompe à air Westinghouse de 9½ po et d'une pompe à eau duplex pour l'alimentation de la chaudière. La deuxième pièce contient tous les appareils nécessaires pour former les hommes au fonctionnement du frein à air Westinghouse. Le dortoir peut accueillir vingt étudiants.

Une commande vraiment unique en son genre concernera la construction d'une voiture à l'usage du gouverneur général du Canada (voir encadré). Il s'agit de « la cerise sur le sundae » pour la Rhodes, Curry and Co., car le gouvernement canadien aurait pu passer cette commande aussi prestigieuse auprès de n'importe quelle des nombreuses entreprises de fabrication de matériel roulant.

Governor-Generals' Private Car Alexandra

Built by Rhodes, Curry & Co., Amherst, N.S.

The Alexandra, built by Rhodes, Curry as pictured in 1978. CRHA / Exporail Archives, Fonds Linley 20987



La voiture privée Alexandra du Gouverneur général

Construite par Rhodes, Curry & Co., Amherst, N.-E.

L'Alexandra, construite par Rhodes, Curry telle que photographiée en 1978. Archives CRHA / Exporail, fonds Linley 20987

Perhaps the most elegant and prestigious passenger car constructed by Rhodes Curry & Co. (RH&C) was one built on order from the Canadian Government for the exclusive use of the Governor-General of Canada. At the time Lord Grey was the Governor-General of Canada, 1904-1911; it was he who in 1909 donated the Grey Cup which is awarded to Canada's premier football team.

The car was named, Alexandra, in honour of the then new Queen, the consort of King Edward VII. She held sway as the longest individual to hold the title of Princess of Wales, 1863-1901, relinquishing the title when she became Queen. During her life she was popular with the public, especially women, for her fashions and bearings. A strikingly attractive woman, "Alix's" high necklines started a fashion craze. She died in 1925.

The Alexandra was ordered in September 1904, and delivered in Ottawa in October 1905. Railway & Shipping World provided the public with the following statistical information. The length of the car was to be 79 ft. 6 in. over the platforms, and 9 ft. 8 in. wide over sills. The front end would have the dining room, 17 ft 3½ in. long. Behind the dining room would be the kitchen, porter's room, and linen closet. Next come three bedrooms, two 12 ft. long and one 10 ft. 6 in. long; this latter to be fitted with two fixed berths, while the two larger ones would have single brass bedsteads. Adjoining bedroom A was to be a bath and toilet room, a compartment for baggage and in the corridor a special heater. A drawing room 13 ft. 1 in. in length completed the accommodation of the car. The car was to be finished within and without in St. Jago mahogany, within mahogany veneers in marquetry with tulip and white holly. The A, B, and C bedrooms would have electric fans, curling irons and other contemporary enhancements. Lights were to be powered by electricity operated from the axles. A Baker double coil heating system with commingler would provide the car's heating system. The car would ride on six-wheel trucks fitted with 36-inch wheels. Total weight of the car would be about 123,000 lbs. A sum of \$17,000 was voted by the Dominion Parliament for the construction of the car. 'GOVERNOR GENERAL'S CAR' appeared on the letterboard to announce the importance of the car's occupant.

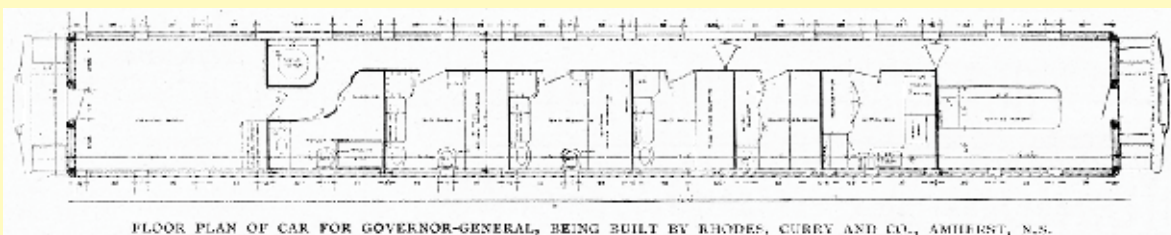
The floor plan below is of the Alexandra from the Railway & Shipping World, September 1904, page 329.

La voiture de voyageur, peut-être la plus élégante et la plus prestigieuse produite par Rhodes Curry & Co. (RH&C) a été construite sur commande du gouvernement canadien à l'usage exclusif du gouverneur général du Canada. À l'époque, Lord Grey était gouverneur général du Canada, de 1904 à 1911 ; c'est lui qui, en 1909, a fait don de la Coupe Grey décernée annuellement à la meilleure équipe de football du Canada.

La voiture a été nommée Alexandra, en l'honneur de la nouvelle reine de l'époque, l'épouse du roi Édouard VII. Elle a été la plus longue personne à détenir le titre de princesse de Galles, de 1863-1901, abandonnant le titre lorsqu'elle est devenue reine. Au cours de sa vie, elle était populaire auprès du public, en particulier des femmes, pour sa mode et son allure. Une femme d'une beauté saisissante, les profonds décolletés d'« Alix » ont déclenché un engouement pour la mode. Elle est décédée en 1925.

L'Alexandra a été commandée en septembre 1904 et livrée à Ottawa en octobre 1905. Railway & Shipping World a fourni au public les informations statistiques suivantes. La longueur de la voiture devait être de 24,2 m au-dessus des plates-formes et de 3 m de largeur au-dessus des seuils. L'extrémité avant aurait la salle à manger, longue de 5,2 m. Derrière la salle à manger se trouveraient la cuisine, la chambre du concierge et l'armoire à lingerie. Viennent ensuite trois chambres, deux de 3,7 m de long et une de 3,2 m de long; cette dernière serait équipée de deux couchettes fixes, tandis que les deux plus grandes auraient des lits simples en laiton. La chambre A devait avoir une salle de bain attenante et toilette, un compartiment pour les bagages et dans le couloir un radiateur spécial. Un salon de 4 m de longueur complétait l'aménagement de la voiture. L'intérieur et l'extérieur devaient être finis en acajou de Saint-Jago, avec des placages en marqueterie de tulipe et de houx blanc. Les chambres A, B et C auraient des ventilateurs électriques, des fers à friser et d'autres améliorations contemporaines. Les lumières devaient être alimentées par l'électricité générée à partir des essieux. Un système de chauffage à double serpentin Baker avec mélangeur fournirait le chauffage de la voiture. Elle roulerait sur des bogies à trois essieux avec des roues de 91 cm. Le poids total de la voiture serait d'environ 56000 kg. Une somme de 17 000 \$ a été votée par le Parlement du Dominion pour sa construction. Un panneau « VOITURE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL » indiquait clairement l'importance de l'occupant.

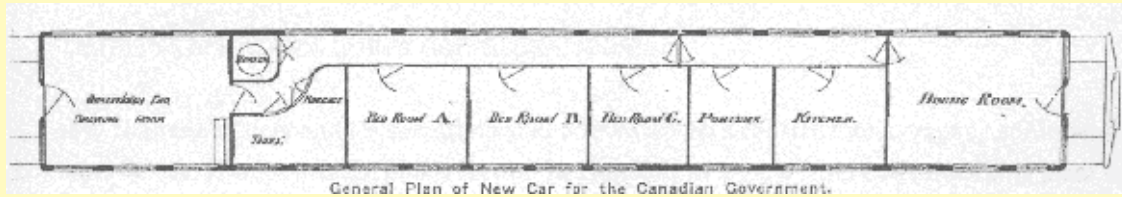
Le plan ci-dessous est celui de l'Alexandra paru dans le Railway & Shipping World de septembre 1904, page 329.



FLOOR PLAN OF CAR FOR GOVERNOR-GENERAL, BEING BUILT BY RHODES, CURRY AND CO., AMHERST, N.S.

The plan below is of the Alexandra from the Railroad Gazette, October 1905.

Le plan ci-dessous est celui de l'Alexandra tel que paru dans la Railroad Gazette d'octobre 1905.



The car had an extensive history running from coast to coast in Canada. In 1922 the wooden exterior was covered with steel plating. A decade later the Alexandra was assigned for service out of Winnipeg, in 1949 the car was assigned to service from Vancouver. In 1960 it was downgraded in importance and sent to Saskatoon and then to Winnipeg. The Alexandra was retired from CNR service in 1977. The car over time served as the car of prime ministers Laurier, Borden, Meighen and King.

But her life was not over. In 1979 she was modified for use in the Discovery Train where Alexandra became the car in which VIPs rode. In 1981 the car was acquired by the Museum of Science and Technology and moved to that site in Ottawa. In 1989 the Alexandra was donated to the Town of Amherst, her birthplace, as part of the Town's centennial celebration. It subsequently served for nearly two decades as the Town's tourist bureau. When Highway 6 was twinned the car was moved to Fort Lawrence. In April 2006 Alexandra was sold by the Town of Amherst for \$100 to the Nova Scotia Railway Heritage Society.

Later that year the Alexandra was moved to the Tatamagouche Train Station Inn for restoration as it was showing its age after more than a century. Over several years the car was restored to a semblance of its former prestige. Today it serves at the Inn as a quiet bar area to relax prior to moving to the next car in line, a dining car. Truly a heritage car from a long gone premiere car manufacturer in Canada.

An aside, the Tatamagouche railway station was build by Rhodes Curry & Co in 1887. Passenger service began out of the station in July of 1890 and lasted for 70 years, ending in 1960. A few years passed and the end of the line was apparent for the station as in 1973 it was scheduled to be demolished. That did not happen as it was purchased by an individual and in 1989 opened as The Train Station Inn. Box cars and cabooses were acquired and renovated into bedrooms to accommodate overnight guests. The Tatamagouche Railway Station Inn continues to operated and keep alive the memory of the Rhodes Curry & Co. of Amherst, N.S.

La voiture aura une longue histoire, roulant d'un océan à l'autre au Canada. En 1922, l'extérieur en bois est recouvert d'un placage d'acier. Une décennie plus tard, l'Alexandra est affectée au service à partir de Winnipeg, en 1949, la voiture est affectée au service à partir de Vancouver. En 1960, elle est déclassée et envoyée à Saskatoon puis à Winnipeg. L'Alexandra est retirée du service du CN en 1977. Au fil du temps, la voiture aura servi aux premiers ministres Laurier, Borden, Meighen et King.

Mais sa vie utile n'est pas finie pour autant. En 1979, elle est modifiée pour être utilisée dans le Discovery Train où l'Alexandra devient la voiture dans laquelle rouleront les VIP. En 1981, la voiture est acquise par le Musée des sciences et de la technologie du Canada et déplacée sur ce site à Ottawa. En 1989, l'Alexandra est donnée à la ville d'Amherst, sa ville natale, dans le cadre de la célébration du centenaire de la ville. Elle servira ensuite pendant près de deux décennies de bureau de l'office du tourisme. Lorsque la route 6 est doublée, la voiture est déplacée à Fort Lawrence. En avril 2006, l'Alexandra est vendue par la ville d'Amherst pour 100 \$ à la Nova Scotia Railway Heritage Society.

Plus tard cette année-là, l'Alexandra est déplacée au Tatamagouche Train Station Inn pour être restaurée, car elle montre son âge après plus d'un siècle. Durant plusieurs années, la voiture est restaurée pour retrouver un semblant de son ancien prestige. Aujourd'hui, elle sert à l'auberge de bar pour se détendre avant de passer à la voiture suivante, une voiture-restaurant. Une voiture vraiment patrimoniale d'un premier constructeur canadien de matériel ferroviaire disparu depuis longtemps !

Cela dit en passant, la gare de Tatamagouche a été construite par Rhodes Curry & Co en 1887. Le service de passagers a commencé à partir de la gare en juillet 1890 et a duré 70 ans, se terminant en 1960. Quelques années se sont écoulées et la fin de la ligne devenait évidente pour la gare, car en 1973, elle devait être démolie. Cela ne s'est pas produit, car elle a été achetée par un particulier qui a ouvert The Train Station Inn en 1989. Des wagons couverts et des fourgons de queue ont été acquis et transformés en chambres pour accueillir les clients pour la nuit. La Tatamagouche Railway Station Inn continue donc d'opérer et de garder vivant le souvenir du Rhodes Curry & Co. d'Amherst, en Nouvelle-Écosse.

Although the CPR had rolling stock erecting shops in Farnham, Quebec, in Perth, Ontario, and in Montreal at the company's Hochelaga shop such was the need for cars that the company continued to place orders with RC&Co. during the first years of the 20th century. A large order for 1,100 box cars of 40 ton capacity were erected with specifications including 36 ft. length, 8 ft 6 in inside width, height 7 ft. 8 in at centre, Westinghouse air brakes and St. Thomas Brass Manufacturing Co. brasses.

Five hundred flat cars were 36 ft. 8 in. in length and 8 ft. 10 in. in width with a rated capacity of 30 tons. Additional particulars included Simplex truck and body bolsters; Simplex inside hung brake beams, Westinghouse air brakes, Canada Switch & Spring Company springs, St. Thomas Brass Manufacturing Company brasses, MCB standard journal bearings and Susemihl roller side bearings.

Smaller orders from CPR included 100 stock cars rated at 30 tons capacity and 17 refrigerator cars for use in passenger service. Ten first class passenger coaches were built duplicating those being fabricated in the CPR's Hochelaga shop. Orders from the CPR apparently ceased after 1905 as that company's new massive Angus Shops in Montreal assumed almost total construction of the railway's rolling stock requirements.

While RC&C may have anticipated a significant loss of business resulting from no further orders from the CPR that was not the case. The Canadian Northern Railway (CNoR), a fledgling line expanding in the Prairies, had plans to become a transcontinental railway. With that vision, it required large numbers of rolling stock to add to its burgeoning activity. Rhodes, Curry and Co. were consequently the benefactor of much business from this new source.

The initial order to RC&C from the CNoR appeared in the April 1903 issue of R&SW. It was an order for 250 30-ton box cars to be delivered before the end of the year. Not until more than a year later did a second CNoR order to RC&C for rolling stock appear in R&SW. That order was for 500 standard 30 ton box cars as well as 25 refrigerator cars of 30 ton capacity.

Throughout the rest of the decade, the CNoR placed further orders with the firm. These orders consisted of a variety of freight car rolling stock: 1,000 30-ton capacity box cars 36 ft 9¾ in. long by 9 ft. 0¾ in. wide with Westinghouse air brakes and Latrobe couplers, 15 cabooses and 5 snow plows for winter maintenance of way necessity. As well RC&C erected several pieces of passenger equipment: eight first class coaches, three mail & express cars and three 60 ft. long, 40-ton capacity, baggage cars.

During this decade the Grand Trunk Railway was building its Grand Trunk Pacific Railway across the Prairies to the West Coast. As was the case with the CPR it could not

Bien que le CP ait des ateliers de montage de matériel roulant à Farnham, Québec, à Perth, Ontario, et à Montréal à l'atelier Hochelaga, le besoin de wagons est tel que l'entreprise continue de passer des commandes auprès de RC&Co. durant les premières années du XXe siècle. Une commande importante de 1 100 wagons couverts d'une capacité de 40 tonnes est passée avec les spécifications suivantes : 11 m de longueur, 2,6 m de largeur intérieure, une hauteur de 2,3 m au centre, des freins à air Westinghouse et des laitons St. Thomas Brass Manufacturing Co.

Cinq cents wagons plats mesuraient 11,2 m de longueur et 2,5 m de largeur avec une capacité nominale de 30 tonnes. Des détails supplémentaires comprenaient des boggies et traversins Simplex, poutres de frein suspendues à l'intérieur Simplex, freins à air Westinghouse, ressorts Canada Switch & Spring Company, laitons St. Thomas Brass Manufacturing Co., paliers lisses standard MCB et roulements latéraux à rouleaux Susemihl.

Les commandes plus petites du CP comprennent 100 wagons à bestiaux d'une capacité de 30 tonnes et 17 wagons réfrigérés destinés au service voyageur. Dix voitures de passagers de première classe sont construites, à partir de celles fabriquées à l'atelier d'Hochelaga du CP. Les commandes du CP cesseront apparemment après 1905, car les nouveaux et immenses ateliers Angus de l'entreprise à Montréal assumeront la construction presque totale des besoins en matériel roulant du chemin de fer.

Bien que RC&C ait pu anticiper une importante perte d'activité résultant de l'absence d'autres commandes du CP, cela n'a pas été le cas. Le Canadian Northern Railway (CNoR), une ligne naissante en expansion dans les Prairies, avait l'intention de devenir un chemin de fer transcontinental. Avec cette vision, elle avait besoin d'une grande quantité de matériel roulant pour développer son activité naissante. Rhodes, Curry and Co. était par conséquent le bénéficiaire de ce nouveau client.

La commande initiale à RC&C du CNoR paraît dans le numéro d'avril 1903 de R&SW. Il s'agit d'une commande de 250 wagons couverts de 30 tonnes à livrer avant la fin de l'année. Ce n'est que plus d'un an plus tard qu'une deuxième commande du CNoR à RC&C pour du matériel roulant apparaît dans R&SW. Cette commande portait sur 500 wagons couverts standard de 30 tonnes ainsi que sur 25 wagons réfrigérés d'une capacité de 30 tonnes.

Pendant le reste de la décennie, le CNoR passera de nouvelles commandes auprès de l'entreprise. Ces commandes consistent en une variété de matériel roulant de wagons de marchandises : 1 000 wagons couverts d'une capacité de 30 tonnes de 11,2 m de long sur 2,75 m de large avec freins à air Westinghouse et attelages Latrobe, 15 fourgons de queue et 5 chasse-neige pour l'entretien hivernal des voies. De plus, RC&C construit plusieurs pièces pour passagers : huit voitures de première classe, trois voitures postales et express et trois fourgons à bagages de 18,2 m de long et d'une capacité de 40 tonnes.

Au cours de cette décennie, le Grand Trunk Railway



CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds CC&F | Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds CC&F

keep up with the needs of rolling stock from its own shops. RC&C were the beneficiaries of that deficiency. As the decade neared its end, orders were received for some 300 30-ton capacity box cars and several passenger service cars: 16 'regular' variety baggage cars, six of which were numbered 412 to 417 and three wide door baggage cars numbered 725 to 726.

In addition to the orders for railway cars erected for the large railways, during this period of general railway expansion in the country, RC&C continued to construct rolling stock for smaller independent railways. None of these companies ordered in the quantities of the proceeding railway companies, but their orders were significant to the overall success of the firm.

Several railways in Nova Scotia and New Brunswick were customers of RC&C. The pages of R&MW & CR&MW reveal those companies and their orders. The Inverness & Richmond Railway ordered at different times 75 coal hoppers, 30-ton capacity and 50 twin hopper cars. The Nova Scotia Steel Co. for their plant railway system sought 100 coal cars. The Midland Railway of Nova Scotia placed a single order for 4 thirty-ton box cars as did the Shore Line Railway. The New Brunswick Southern ordered 10 flat cars of 20-ton capacity, 3 box cars of 40-ton capacity and 1 snowplow.

Larger orders for rolling stock came from the Halifax and Southwestern Railway, a CNoR affiliate, which had an extensive order over several years: 40 flat cars of unknown capacity and 50 flat cars of 30 tons capacity; 20 box cars of 30 ton capacity and 2 vans. The railway company also ordered a number of pieces of passenger equipment: 2 first class coaches, 2 second class coaches, 2 café-parlour cars 59 feet long and 2 baggage and mail cars.

construisait son Grand Trunk Pacific Railway à travers les Prairies jusqu'à la Côte ouest. Comme c'était le cas pour le CP, il ne pouvait pas répondre à tous ses besoins en matériel roulant avec ses propres ateliers. RC&C sera l'un des bénéficiaires de ce manque. Alors que la décennie touche à sa fin, il reçoit des commandes pour quelque 300 wagons couverts d'une capacité de 30 tonnes et plusieurs voitures de service voyageurs : 16 fourgons à bagages de variété « normale », dont six seront numérotés de 412 à 417 et trois fourgons à bagages à portes larges numérotés de 725 à 726.

En plus des commandes de wagons des grandes compagnies ferroviaires, pendant cette période d'expansion

générale des chemins de fer dans le pays, RC&C continue de construire du matériel roulant pour les petits chemins de fer indépendants. Aucune de ces plus petites compagnies n'a commandé des quantités comme celles des grandes compagnies de chemin de fer précédentes, mais leurs commandes ont été importantes pour le succès global de l'entreprise.

Plusieurs chemins de fer de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick sont des clients de RC&C. Les pages du R&MW et du CR&MW mentionnent ces entreprises et leurs commandes. L'Inverness & Richmond Railway a commandé à différents moments 75 wagons-trémies à charbon, d'une capacité de 30 tonnes et 50 wagons-trémies jumelés. La Nova Scotia Steel Co. pour le système ferroviaire de son usine recherchait 100 wagons à charbon. Le Midland Railway de la Nouvelle-Écosse a passé une seule commande de 4 wagons couverts de 30 tonnes, tout comme le Shore Line Railway. Le New Brunswick Southern a commandé 10 wagons plats d'une capacité de 20 tonnes, 3 wagons couverts d'une capacité de 40 tonnes et 1 chasse-neige.

Des commandes plus importantes de matériel roulant proviennent du Halifax and Southwestern Railway, une filiale du CNoR, qui fait une commande sur plusieurs années : 40 wagons plats d'une capacité inconnue et 50 wagons plats d'une capacité de 30 tonnes ; 20 wagons couverts d'une capacité de 30 tonnes et 2 fourgons. La compagnie de chemin de fer commande également plusieurs équipements voyageurs : 2 voitures de première classe, 2 voitures de deuxième classe, 2 voitures-café de 18 m de long et 2 voitures à bagages et courrier.

Au cours de la décennie, la Cumberland Railway and Coal Co. a également passé un certain nombre de commandes d'équipement auprès de RC&C. Ces commandes

The Cumberland Railway and Coal Co. also during the decade placed a number of equipment orders with RC&C. These orders included an unknown number of dump cars and 6 wide dump cars, 40-ton capacity, 34 ft. long, 8 ft. 6 in. wide and 9 ft. 2 in. high to be built of wood, lined with steel, steel underframes, Simplex bolsters and 33-inch cast iron wheels. Four stone cars of 40 tons capacity, unknown additional description, 75 coal cars and 1 express car.

The Dominion Atlantic Railway ordered 20 flat cars and 25 box cars each of 30 tons capacity and 2 passenger coaches.

West of the Maritimes, RC&C received orders from several small railways. The Temiscouata Railway ordered 10 flat cars, 30-ton capacity and 4 box cars of unknown specifications. A single van was also ordered. The Quebec & Lake St. John Railway ordered 100 box cars, 40-ton capacity and 95 box cars, 30-ton capacity. The Quebec Central Railway ordered 50 30-ton capacity box cars with 36 ft long, 8 ft. 6 in. width and 8 ft high dimensions with Westinghouse air brakes. The Temiskaming & Northern Ontario Railway received from RC&C in this period 125 flat cars of unknown specifications and two vans and one snow plow.

comprennent un nombre inconnu de wagons à benne basculante et 6 wagons à benne basculante larges, d'une capacité de 40 tonnes, 10,4 m de long, 2,6 m de large et 2,8 m de haut à être construits en bois, doublés d'acier, châssis en acier, traversins Simplex et roues en fonte de 83 cm, quatre wagons pour la pierre d'une capacité de 40 tonnes, description supplémentaire inconnue, 75 wagons pour le charbon et 1 wagon express.

La Dominion Atlantic Railway commande 20 wagons plats et 25 wagons couverts d'une capacité de 30 tonnes chacun et 2 voitures voyageurs.

À l'ouest des Maritimes, RC&C reçoit des commandes de plusieurs petits chemins de fer. Le chemin de fer du Témiscouata commande 10 wagons plats d'une capacité de 30 tonnes et 4 wagons couverts de spécifications inconnues. Un seul fourgon est également commandé. Le Quebec & Lake St. John Railway commande 100 wagons couverts d'une capacité de 40 tonnes et 95 wagons couverts d'une capacité de 30 tonnes. Le Québec Central Railway commande 50 wagons couverts d'une capacité de 30 tonnes avec des dimensions de 11 m de long, 2,6 m de largeur et 2,4 m de hauteur avec freins à air Westinghouse. Le Temiskaming & Northern Ontario Railway reçoit de RC&C au cours de cette période 125 wagons plats de spécifications inconnues ainsi que deux fourgons et un chasse-neige.

Intercolonial Railway Steam Motor Cars 225-227



Canadian Railway & Marine World, September 1907. CRHA / ACHF Exporail Archives

Canadian Railway & Marine World, septembre 1907. Archives CRHA / ACHF Exporail

Rhodes Curry & Co. (RC&C) in 1907 were engaged with the Intercolonial Railway (ICR) in an unusual project: to produce jointly a steam motor car. The locomotive was built in the ICR shops in Moncton, New Brunswick, and the car body was constructed by RC&C at Amherst, N.S. The two parts were assembled in Moncton and trial tests were made in the ICR shops. The first of the three cars built went into service running between Saint John and Hampton, New Brunswick.

Autorails à vapeur de l'Intercolonial Railway 225-227

Rhodes Curry & Co. (RC&C) en 1907 est engagé avec le chemin de fer Intercolonial (ICR) dans un projet inhabituel : produire conjointement un autorail à vapeur. L'engin a été construit dans les ateliers du ICR à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et la carrosserie a été construite par RC&C à Amherst, en Nouvelle-Écosse. Les deux pièces ont été assemblées à Moncton et des essais ont été effectués dans les ateliers du ICR. La première des trois voitures construites est mise en service entre Saint John et Hampton, au Nouveau-Brunswick.

RC&C's primary involvement in the construction of this rail vehicle was the formation of the wood body exterior and interior. The mechanical aspects of these cars production took place at the Intercolonial Railway shops in Moncton, NB. A unique feature of the two assemblies was the fact that the body could be easily detached from the frame for maintenance as required.

Some particulars of this unusual passenger self-propelled car were as follows: As it was intended to run these cars in either direction, with or without a trailer as may be desired, they were equipped with a pilot and an MCB coupler at both ends, and through piping and standard hose connections for steam heating and Westinghouse air brakes. The cars carried a standard ICR locomotive bell on the roof at the motor end, and were equipped with a headlight which could be carried at either end. The car could be operated from either end.

Commencing from the motor end of the car, the boiler room was 13½ ft. long and contained the boiler and boiler mountings, throttle lever, reversing shaft and gear, Westinghouse air brake pump, coal bunkers, etc. This section was fitted with sliding doors on each side, and an end door. Sliding doors led to the baggage room and were also placed on each side of the partition. The baggage room was 8 ft. 4½ ins. long. In this section were gauges associated with the lighting system and the battery. This compartment was also fitted with a large sliding door on each side.

The smoking compartment had seating capacity for 12 persons. The seats and other furnishings were similar to those in the companion passenger compartment. The passenger compartment was 30¼ ft. long, and had a seating capacity for 40 persons. The furnishings of this compartment were similar to those of a first-class day coach. Woodwork was ash and the upper and lower ceilings were three-ply white wood painted olive green, striped in gold leaf ornamentation and varnished.

La principale implication de RC&C dans la construction de ce véhicule ferroviaire est la réalisation de l'extérieur et de l'intérieur de la carrosserie en bois. Les aspects mécaniques de la production de ces autorails seront réalisés dans les ateliers du chemin de fer Intercolonial à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Une caractéristique unique des deux assemblages est le fait que la carrosserie peut être facilement détachée du châssis pour l'entretien quand nécessaire.

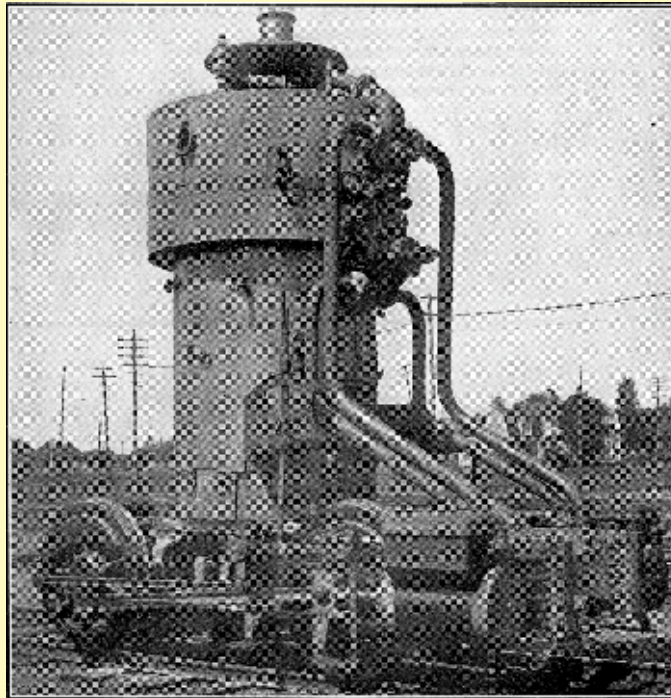
Certaines particularités de cette voiture automotrice inhabituelle pour passagers sont les suivantes : comme il est prévu de faire rouler ces voitures dans les deux sens, avec ou sans remorque au choix, elles seront équipées d'un pilote et d'un coupleur MCB aux deux extrémités et de tuyauteries les traversant d'un bout à l'autre avec raccords standards pour le chauffage à la vapeur et les freins à air Westinghouse. Les

voitures portaient une cloche de locomotive ICR standard sur le toit à l'extrémité moteur et étaient équipées d'un phare qui pouvait être transporté à chaque extrémité. La voiture pouvait être conduite depuis les deux extrémités.

À partir de l'extrémité moteur de la voiture, la chaufferie mesurait 4,1 m de long et contenait la chaudière et les fixations de la chaudière, le levier d'accélérateur, l'arbre et l'engrenage d'inversion, la pompe de frein à air Westinghouse, les soutes à charbon, etc. Cette section était équipée de portes coulissantes de chaque côté et d'une porte d'extrémité. Des portes coulissantes menaient à la salle des bagages et étaient également placées de chaque côté de la cloison. La salle des bagages mesurait 2,5 m de long. Dans cette section se trouvaient des indicateurs associés au système d'éclairage et à la

batterie. Ce compartiment était également équipé d'une grande porte coulissante de chaque côté.

Le compartiment fumeur avait une capacité de 12 places assises. Les sièges et autres meubles étaient similaires à ceux de l'habitacle général. Celui-ci mesurait 9 m de long et pouvait accueillir 40 personnes. L'ameublement de ce compartiment était similaire à celui d'une voiture de première classe. Les boiseries étaient en frêne et les plafonds supérieur



The boiler and steam driven truck assembly of the ICR steam motor car. Canadian Railway and Marine World, October 1907. CRHA/ACHF Exporail Archives

L'assemblage de la chaudière et du bogie moteur de l'autorail à vapeur de l'ICR. Canadian Railway and Marine World, octobre 1907. Archives CRHA/ACHF Exporail

The window curtains were of ICR, standard design. The material was pantasote; the seats were upholstered in rattan. The women's and men's lavatories were 3 ft. 11 in. long. Each was fitted with a closet and wash basin, the former being manufactured by Rhodes, Curry & Co. A nickeline water cooler and tray was placed at this end of the car.

The first road test of this car occurred between Moncton and Shediac. The initial car built went into service running between Saint John and Hampton, NB.

The three cars had a lengthy history. Their original I.C.R. numbers were 225-227. They were renumbered in 1912 to ICR 140-142. Apparently they were not successful as the Canadian Government Railways renumbered them into their coach-baggage car fleet series in 1916. as CGR 2099-2097 in reverse order. They became part of the Canadian National Railway combination cars as 7217-7219, maintaining the same reverse order.

Their dispositions were as follows: ICR 225 - CNR 7219 burned at Moncton, NB, in June 1948. ICR 226 - CNR 7218 was scrapped in Moncton in July 1950. ICR 227 - CNR 7217 was involved in an accident and destroyed at Moncton in October 1936.

et inférieur étaient en bois blanc à trois plis peint en vert olive, rayé de feuilles d'ore et verni.

Les rideaux des fenêtres étaient de conception standard de l'ICR. Le matériel était en pantasote (skaï ou moleskine); les sièges étaient recouverts de rotin. Les toilettes des femmes et des hommes mesuraient 1,2 m de long. Chacune était équipée d'un placard et d'un lavabo, le premier étant fabriqué par Rhodes, Curry & Co. Un refroidisseur d'eau et un plateau en nickeline étaient placés à cette extrémité de la voiture.

Le premier essai sur rail de cet autorail a eu lieu entre Moncton et Shediac. Le premier autorail construit a été mis en service entre Saint John et Hampton, au Nouveau-Brunswick.

Les trois autorails auront une longue histoire. Leur numérotation d'origine était 225-227. Ils seront renumérotés en 1912 en ICR 140-142. Apparemment, cela ne leur a pas réussi, car les Chemins de fer du gouvernement canadien les ont renumérotés dans leur série de parcs de fourgons à bagages en 1916 comme CGR 2099-2097 dans l'ordre inverse. Ils sont devenus une partie des wagons combinés du Canadien National sous les numéros 7217-7219, en conservant le même ordre inverse.

Leurs fins seront les suivantes : ICR 225 - CNR 7219 brûlé à Moncton, N.-B., en juin 1948. ICR 226 - CNR 7218 ferrailé à Moncton en juillet 1950. ICR 227 - CNR 7217 impliqué dans un accident et détruit à Moncton en octobre 1936.

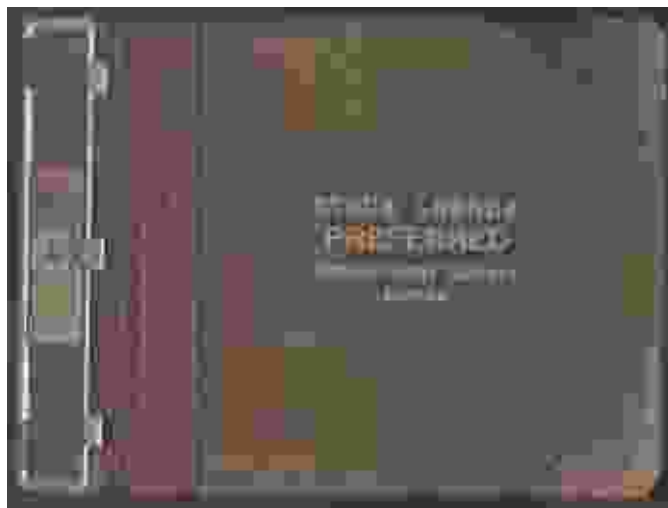
As the final years of the decade approached, several factors arose to alter the future direction of RC&C. In 1908 the Company was recapitalized with capital stock raised to \$3,000,000. Assets at March 31, were \$1,387,557.94 with liabilities of \$380,926.97. Based in Amherst the Company had branches in New Glasgow, Sydney and Halifax and employed more than 1,000 persons, making the Company one of the Maritime region's largest employers.

If the year's annual report presented a glowing future for the Company, November 1908 presented the company with a significant disaster. Fire was a constant threat to the company as wood was its primary resource and the

À l'approche des dernières années de la décennie, plusieurs facteurs viennent modifier l'orientation future de RC&C. En 1908, la société est recapitalisée avec un capital-

actions porté à 3 000 000 \$. L'actif au 31 mars est de 1 387 557,94 \$ avec un passif de 380 926,97 \$. Basée à Amherst, la société a des succursales à New Glasgow, Sydney et Halifax et emploie plus de 1 000 personnes, faisant d'elle l'un des plus importants employeurs de la région des Maritimes.

Si le rapport annuel de l'année présentait un avenir radieux pour l'entreprise, novembre 1908 lui apporta un désastre important. Le feu était une menace constante pour l'entreprise, car le bois était sa principale ressource et les usines étaient installées



Rhodes, Curry stock ledger, this came along with the document and plan donation from Canadian Car and Foundry Ltd. in Ville St. Pierre, Quebec. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds CC&F

Registre des actions de la Rhodes, Curry, venu avec le document et le plan de don de la Canadian Car and Foundry Ltd. à Ville Saint-Pierre, Québec. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds CC&F

factories were housed in buildings constructed of wood. The Saint John Telegraph of November 25th related the calamity:

“The passenger car shop of the Rhodes Curry Company Works at Amherst, was tonight destroyed by fire, the loss will run up to \$125,000 or possibly to \$150,000.”

“The fire broke out a little after 7 o'clock, an hour after the men had stopped work for the day. A woman in a house nearby heard an explosion, looked out and saw flames in the Rhodes Curry works. In a few minutes the passenger car shed was enveloped in fire and by 10 o'clock nothing was left of it but embers.”

“The structure was 360 feet long by 160 feet wide and on its four tracks stood four vestibule colonist sleepers for the Intercolonial Railway, just ready to be put into commission, and of which the road is greatly in need, and worth \$10,000 each at the contract price. These cars were totally destroyed. So also, was the material for twelve baggage cars for the Grand Trunk Pacific Railway, some of these being well towards completion but as regards most of them the material had just been assembled.”

“The building was dry and burned like tinder. The company's own fire department and that of the town worked together and between them had fifteen streams of water on the burning building. It was easily seen that there was no hope of saving the passenger car shop and the efforts of the men were devoted to saving other parts of the plant. They confined the fire to where it started. The origin of the fire is not known, but the generally accepted explanation is that it was spontaneous combustion.”

“Eighty men were employed in the building and they lost all their tools, the average value being \$70, one man estimating his loss at \$175.”

The loss to the company was only partially covered by insurance, with about \$75,000 being covered by several insurance companies. The following year another misfortune befell the Company.

In September 1909 Nelson Rhodes died leaving Curry to continue alone with the Company's future direction. Curry had remarkable foresight or remarkable fortune. A month prior to Rhode's death, he had incorporated the company as Rhodes, Curry & Company Limited. Curry also became aware that the fortunes of a rolling stock company based on wood as the principal component held a murky future. Steel was becoming the main constituent in the fabrication of rolling stock. The conversion of the Amherst works to utilize that component would be a very costly undertaking.

During 1909, while Rhodes was still alive, negotiations had commenced with Montreal entrepreneur Max Aitken, later Lord Beaverbrook. Aitken, a proponent of the mergers, assisted in the negotiations which created the Canadian Car and Foundry (CC&F), a union of the Canadian

dans des bâtiments construits en bois. Le Saint John Telegraph du 25 novembre relate la calamité :

« L'atelier de voitures de passagers de la Rhodes Curry Company Works à Amherst a été détruit ce soir par un incendie, la perte s'élèvera à 125 000 \$ ou peut-être à 150 000 \$. »

« Le feu s'est déclaré un peu après 19 heures, une heure après que les hommes eurent cessé de travailler pour la journée. Une femme dans une maison voisine a entendu une explosion, a regardé et a vu des flammes dans les usines de Rhodes Curry. En quelques minutes, le hangar à voitures était en feu et à 22 heures, il n'en restait plus que des braises. »

« La structure mesurait 110 m de long sur 49 m de large et sur ses quatre voies se dressaient quatre voitures de colonisation pour le chemin de fer Intercolonial, juste prêtes à être mises en service, et dont elle avait grandement besoin, et d'une valeur de 10 000 \$ chacune au prix du contrat. Ces voitures ont été totalement détruites. Il en était de même pour le matériel de douze fourgons à bagages pour le Grand Trunk Pacific Railway, certains d'entre eux étant sur le point d'être terminés, mais en ce qui concerne la plupart d'entre eux, le matériel venait juste d'être assemblé. »

« Le bâtiment était sec et a brûlé comme de l'amadou. Le service d'incendie de l'entreprise et celui de la ville ont travaillé ensemble et ont utilisé quinze lances d'eau sur le bâtiment en feu. Il était facile de voir qu'il n'y avait aucun espoir de sauver l'atelier de voitures de voyageurs et les efforts des hommes étaient consacrés à sauver d'autres parties de l'usine. Ils ont confiné le feu là où il avait commencé. L'origine de l'incendie n'est pas connue, mais l'explication généralement acceptée est qu'il s'agissait d'une combustion spontanée. »

« Quatre-vingts hommes étaient employés dans le bâtiment et ils ont perdu tous leurs outils, la valeur moyenne étant de 70 \$, un homme estimant sa perte à 175 \$. »

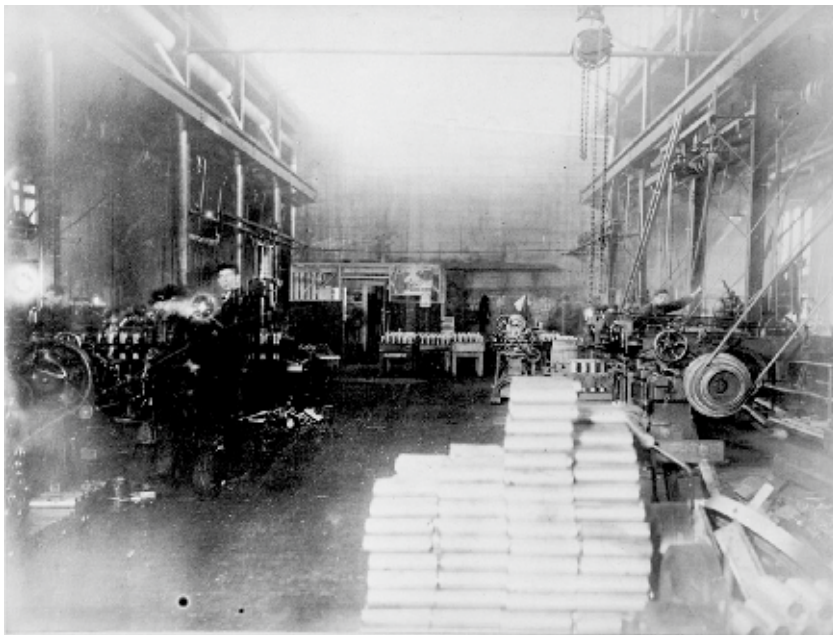
La perte de l'entreprise n'est que partiellement couverte, environ 75 000 \$ étant pris en charge par plusieurs compagnies d'assurance. L'année suivante, un autre malheur s'abattait sur la Compagnie.

En septembre 1909, Nelson Rhodes meurt, laissant Curry poursuivre seul la direction future de la compagnie. Curry avait une prescience remarquable ou une chance remarquable. Un mois avant la mort de Rhodes, il avait constitué la société sous le nom de Rhodes, Curry & Company Limited. Curry a également pris conscience que la fortune d'une société de matériel roulant basée sur le bois comme élément principal avait un avenir sombre. L'acier devenant le principal constituant de la fabrication du matériel roulant, la conversion des usines d'Amherst pour utiliser cette composante serait une



Cancelled stock certificate from Rhodes, Curry and Company. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Angus

Certificat d'actions annulé de Rhodes, Curry and Company. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Angus



This is the only known photograph of the interior of the Rhodes, Curry & Co. plant. Workers are making munitions for Russia during World War I. Library & Archives Canada a024445

Il s'agit de la seule photographie connue de l'intérieur de l'usine de Rhodes, Curry & Co. Des ouvriers fabriquent des munitions pour la Russie pendant la Première Guerre mondiale. Bibliothèque et Archives Canada a024445

Car Company and the Dominion Car and Foundry Company both of Montreal, and Rhodes, Curry & Company Limited of Amherst, Nova Scotia.

Early in the negotiations Curry was hesitant to merge the company fearing loss of autonomy. But he was

entreprise très coûteuse.

En 1909, alors que Rhodes était encore en vie, des négociations avaient commencé avec l'entrepreneur montréalais Max Aitken, plus tard Lord Beaverbrook. Aitken, un partisan des fusions, a participé aux négociations qui ont créé la Canadian Car and Foundry (CC&F), un groupage de la Canadian Car Company et de la Dominion Car and Foundry Company, toutes deux de Montréal, et de Rhodes, Curry & Company Limited d'Amherst, Nouvelle-Écosse.

Au début des négociations, Curry hésite à fusionner l'entreprise craignant de perdre son autonomie. Mais c'est aussi un visionnaire dans une certaine mesure. Captivé par l'innovation technologique, il avait intégré de nombreuses nouvelles techniques de production dans ses installations de fabrication de wagons. Il pressentait bien que l'époque de la production de voitures en bois cesserait à mesure que l'acier deviendrait plus répandu dans la construction de matériel roulant.

Curry est un homme d'affaires avisé. Plusieurs raisons l'ont peut-être persuadé que pour maintenir une position de production de premier plan dans l'industrie du matériel roulant ferroviaire, un changement serait nécessaire pour la compagnie. La concurrence est intense

also a visionary to an extent. He was captivated by technological innovation and had incorporated many new production techniques into his car manufacturing facilities. He recognized that the days of wooden car production would cease as steel became more prevalent in rolling stock construction.

Curry was an astute businessman. Several reasons perhaps persuaded him that in order to maintain a prominent production position in the railway rolling stock industry change was necessary for the Company. Competition was intense in the industry in the first decade of the 20th century. Significant Canadian competitors included the Silliker Car Company, Halifax, Nova Scotia, the Crossen Car Company, Cobourg, Ontario, the Canada

dans l'industrie au cours de la première décennie du XXe siècle. Les principaux concurrents canadiens comprennent la Silliker Car Company, d'Halifax, Nouvelle-Écosse, la Crossen Car Company, de Cobourg, Ontario, la Canada Car Company, la Dominion Car & Foundry Company, toutes deux de Montréal, la Preston Car & Coach Company, de Preston, Ontario, la Rathbun Company, de Deseronto, Ontario, ainsi que les ateliers de fabrication de wagons des principales compagnies de chemin de fer, les ateliers Angus du Canadien Pacifique à Montréal, ceux du Grand Trunk à Pointe-Saint-Charles, Montréal, et ceux de l'Intercolonial à Moncton, Nouveau-Brunswick.

Cette décennie n'est pas seulement une période de concurrence intense, la production de wagons est en



From wood to steel. Interior view of Canadian Car & Foundry Limited in Ville St. Pierre, Quebec. Under construction are the 2300 series Peter Witt streetcars for the newly formed Toronto Transportation Commission in 1921. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Car & Foundry

Du bois à l'acier. Vue intérieure de la Canadian Car & Foundry Limited à Ville Saint-Pierre, Québec. Les tramways Peter Witt de la série 2300 sont en construction pour la nouvelle Toronto Transportation Commission en 1921. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadian Car & Foundry

Car Company, the Dominion Car & Foundry Company, both of Montreal, the Preston Car & Coach Company, Preston, Ontario, the Rathbun Company, Deseronto, Ontario, as well as the car manufacturing shops of the major railway companies, Canadian Pacific Angus shops in Montreal, Grand Trunk at Point St. Charles, Montreal, and the Intercolonial at Moncton, New Brunswick.

This decade was not only a time of intense competition, the production of railway cars was in transition from wood to steel construction. Wooden car construction was soon to terminate as railways demanded the stronger component of steel in their rolling stock acquisitions. Altering production from wood to steel would be a formidable financial challenge to small manufacturers of wooden cars. Curry was sufficiently shrewd to recognize the challenge posed to Rhodes, Curry & Company.

In a summary prepared at the time of the merger the following information with regards to RC&C was noted. The capacity of the company in 1893 was about 3 or 4 cars per day, with an annual output that year of 331 cars. In 1908 the Company sold 2,044 cars. In 1909 20 freight cars and 6 passenger cars could be erected each month.

Perhaps a conclusive decision for Curry to merge RC&C into CC&F was the fact that of the \$8.5 million of capital stock in CC&F, Curry would obtain shares amounting to nearly \$3 million dollars. Further he was awarded the presidency of the new company, a post which he held until 1919. Certainly, these inducements held significant persuasion to aid in his decision. He took the opportunity to merge RC&C as part of a dominant independent player in the rolling stock industry in Canada at the time.

During his later life Curry occupied a position on many of the Boards of Directors of prominent Canadian companies and was a member of several elite social clubs. He donated funds to a number of organizations including education institutions. Acadia University granted him an honorary doctorate. He enjoyed yachting, hunting and fishing. He and his wife took a world tour. He lived a life commensurate with his wealth and had a winter home in Bermuda. Curry died in 1931 of a heart attack, perhaps aggravated by alcohol abuse.

With the centralization of management in Montreal, the fortunes of the plant in Amherst diminished. The notices of production there as appeared in CR&MW disappeared into the greater numbers of Canadian Car & Foundry. The individual statistics for the component companies merged into the rolling stock figures of the new company. Production continued at Amherst in the years preceding World War I but as steel became the primary component in rolling stock products, the Amherst plant was gradually downsized in the 1920s to a repair facility with few employees as actual car production steadily

transition du bois à l'acier. La construction de wagons en bois va bientôt prendre fin car les chemins de fer exigent la composante plus forte de l'acier dans leurs acquisitions de matériel roulant. Changer la production du bois en acier serait un formidable défi financier pour les petits constructeurs de voitures en bois. Curry était suffisamment avisé pour reconnaître le défi posé à Rhodes, Curry & Company.

Dans un résumé préparé au moment de la fusion, les informations suivantes concernant RC&C sont relevées. La capacité de l'entreprise en 1893 est d'environ 3 ou 4 voitures par jour, avec une production annuelle cette année-là de 331 voitures. En 1908, la société a vendu 2 044 voitures. En 1909, 20 wagons de marchandises et 6 voitures de voyageurs peuvent être construits chaque mois.

Ce qui a peut-être déterminé sa décision de fusionner RC&C avec CC&F a sans doute été le fait que sur les 8,5 millions de dollars de capital-actions de CC&F, Curry obtiendrait près de 3 millions de dollars d'actions. De plus, il obtenait la présidence de la nouvelle société, poste qu'il occupera jusqu'en 1919. Ces attraits ont certainement contribué de façon significative à sa décision. Il a profité de cette occasion pour que RC&C demeure une partie d'un acteur indépendant dominant dans l'industrie du matériel roulant au Canada à l'époque.

Au cours de sa vie ultérieure, Curry occupera des postes au sein de nombreux conseils d'administration d'entreprises canadiennes de premier plan et sera membre de plusieurs clubs sociaux d'élite. Il a fait don de fonds à un certain nombre d'organisations, y compris des établissements d'enseignement. L'Université Acadia lui a décerné un doctorat honorifique. Il aimait le yachting, la chasse et la pêche. Lui et sa femme feront le tour du monde. Il aura vécu une vie à la mesure de sa richesse et possèdera une résidence d'hiver aux Bermudes. Curry est mort en 1931 d'une crise cardiaque, peut-être aggravée par l'abus d'alcool.

Avec la centralisation de la gestion à Montréal, la fortune de l'usine d'Amherst diminue. Les avis de production là-bas tels qu'ils apparaissent dans CR&MW ont disparu dans le plus grand nombre de ceux de la Canadian Car & Foundry. Les statistiques individuelles des entreprises composantes sont fusionnées avec les chiffres du matériel roulant de la nouvelle entreprise. La production se poursuivra à Amherst dans les années qui précéderont la Première Guerre mondiale, mais à mesure que l'acier devient le composant principal des produits de matériel roulant, l'usine d'Amherst sera progressivement réduite dans les années 1920 à une usine de réparation avec peu d'employés alors que la réelle production de voitures se déplace progressivement vers les usines du CC&F à l'« Ouest ». Une production sporadique marquera les années 1920 jusqu'à la fermeture complète de l'usine d'Amherst en 1931.

shifted to the 'western' CC&F plants. Sporadic production marked the 1920's until the Amherst CC&F plant was closed entirely in 1931.

With that, one of the significant manufacturers of wooden railway cars in Canada, RC&C, at Amherst, Nova Scotia, became but another page in Canada's book of railway history chronicles.

Four wheel, fifteen ton coal hopper car (one of two) built by Rhodes Curry for the Drummond Mine in Westville, Nova Scotia are preserved at the Museum of Industry in Stellarton, Nova Scotia.

L'un des deux wagons à quatre roues et pouvant transporter quinze tonnes de charbon construit par Rhodes, Curry pour la compagnie Drummond Mine, à Westville, Nouvelle-Écosse, est préservé au Museum of Industry, à Stellarton, N.-É.

Sources:

Periodicals

Railway & Shipping World, various issues

Canadian Railway & Marine World, various issues

Railroad Gazette, October, 1905

Books

Lepkey, Gay & West, Brian, Canadian National Railway Passenger Equipment, Ottawa: Bytown Railway Society, 1995

Lepkey, Gay, A Companion Guide to Canadian National Railway Passenger Equipment, Ottawa: Bytown Railway Society, 1999

Merrilees, Andrew, The Railway Rolling Stock Industry in Canada - on line at: <http://www.nakina.net>

Rafuse, Ted, Wooden Cars on Steel Rails: A History of the Crossen Car Companies, Cobourg, Ontario, Port Hope: Steampower Publishing, 2004

Internet

<https://novascotiarailwayheritage.com>

www.biographi.ca

Dictionary of Canadian Biography

Curry, Nathaniel

Rhodes, Nelson

Avec cela, l'un des principaux fabricants de wagons en bois au Canada, la RC&C, à Amherst, en Nouvelle-Écosse, ne devient qu'une page de plus dans le livre des chroniques de l'histoire ferroviaire du Canada.



Sources:

Périodiques

Railway & Shipping World, numéros divers

Canadian Railway & Marine World, numéros divers

Railroad Gazette, octobre 1905

Livres

Lepkey, Gay et West, Brian, Canadian National Railway Passenger Equipment, Ottawa: Bytown Railway Society, 1995

Lepkey, Gay, A Companion Guide to Canadian National Railway Passenger Equipment, Ottawa: Bytown Railway Society, 1999

Merrilees, Andrew, The Railway Rolling Stock Industry in Canada, en ligne à l'adresse: <http://www.nakina.net>

Rafuse, Ted, Wooden Cars on Steel Rails: A History of the Crossen Car Companies, Cobourg, Ontario, Port Hope: Steampower Publishing, 2004

Internet

<https://novascotiarailwayheritage.com>

www.biographi.ca

Dictionary of Canadian Biography

Curry, Nathaniel

Rhodes, Nelson

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

May - June / Mai - Juin

The Railway World of David W Clark | November 19, 1941 - January 12, 2021

Le monde ferroviaire de David W. Clark | 19 novembre 1941 – 12 janvier 2021

**All photos by David Clark except as noted /
toutes les photos sont de Dave Clark à moins de mention contraire**

French Version / Version française : Gilles Lazure

I first met Dave Clark in 1970 when we were both taking high school math night courses at Sir George Williams University in Montreal. Our academic missions were to improve our high school algebra and geometry, which we had both failed.

Dave and I became fast friends, sharing many likes in common such as the late lamented Rutland Railway, Eastern Townships railways, short line railroading, New England railroads, fire trucks, buses and snow blowers! Dave and his wife Mary hailed from Sherbrooke and Ayer's Cliff in the Eastern Townships, but were residents of the Notre Dame de Grace borough in Montreal by the time I got to know them.

Dave was a friend of the CRHA and Exporail serving as a member of the safety crew on many rail excursions originating under the auspices of the CRHA, Canadian National Railways and the St. Lawrence Valley Railway Society. Dave was also consulted by the CRHA on the matter of fire protection for both Buildings 5 and 6 at Exporail.

Besides being a prolific photographer and slide trader, Dave amassed a large collection of HO scale trains depicting New England railroads and the CPR and CNR - in the old colours, of course!

An ever itinerant traveller in search of trains, fire trucks and snow blowers, the weather never mattered to Dave. He'd say, "Come on Smaill, we're going!", often around 0530 on a stormy winter morning. And we went!



Dave Clark in CNR safety crew excursion service at Smiths Falls, Ontario, fall 1973. Stan J. Smaill

Dave Clark en membre d'équipe de sécurité d'une excursion du CNR à Smiths Falls, Ontario, à l'automne 1973. Stan J. Smaill

J'ai rencontré Dave Clark pour la première fois en 1970 alors que nous suivions tous les deux des cours du soir en mathématiques à l'université Sir George William de Montréal. Notre objectif académique était d'améliorer nos connaissances en algèbre et en géométrie du niveau secondaire où nous avions tous deux échoué.

Dave et moi sommes devenus de bons amis, partageant de nombreux intérêts communs tels que le Rutland Railway disparu et regretté, les chemins de fer des Cantons-de-l'Est et de la Nouvelle-Angleterre, les opérations sur lignes courtes, les camions de pompier, les autobus et les souffleuses! Dave et son épouse Mary étaient de Sherbrooke et d'Ayer's Cliff dans les Cantons-de-l'Est, mais ils habitaient le quartier Notre-Dame-de-Grâce de Montréal à l'époque où j'ai pu les connaître.

Dave était un ami de l'ACHF et d'Exporail et bénévole sur l'équipe de sécurité lors de nombreuses excursions ferroviaires faites sous les

auspices de l'ACHF, les Chemins de fer nationaux du Canada et la Société ferroviaire de la vallée du Saint-Laurent. Dave conseillait aussi l'ACHF au sujet de la protection-incendie des bâtiments 5 et 6 à Exporail.

En plus d'être un photographe prolifique et un commerçant en diapositives, Dave avait accumulé une grande collection de trains miniatures à l'échelle HO représentant les chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre et ceux du CPR et du CNR, dans leurs anciennes livrées bien sûr!

Les conditions météorologiques ne tracassèrent jamais Dave, un aventurier toujours sur la route à la recherche de trains, de camions de pompier et de souffleuses. Il disait « Allons Smaill, nous partons! », souvent autour de 5 h 30 un

Always positive, always ready to lend a hand no matter what, never neutral about anything, that was Dave. "Smaill, people like you and me would never survive in politics!" True that!

A master electrician and a well respected volunteer fire chief in St. Bruno and Baie D'Urfe, Quebec, Dave was well respected in those circles, as well. It is fitting that his son Steven became a Montreal fire fighter.

Rest in peace old friend and kindred spirit. Belated condolences to wife Mary, son Steven and all your friends and family. It was so good to know you.

Special thanks to R Ian Stronach, Mary Clark, Steven Clark and Ken Goslett for their assistance in preparing this Photo Gallery which celebrates the life and railway world of David W Clark.

jour de tempête hivernale, et nous partions!

Toujours d'attitude positive, toujours prêt à rendre service pour n'importe quelle raison, jamais neutre sur quelque sujet que ce soit, tel était Dave. « Smaill, des gens comme nous ne pourrions jamais survivre en politique! » et c'était bien vrai!

Maître-électricien et chef de pompier bénévole fort respecté à Saint-Bruno et à Baie-d'Urfé, Dave inspirait la confiance dans ces domaines aussi. Il est approprié que son fils Steven soit devenu un pompier de la ville de Montréal.

Repose en paix mon vieil ami et âme sœur. Mes condoléances tardives à son épouse Mary, son fils Steven et tous vos parents et amis. Ce fut si formidable de t'avoir connu.

Remerciements particuliers à R. Ian Stronach, Mary Clark, Steven Clark et Ken Goslett pour leur aide lors de la préparation de cette Galerie de photos qui met l'accent sur la vie et le monde ferroviaire de David W. Clark.



My first slide show with Dave Clark in 1970 yielded many fine photographic surprises. One of these was this photo of the lone CNR Fairbanks Morse Trainmaster 2900 on Montreal bound passenger train Number 11 at Richmond, Quebec in February 1963 in terrible winter weather. Dave was only able to shoot a 'going away' shot as an anxious passenger trainman on train 11 was about to close the door on Dave's coach leaving him behind! Dave Clark / Ken Goslett collection

Ma première séance de diapositives avec Dave Clark en 1970 a produit plusieurs excellentes découvertes photographiques. L'une d'elles fut cette photo de la 2900, la seule locomotive Fairbanks-Morse « Trainmaster » du CNR sur le train de passagers no 11 à destination de Montréal; la photo fut prise, en février 1963, lors d'une journée d'hiver misérable à Richmond, Québec. Dave ne put que saisir qu'une photo genre « départ » parce qu'un membre anxieux de l'équipe du train était près de fermer la porte de la voiture de Dave et de l'abandonner sur place! Collection Dave Clark/Ken Goslett



Dave Clark was very acquainted with the railway operations around Sherbrooke and all through Quebec's Eastern Townships. In June 1968, CPR FP7 4068 is arriving at Sherbrooke with manifest freight No 949 from Saint John, NB.

Dave Clark était très familier avec les opérations ferroviaires autour de Sherbrooke et à travers tous les Cantons-de-l'Est du Québec. En juin 1968, la 4068, une FP7 du CPR, parvient à Sherbrooke avec le train de marchandises à l'indicateur no 949 en provenance de Saint John, Nouveau-Brunswick.

The Quebec Central Railway's (QCR) Vallee Subdivision enters Sherbrooke from the north, crossing the St. Francis River and the CNR's Sherbrooke Subdivision over a pair of impressive bridge structures. The bridge in this circa 1968 view is the second structure at this location. Here QCR train 82 from Vallee Junction with road engine RS-18 8789 is being assisted up the substantial grade between Newington and Sherbrooke by S-2 7078, a long time resident yard engine at Sherbrooke.

La subdivision Vallee du Quebec Central Railway (QCR) entre Sherbrooke par le nord, traversant la rivière Saint-François et la subdivision de Sherbrooke au moyen d'une paire de ponts très impressionnants. Sur cette photo, venant de Vallee Junction, le train no 82 du QCR, tracté par la locomotive route et manœuvre RS-18 8789, reçoit l'aide de la S-2 7078, une résidente de longue date de la cour de cette ville, pour grimper la pente prononcée entre Newington et Sherbrooke.





A favorite Dave Clark location for photos was the Lennoxville diamond, where the CPR, CNR and QCR intersected. Until late 1968, this railway nexus was controlled by an interlocking machine, manned by a CPR operator in Lennoxville tower. Here in August 1968, CPR RS-18 8735 leads Montreal bound manifest freight 949 across the former Grand Trunk Railway line from Portland.

Un des emplacements favoris de Dave Clark pour photographier était le croisement à niveau de Lennoxville où le CPR, le CNR et le QCR s'entrecoupaient. Jusqu'à tard en 1968, ce nœud ferroviaire était contrôlé par un mécanisme d'enclenchement actionné par un opérateur dans la tour du même nom. Sur cette photo d'août 1968, venant de Portland, la RS-18 8735 du CPR tracte le train de marchandises à l'indicateur no 949 en direction de Montréal à travers la voie de l'ancien Grand Trunk Railway.

Dave Clark's family had ties to Ayer's Cliff, Quebec, approximately halfway between Newport, Vermont and Sherbrooke. In August, 1979, CPR RS-18 8748 and a RS-10 companion storm through Ayer's Cliff, while the young bystander at the crossing covers his ears!

La famille de Dave Clark avait des attaches à Ayer's Cliff, Québec, environ à mi-chemin entre Newport, Vermont, et Sherbrooke. En août 1979, la RS-18 8748 et une compagne RS-10, toutes deux du CPR, passent rondement à travers Ayer's Cliff, alors qu'un jeune présent au passage à niveau se bouche les oreilles!





In January 1969, a CPR freight derailed near the Merry Street crossing in Magog, Quebec because of snow and ice accumulation on the right of way following a fierce winter storm. The St. Luc wreck train was summoned from Montreal to clean up the mess. CPR RS-3 8444, the first CPR diesel to enter the Exporail property, is gently lifted back onto the rails. Soon after, CPR train 952 passes eastbound for Saint John, NB powered by trio of RS-18's led by 8777.

En janvier 1969, un train de marchandises du CPR a déraillé près du passage à niveau de la rue Merry, à Magog, à cause d'une accumulation de neige et de glace sur la ligne suite à une forte tempête d'hiver. Le train d'assistance de Saint-Luc fut appelé de Montréal afin de nettoyer les dégâts. Le 8444, un RS-3 du CPR et le premier diesel à entrer sur le terrain d'Exporail, est délicatement remis sur rails. Peu après, le train no 952 du CPR passe en direction est vers Saint John, Nouveau-Brunswick, tiré par un trio de RS-18, la 8777 en tête.



The CPR E8's were no strangers to Townships country. Besides operating in a CPR - Boston & Maine pooled passenger service between Montreal and Boston, the itinerant E's would often power the CPR Montreal - Sherbrooke local passenger trains but seldom, if ever, in pairs. In October 1973, however, a St. Lawrence Valley Railway Society 'circle trip' from Montreal to Megantic, via the QCR's Vallee and Tring Subdivisions, passes the CPR station at Magog, powered by the two remaining E8's, the 1802 and 1800.

Dave Clark was not afraid of winter. In fact, he seemed to revel being out in the elements and watching the railway struggle with Mother Nature. I know this because I travelled thousands of wintry miles with him. Alco 244 sounds resound as Napierville Junction Railway (NJ) MLW RS-2 4050 and D&H Alco RS-3 4068 accelerate southward to Rouses Point, NY from Delson, Quebec in January 1968.

Les E8 du CPR n'étaient pas des inconnues dans les Cantons-de-l'Est. Tout en servant sur le train pour voyageurs en commun du CPR et du Boston & Maine entre Montréal et Boston, les unités errantes E tractaient souvent les trains pour voyageurs locaux du CPR entre Montréal et Sherbrooke, mais rarement, sinon jamais, en paires. Cependant, en octobre 1973, un train d'excursion « en boucle » de la Société ferroviaire de la vallée du Saint-Laurent, de Montréal à Mégantic via les subdivisions Vallee et Tring du QCR passe devant la gare de Magog du CPR, mû par les 1802 et 1800, les deux diesels E8 encore dans le parc de force motrice de la compagnie.

L'hiver n'effrayait pas Dave Clark. De fait, il semblait prendre plaisir à être dehors à observer les combats des chemins de fer avec Mère Nature. Je sais cela parce que j'ai parcouru avec lui des milliers de kilomètres en plein hiver. En janvier 1968, le son de moteurs ALCO 244 réverbère alors que la 4050, une RS-2 de fabrication MLW du Napierville Junction (NJ) et la 4068, une ALCO RS-3 du Delaware & Hudson, accélèrent en direction sud à partir de Delson, Québec, vers Rouses Point, New York.





Even though Dave saw steam power in regular service in his formative years in Quebec's Eastern Townships, he never committed these memories to film. Like many of us, with the steam excursion era that commenced in the 1960's, photographically, he made up for lost time. In 1973, the Delaware and Hudson Railway (D&H) ran a steam powered excursion train from Albany, New York to Montreal and return to commemorate the sesquicentennial of the D&H Company. The motive power between Port Henry and Rouses Point, New York was ex CPR G5 4-6-2 1278 (from Steamtown) and ex Reading Railroad T-1 class 4-8-4 2102 (from Steam Tours) in the guise of D&H engines 653 and 302 respectively. The dynamic duo pass Plattsburgh, New York northbound in the fall of 1973.

Dave Clark, a capable and dependable member of safety crews on earlier CRHA excursions, was selected by CNR Historical Projects Officer J Norman Lowe for the steam excursions operated out of Montreal powered by restored CNR U-1-f 4-8-2 6060. In the fall of 1973, the 4-8-2 is in the clear at Alexandria, Ontario for a meet with CN Ottawa-Montreal train No 32 in the charge of FPA-46768.

Même si Dave observa des locomotives à vapeur en service régulier au cours de ses années de formation dans les Cantons-de-l'Est du Québec, il n'a jamais capturé ces souvenirs sur film. Comme plusieurs d'entre nous, lorsque la période des excursions à la vapeur débuta au cours des années 1960, il rattrapa le temps perdu pour la photographie. En 1973, le chemin de fer Delaware & Hudson (D & H) exploita une excursion aller-retour mue à la vapeur entre Albany, New York, et Montréal pour commémorer ses cent-cinquante ans. La force de traction entre Port Henry et Rouses Point, New York, fut la 1278, une 4-6-2 classe G5 ex-CPR (prêtée par Steamtown), et la 2102, une 4-8-4 ex-Reading Railroad (prêtée par Steam Tours), déguisées pour ressembler respectivement aux locomotives 653 et 302 du D & H. L'énergique duo passe à Plattsburgh, New York, en direction nord à l'automne 1973.

Dave Clark, un membre compétent et fiable des équipes de sécurité d'excursions précédentes de l'ACHF, fut choisi par J. Norman Lowe, chargé des recherches historiques du CN, pour être des excursions à la vapeur exploitées par le CN autour de Montréal à partir de 1973 et tractées par sa 6060, une 4-8-2 classe U-1-f restaurée. À l'automne 1973, cette dernière est sur la voie d'évitement à Alexandria, Ontario, lors d'un croisement avec le train Ottawa-Montréal no 32 à l'arrière de la FPA-46768.





"Charlie, does CP really mean Chaser Power?" Normally, the assisting diesel units would stay on the train to pinch hit for Hudson 2816 should there be a failure with the steam engine. However, CPR Smiths Falls Road Managers Charlie Grapes and Steve Doyle allowed restored Hudson 2816 to operate solo from Smiths Falls to Montreal on May 31, 2004. The assisting diesels would 'chase' the steam train on the adjacent track in close proximity in case they were required. By the time the 2816 East arrived at Ste. Anne de Bellevue, Quebec it was evident that the Hudson was more than capable of handling the train solo. The 'chase power' led by GP-38-2 3084 passes the 2816 which is in the charge of senior CPR Winchester Subdivision locomotive engineer John D Kenny prior to performing a runpast.

« Charlie, est-ce que CP signifie vraiment Chasse de la Puissance? ». Normalement les unités diesel d'appoint faisaient partie du train pour suppléer à l'Hudson 2816 en cas de défaillance de celle-ci. Cependant, le 31 mai 2004, Charlie Grapes et Steve Doyle, les superviseurs des lignes de Smiths Falls du CPR, permirent à la locomotive restaurée d'opérer seule de Smiths Falls jusqu'à Montréal. Les diesels d'appoint allaient alors aller à la « chasse » du train à la vapeur sur la voie adjacente et à peu de distance au cas où elles seraient requises. Lorsque le train 2816 Est atteignit Sainte-Anne-de-Bellevue, il était devenu évident que la Hudson était fort capable de tracter le train à elle seule. Les unités de « chasse » avec, à leur tête, la GP38-2 3084 dépassent la 2816 sous le contrôle de John D. Kenny, le mécanicien le plus expérimenté de la subdivision Winchester du CPR, avant qu'il n'exécute un passage pour photographes.

CPR steam from above. On her visit to Montreal in 2004, restored CPR 4-6-4 2816 made a number of trips to various destinations including a visit to Exporail. On one such outing, Hudson 2816 has just crested the grade between Vendome and Montreal West near Mile 3 of the CPR Westmount Subdivision.

De la vapeur du CPR vue de haut. En 2004, lors de sa tournée à Montréal, la 4-6-4 2816 restaurée du CPR fit un nombre de périple vers plusieurs destinations qui incluent une visite à Exporail. Au cours d'un tel trajet, la Hudson 2816 vient tout juste de croiser le sommet de la dénivellation entre les gares Vendôme et Montreal-West, près de la borne au mille 3 de la subdivision Westmount du CPR.





CNR steam from above. In 1971, famous CNR 4-8-4 6218 was backdated in appearance to resemble the way she looked emerging from the erecting hall at Montreal Locomotive Works in 1942. Flying the white flags of a passenger extra, 6218 is near Danville, Quebec on a beautiful summer day with a 1971 Montreal-Victoriaville excursion train. 6218 powered a series of steam excursions in Quebec and Ontario prior to its retirement from excursion service celebrated at Belleville, Ontario in the summer of 1971.

De la vapeur du CNR vue de haut. En 1971, la renommée 4-8-4 6218 du CNR fut antidatée en apparence pour ressembler à ce qu'elle était à sa sortie du hall d'assemblage des Montreal Locomotive Works, en 1942. Exhibant les fanions blancs d'un extra de voyageurs, la 6218 est près de Danville, Québec, par une superbe journée d'été, en tête d'un train d'excursion entre Montréal et Victoriaville. Cette année-là, la 6218 tracta une série d'excursions à la vapeur au Québec et en Ontario avant son retrait du service d'excursion célébré à Belleville, Ontario, au cours de l'été.

It's May 1971 and CPR train 214 to Farnham has a consist of 800 series commuter coaches instead of the trio of Budd RDC's normally used on this service. Engineer 'Bud' Clohosi eyes photographer Clark as RS-10 8566, recently shorn of her front-mounted beaver crest, approaches Elmhurst Avenue at Montréal West on a beautiful spring afternoon.

Nous sommes en mai 1971 et le train no 214 du CPR vers Farnham est formé de voitures-coach pour banlieusards de la série 800 au lieu du trio d'automotrices BUDD RDC habituellement utilisé pour ce service. Le mécanicien « Bud » Clohosi regarde le photographe Clark alors que la RS-10 8566, récemment décorée à l'avant d'un écusson surmonté d'un castor, approche l'avenue Elmhurst, à Montréal-Ouest, par un bel après-midi de printemps.





Night time at Montreal West. In February 1969, CPR FPA-2 4096 has paused for station work with train 235 to Ottawa.

C'est le soir à la gare Montreal-West. En février 1969, la 4096, une FPA-2 du CPR, a fait un arrêt pour des travaux en gare avec le train no 235 vers Ottawa.

Back in October 1983, mechanical problems with VIA Rail Canada FP9 6541 necessitated placing CN RS-18 3125 on the head end of a Quebec to Montreal passenger train. Dave Clark found the unusual diesel consist passing the Beloeil station. Mike Leduc and Ken Wadden, this one's for you!

Il y a moins longtemps, en octobre 1983, des problèmes mécaniques sur le diesel FP9 6541 de VIA Rail Canada avaient nécessité l'accouplement de la RS-18 3125 du CN à la tête d'un train de voyageurs de Québec vers Montréal. Dave Clark découvrit ce convoi inhabituel au passage de la gare de Beloeil. Mike Leduc et Ken Wadden, celle-ci est pour vous!





During the so-called 'Delagrave Years' of the mid-sixties when the national carrier sought to improve the image and operation of passenger service at CN, much second hand passenger equipment found its way to Canada from the United States. These acquisitions included the ex Reading Railroad vintage Budd stainless steel Crusader trainset. This vintage equipment had launched in 1937 a steam powered streamlined service between Jersey City, New Jersey and Philadelphia, Pennsylvania. In January 1978, CN FPA-4 6776 has an ex-Crusader trainset eastbound at Cannon Junction for Quebec City.

Au milieu des années 1960, au cours de ce qui fut appelé « les années Delagrave » alors que le transporteur national cherchait à redorer l'image et l'exploitation de son service voyageurs, beaucoup de matériel roulant de seconde main fit son chemin des États-Unis vers le Canada. Ces acquisitions inclurent la rame de vieilles voitures BUDD en acier inoxydable ayant formé le train dénommé « Crusader » du Reading Railroad disparu. Cet équipement vétuste avait inauguré en 1937 un service de train caréné mu à la vapeur entre Jersey City, New Jersey, et Philadelphie, Pennsylvanie. En janvier 1978, la 6776, une FPA-4 du CN, tracte les voitures de l'ex-Crusader en direction est à Cannon Junction vers la ville de Québec.

Ever in search of the exotic, Dave found the first CN C-424, the 3200, as the motive power for train 74 at Cochrane, Ontario in July 1971. CN 3200 and train will provide connections to Montreal and Quebec City on a route that traverses a large part of the original National Transcontinental Railway.

Toujours à la recherche du hors de l'ordinaire, Dave trouva la 3200, le premier diesel de modèle C-424 du CN, à la tête du train no 74 à Cochrane, Ontario, en juillet 1971. La locomotive 3200 et son train va procurer des correspondances vers Montréal et la ville de Québec sur un trajet traversant une grande partie de celui du National Transcontinental Railway à ses origines.





The Dave Clark railway ramblings included miles of train riding to all sorts of destinations, even northern Quebec, Newfoundland and Labrador. Shot from the rear vestibule of the Quebec North Shore & Labrador (QNS&L) passenger service to Schefferville, Quebec in 1970, QNS&L GP9 169 is in the clear at an unknown location with a mixed freight consist.

Les errances ferroviaires de Dave Clark incluent des kilomètres de parcours en train vers toutes sortes de destinations, y comprises même le nord du Québec, le Labrador et Terre-Neuve. En 1970, photographiée de la plateforme arrière d'un train de voyageurs du Quebec North Shore & Labrador (QNS & L) en direction de Schefferville, Québec, la 169, une GP9 du QNS & L, est sur une voie d'évitement avec un convoi mixte en un endroit inconnu.

St. John's, Newfoundland, was Dave and Mary Clark's destination in 1969 to ride trains 102 and 101, from Port aux Basques to the provincial capital before the service was eliminated in 1969. The Clarks made a return visit to 'the Rock' in 1971 and found a trio of 800 series G8's on a branchline train led by the 802 (with 803 and 804 trailing) leaving St. John's.

En 1969, St. John's, Terre-Neuve, fut la destination pour Dave et Mary Clark pour y monter à bord des trains Nos 102 et 101 avant que ce service entre Port-aux-Basques et la capitale provinciale soit éliminé. Les Clarks revinrent au « Rocher » en 1971 et trouvèrent un trio de locomotives G8 de la série 800 sur un train de ligne secondaire quittant St. John's avec la 802 en tête suivie des 803 et 804.





BOOK REVIEWS

Stock up on summer reading with these new books available from the Exporail Boutique.



OS Don

Recollections of a CPR Telegrapher and Train-Order Operator

By John F Mellow

Reviewed by
Stanton J. Smaill

First of all, an explanation. 'OS' is a railway term that signals to a train dispatcher that a time report is imminent from a station operator that a train is

passing, arriving or departing. Upon receiving such a report, the train dispatcher enters it 'on sheet', the sheet being the large blueprint-size document for noting activity on a given portion of the railway under the management of a train dispatcher.

Positively serendipitous! Even though the subject matter deals with the life and times of a CPR train order operator in and around Toronto, John Mellow has written the story of a way of life and experiences that mirrors a lot of my own forty-five plus year career as an operator and train dispatcher with the Canadian Pacific Railway.

OS Don is a marvellous treatise on the life and times that played out in railway stations across Canada for decades, around the clock, 24/7. Until the 1980s, most railway lines in Canada continued to use the timetable and train-order method of train control. Despite the installation of thousands of miles of Centralised Traffic Control (CTC) dating back to the 1940s, the tried-and-true method of dispatching with train orders persisted. Most Canadian railway lines used an "open line - party line" style telephone system that dated to the first decades of the 20th century for communication between train dispatchers

and station operators all along the line. The telegraph was maintained as a backup communication system, and examples such as the former Halifax and Southwestern segment of the CNR in Nova Scotia, and CPR's Vancouver Island subsidiary Esquimalt and Nanaimo, still operated by telegraph in the 1970s.

Author John F. Mellow was within the last group of operator trainees hired by the CPR in the Toronto area that had to learn to operate the telegraph as late as his start of service in 1963. When I entered the operating department at CPR in 1970, the ability to operate the telegraph was no longer mandatory. However, the CPR Montreal Terminals still had functioning telegraph circuits and veteran operators like Guy Desy and Jean-Guy Belhumeur tried to teach the young Smaill how to practise the art of Samuel Morse. My unofficial training in this dying art came to an end in 1971 when all the telegraph circuits in the CPR Montreal Terminals were removed. If you want to see this art in operation, Exporail hosts telegraph demonstrations on selected Sundays at Barrington station and the Angus Pavilion, courtesy of the Morse Telegraph Club of Canada.

John Mellow's career with CPR began at the joint CNR / CPR station at Don, Ontario in the Toronto Terminals. OS Don takes us through the apprenticeship, journeyman status, and the long climb up the seniority ladder that was the life of a spare operator in the 1960s.

Chapter 3, "Working at a train order station" depicts the duties and routines of a day in the life of a train order operator. Mellow's authoritative, yet friendly, writing style shows the reader what it was like to work at a train-order office. John later went on to be a very capable train dispatcher, chief train dispatcher, and a transportation operating officer. I suspect that he would have been a good teacher to 'break in with' as a student operator or indeed as a trainee dispatcher.

OS Don credits its author, John Mellow, but so many other Canadian railway people also contributed their expertise to this wonderful book. Produced by legendary Canadian railway

'bookmaster' Kevin J. Holland with image scanning by the equally legendary late James A. 'Jim' Brown for the Bytown Railway Society has resulted in one of the best railway books of the century! In fact, it seems that I can feel the enthusiastic, guiding spirit of Jim Brown throughout the pages of OS Don. Railfans and railroaders alike (some of them holding dual qualifications as both) such as Al Brett, Frank Bunker, Al Paterson, Dick George, Al Hill, Raymond Kennedy, Brad Joliffe and John Welsh are but a few who come to mind. The wonderful early diesel era colour photography of John Freyseng is a great contribution to OS Don. The centrespread on pages 36 and 37 of CPR 910 climbing out of Toronto's Don Valley behind RS-10 8476 is particularly engaging.

Yet another engaging feature of OS Don is John's mention of "Foreign power on the CPR". In the 1960s, not long after the accelerated end of steam locomotive operation on the CPR, traffic surged mainly due to an unprecedented increase in grain shipments for overseas markets. To move these shipments required a lot of motive power. The CPR leased 129 diesel units from eleven various Canadian and American railways during this period including A-B-B-A sets of late 1940s-built Alco FA-1's and

FB-1's from the Union Pacific. This 'California Power' is featured in a number of great colour images in OS Don.

OS Don is full of surprises, great photos, great remembrances, and a great tribute to a railway lifestyle that is over forty-five years gone today. Thanks for the memories, John as I say 'OS BN', where it began for me over fifty years ago!

* "BN" were the telegraph call letters for the CPR's Montreal West station. - SJS

OS DON

Recollections of a CPR Telegrapher and Train-Order Operator

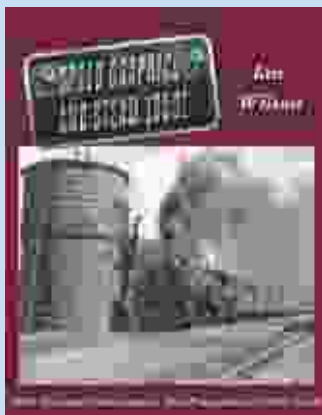
By John F Mellow

ISBN 978-0-921871-16-3

Published by the Bytown Railway Society - Ottawa, Ontario

128 Pages, over 160 black and white and colour photographs, maps, Steam Locomotive Assignments, Glossary of railway operating terms. , 8 1/2 X 11" vertical format, hard cover with dust jacket.

Price \$ 55.00 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail. Exporail inventory number PK 1149



Speed Graphics and Steam 1959

Herb Harwood tracks steam in New Brunswick and Nova Scotia

By Ian Wilson

Reviewed by Bill Linley

Award-winning author Ian Wilson has released the fifth and final volume in his series of books tracking legendary American photographers Don Wood, John Rehor, and

Herb Harwood. Beginning in 1957, this trio chased the diminishing number of Canadian steam locomotives, photographing them in black and white with their large format Speed Graphic cameras.

Herb Harwood, of Cleveland, and his new partner and driver, Boston-based Bill Wagner, ventured to the Maritimes in August 1959, departing from Herb's usual haunts in Southern Ontario.

Lacking John Rehor's detailed note taking, this volume relies on the knowledge of life-long Maritime steam fans and eye-witnesses Danny McCracken, Wendell Lemon and Dara Legere to enhance the background information on locations and

operations. The collaboration worked beautifully because this book is a 'tour de force' of CPR steam operations around McAdam, Saint John, and Chipman, New Brunswick and on the Maritime Railway of Joggins, Nova Scotia. One can only wish that they had pushed further into Nova Scotia to visit the all-steam Sydney and Louisburg. Regrettably, the upward spiral of costs associated with producing hard cover books indicates that this will be the last in Ian's series of 16 memorable books, the series that he launched in 1998. Don't miss reading Ian's compelling prose as we ride along with the photographers. This book is highly recommended for all lovers of steam, even if your circle of interest lies OUTSIDE THE MARITIMES.

SPEED GRAPHICS AND STEAM 1959

Herb Harwood tracks steam in New Brunswick and Nova Scotia

By Ian Wilson

ISBN 978-1-927050-15-6

Published by Ian Wilson Author, Orillia, Ontario

192 Pages, over 400 black and white photographs, 8 1/2 X 11" vertical format, hard cover with dust jacket.

Price \$ 74.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1176



Canadian National Power in Color Volume 4 – Switchers

By Stephen M Timko

Reviewed by Kenneth
Goslett

Author Steven M. Timko and Morning Sun Books have delivered their fourth volume devoted to Canadian National Railways' diesel locomotives, in this

case switchers.

The criterion for inclusion in the book is that the locomotives have end cabs. Essentially, if it looks like a switcher then it must be a switcher. This is not strictly true for Canadian National which had many switcher-like diesel units that were intended for road-switcher, rather than yard, service. In fact, CN rostered GMD-built SW1200RS units, CLC-constructed H12-44 units, and in-house built 'Sweeps' that were intended for branch-line, transfer, and light road duties. Author Timko recognizes this and includes them in the volume with explanations.

In common with other Morning Sun offerings, this volume is an 8 1/2 X 11", vertical-format, hardcover book with colour photos organized numerically by locomotive number.

Accordingly, it begins with CN's GE 44-tonner (numbers 1 to 6) and 70-tonner models (numbers 26 to 43), moves on to unique CLC-Westinghouse #77, before launching into images of the SW1200RS fleet that eventually amounted to 192 units in the 1200 and 1300 series. The coverage ends with the MLW S-13 units in the 8500, 8600 and 8700 series.

Multiple images illustrate the locomotives in many of their paint schemes, although not every variation is included. Photo reproduction is good. Most of the images are clear and sharp. Morning Sun's publisher likes to boost the red saturation in printed images so CN's red / orange locomotive colour is frequently rendered warmer than it was in reality. Modellers should be aware of this when they consult the book's images.

Overall, this book is a worthwhile effort made more valuable by the inclusion of roster data.

CANADIAN NATIONAL POWER IN COLOR Volume 4 – Switchers

By Stephen M Timko

ISBN 1-58248-781-2

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

128 Pages, over 300 colour photographs, 8 1/2 X 11" vertical format, hard cover with dust jacket.

Price \$ 69.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK1187



The Delaware & Hudson to New England and Canada Volume 1

By Richard Herbert and
George Povall

Reviewed by Kenneth
Goslett

The Delaware & Hudson (D&H) Railway always punched above its weight in terms of fan interest. The D&H billed itself as "The

Bridge Line to New England and Canada", connecting the anthracite coal fields of Pennsylvania to the forests of Quebec.

Accordingly, for much of its life, the D&H hauled coal north and newsprint south. It had big steam locomotives and colourful blue and gray diesels making it a fan favourite. That there should be another picture book devoted to the railway should come as no surprise.

This is a slim, 8 1/2 x 11", vertical, soft-cover volume of 82 pages with 126 colour photos. The images were taken by the late Richard Herbert or come from co-author George Povall's collection. The photos cover the years from 1968 to 1990. As such, there are no photos of D&H steam locomotives in service, although there are a handful of photos of Reading 4-8-4 2102 in excursion service in 1973 masquerading as 'D&H 302'. As expected in any photo collection of D&H diesels, the PA and Shark units figure prominently.

Photo reproduction is good with the images clear and properly exposed. Two photos stand out as unique. These are of the same train and show a D&H unit leading four Canadian National units on the way to Whitehall, New York. Initially, this was baffling as the reviewer had never seen nor heard of CN locomotives going south of Rouses Point on the D&H. The caption, which wrongly identified the CN power as three M-420 units when two were Bombardier HR-412 locomotives, offered no explanation for this unusual occurrence. However, a little research turned up the answer. On July 7, 1984, the northbound Amtrak Montrealer hit a washout on the Central Vermont just south of Essex Junction, Vermont with catastrophic results. The CN units on the D&H were a CV

detour move resulting from the Amtrak wreck. That makes the book's two photos of that event very significant.

This is a worthwhile volume that is priced at \$45 CDN + GST at the Exporail Boutique, and it offers good value. It costs less than half a tank of gas for one's car. The photos will interest any fan of 'The Bridge Line to New England and Canada'.

THE DELAWARE & HUDSON TO NEW ENGLAND AND CANADA Volume 1

By Richard Herbert and George Povall

ISBN 978-1-7349588-2-9

Published by the Garbely Publishing Company, Dingmans Ferry, Pennsylvania

82 Pages, 126 color photos, 8 1/2 X 11" vertical format, soft cover.

Price \$ 45.00 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1125



Streetcars and the Shifting Geographies of Toronto

A Visual Analysis of Change

By Brian Doucet and
Michael Doucet

Reviewed by Peter Murphy

Almost everyone knows and appreciates the fact that electric streetcars were (and are) one of the main driving forces leading to the growth

and expansion of almost all major cities in North America. From the late 1800s, streetcar lines were laid first, growth, expansion, and population followed.

Brian Doucet recently completed his PhD in Geography at Utrecht University in Holland and returned to Canada taking up a position as Canada Research Chair in the School of Planning at the University of Waterloo. Michael Doucet recently retired as Professor of Geography at Ryerson University in Toronto.

Both are streetcar enthusiasts and photographers, Michael began taking Toronto streetcar photos in the early 1970s, Brian in the late 1990s. For many years they took photos of the streetcars themselves, like so many other fans. Then, their focus changed to the larger picture of photographing the neighbourhoods through which the streetcars ran.

This well-researched book covers the changes to neighbourhoods over the last fifty years with a focus on the streetcar, from PCC to CLRV to Bombardier LRVs, as the common thread through the years. Older images are obviously film while the newer images are digital. Most photos reproduced were taken by the authors, but they have an

excellent supporting cast in the person of Ted Wickson, the late John F Bromley, and the late Robert D McMann, and others.

Toronto Star columnist Christopher Hume stated, "Streetcars in Toronto aren't just a means of getting around; they are part of the city's heritage, its self-image. In that most over-rated word, streetcars are iconic. No representation of Toronto is complete without one."

Some 259 excellent colour streetcar photos grace this book. Many are grouped in what is called repeat photography (rephotography) which involves re-photographing places at different moments in time, often years apart - sort of a then-and-now concept. The same scene, one with a PCC, the next with a CLRV, and the most recent with a Bombardier LRV. In some cases, the familiar red bricks give way to glass condo towers, in other cases nothing much changes except the PCC succumbs to the LRV.

Even if you are not a student of the changing geography of Toronto, this book is well worth its cover price just for the excellent streetcar and neighbourhood photography of Canada's metropolis taken over the last fifty years.

STREETCARS AND THE SHIFTING GEOGRAPHIES OF TORONTO

By Brian Doucet and Michael Doucet

ISBN 978-1-4875-0010-8

Published by the University of Toronto Press

298 Pages, 259 colour photographs, TTC map and urban growth maps, 8 1/2 X 11" vertical format, soft glossy cover, notes and index.

Price \$ 49.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1198



A Century of Moving Toronto – TTC 1921 - 2021

Reviewed by Peter Murphy

“Dedicated to the TTC employees, past and present, without whose commitment this story could not be told.” So reads the frontispiece in this 100th

anniversary publication published by the Toronto Transportation Commission (TTC). Seven authors, eighteen photographers, six contributors, and a book designer all teamed up to produce this 121-page tribute to the TTC and especially the employees of the TTC.

The first 11 pages are devoted to the Dedication and messages from the mayor through to the Toronto Archives who house the TTC’s historic archives, including their photographic collection. The balance of the 121 pages is almost evenly divided into 10 chapters, each decade forming a chapter from 1920 to 2010.

There are some 147 photographs in the book, more than half in colour, many full-page or larger, almost all have been selected to illustrate either the TTC at work, with bustling crowds boarding cars, street scenes, and so on, or of TTC employees at work performing duties from track welding through operations to manning the control centre.

Each chapter provides an overview of the TTC highlights for that decade. From vehicle improvements, social aspects affecting ridership, women gaining prominence within the TTC, employee diversity in a changing Toronto, etcetera. All aspects of TTC operations are covered from streetcars, busses (trolley and diesel), subway, adapted transit, ferries, vehicle maintenance, and so on.

This is not a technical book – there are no rosters, car diagrams or technical data – it is a 121-page, light, easy-reading history of the TTC from 1920 to 2010 very well illustrated and informative. It qualifies as a true coffee table book; the 11 ¼” square format is an odd size for a bookshelf, but it sure does get attention on your coffee table. Anyone interested who is in TTC history, or for that matter Toronto history, will find this book a worthy purchase.

A CENTURY OF MOVING TORONTO TTC 1921 - 2021

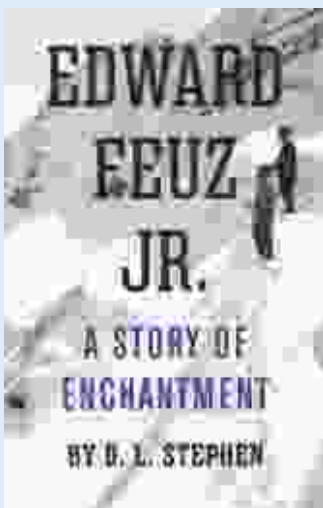
ISBN 978-0-9694862-6-8

Published by the Toronto Transportation Commission

122 Pages, 150 colour and black and white photographs, maps, 11 1/4” square, vertical format, hard cover with dust jacket.

Price \$ 49.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1131



Edward Feuz Jr. A Story of Enchantment

By D L Stephen

Reviewed by Peter Murphy

The tentacles of the Canadian Pacific Railway (CPR) that go back to its incorporation were anchored in its railway, but numerous other related activities soon became part of the mix. We are very familiar with its involvement in hotels, rail-side restaurants, ships, telegraph, road transport,

mining, etcetera. This book deals with another obscure and little-known activity of the railway, that of Rocky Mountain field guiding.

Beginning in 1899, the CPR employed Swiss climbing guides in order to keep paying tourists safe and to promote the company's steamships, passenger trains and the luxurious hotels which served them. They also added another dimension to the CPR's offering, that of guided hiking in the majestic Canadian Rockies for adventurous travellers.

It was in the Canadian wilderness that Edouard Feuz senior, born in 1859 and previously the head mountain guide at Interlaken, Switzerland found himself in 1899 the first “properly accredited” Swiss guide who was enticed to Canada by the CPR.

Feuz soon hired other guides – none of whom spoke English – so the CPR hired Charles Clarke, an Englishman who spoke English, French, and German to accompany the guides and mountaineering tourists. The guides worked through summer and fall returning to Switzerland for winter.

This was an era that provided only the most basic climbing equipment – a pick-axe, some rope, and a walking stick – no bear spray, no weather forecasting, only the incredible beauty and solitude that the Canadian Rockies can offer. One entry in the Glacier House Scrapbook in 1899, proclaimed, “My wife

and I have travelled for nearly 40 years all over the world and both agree that the scenery at Glacier House is the finest we have seen in Europe, Asia, Africa or America."

While not a true 'railway book', this fascinating well written volume pays tribute to not only Edward Feuz, but to all the Swiss climbing guides who were employed by the CPR. The book is illustrated with a centre signature of 46 period black and white photographs of Mr. Feuz and his associate guides at work and relaxing back at the camp after an adventurous day in the Canadian Rockies.

This book provides a fascinating account of these qualified guides and the guests they accompanied in the forbidding yet beautiful landscape that was the Canadian Rockies more than a century ago.

EDWARD FEUZ JR.

A Story of Enchantment

ISBN 9781771605090

Published by Rocky Mountain Books Limited

318 Pages, 46 black and white photographs (mostly of people) in a centre signature section, 5 1/2 X 8 1/2" vertical format, soft cover, bibliography and index.

Price \$ 28.00 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1211



Canadian Prewar Toy Trains

The Marketplace 1912 - 1939

By Frank L Schmidt and Charles Reif

Reviewed by Stan Smaill

Co-Editor Murphy recently tasked me with an assignment. Read this book then do a book review on it for Canadian Rail. I did, and

it was indeed an enjoyable assignment and an enjoyable read!

For over sixty years, I have been a collector of toy trains, mainly from the postwar era of American made toy trains (1945 to 1969), but I do have a fair sampling of prewar trains (before 1945), as well as some trains from Lionel's Standard Gauge Era. I eagerly sought out toy trains from both eras that were decorated with Canadian road names. These are few in number when compared to those decorated with American road names, until the so-called "modern era" of toy train collecting (1970 to the present).

Or, at least, that is what I thought.

Canadian Prewar Toy Trains presents examples of toy trains from such storied manufacturers as American Flyer, Bing, Ives, Hafner, and Marx. The number of items is amazing!

The authors include the famous CPR Jubilee locomotives first introduced in the 1930's by Marx, sold until 1941, and reissued when production of toy trains resumed after World War Two until the 1950s. The CPR actually paid for the tooling and setup

work to produce these trains, with the proviso that any reference to these trains would spell out the Canadian Pacific name whether in print advertising or on the box for the product. Today, these trains are eagerly sought by collectors. In top condition and with their original set-boxes, they command a premium price.

The era depicted in this book was a time when the lithographer's art was in its prime. The lithography that reproduces the heraldry and decoration on these model trains is remarkable. In good condition, (that is, no scratches, dents, or colour shifts), these trains are a joy to observe and to collect.

Canadian Prewar Toy Trains is a great first effort. Many well reproduced colour photos grace the book along with charts and listings of the toy trains in question. The attempt to place the toy trains of this era in the historical context of Canadian railroading can be debatable, but it sometimes works.

Our esteemed colleague and locomotive historian, Don McQueen, needs this book. Like me, he is an avowed collector, especially of Marx toy trains!

CANADIAN PREWAR TOY TRAINS

The Marketplace 1912 - 1939

By Frank L Schmidt and Charles Reif

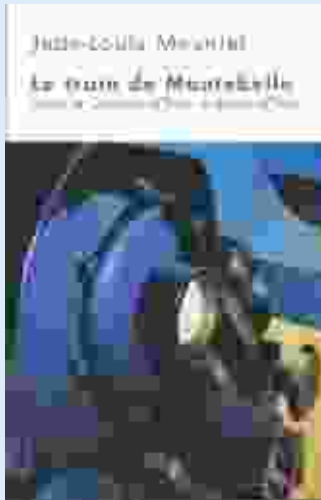
ISBN 978-1-77136-938-1

Self published

153 Pages, over 100 mostly colour photographs, 8 X 10" vertical format, soft cover, perfect bound.

Prix 10.00 \$ + TPS à la boutique d'Exporail; ou + TPS + frais d'envoi postal

Numéro d'inventaire Exporail PK1222



Le train de Montebello

Dans le Canada d'hier à aujourd'hui

Par Jean-Louis Meunier

Compte rendu par Mylène Bélanger

Le train de Montebello dans le Canada d'hier à aujourd'hui a été rédigé par un membre de la Société historique Louis-Joseph Papineau. Établi à Montebello lors de sa retraite, il a vite fait de

s'imprégner des lieux et de s'intéresser à son importante histoire.

Ce livre remonte jusqu'aux origines mêmes du chemin de fer au Canada, incluant son inauguration officielle et son important rôle lors des Rébellions de 1837. De manière plus spécifique, ce livre traite également de l'apport du chemin de fer au développement de Montebello, en passant notamment

par divers sujets tels que le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (QMO&OR), le Canadien Pacifique, le chemin de fer Intercolonial, la Thurso and Nation Valley Railway Company et le train de Wakefield. On y rencontrera également des personnages importants comme le curé Labelle et Sir Hugh Allen. Quelques cartes et photographes d'époques parsèment le livre.

Grâce à son traitement de l'histoire ferroviaire canadienne générale, même les néophytes pourront comprendre et apprécier ce livre. Quant aux plus expérimentés, il leur sera agréable de découvrir davantage l'histoire de Montebello, cette belle municipalité de la région de l'Outaouais.

LE TRAIN DE MONTEBELLO dans le Canada d'hier à aujourd'hui

Par Jean-Louis Meunier

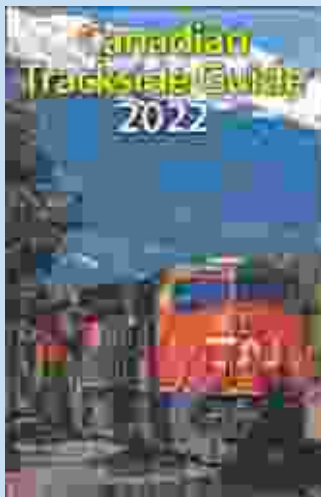
ISBN 2-9804807-2-X

Publié par la Société historique Louis-Joseph Papineau inc., 2003

136 pages, 5,5 x 8,5" format vertical, couverture souple

Prix 10.00 \$ + TPS à la boutique d'Exporail; ou + TPS + frais d'envoi postal

Numéro d'inventaire Exporail PK1222



Canadian Trackside Guide 2022

By The Bytown Railway Society

- Radio frequencies
- Passenger train schedules
- Freight train numbers
- Railway reporting marks
- Detailed divisional maps and subdivision listings for all Canadian railways and their U.S. components, including station names, mileposts, detectors, siding lengths, locations of crossovers, wyes and more
- Maps of major cities detailing rail lines

CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2022

Edited by Earl Roberts & David Stremes

By The Bytown Railway Society

ISSN 0829-3023

40 Th. edition, 768 Pages, loads of information the 'bible' of Canadian Railways, 5 1/2 X 8 1/2" vertical format, soft cover, perfect bound.

Price \$ 31.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1215

The only comprehensive guide to Canadian Railways covers the following:

- Locomotives of CN, CPR, VIA, plus Regionals and Industrials
- Preserved equipment
- Passenger cars
- Urban rail transit
- Caboose
- Non-revenue equipment



The Street Side Guide 2022

To Urban Transit Fleets in Canada

By The Canadian Urban Transit Association

This guide is the definitive reference source for current vehicle fleet information for Canada's local and regional bus and rail transit systems, including all vehicle types in operation.

Fleet information covers bus, trolley coach, light rail, heavy rail, and commuter rail.

THE STREET SIDE GUIDE TO URBAN TRANSIT FLEETS IN CANADA

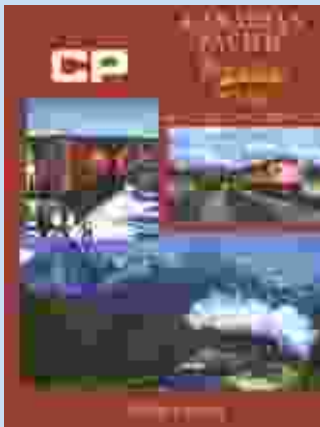
By the Canadian Urban Transit Association

ISSN 978-0-9698053-2-8

206 pages, 30 pages of colour photographs, summary of Canadian transit operators, rosters of equipment, vehicle manufacturing information, preserved transit equipment in Canada.

Price \$ 34.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 422



Canadian Pacific Trackside 1977 - 2012

By Conductor John Cowan

Follow the career and adventures of John Cowan a CPR conductor who worked out of Montreal for a short time but his career was spent mostly in British Columbia and the west. Over one

hundred colour photos, mostly taken by John fill the 128 pages, seems he always took his camera to work!

Canadian Pacific Trackside 1977 - 2012

By Conductor John Cowan

ISBN 1-58248-785-5

128 Pages, 252 colour photographs from coast to coast, 8 1/2 X 11" vertical format hard cover with dust jacket.

Published by Morning Sun Books Inc., Avon-By-The-Sea, New Jersey

Price \$ 84.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1212



Canadian Pacific Railway on the Revelstoke Division

Volume Five

By Douglas R Mayer

Like other volumes in this series, Mayer

searched extensively for interesting images which uniquely capture this region's railway stories. Volume 5 includes photographs from sources as diverse as: the City of Vancouver Archives, Revelstoke Museum and Archives, CRHA / Exporail, RJ Haney Heritage Village and Museum, the Whyte Museum of the Canadian Rockies, the Centre for Railroad Photography and Art, and, of course, the Revelstoke Railway Museum.

Topics in Volume 5 include: Ottertail Creek bridge, the 1940s-era Neal inspection train, the Royal Train of 1939, Glacier Creek bridge, Field Yard, Twin Butte Creek, the Revelstoke shops, and 5400-class steam locomotives, to name a few.

CANADIAN PACIFIC RAILWAY ON THE REVELSTOKE DIVISION

Volume Five

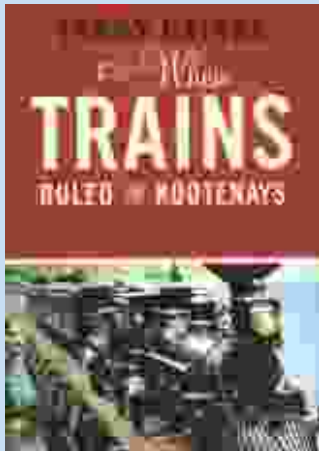
By Douglas R Mayer

Published by the Revelstoke Heritage Railway Society

32 Pages, 40 photographs colour and black and white, 8 1/2 X 11" landscape format, soft cover, stapled.

Price \$ 25.00 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

Exporail inventory number PK 1159



When Trains Ruled the Kootenays

A Short History of Railways in Southern British Columbia

By Terry Gainer

Reviewed by Stan Smail

Terry Gainer has done it again! Following the success of his first book, *When Trains Ruled the Rockies*, Gainer has masterfully retold the story of railways in the Kootenay region of British

Columbia (BC). I must admit that I was somewhat apprehensive when I learned that the second saga of Gainer's rail tales was about railways in southern British Columbia. What I did not realize is that through his experiences in the hotel and tourist industries, Terry Gainer became enamored with the history of Kootenay railways in the mid-1990s when he was a managing director of Dewdney Coach Lines, a charter tour operation which operated all through the region.

When Trains Ruled the Kootenays resonates with me because I worked all over the CPR Kootenay Division for many years beginning in the sixties. Part of my reasoning to work this position was to 'do' the territory, which in my time was still powered with Fairbanks-Morse diesel locomotives. These diesels were assigned for maintenance at the diesel shop in Nelson, BC; this shop was purpose-built in the 1950s to maintain and repair Fairbanks-Morse motive power.

As the legendary BC social historian Tom Lymbery of Gray Creek, BC alludes in the foreword to *When Trains Ruled the Kootenays*, many books have been written about southern BC railroading, but they usually deal with rail operations, construction and equipment. Gainer's approach to telling the story of the region's railways is focused on people. Railway people of all stature. Scoundrels, the ambitious, the

visionaries, the successful, and the persecuted. Gainer's treatment of the internment of the Japanese during the Second World War is particularly moving. It should be required reading for anyone trying to understand the truth and reconciliation owed to many societies in Canada's troubled past.

Other people who make *When Trains Ruled the Kootenays* a great book are the many researchers that Gainer consulted. They give the book a richness that would be lacking had they not been involved. Exporail's own Chantal Guerin gets kudos for her contributions to the book. It's nice to see proof that work on the CRHA Archives at Exporail provided valuable support to projects like *When Trains Ruled the Kootenays*. Merci to archivist Mylène Belanger and her team!

A marvellous forty-four page photo section in the middle of the book consists of archival photographs, many never before published, plus maps and timetables. A favorite of mine shows the so-called 'Mountain Station' of the Great Northern Railway, high above the city of Nelson, BC.

On page 107 is a quote from Edward, Prince of Wales who visited western Canada and the southern BC region in 1919. It says in part, "...there would have been no Dominion of Canada today but for them [the railways]...".

Amen to that, Edward. It recalls a similar comment from CRHA past president Steve Cheasley who says, "Other countries built railways. Railways built Canada."

Amen to that, too.

WHEN TRAINS RULED THE KOOTENAYS

By Terry Gainer

ISBN 9781771604017

Published by RMB - Rocky Mountain Books Ltd.

151 Pages text, 31 pages photographs and maps, on glossy paper, size 5X7" vertical format, soft cover.

Price \$ 25.00 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail. Exporail inventory number PK1149



Observation Car Color Portfolio

Volume 2 CG-FEC

By Robert J Yanosey

Ninety eight pages of observation cars, most of them American from all sorts of roads but a few pages devoted to Canadian subjects.

OBSERVATION CAR COLOR PORTFOLIO Volume 2 CG-FEC

By Robert J Yanosey

ISBN 1-58248-777-4

Published by Morning Sun Books

98 Pages, 159 colour photographs mostly American, 36 photos of CN and CP included in the total photo count, 8 X 10" horizontal format, soft cover, perfect bound.

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

Exporail inventory number PK1132

Just Released ! / Tout juste publié!



People Moving People

The History of VIA Rail Canada

By Kevin J Holland

This new large-format book chronicles VIA Rail Canada's 'history, operations and equipment over more than four decades since the company's creation in the mid-1970s. Engaging text examines VIA's evolution from Canadian National subsidiary to Crown corporation responsible for the nation's intercity passenger-train network, while more than 500 colour photographs showcase VIA's trains and people against the backdrop of Canada's vast and varied geography.

Produced with the cooperation of VIA Rail Canada, People Moving People offers an unprecedented look at a company that has defied the odds to survive and thrive as Canadians embrace this greener mode of travel.

PEOPLE MOVING PEOPLE

The History of VIA Rail Canada

By Kevin J Holland

Published by Rapido Trains

ISBN 978-0-9783611-3-6

288 Pages, 8 chapters, 500 + colour photographs, 12" X 9.6" horizontal format,

hardcover with dust jacket, maps, endnotes, bibliography, index,

Price \$ 79.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail.

How to order:

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

By phone: Call 450-638-1522 local 221. Nicole Gilbert will take your order and credit card information.

By internet: e-Mail your order to info@exporail.org. On receiving an answer stating its total cost, either mail a copy of it and your cheque to the address given above or phone Nicole Gilbert at the number given above if you want to use your credit card.

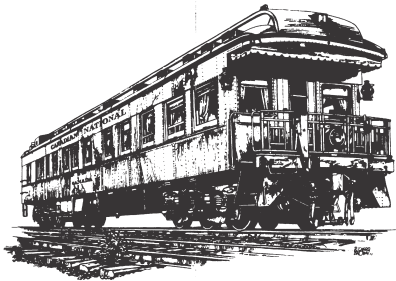
Do not e-mail credit card information to Exporail.

Comment commander :

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

Par téléphone : téléphonez au numéro 450-638-1522 poste 221. Nicole Gilbert prendra en note votre commande et les données sur votre carte de crédit.

Par internet : envoyez un courriel décrivant votre commande à info@exporail.org. Sur réception de la réponse donnant le coût total de votre commande, postez une copie de celle-ci et votre chèque à l'adresse donnée ci-haut ou téléphonez à Nicole Gilbert au numéro donné ci-haut si vous désirez utiliser votre carte de crédit. **N'envoyez pas** les données de votre carte de crédit par courriel à Exporail.



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

Ottawa's 696 volunteers win the Mayor's Builders Award



Ottawa mayor Jim Watson on the left, Rhéaume Laplante (volunteer shop coordinator) centre and Jean Cloutier (Alta Vista ward councillor) on the right. City of Ottawa photo

Jim Watson, le maire d'Ottawa, à gauche, Rhéaume Laplante, coordonnateur des bénévoles de l'atelier, au centre et Jean Cloutier, conseiller du quartier Alta-Vista, à droite. Photo de la ville d'Ottawa



At the City of Ottawa's Council meeting of April 27, 2022 the Mayor's Builders Award was awarded to the volunteers and sponsors of the 696 Streetcar Project to recognize their great work done on the project.

A group of volunteers began restoring the car in 2000. Rhéaume Laplante, project coordinator says it is about 80 to 85 per cent complete, with about 125,000 work hours put in already. He estimates it will take another three to five years to complete the project. Eighty-five to 90 per cent of the parts has been fabricated; everything is new on it. From body panelling, to each piece of wood fashioned and shaped to match the original. Restoration took a pause at the start of COVID-19, hopefully the volunteers will soon be able to return to the OC Transpo garage, where the streetcar is stored and get back to work.

The city has an electric rail vehicle past, including streetcar 696 which ran from 1917 to 1959. "The car was built in Ottawa by Ottawa Car Manufacturing," says Laplante, who has been working since 2003 to help restore it. The streetcar carried passengers to work and play, to recreation at Britannia Park in the era when the automobile was not king. It is part of the city's history. For more information, visit the OC Transpo website. (CTV)

Waterloo Central Railway (WCR) introduces newly painted CN GMD-1 to regular service



There is no better or fitting way for a retired former CN GMD-1 to spend the next chapter of its life than on a former CN line. Here Waterloo Central Railway (WCR) 1012, former CN 1437, nee-CN 1012, is viewed during its inaugural run after repainting and renumbering on a promotional excursion in Elmira, Ontario on the Waterloo Spur on March 5, 2022. Jason Noe

Il n'y a pas de meilleure ni de plus convenable manière pour un ancien GMD-1 du CNR que d'écouler le chapitre suivant de sa vie utile sur des voies du CN. On voit ici le 1012 du Waterloo Central Railway (WCR) ex-1437 du CN et originellement numéroté 1012 à la tête d'un train d'excursion de promotion à Elmira, Ontario, le 5 mars 2022; ce parcours effectué sur l'embranchement Waterloo était son premier suivant sa repeinture et sa renumérotation. Jason Noe

On Saturday, March 5, 2022 the Waterloo Central Railway (WCR) officially debuted their newly cosmetically restored GMD-1 locomotive 1012. The unit was just released from WCR's St. Jacobs shop facility following a lengthy repainting into the former green and gold colors of Canadian National Railway, as well as being re-numbered back to its original as-built number from CN 1437. That morning, GMD-1 1012 and two coaches departed St. Jacobs for Elmira on a family trip for social media influencers that was sponsored by the WCR, The Township of Woolwich Economic Development and Tourism as well as the regional tourism entity Explore Waterloo.

On March 10, 2021, CN had retired the majority of their 1,200 horsepower light road switchers still on the roster, including 1437 after an amazing six decades of active service. While the unit was out of service and stored at CN's MacMillan yard in Toronto, WCR's general manager Peter McGough inquired about acquiring one for the tourist train operation. On April 23, it was officially announced that CN had donated retired GMD-1 1437 to WCR.

"We are incredibly grateful to CN for this wonderful donation of GMD-1 1437 to our shortline heritage railway and cannot thank them enough," said McGough at the time.

Over the span of its life, CN had rebuilt the unit and it lost its original A-1-A trucks during the process. Since 1437's arrival last spring WCR's volunteers had spent many hours restoring the unit to their vision, complete with a new paint job, custom decals and crests including new number-board glass.

Thanks to all our volunteers who made this possible. (Jason Noe)

New dining car for the Royal Canadian Pacific



Formerly part of the NRHS BC Chapter collection, ex-VIA/CN dining car 1347 brings up the rear of CP manifest Train 400 on June 17, 2020, passing Mile 100.3 of the Cascade Subdivision at Albion, BC en route to Calgary, where it will be converted for use in CP's business car fleet. Ian Smith

Ayant faite partie autrefois de la collection du chapitre de la Colombie-Britannique de la NRHS, la voiture-restaurant 1347 ex-VIA/CN est en queue du train no 400 à l'indicateur du CP, le 17 juin 2020 : elle passe la borne milliaire 100.3 de la subdivision Cascades à Albion, C.-B., en route vers Calgary où elle va être modifiée pour servir dans le parc de voitures d'affaires du CP. Ian Smith

A newly refurbished dining car, named Glacier and carrying CPR number 89, made its first appearance on the Pacific coast in a 12-car CP executive train that departed Calgary on August 30, 2021, and arrived the following evening at Port Coquitlam.

The refurbished car sports a very elegant interior featuring dark wood and a single long dining table positioned longitudinally. (The Sandhouse, CRHA Pacific Coast Division)



The newest addition to the CPR passenger car fleet is seen here in CP's Port Coquitlam Yard on its first trip to the Vancouver area in September 4, 2021, after completing a trip from Calgary for CP executives. Andy Cassidy

Le plus récent ajout au parc de voitures pour voyageurs du CP est vu ici à la cour Port Coquitlam lors de son premier périple dans la région de Vancouver, le 4 septembre 2021, après avoir complété un parcours à partir de Calgary pour un groupe de dirigeants de la compagnie. Andy Cassidy

Spirit of Kamloops ex CNR 2141 sidelined



The 8702 is a tail-end DPU on an empty coal train in Kamloops, the Kamloops Heritage Railway shop is on the left. Trains like this are occupying the normal route of the 2141. Russ Grycan

Le 8702 est une unité de traction distribuée (UTD) placée en queue d'un train de wagons pour charbon vides à Kamloops; les ateliers du Kamloops Heritage Railway sont à la gauche. Des trains comme celui-ci circulent maintenant là où la 2141 du CNR roulait auparavant. Russ Grycan



Russ Grycan

“We’re going from a rolling, operating train to a static display focusing on delivering rail history to the residents and visitors of Kamloops and area,” Kamloops Heritage Railway Society president Norman Glass said.

Lack of track availability caused by an increased number of CN coal trains using the line through downtown Kamloops has forced the group operating the heritage steam train to shift gears, with support from the city.

The 2141 has a 60-year history in Kamloops. Originally made in Kingston, Ontario, it hauled freight in the Prairies until 1948. It was also used on Vancouver Island until it was decommissioned and sat in a yard in Victoria before then-Kamloops mayor Jack Fitzwater convinced the city to buy it in 1961.

Between 1992 and 2002, between 80,000 and 100,000 hours were spent by machinists, welders and other volunteers refurbishing the locomotive to get it running again.

The 2141 ran tours from the old CN station in downtown Kamloops between 2002 and 2019. The seasonal theatrical and historical rides along the rails drew families and tourists as the sound of the steam whistle instantly transported one back in time.

The 2141 last hit the tracks for Christmas 2019, before the COVID-19 pandemic, and hasn’t run since. (Kamloops This Week)

The Cranbrook History Centre to de-accession surplus rail equipment

Like so many railway museums, the Cranbrook History Centre (CHC), formerly the Canadian Museum of Rail Travel, have authorized the de-accessioning of certain pieces of rail equipment deemed surplus to the museum’s core collection. This includes a four-car set of smooth side Chinook passenger cars formerly used on Canadian Pacific’s Edmonton - Calgary run. They were also used on the Montreal - Quebec City and Detroit - Toronto runs. A set of smooth side cars was in the consist when the Canadian steam speed record of 112.5 MPH was set in September,

1936 (See Canadian Rail No. 594, January - February 2020).

The cars in question are: 3612 (ex-CP 404936; 3051 (ex-CP 411691; 2104; and 1700. The cars will be made available, preferably as a set, to other museums, railway preservation societies, or private collectors, and the proceeds used to preserve and enhance the museum’s collections. The museum deemed that the equipment offered (nine pieces in total) was ‘beyond the museum’s capacity to restore’ and were therefore at risk. (CP Tracks)



Jubilee 3003 and smooth side passenger cars similar to the ones being made available by the Cranbrook History Centre. The train is bound for Quebec from Montreal’s Place Viger Station in the late 1930s. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Limited NS-3026

La Jubilee 3003 et des voitures pour voyageurs carénées semblables à celles couramment mises en disponibilité par le Cranbrook History Center. Ce convoi est à destination de Québec à partir de la gare Place Viger de Montréal vers la fin des années 1930. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds CPR NS-3026

Newly restored British Columbia Electric Railway 153 now on public display



BCER 153 was built by John Stephenson Co. in 1908 and was powered by four GE 67 motors. These cars were often referred to as the ‘small Brill type’ and operated as two man cars. The photo was taken on Lonsdale Ave. at 16th Ave siding in North Vancouver in 1946. Wallace Young collection.

Le 153 du BCER fut construit par John Stephenson en 1908 et était mû par quatre moteurs GE 67. Ces tramways étaient souvent désignés comme du type « petit Brill » et étaient opérés par deux employés. La photo a été prise sur l’avenue Lonsdale, à l’aiguillage de l’embranchement de la 16e Avenue, à North Vancouver en 1946. Collection de Wallace Young



John Picur



Former BC Electric Railway streetcar No. 153 is a display at the new Museum of North Vancouver, which opened on December 4, 2021.

This follows a multi-year restoration by the West Coast Railway Association, which won a contract in 2018 to carry out the work. Part way through the project, the immaculate carbody was displayed on a trailer in North Vancouver's Canada Day parade in 2019,

and then delivered to the museum site at 115 West Esplanade Street in North Vancouver. This enabled its installation while the new facility was still under construction.

Built to a 1908 Brill design, the two-truck tram operated in North Vancouver until 1946, when it was withdrawn and its trucks, motors and other gear removed and sold for scrap. The carbody was sold and over 34 years served variously as a bunkhouse, restaurant and chicken

coop at various locations in the Lower Mainland.

It had been discovered in 1982 by transit enthusiast Brian Kelly, together with a friend who had spotted an unidentified streetcar on a farm near Ryder Lake in Chilliwack. This led to the car being purchased by the City of North Vancouver in 1986 and stored under the bleachers at the Mahon Park stadium.

The WCRA's restoration work included mounting the car on a pair of 1930s Brill trucks acquired from Belgium in the mid-1990s. Height limitations at the stadium site had made it impossible to install them there. Other work involved refurbishing and re-installing the seats, lighting, motorman's controls, trolley pole and bell.

For information on museum opening hours, visit monova.ca or phone 604-990-3700 (ext. 8016). (The Sandhouse, CRHA Pacific Coast Division)

1932 | 2022

CRHA
90
ACHF

Anniversary | Anniversaire

Version française : Lorence Toutant

Seventy two years ago, on October 1, 1950 the CRHA 'put it all on the line' and chartered CNR oil-electric 15837 for an excursion over CNR's Montfort Subdivision to Huberdeau, Quebec. This was the CRHA's first railway excursion, many more would follow. Here, Robert R Brown poses with his son Douglas Brown at Huberdeau, Robert was a founding member of the CRHA and signed his customary 'R R Brown' on the sign-up sheet reproduced on page 57 of the January - February issue of Canadian Rail No. 606. Robert R was a consummate railway researcher and historian, his legacy rests in the Fonds Brown in the CRHA / Exporail Archive Library. CHHA / Exporail Archives, Fonds Pharoah

Il y a soixante-douze ans, le 1er octobre 1950, l'ACHF « a joué gros jeu » et a nolisé l'automotrice diesel-électrique 15837 du Canadien National pour une excursion sur la subdivision Montfort du CNR jusqu'à Huberdeau, au Québec. Il s'agissait de la première excursion ferroviaire de l'ACHF et de nombreuses autres allaient suivre. Ici, Robert R. Brown pose avec son fils Douglas Brown à Huberdeau. Robert était un membre fondateur de l'ACHF et avait signé son habituel « R.R. Brown » sur la feuille d'inscription reproduite à la page 57 du numéro 606 (janvier-février 2022) de Rail canadien. Robert R. était un chercheur et un historien ferroviaire accompli; son héritage repose dans le Fonds Brown de la bibliothèque d'archives de l'ACHF / Exporail. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Pharoah

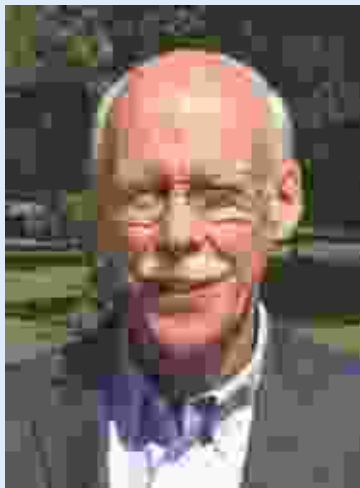
COMMUNICATIONS

President's Report

Rapport du Président

Long time volunteer Kenneth Derry Mosher passed away on December 25, 2020 at the age of 80. He was a man passionately interested in streetcars, who volunteered as a motorman driving our cars around the site. He lived near the museum and was a regular there, popular with staff, volunteers and visitors.

Near the end of last year, we received the news from his family that Ken had left a substantial bequest to the CRHA in his will. This was a surprise, but a very welcome one, and it coincided with our need for the expensive replacement of sections of our trolley wire which had become too worn for continued safe



Robbie Robinson

Kenneth Derry Mosher, bénévole de longue date à l'ACHF, est décédé le 25 décembre 2020, à l'âge de 80 ans. C'était un homme passionné par les tramways, qui s'était porté volontaire comme garde-moteur pour conduire les nôtres sur le site. Il vivait près du musée et y était un habitué, populaire auprès du personnel, des bénévoles et des visiteurs.

Vers la fin de l'année dernière, nous avons appris de sa famille que Ken avait fait un legs important à l'ACHF dans son testament. Ce fut une surprise et, en même temps une très bonne nouvelle, et cela a coïncidé avec notre besoin de remplacer, à grands frais, des sections du

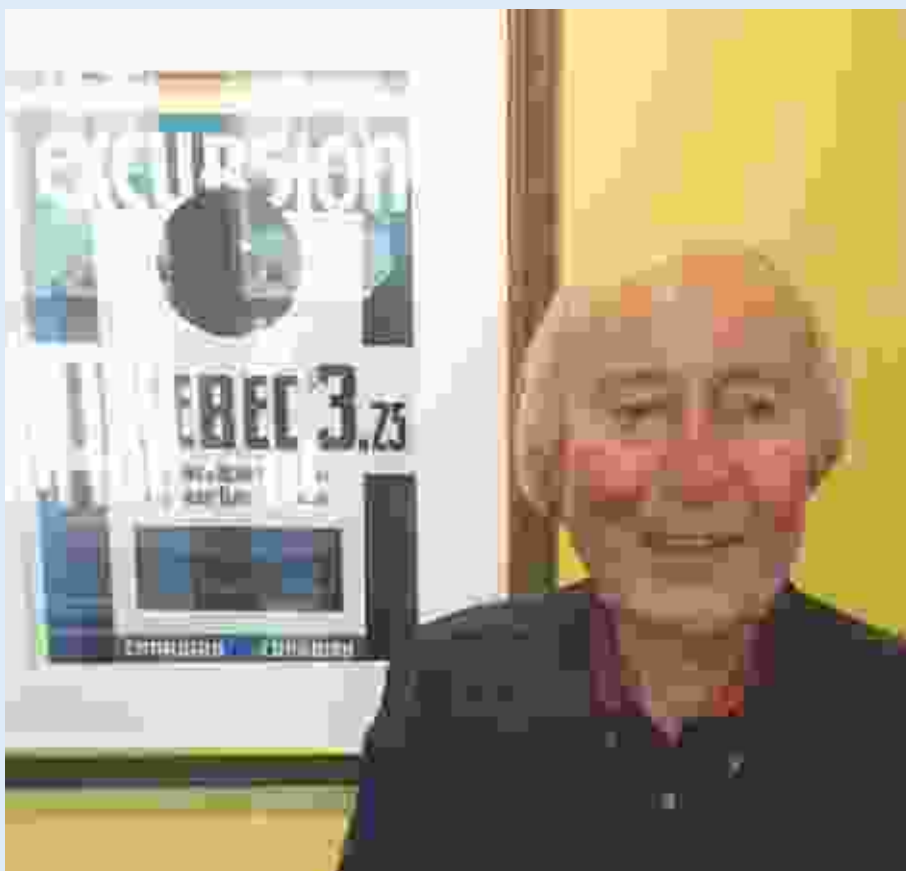
operation of our streetcar. It seemed natural to designate Ken's gift to the repair of the ride he had done so much to popularize. By the time you read this, the repair should be complete, the streetcars rolling again, and the visitors delighting in the experience. We will put up a plaque commemorating Ken's generous posthumous gift.



Ken D Mosher

câble servant à l'alimentation électrique des tramways roulant sur le site. Ces sections étaient devenues trop usées pour continuer à être utilisées de façon sécuritaire lors des opérations. Il semblait donc naturel d'investir le don de Ken à la réparation de ce qu'il avait tant contribué à populariser. Au moment où vous lirez ces lignes, les réparations seront déjà terminées, les tramways rouleront à nouveau et les visiteurs seront ravis de leur expérience. Une plaque commémorant le généreux don posthume de Ken sera érigée en sa mémoire.

Another long-time volunteer, Michel Lortie, also left us a donation in his will. In consultation with Anne-Marie, his widow, the decision was made to design and build an outdoor railway-themed playground for children using Michel's legacy gift. We'll put up a plaque to acknowledge this also.



Michel Lortie

Un autre bénévole de longue date, Michel Lortie, nous a également laissé un don dans son testament. En consultation avec Anne-Marie, sa veuve, la décision a été prise de concevoir et de construire une aire de jeux extérieure pour les enfants sur le thème du chemin de fer en utilisant le don de Michel. Une plaque sera également installée pour commémorer ce legs.

Another notable legacy bequest is that of Fred Angus - almost \$200,000 to the CRHA Foundation in 2008 to establish the John Loye Fund, the annual income from which goes to support streetcar operations at Exporail. Over the years this has paid out more than \$50,000 of income, and the principal is now up to over \$250,000, so it will go on giving in perpetuity.



Fred F Angus

Un autre legs notable est celui de Fred Angus - près de 200 000 \$ à la Fondation de l'ACHF, en 2008, pour créer le Fonds John Loye dont le revenu annuel sert à soutenir l'exploitation des tramways opérant sur le site d'Exporail. Au fil des années, ce fonds a généré plus de 50 000 \$ en intérêts et le capital est maintenant à plus de 250 000 \$, ce qui lui permettra de rapporter à perpétuité.

The four daughters of Charles M Hays, legendary president of the Grand Trunk who perished on the Titanic, gave a donation in honour of their father to build the Hays station at Exporail in 1970. They also established a fund to generate income for the station's maintenance, which is still contributing fifty years later.



Ceremony in 1971 turning the first sod for the construction of the Hays Station at Exporail. From left to right: Stephen C Cheasley (Vice President), Clara Scott (daughter of Clara Hays Scott), Louise Hays Grier, Wyatt Webb (partially hidden), Clara Hays Scott, Dr. R.V.V. Nicholls (President).

Les quatre filles de Charles M. Hays, président légendaire du Chemin de fer Grand Tronc qui a péri dans le naufrage du Titanic, ont fait un don en l'honneur de leur père pour construire la gare Hays à Exporail en 1970. Elles ont également créé un fonds pour générer un revenu servant à l'entretien de la gare, fonds qui contribue toujours en ce sens quelque cinquante ans plus tard.

Cérémonie en 1971 où le premier coup de pelle a été donné pour la construction de la gare Hays à Exporail. De gauche à droite : Stephen C. Cheasley (vice-président), Clara Scott (fille de Clara Hays Scott), Louise Hays Grier, Wyatt Webb (partiellement caché), Clara Hays Scott et Dr R.V.V. Nicholls (président).

Several current CRHA directors, while still alive and dedicating time and effort to the cause, have named the CRHA or the CRHA Foundation as beneficiaries in their wills also. This is a great way to leave a Canadian railway legacy, and bequests to charities like the CRHA qualify for favourable treatment of the estate, reducing taxes payable. I encourage you to consider leaving a legacy gift to support your lifelong interest in railways and railway preservation. If you wish, you may contact us to have a confidential discussion as to what such a gift could accomplish. Future generations will be grateful.

Plusieurs administrateurs actuels de l'ACHF, encore en vie et consacrant du temps et des efforts à la cause, ont également nommé l'ACHF, ou la Fondation de l'ACHF, comme bénéficiaires dans leur testament. C'est une excellente façon de laisser un héritage aux chemins de fer canadiens et les legs à des organismes de bienfaisance comme l'ACHF bénéficient d'un traitement favorable lors des règlements de succession, ce qui réduit les impôts à payer. Je vous encourage à envisager de faire un don en héritage pour soutenir votre intérêt pour les chemins de fer et leur préservation. Si vous le souhaitez, vous pouvez nous contacter pour avoir une discussion confidentielle sur ce qu'un tel don pourrait accomplir. Les générations futures vous en seront reconnaissantes.

Mail Received

It was quite a surprise for me to discover the new name of the CRHA magazine - *Canadian Rail Canadien*. Back when I was a volunteer translator for *Canadian Rail*, we were asked every year for suggestions to improve the look of the magazine. Each time, I proposed the name *Canadian Rail Canadien*. Each time my suggestion was ignored. It was not until several years after my retirement that the name was finally adopted. This is still good news and as they say: Better late than never! Long live *Canadian Rail*! Denis Vallières, former volunteer translator of *Canadian Rail*.

Courrier reçu

Ce fut pour moi toute une surprise de découvrir le nouveau nom du magazine de l'ACHF: *Canadian Rail Canadien*. Du temps où j'étais traducteur bénévole du *Canadian Rail*, on nous demandait chaque année des suggestions pour améliorer l'aspect du magazine. Chaque fois, je proposais le nom de *Canadian Rail Canadien*. Chaque fois on ignorait ma proposition. Ce n'est ainsi que plusieurs années après ma démission qu'on a enfin adopté ce nom. Cela demeure néanmoins une bonne nouvelle et comme on dit: Mieux vaut tard que jamais! Longue vie au *Canadian Rail Canadien*! Denis Vallières, ex-traducteur au *Canadian Rail*.

CRHA Archive News

The CRHA's Archive and Documentation Centre is pleased to welcome Marie-Hélène Trudel-Aubry, an intern from the École de bibliothéconomie et des sciences de l'information (EBSI) of the Université de Montréal. Her 25-day internship will allow her to familiarize herself with the profession of archivist, notably by processing an archival collection and setting up virtual photo albums for future distribution. Marie-Hélène will be with us until June 6, 2022.

Nouvelles des Archives ACHF

Le Centre d'archives et de documentation de l'ACHF a le plaisir d'accueillir une stagiaire de l'École de bibliothéconomie et des sciences de l'information (EBSI) de l'Université de Montréal, Marie-Hélène Trudel-Aubry. Son stage, d'une durée de 25 jours, lui permettra de se familiariser avec la profession d'archiviste, notamment en procédant au traitement d'un fonds d'archives et en mettant sur pied des albums photos virtuels pour diffusion prochaine. Marie-Hélène sera parmi nous jusqu'au 6 juin 2022.

Canadian Rail News

Nouvelles de Rail canadien

For many years now Mr. James Taylor has been producing professional quality maps for Canadian Rail in his capacity as volunteer cartographer. Like for all of us time is advancing and James will be retiring from his position with this issue. We want to sincerely thank him for his contribution which helped make Canadian Rail the quality magazine it is. There is much more to it than meets the eye, each map was a project in itself.

Having said this, we are looking for a volunteer who could pick up the torch and act as our cartographer. Location is not an issue, everything is done by computer and e mail. Computer literacy and a knowledge of autocad or a similar program is essential. On average we require about 6 to 8 maps a year, not an enormous workload.

If you are interested in helping us draw maps, please send an e mail to our administrative assistant Jacqueline Chiasson at administration@exporail.org. James Taylor has agreed to help our new volunteer get started and he is willing to pass on his method and sources.



Depuis plusieurs années déjà, M. James Taylor produit des cartes de qualité professionnelle pour Rail canadien en tant que cartographe bénévole. Comme pour nous tous, le temps passe et James prendra sa retraite avec ce numéro. Nous tenons à le remercier sincèrement pour sa contribution qui a permis de faire de Rail canadien le magazine de qualité qu'il est. Il y a là beaucoup plus que ce que l'on peut voir, chaque carte était un projet en soi.

Cela dit, nous sommes à la recherche d'une personne bénévole qui pourrait reprendre le flambeau et agir comme notre cartographe. L'emplacement n'est pas un problème, car tout se fait par ordinateur et par

courrier électronique. Il est essentiel de savoir se servir d'un ordinateur et de connaître « Autocad » ou un logiciel similaire. En moyenne, nous avons besoin d'environ 6 à 8 cartes par an, ce qui ne représente pas une charge de travail énorme.

Si vous souhaitez nous aider pour le traçage de cartes, veuillez envoyer un courriel à notre assistante administrative Jacqueline Chiasson à administration@exporail.org. James Taylor a accepté d'aider notre nouvelle personne bénévole à démarrer et il est prêt à transmettre sa méthode et ses sources..

BACK COVER TOP: Detail of a cast iron mounting assembly with the inscription R. C. & CO. LT. (Rhodes, Curry and Company Limited) Amherst N S on one of the journal assemblies on a 15 ton coal hopper car at the Nova Scotia Museum of Industry at Stellarton, Nova Scotia. Nova Scotia Archives

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Vue de près d'une pièce d'assemblage portant l'inscription R.C. & Co. (Rhodes, Curry and Company) au haut d'un palier d'essieu sur l'un des wagons de 15 tonnes pour charbon au Nova Scotia Museum of Industry à Stellarton, Nouvelle-Écosse. Archives de la Nouvelle-Écosse

BACK COVER BOTTOM: Diesel excursions did not escape Dave Clark's camera lens either. In May 1966, the CRHA operated its 'Apple Blossom Special' excursion between Montreal and Waterloo, Quebec. Part of this trip was over the rails of the former Montreal & Southern Counties electric interurban railway. The motive power for this train was CNR RSC-24 1800, one of four lightweight diesel units built by MLW for the CNR in 1959. En route to Waterloo, CNR 1800 pauses at Granby, Quebec displaying her 'CRHA Special' banner.

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Les excursions au diesel n'échappèrent pas non plus à la lentille de l'appareil photo de Dave Clark. En mai 1966, l'ACHF exploita son excursion « Apple Blossom Special » (littéralement Extra Éclosion des pommiers) entre Montréal et Waterloo, au Québec. Une partie du trajet fut parcourue sur les rails du chemin de fer électrifié Montréal & Southern Counties maintenant disparu. La force motrice de ce train fut la 1800, une RSC-24 du CNR, l'un des quatre diesels de poids léger construits par les MLW pour le CNR en 1959. Exhibant la bannière « CRHA Special », la 1800 fait un arrêt à Granby, en route vers Waterloo.

