

CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 613

MARCH – APRIL 2023 | MARS – AVRIL 2023

- Trolleys to the Coasters - Part 1
- Stan's Photo Gallery
- Courting the Southern Belle
- Re – Restoration of CPR 2816
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- En tramway vers les manèges - Partie 1
- Les photos de Stan
- À la recherche des faveurs de la « Belle du Sud »
- Nouvelle remise à neuf de la 2816 du CPR
- 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

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 67** Trolleys to the Coasters - Part 1 / *En tramway vers les manèges - Partie 1*, by / par J R Thomas Grumley
100 Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan*, by / par Stan J Smaill
113 Courting the Southern Belle / *À la recherche des faveurs de la « Belle du Sud »* by / par Garth Stevenson
117 CPR 2816 Re – Restoration / *Nouvelle remise à neuf de la 2816 du CPR*, by / par Adam Meeks
120 Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
123 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 / CARTOGRAPHE: David Scott

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

FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loiselle, Lorence Toutant, Luc Coté
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 2023 / Frais d'adhésion pour 2023:

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: It's circa 1916 and the London & Port Stanley interurban line has been extended from Port Stanley to Port Stanley Beach Terminal, Ontario. The terminal has been double tracked and park goers, dressed in their finery appear to be disembarking from the train. Ridership would go from 132,000 to almost 1 million per year between 1914 and 1919 because of the Port Stanley Amusement Park facilities. Elgin County Archives, Ken Verrell collection 2016-30

PAGE COUVERTURE : C'est autour de 1916 et la ligne interurbaine du London & Port Stanley a été rallongée de Port Stanley jusqu'à Port Stanley Beach Terminal, Ontario. Le terminus a été doté d'une voie double et les visiteurs du parc, portant leurs plus beaux vêtements, semblent descendre du train. La fréquentation de la ligne allait augmenter de cent-trente-deux mille à près d'un million de personnes entre 1914 et 1919 grâce à la présence du parc d'attractions. Archives du comté d'Elgin, collection de Ken Verrell 2016-30

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

Trolleys to the Coasters / *En tramway vers les manèges*

Part 1, Eastern Canada / *Partie 1, Est du Canada*

By / *Par J R Thomas Grumley*

French version / *Version française* : Jacques Loiselle

As a child what was more fun than going to an amusement park to spend a wonderful summer afternoon experiencing the different rides including the roller coaster. To complement this, for those of us who were lucky enough to do so, was travel to the amusement park by streetcar. This is the story of the many tramway companies that built, owned, managed or developed amusement parks, hotels or other type of facilities. This is not an exhaustive listing, surely we missed some, we invite our readers to contribute more - if they know of any.

For the most part, all the major cities in Canada had at least one amusement park in its jurisdiction and some had two at any one time. As the electric streetcar was introduced in most Canadian cities during the last decade of the 1800s, the early twentieth century saw most tramway companies exploring opportunities to increase streetcar traffic and revenues. Whether it be open observation cars for the tourist business as in Montreal, Quebec City, Calgary and Vancouver or other specialty cars to enhance the customer experience by the tramway company, the ultimate revenue generating opportunity was the amusement park or other type of entertainment facility.

Most amusement parks were built remote from the city core where land was cheap and lots of acreage was available, air was pure and treed walkways could be built to provide a respite for those who toiled in factories and offices and shared crowded living quarters in the days before air conditioning. Many tramway companies purchased land for their park, hotel or other attractions and owned and operated the facilities themselves. Park goers would use the streetcar as transportation since the automobile was a new and unaffordable phenomenon at the time.

This article will attempt to identify the major amusement parks and similar patron drawing attractions owned or operated by Canada's streetcar and interurban systems. We know we have missed some so additions are welcome.

Dominion Park - Montreal, Quebec

Dominion Park was located at 6500 rue Notre Dame East near Haig Ave. in the city's east end and occupied fifteen acres of land between rue Notre Dame on the north and the St. Lawrence River on the south. The Park opened on Saturday June 2, 1906. It was jointly owned by

Enfant, quoi de plus amusant que de se rendre dans un parc d'attractions pour y passer un merveilleux après-midi d'été à faire l'expérience des différents manèges, y compris les montagnes russes. Pour ceux d'entre nous qui avons le bonheur de pouvoir le faire, le trajet jusqu'au parc d'attractions se faisait en tramway. Voici l'histoire des nombreuses compagnies de tramway qui ont construit, possédé, géré ou développé des parcs d'attractions, des hôtels ou d'autres types d'installations. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive, nous en avons sûrement oubliées, et nous invitons nos lecteurs à nous en signaler d'autres s'ils en connaissent.

Pour la plupart, les grandes villes du Canada comptaient au moins un parc d'attractions sur leur territoire, et certaines en avaient même deux en même temps. Alors que le tramway électrique fait son apparition dans la plupart des villes canadiennes au cours de la dernière décennie du XIXe siècle, la plupart des compagnies de tramway explorent, au début du XXe siècle, les possibilités d'accroître le trafic et leurs revenus. Qu'il s'agisse de wagons d'observation ouverts pour les touristes, comme à Montréal, Québec, Calgary et Vancouver, ou d'autres tramways dédiés à améliorer l'expérience des clients, la meilleure possibilité de générer des revenus consistait en un parc d'attractions ou tout autre type de lieu de divertissement.

La plupart des parcs d'attractions furent construits à certaine distance des centres-villes, là où les terrains étaient bon marché et où l'on pouvait acquérir de grandes superficies, où l'air était pur et où l'on pouvait construire des allées bordées d'arbres pour offrir un peu de répit à ceux qui travaillaient dans des usines et des bureaux et partageaient des logements surpeuplés à l'époque où l'air conditionné n'existait pas encore. De nombreuses sociétés de tramway ont acheté des terrains pour leur parc, leur hôtel ou d'autres attractions et ont possédé et exploité elles-mêmes les installations. Les amateurs de ces parcs utilisaient le tramway comme moyen de transport, car l'automobile était un phénomène nouveau et inabordable à l'époque.

Cet article tente d'identifier les grands parcs d'amusement et autres installations de même nature reliés aux réseaux de tramways et d'interurbains du Canada ou exploités par eux. Nous savons que cette liste n'est pas complète, vos ajouts seront donc très appréciés.



This postcard is the only photo we found of Dominion Park with a streetcar in view at the extreme left. CRHA / ACHP Exporail Archives, Fonds Laurendeau

Cette carte postale reproduit la seule photographie connue du parc Dominion sur laquelle on peut apercevoir un tramway, à l'extrême gauche. Archives CRHA / ACHP Exporail, Fonds Laurendeau

American entrepreneurs Harry and Mabel Dorsey and the Montreal Street Railway Company as a means to enhance revenue opportunities for the company both from streetcar fares and amusement park revenues. The park was modeled on the Coney Island park in New York. The park cost \$350,000 to construct. Admission was 10 cents for adults and 5 cents for children. The rides and attractions were an extra cost. The first season saw one million visitors. You can imagine the demand for streetcar service as the only other common means of transport was horse and buggy or walking.

The park had a number of attractions including a Scenic Railway, Russian Mountain, Aladdin's Palace, Myth City building. There was a carousel on the right side of the park entrance and an aerial swing to the left. There was a 125 foot tower with 7,000 lights and a revolving searchlight located near a 225 foot by 100 foot artificial lake which acted as a receiving point for the various water rides. The most popular attraction was the elevated Scenic Railway located on the east side of the grounds which provided a panoramic view of the park.

Dominion Park operated from 1906 to 1937, the season was from May through September. There was an elevated roller coaster, over half a mile long, with a three minute run and a spectacular decent into a tunnel known as Dante's Inferno. It terminated at a high elevation point known as Russian Mountain which overlooked the river. The roller coaster was constructed by the L A Thompson Company. This company was founded by Lamarcus Adna

Parc Dominion - Montréal, Québec

Le Parc Dominion était situé au 6500, rue Notre-Dame Est, près de l'avenue Haig, dans l'est de la ville. Il occupait 60 700 m² de terrain entre la rue Notre-Dame, au nord, et le fleuve Saint-Laurent, au sud. Le parc a été inauguré le samedi 2 juin 1906. Il est la propriété conjointe des entrepreneurs américains Harry et Mabel Dorsey et de la Montreal Street Railway Company. Le but était d'augmenter les revenus de la compagnie, tant par les titres de transport en tramway que par les recettes du parc d'attractions. Le parc s'inspire de celui de Coney Island à New York. Sa construction a coûté 350 000 dollars. Le prix d'entrée était de 10 cents pour les adultes et de 5 cents pour les enfants. Les manèges et les

attractions coûtent un supplément. Lors de la première saison, un million de personnes se présentèrent. On peut imaginer la popularité du tramway, car le seul autre moyen de transport de cette époque était la voiture attelée ou la marche à pied.

Le parc comportait un certain nombre d'attractions, notamment un chemin de fer panoramique, des montagnes russes, le palais d'Aladin et le pavillon de Myth City. Un carrousel se trouvait à droite de l'entrée du parc ainsi qu'une balançoire aérienne à gauche. Une tour de 38,1 mètres ornée de 7 000 lumières et d'un projecteur rotatif était située près d'un lac artificiel de 68,6 m par 30,5 m, qui servait de point de départ pour les différents manèges aquatiques. L'attraction la plus populaire était le chemin de fer surélevé, situé à l'est du terrain, qui offrait une vue panoramique du parc.

Dominion Park fut exploité de 1906 à 1937, la saison allant de mai à septembre. Les montagnes russes d'une longueur de plus d'un demi-mille, dont le parcours durait trois minutes, incluant une descente spectaculaire dans un tunnel connu sous le nom de « Dante's Inferno » (L'Enfer de Dante), se terminait à un point surélevé, connu sous le nom de « Russian Mountain », lequel surplombait la rivière. Ces montagnes russes furent construites par la L. A. Thompson Company. Cette société fut fondée par Lamarcus Adna Thompson, né à Jersey, Ohio, le 8 mars 1848. Thompson a obtenu le brevet n° 310 966 pour son « Switchback Railway » (chemin de fer en zig-zag). Ses premières montagnes russes furent inaugurées à Coney



Aerial view of Dominion Park in 1929, Notre Dame Street East forms the northern border of the park. The streetcar loop is barely visible on the north side of Notre Dame Street above the roller coaster. Energy Mines and Resources Canada, Thomas Grumley Collection.

Vue aérienne du parc Dominion en 1929. La rue Notre-Dame est la limite nord du parc. La boucle de tramway est à peine visible sur le côté nord de la rue Notre-Dame, à la hauteur des montagnes russes. Énergie Mines et Ressources Canada, collection Thomas Grumley

Thompson who was born in Jersey, Ohio on March 8th, 1848. Thompson obtained patent no. 310,966 for his 'Switchback Railway.' His first roller coaster ride opened at Coney Island in 1884 and was an immediate success. A miniature railway operated along the boardwalk surrounding the park. Each and every pavilion at the park was painted white. All of them were illuminated at night, an novel innovation for this period of time.

Three streetcar routes operated to Dominion Park. Route 4 started from Victoria Square downtown. During the summer months the route was extended to Elmhurst at the west end of the city. Route 6 operated in summer service only, from the east side of Place D'Armes and along Notre Dame Street to Dominion Park. This route was discontinued circa 1933. Also Route 86X operated during the summer months from Viau Street to Dominion Park. This route was abolished circa 1937. Initially, the streetcar terminus was in front of the park. A streetcar loop was constructed on the north side of Notre Dame Street in the Fall of 1913.

Employees, in winter uniforms, pose alongside tram 1266 (Ottawa Car 1912-13) outside the Hochelaga car-barn, note the destination sign St. Catherine - Dominion Park. Daniel Laurendeau collection

Des employés, en uniforme d'hiver, posent à côté du tramway 1266 (construit par Ottawa Car, 1912-13) à l'extérieur de la remise Hochelaga. Notez le panneau de destination : St. Catherine - Dominion Park. Collection Daniel Laurendeau

Island en 1884 et connurent un succès immédiat. Un chemin de fer miniature longeait la promenade entourant le parc. Tous les pavillons du parc étaient peints en blanc. Ils étaient tous illuminés la nuit, une innovation pour l'époque.

Trois lignes de tramway desservaient le parc Dominion. La ligne 4 partait du square Victoria au centre-ville. Pendant les mois d'été, elle était prolongée jusqu'à Elmhurst, à l'extrémité ouest de la ville. La ligne 6, en service d'été uniquement, partait du côté est de la Place d'Armes et longeait la rue Notre-Dame jusqu'au parc Dominion. Cette ligne fut supprimée vers 1933. La ligne 86X circulait également

pendant les mois d'été, de la rue Viau au parc Dominion. Cette ligne sera supprimée vers 1937. À l'origine, le terminus des tramways se trouvait devant le parc. Une boucle de virage fut construite du côté nord de la rue Notre-Dame à l'automne 1913.

Tel que mentionné ci-dessus, la première saison se termine le 16 septembre 1906; un million de visiteurs se sont présentés, dont 30 000 le dernier jour uniquement. Plusieurs saisons très profitables se succèdent, mais le samedi 28 juin 1913, un incendie se déclare lors d'un spectacle de chevaux. L'un d'eux a accidentellement heurté de son sabot une lampe à huile, ce qui a causé 20 000 dollars de dégâts, détruisant un certain nombre d'attractions voisines. Le parc continua cependant à fonctionner avec succès et sans fanfare jusqu'en 1919.



The first season ended on September 16, 1906 with one million visitors to the park and 30,000 on the last day alone. After a very successful number of seasons, a fire occurred on Saturday June 28, 1913 at an attraction featuring a live horse act. The horse accidentally kicked an oil filled lamp, which caused \$ 20,000 in damage destroying a number of nearby attractions. The park continued to operate successfully without fanfare until 1919.

Late afternoon on Sunday, August 10, 1919, three men, three women and one child lost their lives in a fire which destroyed the Mystic Hill and part of the scenic railway. Mystic Hill was a ride with small boats following an enclosed winding waterway in a tunnel. There would be sudden illumination of the lights in the tunnel which was constructed with wood and cloth. This led to the fire. The conflagration also resulted in the collapse of part of the scenic railway which was never repaired.

Le dimanche 10 août 1919, en fin d'après-midi, trois hommes, trois femmes et un enfant perdent la vie dans un incendie qui détruit Mystic Hill et une partie du chemin de fer panoramique. L'attraction de Mystic Hill était une promenade dans de petits bateaux qui suivaient une voie d'eau intérieure et sinueuse dans un tunnel. Les lumières du tunnel, construit de bois et de tissu, s'allumaient périodiquement. Elles furent à l'origine de l'incendie. L'incendie a également entraîné l'effondrement d'une partie du chemin de fer panoramique, qui n'a jamais été réparé.

Au cours des années 1920, la fréquentation du parc commence à décliner. Un concurrent, le parc Belmont, un parc d'attractions privé situé au nord de la ville, ouvre ses portes en 1923. La Grande Dépression de 1929 et la récession qui suivit au début des années 1930 contribuèrent au déclin continu du parc, qui ferma



Three views of the Montreal Street Railway track arrangement at the entrance to Dominion Park. The trackage consisted of a complete loop, a large shelter and a storage track to park cars for closing time at Dominion Park.

Trois photos montrant l'agencement des voies du Montreal Street Railway à l'entrée du parc Dominion. Les installations comprennent une boucle complète, un grand abri et une voie de garage pour les tramways assignés au retour des visiteurs à la fermeture.

During the 1920s, attendance at the park started to decline. A competitor, Belmont Park, a privately owned amusement park in the north end of the city, opened in 1923. The Great Depression in 1929 and the recession which followed in the early 1930s contributed to the continued decline resulting in the final closing of the park in 1937. Today, the site is occupied by the Catelli Foods factory and a parking lot. The former streetcar loop area across the street is an additional parking lot for Catelli.

définitivement ses portes en 1937. Aujourd'hui, le site est occupé par la société Catelli et son parking. Un autre espace de stationnement fut aménagé par la société dans l'ancienne boucle de tramway, de l'autre côté de la rue.



On May 27, 1957, just two years before the end of streetcars in Montreal, two-man car 2166 loads passengers on Notre Dame Street East near Haig Avenue. Not a trace of Dominion Park remains. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Angus1041

Le 27 mai 1957, deux ans seulement avant la fin des tramways à Montréal, le tramway 2166 à deux employés prend en charge des passagers sur la rue Notre-Dame Est, près de l'avenue Haig. Il ne reste plus aucune trace du parc Dominion. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Angus1041

Belmont Park - Montreal, Quebec

Parc Belmont - Montréal, Québec

Children in front of Belmont Park in 1948. Bibliothèque et Archives nationales Québec P48S1P16831

Un groupe d'enfants devant le parc Belmont en 1948. Bibliothèque et Archives nationales du Québec P48S1P16831



Belmont Park, a privately owned amusement park located on Lachapelle Street in north end Montreal, opened on Saturday June 9, 1923. Although privately owned, it was located at the end of the Cartierville Route 17 streetcar line. It was a major passenger generator for the Montreal streetcar system and so we have included it here.

Initially streetcar service to Belmont Park consisted of a single track with platform and canopy at the end of the Cartierville streetcar line just south of the park. At first, trams turned on a wye involving a back-up maneuver at Cartierville. This location later became the site of the street railway's Cartierville station, which was built in 1926 at Grenet Street and Gouin Boulevard. Southbound cars faced a long trip back to Snowdon Junction where connections were made, most of it was on private-right-of-way. With the ever increasing traffic (including that to Belmont Park) the line was double-tracked in the early 1930s.

Le parc Belmont, un parc d'attractions privé situé sur la rue Lachapelle dans le nord de Montréal, ouvre ses portes le samedi 9 juin 1923. Bien que privé, il est situé à l'extrémité de la ligne de tramway 17 de Cartierville. Il fut une source importante d'achalandage pour les tramways de Montréal et c'est pourquoi nous l'avons inclus dans cette section.

Au départ, le service de tramway au parc Belmont consistait en une voie unique se terminant par un quai et un abri, à l'extrémité de la ligne de tramway de Cartierville, juste au sud du parc. À ce moment, les tramways changeaient de direction sur un triangle de virage, ce qui impliquait une manœuvre de recul à Cartierville. Cet endroit deviendra plus tard le site de la gare de tramway de Cartierville, construite en 1926 à l'angle de la rue Grenet et un peu au sud du boulevard Gouin. Les voitures en direction du sud devaient faire un long voyage de retour surtout sur des emprises privées jusqu'à la jonction de Snowdon, où des correspondances étaient possibles, la plupart du temps. En raison de l'augmentation constante du trafic (y compris vers le parc Belmont), la ligne fut dotée d'une double voie au début des années 1930.

MTC 1688 is loading the summer crowd, some of whom are patrons of Belmont Park at their Cartierville terminal station in the late 1950s. Loads are such that a follow-up car is waiting in the unloading position. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Angus

Le MTC 1688 embarque les excursionnistes, dont certains sont des clients du parc Belmont à la gare terminus de Cartierville à la fin des années 1950. L'affluence est telle qu'un tramway supplémentaire attend en position de débarquement. Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Angus



The Route 17 streetcar initially operated from Snowdon Junction (Near Queen Mary Road and Decarie Boulevard) and later from Garland Terminus starting in 1949 to Cartierville station.

Belmont Park was your typical amusement park consisting of a roller coaster, ferris wheel, water rides, bumping cars, house of mirrors, magic carpet and other various rides. Other attractions and food facilities were on site. During the 1930s, Charles Emile Trudeau, the current Prime Minister's grandfather, was vice-president of the park.

Le tramway de la Route 17 circulait initialement de la jonction Snowdon (près du chemin Queen Mary et du boulevard Decarie) et à partir de 1949, du terminus Garland jusqu'à la gare de Cartierville.

Le parc Belmont était un parc d'attractions typique comprenant des montagnes russes, une grande roue, des manèges aquatiques, des autos tamponneuses, une maison des miroirs, un tapis volant ainsi que diverses autres attractions et lieux de restauration. Au cours des années 1930, Charles-Émile Trudeau, le grand-père de l'actuel Premier ministre, était vice-président du parc.

By coincidence, the Route 17 streetcar also served Blue Bonnets race track, another passenger drawing attraction along the line. Sir Hugh Montagu Allan was a director of the Montreal Street Railway and President of the Montreal Jockey Club, he had an interest in both entities. This story was covered in Canadian Rail issue No. 604, September - October, 2021.

Par coïncidence, le tramway de la Route 17 desservait également l'hippodrome de Blue Bonnets, une autre source de trafic sur la ligne. Sir Hugh Montagu Allan, étant un des directeurs de la compagnie Montreal Street Railway et président du Montreal Jockey Club, avait des intérêts dans les deux entités. Ce sujet a été abordé dans le numéro 604 de Rail canadien, septembre-octobre 2021.

With the advent of La Ronde, the amusement park built on the Expo 67 grounds, attendance started to dwindle. Belmont Park finally closed on Thursday, October 13, 1983. Part of the site was preserved as green space on the shore of Rivière des Prairies. The name lives on, the park is called Parc Belmont.

Your author has many fond memories in the mid-1950s of taking a PCC from downtown to Garland Terminus and then a cross-platform transfer to board a one man car for the final leg of the northbound journey which ran mostly on a private right-of-way (PRW) to Belmont Park. Two of my most memorable recollections on this route were passing the 'Orange Julep' restaurant situated on the right just after leaving Garland Terminus. The restaurant - shaped like a large orange - specialized in orange drinks, still operates today. Immediately after passing the Orange Julep, the streetcar would climb a trestle bridge over the CPR tracks. I always sat in the last seat at the rear with the window wide open. Going to Belmont Park on Thursdays was especially fun as all the rides were five cents each and the tickets were pink in colour.

Avec l'avènement de La Ronde, parc d'attractions construit sur les terrains de l'Expo 67, la fréquentation commence à diminuer. Le parc Belmont ferme finalement ses portes le jeudi 13 octobre 1983. Une partie du site fut conservée comme espace vert sur la rive de la rivière des Prairies. Le nom est resté: ce parc s'appelle aujourd'hui le Parc Belmont.

Au milieu des années 1950, l'auteur de ces lignes se souvient avec émotion d'avoir voyagé à bord d'un PCC du centre-ville jusqu'au terminus Garland, puis d'avoir traversé le quai central pour monter dans un wagon à un seul homme pour la dernière étape du trajet vers le nord, principalement sur un droit de passage privé jusqu'au parc Belmont. Deux de mes souvenirs les plus mémorables sur cette ligne sont le passage devant le restaurant « Orange Julep » situé sur la droite juste après avoir quitté Garland Terminus. Ce restaurant - en forme de grosse orange - était spécialisé dans les boissons de ce fruit et est toujours en exploitation aujourd'hui. Immédiatement après avoir dépassé l'Orange Julep, le tramway traversait un pont à chevalets au-dessus des voies du CPR. Je m'asseyais toujours sur le dernier siège à l'arrière, la fenêtre grande ouverte. Aller au parc Belmont le jeudi était particulièrement plaisant, car tous les manèges coûtaient cinq cents et les billets étaient de couleur rose.

Kent House - Montmorency Falls, Quebec

Maison Kent - Chutes Montmorency, Québec



S J Hayward produced a series of post cards circa 1925 featuring Kent House, note the base of the water tower for fire protection in the background. Kent House Montmorency website

S. J. Hayward a émis une série de cartes postales vers 1925 représentant Kent House. Notez à l'arrière-plan la base du château d'eau destiné à la protection contre les incendies. Site web de maison Kent Montmorency

In 1899, the steam-hauled Quebec Montmorency & Charlevoix Railway Company underwent a reorganization resulting in the formation of the Quebec Railway Light & Power Company (QRL&P) and the electrification of the railway in 1904. Electric power was provided by the company's power generating station at Montmorency Falls. The QRL&P also owned the Quebec District Railway, the local street railway company in Quebec City, whose power came from the same source.

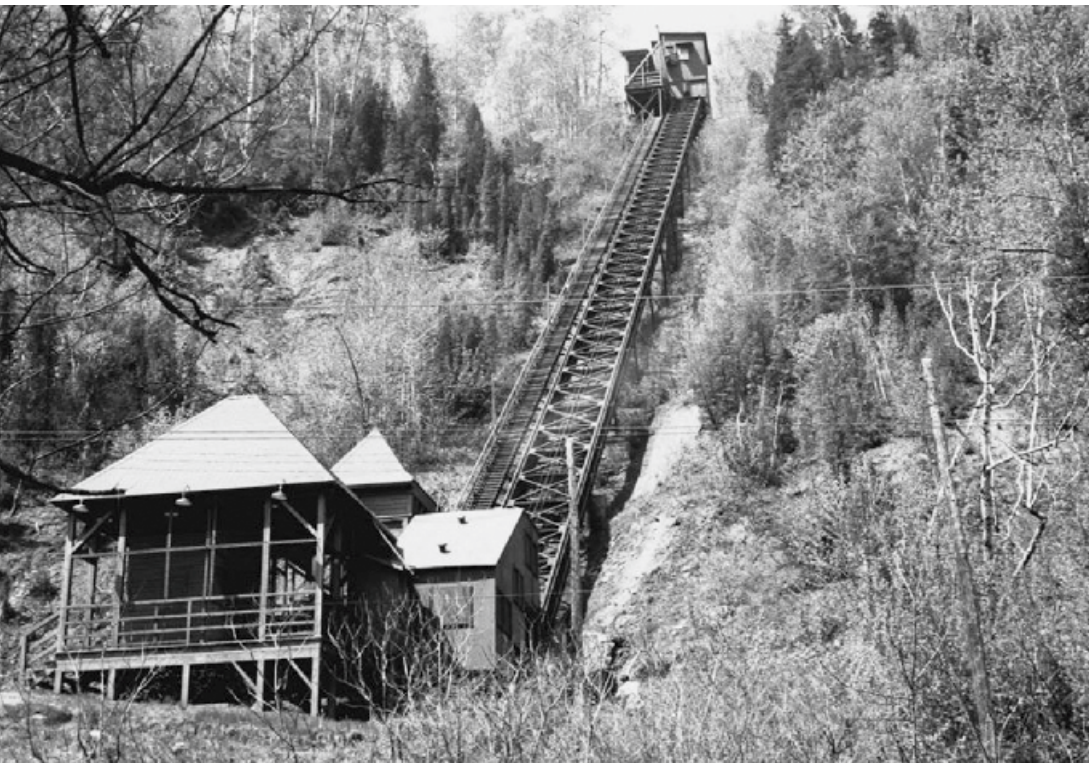
Kent House overlooking Montmorency Falls, was built in 1780-81. Having changed ownership several times and having undergone various renovations, it was taken over by the QRL&P. It first opened for business as a hotel, under their ownership on Tuesday, December 17, 1901. The facilities included a dining room, ballroom, and reception area, a merry-go-round, cricket grounds and tennis courts. The outdoor activities were replaced by a skating rink and ice slide during the winter months.

Kent House was built on a plateau, on a level with the top of the falls which are higher than Niagara. In December 1901, a funicular railway known as the Falls Passenger Elevator was built from the tail track of the wye of the QRL&P which was on a level at the foot of the falls. The wye tail track ended about thirty meters from the falls. The fare was 30 cents for the return trip on the incline railway. It was approximately 6 miles east from the company's St. Paul Street terminal station of the interurban line in Lower Town, Quebec.

En 1899, la Quebec Montmorency & Charlevoix Railway Company, une compagnie de chemin de fer à vapeur, est réorganisée, ce qui amène la formation de la Quebec Railway Light & Power Company (QRL & P) et à l'électrification du chemin de fer en 1904. L'énergie électrique est fournie par la centrale électrique de la compagnie située aux chutes Montmorency. La QRL & P est également propriétaire de la Quebec District Railway, la compagnie de tramway locale de la ville de Québec, dont l'électricité provient de la même source.

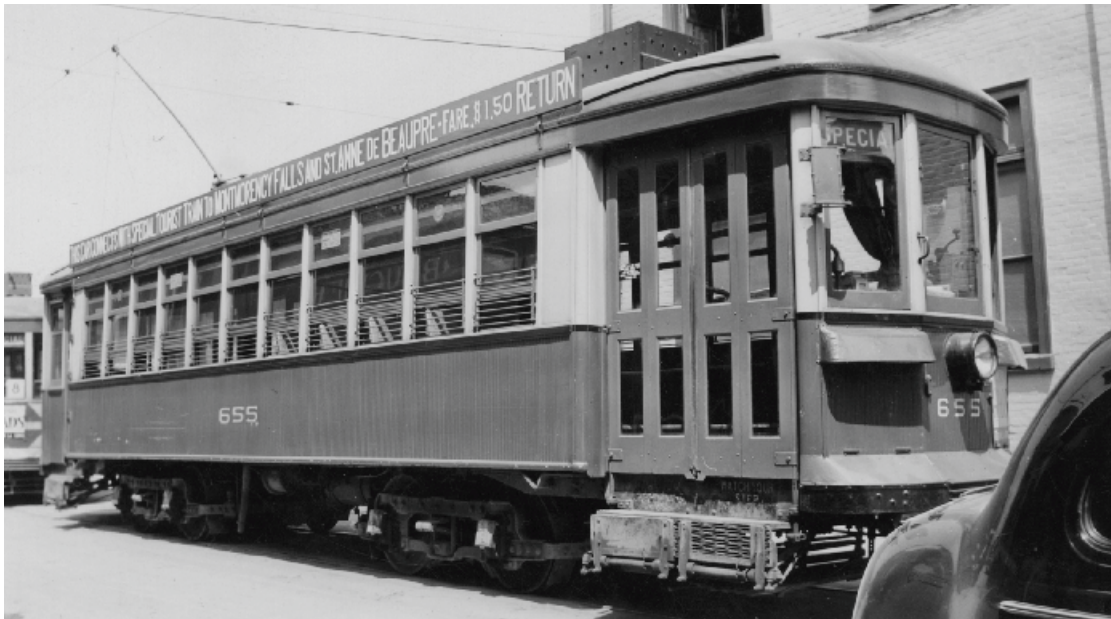
La maison Kent, qui surplombe les chutes Montmorency, a été construite au cours des années 1780-1781. Après avoir changé plusieurs fois de propriétaire et subi diverses rénovations, elle fut reprise par la QRL & P. Elle a ouvert ses portes en tant qu'hôtel le mardi 17 décembre 1901. Les installations comprenaient une salle à manger, une salle de bal ainsi qu'une salle de réception, un manège, des terrains de cricket et des courts de tennis. Les activités extérieures sont remplacées par une patinoire et un toboggan glacé durant les mois d'hiver.

La maison Kent fut construite sur une falaise, au même niveau que le sommet des chutes qui sont plus hautes que le Niagara. En décembre 1901, un funiculaire connu sous le nom de « Falls Passenger Elevator » fut construit à partir du triangle de virage qui se trouvait au niveau du pied des chutes. La voie de garage du triangle se terminait à une trentaine de mètres des chutes. Le tarif était de 30 cents pour l'aller-retour sur le chemin de fer incliné. Celui-ci se trouvait à environ 10 kilomètres à l'est de la station terminale de la rue Saint-Paul, dans la basse-ville de Québec.



Inclined railway (elevator) leading from the tail track of the QRL&P wye to Kent House above. Kenneth Chivers, C Robert Craig Memorial Library

Funiculaire menant de l'extrémité du triangle de virage du QRL & P à la maison Kent, au-dessus. Kenneth Chivers, Bibliothèque commémorative C. Robert Craig.



La voiture 655 de la Quebec Railway Light & Power est en service de navette vers la gare interurbaine de la rue Saint-Paul à Québec. Les passagers pouvaient alors descendre au pied du funiculaire ou continuer vers Sainte-Anne-de-Beaupré par l'interurbain. Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Corley

Quebec Railway Light & Power city car 655 is in shuttle service to their Interurban station on Saint Paul Street in Quebec City. Passengers could then disembark at the foot of the 'elevator' or go on to Ste. Anne de Beaupre via interurban. CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Corley

City tram service started on in August 1924 from Place D'Armes to the QRL&P Montmorency Division station. Passengers could then travel to Montmorency Falls on the interurban line and use the incline elevator to reach Kent House. In 1927 a tram line was established from Place Jacques Cartier directly to Kent House along Chemin de La Canardière on Route 11.

The QRL&P disposed of the street railway in 1947. In 1949, Kent House became the property of an American syndicate headed by Henry Mason Day, it was subsequently purchased by the Quebec Government in 1975. The Montmorency interurban division was sold to the Canadian National Railways in 1950.

CNR ownership of Kent House only lasted a year when the Government of Quebec acquired the property for use as a senior residence. In 1985, the management of the facility was turned over to the Société des établissements de plein air du Québec (SODEC), a branch of the Quebec government which operates tourist and recreation facilities. In 1993, Kent House was completely destroyed by a tragic fire. It was rebuilt shortly thereafter following the original plans.

Today, Kent House is operated as the Manoir Montmorency, it has an information counter, an interpretation center about the falls and Parc de la Chute-Montmorency, a terrace restaurant, dining room and reception facilities. The manor house is a faithful copy of the summer home built in the late 18th century by Canada's governor at the time, Sir Frederick Haldimand.

Un service de tramway urbain fut inauguré en août 1924, depuis la Place d'Armes jusqu'à la gare Saint-Paul de la Division Montmorency de la QRL & P. Une correspondance permettait alors aux passagers de se rendre aux chutes Montmorency sur la ligne interurbaine et d'utiliser l'ascenseur incliné pour se rendre à la maison Kent. En 1927, une ligne de tramway urbaine fut inaugurée de la place Jacques Cartier jusqu'à la maison Kent, le long du chemin de La Canardière, identifiée route 11.

La QRL & P se défait du réseau de tramway en 1947. En 1949, la maison Kent devient la propriété d'un syndicat américain dirigé par Henry Mason Day, puis est rachetée par le gouvernement du Québec en 1975. La division interurbaine Montmorency est vendue aux Chemins de fer nationaux du Canada en 1950.

La propriété de la maison Kent par la CNR n'a duré qu'un an, lorsque le gouvernement du Québec l'a acquise pour en faire une résidence pour personnes âgées. En 1985, la gestion en fut confiée à la Société des établissements de plein air du Québec (SODEC), une branche du gouvernement québécois qui exploite des installations touristiques et récréatives. En 1993, la maison Kent a été complètement détruite par un tragique incendie. Elle fut reconstruite peu de temps après selon les plans originaux.

Aujourd'hui, la maison Kent est exploitée sous le nom de Manoir Montmorency. Il dispose d'un comptoir d'information, d'un centre d'interprétation sur les chutes et le Parc de la Chute Montmorency, d'un restaurant en terrasse, d'une salle à manger et d'une salle de réception. Le manoir est une copie fidèle de la résidence d'été construite à la fin du XVIII^e siècle par le gouverneur du Canada de l'époque, Sir Frederick Haldimand.

Queens Park - Aylmer, Quebec



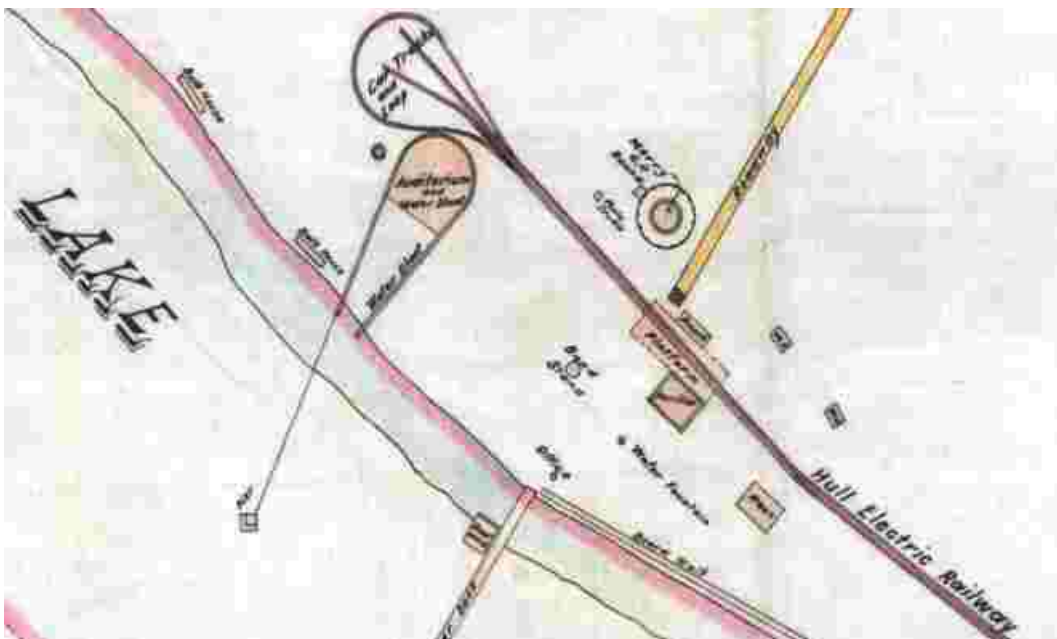
Queen's Park was located at the west end of the Hull Electric Railway (HER) line in Aylmer (now part of Gatineau). The Park was situated on a 200 acre wooded area with sandy beaches along Lac Deschenes. The HER built an amusement park in order to stimulate additional revenue for the company. The HER erected a casino, refreshment stands, carousel, water toboggan and built a summer hotel. In addition, patrons of the park could connect with lake steamers which offered tours to Chat Falls located upstream from Aylmer across from Quyon, Quebec. The steamers were owned by HER investors. The park also had a motion picture theatre a relatively new

Le Queen's Park - Aylmer, Québec

A busy day at Queens Park in Aylmer, Québec single truck streetcars offered a 'shuttle service' to bring patrons to and from the park.

Une journée animée au Queen's Park d'Aylmer, au Québec. Les tramways à bogie unique offrent aux clients du parc un service de navette.

Queen's Park was located at the west end of the Hull Electric Railway (HER) line in Aylmer (qui fait maintenant partie de la ville de Gatineau). Le parc est situé sur un terrain boisé de 809 400 mètres carrés avec des plages de sable le long du lac Deschênes. Le HER a construit un parc d'attractions afin de générer des revenus supplémentaires pour la compagnie. Le HER érige un casino, des kiosques de rafraîchissements, un carrousel, un toboggan aquatique et un hôtel d'été. En outre, les clients du parc peuvent emprunter les bateaux à vapeur qui proposent des excursions sur le lac vers les chutes



Map of Queens Park in Aylmer, Québec dated 1906. Charles Trinque via Facebook

Carte de Queen's Park à Aylmer, datée de 1906. Charles Trinque, par Facebook

phenomenon at the time. There was a House of Mirrors, roller skating rink, band concert, boating and game recreation facilities.

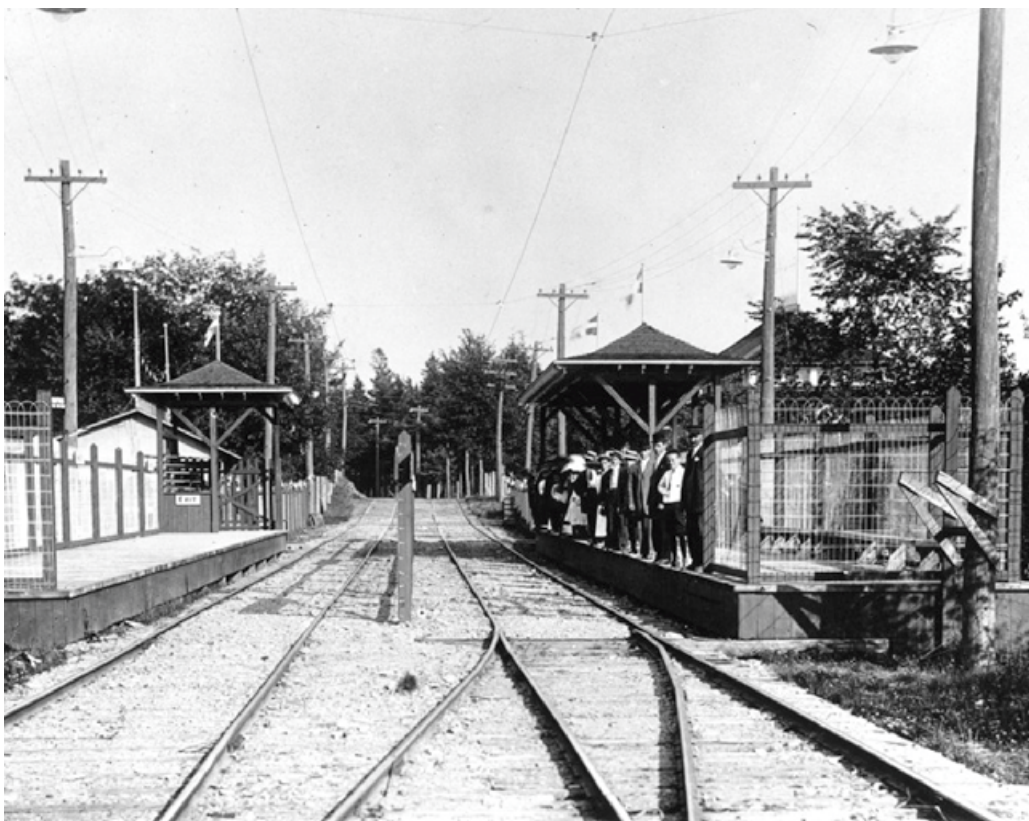
The park opened on Monday May 24, 1897, while the hotel opened on Tuesday June 15, of the same year. On Wednesday, May 26, 1897, Lord Aberdeen, the Governor-General of Canada, operated a streetcar over the Aylmer line to Queen's Park. Accompanied by Lady Majorie Gordon and a party of 25 friends, the group spent a pleasant afternoon at the park. Mr. Spencer of the HER entertained the party with a light lunch in a large tent erected for the occasion. As the managers of the park decided to call it Queen's Park, Lord Aberdeen made a formal announcement that afternoon that the park will be known as Queen's Park to commemorate the Diamond Jubilee of Queen Victoria. At 7 PM that evening, the group made their return trip to Ottawa with the streetcar again under the control of Lord Aberdeen.

The park was especially popular with federal members of parliament. Prior to construction of the Interprovincial Bridge in 1901, the public from Ottawa would traverse the Ottawa river by ferry to Hull (now part of Gatineau) and board a Hull Electric car for the trip to Queen's Park. Unfortunately the hotel was lost to a fire in 1915. With the coming of the depression, the park became less and less of a destination. The park was formally closed at the end of the summer season in 1930. Infrequent streetcar service was maintained during the summer

Chat, situées en amont d'Aylmer, en face de Quyon, au Québec. Les bateaux à vapeur appartiennent aux investisseurs du HER. Le parc dispose également d'un cinéma, phénomène relativement nouveau à l'époque. On y trouvait aussi une maison des miroirs, une piste de patinage à roulettes, un site de concerts d'orchestre, des installations de navigation de plaisance et de divertissement.

Le parc ouvre le lundi 24 mai 1897, tandis que l'hôtel ouvre le mardi 15 juin de la même année. Le mercredi 26 mai 1897, Lord Aberdeen, le gouverneur général du Canada, emprunte un tramway sur la ligne d'Aylmer pour se rendre à Queen's Park, accompagné de Lady Marjorie Gordon et d'un groupe de 25 amis. Le groupe passe un agréable après-midi dans le parc. M. Spencer, du HER, leur a offert un léger déjeuner sous une grande tente érigée pour l'occasion. Les gestionnaires du parc ayant décidé de l'appeler Queen's Park, Lord Aberdeen a annoncé officiellement cet après-midi-là que le parc serait connu sous ce nom pour commémorer le jubilé de diamant de la reine Victoria. À 19 heures, le groupe retourne à Ottawa, le tramway étant de nouveau sous le contrôle de Lord Aberdeen.

Le parc est particulièrement apprécié des parlementaires fédéraux. Avant la construction du pont interprovincial en 1901, les citoyens d'Ottawa traversaient la rivière des Outaouais en ferry jusqu'à Hull (aujourd'hui partie de Gatineau) et montait à bord d'un tramway de Hull



Queens Park station loaded with passengers for the return trip to Aylmer, Québec.

La gare de Queen's Park et un bon nombre de passagers en attente du voyage de retour vers Aylmer.



At Queens Park, four single truck trailer cars of the 250 series are coupled and are being hauled by the electric locomotive barely visible at the extreme right. Thomas Grumley Collection

À Queen's Park, quatre remorques à un seul bogie de la série 250 sont attelées et sont tirées par la locomotive électrique à peine visible à l'extrême droite. Collection Thomas Grumley

months from 1931 until streetcars made their final journey to the park on Sunday September 2, 1934.

Today nothing remains of Queens Park except the ticket booth, which was by the wharf at Queens Park. It was recently found and donated to the Symmes Inn Museum. The History museum is located at the corner of Front and rue Principale in Aylmer. The ticket booth is on display just outside the building. The museum is housed in a building built in 1831 by Charles Symmes founder of Aylmer and nephew of Philemon Wright, founder of Hull Quebec. The area of Queens Park is now occupied by a number of houses.

West End Park (Victoria Park) - Ottawa, Ontario

Four years after the introduction of streetcars in the nation's capital in 1891, the Ottawa Electric Railway (OER) opened the West End Park, renamed Victoria Park in 1897 to mark the Diamond Jubilee of Queen Victoria. It was located on Holland Avenue in Hintonburg, which at the time was the outskirts of the city. The OER purchased the farms of Andrew and George Holland. The park was located on the site of today's Fisher Park Middle School and the tennis court on the west side of today's Holland Avenue and Byron (Holland Junction during the streetcar era).

pour se rendre à Queen's Park. Malheureusement, l'hôtel est détruit par un incendie en 1915. À l'aube de la Grande Dépression, le parc devient de moins en moins fréquenté. Le parc est officiellement fermé à la fin de la saison estivale de 1931. Un service de tramway peu fréquent fut maintenu pendant les mois d'été de 1931 jusqu'à ce que les tramways fassent leur dernier voyage vers le parc le dimanche 2 septembre 1934.

Aujourd'hui, il ne reste plus rien de Queen's Park, à l'exception de la billetterie, qui se trouvait sur le quai de Queen's Park. Elle a été récemment retrouvée et donnée

au Symmes Inn Museum. Le musée d'histoire est situé à l'angle des rues Front et Principale à Aylmer. La billetterie est exposée à l'extérieur du bâtiment. Le musée est installé dans un bâtiment construit en 1831 par Charles Symmes, fondateur d'Aylmer et neveu de Philemon Wright, fondateur de Hull, Québec. La zone de Queen's Park est aujourd'hui en partie résidentielle.

Parc West End (Parc Victoria) - Ottawa, Ontario

Quatre ans après l'introduction des tramways dans la capitale nationale en 1891, l'Ottawa Electric Railway (OER) ouvre le parc West End, rebaptisé parc Victoria en 1897 pour marquer le jubilé de diamant de la reine Victoria. Il est situé sur l'avenue Holland à Hintonburg, qui se trouve à l'époque à la périphérie de la ville. L'OER a acheté les fermes d'Andrew et de George Holland. Le parc était situé à l'emplacement de l'actuelle Fisher Park Middle School et du terrain de tennis sur le côté ouest de l'actuelle Holland Avenue et Byron (Holland Junction à l'époque des tramways).

Le parc proposait un certain nombre de manèges, dont le manège aquatique « Shoot the Chutes » et un cinéma comme principales attractions. Après l'ouverture du Queen's Park à Aylmer en 1897, l'OER acquiert

The park had a number of rides which included Shoot the Chutes water ride and a motion picture theatre as the main attractions. Given the opening of Queens Park in Aylmer in 1897, the OER acquired 18 acres of land in the area of Britannia in Nepean just west of Ottawa. The opening of the Britannia Park by the OER led to the demise of Victoria Park. The final operating season for the park appears to have been 1905. The OER offered to sell its 175 acres at Victoria Park including buildings, to the city for \$550 per acre. The city declined the offer.

Britannia Park, Ottawa Ontario

72 800 m² de terrain dans la région de Britannia à Nepean, non loin à l'ouest d'Ottawa. L'ouverture du parc Britannia par l'OER entraîne la disparition du parc Victoria. Il semble que la dernière saison d'exploitation du parc fut l'été de l'année 1905. L'OER propose à la ville de lui vendre ses 708 200 m² de parc Victoria, y compris les bâtiments, au prix de 220 \$ l'hectare. La ville décline l'offre.

Parc Britannia, Ottawa, Ontario

Britannia on the Bay tram 232 circa 1900 loading at Britannia Park. Henry Joseph Woodside, Library and Archives Canada PA016974

Le tramway 232 de la ligne Britannia on the Bay, vers 1900, au quai de Britannia Park. Henry Joseph Woodside, Bibliothèque et Archives Canada PA016974



As early as 1898 there were rumours that the Ottawa Electric Railway (OER) would build an amusement park at Britannia-on-the-Bay in the township of Nepean, west of the city core on the shores of the Ottawa River. In 1899, the OER purchased 20 acres of land with the beach along the Ottawa river. In 1904, an additional 42 acres was purchased.

After an application by the OER, the company was given the authority to construct a double track line west to Nepean. On September 8, 1899 work began on building the streetcar line between Holland (Holland Junction) and Britannia paralleling Byron Avenue. A party of guests made the first through trip to Britannia on Sunday January 7, 1900. On Monday, May 21st, regular service to Britannia began. Four double-truck open trailer cars, numbered 312 to 315, were built for the Britannia line service in 1900. The

Dès 1898, des rumeurs circulent selon lesquelles l'Ottawa Electric Railway (OER) construirait un parc d'attractions à Britannia-on-the-Bay, dans le canton de Nepean, à l'ouest du centre-ville, sur les rives de la rivière des Outaouais. En 1899, l'OER achète 80 900 m² de terrain et la plage le long de la rivière des Outaouais. En 1904, 170 000 m² supplémentaires furent achetés.

À la suite d'une demande de l'OER, la compagnie est autorisée à construire une ligne à double voie vers l'ouest jusqu'à Nepean. Le 8 septembre 1899, les travaux de construction de la ligne de tramway entre Holland (Holland Junction) et Britannia, parallèlement à l'avenue Byron, débutent. Le dimanche 7 janvier 1900, un groupe d'invités se rend pour la première fois à Britannia. Le lundi 21 mai, le service régulier vers Britannia commence. Quatre wagons à doubles bogies, numérotés de 312 à 315, furent construits

cars were painted in circus-like colours of red and yellow. They later became known as 'Elephant Cars'.

Streetcar fare for the trip from downtown was initially 10 cents, consisting of the regular fare of five cents plus another five cents for travel on the Britannia line. Later, the five cent supplemental fare was dropped. It took approximately a half hour for the ride from downtown to Britannia Park.

Britannia Park formally opened on Victoria Day, May 24, 1900. The park at the time featured picnic gardens, concession stands as well as bathing and boating facilities on a 30 foot wide pier that extended 1,050 feet into Lac Deschenes.

Disembarking from the streetcars, patrons crossed a high foot bridge that went over the CPR transcontinental main line that lay to the north of the streetcar line. The foot bridge cost \$1,500 to build.

The park was a great success and over the next couple of years was expanded. In 1904 a merry go round and auditorium were erected. The 115 foot by 80 foot auditorium, which could accommodate 1,000 persons, had originally been at Victoria Park. It was dismantled and reassembled at Britannia Park. Also, the park was enlarged by 35 acres as the OER purchased property at Musgrove near Carling Ave. The park was very popular up to the First World War. A number of fires contributed to its eventual demise.

By the 1920s amusement parks throughout Canada began to lose their allure due to the ever increasing affordability of the automobile. By the late 1940s Britannia Park and its beach was becoming dilapidated from years of use and lack of maintenance. It was recommended that the park be closed in 1948. At that time the City of Ottawa acquired the OER along with the park. In 1951 the city decided to separate the operation of the park from the Ottawa Transportation Commission and the park became part of the city's park system. It proceeded to make some improvements to the park.

en 1900 pour cette ligne. Les voitures étaient peintes en rouge et jaune, couleurs qui rappellent celles des voitures de cirque. Elles seront plus tard connues sous le nom de « Elephant Cars ».

Le prix du trajet en tramway depuis le centre-ville était initialement de 10 cents, soit le tarif normal de 5 cents plus 5 cents supplémentaires pour le trajet sur la ligne Britannia. Plus tard, le tarif supplémentaire de cinq cents fut supprimé. Le trajet entre le centre-ville et le parc Britannia durait environ une demi-heure.

Le parc Britannia ouvre officiellement ses portes le 24 mai 1900, jour de la fête de la reine Victoria. À l'époque, le parc comprend des jardins de pique-nique, des kiosques de concessionnaires ainsi que des installations de baignade et de navigation sur une jetée de 9,1 m de large qui s'étend sur 329 m dans le lac Deschênes.

En descendant des tramways, les clients traversent un pont piétonnier surélevé qui enjambe la ligne principale transcontinentale du CP longeant au nord la ligne de tramway. La construction de cette passerelle a coûté 1 500 dollars.

Le parc connaît un grand succès et s'agrandit au cours des deux années suivantes. En 1904, un manège et un auditorium sont construits. L'auditorium de 35 m sur 24,4 m, qui pouvait accueillir 1 000 personnes, se trouvait à l'origine à Victoria Park. Il fut démonté et remonté à Britannia Park. Le parc s'agrandit également de 141 600 m², l'OER ayant acheté une propriété à Musgrove, près de l'avenue Carling. Le parc fut très populaire jusqu'à la Première Guerre mondiale. Un certain nombre d'incendies contribuent à sa disparition.

Dans les années 1920, les parcs d'attractions du Canada commencent à perdre de leur attrait en raison de la baisse constante du prix des automobiles. À la fin des années 1940, le parc Britannia et sa plage se délabrent à cause de ses années d'utilisation et du manque d'entretien. Il est recommandé de fermer le parc en 1948. À cette époque, la ville d'Ottawa acquiert le réseau de tramways en même temps que le parc. En 1951, la ville décide de retirer l'exploitation du parc à l'OTC et le parc devient partie intégrante du réseau des parcs de la ville. Elle procède alors à quelques améliorations pour ce dernier.



On April 4, 1959 Ottawa Transportation Commission car 805 operating on Route A departs Britannia Park for Holland Junction. R S Short, Bytown Railway Association Archives

Le 4 avril 1959, le tramway 805 de l'Ottawa Transportation Commission, circulant sur la ligne A, quitte le parc Britannia pour Holland Junction. R. S. Short, Archives de la Bytown Railway Society

OTC 826 at Holland Junction on July 20, 1955. I J Buckley, Bytown Railway Society Archives

Le 826 de l'OTC à Holland Junction le 20 juillet 1955. I. J. Buckley, Archives de la Bytown Railway Society



In 1954 the footbridge over the CPR tracks was demolished even though the railway continued to be an active component of the CPR. The park continued to further deteriorate over the years despite some new investment in 1958. Streetcar service ended in 1959. Britannia beach still remains today with boating and swimming facilities for the public.

Ottawa Electric Park - Ottawa, Ontario

En 1954, la passerelle qui enjambait les voies du CPR a été démolie, même si le chemin de fer est resté un élément actif du CPR. Le parc a continué à se détériorer au fil des ans, malgré de nouveaux investissements en 1958. Le service de tramway a pris fin en 1959. La plage Britannia existe encore aujourd'hui et offre au public des possibilités de divertissement nautique et de natation.

Ottawa Electric Park - Ottawa, Ontario



At least seven trams are in this photo with church picnickers en route to Ottawa's Electric Park circa 1900. J R Thomas Grumley collection

Au moins sept tramways sont visibles sur cette photo de pique-niqueurs d'une église au départ vers l'Electric Park d'Ottawa, vers 1900. Collection J. R. Thomas Grumley

Before the Ottawa Improvement Commission beautified the Glebe area of Ottawa (Bank Street south near today's Clemont Avenue, south of the Queensway and just north of today's football stadium), turning it into a park there was another park on the edge of a much larger expanse of water. The park was the innovation of the Ottawa Electric Railway to encourage picnicking in this area which had been annexed by the city in 1889. There was a stage and refreshment stand so that picnic goers could also listen to concerts. Quite often, the Ottawa Church of England, Sunday school group would go on outings to the park during the summer, requiring up to seven open streetcars for the trips down Bank Street to the park. The park apparently did not operate for very long. The name of the park was from the fact that that electric lighting was used extensively, a relative novelty at the time.

Rockcliffe Park - Ottawa, Ontario

Avant que l'Ottawa Improvement Commission n'embellisse le quartier Glebe d'Ottawa (rue Bank au sud de l'actuelle avenue Clemont, au sud du Queensway et juste au nord de l'actuel stade de football) et ne le transforme en parc à côté d'un autre parc au bord d'une étendue d'eau beaucoup plus vaste. Ce parc résultait d'une initiative de l'Ottawa Electric Railway visant à encourager les pique-niques dans cette zone annexée par la ville en 1889. Une cantine de même qu'une scène permettant d'assister à des concerts s'offraient aux pique-niqueurs. Très souvent, le groupe de l'école du dimanche de l'Ottawa Church of England se rendait à ce parc au cours de l'été, nécessitant jusqu'à sept tramways ouverts pour les trajets sur Bank Street jusqu'au parc. Le parc n'a apparemment pas été en activité très longtemps. Le nom du parc fut inspiré par l'éclairage électrique qui y était largement utilisé, une relative nouveauté à l'époque.

Parc Rockcliffe - Ottawa, Ontario



Carte postale d'époque montrant le terminus de l'Ottawa Electric Railway au parc Rockcliffe. Collection J.R. Thomas Grumley

Period post card showing the terminus of the Ottawa Electric Railway at Rockcliffe Park. J R Thomas Grumley collection

Rockcliffe Park was originally part of the Thomas Mackay estate. He was the original owner of Rideau Hall (the current residence of Canada's Governor General). The city purchased 80 acres of land, and the park opened on Thursday, May 3, 1894. It was located about a mile from the Rideau Falls near the Governor General's residence on Sussex Drive. The park was developed by the Ottawa Electric Railway Company.

The tram line had been extended from New Edinburgh to Rockcliffe a year before. The Rockcliffe line

Le parc Rockcliffe faisait à l'origine partie du domaine de Thomas Mackay. Ce dernier était le premier propriétaire de Rideau Hall (l'actuelle résidence du gouverneur général du Canada). La ville a acheté 323 700 m² de terrain et le parc fut inauguré le jeudi 3 mai 1894. Il est situé à environ 1,6 km des chutes Rideau, près de la résidence du gouverneur général, sur la promenade Sussex. Le parc fut aménagé par l'Ottawa Electric Railway Company.

La ligne de tramway avait été prolongée de New Edinburgh à Rockcliffe un an auparavant. Quelques semaines avant l'ouverture officielle du parc, la ligne de Rockcliffe est

was double tracked a few weeks before the official opening of the park.

The park soon became very popular and ensured extra business for the OER for many years. Besides all the regular features, two major attractions included 'Persian Nights' which was probably a recurring themed event and a carousel which was claimed to be the first electrically powered carousel in the world.

In winter, the park became a recreation centre for ski enthusiasts because of the hills that inclined from the Ottawa River. A ski-jump was built and a number of ski jumping events took place each year which attracted three to five thousand spectators per event until the First World War halted the competitions. Most of the spectators arrived by trolley. A number of ski jumping towers were destroyed by fire, but later rebuilt. These winter events continued until at least 1930.

Today, Rockcliffe Park is a 6.5 acre oasis in the City of Ottawa. It features the Rockcliffe Pavilion, a popular location for outdoor weddings, as well as spectacular lookouts that are accessible via the multi-use pathways and the Sir George-Étienne Cartier Parkway. In the spring, the 6.5 acre Rockcliffe Rockeries offer a burst of colour with hundreds of thousands of daffodils and flowering trees.

Hanlan's Point - Toronto, Ontario



Peter Witt car 2734 working the crowd at the ferry dock for Hanlan's Point on the Toronto waterfront. Edward (Ted) Wickson collection

Le tramway Peter Witt 2734 accueille la foule à l'embarcadere du ferry pour Hanlan's Point, sur le bord de l'eau à Toronto. Collection Edward (Ted) Wickson

The Hanlan Point Amusement Park was located on Toronto Island. It was the result of a plan by Edward Hanlon and several other entrepreneurs. A large hotel was constructed on the western edge of the island in 1880 and, in the next few years, an amusement park was developed close to the hotel. It offered numerous attractions including a roller coaster, scenic railway, carousel, swing rides, shooting gallery and assorted games. It also had a tea garden, grandstand, small theatre and dance pavilion.

dotée d'une double voie.

Le parc devint rapidement très populaire et assura un achalandage supplémentaire pour l'OER pendant de nombreuses années. Outre les attractions habituelles, les « Nuits persanes », qui étaient probablement un événement thématique récurrent et le carrousel, dont on disait qu'il était le premier carrousel électrique au monde, constituaient les deux principales attractions du parc.

En hiver, le parc devient un centre de loisirs pour les amateurs de ski en raison des collines qui s'inclinent vers les berges de la rivière des Outaouais. Un tremplin de saut à ski fut construit et un certain nombre d'épreuves de saut à ski eurent lieu chaque année, attirant de trois à cinq mille spectateurs par épreuve, jusqu'à ce que la Première Guerre mondiale mette fin aux compétitions. La plupart des spectateurs arrivaient en tramway. Un certain nombre de tremplins de saut à ski furent détruits par le feu, mais reconstruits par la suite. Ces événements hivernaux se sont poursuivis au moins jusqu'en 1930.

Aujourd'hui, le parc de Rockcliffe est une oasis de 26 300 m² dans la ville d'Ottawa. Il abrite le pavillon Rockcliffe, un endroit populaire pour les mariages en plein air, ainsi que des belvédères spectaculaires accessibles par les sentiers polyvalents et la promenade Sir-George-Étienne-Cartier. Au printemps, les rocailles de Rockcliffe, d'une superficie de 26 300 m², offrent une profusion de couleurs grâce à des centaines de milliers de jonquilles et d'arbres en fleurs.

Hanlan's Point - Toronto, Ontario



TTC ferry Bluebell loads passengers for Hanlan's Point on June 11, 1932. City of Toronto Archives, Fonds TTC 9259

Le ferry Bluebell de la TTC embarque des passagers pour Hanlan's Point le 11 juin 1932. Archives de la ville de Toronto, Fonds TTC 9259

Le parc d'attractions de Hanlan's Point était situé sur l'île de Toronto. Il résultait d'un projet d'Edward Hanlon et de plusieurs autres entrepreneurs. Un grand hôtel fut construit à l'ouest de l'île en 1880 et, dans les années qui suivirent, un parc d'attractions fut aménagé à proximité de l'hôtel. Il offrait de nombreuses attractions, notamment des montagnes russes, un chemin de fer panoramique, un carrousel, des balançoires, un stand de tir et divers jeux. Il comprenait également un jardin de thé, une tribune, un petit théâtre et un pavillon de danse.



The Whip ride at Hanlan's Point on June 14, 1930. City of Toronto Archives, Fonds TTC 7722

Le manège The Whip à Hanlan's Point le 14 juin 1930. Archives de la ville de Toronto, Fonds TTC 7722

Hanlan's Point Stadium was erected in 1897 for the Toronto Maple Leafs baseball club. It was destroyed twice by fire: the first time in 1903 and the second on August 10, 1909. This second fire was worse than that of 1903. The fire started in the Gem theatre building just south of the stadium. By the time the fire was out, one person had perished and both the Hanlan Hotel and stadium were destroyed as well as much of the amusement park. As was the case after the previous fire, both the stadium and the amusement park were rebuilt.

The new Maple Leafs stadium opened in 1910 with a seating capacity of 18,000 and was used for lacrosse and baseball games. The park operated successfully for many years but started to decline in 1926.

The Toronto Transportation Commission (TTC) was established in 1921, in late 1926, the city acquired the assets of the Toronto Ferry Company, including an extensive amount of property and the amusement park facilities at Hanlan's Point. Operation of this was turned over to the TTC in April 1927.

A number of factors contributed to the decline in business for the park including the Great Depression that started in 1929. The opening of nearby Sunnyside Amusement Park in Toronto and resulting competition was another major factor. The Toronto Harbour Commission's plan to build an airport on Toronto Island at Hanlan's Point was the nail in the coffin for the amusement park. By 1935 the old stadium, the amusements and attractions and the green space, including picnic land had been cleared for the new airport. Nothing remains of the park today.

Le stade de Hanlan's Point fut construit en 1897 pour le club de baseball des Toronto Maple Leafs. Il fut détruit deux fois par le feu : la première fois en 1903 et la seconde le 10 août 1909. Ce second incendie fut plus grave que celui de 1903. L'incendie s'est déclaré dans le théâtre Gem juste au sud du stade. Le temps que l'incendie ne soit éteint, une personne avait péri. L'hôtel Hanlan et le stade furent détruits, de même qu'une grande partie du parc d'attractions. Comme ce fut le cas après l'incendie précédent, le stade et le parc d'attractions furent reconstruits.

Le nouveau stade des Maple Leafs ouvre ses portes en 1910. Il a une capacité de 18 000 places et est utilisé pour des matchs de crosse et de baseball. Le parc a été exploité avec succès pendant de nombreuses années, mais a commencé à décliner vers 1926.

La Toronto Transportation Commission (TTC) est créée en 1921. Fin 1926, la ville a acquis les actifs de la Toronto Ferry Company, y compris un nombre important de propriétés incluant les installations du parc d'attractions de Hanlan's Point. L'exploitation de ce parc a été confiée à la TTC en avril 1927.

Un certain nombre de facteurs ont contribué au déclin des activités du parc, notamment la Grande Dépression qui a débuté en 1929. L'ouverture du parc d'attractions Sunnyside à Toronto, situé à proximité, et la concurrence qui en découle constituent un autre facteur important. Le projet de la Commission du port de Toronto de construire un aéroport sur l'île de Toronto, à Hanlan's Point, fut l'arrêt de mort du parc d'attractions. En 1935, l'ancien stade, les attractions et les espaces verts, y compris les terrains de pique-nique ont été retirés pour faire place au nouvel aéroport. Il ne reste plus rien de ce parc aujourd'hui.

Munro Park - Toronto, Ontario



Toronto Street Railway motor 503 and trailer at Munro Park in circa 1904. City of Toronto Archives

La motrice 503 et une remorque du Toronto Street Railway au parc Munro autour de 1924. Archives la ville de Toronto

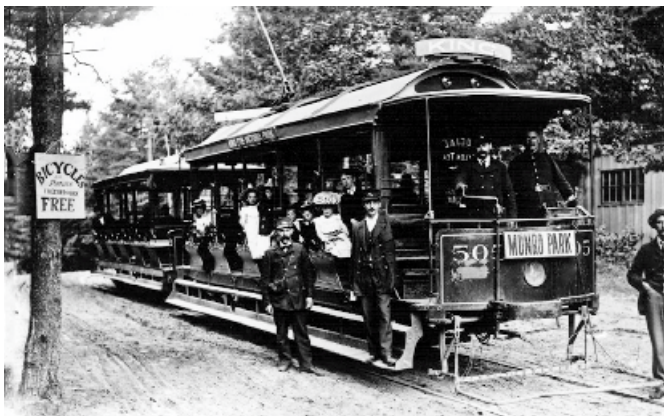
The Toronto Railway Company (TRC) was granted a 30 year franchise to operate the streetcar system in Toronto from 1891 to 1921. The company wanted to build or acquire an amusement park to increase ridership and provide an attraction for citizens like many other streetcar companies were doing.

Munro Park (named after George Munro, former alderman and mayor). Munro had extensive land holdings (25 acres) in the area a portion of which would be developed as Munro Park. The Toronto Railway Company (TRC) leased and managed the site for ten years (1897 - 1907).

When the park opened, a City by-law forbade 'Sunday streetcars'. This was repealed in a favourable vote by ratepayers a year later and Sunday Streetcars commenced May 15, 1897. Perhaps a moot point as the Lord's Day Act meant Munro Park (and others) would be closed on Sundays when citizens were expected to be in church. We understand access was granted for those wishing to picnic (presumably after church); but the rides and amusements would be shut down. Saturday was probably the busiest day for TRC in its ownership of the park. On weekdays, TRC service to park was limited to 'off peak'.

A dance hall, bandstand, and some rides were installed including a carousel and swings for the 1897 season. By 1898 a dispute regarding the building of a streetcar line to east Toronto was settled and streetcar tracks were extended to a loop within the park. In 1899 a ferris wheel and water carousel were added. Two 90 meter boardwalks were built from the entrance of the park to the dance hall. A miniature steam railway operated beside the park's boardwalk. A motion picture theatre was added in 1900.

Parc Munro - Toronto, Ontario



The destination sign reads King, the secondary sign reads King St. - Victoria Park while the sign hanging over the fender reads Munro Park, again motor 505 and open trailer. The date is July 27, 1906.

Le panneau de destination indique King, le panneau latéral indique King St. - Victoria Park, tandis que le panneau accroché à l'avant annonce Parc Munro. Ici encore, une motrice, la 505, et une remorque ouverte. La date est le 27 juillet 1906.

La Toronto Railway Company (TRC) a obtenu une concession de 30 ans pour exploiter le réseau de tramways de Toronto de 1891 à 1921. La compagnie souhaitait construire ou acquérir un parc d'attractions afin d'augmenter le nombre d'usagers et d'offrir une attraction aux citoyens, comme le faisaient de nombreuses autres compagnies de tramway à l'époque.

Le parc hérita du nom de George Munro, ancien conseiller municipal et maire de la ville. Munro possédait de vastes terrains (101 200 m²) dans la région, dont une partie allait être aménagée sous le nom de Munro Park. La Toronto Railway Company (TRC) loue et gère le site pendant dix ans (1897-1907).

Lors de l'ouverture du parc, un arrêté municipal interdit l'opération de tramways le dimanche. Un an plus tard, les contribuables votent en faveur de l'abrogation de cet arrêté et les tramways commencent à circuler le dimanche 15 mai 1897. La pertinence de cette action est certainement discutable, car la loi concernant le Jour du Seigneur stipulait que le parc Munro (et d'autres) serait fermé le dimanche, jour où les citoyens étaient censés se rendre à l'église. Nous supposons que l'accès était accordé à ceux qui souhaitaient pique-niquer (probablement après la messe), mais que les manèges et les attractions étaient fermés. Le samedi fut probablement le jour le plus intense pour la TRC depuis qu'elle était propriétaire du parc. En semaine, les services de la TRC étaient limités aux heures creuses.

Une salle de danse, un kiosque à musique et quelques manèges sont installés, notamment un carrousel et des balançoires pour la saison 1897. En 1898, un différend concernant la construction d'une ligne de tramway vers l'est de Toronto trouve sa solution et les voies de tramway sont prolongées jusqu'à une boucle à l'intérieur du parc. En 1899, une grande roue et un carrousel à eau furent ajoutés. Deux

When the TRC's lease expired in 1907, it was not renewed and the buildings were demolished. All trackage within the park was soon removed. The TRC then focused on Scarborough Beach park which was about to open June 1, 1907, it was located only a few blocks away from Munro park. The Munro family soon proceeded to subdivide the former Munro Park property for development. Only Munro Park Avenue remains to commemorate the park today.

Scarboro Beach Park - Toronto, Ontario

A 37 acre parcel of land on Lake Ontario in Scarboro was sold to Harry and Mabel Dorsey (They also owned Dominion Park in Montreal) in 1906 for \$160,000. The land was located south of Queen Street on the Lake Ontario waterfront, bounded by Leuty Avenue on the west side and MacLean Avenue on the east. The layout of the amusement park would be similar to Dominion Park in Montreal.

Features included a beach facility on Lake Ontario. Activities at the park included a scenic railway, shooting

gallery, rides, a hoop game, circus, acrobat, juggling, magicians and musicians. The illuminated tower was destroyed by a storm in 1920.

Operating the Munro Park had been profitable for the Toronto Railway Company. Wishing to remain in the amusement park business, the TRC purchased the Scarborough Beach Park in 1912. The existing facilities were expanded considerably and transformed into a true trolley park. This increased the profits of the TSR including revenue from the streetcar line which carried passengers to the end of the line close to the park.

The Toronto Railway Company franchise to operate streetcar service in Toronto ended on August 31, 1921. The next day the Toronto Transportation Commission (TTC) which had taken over the assets of the Toronto Railway Company commenced providing public transportation in Toronto. The TRC wanted to transfer ownership of Scarborough Beach Park to the TTC, but failed. The amusement park was sold to the Provincial

trottoirs de bois de 90 mètres sont construits de l'entrée du parc à la salle de danse. Un chemin de fer miniature à vapeur fonctionne à côté de la promenade du parc. Un cinéma est inauguré en 1900.

Lorsque le bail de la TRC expire en 1907, il n'est pas renouvelé et les bâtiments sont démolis. Toutes les voies ferrées à l'intérieur du parc furent bientôt enlevées. La TRC se concentre alors sur le parc de Scarborough Beach qui doit ouvrir le 1er juin 1907, à quelques rues seulement du parc Munro. La famille Munro procéda bientôt à la subdivision de l'ancienne propriété du parc Munro en vue d'un développement. Aujourd'hui, il ne reste plus que l'avenue Munro Park pour commémorer ce parc.

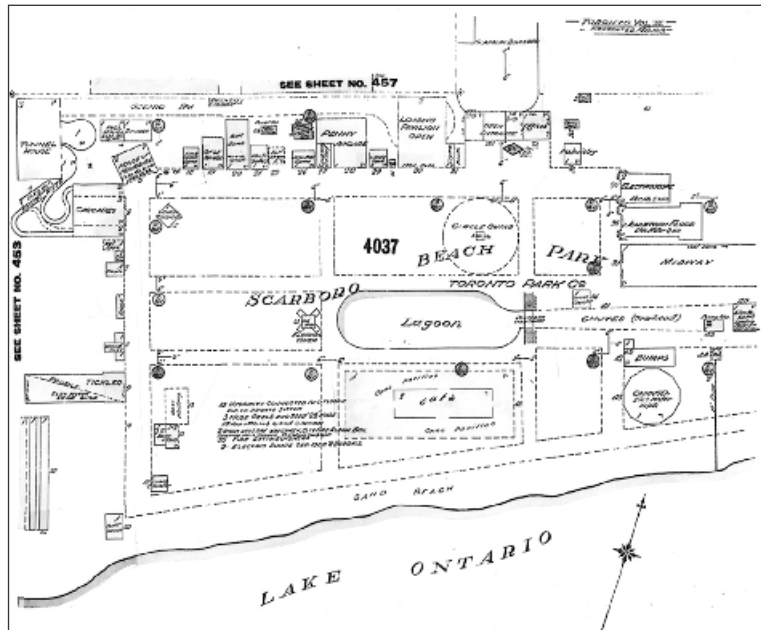
Parc de Scarboro Beach - Toronto, Ontario

Une parcelle de 149 700 m² au bord du lac Ontario à Scarboro fut vendue en 1906 pour la somme de 160 000 \$ à Harry et Mabel Dorsey (également propriétaires du parc Dominion à Montréal). Le terrain est situé au sud de la rue Queen, sur le bord du lac Ontario, délimité par l'avenue Leuty à l'ouest et l'avenue MacLean à l'est. L'aménagement du parc d'attractions est similaire à celui du parc Dominion à Montréal.

Le parc comprend une plage sur le lac Ontario. Les activités du parc comprenaient un chemin de fer panoramique, un stand de tir, des manèges, un jeu de cerceaux, un cirque, des acrobates, des jongleurs, des magiciens et des musiciens. La tour illuminée fut détruite par une tempête en 1920.

L'exploitation du Munro Park fut rentable pour la Toronto Railway Company. Souhaitant rester active dans le secteur des parcs d'attractions, la TRC achète le Scarborough Beach Park en 1912. Les installations existantes sont considérablement agrandies et transformées en un véritable parc lié aux tramways. Les bénéfices de la TSR s'en trouvent accrus, de même que les recettes provenant de la ligne de tramway qui transporte les passagers jusqu'à son extrémité, à proximité du parc.

La concession de la Toronto Railway Company pour l'exploitation des tramways à Toronto prend fin le 31 août 1921. Le lendemain, la Toronto Transportation Commission (TTC), qui avait repris les actifs de la Toronto Railway Company, commence à assurer le transport public à Toronto. La TRC voulait transférer la propriété du Scarborough Beach Park à la TTC



Plan of Scarborough Beach Park 1906 - 1921. The Beach and East Toronto Historical Society website

Plan du parc de Scarboro Beach, exploité de 1906 à 1921. Site web de la Beach and East Toronto Historical Society

Investment Company.

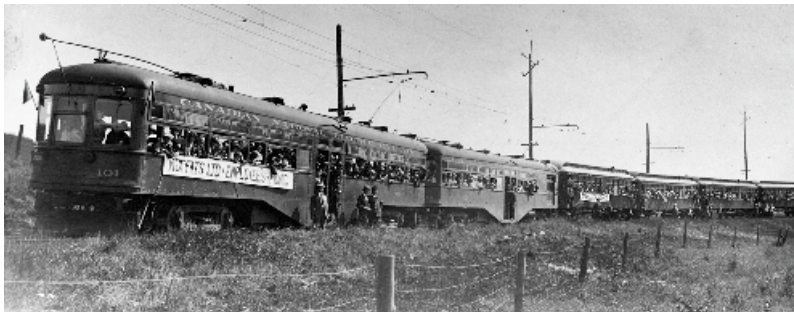
The Providence Investment Company, cleared the area of all the buildings and rides and eventually developed the site into a residential housing project. Scarborough Beach Park survives only in the name, used for a street, Scarborough Beach Boulevard, which sits on the site of the former path that led from Queen Street East to the entrance gate of the park.



mais n'y parvint pas. Le parc d'attractions est vendu à la Provincial Investment Company.

La Provincial Investment Company débarrasse la zone de tous les bâtiments et manèges et aménage le site pour en faire un ensemble d'habitations résidentielles. Le parc de Scarborough Beach ne subsiste que par le nom d'une rue, Scarborough Beach Boulevard, qui se trouve à l'emplacement de l'ancien chemin qui menait de Queen Street East à la porte d'entrée du parc.

Eldorado Park - Brampton, Ontario



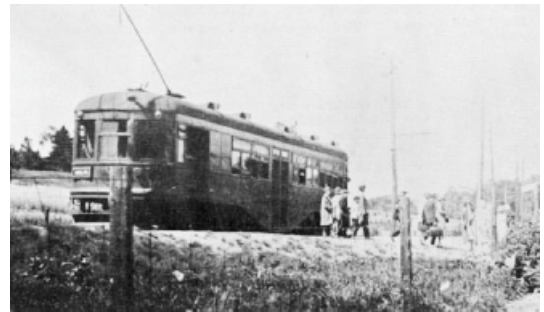
White flags (extra train) for the Moffats Ltd. Employees Picnic on the Canadian National Electric Railways, Toronto Suburban Division as they head out to Eldorado Park. The two steel motor cars are strong enough to pull at least four wooden trailer cars. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Bailey

Un train spécial (identifié par les drapeaux blancs) transporte les participants au pique-nique des employés de Moffats Ltd. Ce convoi du Toronto Suburban, division des Canadian National Electric Railways, se dirigera vers Eldorado Park. Les deux motrices en acier sont assez puissantes pour tirer au moins quatre wagons-remorques en bois. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Bailey

The Toronto Suburban Railway (TSR) was incorporated in 1894 and at its peak operated a little over 66 miles of electrified railway including its interurban line which operated from near Keele and St. Clair Streets in Toronto to Guelph, Ontario. The line was inaugurated on April 12, 1917; service initially consisted of a single car offering a single trip each way per day. The line was acquired by William Mackenzie and Donald Mann developers of the Canadian Northern Railway (CNoR) in 1911 (see Canadian Rail No. 595, March - April 2020). Canadian National Railways took over the Canadian Northern Railway and its subsidiaries when it failed in 1918. The Canadian National Electric Railways (CNER) was formed in 1923 by the amalgamation of the Toronto Suburban Railway and the Toronto Eastern Railway.

The TSR served many villages and smaller communities along its line between Toronto and Guelph.

Eldorado Park - Brampton, Ontario



Passengers disembarking at Eldorado Park from one of six steel centre entrance cars built for the Toronto Suburban Railway by Preston Car in 1916. Hiking the GTA Website

Des passagers débarquent à Eldorado Park de l'une des six motrices en acier à portes centrales construites pour la Toronto Suburban Railway par Preston Car en 1916. Site web Hiking the GTA

Le Toronto Suburban Railway (TSR) fut constitué en société en 1894 et, à son apogée, il exploitait un peu plus de 106,2 km de chemin de fer électrifié, y compris sa ligne interurbaine qui allait de Keele et St. Clair Street à Toronto jusqu'à Guelph, en Ontario. La ligne a été inaugurée le 12 avril 1917; le service consistait initialement en une seule voiture offrant un seul voyage aller-retour par jour. La ligne fut acquise en 1911 par William Mackenzie et Donald Mann, promoteurs du Chemin de fer Canadian Northern (CNoR). (voir Rail canadien n° 595, mars-avril 2020). La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a repris le Chemin de fer Canadian Northern et ses filiales lorsqu'il a fait faillite en 1918. L'entité Canadian National Electric Railways (CNER) est née en 1923 de la fusion du Toronto Suburban Railway et du Toronto Eastern Railway.

Le TSR desservait de nombreux villages et petites communautés le long de sa ligne entre Toronto et Guelph.

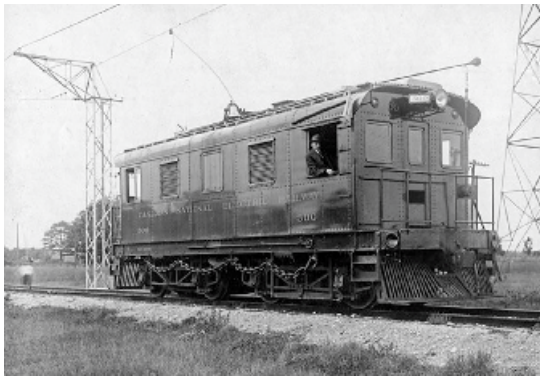
Passengers used it to commute to the larger centers for work, shopping, and socializing. Traveling to parks was also a popular pass-time, passengers from Guelph were known to ride the Toronto Suburban to attend dances at Edgewood Park in Eden Mills.

In 1925, the TSR purchased Eldorado Park, a 250 acre recreational property which was located along the Credit River in Chingoucousty Township, today within the city limits of Brampton. The idea was to boost weekend ridership on the line by providing an attraction for passengers. A ferris wheel and merry-go-round were added to make the amusement park more attractive. Initially it became common practice for the TSR to add a trailer car to the weekend trains for shopping and park passengers. Later, the park became so popular that the railway had to provide many extra runs and additional equipment.

Les passagers l'utilisaient pour se rendre dans les grands centres afin d'y travailler, de faire des achats ou pour se visiter. Se rendre dans les parcs était également un passe-temps très apprécié. Plusieurs passagers en provenance de Guelph empruntaient ainsi le Toronto Suburban pour se rendre aux soirées dansantes organisées à l'Edgewood Park d'Eden Mills.

En 1925, la TSR achète le parc Eldorado, une installation récréative de 1 012 000 m² située le long de la rivière Credit dans le canton de Chingoucousty, aujourd'hui à l'intérieur des limites de la ville de Brampton. L'objectif était d'augmenter la fréquentation de la ligne les week-ends en offrant une attraction aux passagers. Une grande roue et un manège ont été ajoutés pour rendre le parc plus attrayant. Au début, il était courant pour la TSR d'ajouter aux trains de fin de semaine un wagon dédié aux passagers en route pour le magasinage ou le parc d'attractions. Plus tard, le parc devint si populaire que le chemin de fer dut prévoir de nombreux parcours supplémentaires et du matériel roulant additionnel.

TORONTO SUBURBAN DISTRICT TORONTO-GEORGETOWN-ACTON-GUELPH									
May 21st to Sept. 5th, Saturdays, Sundays and Holidays only, additional trains leave Toronto for Georgetown 1.30 p.m., 3.30 p.m., 5.30 p.m., and 7.30 p.m.	TABLE No. 166								
	Miles								
	Eastern Time								
	Lv Toronto, Ont. Ar								
	(St. Clair Ave. & Keele St.)								
	Islington								
	Dixie								
	Cooksville								
	Streetsville								
	Meadowvale								
Churchville									
Eldorado Park									
Huttonville									
Norval									
Georgetown									
Acton									
Blue Springs									
Eden Mills									
Ar Guelph, Ont. Lv									
(C.N.R. Station)									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
and every 2 hrs. to 8.30 P.M. also 11*00 P.M.									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									
10*30 8.30 6.30 0									
A.M. A.M. A.M.									



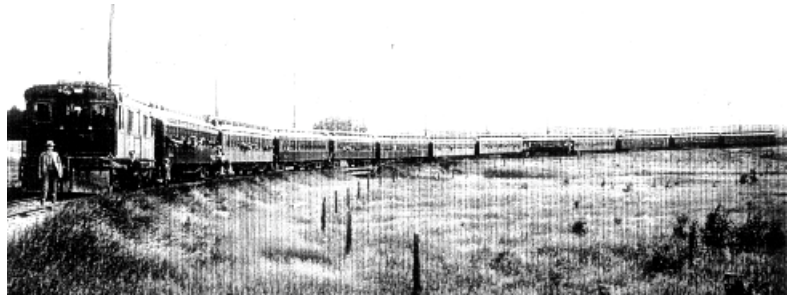
Canadian National Electric Lines box-cab locomotive 300 acquired for freight interchange and to haul excursion trains to Eldorado Park. Library and Archives Canada

La locomotive à cabine allongée 300 du Canadian National Electric Railway a été acquise pour la prise en charge de wagons de marchandises ainsi que pour les trains d'excursion vers Eldorado Park. Bibliothèque et Archives Canada

Despite managements best efforts, the great depression and increased private automobile use lead to the decline in CNER ridership. The final run of the TSR was made on August 15, 1931.

Some 103 acres of the park was sold and became the recreational property of Camp Naivelt. It was subsequently sold and maintained as parkland and the area is now part of the city of Brampton. Eldorado Park continues to exist today comprising of five picnic areas, two playgrounds and a swimming pool in addition to about two miles of walking trails.

Riverside Park - Guelph, Ontario



Box-cab 300 and twelve wooden coaches leased from the CNR for summer excursion service loaded with picnickers destined for Eldorado Park. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Bailey

La 300 et douze voitures en bois louées au CNR pour le service d'excursion d'été, chargées de pique-niqueurs en route vers Eldorado Park. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Bailey

ouverte, éclairées au gaz, sont louées au CNR durant la belle saison.

Malgré les efforts de la direction, la Grande Dépression et l'utilisation accrue de l'automobile privée entraînent une baisse de la fréquentation du CNER. Le dernier voyage du TSR eut lieu le 15 août 1931.

Quelque 416 800 m² du parc furent vendues et devinrent l'installation récréative du Camp Naivelt. Il fut ensuite vendu et maintenu en tant que parc. Le site fait aujourd'hui partie de la ville de Brampton. Le parc Eldorado existe encore aujourd'hui et comprend cinq espaces de pique-nique, deux terrains de jeux et une piscine, ainsi qu'environ trois kilomètres de sentiers de randonnée.

Riverside Park - Guelph, Ontario



The Guelph Radial Railway provided service to the entrance of Riverside Park. Guelph in postcards website

L'entrée du Riverside Park. Celui-ci était desservi par le Guelph Radial Railway. Site web Guelph in Postcards

In August 1894, a 30 year franchise for a street railway in Guelph was granted to George Sleeman, owner of Silver Creek Brewery. The Guelph Railway Company (GRC) began service on September 17, 1895 with an official opening ceremony on September 18, 1895.

In 1902 the Guelph Railway Company was sold to new owners who changed the name to the Guelph Radial Railway. In 1903 the company was sold again but this time to the City of Guelph. The city was encouraged to open a major park by prominent citizen James Walter Lyon, partly to increase streetcar ridership.

Following is a letter to the editor of the Guelph Mercury newspaper on October 14, 1904 submitted by Mr. J W Lyon who was a Commissioner of the Guelph Radial Railway. He was trying to increase revenue for the railway to save taxpayers money.

Dear Sir, - Myself and my Directors are extremely anxious to make the Guelph Radial Railway a success, financially as well as the means to recreation for the people of Guelph. ... The trouble with our line, however, is that it starts nowhere and goes nowhere, or, as it is said with a smile, "from the brewery to the cemetery." The College end is satisfactory, and we desire to make the opposite end, up the Elora Road, equally satisfactory and profitable. With that in view, we have obtained an option on the Alfred Lace property—two properties, five acres and nine and a half acres. By acquiring this we would have a splendid outside park, excellently adapted for Sunday school and other picnics, well timbered, fronting about a quarter of a mile on the river Speed, and the dam for Pipe's Mill furnishing boating and bathing, an ideal ground for all sports, games, amusements and band stand, an added attraction being an excellent spring of water.

The result was Riverside Park, which opened in 1905 with a 14.5 acre property developed by the Guelph Radial Railway. A contest was held early in 1905 to name the new attraction. The name Riverside Park was the winning selection because of the site's close proximity to the Speed River. Riverside Park was reached by the Waterloo Avenue streetcar route.

The opening of the park increased ridership on the Guelph Radial Railway. A small admission fee was charged which included two-way transportation on the streetcar. The park included an ice cream building, bandstand, swings, zoo and public swimming. In the winter, the company also operated toboggan slides behind

En août 1894, une concession de 30 ans pour une ligne de tramway à Guelph fut accordée à George Sleeman, propriétaire de la brasserie Silver Creek. La Guelph Railway Company (GRC) a inauguré son service le 17 septembre 1895 et la cérémonie d'ouverture officielle eut lieu le 18 septembre 1895.

En 1902, la Guelph Railway Company est vendue à de nouveaux propriétaires qui la rebaptisent Guelph Radial Railway. En 1903, la société est à nouveau vendue, mais cette fois à la ville de Guelph. La ville fut convaincue d'ouvrir un grand parc par l'éminent citoyen James Walter Lyon, en partie pour augmenter la fréquentation des tramways.

Voici une lettre adressée à l'éditeur du journal Guelph Mercury le 14 octobre 1904 par M. J. W. Lyon, commissaire du Guelph Radial Railway. Il essayait d'augmenter les revenus du chemin de fer afin d'économiser l'argent des contribuables :

« Cher Monsieur, - Mes directeurs et moi-même sommes extrêmement désireux de faire du Guelph Radial Railway un succès, tant sur le plan financier que sur le plan des loisirs pour les citoyens de Guelph. ... Le problème de notre ligne, cependant, c'est qu'elle ne part de nulle part et ne va nulle part, ou, comme on le dit en souriant, "de la brasserie au cimetière". L'extrémité College est convenable et nous souhaitons que l'extrémité opposée, sur Elora Road, soit tout aussi satisfaisante et rentable. Dans cette optique, nous avons obtenu une option d'achat sur la propriété d'Alfred Lace - deux terrains, l'un de 5 acres et l'autre de neuf acres et demie. En les acquérant, nous aurions un splendide parc extérieur, parfaitement convenable pour l'école du dimanche et des pique-niques, bien boisé, bordant un quart de mille de la rivière Speed, tandis que le barrage de Pipe's Mill permettrait la navigation et la baignade, ce qui en ferait un terrain idéal pour tous les sports, des jeux, des divertissements, un kiosque à musique et, comme attrait supplémentaire, une excellente source d'eau. »

C'est ainsi qu'est né le Riverside Park, inauguré en 1905 sur un terrain de 58 700 m² aménagé par le Guelph Radial Railway. Au début de l'année 1905, un concours fut organisé pour nommer la nouvelle attraction. Le nom de Riverside Park fut retenu en raison de la proximité du site avec la rivière Speed. Le parc Riverside était accessible par le tramway de l'avenue Waterloo.

L'ouverture du parc augmenta la fréquentation du Guelph Radial Railway. Un prix d'entrée modique était demandé et comprenait le transport aller-retour en tramway. Le parc comprenait un bâtiment pour les glaces, un kiosque à musique, des balançoires, un zoo et une piscine publique. En hiver, la compagnie exploitait



Guelph Radial Railway single-truck open car loaded with passengers poses for the photographer in 1910. This is typical of Guelph trolleys that serviced Riverside Park. Guelph Museums 2009.32.1303

Un tramway ouvert à un seul bogie du Guelph Radial Railway chargé de passagers, pose pour le photographe en 1910. Cette voiture est typique des tramways de Guelph qui desservaient le parc Riverside. Guelph Museums 2009.32.1303

the streetcar carhouse for which admission was also charged.

Like other amusement parks across Canada, attendance started to decline with the Great Depression in 1929. Streetcar service in Guelph ceased on Thursday September 30, 1937 and was replaced by trolleybuses.

Since the streetcar era, the park has expanded to 80 acres, with many on-site features and has become a noted landmark and attraction in the city. Today, the park includes a floral clock, one of the few remaining in Canada.

Lakeside Park - Port Dalhousie, Ontario

The Niagara, St Catharines & Toronto Railway (NS&T) was incorporated by a group of New York capitalists in 1899. Over the next two years through purchase of existing steam and electric railways and the construction of a line from St Catharines to Port Dalhousie along the west bank of Twelve Mile Creek it built a system linking Port Dalhousie and Niagara Falls via St Catharines.

To reach Toronto, in 1902 the NS&T acquired the Lakeside Navigation Company which ran two steamboats - the Garden City and Lakeside - between Port Dalhousie and Toronto. The Lakeside Navigation Company was folded into the NS&T Navigation Company. Thus Port Dalhousie

également des descentes en toboggan derrière la remise des tramways, pour lesquelles l'entrée était également payante.

À l'instar d'autres parcs d'attractions au Canada, la fréquentation commença à décliner lors de la Grande Dépression de 1929. Le service de tramway de Guelph a cessé le jeudi 30 septembre 1937 et fut remplacé par des trolleybus.

Depuis l'époque des tramways, le parc s'est étendu sur 323 700 m², comprenant de nombreux éléments, et est devenu un point de repère et une attraction importante de la ville. Aujourd'hui, le parc comprend une horloge florale, l'une des rares qui subsistent au Canada.

Lakeside Park - Port Dalhousie, Ontario

Le Niagara, St Catharines & Toronto Railway (NS & T) fut constitué en société par un groupe de capitalistes new-yorkais en 1899. Au cours des deux années suivantes, en achetant des chemins de fer à vapeur et électriques existants et en construisant une ligne de St. Catharines à Port Dalhousie le long de la rive ouest de Twelve Mile Creek, il a assemblé un réseau reliant Port Dalhousie et les chutes du Niagara en passant par St. Catharines.



July 19, 1941 - The park entrance is at the row of trees at extreme left. Note four modes of getting people to and from the park – interurban, bus, automobile and Toronto boat, all in the same photo. Also note the freight motor on the switchback adjacent the harbour in the left background between the two rows of electric cars. The row of trees and bushes surrounding the entrance gate acted as a view block between the park grounds and the adjacent railway spurs. AW Panko Collection

Le 19 juillet 1941 - L'entrée du parc se trouve dans la rangée d'arbres à l'extrême gauche. Notez les quatre moyens de transport utilisés pour se rendre au parc et en revenir : interurbain, autobus, automobile et bateau de Toronto, tous sur la même photo. Notez également la locomotive sur la voie adjacente au port, à l'arrière-plan gauche, entre les deux files de tramways. La rangée d'arbres et de buissons jouxtant le portail d'entrée servait à bloquer la vue entre les aires du parc et les embranchements ferroviaires adjacents. Collection A. W. Panko

served as a lynch pin in its plans to link Toronto and the Niagara Peninsula.

To boost ridership, a six acre park called Lakeside Park was developed by the NS&T in 1902 at Port Dalhousie on Lake Ontario on land leased from the Dominion government at the mouth of the Welland Canal. It was within walking distance of the electric railway and steamboat terminals.

Recreation and leisure were relatively new concepts early in the 20th century, but the enjoyment experienced on the cool breezes on the steamboat trip and at Lakeside Park caught on quickly (remember there was no such thing as air-conditioning back then!). What first started as a beach for swimming and paddling, grew to encompass a sprawling amusement park. This provided a significant source of revenue for both the steamboat and electric railway operation of the parent company.

The park prospered for over three decades with many company and church picnics providing business. After the CNR took over the NS&T and its subsidiary steamboat and park operations in 1920, business increased significantly.

At its peak over one million people were descending on Lakeside Park each year by way of streetcar, train, or passenger ship. Dorothy Turcotte recalled the improvements made to the park after J R Empringham, Manager of Parks and Marine for the CNR recommended that the national railway assume operation. In her book

Pour atteindre Toronto, le NS & T acquiert en 1902 la Lakeside Navigation Company qui exploite deux bateaux à vapeur - le Garden City et le Lakeside - entre Port Dalhousie et Toronto. La Lakeside Navigation Company est intégrée à la NS & T Navigation Company. Port Dalhousie sert ainsi de tremplin au NS & T pour relier Toronto et la péninsule du Niagara.

Pour stimuler la fréquentation, le NS & T aménage en 1902 un parc de 24 300 m² appelé Lakeside Park à Port Dalhousie, sur le lac Ontario, sur un terrain loué au gouvernement du Dominion, à l'embouchure du canal Welland. Il se trouve à quelques pas des terminaux du chemin de fer électrique et des bateaux à vapeur.

La récréation et les loisirs étaient des concepts relativement nouveaux au début du XXe siècle, mais le plaisir que procuraient les brises fraîches lors du voyage en bateau à vapeur et au parc Lakeside fut rapidement connu (ne pas oublier que l'air conditionné était un concept inconnu à l'époque!). Ce qui n'était au départ qu'une plage où l'on pouvait nager et pagayer s'est transformé en un vaste parc d'attractions. Ce dernier constituait une source de revenus importante pour les activités de la société mère dans le domaine des bateaux à vapeur et des chemins de fer électriques.

De nombreux pique-niques d'entreprises et d'églises ont permis au parc de prospérer pendant plus de trois décennies. Après que le CNR eut repris le NS & T et ses filiales de bateaux à vapeur et de parcs en 1920, l'activité s'accrut considérablement.

Shoes and Ships and Sealing Wax author Turcotte recounts the changes made as the CNR became the sole operator of the steamboats and the park:

In 1922, the area of the park was doubled to over 12 acres with truckloads of sand providing fill for swampy areas. Tent concessions were replaced with permanent wooden buildings. At that time, the operation was overseen by the Canadian Railway News Company. The NS&T resumed operation of the expanded park in 1923.

By 1925, the expansion had been completed. Attractions included an archery range, ball diamond and grandstand seating that now had lighting for evening games, bathing pavilion, bandstand, dance pavilion, miniature golf, a water slide was placed offshore, and improved food concession stands. The amusement operations had new rides including aeroplane swings, carousel, caterpillar, bumper cars, roller coaster called the Deep Dipper, row boats, water bicycles, and whip in addition to many games. The cost for rides and games ranged from 5 to 10 cents. Each year the park opened on the Victoria Day long weekend in May.

In 1925 the NS&T opened a second line to Port Dalhousie which terminated on the east side of the harbour. This involved the electrification of an existing CNR line from Merriton, which had been built by the Welland railway in 1859. The reason for this late electrification was to reduce trip times between the steamboat terminal and Niagara Falls. With terminals on both sides of the harbour, the boats had to make two stops at Port Dalhousie. Up to 1932 this was done while dodging the lakeboat traffic on the Welland Canal. The first was on the east side to transfer passengers to the Niagara Falls cars and the second on the west side for Lakeside Park and those going to St Catharines by the NS&T.

The Depression slowed business in the early 1930s although schools and churches continued to book picnics. The park continued to operate with the addition of new rides and the removal of the less successful ones.

Business continued to decline and in 1940 efforts

À son apogée, plus d'un million de visiteurs se rendaient chaque année à Lakeside Park en tramway, en train ou par bateau d'excursion. Dorothy Turcotte se souvient des améliorations apportées au parc après que J.R. Empringham, directeur de Parks and Marine pour le CNR, eut recommandé que la compagnie ferroviaire nationale prenne en charge l'exploitation du parc. Dans son livre *Shoes and Ships and Sealing Wax*, l'auteure Turcotte raconte les changements apportés lorsque le CNR est devenu le seul exploitant des bateaux à vapeur et du parc.

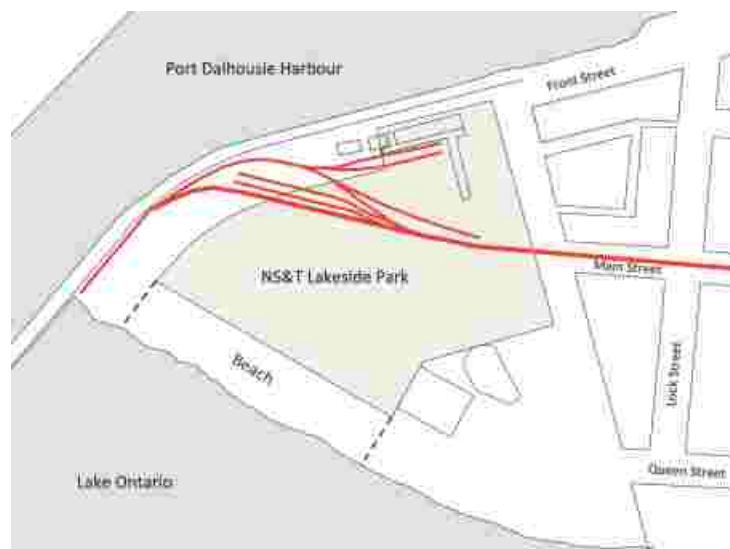
En 1922, la superficie du parc fut doublée, passant à plus de 48 600 m². Les zones marécageuses furent remblayées de sable transporté par camion. Les concessions sous tente sont remplacées par des bâtiments

permanents construits de bois. À cette époque, l'exploitation est supervisée par la Canadian Railway News Company. Le NS & T reprend l'exploitation du parc agrandi en 1923.

En 1925, l'agrandissement est terminé. Les attractions comprennent un stand de tir à l'arc, un terrain de jeu de balle et des tribunes éclairées pour les matchs en soirée, un pavillon de bain, un kiosque à musique, un pavillon de danse, un golf miniature, un toboggan aquatique et des comptoirs de restauration améliorés. Le parc d'attractions proposait de nouveaux manèges, notamment des

balançoires-aéroplanes, un carrousel, une chenille, des autos tamponneuses, des montagnes russes appelées « Deep Dipper », des barques, des bicyclettes aquatiques et un Whip, ainsi que de nombreux autres jeux. Le prix des manèges et des jeux variait de 5 à 10 cents. Chaque année, le parc ouvrait ses portes lors du long week-end de la fête de la Reine en mai.

En 1925, le NS & T ouvrit une deuxième ligne vers Port Dalhousie, qui se terminait du côté est du port. Il s'agissait de l'électrification d'une ligne existante du CNR à partir de Merriton. Elle avait été construite par le chemin de fer Welland en 1859. La raison de cette électrification tardive était de réduire la durée des trajets entre le terminal des bateaux à vapeur et les chutes du Niagara. Les terminaux étant situés de part et d'autre du port, les



Niagara St. Catharines & Toronto Railway track plan at Lakeside Park, the east track on the other side of the Welland Canal is not shown. Drawn by Andrew Panko

Plan des voies du Niagara St. Catharines & Toronto Railway à Lakeside Park. La voie de l'autre côté du canal Welland n'est pas représentée. Dessiné par Andrew Panko

were made by the CNR to dispose of both the steamboat operation and the park which management felt were not part of their core business. No offers were received. In 1943 the sale was again advertised, but again no offers were received. As rationing of fuel and tires was introduced during World War II distant vacations became impossible for many Canadians, but Toronto families would still treat themselves to day trips to the park to relieve the stresses of wartime life.



Fun and frolic at Lakeside Park. Frank Leslie Post Card, A.W. Panko collection

Plaisirs et ébats à Lakeside Park. Carte postale de Frank Leslie, collection A.W. Panko

In June 1949, one of the two NS&T Navigation Company steamboats, the Northumberland, was destroyed in a fire, steamboat operation continued with one boat on a reduced schedule for that season. The remaining boat, the Dalhousie City built in 1911, was sold at the end of that season for operation in Montreal.

Streetcar service to Port Dalhousie and Lakeside Park ended in 1950. The service to the east side of the Port Dalhousie harbour had been discontinued in November 1940, but due to wartime rationing of fuel and tires, the Dominion Transit Controller requested that service on the Niagara Falls line be restored. While buses often ran to Port Dalhousie East, the old interurban cars appeared for heavy passenger movements until 1946.

Lakeside Park was sold to its former manager. After questions were raised about the safety of the water from pollution, attendance at the park declined to the extent that the midway closed in 1969 and the refreshment stands in 1970. The park subsequently was sold to the City of St. Catharines whose borders had been expanded to include Port Dalhousie. By 1979 the park was declared a historic site.

The former trolley park is now a very popular 12 acre municipal park. A central feature even today is the

bateaux devaient faire deux arrêts à Port Dalhousie. Jusqu'en 1932, ils devaient affronter l'affluence maritime sur le canal Welland. Le premier arrêt se faisait du côté est pour transférer les passagers vers les tramways de Niagara Falls et le second du côté ouest pour Lakeside Park et ceux qui se rendaient à St. Catharines par le NS & T.

La dépression ralentit l'affluence au début des années 1930, mais les écoles et les églises continuèrent à organiser des pique-niques. Le parc continue de fonctionner avec l'ajout de nouveaux manèges et le retrait de ceux qui ont moins de succès.

Les affaires continuèrent à décliner et, en 1940, le CNR tenta de se départir de l'exploitation des bateaux à vapeur et du parc, dont la direction estimait qu'ils ne faisaient pas partie de son activité principale. Aucune offre n'est reçue. En 1943, la vente est à nouveau annoncée, mais là encore, aucune offre n'est reçue. Avec l'introduction du rationnement du carburant et des pneus pendant la Seconde Guerre mondiale, les vacances éloignées deviennent impossibles pour de nombreux Canadiens, mais les familles de Toronto s'offrent tout de même des excursions d'une journée dans le parc pour soulager le stress de la vie en temps de guerre.

En juin 1949, l'un des deux bateaux à vapeur de la NS & T Navigation Company, le Northumberland, est détruit dans un incendie; l'exploitation se poursuit avec un seul bateau à horaire réduit pour cette saison. Le bateau restant, le Dalhousie City construit en 1911, est vendu à la fin de la saison pour être exploité à Montréal.

Le service de tramway vers Port Dalhousie et Lakeside Park a pris fin en 1950. Le service vers le côté est de Port Dalhousie avait été interrompu en novembre 1940, mais en raison du rationnement du carburant et des pneus en temps de guerre, le Dominion Transit Controller a demandé que le service soit rétabli sur la ligne de Niagara Falls. Alors que des autobus se rendaient souvent à Port Dalhousie East, les anciens tramways interurbains sont restés en service jusqu'en 1946 lorsque le nombre de passagers l'imposait.

Lakeside Park est ensuite vendu à son ancien gérant. Suite à l'expression de préoccupations concernant la pollution de l'eau, la fréquentation du parc diminue à tel point que la fête foraine ferme en 1969 et les kiosques de rafraîchissements en 1970. Le parc fut ensuite vendu à la ville de St. Catharines, dont le territoire s'était agrandi pour englober Port Dalhousie. En 1979, le parc fut déclaré site historique.

L'ancien parc d'attractions est aujourd'hui un parc municipal de 48 600 m² très populaire. Le carrousel

1905 era carousel, which is lovingly maintained by volunteers and the City of Saint Catharines. It is one of the few remaining park carousels in operation.

datant de 1905, entretenu avec amour par des bénévoles et la ville de St. Catharines, en est encore aujourd'hui l'élément central. C'est l'un des rares carrousels de parc encore en activité.

The Lakeside Park Carousel was carved by Charles I D Loeff between 1898 and 1905 in Brooklyn, New York. The animals were carved by Loeff's factory workers, including Marcus Illions. The carousel's rounding boards and scenery panels were built by George William Kremer, and are similar in appearance to those found on the Knoebels Grand Carousel, which is the only other Kremer carousel still in operation. In 1921, the carousel was moved from its original location in Scarborough, Ontario to its current location at Lakeside Park in Port Dalhousie. At the time, Lakeside Park had 58 attractions. The Lakeside Park Carousel is the only remaining attraction at Lakeside Park, and is now owned by the city of St. Catharines. (Wikipedia)

Le carrousel de Lakeside Park a été sculpté par Charles I. D. Loeff entre 1898 et 1905 à Brooklyn, New York. Les animaux furent sculptés par les ouvriers de l'usine de Loeff, dont faisait partie Marcus Illions. Les panneaux d'arrondi et de décor du carrousel furent construits par George William Kremer et sont similaires à ceux du Grand Carousel de Knoebels, qui est le seul autre carrousel de Kremer encore en activité. En 1921, le carrousel fut déplacé de son emplacement d'origine à Scarborough, en Ontario, à son emplacement actuel au Lakeside Park à Port Dalhousie. À l'époque, le parc Lakeside comptait 58 attractions. Le carrousel de Lakeside Park est la seule attraction restante de Lakeside Park et appartient désormais à la ville de St. Catharines. (Wikipédia)



This is one of the few railway parks to be remembered in song. The Canadian rock group 'Rush' memorialized it in their classic song *Lakeside Park*.

C'est l'un des rares parcs associés aux chemins de fer à être commémoré par une chanson. Le groupe rock canadien Rush l'a commémoré dans sa chanson classique Lakeside Park.

Port Stanley Park - Port Stanley, Ontario

The London & Port Stanley Railway (L&PS) was built as a steam railroad between London, St. Thomas and Port Stanley on Lake Erie, it commenced operation in September 1856. It was built primarily to facilitate trade with the United States, particularly of wood and coal. The City of London had decided to take control of the railway in 1890. The L&PS was leased to the Great Western Railway, Grand Trunk, and Pere Marquette railways in succession until 1914. The city bought the line outright in 1950.

Port Stanley Park - Port Stanley, Ontario

Le London & Port Stanley Railway (L & PS) fut au début de son exploitation, en septembre 1856, un chemin de fer à vapeur reliant London, St. Thomas et Port Stanley sur le lac Érié. Il fut construit principalement pour faciliter le commerce avec les États-Unis, en particulier pour le bois et le charbon. La ville de London décida de prendre le contrôle du chemin de fer en 1890. Le L & PS fut loué successivement au Great Western Railway, au Grand Trunk et au chemin de fer Pere Marquette jusqu'en 1914. La ville a racheté la ligne en 1950.

The Invererie Heights (a plateau area) above Port Stanley's beach on Lake Erie had been a popular location since at least the middle of the 1800s. The Railway drew many outsiders to the area for relaxation and recreation in the warm summer months. By the 1860s a cricket field and dance hall were there along with swings. Picnics drew thousands to the hill 30 metres or more above, and overlooking, the beach. The Fraser House (hotel) was opened in 1871. Its three storeys contained 62 rooms and a 200-seat dining room (all privately owned).

This important hotel drew even more people to the area who began to enjoy the beach below. The only access was up & down the lengthy stairway, or a long walk via George Street, which was quite steep. A steam powered incline railway was installed to facilitate access between the beach and the hotel.

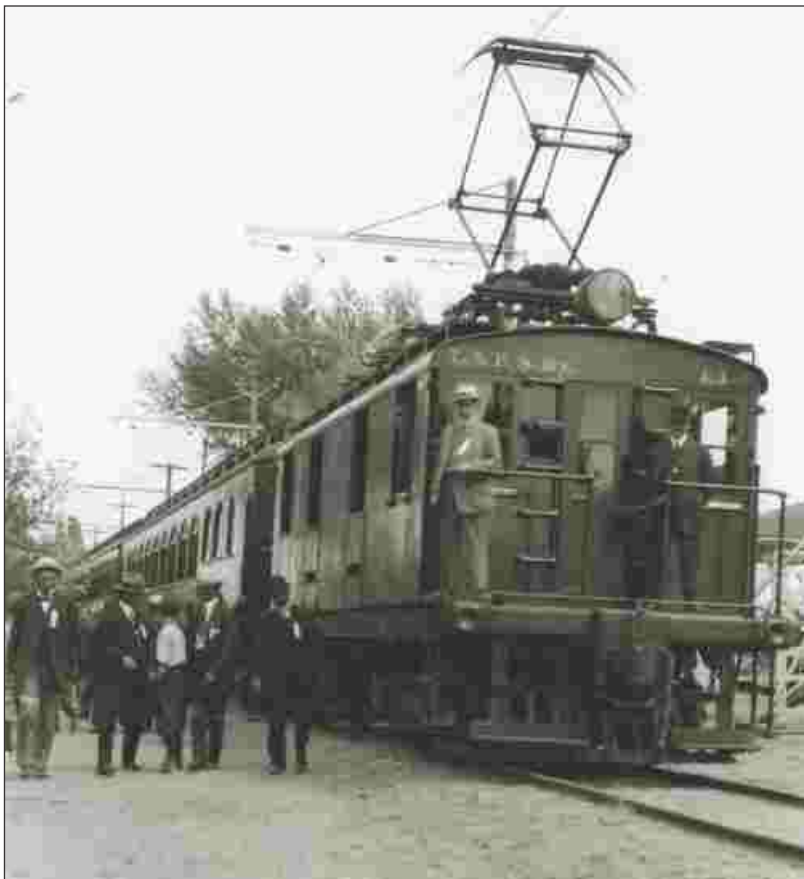
Eventually though, Invererie Heights lost some of its popularity. The observation tower blew down in a storm, and The Fraser House was not being tended to after the death of Mrs. Fraser in 1898. The Incline and picnic grounds were allowed to deteriorate, while public attention and favouritism began to shift more towards the beach area (below) as the number of attractions there increased.

In 1914 the city decided to operate the railway independently, using electricity for power. At that time Sir Adam Beck, the first chairman of the Ontario Hydro-Electric Power Commission which used water from Niagara Falls and other Ontario lakes and rivers to generate

Invererie Heights, un plateau situé au-dessus de la plage de Port Stanley sur le lac Érié, était un lieu très prisé depuis au moins le milieu des années 1800. Le chemin de fer attirait de nombreux étrangers dans la région pour se détendre et se divertir pendant les chauds mois d'été. Au cours des années 1860, un parc de cricket, une salle de danse et des balançoires furent aménagés. Les pique-niques attiraient des milliers de personnes sur la colline qui surplombe la plage d'au moins 30 mètres. L'hôtel Fraser House ouvre ses portes en 1871. Ses trois étages contenaient 62 chambres et une salle à manger de 200 places (toutes privées).

Cet important hôtel attira encore plus de monde dans la région, qui commença à profiter de la plage en contrebas. Le seul moyen d'y accéder était de monter et de descendre un long escalier, ou de passer par George Street, une longue marche assez abrupte. Un funiculaire à vapeur fut installé pour faciliter l'accès entre la plage et l'hôtel.

Invererie Heights finit par perdre de sa popularité. La tour d'observation s'est effondrée lors d'une tempête et la Fraser House n'a plus été entretenue après la mort de Mme Fraser en 1898. Le funiculaire et les terrains de pique-nique se sont détériorés, tandis que l'attrait du public s'est tourné vers la plage en contre-bas en raison de l'augmentation du nombre d'attractions qui s'y trouvaient. En 1914, la ville décida d'exploiter le chemin de fer de manière indépendante, en utilisant l'électricité. À cette époque, Sir Adam Beck est le premier président de l'Ontario Hydro-Electric Power Commission, qui utilise l'eau des chutes du Niagara et d'autres lacs et rivières de l'Ontario pour produire



London & Port Stanley box-cab locomotive L1 and arch-windowed wooden train appear to be at the L&PS Beach Terminal prior to double-tracking in 1916. Essex County Archives, Howard Mills collection 2014-42

La locomotive L1 à cabine allongée du London & Port Stanley et son convoi de voitures en bois à fenêtres en arc semblent se trouver au terminus de la plage du L & PS avant la mise en double voie en 1916. Archives du comté d'Essex, collection Howard Mills 2014-42

electricity. Beck was also promoting a network of electrified radial railways for southern Ontario. The City of London undertook to electrify and modernize the L&PS as a showcase radial railway powered by electricity. The line was upgraded and electrified with catenary powered at 1500 volts DC and box-cab locomotives acquired. New steel interurban cars were purchased from the Jewitt Car Company in Ohio, they were longer, larger, more ornate than the old wooden coaches and capable of 60 MPH on the L&PS' mostly straight level track. The L&PS was the only higher standard radial ever built, Beck's plan was interrupted by World War I after which the automobile was on the scene and politics intervened.

The L&PS bought the inclined railway and overhauled it. It reduced the 5-cent fare to 10 tickets for 25 cents. The London Railway Commission expanded its Glenerie Bath House to house a large cafeteria. The bathhouse, which opened for the 1917 season, had men's & women's sections complete with showers & toilets, with each area having 50 changing rooms. The beach area grew to become an enormous entertainment facility with a mix of private and L&PS ownership of the attractions. The L&PS sold off some land to private investors who built entertainment facilities.

In 1916, the railroad was extended from Port Stanley Station to a new Beach Terminal right on the beach. This beach line was double tracked shortly thereafter. The improvements worked - from 1914 to 1919, passengers carried went from 132,000 to almost 1 million per year. On one day alone, the inclined railway carried over 10,000 people.

In the 1930s there were never fewer than 30 concessions along the boardwalk. Stanley Beach had seen several bathhouses and dance clubs (featuring such bands as Guy Lombardo, Benny Goodman and Louis Armstrong), the coaster, a ferris wheel, 2 carousels, a swing ride, numerous children's rides, a shooting gallery, bowling alley with pool tables & pinball, photo studios, 2 theaters, restaurants, a swimming area with water slides & diving platforms, a penny arcade, miniature golf, and numerous games & refreshment

de l'électricité. Beck promeut également un réseau de chemins de fer radiaux électrifiés pour le sud de l'Ontario. La ville de London entreprend d'électrifier et de moderniser le L & PS pour en faire un chemin de fer radial de démonstration alimenté par l'électricité. La ligne est modernisée et électrifiée avec une caténaire alimentée en 1500 volts CC. Des locomotives à cabine allongées sont achetées. De nouvelles voitures interurbaines en acier sont achetées à la Jewitt Car Company, en Ohio. Elles sont plus longues, plus larges et plus élégantes que les anciennes voitures en bois et peuvent atteindre une vitesse de 100 km/h sur la voie en palier du L & PS, qui est essentiellement rectiligne. Le projet de Beck fut interrompu par la Première Guerre mondiale, à la suite de laquelle l'automobile gagna en popularité. Les aléas de la politique vinrent aussi compliquer les choses.

Le L & PS achète le chemin de fer incliné et le remet en état. Il réduit le tarif de 5 cents à 10 billets pour 25 cents. La London Railway Commission agrandit son établissement de bains Glenerie Bath House pour y installer une grande cafétéria. L'établissement de bains, qui ouvre ses portes pour la saison 1917, comprend des sections pour hommes et pour femmes avec douches et toilettes, chaque section disposant de 50 cabines de déshabillage. Le secteur de la plage s'est développé pour devenir une énorme installation de divertissement, un mélange de propriété privée et de propriété du L & PS pour les attractions. Le L & PS vendit certains terrains à des investisseurs privés qui construisirent des installations de loisirs.

En 1916, le chemin de fer est prolongé de la gare de Port Stanley jusqu'à un nouveau terminus situé directement sur la plage. Peu de temps après, cette ligne vers la plage est dotée d'une double voie. Les améliorations portent leurs fruits : de 1914 à 1919, le nombre de passagers transportés passe de 132 000 à près d'un million. Lors d'une seule journée, le chemin de fer incliné a transporté plus de 10 000 personnes.

Au cours des années 1930, il n'y avait jamais moins de 30 concessions le long de la promenade. Stanley Beach comptait plusieurs bains publics et clubs de danse (qui accueillaient des vedettes telles que Guy Lombardo, Benny Goodman et Louis Armstrong), les montagnes russes, une grande roue, deux carousels, un manège



London & Port Stanley inclined railway circa 1920, the original inclined was steam-powered. Essex County Archives, Ian D Cameron collection 2011-10

Le funiculaire du London & Port Stanley vers 1920. Le funiculaire d'origine était actionné par la vapeur. Archives du comté d'Essex, collection Ian D. Cameron 2011-10



The L&PS's Glenerie bath house is on the left, bathers enjoying the summer waters of Lake Erie circa 1918. Elgin County Archives AN 2016-32
L'établissement de bains Glenerie du L & PS se trouve à gauche. Les baigneurs profitent des eaux du lac Érié lors de la saison estivale, vers 1918. Archives du comté d'Elgin AN 2016-32

stands, a casino would soon follow.

The casino would expand several times in the next decade or so, and be eventually torn down to build a newer, larger one featuring a huge 1000 square-metre, unobstructed dance floor with the bands placed in balconies. The cover charge was 35 cents (or 65 cents/couple) and five cents a dance. Next to The Casino would be built a bowling alley, penny arcade, photo studio, and refreshment stands. Disaster would strike in April of 1932 when an \$80,000 fire destroyed the casino. With strong competition from a newer, larger Pavilion dance hall, it was decided not to rebuild.

Throughout the 1930s, and 40s the best of Canadian & American bands and performers appeared at this new club. Later in the 1950s, the floors were set up cabaret-club style with tables and chairs ringed the dance area. With this conversion, came a name change to The Stork Club. To extend the season, the building was heated and media promotions done to garner winter business - and business it was. The club continued to prosper greatly, even as the park declined, and would outlast the amusement area by over two decades.

Yet another dance floor was available at the beach. It was actually owned by the railroad in competition with its own Pavilion. At the east end of the boardwalk was a band-shell and outdoor terrazzo floor called The Orient Plaza. This later became a roller rink. Stanley Beach faded further in the 1950s as more and more attractions closed their doors. With no gasoline rationing as had been seen during the war, people took their cars, and so traffic on the railroad declined. L&PS passenger service was discontinued in February 1957.

With more cars and available fuel, people could go farther away to vacation. As well, Lake Erie became increasingly polluted and more people had private pools, thus not needing the beach. The Incline ceased operations

à balançoires, de nombreux manèges pour enfants, un stand de tir, un bowling avec tables de billard et billards électriques, des studios de photographie, deux théâtres, des restaurants, une zone de baignade avec toboggans et plongeurs, une salle d'arcade, un golf miniature, de nombreux jeux et kiosques de rafraîchissements, ainsi qu'un casino.

Le casino s'agrandira plusieurs fois au cours de la décennie suivante et sera finalement démoli pour en construire un nouveau, plus grand, doté d'une immense piste de danse de 1000 mètres carrés, avec orchestres installés dans des balcons. Le droit d'entrée était de 35 cents (ou 65 cents/couple) et de 5 cents par danse. À côté du Casino seront construits un bowling, une salle de jeux, un studio photo et des kiosques de rafraîchissements. En avril 1932, un incendie dont les pertes furent évaluées à 80 000 dollars détruisit le casino. Face à la forte concurrence de la salle de danse Pavilion, plus récente et plus grande, il est décidé de ne pas reconstruire.

Tout au long des années 1930 et 1940, les meilleurs groupes et artistes canadiens et américains se produisent dans ce nouveau club. Plus tard, dans les années 1950, les planchers furent aménagés dans le style cabaret-club, avec tables et chaises entourant l'aire de danse.

Cette conversion s'est accompagnée d'un changement de nom : le Stork Club. Pour prolonger la saison, le bâtiment est chauffé et des promotions dans les médias apparaissent pour attirer les clients en hiver, ce qui porte fruit. Le club continue de prospérer, malgré le déclin du parc, et survivra de plus de vingt ans à la zone d'attractions.

Toutefois, une autre piste de danse était disponible sur la plage. Elle appartenait en fait aussi au chemin de fer, en concurrence avec son propre pavillon. À l'extrémité est de la promenade, se trouvait un kiosque à musique et une piste de terrazzo en plein air, l'Orient Plaza. Cet endroit devint plus tard une piste de patins à roulettes. Au cours des années 1950, le sort de Stanley Beach décline encore; de plus en plus de sites

in 1966 due to the cost of bringing it up to modern safety standards. There were a few concessions left on the beach but the rest of the structures were left to rot. This did not endear the beach to the public. Although some buildings lived on, the park was essentially gone. Canadian National Railways purchased the L&PS in 1965.

While the London-St. Thomas section of the line remained as a busy freight corridor, the section of the L&PS from St. Thomas to Port Stanley was abandoned in 1982 after a washout at Union. It was then that a group of London and St. Thomas enthusiasts formed the Port Stanley Terminal Rail Incorporated to purchase the line and rebuild it into an operating railway.

Despite the almost insurmountable hurdles of reviving an abandoned railway; washout repair, tie replacement, road crossings, insurance, legal issues, government red-tape, operating rules, provincial railway charter, short line legislation, etc., the dedicated team of volunteers saw the first through-train operate from St. Thomas to Port Stanley in 1990 (partial operation had been in effect from St. Thomas to the washout from 1983).

Today, while the beach is obviously still there, there is hardly a trace of the great amusement complex that once was. Port Stanley Rail terminates at the downtown station, the beach terminal long gone. Beach goers can park in an expansive public parking lot nearby and still enjoy the refreshing waters of Lake Erie.

Part 2, Western Canada will appear in the next issue.

d'attractions ferment leurs portes. Le rationnement de l'essence n'existant plus, les gens utilisaient leur voiture, ce qui entraîna une baisse du trafic sur le chemin de fer. Le service de transport de passagers du L & PS cessa en février 1957.

L'augmentation du nombre de voitures et la disponibilité du carburant a permis aux gens de se rendre plus loin pour passer leurs vacances. En outre, le lac Érié est de plus en plus pollué et de plus en plus de gens ont des piscines privées, ce qui les dispense d'aller à la plage. Le chemin de fer incliné a cessé ses activités en 1966 en raison du coût de sa mise en conformité avec les normes de sécurité modernes. Il reste quelques concessions sur la plage, mais le reste des structures est laissé à l'abandon. Cette situation n'a pas favorisé la fréquentation de la plage par le public. Bien que certains bâtiments aient survécu, le parc a pratiquement disparu. Le Canadien National achète le L & PS en 1965.

Alors que la section London-St. Thomas de la ligne est restée un corridor de fret très fréquenté, la section du L & PS allant de St. Thomas à Port Stanley a été abandonnée en 1982 à la suite d'un affaissement près de la gare d'Union. C'est alors qu'un groupe de fervents de London et de St Thomas a constitué le Port Stanley Terminal Rail Incorporated afin d'acheter la ligne et de la reconstruire pour en faire un chemin de fer opérationnel.

Malgré les obstacles presque insurmontables que pose la remise en service d'un chemin de fer abandonné (réparation des affaissements, remplacement des traverses, passages à niveau, assurances, questions juridiques, formalités administratives, règles d'exploitation, charte provinciale des chemins de fer, législation sur les chemins de fer d'intérêt local, etc.), l'équipe de bénévoles dévoués a vu le premier train circuler de St. Thomas à Port Stanley en 1990 (une exploitation partielle avait été mise en place de St. Thomas jusqu'à l'affaissement en 1983).

Aujourd'hui, bien que la plage soit toujours là, il n'y a pratiquement aucune trace du grand complexe d'attractions qui existait autrefois. Le chemin de fer de Port Stanley se termine à la gare du centre-ville, le terminal de la plage ayant disparu depuis longtemps. Les amateurs de plage peuvent se garer dans un vaste parking public situé à proximité et continuer à profiter des eaux rafraîchissantes du lac Érié.

La deuxième partie, consacrée à l'Ouest du Canada, paraîtra dans le prochain numéro.

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

By / par Stan J Smaill

Photos From the Montreal Transportation Glass-Plate Negative Collection

Photos de la collection de négatifs sur plaques de verre de la Commission de transport de Montréal

French Version / Version française : Gilles Lazure

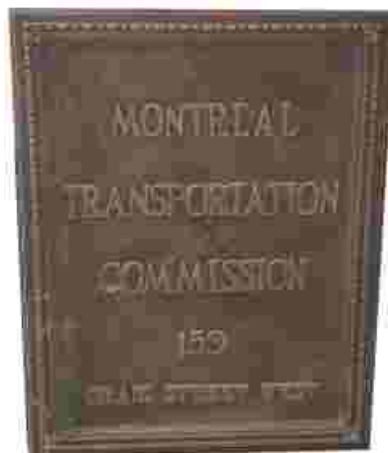
Introduction

For the March-April 2023 Canadian Rail photo gallery, we take to the streets of Montreal and the vast territory that Montreal's tramway system encompassed in the early years of the street railway era. Similar to our efforts seen in the September-October 2022 issue of Canadian Rail, it gives me great pleasure to present a selection of photographs from the CRHA Archives. In this case, the photographs are made from the glass plate negatives of the Montreal Transportation Commission collection.

The Exporail Archives staff under the capable direction of Mylene Belanger have once again produced great work and it is an absolute pleasure to work with these people. Special thanks also to Ms. Anne Berubé for her excellent scans of the glass plate negatives and the great notes which describe the wonderful photos depicted in this gallery. They make it so easy to relate the history of Canada's trains and trolleys. Merci!

This Photo Gallery is dedicated to the memory of Richard M. Binns, and Fred Angus, to Canadian Rail Co-Editor M. Peter Murphy, to long time CRHA director Daniel Laurendeau, to CRHA Past President Francois Gaudette and to Michel Belhumeur, Robert Nantel, Robert Fortin and Jacques Loiselle. All of these people have been 'keepers of the faith' when it comes to the CRHA and the street railway history of Montreal. Special dedication to Mr. Echlin, long-time official photographer of the MTC whose professionalism sought a 'home' for these glass-plate negatives when they were at risk.

In the early 1960s the MTC decided to downsize its head office on Craig Street in preparation for the move to new quarters. Later the head office building along with Craig Terminus next door were demolished to make way for the Palais de Congres convention centre. Exporail has the two brass nameplates from either side of the



Introduction

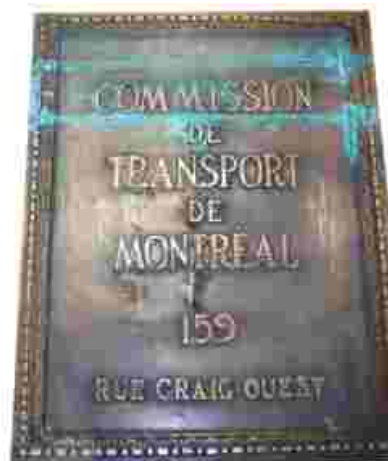
À la faveur de la galerie de photos de l'édition de mars-avril de Rail canadien, nous allons dans les rues de Montréal et sur le vaste territoire qu'a desservi le réseau de tramways de Montréal durant les premières années de l'ère des chemins de fer urbains. De manière comparable à nos efforts publiés dans le numéro de septembre-octobre 2022 de Rail canadien, il me fait grand plaisir de présenter un choix de photographies provenant des archives de l'ACHF. Dans ce cas-ci, ces photos sont produites à partir de la collection de négatifs sur plaques de verre de la Commission de transport de Montréal (CTM).

Le personnel des Archives d'Exporail, sous la direction compétente de Mylène Bélanger, a fait une fois de plus de l'excellent travail et c'est un grand plaisir d'œuvrer avec ce groupe. Des remerciements spéciaux vont aussi à Anne Bérubé pour ses excellentes numérisations de négatifs sur plaque de verre et les notes de premier ordre qui décrivent les merveilleuses photos figurant dans cette galerie. Elles rendent si facile la description de l'histoire des trains et tramways canadiens. Merci!

Cette galerie de photos est dédiée à la mémoire de Richard M. Binns et de Fred Angus, à M. Peter Murphy, coéditeur de Rail canadien, à Daniel Laurendeau, directeur de longue date de l'ACHF, à François Gaudette, président par le passé de l'ACHF et à Michel Belhumeur. Toutes ces personnes ont été les « gardiennes de la foi » en ce qui concerne l'ACHF et l'histoire des chemins de fer urbains de Montréal. Une dédicace spéciale va à R.S. Echlin, longtemps le photographe officiel de la CTM qui, par son

professionnalisme, fut amené à chercher un refuge pour tous ces négatifs sur plaque de verre lorsque leur existence fut menacée.

Au début des années 1960, la CTM décida de réduire la surface de ses quartiers généraux sur la rue Craig en prévision d'un déménagement vers de nouveaux locaux. Le



head-office building's front door in our collection.

The MTC photographer, Mr. Echlin, was instructed to make an 8 X 10 contact print from each 8 X 10 glass-plate negative, then photograph each print with a 35mm tripod mounted camera. This film negative would become the negative on file going forward at the MTC. Mr. Echlin was further instructed to destroy the glass-plates once the 35mm negative had been made.

Being the official photographer for years, himself approaching retirement age, he could not bring himself to destroy the glass plates. He contacted the Canadian Railroad Historical Association (CRHA) and made an arrangement whereby he would bring home a small quantity of glass negatives in his briefcase each day (they were fragile and heavy). When enough had accumulated at his home, he would contact the CRHA for pick-up (Echlin didn't own a car).

Five or six trips to Echlin's house later, the glass plates were saved and stored in a designated archives baggage car at Exporail. They now reside in the Archives centre in the Angus Pavilion. Not all of the negatives were so lucky to be preserved. Mr. Echlin spoke at that time of a senior employee taking a bunch of negatives home to be installed on a wall in his playroom backlight with lights.

The CRHA Archives has received a grant from Soutien au traitement des archives privée de Bibliothèque et archives nationales du Québec for the scanning of the 595 glass-plates in the MTC collection. Scanning of nitrate film and odd sized negatives will follow.

In keeping with the theme of this issue's main article, namely tramways in the 1895 - 1930 period, we are pleased to present a selection of images from this fabulous collection. There are hundreds of builders' type images of streetcars. For this exercise we have chosen a selection of city views and a few oddities for interest. Some views have been reproduced before, but most of the images presented here have never been published. Caption information for the most part is lacking except for the date taken in most cases.

All photographs from the CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds P42 (MTC), the negative number appears at the end of each caption.

bâtiment qui les abritait, ainsi que le terminus de tramways avoisinant, fut démoli pour créer de l'espace pour le Palais des Congrès. Exporail possède, dans ses collections, les plaques de bronze qui ornaient les côtés de la porte principale de ces quartiers généraux.

Il fut demandé à monsieur Echlin, le photographe officiel de la CTM, de faire par contact un imprimé de 8 po par 10 po de chaque négatif sur plaque de verre, puis de photographier ensuite chacun d'eux à l'aide d'un appareil photo 35 mm juché sur un trépied. Le négatif du film devint alors le négatif à utiliser par la CTM pour ses futurs besoins. Echlin reçut aussi l'ordre de détruire les plaques de verre une fois exposés les négatifs sur le film de 35 mm.

Étant le photographe officiel depuis des années et approchant lui-même l'âge de la retraite, il ne pouvait se résoudre à détruire les plaques de verre. Il prit contact avec l'ACHF et convint avec elle que chaque jour, il apporterait chez lui dans sa mallette une petite quantité de ces plaques (qui étaient fragiles et pesantes). Lorsqu'il en aurait accumulées suffisamment, il contacterait l'ACHF pour que l'on vienne les chercher (Echlin ne possédait pas d'automobile).

Suite à cinq ou six périple à la maison d'Echlin, les plaques de verre furent sauvegardées et entreposées dans un wagon couvert réservé aux archives à Exporail. Elles sont maintenant conservées dans son centre des Archives au Pavillon Angus. Les plaques de verre n'eurent pas toutes la même chance d'être préservées. Echlin relata un épisode durant lequel un employé de la direction emporta chez lui un paquet de celles-ci pour en faire un mur décoratif illuminé à contre-jour dans sa salle de jeu.

Le groupe des Archives de l'ACHF a reçu une subvention du programme Soutien au traitement des archives privées de Bibliothèque et archives nationales du Québec pour la numérisation des 595 plaques de verre de la collection de la CTM. Ceci sera suivi par la numérisation des films au nitrate et des négatifs de dimensions hors normes.

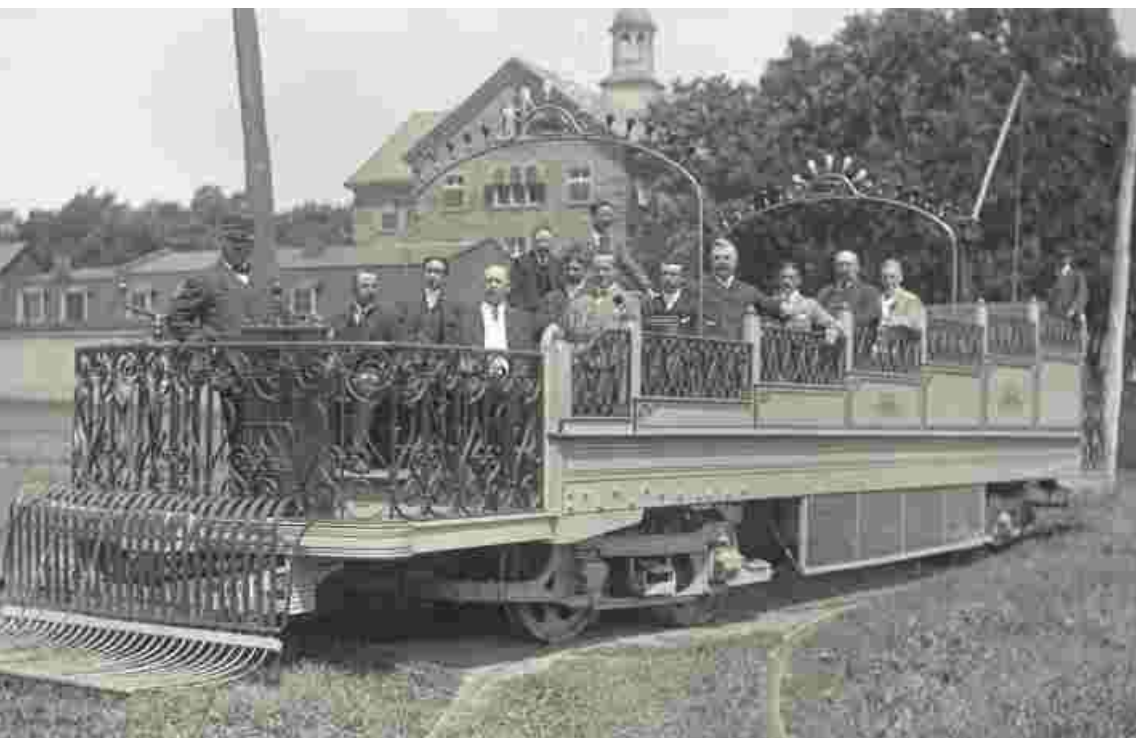
En accord avec le sujet du thème principal de ce numéro, soit celui des tramways de la période de 1895 à 1930, nous avons le plaisir de vous présenter un choix de photos de cette fabuleuse collection. Il y a des centaines de photographies de constructeurs; pour cette galerie, nous avons choisi des vues urbaines et quelques curiosités intéressantes. Quelques illustrations ont été reproduites une nouvelle fois, mais la plupart des photos présentées ici n'ont jamais été publiées auparavant. L'information des légendes est le plus souvent incomplète à part la date qui y figure dans la majorité des cas.

Toutes les photographies proviennent du fonds P42 Commission de transport de Montréal des Archives CRHA / ACHF Exporail, le numéro du négatif apparaissant à la fin de chaque légende.



The main theme of this issue of Canadian Rail is 'by trolley to the park. In the formative years of the Canadian street railway experience, amusement parks were easily accessed by tramway lines before the advent of the automobile. One such park was Dominion Park in the east end of Montreal, Quebec. This view from 1906 shows the water slide flume, just one of the many attractions available at Dominion Park back in the day. Looks like fun! Z86

The MTC photo collection at Exporail contains many builder's photos of street railway equipment. For this gallery, we have selected mainly images that show the streetcars in their 'natural habitat' - the urban settings of the growing metropolis as well as the more bucolic extended suburban lines. However, this image of MTC observation car No. 1 certainly deserves inclusion in this gallery. In what appears to be its first outing, car No. 1 poses for the photographer on the wye at Park and Pine Avenue back in 1905. Car No 1 is a prized exhibit in the tramway aisle of the Angus Pavilion at Exporail. P1



L'article principal de cette édition de Rail canadien est « en tramway vers les manèges ». Au cours des premières années d'origine de l'expérience des chemins de fer urbains au Canada et avant l'apparition de l'automobile, les lignes de tramways facilitèrent l'accès aux parcs d'attractions. Un tel parc était le Parc Dominion, dans l'est de la ville de Montréal, Québec. Cette photo de 1906 montre la glissade aquatique, seulement l'une des nombreuses attractions offertes en ce temps-là au Parc Dominion. Cela semble amusant! Z86

La collection de photographies de la MTC, à Exporail, en compte plusieurs d'équipement de chemins de fer urbain prises par des constructeurs. Pour cette galerie, nous avons surtout choisi des photos montrant les tramways dans leur « habitat naturel », soit les quartiers de villes en pleine croissance ainsi que les alentours plus champêtres de leurs lignes se prolongeant en banlieue. Toutefois, cette photo du tramway d'observation numéro 1 de la CTM mérite certainement de figurer dans cette galerie. En 1905, lors de ce qui semble être sa première sortie, le tramway pose pour le photographe au triangle de virage situé à l'intersection des avenues du Parc et des Pins. Le tramway No 1 est une pièce de montre estimée sur la voie des tramways du Pavillon Angus d'Exporail. P1



An immaculate trailer puller 1551 displays the route sign for the No. 80 Bleury on a wintry Montreal day in 1925 (these cars were normally assigned to the St. Laurent and St. Denis routes). A 900 series car follows the 1551 assigned to route 72, followed by a third streetcar which might also be a 1500 series car. Note the MTC track department employee with his salt bucket and ice scraper to keep the flange-ways clear. Also the snow removal by horse drawn sleigh happening in the background of this photo! C290

Le 1551, une motrice fort propre, exhibe l'annonce pour le circuit No 80 Bleury par une journée d'hiver à Montréal, en 1925 (ces tramways étaient normalement affectés aux circuits Saint-Laurent et Saint-Denis). Un tramway de la série 900, affecté au circuit No 72, est derrière le 1551, suivi d'un troisième tramway qui semble en être un aussi de la série 1500. Prenez note de l'employé du département des voies de la compagnie Montreal Tramways (MTC) avec son seau de sel et son grattoir, pour garder libres de glace les côtés des rails en contact avec les boudins de roues. Il y a aussi l'enlèvement de neige au moyen d'un traineau tiré par un cheval à l'arrière-plan! C290

This image has been used years ago in a CRHA publication but it deserves to be reprised in this gallery. Car No 1030 is a Montreal, Park and Island Railway vehicle displaying the original configuration of these cars as delivered and the enormous carbon arc headlight necessary for after-dark operation on the outlying interurban-like lines of the MP&IR. The caption information suggests that this 'Back River' car is near College station. The CRHA collection at Exporail includes former MP&IR car 1046 in its rebuilt configuration but decorated in a likeness of the 'traction orange' paint scheme worn by this cars until the mid-1930's. C57

Il y a quelques années, cette photo a été utilisée dans une publication de l'ACHF, mais elle mérite d'être reprise dans cette galerie. Le tramway 1030 est un véhicule du chemin de fer Montreal Park & Island (MP & IR) montrant l'agencement originel de ceux-ci lors de leur livraison et l'énorme phare à arc de carbone nécessaire pour les opérations en pleine noirceur telle que celles sur les circuits de banlieue du MP & IR. L'information de la légende suggère que ce tramway du circuit Back River (plus tard Montréal-Nord) est près de la gare College. La collection de l'ACHF à Exporail comprend le tramway 1046 du MP & IR tel que reconstruit, mais peint d'une livrée ressemblant à la livrée « traction orange » dont étaient peints ces véhicules jusqu'au milieu des années 1930. C57





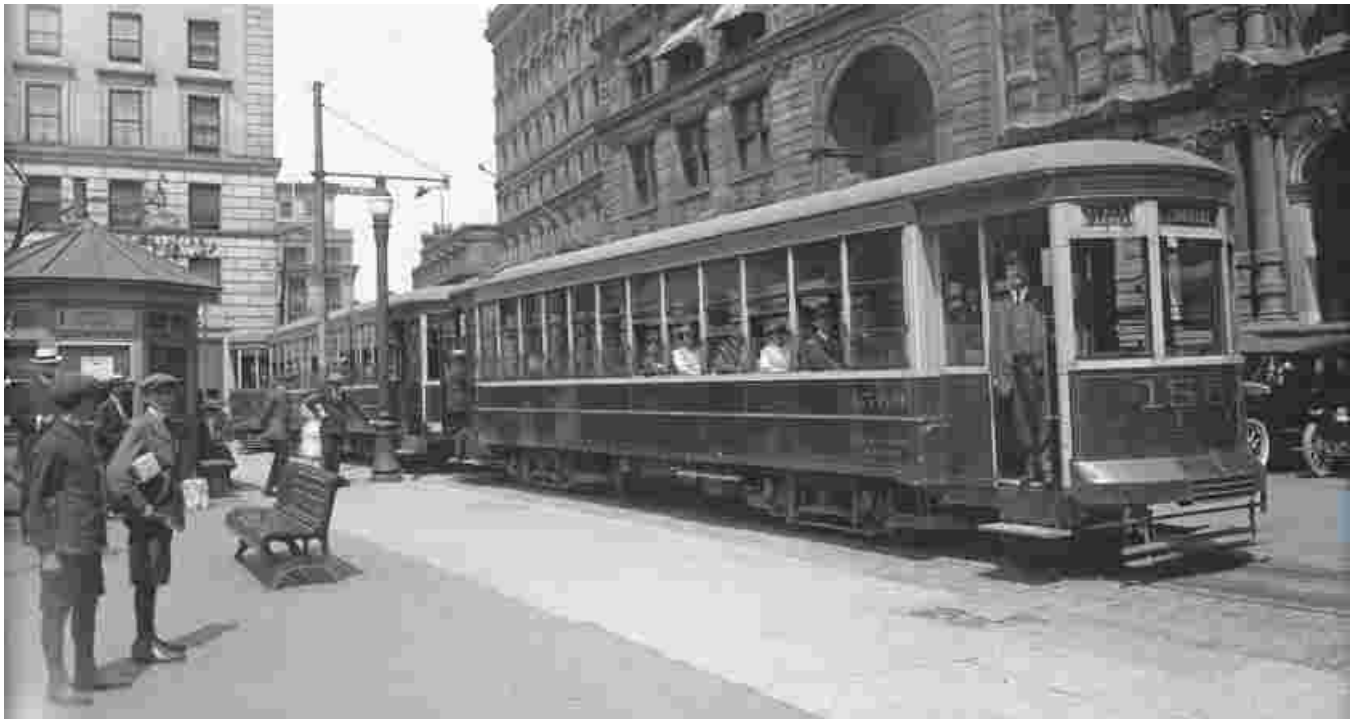
In this photo, it is August 13, 1908 and the celebration is all about the opening of the Sherbrooke Street line of the Montreal Street Railway. Car 601 is festooned with Union Jack flags and all eyes are on the photographer making this magnificent image at the confluence of Girouard Avenue and Sherbrooke Street in the Montreal borough of Notre Dame de Grace. C231

Cette photo nous ramène au 13 août 1908 et la fête est à propos de l'inauguration de la ligne sur la rue Sherbrooke du Montreal Street Railway (MSR). Le tramway 601 est décoré de drapeaux Union Jack et tous les yeux sont tournés vers le photographe prenant cette superbe photo à l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Sherbrooke, dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce de Montréal. C231

For years, two car trains were the mainstay of Montreal Tramways operations on St. Denis Street and St. Laurent Boulevard. On July 16, 1918, car 1559 and a mate are the equipment for an extra shown here on St. Laurent boulevard just north of Sherbrooke Street in Montreal. Despite the heat of a Montreal summer day, the gentry have turned out in their finery! P167

Pendant de nombreuses années, des rames de deux tramways furent principalement utilisées pour les opérations de la MTC sur la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent. Le 16 juillet 1918, le tramway 1559 et un compagnon sont l'équipement d'un extra montré ici sur Saint-Laurent, près de la rue Sherbrooke, à Montréal. Les gens se sont présentés dans leurs plus beaux vêtements malgré la chaleur d'une journée d'été de Montréal! P167





On the same day as the previous photo, July 16, 1918, Montreal Tramways car 1569 and a companion make up a two car train for the St. Laurent Boulevard route about to leave Place D'Armes loop northbound. Interesting is the fact that the French 'Compagnie de Tramways de Montreal' inscription is on car 1569 as early as 1918. Also, as of this date (1918), route numbers for Montreal streetcar lines are apparently not yet utilised. P169

Le même jour que celui de la photo précédente, le tramway 1569 de la MTC et un compagnon forme une rame de deux véhicules s'apprêtant à quitter la boucle Place d'Armes vers le circuit boulevard Saint-Laurent au nord. Il est intéressant de noter l'inscription « Compagnie de Tramways de Montréal » en français sur le tramway 1569 à une date aussi lointaine que 1918. Aussi, à la même date, on ne semble pas encore utiliser de numéros pour les circuits de tramways à Montréal. P169

Many years ago Montreal geographer and great friend Ken Goslett, who contributes many photos and information to Canadian Rail, mentioned that one of the side benefits of streetcar photos is that, by default, they show the urban environment that the cars run in. It is May 9, 1917 and Montreal Tramways cars 646 and 1397 are on Notre Dame Street in Montreal as the locals look on unfazed by the fact that the haberdashery on the right has moved next door! C695B

Il y a plusieurs années, Ken Goslett, un grand ami et photographe de Montréal qui contribue de nombreuses photos et informations à Rail canadien, a mentionné que l'un des bonus de photos de tramways était qu'elles montraient en même temps l'environnement urbain au milieu duquel ces véhicules opéraient. C'est le 9 mai 1917 et les unités 646 et 1397 de la MTC sont sur la rue Notre-Dame, à Montréal, alors que les badauds ne semblent pas troublés par le fait que la mercerie, à la droite, a déménagé à la porte voisine! C695B





On October 7, 1904, Montreal Street Railway car No 552 is near the intersection of Notre Dame and Napoleon streets in Montreal. The automobile has yet to make great inroads evidenced by the fact that no less than five equine drawn vehicles are on Notre Dame Street near the Hotel Vendome! C19

Le 7 octobre 1904, le tramway 552 du MSR est près de l'intersection des rues Notre-Dame et Napoléon, à Montréal. L'automobile n'est pas encore très répandue comme il est évident par le fait que pas moins de cinq véhicules à traction chevaline sont près de l'hôtel Vendôme! C19

'If you don't have track, you don't run trains! (or streetcars!)'. So said legendary Exporail track supervisor, the late R Wyatt Webb. Scenes like this October 30, 1912 view at the intersection of McGill and Notre Dame street in Montreal fascinate as they show tramway trackage shorn of cobblestone or asphalt pavement. Montreal Tramways car 979 approaches the intersection in the distance. The CRHA collection at Exporail includes MTC 997, the prototype 'Pay As You Enter' streetcar. C360

« Si vous n'avez pas de rails, vous n'opérez pas de trains (ou de tramways)! » disait R. Wyatt Webb, le regretté légendaire superviseur des voies à Exporail. Des scènes, telle que celle-ci datant du 30 octobre 1912 à l'intersection des rues McGill et Notre-Dame à Montréal, sont fascinantes parce qu'elles montrent des voies de tramways non noyées dans des pavés ou de l'asphalte. Au loin, le tramway 979 de la compagnie Montreal Tramways s'approche de l'intersection. La collection de l'ACHF, à Exporail, inclut le 997 de la compagnie, le prototype du tramway du type « Payez en entrant » ou P.A.Y.E. (acronyme anglais de Pay As You Enter). C360





On September 26, 1912, workers pose for the photographer at the corner of Notre Dame and LaSalle streets in Montreal. The weather seems warm and the fact that the corner establishment sells Dow's Ale doubtless has the lads thinking about quitting time and quaffing a 'p'tit Dow'! C-333

Le 26 septembre 1912, des travailleurs posent pour le photographe au coin des rues Notre-Dame et LaSalle, à Montréal. La température semble chaude et le fait que l'établissement au coin vend de la bière Dow doit leur faire songer à l'heure de la fin du travail et au temps de prendre une « p'tite » Dow! C333

On December 3, 1912, Montreal Tramways crane No. 1 is assisting a work crew installing special-work at the junction of Cote Des Neiges Road and Westmount Boulevard. Crane No. 1 was built in 1912 and later renumbered W1 and consequently is almost new to the MTC in this photo. The CRHA collection at Exporail includes crane W2 built in 1923 by the MTC's Youville Shops. C407

La grue numéro 1 aide une équipe de la compagnie Montreal Tramways à installer un équipement spécial à l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges et du boulevard Westmount. Cette grue a été fabriquée en 1912 et a été renumérotée W1 plus tard; par conséquent, elle est pratiquement neuve pour la MTC sur cette photo datée du 3 décembre 1912. La collection de l'ACHF, à Exporail, compte la grue W2 construite par ateliers Youville de la MTC en 1923. C407





A 1917 view shows MTC car 842 and two other unidentified cars in an early action shot. The location is unknown but perhaps it is somewhere on the Bout De L'île line. Perhaps the car meeting MTC 842 is a rebuilt Montreal Terminal open car. Messrs Laurendeau and Belhumeur, à vous! P 70

Une photo de 1917 montre le tramway 842 de la MTC et deux autres tramways non identifiés dans une scène d'action des plus anciennes. L'endroit n'est pas connu, mais il est peut-être sur la ligne du Bout-de-l'île. Le véhicule rencontrant le 842 est un tramway ouvert reconstruit de la compagnie Montreal Terminal. Messieurs Laurendeau et Belhumeur, à vous! P70

Extreme weather events have always been a feature of Montreal, especially in the 'fifth' season between mid-March and the end of April. On March 15, 1913, flood waters are approaching the two inch limit over the railhead for the safe operation of electric traction motors. An unknown Montreal Tramways streetcar is proceeding eastward on the Lachine line of the MTC near Turcot station. Note the lower quadrant semaphore signal in the mid distance. C-436

Les extrêmes de température ont toujours été une particularité de Montréal, spécialement au cours de la « 5e saison » entre la mi-mars et la fin d'avril. Le 15 mars 1913, le niveau d'une inondation frise la limite de 2 pouces (5 cm) au-dessus de la tête des rails pour une opération sécuritaire des moteurs électriques de traction. Un tramway non identifié de la MTC se déplace vers l'est le long de la voie du circuit Lachine de la MTC près de la gare Turcot. Notez le sémaphore à quadrant inférieur à la mi-distance. C436





In 1913, Montreal Tramways car No.1050 is at Rifle Range Junction on the Bout De L'île line. Car 1050 is equipped with a carbon arc headlight and an air whistle, necessary safety appliances required when operating on the essentially interurban style routes of the former Montreal Park and Island Railway. Note the railroad standard switch stand and switch lock in the foreground of this photo. P107

En 1913, l'unité 1050 de la MTC est à la jonction Rifle Range sur le circuit du Bout-de-l'Île. Le tramway est équipé d'un phare à arc de carbone et d'un sifflet à air comprimé, équipements de sécurité nécessaires pour l'opération en majeure partie sur les circuits de type lignes de banlieues de l'ancien Montreal Park & Island Railway. À l'avant sur la photo, le socle standard du signal de position d'aiguillage et son cadenas sont à noter. P107

'Lots a Vendre!' The developers are on the horizon at the Terrasse Vinet flag stop in this view from 1913. In fact, King George Park is already being touted as a new and wonderful place to live as per the billboard off to the right of the photo. All accessed of course by the speedy, efficient electric cars of the Montreal Tramways Company! C-508

« Lots à vendre ». Les promoteurs ne sont pas loin sur cette image de 1913 du lieu d'arrêt sur signal à Terrasse Vinet. De fait, le parc King George est déjà vanté comme un nouveau et merveilleux lieu où vivre sur le panneau publicitaire à la droite sur la photo. Bien sûr, tout ceci est facilement accessible grâce aux rapides et efficaces véhicules électriques de la compagnie Montreal Tramways! C508





In September 1913, the MTC company photographer found himself at the Church Avenue flag stop shelter in the Montreal borough of Notre Dame de Grace (NDG). The tramway line is the former MP&IR Mountain Division and the constable seated in the shelter eyes the photographer with curiosity. The rural nature of the NDG suburb in the first decade of the 20th century is evident in the background of this photo. C-563

En septembre 1913, le photographe de la MTC s'est retrouvé à l'abri d'arrêt sur signal de l'avenue Church dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce de Montréal. Le circuit de tramway est la division Mountain du MP & IR disparu et le policier assis regarde le photographe d'un œil curieux. L'aspect rural de cette banlieue au début du 20e siècle est évident à l'arrière-plan de cette photo. C563

As stated earlier, the main theme of this issue of Canadian Rail concerns itself with theme and amusement parks in Canada's early streetcar era. Montreal's Dominion Park and Belmont Park in the Ville St. Laurent borough are well known to Montrealers of a certain demographic. In fact, Belmont Park was served by streetcar service until the end of the tramway era in Montreal in 1959. Less known is the picnic park at Bout de L'île at the east end of Montreal island. On May 21, 1909, open streetcar 208 is at the impressive station / shelter that serviced Bout de L'île Park. P8



Tel que mentionné antérieurement, le thème principal de ce numéro de Rail canadien traite des parcs d'amusement ou spécialisés au cours des premières années des chemins de fer urbains au Canada. Le Parc Dominion et le Parc Belmont dans l'arrondissement de ville Saint-Laurent sont bien connus des Montréalais d'une certaine démographie. De fait, le parc Belmont a été desservi par un circuit de tramways jusqu'à la toute fin de l'ère du tramway à Montréal en 1959. Le parc du Bout-de-l'Île, à l'extrémité est de l'île de Montréal, est cependant moins bien connu. Le 21 mai 1909, le tramway ouvert 208 est à l'impressionnante gare-abri du circuit qui desservait ce parc. P8



Circa 1920, the former Montreal Park and Island Railway station is the subject of this photo from the MTC archives. Located at the corner of Park Avenue and Mount Royal Avenue, this unique structure would survive to become the famous (or infamous!) Café Minuit! Z75.

Autour de 1920, l'ancienne gare du MP & IR est le sujet de cette photo des archives de la MTC. Située à l'angle des avenues du Parc et Mont-Royal, cette structure singulière allait être conservée pour devenir le renommé (d'autres diraient mal famé!) Café Minuit! Z75

On March 13, 1926 a crowd has gathered at Montreal's Place D'Armes MTC terminus. Uniformed Montreal Tramways employees appear to be handing out new MTC route maps as an unknown streetcar passes in the background in front of the very distinctive Montreal Trust building which still exists. C-943A

Le 13 mars 1926, une foule s'est formée au terminus Place d'Armes de la MTC à Montréal. Des employés en uniforme de la compagnie semblent être à distribuer des cartes des nouveaux circuits alors qu'un tramway non identifié passe à l'arrière devant la façade très particulière de l'édifice Montreal Trust. C943A





On June 6, 1907, an errant MTC streetcar left the rails and attempted to enter the premises of general merchant H Ste. Marie at the corner of Atwater Avenue and Notre Dame street in Montreal. The perplexed gentlemen in the aprons may well be soon seeking solace in a wee dram of the Mitchell's E S L Scotch Whisky advertised on the Atwater wall of the breached mercantile! C-156

Un tramway hors de contrôle de la MSR quitta les rails, le 6 juin 1907, et tenta de pénétrer à l'intérieur du bâtiment du marchand général H. Sainte-Marie au coin de l'avenue Atwater et de la rue Notre-Dame à Montréal. Il se pourrait que les messieurs en tablier ébahis cherchent bientôt à trouver refuge dans un tout petit verre du whisky écossais Mitchell's E.S.L. annoncé sur le mur défoncé du bâtiment! C156



We are not sure about this photo but it appears to show a shovel crew transferring coal from a dump site to one of the coal fired power plants the MTC employed to produce electricity before the advent of the hydro electric era. The date is August 10, 1916 and the fellow in the shirt and tie must be the person in charge. Nobody else is smiling! Z87.

Nous ne sommes pas certains du sujet de cette photo, mais elle semble montrer une équipe de pelleurs brouettant du charbon du tas où il a été déposé vers l'une des centrales de production d'électricité de la MTC fonctionnant au charbon avant l'avènement de l'ère de l'hydroélectricité. La date est le 19 août 1916 et l'homme en chemise et cravate doit être le dirigeant. Aucune autre personne ne sourit! Z87

Courting the Southern Belle À la recherche des faveurs de la « Belle du Sud »

How the CPR Added Mexico to its Network / Comment le CPR a ajouté le Mexique à son réseau

By / Par Garth Stevenson

French version / Version française : Gilles Lazure

Most Canadians are aware, at least vaguely, that Canada has two major railways, Canadian Pacific and Canadian National, both of which span the country from east to west. Some may know of small regional railways that operate in the region where they live and connect with one or both of the major transcontinental systems. However, the bipolar structure of Canada's railway system is taken for granted by most Canadians, whether or not they know the history that led to it.

The United States, on the other hand, has always had a large number of railways, large, medium-sized and small, none of which spans the whole country from east to west although a few have been widely known even outside the region where they operate. Only in recent years have a series of mergers drastically reduced the number of railways operating in the United States, leaving four major systems, two in the

La plupart des Canadiens ont conscience, du moins vaguement, que le pays possède deux principaux réseaux ferroviaires, le Canadien Pacifique et le Canadien National, qui parcourent tous les deux le Canada de l'est à l'ouest. Certains pourraient avoir connaissance de modestes chemins de fer desservant la région qu'ils habitent et se raccordant à l'un ou l'autre, ou les deux, des grands réseaux intercontinentaux. Toutefois, la dualité existant dans le réseau ferroviaire canadien est tenue pour acquise par la majorité des Canadiens, qu'ils connaissent ou pas l'histoire derrière sa création.

Aux États-Unis, par contre, il y a toujours eu un grand nombre de compagnies ferroviaires, petites, moyennes et grandes, dont aucune ne traverse entièrement le pays de l'est à l'ouest, même si un petit nombre d'entre elles ont été très connues partout, même à



CP and KCS have been working together for a while as witnessed by this CP - KCS lash-up train 223 at Farnham, Quebec on January 16, 2022. Ken Goslett

Le CP et le KCS ont travaillé de pair depuis quelque temps, comme l'atteste cet ensemble de force motrice CP-KCS du train 223 photographié à Farnham, Québec, le 16 janvier 2022. Ken Goslett



eastern part of the United States and two in the west. In contrast to the two great Canadian systems none of the four reaches both the Atlantic and the Pacific coasts of North America. In the east are Conrail and the Norfolk Southern, while in the west are Union Pacific and the Burlington Northern Santa Fe. Each of these four great systems exceeds either of the two major Canadian systems in the volume of its traffic, although it may look less impressive on a map.

Each of the two major Canadian systems has sought in recent years to extend its network into the United States. Both for a long time have had branches and subsidiaries south of the Canadian - American border, and the origins of this fact in both cases goes back to the railway - building era of the nineteenth century. In recent years, however, the incentive for both Canadian systems to expand their reach to the south has been reinforced by the growing integration between the Canadian and American economies and especially, since 1988, by the Free Trade Agreement between the two federal governments.

Most of the major American railroads, like the two great Canadian systems, were built with main lines that ran from east to west, so they passed through more degrees of longitude than latitude. However, there were two major exceptions in the middle part of the country, and both became tempting targets for the two Canadian systems as the latter sought to benefit from the growing integration between the two countries. One of these, the Illinois Central, which connected Chicago with New Orleans and called itself the Main Line of Mid-America, was acquired by CN in 1998 with surprisingly little controversy. The other, the Kansas City Southern, which connected Kansas City, Missouri with New Orleans, proved to be more controversial because it was coveted by both of the major Canadian systems. Being smaller than the Illinois Central it was less well-known, although the passenger train that connected the two ends of its main line, known as the Southern Belle, had apparently been a favourite of President Harry S Truman, who enjoyed travelling by rail. More significantly, the KCS extended its network far into Mexico, including the capital of that country and even reaching Mexico's Pacific coast. Clearly if Canadian Pacific acquired the KCS it would have won a larger prize than CN had won by acquiring the better-known Illinois Central.

Both CN and CP attempted to take over the Kansas City Southern. At first CN seemed to be more successful in its bid. Trains magazine, which generally seems more sympathetic to CN than to CP if one may judge by the number of photographs of the two Canadian railroads that appear in its pages, even suggested at one point that Canadian Pacific had been "jilted at the altar", meaning that a takeover by CN could be considered a foregone conclusion. But Canadian Pacific, which had bought a

l'extérieur des territoires qu'elles desservait. Ce n'est que durant les années récentes qu'une série de fusions a diminué de manière draconienne le nombre des compagnies ferroviaires opérant aux États-Unis, réduisant celles-ci à deux exploitant la partie est du pays et deux, sa partie ouest. Contrairement aux deux grands réseaux canadiens, aucune des quatre n'atteint à la fois les côtes de l'Atlantique et du Pacifique de l'Amérique du Nord. Dans l'est, il y a Conrail et le Norfolk Southern, alors que dans l'ouest, il y a l'Union Pacific et le Burlington Northern Santa Fe. Chacun de ces quatre vastes réseaux dépasse en volume de trafic l'un ou l'autre des réseaux majeurs canadiens, même s'ils paraissent moins impressionnants sur une carte.

Chacune des deux compagnies canadiennes majeures a cherché au cours des dernières années à agrandir son réseau aux États-Unis. Elles possèdent depuis longtemps des lignes secondaires et des filiales au sud de la frontière entre le Canada et les États-Unis et les origines de ce fait pour chacune d'entre elles remontent à l'ère de la construction des chemins de fer au dix-neuvième siècle. Cependant, plus récemment, la motivation des deux réseaux canadiens d'étendre leur portée vers le sud a été renforcée par l'intégration croissante des économies canadienne et américaine et surtout, depuis 1988, par le Traité de libre-échange entre les deux administrations fédérales.

La plupart des chemins de fer américains, tout comme les deux grands réseaux canadiens, ont été construits avec des lignes principales allant de l'est à l'ouest, traversant ainsi plus de degrés de longitude que de latitude. Toutefois, il y a eu deux exceptions cruciales au centre du pays et les deux devinrent des objectifs majeurs de contrôle pour les deux réseaux canadiens alors que ces derniers cherchaient à tirer profit de la montée de l'intégration entre les deux pays. L'une des deux, l'Illinois Central, qui reliait Chicago (Illinois) à New Orleans et qui se désignait elle-même comme la « Main Line of Mid-America » fut acquise par le Canadien National en 1998 en suscitant étonnamment peu de controverse. L'acquisition de l'autre, le Kansas City Southern (KCS), qui reliait Kansas City (Missouri) à New Orleans, s'avéra beaucoup plus controversée parce qu'il était convoité par tous les deux principaux réseaux canadiens. Étant plus petit que l'Illinois Central, le KCS était de ce fait moins connu bien que le train pour voyageurs qui reliait les deux extrémités de son réseau et qui était promu sous l'appellation de « Southern Belle », avait été apparemment l'un des convois favoris du président Harry S. Truman, qui prenait plaisir à voyager en train. De manière plus significative, le KCS étendait son réseau loin à l'intérieur du Mexique, sa capitale y comprise, et atteignait même la côte de ce pays sur le Pacifique. Si le Canadien Pacifique prenait possession du KCS, il

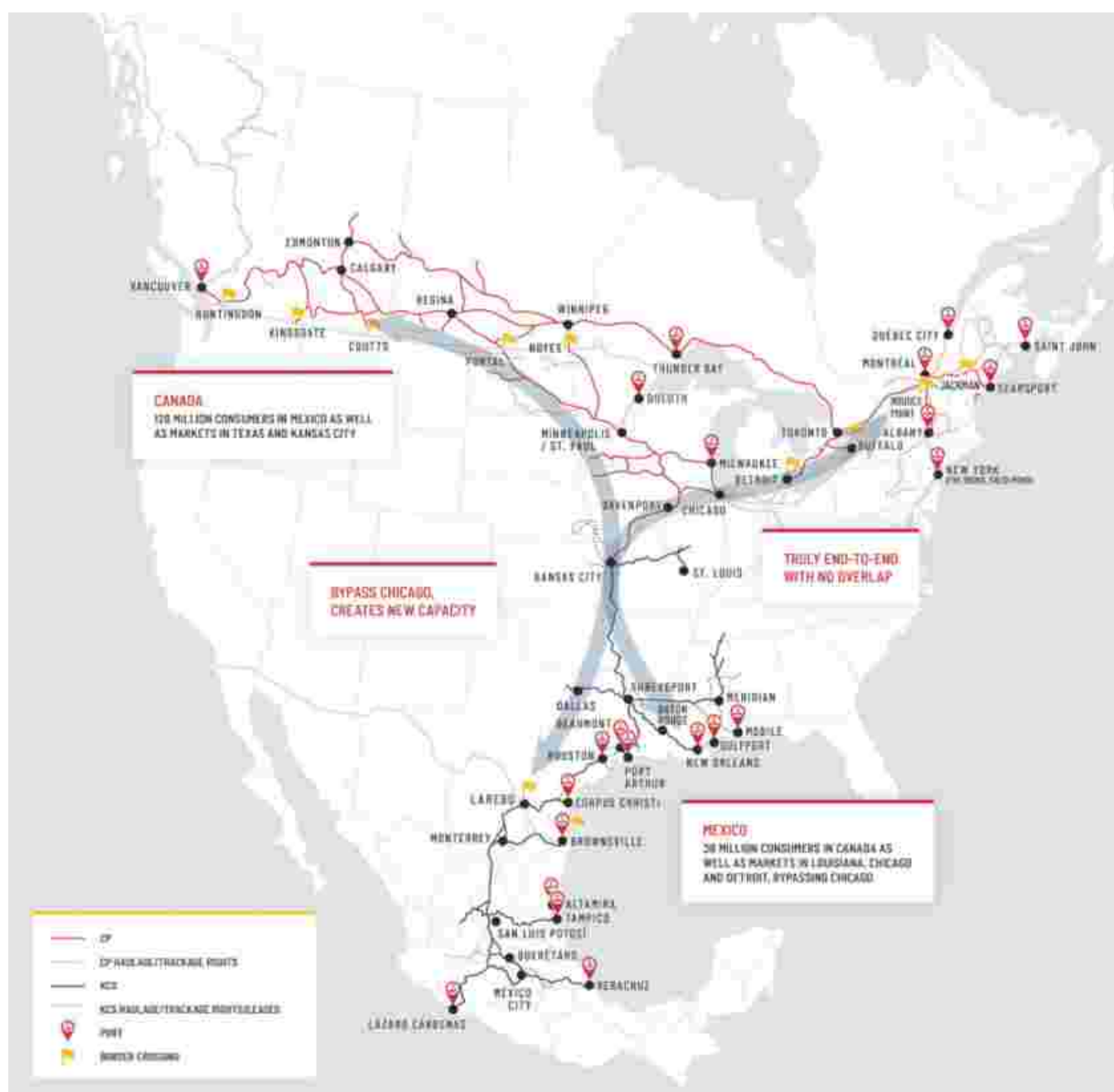
small but historic American railroad, the Delaware and Hudson, in 1999, was not ready to give up.

In 2021 CN eventually abandoned its effort to acquire the Kansas City Southern, leaving the field to its great competitor, which announced in September 2021 that it had won the battle. Presumably to make its offer more acceptable to its intended target, and perhaps some of the latter's customers, Canadian Pacific CEO Keith Creel announced that the combined railroad, after the merger, would be called Canadian Pacific Kansas City.

Its headquarters would remain in Calgary, Alberta, where it had resided since 1996 after moving out of

remporterait sans contredit un plus grand prix que celui qu'avait obtenu le CN en achetant l'Illinois Central mieux connu.

Et le CN et le CP essayèrent de prendre le contrôle du KCS. Au départ, le CN sembla prendre l'avantage dans sa tentative. Le magazine TRAINS, qui, de façon générale, semble favoriser le CN plus que le CP si l'on en juge par le plus grand nombre de photographies des réseaux ferroviaires canadiens qui apparaissent dans ses pages, a même suggéré à un moment donné que le CP « avait été rejeté à l'autel », proposant qu'une prise de contrôle par le CN pût être considérée comme la conclusion prévisible.



Montreal where it had been for more than a century. Creel also announced that the company's historic trademark, a beaver, would survive the addition to the company's name. The beaver is sometimes referred to in CPR circles as Cornelius (the middle name of Sir William C Van Horne, the builder of the main line and the company's president from 1888 to 1899.) Clearly the company's Canadian identity was intended to survive the geographical extension of its activities.

On December 14, 2021 it was announced that the KCS shares acquired by Canadian Pacific would be placed in a voting trust headed by the former CEO of the KCS, David Starling. Following Mr. Starling's death in 2023 he was replaced by Ronald Batory as head of the voting trust. On August 16, 2022, the acquisition was accepted by the Committee of Foreign Investment in the United States. The US Surface Transportation Board approved the merger of the two companies on March 15, 2023, authorizing Canadian Pacific to assume control of its new acquisition on April 14, 2023. Keith Creel remains as the chief executive officer of the combined railway, and Calgary, a city which owes its existence to the completion of the CPR main line in 1885, remains as the headquarters.

Thus was Canada's 'National Dream' as the historian Pierre Berton called it, transformed into the first railroad serving all three North American nations, Canada, the United States, and Mexico. In fact, there is probably no other case in the world of a company that simultaneously provides railroad freight transportation in three sovereign nations. It is hoped that Cornelius the beaver will flourish in a subtropical environment, as well as in the subarctic environment of his birth, for many years to come.

Mais le Canadien Pacifique, qui avait acheté, en 1999, le Delaware & Hudson, un petit, mais historiquement significatif, chemin de fer américain, n'était pas prêt à jeter l'éponge.

Éventuellement, au cours de 2021, le CN abandonna ses efforts pour acquérir le Kansas City Southern, laissant le champ libre à son grand compétiteur qui annonça en septembre 2021 qu'il avait gagné la bataille. Il est présumé que dans le but de faire une offre plus acceptable à la compagnie qui était sa cible, et peut-être à quelques-uns des clients de cette dernière, Keith Creel, le président-directeur général du Canadien Pacifique, annonça qu'après la fusion, la compagnie qui en résulterait serait appelée Canadian Pacific Kansas City (CPKC).

Ses quartiers généraux demeureraient à Calgary, Alberta, où ils avaient résidé depuis 1996 suite à leur déménagement hors de Montréal, leur site pendant plus d'un siècle. Creel annonça aussi que le castor, l'emblème historique de la compagnie, serait conservé au-delà de l'ajout au nom de la compagnie. Le castor est parfois appelé Cornelius dans le cercle intime du CPR, du second prénom de Sir William Van Horne, le constructeur de sa ligne principale et son président de 1888 à 1899. De façon évidente, l'identité canadienne de la compagnie était destinée à survivre l'expansion géographique de ses activités.

Il fut annoncé le 14 décembre 2021 que les actions du KCS acquises par le Canadien Pacifique allaient être placées dans une fiducie de vote ayant à sa tête David Starling, l'ancien président-directeur général du KCS. Suite au décès de ce dernier en 2023, il fut remplacé à ce poste par Ronald Batory. Le 16 août 2022, l'acquisition fut approuvée par le Comité pour l'investissement étranger aux États-Unis. La Commission américaine du transport de surface approuva la fusion des deux compagnies le 15 mars 2023, permettant au Canadien Pacifique de prendre le contrôle de sa nouvelle acquisition le 14 avril 2023. Keith Creel demeure le directeur général des chemins de fer réunis et Calgary, ville qui doit son existence à la réalisation de la ligne principale du CPR en 1885, demeure le site de leurs quartiers généraux.

C'est ainsi que le « National Dream », comme l'appela l'historien Pierre Berton, fut transformé en le tout premier chemin de fer à desservir les trois pays de l'Amérique du Nord, le Canada, les États-Unis et le Mexique. De fait, il n'y a probablement pas d'autre exemple à travers le monde d'une compagnie qui fournit simultanément un service de transport ferroviaire à trois pays souverains. Il est souhaité que, pendant bien des années à venir, Cornelius le castor va prospérer dans un environnement subtropical aussi bien qu'il l'a fait dans l'environnement subarctique de sa naissance.

The Southern Belle will welcome steam ! *La « Belle du Sud » va accueillir de la vapeur!*

Re - Restoration of CPR 2816 / Nouvelle remise à neuf de la 2816 du CPR

By / Par Adam Meeks

French version / Version française : Gilles Lazure

Known as 'The Empress', CP 2816 has long carried a well-deserved reputation of being one of the most carefully maintained steam locomotives anywhere. Contrary to the brutish, utilitarian look of many restored steam engines, 2816's gleaming brasswork and immaculate tuscan red, black, and grey paint job give the locomotive a regal elegance that is as breathtaking as it is eye-catching. Even royalty eventually ages though, and by the time Canadian Pacific announced its intention to acquire Kansas City Southern in early 2021, The Empress was in need of modernization.

Although her boiler was in near-perfect condition, federal regulations in Canada and the United States require steam locomotive boilers to be rebuilt and recertified every 15 years or 1472 operating days, whichever comes first. Although 2816 was nowhere near the operating days limit, more than 15 years had elapsed since her restoration in 2001. In order to operate on the main line again, the boiler would have to be inspected.

This procedure involves removing the boiler tubes and flues so a thorough inspection of the internal boiler barrel can be conducted. The boiler shell is inspected visually and subjected to ultrasonic testing to ensure integrity. All rivets and stay bolts are likewise inspected. Following the inspection, new tubes are rolled in and welded and the boiler must be hydrostatically tested and re-certified. 2816 also received new firebox refractory as part of this process, as the existing brickwork had to be removed and replaced to facilitate inspection of the side sheets. Work on 2816's boiler began in January 2022, and was completed in October 2022.

Another major component of 2816's overhaul involved converting the locomotive's axle lubrication system from grease to oil. As built, 2816 relied on a tested and true system utilizing compacted 'cakes' of high-temperature grease designed to spread under friction and lubricate the driving axles. Unfortunately, the grease that was developed for this application is no longer manufactured and is nearly impossible to find. Even the

Connue sous le nom « The Empress » (littéralement L'Impératrice), la locomotive 2816 du Canadien Pacifique (CPR) a longtemps eu la réputation bien méritée d'être l'une des locomotives à vapeur les mieux entretenues dans quelque endroit que ce soit. Contrairement à l'aspect brut et utilitaire de bien des locomotives à vapeur restaurées, ses pièces de laiton brillamment polies et sa livrée rouge bauxite, noire et grise donnent à cette locomotive une apparence monarchique qui stupéfie autant qu'elle attire l'œil. Cependant, même la royauté vieillit éventuellement et au moment où le CPR annonça son intention d'acquérir le Kansas City Southern au début de 2021, « The Empress » avait besoin d'être modernisée.

Malgré que sa chaudière était dans une condition presque parfaite, les réglementations fédérales au Canada et aux États-Unis rendaient obligatoires la remise à neuf et la recertification des chaudières de locomotives à vapeur dès que l'une des éventualités suivantes était atteinte : un intervalle de 15 ans ou 1472 jours d'opération. Bien que la 2816 était bien loin de la limite des jours d'utilisation, plus de quinze ans s'étaient écoulés depuis sa restauration en 2001. La chaudière devait donc être inspectée et recertifiée avant que la locomotive puisse opérer de nouveau sur une voie ferrée principale.

Ce processus implique l'enlèvement de tous les tubes à fumée et de surchauffe de vapeur de la chaudière de manière à rendre possible une inspection méticuleuse de toutes ses surfaces internes. L'enveloppe de la chaudière est inspectée visuellement et soumise à des essais aux ultra-sons de manière à s'assurer de son intégrité. Tous les rivets et étrépillons sont inspectés de la même manière. Suite à l'inspection, de nouveaux tubes sont mis en place et soudés et la chaudière est soumise à un essai hydrostatique et recertifiée. Le foyer de la 2816 a aussi reçu à la même occasion un nouvel ensemble de briques réfractaires puisque les briques existantes devaient être enlevées et ensuite remplacées pour permettre l'inspection des côtés du foyer. Les travaux sur la chaudière de la 2816 débutèrent en janvier 2022 et furent parachevés en octobre 2022.

Une autre étape majeure de la remise à neuf de la 2816 consista à convertir le système de lubrification des



Jonathan Morris lifts a journal box off one of 2816's drivers during preparations for the conversion to oil lubrication.

Jonathan Morris soulève une boîte de palier de l'un des essieux moteurs de la 2816 au cours des préparatifs pour la conversion à un système de lubrification utilisant de l'huile.



Dean Pratt works inside 2816's boiler as tubes are removed for the 15-year inspection.

Dean Pratt travaille à l'intérieur de la chaudière alors que les tubes sont enlevés pour l'inspection aux 15 ans.



Krys Bialorucky assists with stay bolt work on 2816's firebox.

Krys Bialorucky contribue du travail sur les étrépillons du foyer de la 2816.

best of the modern greases available today are not heavy enough to handle 2816's axle loadings. In order to ensure the long-term operability of the locomotive, it was decided to convert 2816 to a force-fed oil lubrication system that would eliminate the need for grease cakes. This system, developed by the Southern Pacific railroad, replaces the hard grease with a modified crown brass and a spring pad lubricator that allows the axle to be lubricated using oil supplied from the locomotive's mechanical lubricators. Although new to CP, this system was used extensively by the SP throughout the steam era and proved to be very successful. 2816 is the first CP steam locomotive to be so equipped, and this modification will ensure that the engine is able to run reliably in the future.

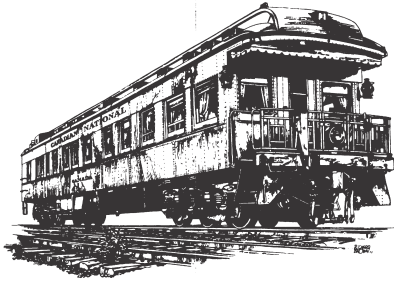
The final challenge to be dealt with during this rebuild was the addition of Positive Train Control. (PTC). As of December 31, 2020, all locomotives operating in lead position on the main line in the United States must be equipped with PTC, including steam locomotives. PTC has been previously installed on steam locomotives like UP Big Boy 4014, but as the technology was never designed to work with steam-era equipment, some creativity is required in order to interface the required systems. Often this is done by utilizing the existing PTC equipment on the assisting diesel locomotive, but this was not possible with 2816. 2816 will be the first locomotive equipped with a dedicated and self-contained PTC system, able to function independently of other equipment and operate without a diesel assist locomotive.

The rebuild did not stop there either. Many other components were restored or replaced as well, including crank pins and driving wheel tires. 2816 will be cosmetically restored as well, receiving a repainted boiler jacket and paint touch-up on her tender. This is by far the most extensive overhaul performed on 2816 since her 2001 restoration, and the work will ensure her safe and successful operation not only during her upcoming tour to the USA and Mexico, but for years to come.

essieux moteurs de la locomotive pour l'utilisation d'huile au lieu de graisse. À sa construction, la 2816 comptait sur le système de lubrification traditionnel et éprouvé d'alors, utilisant des pains de graisse dure pour hautes températures conçue pour s'étendre par friction et ainsi lubrifier les essieux moteurs. Malheureusement, la graisse mise au point pour cet usage n'est plus fabriquée et est pratiquement impossible à trouver. Même les meilleures graisses disponibles de nos jours ne sont pas assez épaisses pour convenir aux charges d'essieux de la 2816. Afin d'assurer pour longtemps la possibilité d'opérer la locomotive, il fut décidé de convertir son système de lubrification en un système à circulation d'huile forcée qui éliminerait le besoin de pains de graisse dure. Ce système, développé par le chemin de fer Southern Pacific (SP), remplace l'espace pour la graisse dure au haut des boîtes d'essieux par un dispositif en laiton comportant un tampon de lubrification poussé sur l'essieu par un ressort et permettant d'enduire celui-ci d'huile provenant des distributeurs mécaniques de la locomotive. Bien que nouveau pour le CPR, ce système fut employé à grande échelle par le SP durant toute l'ère de la vapeur et s'avéra un succès. La 2816 est la première locomotive à vapeur du CPR à en être ainsi équipée et cette modification devrait permettre à la locomotive de rouler de manière fiable dans le futur.

Le dernier défi à relever au cours de cette remise à neuf fut l'ajout d'un système de Commande intégrale des trains ou CIT (en anglais, Positive Train Control ou PTC). Depuis le 31 décembre 2020, toutes les locomotives en tête de train sur les lignes principales aux États-Unis doivent être équipées de la CIT et ceci inclut les locomotives à vapeur. La CIT a été déjà installée sur des machines telles que la 4014 « Big Boy » de l'Union Pacific, mais comme cette technologie n'a jamais été conçue pour servir sur les locomotives à vapeur, une certaine créativité est nécessaire pour réaliser l'interface avec les autres systèmes requis. Ceci a été souvent réalisé en se servant de la CIT du diesel d'appoint des convois, mais ceci ne fut pas possible sur la 2816. Cette dernière va être la première locomotive à vapeur équipée d'une CIT entièrement dédiée et autonome, capable de fonctionner par elle-même indépendamment de tout autre équipement et sans nécessité de recourir à un diesel d'appoint.

La remise à neuf ne s'arrêta pas là non plus. Plusieurs autres composants furent aussi restaurés ou remplacés, y compris des chevilles de manivelles et des bandages de roues motrices. Tout aussi bien, la 2816 va faire l'objet d'une restauration esthétique grâce à une nouvelle peinture de l'enveloppe de sa chaudière et à de retouches sur son tender. Ceci est de loin la remise à neuf la plus complète faite sur la 2816 depuis sa restauration en 2001 et tous ces travaux vont assurer son opération en toute sécurité et avec succès non seulement au cours de sa prochaine tournée aux États-Unis et au Mexique, mais aussi pour des années à venir.



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy
Mail Received

Ken Goslett writes:

I received my Jan - Feb 2023 Canadian Rail and am very happy with how my photos reproduced. However, there is one correction needed. The photo at the top of page 44 should not have been credited to Ray Farand nor was it taken at Casselman. It is my drone photo of an eastbound Charger set between St Polycarpe and Richer on the Alexandria sub. The date is correct. It was Oct 25, 2023. But the photo is mine, not Ray's.

Also received

On page 358, the caption to the photo of Deep Creek Bridge states that both this bridge and the Cottonwood Bridge are on a section of the former BC Rail mainline that has been 'landbanked'. Presumably this refers to the suspension of regular freight service between Squamish and Exeter (although that section still sees occasional traffic and is not the subject of abandonment proceedings).

In fact, both of these bridges are well north of Exeter and see daily train movements of CN's Trains 570/571, as freight service between Exeter and Prince George remains very much alive, and the seasonal Rocky Mountaineer also crosses them.

On the same page, the caption to a photo of BCR's Budd RDC train refers to it as the Caribou Dayliner. The correct name for that era was Cariboo Dayliner. The name is taken from the Cariboo Region of B.C., through which the train passes, not from the animal called the caribou. (Ian Smith, Vancouver)

Charles Cooper
1933-2023



Charles' portrait from his second book *Narrow Gauge For Us*

The railfan and railway history community is saddened to learn of the death of noted researcher and author Charles Cooper, who passed away on February 13, 2023.

Charles enjoyed exploring Ontario's many branchline railways in the 1970s, a pastime that evolved to researching their history and scouring for historic photos. This led naturally to his first two books - *Rails to the Lakes* (the story of the Hamilton & Northwestern Railway), and *Narrow Gauge For Us* (the pioneer Toronto & Nipissing Railway). Both were published by The Boston Mills Press, in 1980 and 1982 respectively.

He then greatly expanded his first book which was published as *Hamilton's Other Railway* by the Bytown Railway Society in 2001. Omer Lavallee had previously given Bytown the manuscript of his *Canadian Pacific To The East* - the International of Maine Division for publication. This was completed posthumously when Charles agreed to become its final editor and see it through to completion. Charles and Omer were named as Editor and Author respectively on the citation from the CRHA for its 2007 Annual Book Award.

Charles' continuing passion was for his excellent website, entitled 'Charles Coopers Railway Pages' at www.railwaypages.com. Researchers will know that the site contains a tremendous wealth of primary material. Just part of this includes period timetables, Carl Riff's lifetime work of researching early Canadian news media stories, and period photo post cards of railway stations. He also included his own Canadian Rail index which is very useful. The site is used constantly for reference and fortunately for us, Charles' family is continuing to maintain the site so that its information can be accessed into the future. (Ralph Beaumont)

Newfoundland diesel gets reprieve



Flickr

The fate of a rusting and rare diesel locomotive that's been on static display on Carbonear's waterfront for decades is not quite so dire following a decision by the town council to defer a plan to scrap it.

Concerned that it poses a safety hazard, and unwilling to fund a hefty restoration bill, the town council voted recently to send CN Locomotive 803 to the scrapyards. It's thought to be one of only two remaining G8 locomotives remaining in Canada, with the other on display in Quebec. But the decision to discard 803 was met with opposition, including an online petition with nearly two thousand supporters.

So town leaders had a change of heart, with all seven councillors voting to defer a plan to scrap the locomotive. They now plan to explore ways of generating funds for a restoration that could cost more than \$100,000. But the clock is ticking. Council will return to its original plan next summer if restoration efforts fail. (CBC Newfoundland)

Ticket booth from Hull Electric's Queens Park discovered



Gilles Laroche (left) stands in front of the century-old Aylmer amusement park ticket booth he helped restore. Kitalil Zouhari donated the ticket booth to the Symmes Inn Museum. (CBC News)

Gilles Laroche (à gauche) se tient devant la billetterie vieille d'un siècle du parc d'attractions localisé à Aylmer, Québec, qu'il a aidé à restaurer. Kitalil Zouhari en a fait don au Symmes Inn Museum. (NouvellesRC)

The last remnant of a popular Aylmer amusement park that closed nearly a century ago has been lovingly restored and put on display at a local museum. The wooden, gabled ticket booth is the only structure left over from the Queen's Park fairground.

Opened in 1896, the amusement park drew hundreds of people across the Ottawa River each weekend to ride the merry-go-round or feed the park's two bears. Giggles and shrieks could also be heard from the maze and house of mirrors, according to Gilles Laroche, the president of the board of the Symmes Inn Museum.

Then the Depression hit and fair closed. The rides and buildings were torn down and soon nothing was left — except the ticket booth. Last year, Kitalil Zouhari, the owner who discovered the booth in his backyard in 2003, donated the booth to the museum. Under the watchful eye of Laroche, it has been restored to its former glory. "Those who knew about Queen's Park, they were so pleased to see this part of history kept. He said "When I look at the pictures I can hear the boats ... and trains and kids having fun." (Symmes Inn Museum website)

New Track and Overhead Catenary System at Fort Edmonton Park



Chris Ashdown

As part of the \$200 million Fort Edmonton Park utility upgrade and enhancement project, the entire streetcar track and overhead electrical system used by the Edmonton Radial Railway Society (ERRS) was replaced. The underground utilities in the park, installed in the 1970s, were located underneath the existing streetcar track. The track was built in the early 1980s and was poorly constructed using used materials. For years, the track suffered from poor drainage, gauge problems, and poor switches, sometimes leading to derailments.

It was determined that the least expensive option for utilities along the main roads in the park was to remove and replace the existing streetcar track, including the OCS inside the streetcar barn. The new track was designed with specifications calling for 115 lb. rail, 25 meter minimum radius in the two loops and full track drainage. The 115 lb rail was chosen as a less expensive option to lighter rail as it is standard on the LRT system.

In addition, the overhead catenary system was completely replaced. Designed by Platinum Engineering Ltd. of Calgary, the new overhead catenary system is based on an LRT type system that calls for tensioned overhead wire. Unfortunately, the project team decided to have a modern system installed, ignoring our recommendations for a more historic appearance. The total cost of the new track, track drainage and OCS was covered by the utility upgrade project.



Peter Murphy

The track was installed by PNR RailWorks Inc. and the OCS by Epcor. The result is a totally new track and OCS for the five, and soon seven, Edmonton Radial Railway Society streetcars operating at the park. The track is in excellent condition with full drainage, including the yard. The new system was turned over to the Edmonton Radial Railway Society on June 6, 2021 with regular service starting July 9, 2021. (Chris Ashdown, President ERRS)

Age of Steam Roundhouse home to Canadian Locomotives



Four Canadian steam locomotives and one diesel are included in the collection of The Age of Steam Roundhouse, an educational, non-profit organization, of the Jerry and Laura Jacobson Foundation located in Sugarcreek, Ohio. Collected by the late Jerry Joe Jacobson, owner of the Ohio Central Railroad short line empire, the roundhouse complex was built to replicate classic roundhouse and is open to the public seasonally for tours.

The Canadian diesel is INCO 1800 (RS-18, MLW 1968), which was built as INCO 208-2 and operated in Thompson, Manitoba. Noel Poirier, Executive Director, Canadian Trackside Guide and website



CNR 1551 (4-6-0 MLW 1912, built as CNoR 1354)

La 1551 du CNR (4-6-0 construite par les MLW en 1912 en tant que 1354 du CNoR)



CNR 96 (2-6-0 CLC 1910, built as GTR 1024 Class E-10-a)

La 96 du CNR (2-6-0 construite par la CLC en 1910 en tant que 1024, classe E-10-a du GTR)



CPR 1278 (4-6-2 CLC 1948 Class G5d)

La 1278 du CPR (4-6-2, classe G5d, construite par la CLC en 1948)

Pride of the fleet is G5d ex CPR 1293, which saw a few days of operation on several occasions, the most notable being some time spent under steam on the Ohio Central main line. The 1293 is maintained in perfect operating condition and physical appearance in the roundhouse



La place d'honneur du groupe revient à cette G5d no 1293 ex-CPR qui fut opérée quelques jours à plusieurs occasions, la plus mémorable étant quelque temps passé à rouler en pleine vapeur sur la voie principale de l'Ohio Central. La 1293 est maintenue en parfaite condition d'opération et d'apparence dans la rotonde.



We wish to thank our over one-hundred volunteers many of whom appear in this group photo taken at the recent volunteer appreciation night held at Exporail. It was not easy keeping everything operating during Covid, that is behind us now, it's full steam ahead for the 2023 season.

Nous tenons à remercier plus de cent de nos bénévoles, dont plusieurs apparaissent sur cette photo de groupe prise lors de la récente soirée d'appréciation des bénévoles qui s'est tenue à Exporail. Il n'a pas été facile de tout faire fonctionner pendant la pandémie de la Covid, mais c'est maintenant chose faite, et nous sommes prêts à nous lancer à fond dans la saison 2023.

Version française : Lorence Toutant

COMMUNICATIONS

Vice-President's Report

Rapport du Vice-président

I am pinch-hitting for our President Robert Robinson who is not available for this issue. Spring is in the air, buds on the trees and tulips and other spring flowers popping up with new life. Spring, or March 31 to be specific, is our fiscal year end, time to look back at what took place and more importantly time to look ahead at the year to come.

We are very pleased that the worst of the Covid pandemic is behind us, thanks to both the Government of Canada and the Government of Quebec for their extra support to help see us through this crisis in good financial shape. Members and friends of the CRHA and Exporail have been very generous and we have financing in place to continue with work on our two current projects namely the restoration of the



Peter Murphy

a permis de traverser cette crise en bonne santé financière. Les membres et les amis de l'ACHF et d'Exporail ont été très généreux et nous disposons du financement nécessaire pour poursuivre nos deux projets en cours, à savoir la restauration de la voiture d'observation VIA « Sibley Park » et la voiture de

Je remplace notre président Robert Robinson qui n'est pas disponible pour ce numéro. Le printemps est dans l'air, les arbres bourgeonnent et les tulipes et autres fleurs printanières apparaissent avec une vie nouvelle. Le printemps, ou plus précisément le 31 mars, marque la fin de notre exercice fiscal, le moment de faire le point sur ce qui s'est passé et, plus important encore, le moment d'envisager l'année à venir.

Nous sommes très heureux que le pire de la pandémie de la Covid soit derrière nous, et nous remercions les gouvernements du Canada et du Québec pour leur soutien supplémentaire qui nous

Sibley Park VIA observation car and the John-Molson passenger car. Also thanks to the Province of Quebec which has confirmed our three-year operating grant this goes a long way to ensuring our continued operation with sustained base financing in place.

Over the past three years attendance dropped considerably because of Covid, our primary objective for 2023 - 24 is to get attendance back up to where it should be. Especially hit were our group visits, luckily it appears that we may be heading for a record year in this regard, we have over 170 group tours booked so far, last year we had 47 total.

There appears to be a pent-up demand of interest, the CRHA / Exporail. We recently participated in two train shows, one in Calgary and the other in Laval, Quebec. We came out with over 20 new members and considerable book sales between the two shows. Thanks to Ken Wadden, Michel Behhumer, Heather Green, Bill Walker and others for their participation at the shows.

Volunteer hours are in for 2022 - 2023, a total of 22,137 volunteer hours were donated in the last fiscal year.

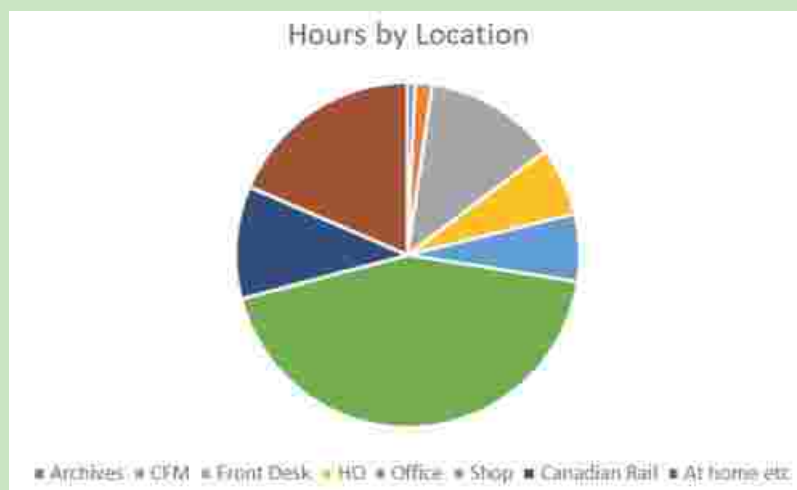
passagers pour la John Molson. Nous remercions également la province de Québec qui a confirmé notre subvention de fonctionnement de trois ans, ce qui contribue grandement à assurer la poursuite de nos activités grâce à un financement de base durable.

Au cours des trois dernières années, la fréquentation a considérablement chuté à cause de la pandémie de la Covid et notre principal objectif pour 2023-24 est de ramener la fréquentation à son niveau normal. Les visites de groupes ont été particulièrement touchées, mais heureusement, il semble que nous nous dirigeons vers une année record à cet égard, puisque nous avons enregistré plus de 170 visites de groupes jusqu'à présent, alors que l'année dernière, nous en avons eu 47 au total.

Il semble qu'il y ait une demande d'intérêt refoulée pour l'ACHF et Exporail. Nous avons récemment participé à deux expositions ferroviaires, l'une à Calgary, en Alberta, et l'autre à Laval, au Québec. Nous avons accueilli plus de 20 nouveaux membres et avons vendu un nombre considérable de livres au cours des deux expositions. Merci à Ken Wadden, Michel Belhumeur, Heather Green, Bill Walker et d'autres pour leur participation à ces expositions.

Les heures de bénévolat sont disponibles pour l'année 2022 - 2023, un total de 22 137 heures de bénévolat a été donné au cours de cette dernière année fiscale.

Activities Activités	Volunteer hours Heures de bénévolat
Archives	151
Miniature railway / Chemin de fer miniature	358
Front Desk / Accueil	2 754
Model train room / Salle des trains miniatures	1 422
Office / Bureau (administration et comités)	1 399
Shop / Atelier	9 612
Canadian Rail / Rail canadien	2 339
Working from home / Télétravail	4 102
	22 137



We wish to thank our dedicated staff for their work above and beyond the call of duty. They are up to the challenge of helping Exporail recover from the Covid years and literally put us 'back on track' for the coming year.



Nous tenons à remercier notre personnel dévoué pour le travail qu'il a accompli au-delà de l'appel du devoir. Il a relevé le défi d'aider Exporail à se rétablir des années de la Covid et à nous remettre littéralement sur les rails pour l'année à venir.

Front row, left to right - De gauche à droite, à l'avant-plan

Chantal Guérin, technicienne en archivistique / archival technician

Mylène Bélanger, Archiviste / Archivist

Matthew Gauthier, Coordonnateur du service à la clientèle, de la programmation et de l'éducation / Coordinator Customer Services, Programming and Education

Marie-Anne Durocher, Responsable des locations muséales et Gestionnaire de la boutique / Museum and Site Rentals Coordinator and Gift Shop Manager

Absent/N'apparaît pas sur la photo

Stéphane Ste-Marie, Comptable / Accountant

Back row, left to right - De gauche à droite, à l'arrière-plan

Sylvain Bissonnette, Coordonnateur, gestion des opérations et des bénévoles / Operations and Volunteer Manager

Jean-Paul Viaud, Conservateur / Curator

Jacqueline Chiasson, Adjointe à la Directrice générale / Assistant to the Executive Director

Nadine Cloutier, Directrice générale / Executive Director

Nicolas Charest, Responsable de l'animation / Animation Coordinator

Caroline Lebon, Responsable marketing et ventes / Marketing and Sales Officer

HRA Convention

Save the Date



The annual fall conference of the Heritage Rail Alliance (HRA) will be co-sponsored by the Canadian Railroad Historical Association (CRHA) / Exporail and held in Montreal, Quebec from September 20 to 23, 2023. Two pre-conference tour days will be held on September 19 and 20. The theme of the convention is Rail - "The Power of Connection".

HRA is a volunteer-based, non-profit association of organizations interested in and promoting railway heritage and tourist railways, including street railways. It is headquartered in the USA but has a significant Canadian membership. HRA's mission statement reads: "Heritage Rail promotes the common interests of entities engaged in the business of tourist, scenic, historic or excursion railroading, railway and trolley museums."

Convention HRA

Réservez la date

La conférence annuelle d'automne de Heritage Rail Alliance (HRA) sera coparrainée par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) / Exporail et se tiendra à Montréal (Québec) du 20 au 23 septembre 2023. Deux journées de visite pré-conférence auront lieu les 19 et 20 septembre. Le thème de la convention est « Le rail - le pouvoir de la connexion ».

La HRA (Heritage Rail Association) est une association bénévole à but non lucratif d'organisations qui s'intéressent au patrimoine ferroviaire et aux chemins de fer touristiques, y compris les chemins de fer de rue, et qui en font la promotion. Elle a son siège aux États-Unis, mais compte un nombre important de membres au Canada. La mission de l'HRA se lit comme suit : « La mission de la HRA se lit comme suit : « Heritage Rail promeut les intérêts communs des entités engagées dans l'exploitation de chemins de fer touristiques, d'exploration de paysages, historiques ou d'excursions et dans celle de musées ferroviaires et de tramways. »

Le Nouvel Hotel,

1740 Boulevard Rene Levesque West, Montreal, QC, H3H 1R3
 Tel: 514-931-8841,
 Toll free: 1 800-363-6063
 will be the convention hotel. Special rate of **\$ 179 C / \$ 135 US** (subject to exchange rate, before taxes) before August 1, 2023.
 Use **EXPO2023** when reserving to get this rate.

**Le Nouvel Hotel,**

1740 Boulevard Rene Levesque West, Montreal, QC, H3H 1R3
 Tél : 514-931-8841,
 sans frais : 1800-363-6063
 sera l'hôtel de la convention. Tarif spécial de **179 \$ CA / 135 \$ US** (sous réserve du taux de change, avant taxes) avant le 1er août 2023.
 Utilisez **EXPO2023** lors de votre réservation pour bénéficier de ce tarif.

The program is in the final stages of completion, this is an outline of what is planned (so far):

Tuesday September 19 - Tour of EXO's Pointe St. Charles shops / REM guided ride

Wednesday September 20 - VIA Rail to Ottawa, Tour of the new Ingenium (formerly Canada Museum of Science and Technology) facility & CN archives. Evening 'Meet and Greet' with delegates and vendors.

Thursday September 21 - Plenary sessions and time with vendors / IMAX movie night

Friday September 22 - Train to Exporail, 2 plenary sessions and Exporail tour

Saturday September 23 - 9 seminars in hotel, gala banquet at Exporail

A companion program will be offered on September 20 (in Ottawa), 21 and 22 in Montreal.

Registration includes all conference sessions - Meet and Greet, IMAX movie, transportation, most meals, coffee breaks, gala banquet.

Registration fee before August 1, 2023:

\$ 445 Canadian / \$ 395 US

Registration fee after August 1, 2023:

\$ 495 Canadian / \$ 445 US

All other pricing (pre-conference tours, companion program) are not firm yet

This is your opportunity to meet and exchange knowledge with like-minded museum and tourist railway professionals and have fun doing it!

Le programme est en cours de finalisation, voici un aperçu de ce qui est prévu :

Mardi 19 septembre - Visite des magasins EXO à Pointe-Saint-Charles / balade guidée REM

Mercredi 20 septembre - VIA Rail à Ottawa, visite des nouvelles installations d'Ingenium (anciennement Musée des sciences et de la technologie du Canada) et des archives du CN. Soirée "Meet and Greet" avec les délégués et les vendeurs.

Jeudi 21 septembre - Séances plénières et temps avec les vendeurs / Soirée cinéma IMAX

Vendredi 22 septembre - Train jusqu'à Exporail, 2 séances plénières et visite d'Exporail.

Samedi 23 septembre - 9 séminaires à l'hôtel, banquet de gala à Exporail

Un programme complémentaire sera proposé le 20 septembre (à Ottawa), les 21 et 22 septembre à Montréal.

L'inscription comprend toutes les séances de la conférence, les rencontres, le film IMAX, le transport, la plupart des repas, les pauses-café et le banquet de gala.

Frais d'inscription avant le 1er août 2023 :

445 \$ canadiens / 395 \$ américains

Frais d'inscription après le 1er août 2023 :

495 \$ canadiens / 445 \$ américains

Tous les autres prix (visites pré-conférence, programme d'accompagnement) ne sont pas encore définitifs.

C'est l'occasion de rencontrer et d'échanger des connaissances avec des professionnels des musées et des chemins de fer touristiques qui partagent les mêmes idées, tout en s'amusant !

Merci de votre participation.

CRHA / Exporail Archives news

More than 200,000 hours of audiovisual documents, from the 1920s to the early 2000s, featuring images, voices, daily activities and significant moments in Quebec are now available on the LaVoute.tv platform, online since September 28.

LaVoute.tv is a platform for broadcasting audiovisual archives. You will discover unpublished film and sound content from archives across Quebec, including the Canadian Railroad Historical Association's (CRHA) Archives and Documentation Centre.

We are very proud to have participated in this great project and we would like to thank the different people who made this project possible:

- Library and Archives Canada (LAC), which funded the project through the Documentary Heritage Communities Program (DHCP)
- the Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine (SHGMC), which oversaw the project and contributed its unique expertise in digitization
- the Regroupement des services d'archives privées agréés (RSAPAQ) which collaborated on the project
- and all the other archival centres that, like us, participated in the project by providing access to archival documents from their holdings and collections.

Please note that new content will be added over the months, as the digitization and dissemination of the archives continues.

To discover the platform: <https://www.lavoute.tv/> (in French only)

Nouvelles des Archives ACHF / Exporail

Plus de 200 000 heures de documents audiovisuels, allant des années 1920 jusqu'au début des années 2000, et présentant des images, des voix, des activités quotidiennes et des moments marquants du Québec sont maintenant disponibles à partir de la plateforme LaVoute.tv, en ligne depuis le 28 septembre dernier.

LaVoute.tv, c'est une plateforme de diffusion d'archives audiovisuelles. Vous découvrirez du contenu filmique et sonore inédit provenant de centres d'archives des quatre coins du Québec, incluant le Centre d'archives et de documentation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF).

Nous sommes très fiers d'avoir participé à ce grand projet et nous souhaitons remercier les différents acteurs ayant permis cette réalisation :

- Bibliothèque et Archives Canada (BAC), qui a subventionné le projet grâce au Programme des collectivités du patrimoine documentaire (PCPD);
- la Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine (SHGMC) qui a chapeauté le projet et qui a mis son expertise unique en numérisation pour permettre le tout;
- le Regroupement des services d'archives privées agréés (RSAPAQ) qui a collaboré au projet;
- et tous les autres centres d'archives qui, comme nous, ont participé au projet en donnant accès aux documents d'archives de leurs fonds et collections.

À noter que de nouveaux contenus seront ajoutés au fil des mois, puisque la numérisation et la diffusion des archives se poursuivent.

Pour découvrir la plateforme: <https://www.lavoute.tv/>

BACK COVER TOP: In January 2023, 2816 was lifted off its driving wheels to facilitate work on the conversion to oil lubrication. This was the first steam locomotive to be lifted at Ogden since 1961, utilizing the same steam-era cranes that have operated in the shop building for nearly a century. Adam Meeks

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: En janvier 2023, la 2816 fut séparée de ses roues motrices afin de faciliter le travail de conversion à l'huile de son système de lubrification d'essieux. Elle devint la première locomotive à vapeur soulevée à Ogden depuis 1961, à l'aide des mêmes grues qui ont servi dans le bâtiment d'atelier durant presque tout le siècle de l'ère de la vapeur. Adam Meeks

BACK COVER BOTTOM: Quebec Railway Light & Power 401 (Ottawa Car 1902) waits on the wye at the foot of Montmorency Falls. The inclined railway (elevator) is behind the car hidden by trees, Kent House is at the top of the falls to the left. The 401 is the second oldest interurban preserved in North America at Exporail. Kenneth Chivers, C Robert Craig Memorial Library

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le tramway 401 (fabrication Ottawa Car, 1902) de la compagnie Quebec Railway Light & Power est en attente sur le triangle de virage au bas des chutes Montmorency. Le funiculaire, caché par des arbres, est derrière le tramway. Kent House est au sommet des chutes, à la gauche. Le 401, à Exporail, est le deuxième plus ancien tramway interurbain préservé en Amérique du Nord. Kenneth Chivers, Bibliothèque commémorative C. Robert Craig

