

CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 616

SEPTEMBER – OCTOBER 2023 | SEPTEMBRE – OCTOBRE 2023

- Life and Death of the Newfoundland Railway Part II
- Seven-year project gives new life to Hillcrest Shay No. 1
- Stan's Photo Gallery
- The Kingston Curve
- Remembering and Celebrating Gordon Lighthfoot
- Heritage Business Car
- CRHA Communications
- Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve Partie II
- Un projet de sept ans donne une nouvelle vie à la Shay No 1 de Hillcrest
- Les photos de Stan
- La courbe à Kingston
- En souvenir et célébration de Gordon Lightfoot
- 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

- | | |
|---|---|
| 255 Life and Death of the Newfoundland Railway
Part II / <i>Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve</i>
<i>Partie II</i> , by / par Ted Bartlett | 292 The Kingston Curve / <i>La courbe à Kingston</i> ,
by / par Lorne Perry |
| 273 Seven-year project gives new life to Hillcrest Shay
No. 1 / <i>Un projet de sept ans donne une nouvelle vie</i>
<i>à la Shay No 1 de Hillcrest</i> , by / par Alf Carter | 300 Remembering and Celebrating Gordon Lighthfoot /
<i>En souvenir et célébration de Gordon Lightfoot</i> ,
by / par Stan J Smaill |
| 278 Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> ,
by / par Stan J Smaill | 302 Heritage Business Car / <i>Le patrimoine ferroviaire</i> |
| | 304 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 ».

CO-EDITORS / COÉDITEURS : Peter Murphy, Douglas N.W. Smith
LAYOUT / MISE EN PAGE : Gary McMinn
CARTOGRAPHER / CARTOGAPHE : David Scott
ENGLISH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES ANGLAISES :
Garth Stevenson, Frank Koustrup
FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice
Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loisel, Lorence Toutant, Luc Côté
et Louise Dineen
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: In 2023 Canadian Rail is commemorating the 125th anniversary of the inauguration of the railway across Newfoundland, and marking 35 years since its abandonment, with a three-part series "Narrow Gauge on an Island" – the second installment of which appears in this issue. Our cover photo shows a westbound express preparing to leave St. John's for Port aux Basques in 1948. The Newfoundland Railway is just a few months away from merger into the Canadian National system, as Britain's oldest colony becomes Canada's newest province. Engine 1024 will soon wear a new CNR number (324) and the rolling stock behind it will be repainted from maroon to olive green. CN Archives/A.R. Penney collection

PAGE COUVERTURE : En 2023, Rail canadien commémore le 125^e anniversaire de l'ouverture du chemin de fer à travers Terre-Neuve et marque les 35 ans depuis son abandon à l'aide d'un article en trois parties intitulé « Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve » dont la deuxième apparaît dans le présent numéro. Notre photo de la page couverture montre un express en direction ouest se préparant à quitter St. John's pour Port-aux-Basques en 1948. Le chemin de fer de Terre-Neuve n'est qu'à quelques mois de sa fusion avec le Canadien National, quand la plus ancienne colonie britannique va devenir la plus récente province du Canada. Le locomotive 1024 portera bientôt un nouveau numéro du CN, le 324, et le matériel roulant derrière elle sera repeint du marron au vert olive. Archives du CN, collection de A.R. Penney

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

Life and Death of the Newfoundland Railway / Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve

Part II – The Russell Years 1923-1949 / *Partie 2, Les années Russell 1923-1949*

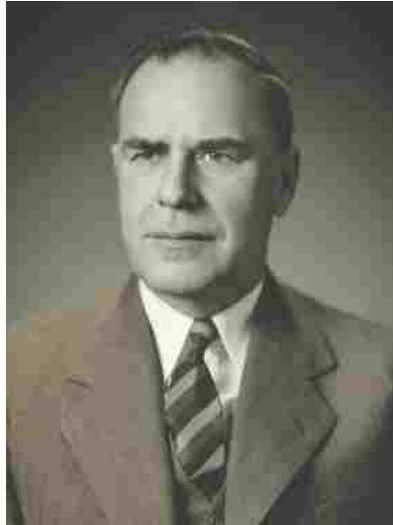
By / *Par* Ted Bartlett

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

On June 30, 1923, the Reid Newfoundland Company had no reason to celebrate the 25th anniversary of the auspicious arrival of the first through trans-island passenger train from St. John's to Port aux Basques and the first crossing of the ferry service to North Sydney NS. Instead, president H D Reid sent a farewell message to employees, thanking them for their service as the company made its final exit from the transportation business.

A combination of wartime demands for which the railway wasn't adequately prepared, the toll on track and rolling stock from deferred maintenance, and the futility of operating politically-inspired uneconomic branch lines that could never recover even a fraction of their operating costs had led the family enterprise to face the harsh reality. H D had determined by 1920 that the company could not continue to absorb the mounting deficits or undertake the massive capital investment that was sorely needed. He advised the premier and cabinet accordingly, which triggered a succession of studies and negotiations over several years. But ultimately the company in effect deposited the struggling transportation system squarely in the lap of a financially challenged colonial government.

Although some publicly-funded capital improvements had been made during the three years that the railway was jointly run by the Reids and government, what the Crown inherited in 1923 was essentially a property in an extremely rundown condition. Management expertise seconded from the CPR had identified most of the root causes, but while they saw a real need for financial support from the taxpayers, the consultants clearly did not believe in public operation of railways. Notwithstanding, a



Herbert J Russell guided the Newfoundland Railway through virtually its entire quarter century as an agency of the colonial government. He successfully faced enormous challenges, and became one of the most respected business leaders on the island. Railway Coastal Museum

Herbert J. Russell a dirigé le chemin de fer de Terre-Neuve pendant pratiquement tout son quart de siècle en tant qu'agence du gouvernement colonial. Il a relevé avec succès d'énormes défis et est devenu l'un des chefs d'entreprise les plus respectés de l'île. Railway Coastal Museum

Le 30 juin 1923, la Reid Newfoundland Company n'avait aucune raison de célébrer le 25^e anniversaire de l'arrivée prometteuse du premier train de passagers transîle de St. John's à Port-aux-Basques et de l'entrée en service du traversier vers North Sydney, Nouvelle-Écosse. Au lieu de cela, le président H. D. Reid envoie un message d'adieu aux employés, les remerciant pour leur service alors que l'entreprise se retire définitivement du secteur des transports.

Une combinaison de plusieurs facteurs tels que les demandes en temps de guerre pour lesquelles le chemin de fer n'était pas correctement préparé, les effets coûteux sur les voies et le matériel roulant dus à l'entretien différé et la futilité de vouloir exploiter des embranchements non rentables à caractère politique pour lesquels on ne pourrait jamais récupérer ne serait-ce qu'une fraction de leurs coûts d'exploitation, ont conduit l'entreprise familiale à faire face à la dure réalité. H. D. avait déterminé en 1920 que l'entreprise ne pouvait pas continuer à absorber les déficits croissants ou entreprendre l'investissement massif en capital qui était cruellement nécessaire. Il avise en conséquence le premier ministre et le cabinet, ce qui déclenche une succession

d'études et de négociations durant plusieurs années. Mais finalement, la société dépose en fait carrément le système de transport en difficulté sur les genoux d'un gouvernement colonial déjà aux prises avec des difficultés financières.

Malgré les améliorations des immobilisations financées par l'État qui seront apportées au cours des trois années pendant lesquelles le chemin de fer sera géré conjointement par les Reid et le gouvernement, ce dont la Couronne héritera en 1923 reste essentiellement une



A five-year-old Pacific locomotive pulls a consist of wooden passenger cars over thinly-ballasted 50-pound rail through Bowring Park on the outskirts of St. John's in this circa 1925 view. It's evident that the roadbed inherited from the Reid Newfoundland Company needed a lot of attention. A R Penney collection

Sur cette photo datant d'environ 1925, une locomotive Pacific vieille de cinq ans tire un convoi de voitures de voyageurs en bois sur des rails de 50 livres avec faible ballastage à travers Bowring Park à la périphérie de St. John's. Il est évident que la voie héritée de la Reid Newfoundland Company avait besoin de beaucoup d'entretien. Collection de A. R. Penney

six-member Board of Railway Commissioners was appointed to oversee what was initially dubbed the Newfoundland Government Railway. One of those board members was Herbert J Russell, who was appointed general manager by order-in-council. His name would become synonymous with railroading on the island for the next quarter century.

Although just 32 years of age, Herb Russell had nearly two decades of railway experience behind him. He'd joined the Reid Newfoundland Company when he was only 14 as a messenger and typist in the express department, quickly caught the eye of operations guru Ferdinand Rioux, and progressed rapidly through the ranks to become assistant superintendent while still in his mid-twenties. "HJR", as he was widely known, proved to be the right person at the right time – the firm hand on the throttle that the railway so badly needed. He possessed the necessary leadership skills, the important operations knowledge, the determination and focus for success, and the diplomatic ability so important in dealing with politicians. The challenge was enormous; his dual mandate was to both reduce costs and improve service. But his railroad knowledge – a background shared by none of his fellow commissioners – gave him credibility at the boardroom table and with government.

Arguably the finest of the inherited assets was a stable of six nearly-new Pacific-type engines built by Baldwin Locomotive Works for the Reids in 1920, with the aid of government funding. But the interim CPR manager

propriété dans un état extrêmement délabré. L'expertise en gestion, appuyée par le CPR, avait permis d'identifier la plupart des causes profondes, mais alors qu'ils voyaient un réel besoin de soutien financier de la part des contribuables, les consultants ne croyaient manifestement plus à l'exploitation publique des chemins de fer. Néanmoins, un conseil de commissaires des chemins de fer composé de six membres est nommé pour superviser ce qui s'appelait initialement le Newfoundland Government Railway. L'un des membres du conseil est Herbert J. Russell, qui a été nommé directeur général par décret. Son nom deviendra synonyme de chemin de fer sur l'île pendant le quart de siècle suivant.

Bien qu'il n'ait que trente-deux ans, Herb Russell a derrière lui près de deux décennies d'expérience ferroviaire. Il rejoint la Reid Newfoundland Company alors qu'il n'a que 14 ans en tant que messenger et dactylographe au service express. Il attire rapidement l'attention du gourou des opérations, Ferdinand Rioux, et gravit rapidement les échelons pour devenir surintendant adjoint alors qu'il est encore dans la mi-vingtaine. « HJR », comme il est largement connu, s'avère être la bonne personne au bon moment – la main ferme sur la manette des gaz dont le chemin de fer a tant besoin. Il possède les compétences de direction nécessaires, les connaissances opérationnelles importantes, la détermination et la concentration pour réussir, ainsi que la capacité diplomatique si importante dans les relations avec les politiciens. Le défi est énorme; son double mandat est à la



Newfoundland Railway 196, the first of the so-called 'big ninety' Pacifics, is shown in a 1926 builder's photo from the Baldwin Locomotive Works.

La locomotive 196 du Newfoundland Railway, la première Pacific des dites « grosses quatre-vingt-dix », est illustrée ici sur la photo de 1926 du constructeur Baldwin Locomotive Works.



SS Caribou was the connecting link between the Newfoundland Railway and the Canadian mainland for seventeen years. She entered service in 1925, and became a casualty of war on October 14, 1942, with the loss of 136 lives. Railway Coastal Museum

Le SS Caribou a servi de lien entre le chemin de fer de Terre-Neuve et le continent canadien pendant dix-sept ans. Il est entré en service en 1925 et est devenu une victime de la guerre le 14 octobre 1942, faisant 136 morts. Railway Coastal Museum

R C Morgan had realized that this new motive power was really too heavy for the fifty-pound rail of the fragile and dilapidated mainline. In order to derive maximum benefit from the extra pulling power of these engines, heavier rail was necessary. HJR evidently agreed, but his fellow commissioners were reluctant to loosen the purse-strings. It was not until early 1925 that the new seventy-pound rail was finally ordered, and the upgrading program for the 547-mile mainline continued over the next four years. On

fois de réduire les coûts et d'améliorer le service. Mais sa connaissance des chemins de fer – une expérience partagée par aucun de ses collègues commissaires – lui donnera de la crédibilité à la table du conseil d'administration et auprès du gouvernement.

On peut dire que le meilleur des actifs hérités est l'écurie de six locomotives de type Pacific presque neuves construites par Baldwin Locomotive Works pour les Reid en 1920, avec l'aide d'un financement gouvernemental.

strength of that, four more and slightly larger Pacific locomotives were acquired between 1926 and 1928.

The first major new investment to come to fruition was a new steamer for the Cabot Strait crossing. The British Admiralty had requisitioned the two nearly-new ferries purpose-built for the Port aux Basques-North Sydney service at the outbreak of war in 1914, and the SS Kyle, intended for Labrador, had been plying the gulf route ever since. The SS Caribou arrived in St. John's direct from the builder's yard in Rotterdam in October 1925. She paused only briefly to accept the city's admiration before proceeding onward to take up her assigned duties, which she would perform faithfully for the next seventeen years.

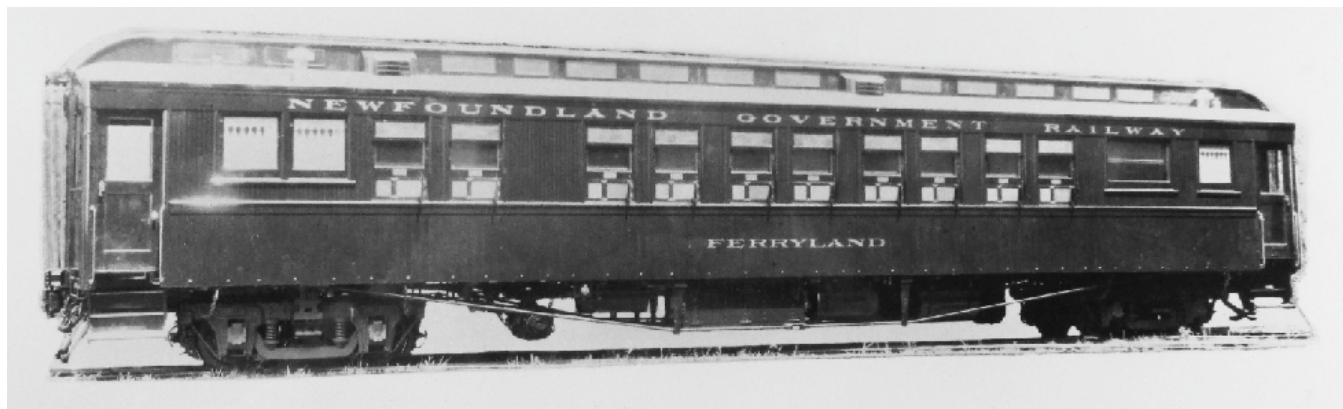
The roster of passenger rolling stock in 1923 wasn't anything to write home about either. All the cars were of wood construction with open platforms at each end, and many of them were lit by kerosene lamps. There were only about half-a-dozen sleeping cars in the fleet, with at least one of them dating back to the first trans-island train in 1898. With the concurrence of the parsimonious commissioners, two new sixty-foot, 8 section-1 drawing room sleepers were ordered from American Car and Foundry. Delivered in 1925, they were named Ferryland and Harbor Grace – the spelling of the latter place name perhaps reflecting the car's US construction. The two were significant in that they were the last wooden passenger cars built for the Newfoundland Railway, but perhaps more importantly they were the first vestibule-equipped cars to arrive on the island.

Another capital investment was the purchase of five 'steam coaches' of English manufacture, which the railway commissioners believed might be much more economical to operate than conventional trains on low-traffic branch lines. Delivered between 1926 and 1928, they

Mais le directeur par intérim du CPR, R. C. Morgan, se rend compte que ces machines sont vraiment trop lourdes pour les rails de cinquante livres de la ligne principale fragile et délabrée. Afin de tirer le meilleur parti de la force de traction supplémentaire de ces machines, des rails plus lourds sont nécessaires. HJR est évidemment d'accord, mais ses collègues commissaires sont plus réticents à desserrer les cordons de la bourse. Ce n'est qu'au début de 1925 que les nouveaux rails de soixante-dix livres sont finalement commandés, et le programme de modernisation de la ligne principale de 880 km se poursuit au cours des quatre années suivantes. Fort de cela, quatre locomotives Pacific supplémentaires et légèrement plus grosses sont acquises entre 1926 et 1928.

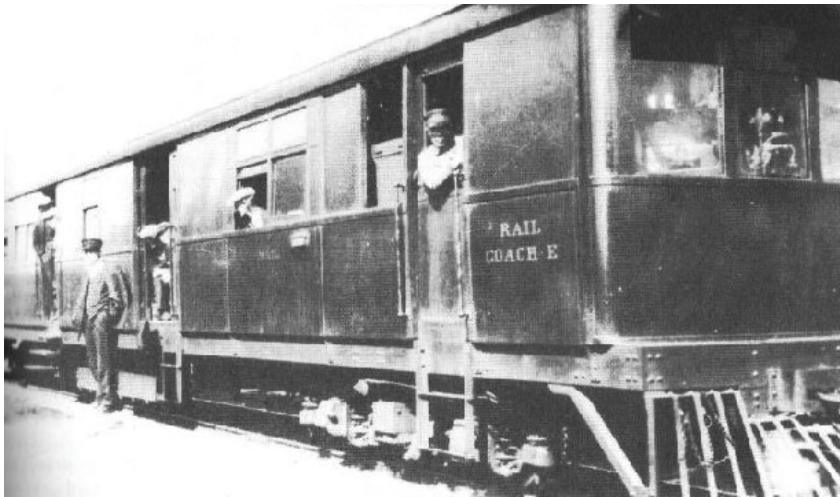
Le premier nouvel investissement majeur à se concrétiser sera un nouveau bateau à vapeur pour la traversée du détroit de Cabot. L'Amirauté britannique avait réquisitionné les deux traversiers presque neufs spécialement construits pour le service Port aux Basques-North Sydney au début de la guerre en 1914, et le SS Kyle, destiné au Labrador, sillonnait depuis la route du golfe. Le SS Caribou arrive à St. John's directement du chantier du constructeur à Rotterdam en octobre 1925. Il ne s'arrêtera que brièvement pour se faire admirer par les citoyens avant de continuer pour assumer les fonctions qui lui sont assignées, et qu'il remplira fidèlement pendant les dix-sept années suivantes.

La liste du matériel roulant des voitures passagers en 1923 n'a rien d'extraordinaire non plus. Toutes les voitures sont en bois avec des plates-formes ouvertes à chaque extrémité, et beaucoup d'entre elles sont éclairées par des lampes à pétrole. Il n'y a qu'une demi-douzaine de voitures-lits dans la flotte, dont au moins une datant du premier train transîle de 1898. Avec l'assentiment des



A builder's photo of the eight-section / one-drawing room sleeping car Ferryland, delivered from American Car and Foundry in 1925. The name on the letterboard was short-lived; under the Railway and Shipping Act of 1926 that branding disappeared, much to the satisfaction of the general manager.

Photo du constructeur de la voiture-lits Ferryland à huit sections de couchettes et un compartiment, livrée par American Car and Foundry en 1925. Le nom sur le bandeau sera de courte durée; en vertu du Railway and Shipping Act sur les chemins de fer et la navigation de 1926, cette image de marque disparaîtra, à la grande satisfaction du directeur général.



The British-built 'steam coaches' were a failed experiment that did not produce the anticipated operational savings and proved totally unsuitable for the severe Newfoundland winters. Old Time Trains website

Les « autorails à vapeur » de construction britannique furent une expérience ratée qui ne produisit pas les économies opérationnelles escomptées et se révélèrent totalement inadaptés aux hivers rigoureux de Terre-Neuve. Site Web « Old Time Trains »

were not unlike the gasoline or diesel-powered 'doodlebugs' being introduced elsewhere around the same time – except that they were steam driven and therefore required a fireman, which immediately impacted the operating cost. Furthermore, they proved to be quite unsuitable for use in winter, and were all gone from the roster by 1937.

Discernable progress both in deficit reduction and service improvements had been made by the time the enabling legislation reached the House of Assembly in June 1926. Under the Railway and Shipping Act, Herb Russell was confirmed as general manager, as were the appointments of the other five railway commissioners. HJR was entrusted with the day-to-day management, and was required to report annually to the Legislature through the Commission. The GM was not at all in favour of using the word 'government' in the railway branding, and was successful in persuading his political masters to incorporate the new structure as simply Newfoundland Railway. He then introduced a logo using the 'tilted wafer' style popular in the rail industry at the time.



The new logo of the Newfoundland Railway as introduced in the 1920s imitated the tilted wafer style then common across the industry.

Le nouveau logo du chemin de fer de Terre-Neuve tel qu'introduit dans les années 1920 imitait le style de rectangle incliné alors courant dans l'industrie.

commissaires parcimonieux, deux nouvelles voitures de 18 m, avec 8 sections de couchettes et un compartiment sont commandées à l'American Car and Foundry. Livrées en 1925, elles sont nommées Ferryland et Harbor Grace - l'orthographe de ce dernier nom de lieu reflétant peut-être la construction américaine de la voiture. Elles sont importantes, car ce seront les dernières voitures de passagers en bois construites pour le chemin de fer de Terre-Neuve, mais peut-être plus important encore, elles sont les premières à être équipées de vestibules à arriver sur l'île.

Un autre investissement en capital est l'achat de cinq « coachs à vapeur » (autorails à vapeur) de fabrication anglaise, qui, selon les commissaires des chemins de fer, pourraient être beaucoup plus économiques à exploiter que les trains conventionnels sur des lignes secondaires à faible trafic. Livrés entre 1926 et 1928, ils ne

sont pas sans rappeler les « doodlebugs » à essence ou diesel introduits ailleurs à peu près à la même époque, mais ils sont mûs à la vapeur et nécessitent donc un chauffeur, ce qui a immédiatement un impact sur les coûts d'exploitation. De plus, ils s'avéreront tout à fait inadaptés à une utilisation en hiver et disparaîtront de la liste des équipements en 1937.

Des progrès perceptibles, tant dans la réduction du déficit que dans l'amélioration des services, auront été réalisés au moment où la loi habilitante parvint à la Chambre d'assemblée en juin 1926. En vertu du Railway and Shipping Act, la loi sur les chemins de fer et la navigation, Herb Russell est confirmé comme directeur général, tout comme les nominations des cinq autres commissaires des chemins de fer. HJR est chargé de la gestion quotidienne et devra faire rapport chaque année à l'Assemblée législative par l'intermédiaire de la Commission. Le directeur général n'est pas du tout favorable à l'utilisation du mot « gouvernement » dans l'image de marque du chemin de fer et il réussit à persuader ses maîtres politiques d'incorporer la nouvelle structure simplement sous le nom de Newfoundland Railway. Il introduit ensuite un logo utilisant le style de « rectangle incliné », populaire dans l'industrie ferroviaire à l'époque.

Entretemps, une possibilité intéressante pour relever l'un des défis opérationnels les plus difficiles du chemin de fer apparaît. L'itinéraire choisi dans les années 1890 à travers l'intérieur aride de l'île entre les vallées des rivières Exploits et Humber traverse un plateau exposé

Meanwhile, an interesting possibility for addressing one of the railway's most difficult operational challenges had arisen. The route chosen back in the 1890s through the island's barren interior between the valleys of the Exploits and Humber rivers led across an exposed plateau known as the Gaff Topsails, infamous for its high winds and massive snowfall. It proved next to impossible to keep the tracks clear in winter, with great effort in both manpower and money being expended with limited success. The line was often blocked for weeks on end, and trains were commonly stranded for extended periods.

In 1927, a major new mining development began production on the Buchans River. The lead and zinc concentrates were shipped to a Newfoundland Railway connection at Millertown Junction over a 36-mile private branch line. The thought occurred to railway management that building just another 30 miles of track could enable the Topsails to be bypassed, and would also have the benefit of placing a growing new industrial town on the mainline. They pitched the idea to government, and with an election looming in 1928 it received a ready reception – largely because of the potential construction jobs. Thirteen miles were graded and six miles of track laid before work was halted for the winter. By then the election was over, and the incumbent government had been defeated. And that was the end of the Buchans diversion project – an opportunity missed!

There was, however, more progress for the railway in the improving economic climate of the late 1920s. The first two all-steel sleeping cars arrived in 1928 from

connu sous le nom de Gaff Topsails, tristement célèbre pour ses vents violents et ses chutes de neige impressionnantes. Il s'avère presque impossible de garder les voies dégagées en hiver sans déployer de grands efforts en termes de main-d'œuvre et d'argent dépensés, avec un succès limité. La ligne est souvent bloquée pendant des semaines et les trains restent souvent bloqués pendant de longues périodes.

En 1927, un nouveau développement minier majeur commence sa production sur la rivière Buchans. Les concentrés de plomb et de zinc sont expédiés par un embranchement du Newfoundland Railway à Millertown Junction sur une ligne secondaire privée de 58 km. La direction des chemins de fer pense alors que la construction de seulement 48 km supplémentaires de voie permettrait de contourner les Topsails et aurait également



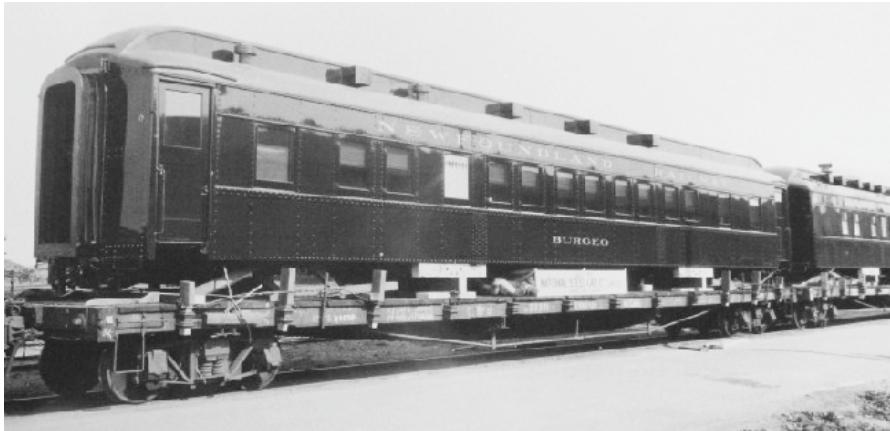
This undated photo shows the Newfoundland Railway's steam-powered rotary plow at work on the Gaff Topsails – supported by a small army of workers with shovels. PHOTO- author's collection

Cette photo non datée montre la souffeuse rotative du Newfoundland Railway en action dans le plateau de Gaff Topsails, supportée par une petite armée de travailleurs équipés de pelles. Photo de la collection de l'auteur



In its 'publicity issue' of 1928, Newfoundland's postal service promoted both the railway and its connecting link with the mainland. The appearance of speed by the express train was perhaps a little exaggerated, but the crossing time of SS Caribou was actually understated.

Dans son « numéro publicitaire » de 1928, le service postal de Terre-Neuve fait la promotion du chemin de fer et de son lien avec le continent. L'apparence de vitesse du train express était peut-être un peu exagérée, mais le temps de traversée du SS Caribou était en fait sous-estimé.



The eight section - 1 compartment sleeper Burgeo is shown in a 1930 builder's photo from National Steel Car in Hamilton, Ontario. It and sister car Lewisporte were the last examples with the traditional clerestory roof delivered to the Newfoundland Railway.

La voiture-lits Burgeo à huit sections de couchettes et un compartiment figure sur cette photo de 1930 du constructeur, la National Steel Car à Hamilton, en Ontario. Elle et sa voiture sœur Lewisporte seront les derniers exemplaires avec le toit traditionnel à lanterneaux livrés au chemin de fer de Terre-Neuve.



An Alco builder's photo of the second in the Newfoundland Railway's 1930 ground-breaking order for newer, more powerful locomotives. These handsome '1000-class' engines eventually became the mainstay of the roster, with a total of 30 being built over a span of two decades. All remained in service until the final year of steam.

Photo d'Alco, constructeur de la deuxième commande novatrice du chemin de fer de Terre-Neuve en 1930 pour des locomotives plus récentes et plus puissantes. Ces belles machines « classe 1000 » sont finalement devenues les piliers du parc de force motrice, avec un total de 30 construites sur une période de deux décennies. Toutes sont restées en service jusqu'à la dernière année de la vapeur.

National Steel Car of Hamilton, Ontario. They were followed by two more in 1930, accompanied by the first steel diner. At the same time new machine shops were constructed in St. John's, and the 40-year-old wooden drydock was rebuilt in concrete. But perhaps the most significant decision taken during the period of relative prosperity that preceded the Great Depression was the ordering of two new and different locomotives – larger and more powerful than anything previously seen on the island. Alco-built Mikado-class engines 1000 and 1001 were meant to take full advantage of the 70-pound rail that now extended throughout the mainline by allowing for longer and heavier trains that would improve the operating ratio. With more efficient movement of freight and careful control of expenses, the railway's operating deficit had been reduced substantially, from well over a million dollars in 1921 to less than \$400,000 by 1930.

Although intended primarily for freight service, the new engines soon proved their worth on passenger

l'avantage de placer une nouvelle ville industrielle en pleine croissance sur la ligne principale. Elle présente l'idée au gouvernement et, une élection étant imminente en 1928, elle reçoit un accueil chaleureux, en grande partie à cause des emplois potentiels dans la construction. Vingt et un kilomètres sont nivelés et dix kilomètres de voie sont posés avant que les travaux ne soient interrompus pour l'hiver. À ce moment-là, les élections se terminent avec la défaite du gouvernement en place. Et ce fut la fin du projet de la déviation Buchans – une occasion manquée!

Le chemin de fer connaîtra cependant plus de progrès lors de l'amélioration du climat économique de la fin des années 1920. Les deux premières voitures-lits entièrement en acier arrivent en 1928 de la National Steel Car de Hamilton, en Ontario. Elles sont suivies de deux autres en 1930, accompagnées de la première voiture-restaurant en acier. Au même moment, de nouveaux ateliers sont construits à St. John's et la cale sèche en bois vieille de 40 ans est reconstruite en béton. Mais peut-être que la décision la plus importante prise pendant cette période de prospérité relative qui a précédé la Grande Dépression fut la commande de deux locomotives nouvelles et différentes - plus grosses et plus puissantes que tout ce que l'on avait vu auparavant sur l'île. Les locomotives 1000 et 1001 du type Mikado construites par Alco sont censées tirer pleinement parti du rail de 70 livres qui s'étend désormais sur toute la ligne principale, en permettant des trains plus longs et plus lourds, améliorant

trains as well, given that track speeds rarely exceeded 40 miles per hour. So much so that the handsome and powerful '1000 class' engines eventually became the predominant motive power of the Newfoundland Railway. By 1949 there were 30 of them on the roster.

But by the early 1930s the fallout from the stock market crash of 1929 had found its way to Newfoundland. The fragile fishery-based economy fell to pieces, unemployment was rampant, and the government faced bankruptcy. Turning to Britain for help, the colony was ultimately obliged to surrender its self-governing status and accept what amounted to dictatorship by a commission appointed by the Colonial Office. Needless to say, there were to be no more capital expenditures approved for the railway for quite some time. It would be five years before any new locomotives were ordered.

Meanwhile, the railway itself was being heavily impacted by the troubled times. Train schedules were reduced, employees were laid off, and the decision was taken to permanently abandon the two worst-performing branch lines. The rails were removed on both the Trepassey and Bay de Verde branches in 1933, although the only slightly better performing Heart's Content line got a seven-year reprieve.

Had deficit reduction not been so strongly trending in the right direction, the collapse of self-government in Newfoundland might actually have presented a serious existential threat to the railway. Some critics were laying a large share of blame for the colony's financial plight on rail construction and operating losses, and the Commission of Government naturally placed the entire operation under intense scrutiny. Three of the commissioners were from the United Kingdom, and the remaining three were from Newfoundland, but all were responsible to the British government which was paying the bills.

In May of 1934 the railway was placed under the jurisdiction of Thomas Lodge, commissioner for public utilities, a career English civil servant with a clear focus on the bottom line. He also recognized, however, that despite its serious issues – financial and otherwise – the railway was an important asset for the colony. After his return to England, Commissioner Lodge wrote very positively in his memoirs about the railway's management and employees, and was quite supportive of prudent capital investment as a means of reducing operating costs. In particular, he urged the replacement of the ancient fleet of obsolete coastal vessels, which were expensive both to operate and maintain. He was also exceptionally prescient about the uneconomic branchlines, where he felt the sparse population could be more effectively served by sea than by land. And he also recognized that the narrow gauge, lighter rail, and heavy curvature and grades on the Newfoundland

le taux d'exploitation. Grâce à un transport plus efficace des marchandises et à un contrôle minutieux des dépenses, le déficit d'exploitation du chemin de fer sera considérablement réduit, passant de plus d'un million de dollars en 1921 à moins de 400 000 \$ en 1930.

Bien que destinées principalement au service de marchandises, les nouvelles locomotives font rapidement leurs preuves sur les trains de voyageurs, étant donné que la vitesse sur les voies dépassait rarement 64 km/h. À tel point que les belles et puissantes machines de la « classe 1000 » deviendront finalement la force motrice prédominante du chemin de fer de Terre-Neuve. En 1949, on en comptait 30.

Mais au début des années 1930, les conséquences du krach boursier de 1929 se propagent à Terre-Neuve. La fragile économie basée sur la pêche s'effondre, le chômage devient endémique et le gouvernement est menacé de faillite. Se tournant vers la Grande-Bretagne pour obtenir de l'aide, la colonie est finalement obligée d'abandonner son statut d'autonomie gouvernementale et d'accepter ce qui équivaut à une dictature par une commission nommée par le ministère des Colonies. Il va sans dire que pendant un certain temps, aucune dépense d'investissement n'est prévue pour le chemin de fer. Il faudra attendre cinq ans avant que de nouvelles locomotives soient commandées.

Pendant ce temps, le chemin de fer lui-même est fortement touché par ces temps troublés. Les horaires des trains sont réduits, des employés sont congédiés et la décision d'abandonner définitivement les deux embranchements les moins performants est prise. Les rails sont retirés sur les embranchements de Trepassey et de Bay de Verde en 1933, alors que la seule ligne Heart's Content légèrement plus performante bénéficiera d'un sursis de sept ans.

Si la réduction du déficit n'avait pas été aussi fortement orientée dans la bonne direction, l'effondrement de l'autonomie gouvernementale de Terre-Neuve aurait pu constituer une menace existentielle sérieuse pour le chemin de fer. Certains critiques attribuaient une grande part de la responsabilité de la situation financière de la colonie à la construction ferroviaire et aux pertes d'exploitation, et la Commission du gouvernement a naturellement soumis l'ensemble de l'opération à un examen minutieux. Trois des commissaires venaient du Royaume-Uni et les trois autres de Terre-Neuve, mais tous étaient responsables devant le gouvernement britannique qui payait les factures.

En mai 1934, le chemin de fer est placé sous la juridiction de Thomas Lodge, commissaire aux services publics, un diplomate anglais de carrière clairement axé sur les résultats financiers. Il reconnaît cependant également que, malgré ses graves problèmes – financiers et autres – le chemin de fer constitue un atout important

Railway – not to mention the annual burden of snow clearing on the Topsails – made the cost per ton-mile exponentially higher than on Canadian lines.

Despite these challenges and severe limitations on capital funding, the railway's fortunes continued to improve. By 1936 management could proudly announce an operational surplus for the first time in its 55-year existence. Freight revenues were increasing and passenger numbers were starting to return toward pre-depression levels. Two more of the new-generation locomotives had been ordered in 1935, this time from the North British works in Glasgow, Scotland. Perhaps the influence of the Commission Government sent the business in that direction, but engines 1002 and 1003 were virtually identical in appearance to their earlier Alco-built sisters. However one distinctly British characteristic which may have dated from that purchase was the bright red buffer beams, a feature that eventually carried through on all Newfoundland engines until the end of the steam era.

Three more Glasgow-built locomotives were delivered in 1937-38, along with two additional steel sleepers, bringing the total number of vestibule cars to eight. The railway always assigned its newest and best equipment to its flagship train, called the Overland Limited. It ran but once a week in each direction, with fewer stops than the regular express, and was geared to travellers to and from mainland points. For a time it even featured an observation lounge – the former Reid private car Bristol – which proudly wore the name Overland Limited on a rear-platform drumhead.

Some of the older passenger rolling stock was modernized as well, but by the end of the decade most, if not all, of the first and second-class coaches were still of wood construction, and many still did not even have electric lighting. While the railway may have been capable of satisfactorily meeting the needs of local travellers and a few tourists, it was not at all prepared for the massive passenger demands that would be placed on it by the outbreak of war in 1939.

By the time the Commission of Government took office the railway's fleet of coastal vessels was also showing its age. The newest of them, the SS Kyle, was more than twenty years old; there were three survivors from the original turn-of-the-century Reid fleet, and a motley collection of other vessels of various heritage, most of them even older. Needless to say, maintenance and reliability were significant issues – sufficient to prompt the tight-fisted commissioners to approve the purchase of one new modern steamer. Although still a coal-burner, the SS Northern Ranger was a tremendous improvement and quickly proved her worth after entering service in 1936. Notwithstanding, it would be four more years before two additional up-to-date coastal vessels, named Burgeo and

pour la colonie. Après son retour en Angleterre, le commissaire Lodge écrit dans ses mémoires des notes très positives sur la direction et les employés du chemin de fer et est plutôt favorable à des investissements prudents en capital comme moyen de réduire les coûts d'exploitation. Il insiste notamment sur le remplacement de l'ancienne flotte de navires côtiers obsolète, coûteuse à exploiter et à entretenir. Il est également particulièrement visionnaire quant aux lignes secondaires non rentables, où il estime que la population clairsemée pourrait être desservie plus efficacement par mer que par terre. Et il reconnaît également que l'écartement étroit, les rails plus légers et les fortes courbures et pentes du chemin de fer de Terre-Neuve – sans parler du travail annuel de déneigement sur les Topsails – rendent le coût par tonne-mille exponentiellement plus élevé que sur les lignes canadiennes.

Malgré ces défis et les graves limitations du financement en capital, le sort du chemin de fer continue de s'améliorer. En 1936, la direction peut fièrement annoncer un excédent opérationnel pour la première fois en 55 ans d'existence. Les revenus du fret augmentent et le nombre de passagers commence à retrouver les niveaux d'avant la Grande Dépression. Deux autres locomotives de nouvelle génération sont commandées en 1935, cette fois auprès de l'usine North British Locomotive à Glasgow, en Écosse. Peut-être que l'influence de la Commission gouvernementale a poussé l'entreprise dans cette direction, mais les locomotives 1002 et 1003 sont pratiquement identiques en apparence à leurs précédentes sœurs construites par Alco. Cependant, une caractéristique typiquement britannique qui peut dater de cet achat est la traverse du coupleur rouge vif, un signe distinctif qui sera finalement conservé sur toutes les machines de Terre-Neuve jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur.

Trois autres locomotives construites à Glasgow sont livrées en 1937-38, ainsi que deux voitures-lits supplémentaires en acier, portant le nombre total de voitures avec vestibules à huit. Le chemin de fer a toujours attribué son équipement le plus récent et le meilleur à son train porte-étendard, appelé Overland Limited. Il ne circule qu'une fois par semaine dans chaque direction, avec moins d'arrêts que l'express régulier, et est destiné aux voyageurs à destination et en provenance du continent. Pendant un certain temps, il comportait même une voiture-salon d'observation – Bristol, l'ancienne voiture privée de Reid – qui porte fièrement le nom de Overland Limited sur la plaque de la plate-forme arrière.

Une partie du matériel roulant plus ancien est également modernisée, mais à la fin de la décennie, la plupart, sinon la totalité, des voitures de première et de deuxième classe sont encore en bois, et beaucoup n'ont



Delivered in 1936, SS Northern Ranger was the first of a new generation of coastal steamers to serve Newfoundland outposts that would eventually replace a motley fleet of ancient vessels. Four more similar ships would follow during the 1940s. Marine Atlantic archives

Livré en 1936, le SS Northern Ranger est le premier d'une nouvelle génération de bateaux à vapeur côtiers destinés à desservir les avant-ports de Terre-Neuve et qui vont éventuellement remplacer une flotte hétéroclite d'anciens navires. Quatre autres navires similaires suivront dans les années 1940. Archives de Marine Atlantic

Baccalieu, were delivered.

A dress rehearsal for the storm that lay just down the track came in the form of a farsighted initiative by the British government to build a huge airport in Newfoundland for trans-Atlantic flights. Construction began in 1936 near milepost 213 on a plateau overlooking Gander Lake, at a place known as Hattie's Camp. Virtually everything and everybody required for the massive project had to be transported to the site by train, and the facility remained totally rail-dependent for delivery of aviation fuel for nearly two decades after its completion. In another interesting railway-related connection with the airport, two veteran land surveyors from the Reid Newfoundland Company were members of the original site selection team, in the persons of J P Powell and Allan Vatcher.

Eventually the airport was officially named Gander, and billed itself as the 'Crossroads of the World'. As the Battle of the Atlantic raged around it, Newfoundland became a vital strategic outpost, and the airport became not only a staging point for delivery of bombers to the

même pas d'éclairage électrique. Même si le chemin de fer reste capable de répondre de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs locaux et de quelques touristes, il n'est pas du tout préparé à faire face à la demande massive de passagers qui lui sera imposée par le déclenchement de la guerre en 1939.

Au moment où la Commission du gouvernement prend ses fonctions, la flotte de navires côtiers du chemin de fer commence également à vieillir. Le plus récent d'entre eux, le SS Kyle, a plus de vingt ans. Il reste trois survivants de la flotte Reid originale du début du siècle et une collection hétéroclite d'autres navires d'origines diverses, pour la plupart encore plus anciens. Inutile de dire que la maintenance et la fiabilité sont des problèmes importants – suffisants pour inciter les commissaires plutôt grippe-sous à approuver l'achat d'un nouveau bateau à vapeur moderne. Bien qu'il soit encore avec une chaudière au charbon, le SS Northern Ranger représente une amélioration considérable et prouve rapidement sa valeur après son entrée en service en 1936. Néanmoins, il

NEWFOUNDLAND RAILWAY

ST. JOHN'S, PORT-AUX-BASQUES AND NORTH SYDNEY

GOING WEST—HEAD NORTH

GOING EAST—HEAD UP

No. 11 Wed.	No. 7 Thurs.	No. 4 Mon.	No. 2 Over-land Wed.	No. 1 Over-land Thurs.	STATIONS	Miles	No. 1 Over-land Wed.	No. 3 Over-land Thurs.	No. 6 Mon.	No. 8 Over-land Thurs.
Leave	Leave	Leave	Leave	Leave			Arrive	Arrive	Arrive	Arrive
2:00 PM	6:00 AM	9:15 AM	11:00 AM	6:00 PM	St. John's	0.0				
					Wentworth Road	3.40				
					Demarest	5.15				
					Leeds	6.45				
					Central	7.15				
					Marshall	7.45				
					Trinity	8.15				
					St. John's	8.45				
					St. John's	9.15				
					St. John's	9.45				
					St. John's	10.15				
					St. John's	10.45				
					St. John's	11.15				
					St. John's	11.45				
					St. John's	12.15				
					St. John's	12.45				
					St. John's	1:15				
					St. John's	1:45				
					St. John's	2:15				
					St. John's	2:45				
					St. John's	3:15				
					St. John's	3:45				
					St. John's	4:15				
					St. John's	4:45				
					St. John's	5:15				
					St. John's	5:45				
					St. John's	6:15				
					St. John's	6:45				
					St. John's	7:15				
					St. John's	7:45				
					St. John's	8:15				
					St. John's	8:45				
					St. John's	9:15				
					St. John's	9:45				
					St. John's	10:15				
					St. John's	10:45				
					St. John's	11:15				
					St. John's	11:45				
					St. John's	12:15				
					St. John's	12:45				
					St. John's	1:15				
					St. John's	1:45				
					St. John's	2:15				
					St. John's	2:45				
					St. John's	3:15				
					St. John's	3:45				
					St. John's	4:15				
					St. John's	4:45				
					St. John's	5:15				
					St. John's	5:45				
					St. John's	6:15				
					St. John's	6:45				
					St. John's	7:15				
					St. John's	7:45				
					St. John's	8:15				
					St. John's	8:45				
					St. John's	9:15				
					St. John's	9:45				
					St. John's	10:15				
					St. John's	10:45				

Reflecting recovery from the Great Depression, the Newfoundland Railway's public timetable effective May 28, 1939, just before the outbreak of World War II, shows the return of the once-a-week Overland Limited – which made the run from St. John's to Port aux Basques in under 23 hours. Author's collection

Reflétant la reprise après la Grande Dépression, l'indicateur pour le public du Newfoundland Railway en vigueur le 28 mai 1939, tout juste avant le début de la Seconde Guerre mondiale montre le retour de l'Overland Limited une fois par semaine - le train effectuait le trajet de St. John's à Port-aux-Basques en moins de 23 heures. Collection de l'auteur



The original station near milepost 213 was just a temporary tarpaper shack with an order board, named 'Nfld. Airport'. But it soon was replaced by a much larger structure and a freight shed, as Gander evolved to become the 'Crossroads of the World'. But for many years, the giant airport was supplied only by rail. Gander Airport Historical Society

La gare d'origine près du PM 213 n'était qu'une cabane temporaire en papier goudronné, nommée « Nfld. Airport », avec un mât de signal d'ordre de trains. Mais elle fut bientôt remplacée par une structure beaucoup plus grande et un hangar à marchandises, au fur et à mesure que Gander évoluait pour devenir le « Carrefour du monde ». Mais pendant de nombreuses années, l'aéroport géant n'a été approvisionné que par le rail. Gander Airport Historical Society



The asphalt to pave the huge runways at Gander was transported by rail from a tidewater facility at Clarendville in specially-constructed tank cars. The airport's massive demand for aviation fuel was likewise met by rail haul from Lewisporte. Gander Airport Historical Society

L'asphalte destiné à paver les immenses pistes de Gander était transporté par train depuis une installation côtière à Clarendville dans des wagons-citernes spécialement construits. La demande massive de carburant pour l'aéroport a également été assurée par le transport ferroviaire depuis Lewisporte. Gander Airport Historical Society

United Kingdom, but home base for the planes assigned to protect the convoys of ships against the U-boat menace.

Air cover aside, there was also a desperate need for destroyers, and Britain didn't have nearly enough of them. Despite stiff political opposition in neutral America, Prime Minister Winston Churchill was able to cut a deal with United States President Franklin D Roosevelt, which sent 50 aging surplus warships to Britain in exchange for 99-year leases on land for military bases to guard against a possible German transatlantic offensive.

Three of these bases were in Newfoundland, and again the railway was called upon to transport personnel and supplies far in excess of its capacity to do so. Fortunately, one of the clauses of the Lend-Lease Agreement provided financing for locomotives and rolling stock at 2½ percent interest repayable over 15 years. Nine new 1000-class locomotives from several builders were added to the roster in 1941. Two dozen new steel passenger cars, including coaches, sleepers, diners and head-end equipment were ordered from Canadian Car and Foundry in 1943, and four more locomotives arrived in 1944. Lend-lease financing also provided for strengthening or total rebuilding of a number of bridges that weren't equal to the demands of wartime traffic. The branch line to the US base at Argentia was rerailed to 70-pound, and the American military built their own spur from the mainline to the base at Stephenville.

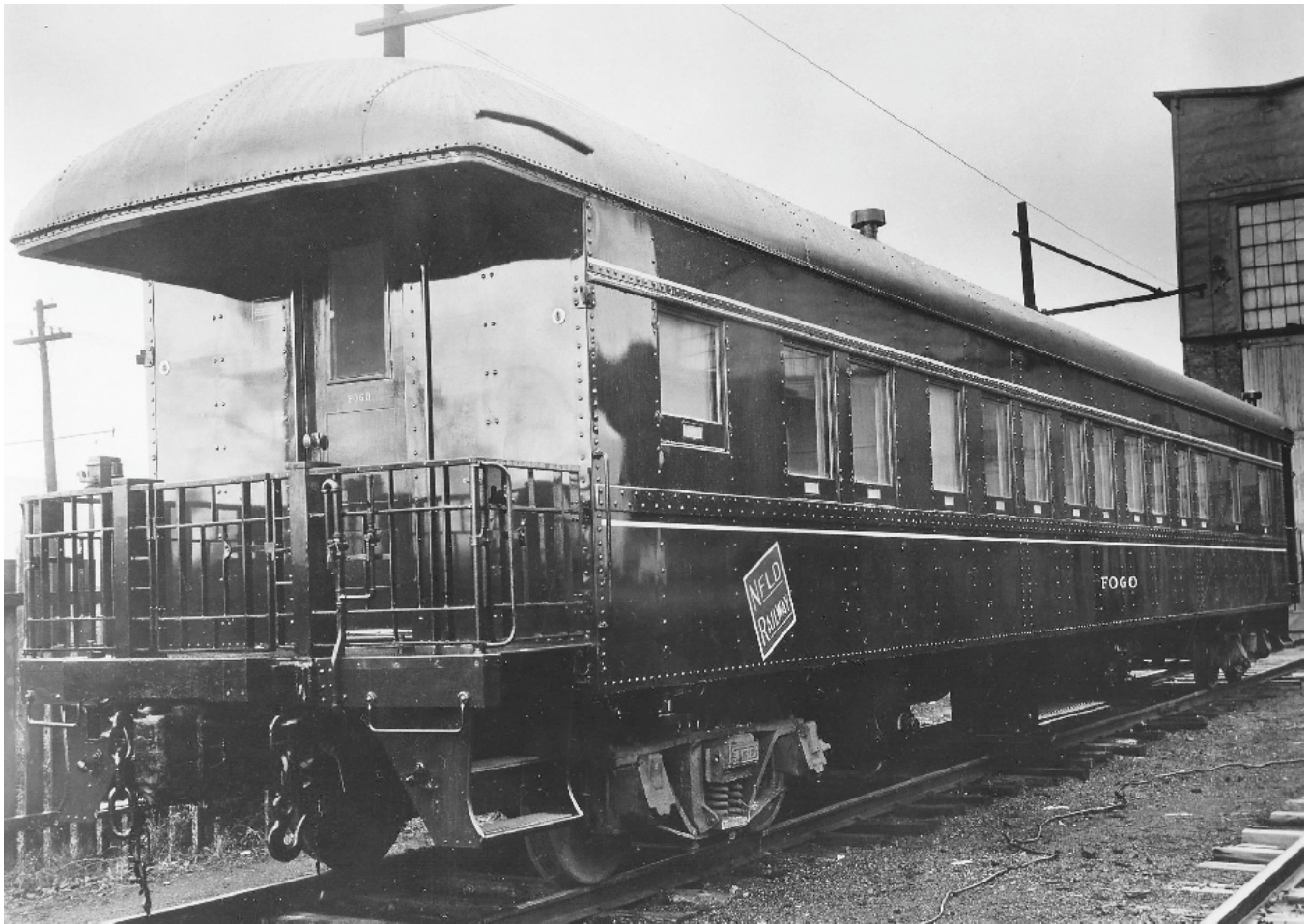
faudra encore quatre ans avant que deux autres navires côtiers modernes, nommés Burgeo et Baccalieu, soient livrés.

En prévision de la tempête à venir, le gouvernement britannique, dans une initiative clairvoyante, décide de construire un immense aéroport à Terre-Neuve pour les vols transatlantiques. La construction a commencé en 1936 près du PM 213 sur un plateau surplombant le lac Gander, à un endroit connu sous le nom de Hattie's Camp. Pratiquement tout le matériel et le monde nécessaire à ce projet énorme ont dû être transportés sur le site par train, et l'installation est restée totalement dépendante du rail pour la livraison du carburant des avions pendant près de deux décennies après son achèvement. Autre lien intéressant entre le chemin de fer et l'aéroport, deux arpenteurs-géomètres chevronnés de la Reid Newfoundland Company étaient membres de l'équipe initiale de sélection du site, en les personnes de J. P. Powell et d'Allan Vatcher.

Éventuellement, l'aéroport a été officiellement nommé Gander et s'est présenté comme le « Carrefour du monde ». Alors que la bataille de l'Atlantique faisait rage autour d'elle, Terre-Neuve est devenue un avant-poste stratégique vital, et l'aéroport est devenu non seulement un point d'étape pour la livraison des bombardiers au Royaume-Uni, mais aussi une base d'attache pour les avions chargés de protéger les convois de navires contre la menace des attaques des U-boat.

Mis à part la couverture aérienne, il y avait également un besoin désespéré de destroyers, et la Grande-Bretagne n'en avait pas assez. Malgré une vive opposition politique en Amérique neutre, le Premier ministre Winston Churchill a réussi à conclure un accord avec le président américain Franklin D. Roosevelt, qui a envoyé 50 navires de guerre excédentaires vieillissants en Grande-Bretagne en échange d'un bail de 99 ans sur des terrains pour des bases militaires, afin de se prémunir contre une possible offensive transatlantique allemande.

Trois de ces bases se trouvent à Terre-Neuve et, une fois de plus, le chemin de fer fut appelé à transporter du personnel et des fournitures bien au-delà de sa capacité. Heureusement, l'une des clauses de l'accord de prêt-bail prévoyait le financement des locomotives et du matériel roulant à un taux d'intérêt de 2½ % remboursable sur 15 ans. Neuf nouvelles locomotives de classe 1000 provenant de plusieurs constructeurs sont ajoutées au parc de force motrice en 1941. Deux douzaines de nouvelles voitures de voyageurs en acier, y compris des voitures-coaches, couchettes, restaurants et des fourgons auxiliaires, sont commandées à la Canadian Car and Foundry en 1943, et quatre locomotives de plus arrivent en 1944. La ligne secondaire menant à la base américaine d'Argentia reçoit des rails de 70 livres, et l'armée



The sleeper-observation car Fogo was among some two dozen pieces of lend-lease financed passenger equipment built for the Newfoundland Railway by Canadian Car and Foundry in 1943. In this builder's photo it's mounted on standard gauge trucks for shipment purposes.

La voiture observation/couche Fogo faisait partie d'une vingtaine de pièces d'équipement pour passagers financées par prêt-bail et construites pour le chemin de fer de Terre-Neuve par la Canadian Car and Foundry en 1943. Sur cette photo du constructeur, elle est montée sur des bogies à écartement standard pour son expédition.

Faster than a speeding bullet – not quite! But the 1000-class Mikado highballing the No.1 express, AKA the 'Newfie Bullet', around North Arm, Holyrood, is putting on a great show for the camera with bunker C-generated smoke. The earlier steam engines were mostly converted from coal to oil firing in the 1940s, while the newer ones were ordered as oil burners. Ingenium Fonds CN

Plus rapide qu'une balle – pas tout à fait ! Mais la Mikado de classe 1000 qui tire l'express n°1, alias le « Newfie Bullet », autour de North Arm, à Holyrood, offre un superbe spectacle à la caméra avec la fumée générée par le mazout bunker C. Les premières machines à vapeur ont été pour la plupart converties du charbon au mazout dans les années 1940, tandis que les plus récentes ont été commandées directement avec des brûleurs à mazout. Ingenium, Fonds CN



It was about this time that the moniker 'Newfie Bullet' was born – presumably coined by American servicemen who began riding the trains in large numbers during the war years. They were doubtless bemused by the slowness of the cross-island express. Certainly the term 'express train' to them implied a track speed much faster than the train's actual 25 to 30 mph average. The expression is not without controversy to this day. Some see it as a term of endearment, while others view it in a highly pejorative sense.

One of the new wartime locomotives arrived from Glasgow with its tender wearing the slogan 'Britain Delivers the Goods.' Engine 1008 eventually acquired a reputation of being the most powerful in the entire 2-8-2 fleet, even though they were all built from the same design. Other engines arrived from Alco lettered 'United States Army' – a touch that did not sit well with Herb Russell. He had the cabs repainted immediately.

The reality of global war really came home to Newfoundlanders in the early morning hours of October 14, 1942. The SS Caribou was making her scheduled crossing from North Sydney, and was about 20 nautical miles southwest of Port aux Basques when she was struck amidships on the starboard side by a single torpedo from the German submarine U-69. So complete was the destruction that the ship sank in less than five minutes, leaving passengers and crew fighting for their lives in the icy waters of the Cabot Strait. Of the 238 souls on board, only 101 survived. Among the dead were 104 passengers, including 56 military personnel. Given the large number of uniformed passengers that regularly used the ship, it was perhaps not surprising that the Caribou became a target and an eventual casualty of war. Among the 33 officers and crew who lost their lives were Captain Ben Taverner and his two sons Stanley and Harold. SS Burgeo was reassigned to



Author's collection / Collection de l'auteur

américaine construit son propre embranchement reliant la ligne principale à la base de Stephenville.

C'est à peu près à cette époque qu'est né le surnom de « Newfie Bullet », probablement inventé par les militaires américains qui ont commencé à prendre les trains en grand nombre pendant les années de guerre. Ils étaient sans doute déconcertés par la lenteur du transport express à travers l'île. Pour eux, le terme « train express » impliquait certainement une vitesse beaucoup plus rapide que la vitesse réelle du train, de 40 à 50 km/h en moyenne. L'expression n'est pas sans controverse à ce jour. Certains y voient un terme affectueux, tandis que d'autres y voient un sens très péjoratif.

L'une des nouvelles locomotives du temps de guerre est arrivée de Glasgow avec son tender portant le slogan « La Grande-Bretagne livre la

marchandise ». La machine 1008 a finalement acquis la réputation d'être la plus puissante de toute la flotte des 2-8-2, même si elles ont toutes été construites à partir de la même conception. D'autres locomotives sont arrivées d'Alco avec l'inscription « United States Army » – une touche qui n'a pas plu à Herb Russell qui fit immédiatement repeindre les cabines.

La réalité de la guerre mondiale apparaît vraiment pour les Terre-Neuviens aux petites heures du matin du 14 octobre 1942. Le SS Caribou effectuait sa traversée prévue depuis North Sydney et se trouvait à environ 20 milles marins au sud-ouest de Port-aux-Basques lorsqu'il a été frappé en son milieu sur le côté tribord par une seule torpille du sous-marin allemand U-69. La destruction a été si complète que le navire a coulé en moins de cinq minutes, laissant les passagers et l'équipage lutter pour leur vie dans les eaux glacées du détroit de Cabot. Sur les 238 âmes à bord, seules 101 ont survécu. Parmi les morts figuraient 104 passagers, dont 56 militaires. Étant donné le grand nombre

It's a busy scene at the station in Corner Brook as the Overland Limited pauses in its cross-island journey in the late 1940s. The Newfoundland Railway's fastest train was intended primarily for passengers connecting to mainland points. It used the best available equipment, ran only once a week, and was scheduled to make the 547-mile trip in under 24 hours. Railway Coastal Museum

La scène est animée à la gare de Corner Brook alors que l'Overland Limited fait une pause dans son voyage à travers l'île à la fin des années 1940. Le train le plus rapide du Newfoundland Railway était principalement destiné aux passagers en correspondance vers le continent. Il utilisait le meilleur équipement disponible, ne roulait qu'une fois par semaine et devait parcourir les 880 km en moins de 24 heures. Railway Coastal Museum



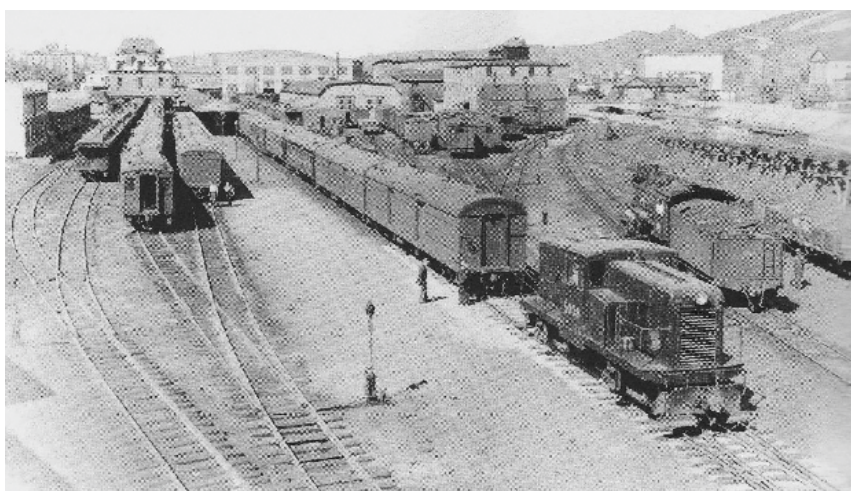
The observation/sleeper Fogo carries the markers as an eastbound express prepares to depart from the ferry dock at Port aux Basques in the late 1940s. MarineAtlanticarchives

La voiture observation/couchette Fogo qui porte les balises d'un express en direction est se prépare à quitter le quai du traversier de Port-aux-Basques à la fin des années 1940. Archives de Marine Atlantic



The Newfoundland Railway's first and only diesel locomotives were three 44-ton switchers delivered from General Electric in Erie, Pennsylvania, in 1948. Their arrival enabled the retirement of several ancient coal-fired shunting engines. Image sourced online - photographer unknown

Les premières et uniques locomotives diesel du Newfoundland Railway sont trois locomotives de manœuvre de 44 tonnes livrées par la General Electric d'Erie, en Pennsylvanie, en 1948. Leur arrivée permettra le retrait de plusieurs anciennes machines de manœuvre alimentées au charbon. Image obtenue en ligne - photographe inconnu



Cette vue de 1948 du triage de St. John's illustre l'amélioration de la situation du chemin de fer et le processus de changement. La toute nouvelle machine de manœuvre diesel 5000 termine tout juste l'assemblage d'un express en direction ouest composé principalement de wagons en acier de moins de 10 ans. Au centre de l'arrière-plan se trouve le complexe d'ateliers ferroviaires et navals construit en 1930. La locomotive à vapeur Pacific à droite est l'une des rares machines à charbon restant sur la liste des locomotives et n'est probablement qu'à quelques semaines de sa conversion au mazout. La cour des voitures passagers à gauche est occupée en grande partie par du matériel roulant en bois d'une époque antérieure. Archives provinciales de Terre-Neuve

This 1948 view of the St. John's yard illustrates the railway's improved fortunes and the process of change. Brand-new diesel switcher 5000 is just completing assembling a westbound express consisting mainly of steel cars less than 10 years old. In the centre background is the railway and dockyard shops complex built in 1930. The Pacific steam locomotive at right is one of the few remaining coal burners on the roster, and is likely just weeks away from conversion to oil firing. The coach yard on the left is occupied largely by wooden rolling stock from an earlier era. Newfoundland Provincial Archives

the gulf from the coastal service, and continued to serve the route under naval escort until after the war.

Despite the arrival of new equipment during the war years, there was little opportunity for maintenance of the right-of-way. Track, ties and roadbed were in a severely run-down condition by 1945, and tie and ballast programs had to be a peacetime priority. So too was equipment renewal, which was by now a lot easier to get approval for, as both the Commission Government and the railway were operating in the black. Ten more 1000-class engines were ordered from the Montreal Locomotive Works, and were

de passagers en uniforme qui utilisaient régulièrement le navire, il n'était peut-être pas surprenant que le Caribou soit devenu une cible et une éventuelle victime de guerre. Parmi les 33 officiers et membres d'équipage qui ont perdu la vie se trouvaient le capitaine Ben Taverner et ses deux fils Stanley et Harold. Le SS Burgeo a été réaffecté du service côtier à celui du golfe et a continué à desservir la route sous escorte navale jusqu'après la guerre.

Malgré l'arrivée de nouveaux équipements pendant les années de guerre, il y a peu de possibilités d'entretien de l'emprise. La voie, les traverses et la

delivered between 1947 and 1949. Three 44-ton diesel switchers were acquired from General Electric in 1948, enabling retirement of several ancient shunting engines. A replacement for the Caribou, the aptly-named SS Cabot Strait, arrived in 1947 from Paisley, Scotland. And two new coastal steamers, Springdale and Bar Haven, entered service in 1948.

But those immediate post-war years were also a time of intense politics in the colony. The British Government had mandated an elected National Convention as a forum to explore possible future constitutional options. It first met in September 1946, and was followed by a referendum on June 3, 1948, with three choices on the ballot: a continuation of government by commission; a return to responsible government; or confederation with Canada. While responsible government won a plurality of votes, the lack of a clear majority precipitated a second vote on July 22, with commission government no longer a choice. Confederation carried the day by the narrowest of margins, and work began to develop the Terms of Union.

The wide-ranging Memorandum of Agreement was signed on December 11, 1948. Some clauses were quite straightforward, and others not quite so clear. Several, such as the level of federal funding for the ferry service across the Cabot Strait, remain controversial to this day. Term 31 called for the Government of Canada to “relieve the Province of Newfoundland of the public costs incurred in respect of...the Newfoundland Railway, including steamship and other marine services.” Ottawa entrusted this responsibility (and the railway assets) to its Crown corporation, Canadian National Railways, with no apparent clarity as to how any future operating losses might be managed. Interestingly, the CNR never actually held title to the right of way.

Having piloted the railway through its tumultuous quarter-century of public ownership and operation, Herb Russell was the natural choice to become the CNR's first area manager for the new province. He was highly regarded as a competent and experienced railroader, and was one of the most prominent and respected figures in the local business community. For all that, he chose to live in a modest home on a quiet west-end residential street, a short walk from his office in the railway station, and away from the upscale neighbourhoods of the merchantile elite.

It was not to be. HJR suffered a heart attack early in 1949, and on the advice of his doctor set out with his wife on a southern vacation to relax and recuperate. On February 26, 1949, while in New York en route to Florida, the man whose name was synonymous with the Newfoundland Railway for over 25 years suffered a second and ultimately fatal attack. His passing was mourned not only by his railway colleagues and co-workers. but the

banquette de la voie sont dans un état déplorable en 1945, et les projets de traverses et de ballast doivent être une priorité en temps de paix. Il en est de même pour le renouvellement des équipements, pour lequel il est désormais beaucoup plus facile d'obtenir l'approbation, car tant le gouvernement de la Commission que les chemins de fer étaient rentables. Dix autres locomotives de classe 1000 sont commandées auprès de la Montreal Locomotive Works et seront livrées entre 1947 et 1949. Trois locomotives de manœuvre diesel de 44 tonnes sont acquises auprès de la General Electric en 1948, permettant le retrait de plusieurs anciennes locomotives de manœuvre. Un remplaçant au Caribou, le bien nommé SS Cabot Strait, arrive en 1947 en provenance de Paisley, en Écosse. Et deux nouveaux vapeurs côtiers, le Springdale et le Bar Haven, rentrent en service en 1948.

Ces années d'après-guerre seront aussi une période d'intense politique dans la colonie. Le gouvernement britannique a mandaté une Convention nationale élue comme forum pour explorer les futures options constitutionnelles possibles. Elle se réunit pour la première fois en septembre 1946 et est suivie d'un référendum le 3 juin 1948, avec trois choix sur le bulletin de vote : le maintien du gouvernement par commission; un retour à un gouvernement responsable; ou la confédération avec le Canada. Même si le gouvernement responsable a remporté une pluralité de voix, l'absence d'une majorité claire a précipité un deuxième vote le 22 juillet, le gouvernement par commission n'étant plus un choix. La Confédération l'emporta de justesse et les travaux d'élaboration des Conditions de l'Union commencèrent.

Le vaste Protocole d'entente est signé le 11 décembre 1948. Certaines clauses sont assez simples, mais d'autres moins claires. Plusieurs questions, comme le niveau de financement fédéral pour le service de traversier dans le détroit de Cabot, restent controversées à ce jour. La clause 31 demandait au gouvernement du Canada de « décharger la province de Terre-Neuve des coûts publics engagés pour... le chemin de fer de Terre-Neuve, y compris les services de navigation à vapeur et autres services maritimes ». Ottawa a confié cette responsabilité à sa société d'État, le Canadien National, sans clarté apparente sur comment d'éventuelles pertes d'exploitation pourraient être gérées. Fait intéressant, le Canadien National n'a jamais détenu réellement les titres de propriété de l'emprise de la voie.

Après avoir piloté le chemin de fer pendant un quart de siècle tumultueux de propriété et d'exploitation publiques, Herb Russell sera le choix naturel pour devenir le premier directeur régional du CN dans la nouvelle province. Il est hautement considéré comme un cheminot compétent et expérimenté et comme l'une des personnalités les plus éminentes et respectées du monde des affaires local. Pour autant, il a choisi de vivre dans une maison modeste dans

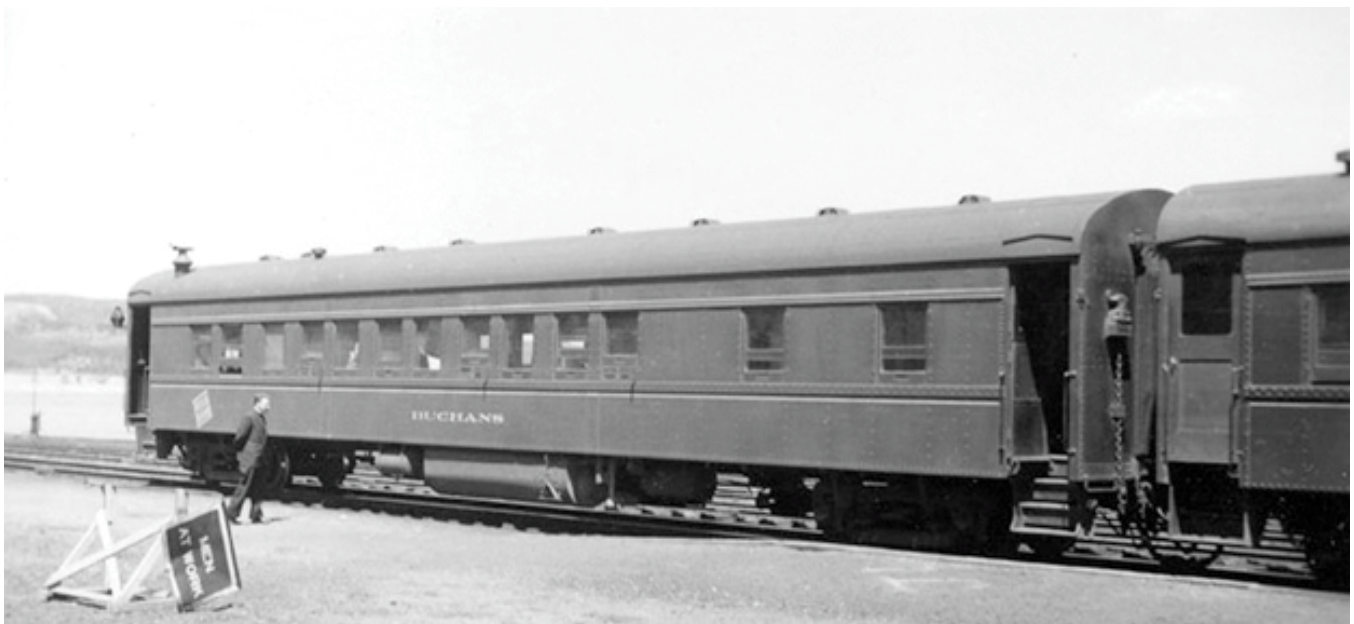
entire community. The St. John's Evening Telegram commented in tribute that "Mr. Russell attained to (his) important and responsible position by applying to everything to which he set his mind and hand the principle that whatever was worth doing at all was worth doing well."

Thus ends an era. Less than five weeks after Herb Russell's untimely passing, at midnight on March 31, 1949, Newfoundland became Canada's tenth province, and the process of integrating the 'Narrow Gauge on an Island' into the nation's railway network began. That will be the subject of the next (and concluding) installment in this series.

une rue résidentielle calme du West End, à quelques pas de son bureau dans la gare et à l'écart des quartiers huppés de l'élite marchande.

Il n'en sera pas longtemps ainsi. HJR subit une crise cardiaque au début de 1949 et, sur les conseils de son médecin, il part avec sa femme en vacances dans le sud pour se détendre et récupérer. Le 26 février 1949, alors qu'il se trouve à New York en route vers la Floride, l'homme dont le nom était synonyme du chemin de fer de Terre-Neuve pendant plus de 25 ans est victime d'une deuxième attaque, qui sera finalement mortelle. Non seulement ses collègues et ses collaborateurs du chemin de fer, mais aussi toute la communauté pleureront son décès. Le St. John's Evening Telegram a commenté en hommage que « M. Russell a atteint son poste important et de responsabilité en allant jusqu'au bout de ses idées et en transmettant le principe selon lequel tout ce qui valait la peine d'être fait valait la peine d'être bien fait ».

Ainsi se termine une époque. Moins de cinq semaines après le décès prématuré de Herb Russell, le 31 mars 1949 à minuit, Terre-Neuve devenait la dixième province du Canada, et le processus d'intégration de la « voie étroite sur une île » au réseau ferroviaire du pays commençait. Ce sera le sujet du prochain (et dernier) volet de cette série.



The lend-lease-financed 8-1 sleeper Buchans – a 1943 product of Canadian Car and Foundry – is soon to lose its maroon Newfoundland Railway livery as Britain's oldest colony becomes Canada's newest province. Canadian National Railways olive green is just one of the many changes that lie ahead. CSTM Fonds CN

La voiture-lits 8-1 Buchans financée par le prêt-bail, un produit de 1943 de la Canadian Car and Foundry, va bientôt perdre sa livrée marron du Newfoundland Railway alors que la plus ancienne colonie britannique va devenir la plus récente province du Canada. La livrée verte olive des Chemins de fer nationaux du Canada est l'un des nombreux changements qui vont suivre. MSTC, fonds CN

Seven-year project gives new life to Hillcrest Shay No. 1

Un projet de sept ans donne une nouvelle vie à la Shay No 1 de Hillcrest

By / Par Alf Carter

French version / Version française : Gilles Lazure

This article is adapted and updated from the author's article in *The Sandhouse*, Journal of the Canadian Railroad Historical Association, Pacific Coast Division, Issue 189, Spring 2023, pages 36-41.

Cet article a été remanié et mis à jour à partir de l'article de l'auteur paru en pages 36 à 41 incl. du numéro 189 (Spring 2023) de « *The Sandhouse* », la publication de la Division de la côte du Pacifique de l'ACHF.

The only narrow gauge Shay geared-locomotive in Canada is being readied for a return to service, after an extensive rebuilding project launched in 2016. Supported by professional expertise and facilities, volunteers at the British Columbia Forest Discovery Centre in Duncan have brought the locomotive back to life 24 years after it was sidelined in 1999.

Not only does that make the former Hillcrest Lumber No. 1 the only operating Shay in this country, it is also the only surviving narrow-gauge Shay in Canada, with a gauge of 36 inches. Other Shays exist as static exhibits, including two at the Discovery Centre, but all are standard gauge.

The history of No. 1 has taken various twists and turns, but it has only once strayed from Vancouver Island's Cowichan Valley. Lima Locomotive Works in Lima, Ohio, assigned serial number 3147 to the locomotive when it was built in 1920 as a Class B 24-2 type for 36-inch gauge operation. But when Carlton Stone, founder of Hillcrest Lumber Co. operating just west of Duncan, approached Lima that year seeking a locomotive, it was determined that a standard-gauge model would be needed. Lima offered to convert S/N 3147 to that gauge, and it was delivered in that form in 1921 at a price of \$14,000.



Hillcrest Shay No. 1 on August 16, 1978. Ian Smith

La No 1 de Hillcrest, le 16 août 1978. Ian Smith

La seule locomotive à engrenages Shay en état de rouler au Canada est actuellement préparée pour être remise en service suite à un projet de reconstruction majeur lancé en 2016. Avec l'appui de main d'œuvre professionnelle et d'ateliers spécialisés, les bénévoles du British Columbia Forest Discovery Centre, à Duncan, ont ramené la

locomotive à l'état de fonctionner 24 ans après qu'elle a été mise de côté en 1999.

Ceci fait de l'ancienne locomotive numéro 1 de la compagnie Hillcrest Lumber non seulement la seule Shay opérationnelle au pays, mais aussi la seule Shay à écartement étroit de voie de 914 mm préservée au Canada. D'autres Shays sont en montre à l'état statique, y compris deux au Discovery Centre, mais elles sont toutes à l'écartement standard de 1435 mm.

L'histoire de la No 1 a été remplie de tours et de détours, mais elle ne s'est éloignée qu'une seule fois de la vallée de Cowichan sur l'île de Vancouver. La compagnie Lima Locomotive Works, à Lima, Ohio, lui a attribué le numéro de série 3147 lorsqu'elle l'a construite en 1920, en tant que modèle Class B 24-2 pour opération sur rails de 914 mm d'écartement. Cependant, lorsque Carlton Stone, le fondateur de la Hillcrest Lumber qui exploitait la forêt tout juste à l'ouest de Duncan, contacta Lima cette année-

(Editorial note: Class B 24-2 indicates three-cylinders, 24 tons, two trucks, but the locomotive as delivered actually weighed 59,700 lb. in working order. It has the 8 x 8 - inch cylinders common to the 24-ton types, whereas a B 28-2 would have 8 x 10 - inch cylinders.)

While originally designed to burn wood, it was soon converted to oil-burning to lower the risk of starting forest fires, and a smoke arrestor stack was added as further protection.

Assigned the number one, the locomotive worked for Hillcrest throughout the Cowichan area until 1934, when it was sold to McNeil and Munn Lumber Company (later the Export Lumber Company). It was sold again in 1943 to Mayo Lumber, which was then the local agent for used locomotives, and it sat idle for four years as most lumber companies were switching to truck log hauling.

In 1947, No. 1 was sold to Osborn Bay Wharf Co. (a consortium of lumber companies including Hillcrest), working on the docks at Crofton until 1963, for which service it was converted to burn coal.

Around that time, Gerry Wellburn, who was creating the Cowichan Valley Forest Museum in Duncan, approached Hillcrest to see if No. 1 could be converted back to 36-inch gauge for use on the museum's track. After consultation with Lima determined this was feasible, No. 1 was restored to its original gauge and also converted back to burning fuel oil, with Wellburn taking ownership in 1964.

Thus began a new life for No. 1 as the museum's premier operating steam locomotive. Before the museum opened to the public on May 24, 1965, No. 1 made its inaugural run after gauge conversion for members of the Victoria Section of the British Columbia Historical Society in July 1964.

That launched a new career that would last for some 35 years, with No. 1 hauling thousands of visitors around the 100-acre forest museum property from April through December each year. Except for a brief stint at the 1986 Steam Expo in Vancouver, the locomotive would continue to work in the Cowichan Valley, as it had in its first life serving the lumber industry.

The Shay survived its annual inspections and any needed repairs were completed during the winters in time for the following operating season, with the only serious incident occurring in 1990, with the blowing of a cylinder. This required new pistons, piston rings, rods and valve stems for cylinders 1 and 3 of the three-cylinder engine.

In the inspections that followed, concerns arose about thinning and corrosion in the firebox. By May 1999, the condition had worsened and the museum took the Shay out of service.

Two options were considered -- repair or replace. Both were costly, and the option to replace was hampered by the current British Columbia railway safety code

là pour acheter une locomotive, il fut déterminé qu'un modèle à écartement standard serait requis. Lima offrit de convertir la locomotive avec le no de série 3147 à cet écartement et c'est dans cette configuration qu'elle fut livrée en 1921 à un coût de 14 000 \$.

(Note éditoriale : Class B 24-2 signifie 3 cylindres, 24 tonnes, deux bogies, mais la locomotive telle que livrée pesait de fait 59 700 lb en état de marche. Elle avait les cylindres à alésage de 203,2 mm et les pistons à la course de 203,2 mm trouvés sur les modèles de 24 tonnes, alors qu'un modèle B 28-2 aurait eu un alésage et course de 203,2 x 254 mm.)

Bien que conçue à l'origine pour brûler du bois, la locomotive fut rapidement modifiée pour brûler du mazout afin de diminuer les risques d'allumer des feux de forêt et une cheminée munie d'un pare-étincelles lui fut ajoutée comme précaution supplémentaire.

Attribuée le numéro 1, la locomotive travailla pour Hillcrest à travers la région de Cowichan jusqu'en 1934, l'année où elle fut vendue à la compagnie McNeil and Munn Lumber (qui devint plus tard la Export Lumber). Elle fut vendue de nouveau en 1943 à la compagnie Mayo Lumber qui était alors le dépositaire local pour locomotives de seconde main; elle y demeura inactive pendant quatre ans alors que la plupart des compagnies forestières optaient pour le transport routier.

En 1947, la No 1 fut vendue à la compagnie Osborn Bay Wharf (un consortium de compagnies forestières incluant Hillcrest); modifiée pour brûler du charbon pour servir sur les quais de Crofton, elle y travailla jusqu'en 1963.

À peu près au même moment, Gerry Wellburn, qui était à établir le Cowichan Valley Forest Museum à Duncan, s'enquerra auprès d'Hillcrest pour savoir si la Shay pourrait être reconvertie à un écartement étroit de voie de 914 mm pour utilisation sur la voie du musée. À la suite d'une consultation avec Lima, il fut déterminé que cela était possible; la locomotive fut donc retournée à son écartement d'origine et aussi modifiée pour brûler à nouveau du mazout et Wellburn en devint propriétaire en 1964.

Une nouvelle carrière commença alors pour la No 1 en tant que locomotive à vapeur fonctionnelle vedette du musée. Avant que le musée n'ouvre au public le 24 mai 1965, la locomotive fit son premier trajet à la suite de son changement d'écartement de voie pour les membres de la division Victoria de la British Columbia Historical Society en juillet 1964.

Ceci inaugura de nouvelles utilisations durant quelque 35 ans, avec la No 1 tractant des trains remplis de milliers de visiteurs à travers les 40 hectares du territoire forestier du musée d'avril à décembre chaque année. À l'exception d'un bref séjour à la « Steam Expo » de Vancouver en 1986, la locomotive allait continuer à servir dans la vallée de Cowichan comme elle l'avait fait durant sa première carrière au service des compagnies forestières.



Vulcan built 25 as of August 16, 1978. Ian Smith

La No 25 de fabrication Vulcan, le 16 août 1978. Ian Smith

requiring a design with threaded stay bolts (the mechanical bolts that keep the inner firebox sheets separate from the outer boiler sheet). Most North American locomotive manufacturers provided welded or riveted stay bolts at that time.

With No. 1 sidelined, the museum's 1910-built Vulcan 0-4-0 No. 25 took over as the mainstay on passenger-hauling duties.

Replacement of the Shay's boiler was considered in 2008, but the \$240,000 estimated price tag stopped that from proceeding.

By 2015, the board of the Forest Discovery Centre (as the BC Forest Museum had become in 1999) was concerned about the lack of a suitable back-up locomotive for the steam excursion ride, the Centre's signature attraction, as by then No. 25 had not received any major maintenance for 17 years.

Attention turned again to the idled Hillcrest Shay. The feasibility of replacing its 1920-built all-riveted boiler was discussed, which led to a decision to identify a firm to design and build a new boiler, establish a fund-raising committee to support the expense, and consider how the balance of the work might be accomplished.

Geo - Tech Industries of Crofton, a pressure vessel specialist, was approached to design a new boiler to 2015 engineering standards, obtain safety authority approval, and construct accordingly.

Next step was the launch in May 2016 of the 'Full

La Shay passa ses inspections annuelles avec succès et toutes les réparations nécessaires furent effectuées au cours des hivers en temps pour la saison suivante d'utilisation; le seul incident sérieux se produisit en 1990 avec l'éclatement d'un cylindre. Ceci nécessita des pistons, segments de pistons, bielles et tiges de soupapes neufs pour les cylindres 1 et 3 du moteur à vapeur de 3 cylindres.

Lors des inspections qui suivirent, des soucis apparurent quant à de la corrosion dans le foyer et à un

amincissement de ses parois. Mai 1999 atteint, ces conditions avaient empiré et le musée mis la Shay hors de service.

Deux possibilités furent considérées – réparer ou remplacer. Les deux étaient dispendieuses et l'option de remplacement se heurta au code de la sécurité ferroviaire de la Colombie-Britannique alors en vigueur qui exigeait une construction avec étrésillons de foyer filetés (les étrésillons sont les boulons filetés qui gardent les parois du foyer séparées de celles de l'extérieur de la chaudière). La plupart des manufacturiers de locomotive nord-américains offraient alors des étrésillons soudés ou rivetés.

La No 1 mise de côté, la locomotive 0-4-0 No 25 du musée, fabriquée par Vulcan en 1910, prit la relève comme locomotive principale sur les trains de visiteurs.

Le remplacement de la chaudière de la Shay fut pris en considération en 2008, mais le coût estimé de 240 000 \$ coupa court à ceci.

Dès 2015, le conseil d'administration du Forest Discovery Centre (le nouveau nom du musée depuis 1999) s'inquiéta du manque de locomotive de réserve adéquate pour ses excursions à la vapeur, l'attraction principale du centre, parce qu'à cette époque la No 25 n'avait reçu aucun entretien majeur depuis dix-sept ans.

L'attention se tourna alors de nouveau vers la Shay de Hillcrest inactive. La faisabilité de remplacer sa chaudière entièrement rivetée construite en 1920 fut discutée, ce qui mena à la décision de trouver une

Steam Ahead' project to rebuild No. 1 over two years, with a budget set at \$125,000. Fund-raising began in earnest.

At the launch, it was thought that the drive train and major components were in reasonable condition, with the new boiler being the main requirement. Following disassembly and inspection, however, it became clear that virtually every component needed serious repair or replacement.

The truck sets, in particular, were in poor condition. Wheels needed re-profiling, axles needed to be machined, and the drive train, axle bearings and main crankshaft bearings all needed to be replaced. The main cylinders required re-boring and new pistons had to be manufactured. Furthermore, the steel frames of the truck sets were in some instances irreparable, requiring new replacements. New brake shoes were also added to the acquisition list.

In short, the project would entail a full rebuilding of the locomotive.

With the extent of this work identified, it became apparent that both timeline and funding had been underestimated. Much of the work required professional help and consequently was outsourced. In addition, Geo - Tech had experienced delays in boiler design approval by Technical Safety BC, adding yet another challenge to the timeline.

In autumn 2019, the new boiler was completed, followed a few months later by a new water tank replete with external artificial rivet heads to simulate the 1920 version.



The geared Shay truck, September 7, 2021

Bogie mû par engrenages de la Shay, 7 septembre 2021

compagnie pour concevoir et fabriquer une nouvelle chaudière, à la mise sur pied d'un comité chargé de collecter des fonds pour parer à cette dépense et à la considération de la manière dont le reste du travail pourrait être accompli.

On s'adressa à Geo-Tech Industries, de Crofton, spécialiste en réservoirs sous pression, pour faire la conception d'une nouvelle chaudière aux normes de 2015, obtenir l'approbation de ses plans des autorités en sécurité et faire sa fabrication de manière appropriée.

L'étape suivante fut le lancement, en mai 2016, du projet « Full Steam Ahead » visant à reconstruire la Shay sur une période de deux ans et avec un budget établi à 125 000 \$. La collecte de fonds commença pour de bon.

Au moment de son lancement, on pensait que le mécanisme d'entraînement et les autres composants majeurs étaient dans un état acceptable, avec la nouvelle chaudière constituant le besoin principal. Cependant, suite à leur désassemblage et examen, il devint apparent que pratiquement tous les composants avaient besoin d'une réparation majeure ou de remplacement.

Les ensembles de bogies en particulier étaient en mauvaise condition. Les roues avaient besoin d'être reprofilées, les essieux d'être machinés et les roulements du mécanisme d'entraînement, des essieux et du vilebrequin du moteur à vapeur nécessitaient tous d'être remplacés. Les cylindres du moteur devaient être alésés et de nouveaux pistons devaient être fabriqués. De plus, les cadres métalliques des bogies étaient irréparables en certains endroits, ce qui demandait des remplacements. De nouveaux sabots de frein furent aussi ajoutés à la liste d'achats.

Bref, le projet requerrait l'entière reconstruction de la locomotive.

L'étendue des travaux étant définie, il apparut que la période de temps et l'objectif de la collecte de fonds avaient été tous deux sous-estimés. Le gros des travaux demandait l'assistance de professionnels et par conséquent, il fut sous-traité. De plus, la compagnie Geo-Tech subit des délais d'approbation de la conception de la chaudière de la part de l'organisme provincial Technical Safety British Columbia, ce qui ajouta un autre défi à l'échéancier.

À l'automne de 2019, la nouvelle chaudière fut complétée, suivie quelques mois plus tard par un nouveau réservoir d'eau complet avec fausses têtes de rivets externes imitant celui de 1920 à rivets véritables.

En septembre 2021, les ensembles de bogies furent installés sous le châssis principal et en février 2022, la nouvelle chaudière fut posée sur ce dernier. Deux mois plus tard, le moteur à vapeur, avec ses cylindres réalésés, ses pistons neufs et tous ses accessoires révisés, fut boulonné à la nouvelle chaudière.

Lors d'une célébration au musée tenue lors du weekend de la fête du travail 2022, la Shay, complète avec



Boiler lift, February 2, 2022

Hissage de la chaudière, 2 février 2022

Engine lift, April 2022

Hissage du moteur à vapeur, avril 2022

In September 2021 the truck sets were installed underneath the frame and in February 2022 the new boiler was placed on top of the main frame. Two months later, the rebuilt engine with re-bored cylinders, new pistons and a total work-over was bolted to the boiler.

At the museum's 2022 Labour Day weekend celebration, the Shay was shown off to the public for the first time since it was idled in 1999, complete with water tank and cab. Patrons were encouraged to ring the bell and blow the whistle.

A blend of professional and volunteer efforts has brought the project to completion. Of particular note was the offsite mechanical shop offered by Norm Bumstead, where the truck sets and water tank were rebuilt by various volunteers. The engine rebuild by Pat Hosford was yet another example of exceptional volunteer effort.

No. 1's boiler underwent hydrostatic testing in early May 2023 and it was steamed later in the month. That was followed by the finishing details and certification. The ultimate reward for the volunteers who have given the Shay another life came early in the fall, when the locomotive made its first trial run. After completion of some mechanical work, it will be ready for service.

Special thanks to Ian Smith, retired Editor of The Sandhouse for coordinating the presentation of this article in Canadian Rail.



First boiler filling, May 3, 2023

Premier remplissage de la chaudière, 3 mai 2023

son réservoir d'eau et sa cabine, fut présentée au public pour la première fois depuis qu'elle avait été mise de côté en 1999. Les habitués du musée furent encouragés à sonner sa cloche et actionner son sifflet.

Une combinaison d'efforts de professionnels et de bénévoles avait mené le projet à son achèvement. Fut à signaler particulièrement l'atelier de mécanique hors site,

offert par Norm Bumstead, où les ensembles de bogies et le réservoir d'eau furent reconstruits par différents bénévoles. Le moteur à vapeur réassemblé par Pat Hosford fut un autre exemple d'un effort exceptionnel fourni par un volontaire.

La chaudière de la No 1 subit un essai hydrostatique tôt, en mai 2023, et la locomotive fut mise sous pression plus tard au cours de ce mois. Ceci fut suivi par la finition de détails et la certification. La récompense ultime pour les bénévoles qui avait donné une nouvelle carrière à la Shay arriva tôt cet automne, lorsque la locomotive fit son premier essai. Après quelques travaux de mécanique, elle sera prête à être mise en service.

Des remerciements spéciaux vont à Ian Smith, éditeur et producteur de longue date du magazine « The Sandhouse », pour avoir facilité la présentation de cet article dans Rail canadien.

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

A Pot-Pourri of Canadian Railway Celebrations / Un pot-pourri de célébrations des chemins de fer canadiens

by / par Ian MacDonald and / et Stan J. Smail

French Version / Version française : Gilles Lazure

Introduction

Since we are somewhat behind schedule with Canadian Rail, a number of factors conspired to have us modify the subject matter of 'Stan's Photo Gallery' for this issue. Accordingly, since I am on 'short time', this photo gallery will consist of a number of short photo features which celebrate a significant anniversary in CN Rail history, a short photo story on a beloved CNR/CPR railway junction in Quebec's Eastern Townships, a few photos of interest, and a small selection of photographs which were unavailable when the photo gallery on the New York Central Ottawa Branch was presented.

All Aboard!

Montreal's Central Station is eighty years old!

In July 2023, Montreal's Central Station turned eighty years old. The story of how the famous Canadian National Railways Montreal passenger terminal came to be has been well documented by Michael Leduc in his *Montreal's Railway Terminals*, the Canadian National Railways Historical Association's (CNRHA) *CN Lines* and issue 587 of Canadian Rail. Also, Kevin Holland is preparing an article on the eightieth anniversary of Central Station for the next issue of the *Passenger Train Journal Annual*. Therefore, a number of subjects come to mind in this particular celebration of Montreal's Central Station (telegraph call letters 'KN' and 'FA'):

- Steam locomotive operations in and out of Central Station in both the regular service years and the later excursion train era.
- Wellington Tower (CN Wellington) and the extensive signal control equipment and infrastructure employed to handle the many train, engine and yard movements in and out of the Central Station area and the surrounding support yards.
- The establishment of the Réseau Express Métropolitain (REM) light rail transit system which will use Central Station as a truly 'through' station for commuter rail operation.

Senior CRHA member and retired CN official Lorne Perry has penned a thoughtful piece beginning with the matter of steam locomotive operation at Central Station and looking ahead as 'KN' ushers in the REM era and life after eighty years old!

Introduction

Étant donné que nous sommes quelque peu en retard dans la publication de Rail canadien, quelques facteurs ont conspiré pour me faire modifier le sujet de la Galerie de photos de Stan du présent numéro. En conséquence, puisque je dois faire vite, cette galerie de photos va consister en un nombre de courtes rubriques : une célébration d'un anniversaire important dans l'histoire du CN, une courte illustration d'une jonction CN-CP bien chérie dans les Cantons de l'Est du Québec, quelques photos d'intérêt et un court choix de photos qui n'étaient pas disponibles de l'embranchement d'Ottawa du New York Central lorsque la galerie de photos sur cet embranchement fut publiée.

Tous à bord!

La Gare centrale de Montréal a quatre-vingts ans!

En juillet 2023, la Gare centrale de Montréal a atteint ses quatre-vingts ans. L'histoire de comment le terminal pour voyageurs bien connu des Chemins de fer nationaux du Canada est venu en existence a été bien documentée dans le livre *Montreal's Railway Terminals* de Michael Leduc, le semi-annuel *CN Lines* de la Canadian National Railways Historical Association (CNRHA) et le numéro 587 de Rail canadien. Kevin Holland est aussi à préparer un article sur les quatre-vingts de la Gare centrale de Montréal pour le prochain *Passenger Train Journal Annual*. Par conséquent nombre de sujets me viennent en tête sur cette célébration spéciale de cette gare (lettres d'appel télégraphique « KN » et « FA »):

- l'exploitation des locomotives à vapeur vers (et de) la Gare centrale et au cours de leur service régulier et après, en service d'excursion,
- la Tour Wellington (aussi « CN Wellington ») et ses vastes équipements de contrôle et infrastructure utilisés pour réguler les nombreux mouvements de trains, de locomotives et de triage vers (et de) la Gare centrale et les cours avoisinantes qui lui sont associées,
- la création du service de train léger pour banlieues du Réseau express métropolitain (REM) qui utilise la Gare centrale comme une véritable gare intermédiaire.

Lorne Perry, un membre de longue date de l'ACHF et un cadre supérieur à la retraite du CN, a écrit un encart bien réfléchi au sujet de l'opération des locomotives à vapeur à la Gare centrale et des années qui viennent pour « KN » alors qu'elle passe ses quatre-vingts ans et accueille l'ère du REM!

The Central Station celebration in this photo gallery is dedicated to the memory of Jean - Marie Labrecque, former CNR General Passenger Agent, who aspired to work in CNR passenger services in the then-new (1943) Central Station in Montreal - which he did!

La célébration de la Gare centrale dans cette galerie de photos est dédiée à la mémoire de Jean-Marie Labrecque, ancien agent général du service voyageurs du CNR qui aspira à travailler à ce service dans ce qui était alors, en 1943, la toute nouvelle Gare centrale, à Montréal et le fit!

No Steam Beneath by Lorne Perry

When Central Station in the heart of Montreal was hastily opened in June, 1943, most passenger trains were propelled by steam locomotives, but not under the concourse of the new terminal. The smoke and steam they emitted would be too much for the air extraction system and the concourse would soon register serious air pollution. The early answer was to use electric locomotives for the first and last few miles of their journey. Switching locomotives at change points to the North, South and West became a very slick operation, hardly biting into the new schedules. CNR had installed electric catenary to permit trains to use the Mount Royal Tunnel in 1918.

It was thus possible to extend the catenary to the South and West. But there were road-blocks. It was wartime (c 1915) and metals were being devoted to war production. Nor were additional electric haulers obtainable from suppliers for the same reason. CNR went scrounging and made a deal with the National Harbours Board railway, serving the Port of Montreal. CNR transferred several steam switchers in exchange for both copper wire and the equivalent horsepower in electric haulers. It was unusual to see catenary supports made of wood, also due to steel unavailability.

Emergency Compromise

When Bonaventure freight terminal spectacularly burned in August 1948, the few remaining passenger trains using the old Bonaventure Station (commuter, troop trains and other specials) were quickly diverted to Central Station. The old platform area became a temporary freight depot. The increased load on electric haulage forced a shift in steam operating practice. For South and Westbound trains the steamers were backed from Turcot Roundhouse to just outside the looming Central Station concourse. Their trains had been earlier strategically parked for loading, with the first car partly outdoors. Inbound trains still needed electric haulers, but they could then cope with demand.

This procedure lasted until diesels fully took over in 1959, with the exception of a few excursion trains, most of which were chartered by CRHA. The Association specified steam locomotives, selecting from the few remaining operable. For diesels to proceed under the

Pas de vapeur au sous-sol par Lorne Perry

Lorsque la Gare centrale au cœur de Montréal fut inaugurée à la hâte en juin 1943, la plupart des trains pour voyageurs étaient mus par des locomotives à vapeur, mais pas sous la salle des pas-perdus de la nouvelle gare. La fumée et la vapeur qu'elles émettaient auraient eu le dessus sur le système de ventilation de la salle et l'atmosphère de cette dernière aurait été vite sérieusement polluée. La première solution fut d'utiliser des locomotives électriques pour les premiers et derniers kilomètres de trajet des convois. Les changements des locomotives allant au nord, au sud et à l'ouest devinrent des manœuvres fort adroitement effectuées, n'influençant que très peu les horaires des nouveaux indicateurs. Le CNR avait installé des caténaires d'alimentation électrique pour permettre aux trains d'utiliser le tunnel du Mont-Royal en 1918.

Il fut dès lors possible d'allonger la suspension caténaire vers le sud et l'ouest. Il y eut des obstacles cependant. C'était le temps de la guerre (1915) et les métaux étaient réservés à la production de guerre. Et, pour la même raison, il n'y avait pas de nouvelles locomotives électriques disponibles chez les fournisseurs. Le CNR se mit à la recherche de quoi chiper quelque part et conclut une entente avec le chemin de fer du Conseil des ports nationaux desservant le port de Montréal. Le CNR lui refila plusieurs locomotives de manœuvre à vapeur en échange pour du fil de cuivre et une quantité équivalente en puissance de locomotives électriques. Il fut hors de l'ordinaire de voir des supports de caténaires faits de bois, une autre conséquence de l'indisponibilité d'acier.

Un compromis d'urgence

Lorsque le terminal pour marchandises de Bonaventure brûla de manière spectaculaire en août 1948, les quelques derniers trains pour voyageurs qui utilisaient encore la vieille gare Bonaventure, soit des convois pour banlieusards, des convois de troupes et d'autres trains occasionnels furent rapidement redirigés vers la Gare centrale. Les anciens quais devinrent un dépôt temporaire pour les marchandises. La charge supplémentaire de travail pour les locomotives électriques nécessita un changement forcé dans l'usage de la vapeur. Les locomotives à vapeur des trains en direction sud et ouest furent déplacées à reculons de la rotonde de Turcot jusqu'à tout près de l'extérieur de la salle des pas-perdus de la gare, leurs convois ayant été préalablement judicieusement placés plus tôt pour être chargés, avec leur première voiture partiellement à l'extérieur. Les trains rendus à destination nécessitaient encore les locomotives électriques, mais celles-ci pouvaient de cette manière satisfaire à leurs besoins.

concourse, the air exhaust system had to be beefed up, and that was tested to its limit by the gas-turbine Turbo that came along in the late 60's.

80 Years and Counting

The Station has started seeing new hordes of passengers as the REM gets gradually up to speed, and then it will finally become a through station as REM trains pursue their routes from Brossard in the South-east through the tunnel and beyond. With its Metro-like train frequency, there will be no room for diesel trains to the North. I know about life beyond age 80, so it should be no trick for Central to handle the load.

Cette procédure perdura jusqu'à ce que les diesels prennent entièrement la relève en 1959, avec l'exception de quelques trains d'excursion à la vapeur dont la plupart furent nolisés par l'ACHF. L'Association spécifiait des locomotives à vapeur, les choisissant parmi celles qui étaient encore en état de rouler. Le système d'évacuation d'air dut être renforcé pour que les diesels puissent rouler sous la salle des pas-perdus et il fut sollicité à sa limite lorsque les trains Turbo à turbine à gaz arrivèrent à la fin des années 1960.

80 ans et plus encore!

La gare a commencé à voir de nouvelles foules de voyageurs alors que le REM est graduellement mis en service et elle va éventuellement devenir une station intermédiaire alors que les trains vont poursuivre leur trajet de Brossard au sud-est à travers le tunnel du Mont-Royal et à des points plus éloignés. Avec leur fréquence proche de celle du Métro, il n'y aura plus de place pour les trains tractés par diesels vers le nord. Je connais ce qu'est la vie au-delà de quatre-vingts ans, alors cela ne devrait pas être difficile pour la Gare centrale d'être à la hauteur de la demande.



Contrary to popular belief, steam locomotives did in fact operate out of Montreal's Central Station and not just the Dorval - Vaudreuil Lakeshore commuter trains displaced after the Bonaventure station fire in 1948 or the 'end of steam' excursion trains operated by the CRHA, CNR and other organisations.

On March 19, 1955, CNR K-3-b 4-6-2 5587 simmers at Montreal's Central Station possibly pinch hitting for an X-1-a 4-6-4T on a Lakeshore commuter train, a local service to Sherbrooke, Quebec or maybe the Brockville local passenger train sometimes dubbed The Moccasin. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Ritchie 1828

Contrairement à la croyance populaire, des locomotives à vapeur ont de fait opéré à partir de la Gare centrale et pas seulement celles des trains pour banlieusards de la ligne Dorval-Vaudreuil redirigés vers elle suite à l'incendie de la gare Bonaventure en 1948 ni celles des trains d'excursion de l'époque « fin de la vapeur » exploités par le CNR, l'ACHF et d'autres organisations.

Le 19 mars 1955, la 5587, une locomotive 4-6-2 de la classe K-3-b du CNR « mijote » à la Gare centrale de Montréal, possiblement en remplacement de dernière minute d'une 4-6-4T X-10-a du train de banlieue le long du « Lakeshore », de la locomotive d'un service local pour voyageurs vers Sherbrooke, Québec, ou encore de celle du convoi local pour voyageurs à destination de Brockville, Ontario, parfois surnommé « The Moccasin ». Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Ritchie 1828

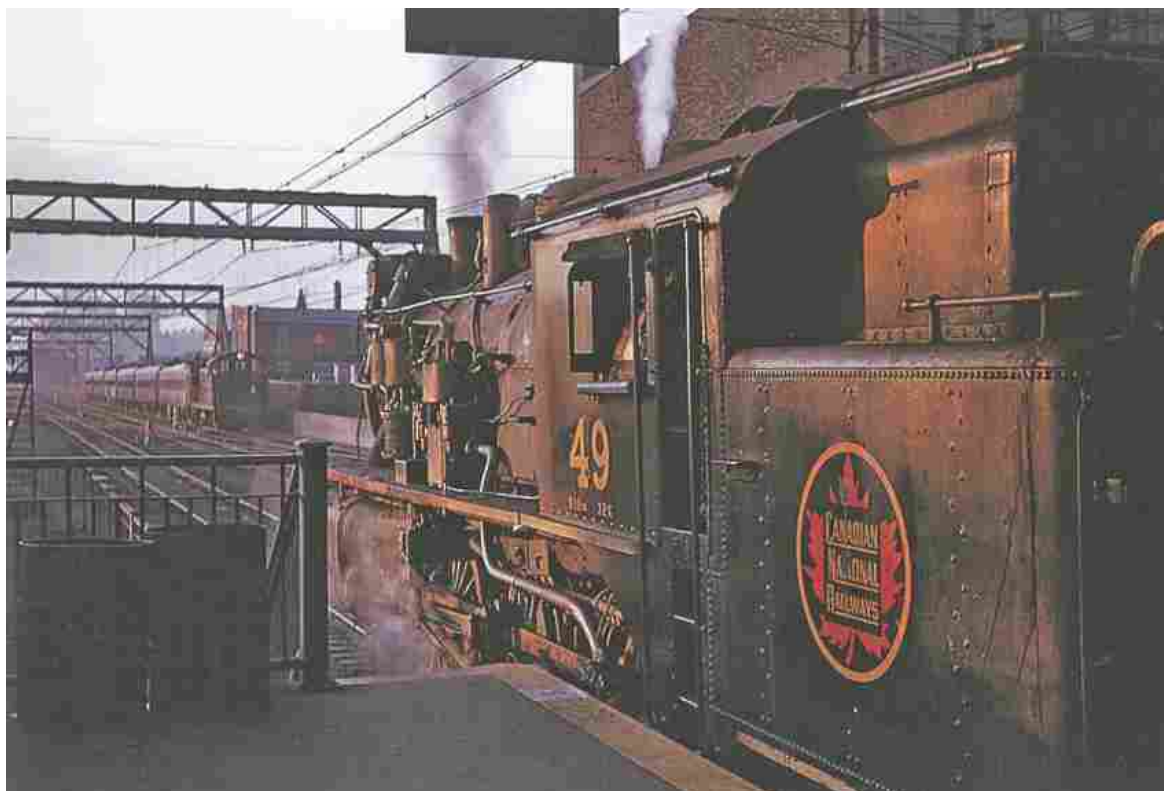


The more familiar sight of CNR steam power in regular service at Montreal's Central Station were the Lakeshore commuter trains to Dorval and Vaudreuil, Quebec. These trains were usually powered by the X-10-a class 4-6-4T's in CNR series 45 - 50. On May 31, 1958, CNR X-10-a 47 is the motive power for the second of two Dorval commuter trains originating at Central Station in Montreal. Note the venerable EMD NW - 2 7938, replete with actual cast numerals below her radiator grille safely in the clear at 'KN'. Roger Cook

La vue la plus familière de la traction à la vapeur du CNR en usage à la Gare centrale était celle des convois pour banlieusards du service Bord-du-Lac / Lakeshore à destination de Dorval et de Vaudreuil. Ces trains étaient habituellement tractés par des locomotives 4-6-4T de la classe X-10-a série 40 à 50 du CNR. Le 31 mai 1958, la X-10-a 47 du CNR est la force motrice du deuxième des deux convois pour banlieusards en partance de la Gare centrale. Notez le 7938, un vénérable diesel EMD NW-2, bien équipé avec son numéro en chiffres de métal coulé en dessous de la grille de son radiateur, à l'écart de manière sécuritaire à « KN ». Roger Cook

The first of two CNR steam powered commuter trains to Dorval on the morning of May 31, 1958 powered by X-10-a 4-6-4T No. 49 is about to leave westbound from Montreal's Central Station. Réseau Express Métropolitain (REM) light rail commuter trains now use the track occupied by the approaching yard / draft movement inbound from the Pointe St. Charles coach yard to the right of the 49. Today, CNR 49 is prized exhibit in Exporail's Angus Pavilion. Roger Cook

Le matin du 31 mai 1958, le premier de deux trains pour banlieusards vers Dorval, mû par la 49, une 4-6-4T de la classe X-10-a, est sur le point de quitter la Gare centrale en direction ouest. Les trains pour banlieusards sur rail léger du Réseau express métropolitain (REM) utilisent maintenant la voie à la droite de la 49 occupée par le convoi de voitures qui approche et qui ont été extraites de la cour pour voitures de voyageurs de Pointe-Saint-Charles. De nos jours, la 49 est un objet de montre prisé au pavillon Angus d'Exporail. Roger Cook



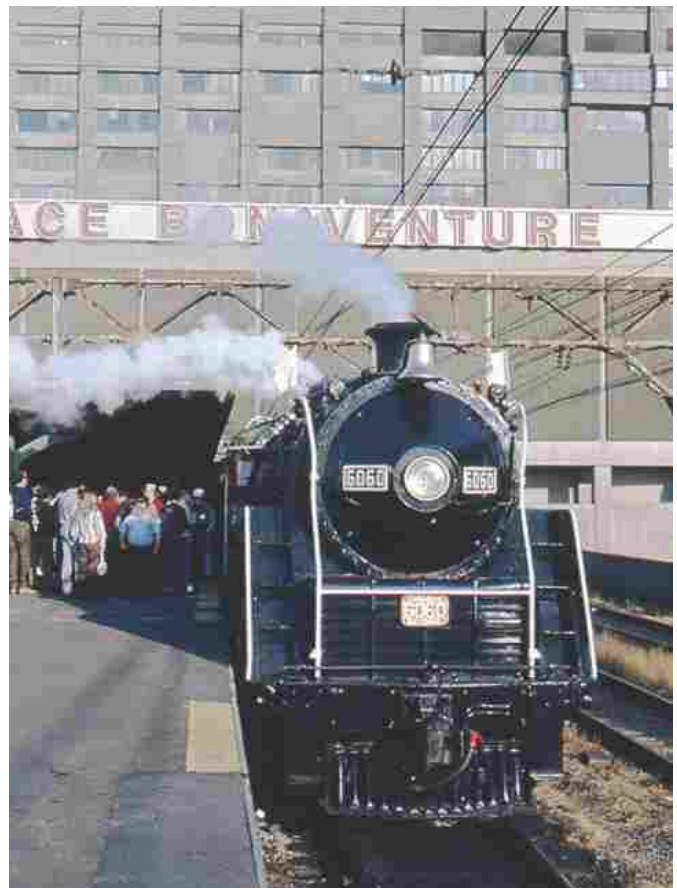


On October 13, 1962, CNR J-4-d 4-6-2 5107 powered a Montreal to Sherbrooke, Quebec CRHA excursion train which originated at Montreal's Central Station. The faithful are scattered all over the station approach tracks as they inspect and photograph CNR 5107, which now resides in Kapuskasing, Ontario. Peter M Murphy

Le 13 octobre 1962, la 5107, une 4-6-2 de la classe J-4-d du CNR, a tracté un train d'excursion de l'ACHF de Montréal à Sherbrooke qui est parti de la Gare centrale. Les fidèles passionnés des trains sont dispersés à travers les voies d'approche de la gare alors qu'ils examinent et photographient la 5107 du CNR qui se trouve maintenant à Kapuskasing, en Ontario. Peter M. Murphy

We've used this image before as the cover shot for Canadian Rail issue 587 which covered the 75th anniversary of Montreal's Central Station. However, in the context of steam operations originating at 'KN' once again we present just-restored CNR U-1-f class leader 6060 awaiting departure from track 15 for Victoriaville, Quebec in September 1973. This was 6060's inaugural trip as an excursion engine and a young Smaill is the safety crew coordinator visible in the background of the photo! (Red jacket, engineer's cap!) Michael D Leduc

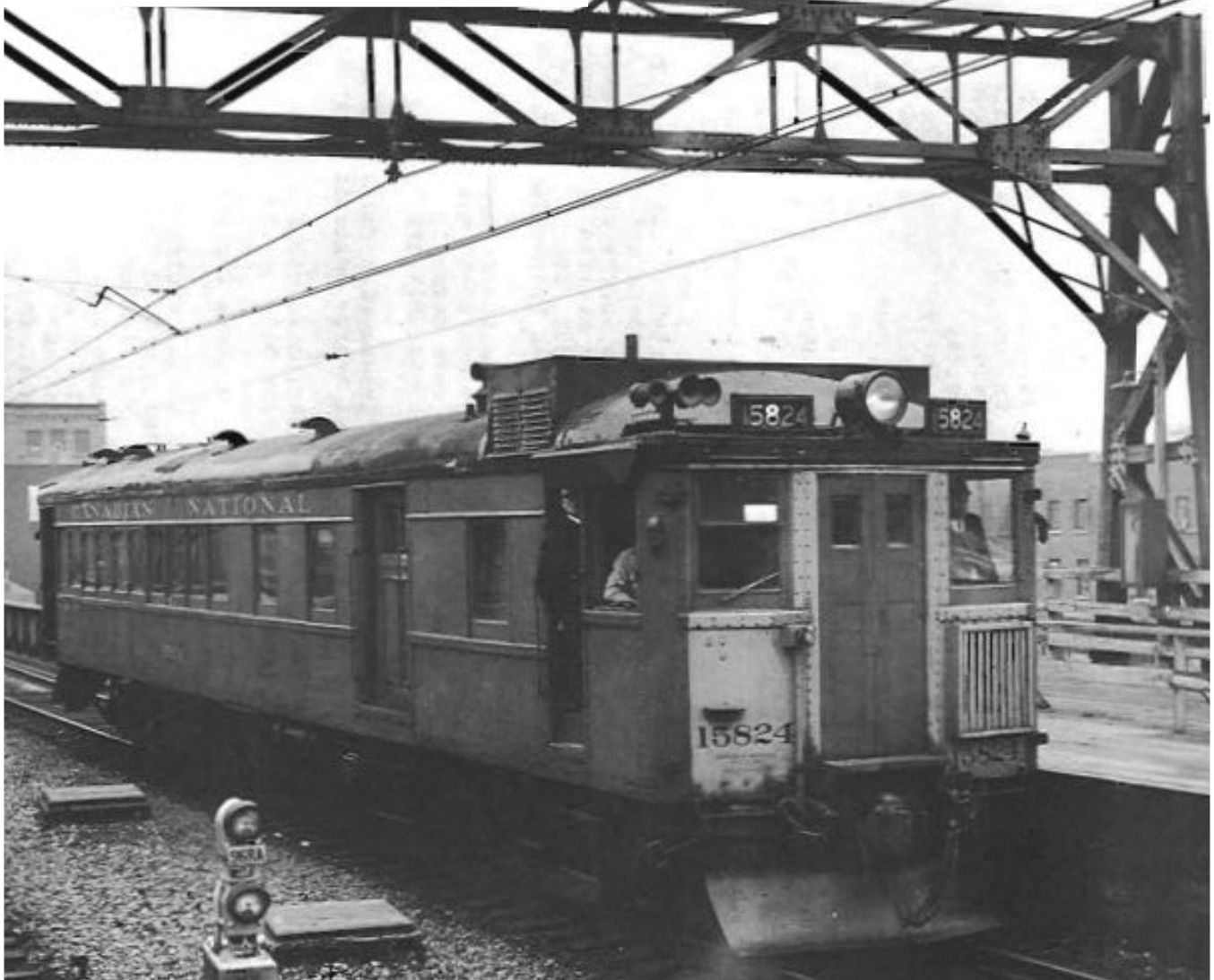
Nous avons déjà utilisé cette photo par le passé pour illustrer la page couverture du numéro 587 de Rail canadien qui a traité du 75e anniversaire de la Gare centrale de Montréal. Cependant, dans le contexte des utilisations des locomotives à vapeur à partir de « KN », nous présentons à nouveau la 6060, la première locomotive de la classe U-1-f du CNR fraîchement restaurée attendant le signal de départ sur la voie No 15 pour Victoriaville en septembre 1973. Ce fut son voyage inaugural en tant que locomotive de trains d'excursion et un jeune Smaill est le coordonnateur du service de sécurité visible à l'arrière-plan de la photo (en veste rouge et casquette de mécanicien)! Michael D. Leduc





CN's Central Station was the site of an important ceremony involving CRHA members back on November 12, 1964. On this date, CRHA Past President Robert V V Nicholls accepts the brake handle from retiring CNR oil electric 15824 from J A McDonald, Vice-President of CNR St. Lawrence Region. Mr. McDonald was a great friend of the CRHA and indeed to the Smaill family. CNR 15824 is a prized exhibit in Exporail's Angus Pavilion. Engineer Bruce Kelly seen at the throttle of the 15824 was the engineman of record on a number of CRHA - CNR steam excursions that originated at Montreal's Central Station in the sixties. Both photos courtesy of J N Lowe and Canadian National

Le 12 novembre 1964, la Gare centrale fut le site d'une importante cérémonie impliquant des membres de l'ACHF. À cette date, le Dr. Robert V.V. Nicholls, qui a été président de l'Association, accepte la manette de freinage de l'autorail diesel-électrique 15824 du CNR retiré du service des mains de J.A. McDonald, vice-président - Région de Saint-Laurent. M. McDonald fut un grand ami de l'Association et aussi de la famille Smaill. Le 15824 est un équipement de montre très populaire dans le pavillon Angus d'Exporail. Le mécanicien Bruce Kelly, vu dans la cabine de conduite du 15824 fut le mécanicien en titre d'un certain nombre d'excursions parrainées par l'ACHF et le CNR qui prirent le départ de la Gare centrale au cours des années 1960. Photos courtoisie de J.N. Lowe et du Canadien National





The signal control equipment required to safely control train movements in and out of the new Central Station in Montreal was controlled from the massive Wellington Tower, adjacent to the Lachine Canal lift bridge. A Train Director and as many as three levermen controlled railway traffic through the territory including movements handling drafts of passenger equipment to and from the Pointe St. Charles coach yard. Light engine movements from Turcot roundhouse for Central Station and Bridge Street as well as freight trains, transfers, and yard movements employing the Butler Spur which avoided the congested trackage in the Pointe St. Charles yard area were also within the purview of Wellington Tower.

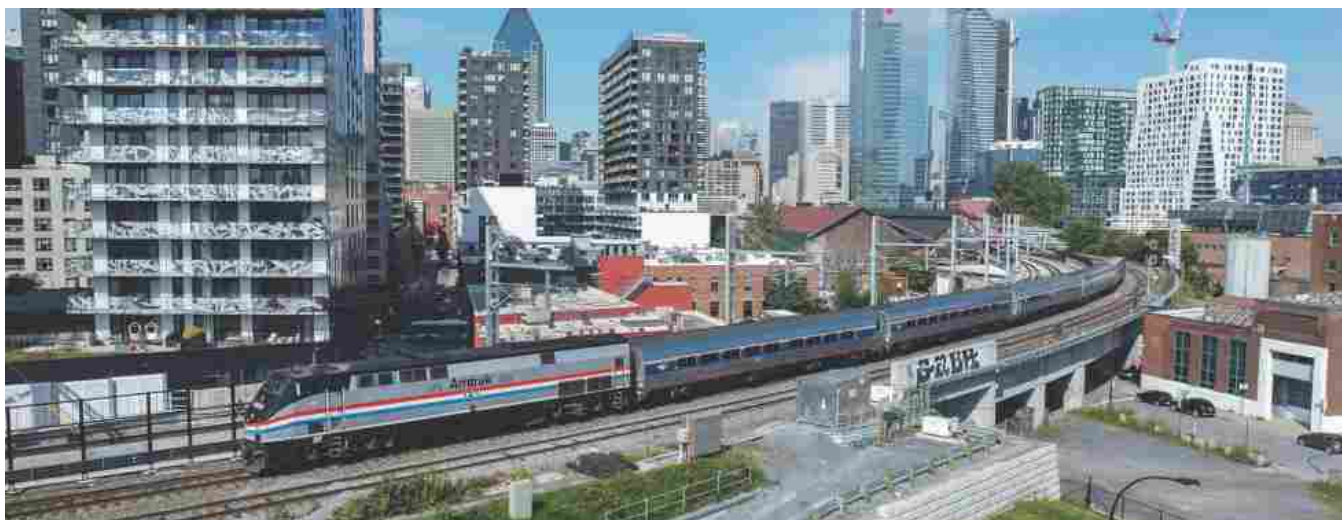
Today, the CN Wellington complex is dispatched by rail traffic controllers in Edmonton, Alberta, but the tower still stands, albeit derelict. The signal control apparatus and model board are restored and is a featured special exhibit in Exporail's Hays Building. Jean-Paul Viaud

L'équipement de signalisation requis pour contrôler de façon sécuritaire les mouvements des trains vers (et de) la Gare centrale était régulé de l'énorme Tour Wellington, près du pont mobile au-dessus du canal Lachine. Un répartiteur de trains et jusqu'à trois préposés aux leviers contrôlaient le trafic ferroviaire à travers tout le territoire incluant la collecte de voitures de passagers de (et vers) la cour de voitures de Pointe-Saint-Charles. Les mouvements des locomotives haut-le-pied entre la cour Turcot et la Gare centrale et la rue Bridge de même que les trains de marchandises, les transferts et les manœuvres de triage effectuées sur l'embranchement Butler qui évitaient les voies congestionnées aux alentours de la cour de Pointe-Saint-Charles faisaient aussi parties des responsabilités de la Tour Wellington.

De nos jours, la répartition du complexe Wellington du CN est faite par des contrôleurs localisés à Edmonton, Alberta, mais la tour existe toujours, bien qu'en piteux état. L'appareillage de contrôle et le tableau du schéma des voies ont été restaurés et constituent des objets spécialement exposés dans l'édifice Hays d'Exporail. Jean-Paul Viaud

Amtrak is back! On September 17, 2023, Amtrak's service between Montreal's Central Station and New York City's Penn Station was restored following the resolution of track issues on the CN Rouses Point subdivision. Recalling the likes of The Ambassador, The Washingtonian, The Green Mountain Flyer and The Mount Royal, southbound Amtrak Train No. 68 powered by P42 145 cants into the curve approaching CN Wellington just out of Montreal's Central Station. The brand new Réseau Express Métropolitain (REM) trackage and catenary appears in the background of the photo. Ken Goslett

Amtrak est de retour! Le 17 septembre 2023, le service d'Amtrak entre la Gare centrale de Montréal et la gare Penn de la ville de New York a été restauré suite à la solution de problèmes sur la voie de la subdivision Rouses Point du CN. Rappelant des trains tels que « The Ambassador », « The Washingtonian », « The Green Mountain Flyer » et « The Mount Royal », le train No 68, tracté par le diesel 145 du modèle P42, s'incline dans la courbe à l'approche du site CN Wellington situé tout près de la sortie de la Gare centrale. La voie et la caténaire toutes neuves du REM apparaissent à l'arrière-plan. Ken Goslett



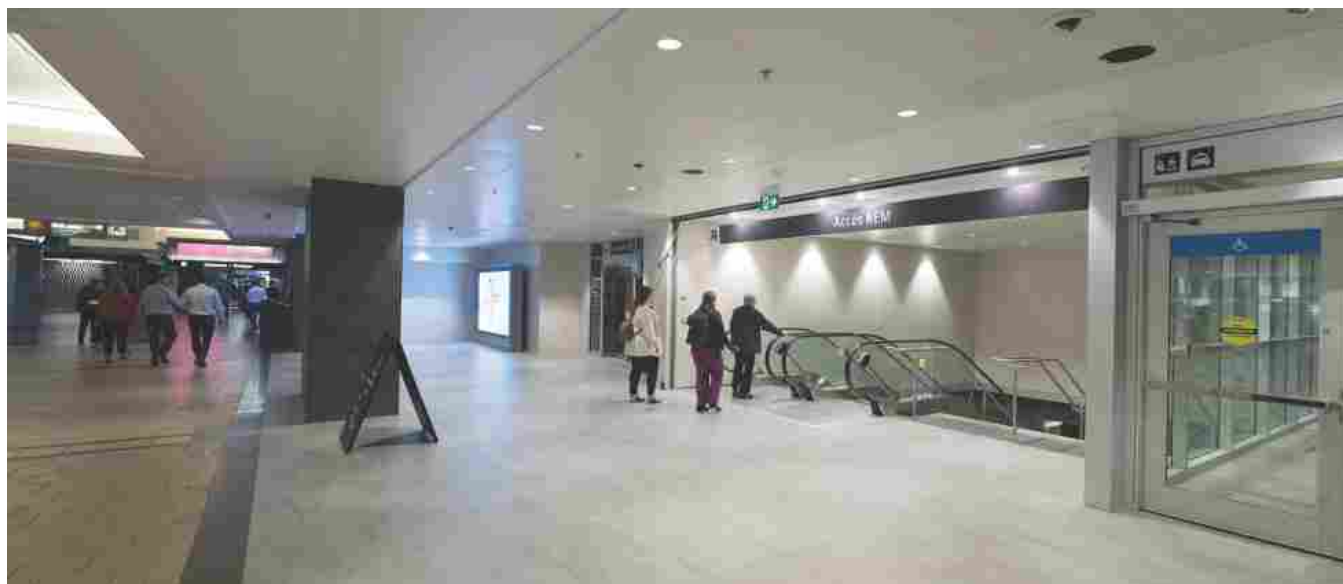


Delegates to the recent Heritage Rail Alliance (HRA) Conference in Montreal toured Central Station with a VIA Rail Canada guide. On September 19, 2023 the group poses for a photo in the depths of the station track area at Central Station. In the background is VIA Rail Canada F40PH-3 6438 and a mixed LRC / HEP consist. Noted Canadian Rail contributor Ian MacDonald is among the delegates evident in the photo. Peter M. Murphy.

Les délégués à la récente conférence de la Heritage Rail Alliance (HRA) à Montréal ont visité la Gare centrale en compagnie d'un guide de VIA Rail Canada. Le 19 septembre 2023, le groupe pose pour une photo dans les profondeurs de l'aire aménagée pour les rails sous la gare. Un convoi d'un mélange de voitures LRC et HEP avec à sa tête la F40PH-3 6438 de VIA est visible à l'arrière. Ian MacDonald, un contributeur de renom à Rail canadien, est parmi les délégués apparaissant sur la photo. Peter M. Murphy

Interestingly, the interior of Montreal's Central Station has not changed that much through the years. The Art Deco motif around the walls of the concourse designed by Montreal architect John Campbell Merrett is still extant and although the famous 'Green Light' information centre and the famous 'Bistro' bar and lounge are history, one still accesses the trains beneath the concourse of the fabled terminal as CNR Architect John Schofield intended when Central Station as we know it was conceived. However, the arrival of the REM light rail transit operation has resulted in a major change to the west end of Central Station where an escalator / elevator / staircase access to the REM platforms has been constructed. Ian MacDonald.

Il est intéressant que l'intérieur de la Gare centrale n'a pas changé de manière appréciable au fil des années. Le motif d'Art déco sur les murs entourant la salle des pas-perdus conçu par l'architecte montréalais John Campbell Merrett existe toujours et bien que les fameux centre d'information à la lumière verte et le bar lounge Bistro soient passés à l'histoire, une personne parvient encore aux trains sous la salle des pas-perdus du réputé terminal de la manière que l'avait prévu l'architecte John Schofield du CNR lors de l'élaboration des plans de la gare telle que nous la connaissons. Cependant, l'arrivée des services du REM a causé un changement majeur à l'extrémité ouest de la gare où a été construit un ensemble d'escalier mécanique, d'ascenseur et d'escalier pour parvenir aux quais du REM. Ian MacDonald



This is the view from the front of a new Réseau Express Métropolitain (REM) train approaching Central Station (which is behind Place Bonaventure). There are two tracks serving the REM; tracks to the right of the black fence serve VIA Rail Canada and the EXOs Mont St. Hilaire commuter line. Double crossovers behind the photographer permit trains to service either side of a wide platform in Central Station. Peter M. Murphy

Ceci est la vue de l'avant d'un train du REM approchant la Gare centrale (qui est à l'arrière de la Place Bonaventure). Il y a deux voies qui desservent le REM; les voies à la droite de la clôture noire desservent VIA Rail Canada et la ligne de trains de banlieue d'EXO pour Mont Saint-Hilaire. Des liaisons de raccordement doubles derrière le photographe permettent aux trains d'utiliser l'un ou l'autre côté de larges quais dans la Gare centrale. Peter M. Murphy



An early fifties interlude at Waterloo, Quebec

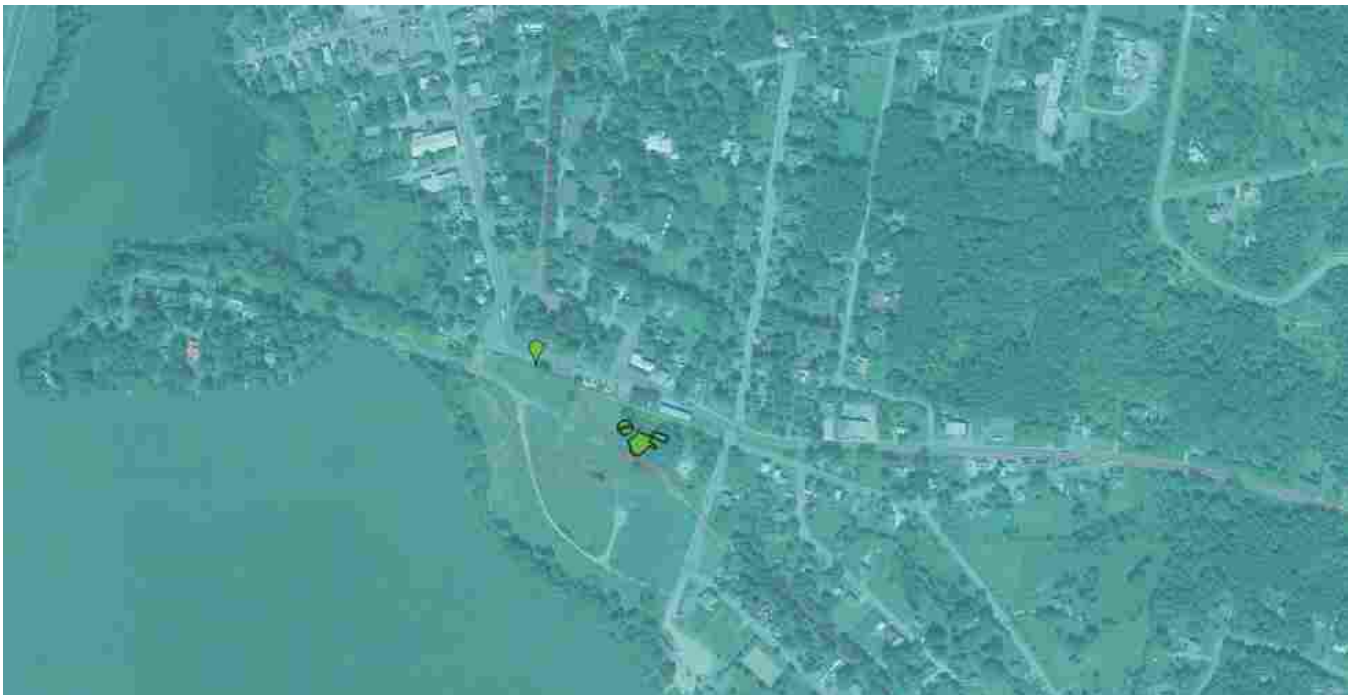
This segment of Stan's Photo Gallery is dedicated to the memory of Gordon Cameron, founding member of the Townships Bluegrass and Old Tyme Music Society which was headquartered for years in Branch 77 of the Royal Canadian Legion in Waterloo, Quebec.

How times have changed! A Google Earth shot of Waterloo, Quebec today showing the former CNR line in yellow (Waterloo - Granby) and the traversing CPR line in red (Sutton to Drummondville). The red line tailing off to the right top is the former Waterloo and Magog Railway. The balloon indicates the joint CPR / CNR station location, other symbols for the turntable and roundhouse. Barely a trace remains today! David Scott

Une diversion du début des années 1950 à Waterloo, Québec

Cette partie de la Galerie de photos de Stan est dédiée à la mémoire de Gordon Cameron, membre fondateur de la Townships Bluegrass and Old Tyme Music Society dont le siège social a été localisé, pendant des années, à la filiale 77 de la Légion royale canadienne, à Waterloo, Québec.

Comme les temps ont changé! Une photo récente de Google Earth de Waterloo montre l'ancienne voie Waterloo-Granby du CNR en jaune et la voie Sutton-Drummondville du CPR qui la croise en rouge. La ligne rouge se terminant en haut, à droite, est la voie du Waterloo and Magog Railway disparu. Le ballon indique la localisation de la gare partagée par le CNR et le CPR et d'autres symboles indiquent celles du pont tournant et de la rotonde. Il y a à peine des traces de ces lieux de nos jours! David Scott





Train time at Waterloo! Early in the spring of 1951, CNR Train 607 bound for Montreal is leaving Waterloo, Quebec behind CNR K-1-e class 4-6-2 5535. What appears to be Saturday only Foster - Drummondville CPR Train M265 holds for CNR 607 to cross the diamond. CNR 5535 began life as Intercolonial Railway 409 built by Montreal Locomotive Works in 1908. Sister 5529 is preserved in the Museum of Transport in St. Louis, Missouri. Paterson - George / Smaill collection

C'est l'heure du train à Waterloo! Tôt au printemps de 1951, le train No 607 du CNR quitte Waterloo à la remorque de la 5535, une 4-6-2 de la classe K-1-e du CNR. Ce qui paraît être le train M265 (samedi seulement) du CPR entre Foster et Drummondville est à l'arrêt pour que le train No 607 passe à travers le croisement à niveau. La 5535 a débuté sa carrière en tant que la 409 manufacturée en 1908 par les Montreal Locomotive Works pour le chemin de fer Intercolonial. La 5529, une locomotive sœur de la 5535, est préservée au Museum of Transport, à St. Louis, Missouri. Collection Paterson-George / Smaill

Fast forward to November 1951, and arriving at Waterloo from Granby, Quebec is daily except Sunday CNR train No. 712 behind CNR H-6-g 4-6-0 1387. The diamond protection signal displays 'Proceed' on its lower aspect as the 1387 slows her train to take on water from the unique 'house style' enclosed water tank. The unique diamond protection signal from Waterloo now protects the intersection of the Hays Subdivision and the streetcar loop at Exporail. Paterson-George/Smaill collection

Avançons rapidement à novembre de la même année et à l'arrivée à Waterloo, en provenance de Granby, du train quotidien (sauf le dimanche) No 712 du CNR derrière la 1387, une 4-6-0 de la classe H-6-g de la compagnie. Le bras inférieur du sémaphore protégeant le croisement à niveau est à la position « Voie libre » alors que la 1387 ralentit son train pour être ravitaillée au château d'eau abrité singulièrement sous la forme d'une maison. Le sémaphore unique en son genre de Waterloo sert de nos jours à l'intersection de la voie de la subdivision Hays et de celle de la boucle de tramway à Exporail. Collection Paterson-George / Smaill





CNR Train 712 from the rear! Still taking on water, CNR 712 does her station work at the joint CNR / CPR station at Waterloo, Quebec in November 1951. This view affords a good look at the compact terminal that shows the station, the unusual enclosed water tank and the three stall roundhouse accessed by an 'armstrong' turntable. Except for the mail contractor's truck, this scene could date back to the nineteen-twenties. Paterson - George / Smaill collection

Le train No 712 du CNR de l'arrière! En novembre 1951, prenant encore de l'eau, la locomotive fait son travail à la gare de Waterloo d'utilisation partagée par le CNR et le CPR. Cette photo donne un bon aperçu du terminal de faible superficie en laissant voir la gare, le château d'eau abrité inhabituellement et la rotonde à trois stalles dont l'accès est fourni par un pont tournant actionné à force de bras. À l'exception du camion de l'entrepreneur pour la Poste royale canadienne, cette scène pourrait dater des années 1920. Collection Paterson-George / Smaill

CNR 1387 is in the process of being turned on the 'armstrong' turntable at Waterloo, Quebec in November 1951. At 12:40, 4-6-0 1387 will depart westbound for Granby, Quebec as train No. 713. The CPR Drummondville Subdivision which began life as the South Eastern Railway of Quebec passes in the foreground evidenced by the angle bar bolts all facing outward. Paterson - George / Smaill collection

En novembre 1951, la 1387 du CNR est en cours de changement de direction au pont tournant actionné à force de bras de Waterloo. La 4-6-0 va prendre le départ à 12 h 40 en direction ouest vers Granby en tant que tête du train No 713. La voie de la subdivision Drummondville du CPR qui a été à l'origine celle du South Eastern Railway of Quebec passe à l'avant-plan clairement identifiée par les écrous des boulons des éclisses de ses rails faisant tous face à l'extérieur de ceux-ci. Collection Paterson-George / Smaill





A new era begins! It's July 12, 1951 and CNR train 702 from Montreal is crossing the wooden pile trestle just to the west of Waterloo, Quebec behind almost new CLC-FM H10-64 7616. As of this date, train 702 now operates over the Montreal and Southern Counties electric railway from M&SC Junction near St. Lambert, Quebec to Granby. In May 1966, the CRHA ran an excursion from Montreal to Waterloo and return behind CNR RSC-24 1800. In the seventies, an excursion train hauled by CNR RS-3 3900 and FPA-2 6750 was also run on the same route. Robert McMann / Smail collection

Une nouvelle ère débute! Nous sommes le 12 juillet 1951 et le train No 702 du CNR en provenance de Montréal traverse le pont de bois à treillis sur pieux tout juste à l'ouest de Waterloo derrière le 7616, un diesel presque neuf de modèle H10-64 et de fabrication CLC-FM. À cette date, le train No 702 roule maintenant sur la voie électrifiée du Montréal & Southern Counties Railway, à partir de la jonction du CNR avec le M & SC près de Saint-Lambert jusqu'à Granby. En mai 1966, l'ACHF a opéré une excursion aller-retour Montréal-Waterloo par train tracté par la RS-3 1800 du CNR. Au cours des années 1970, un autre train d'excursion, tiré par les diesels RS-3 3900 et FPA-2 6750 du CNR, fut aussi opéré sur le même trajet. Collection Robert McMann / Smail

And now for a couple of individual photographs that came my way recently:

The first image is from our old friend J Howard Easton a former CNR official who has been a great benefactor to the CRHA and Exporail over the years.

Howard's submission shows a group of officers from the No. 2 Canadian Railway Operating Company taken somewhere in Europe in 1944. From left to right the officers are: (last names only) Grieve, Barr, Easton, Perry, Carlton, Gordon, Hayes, Rupert, Smith and Wiseman.

Mr. Easton was Howard's father, a CNR train dispatcher and later a CNR operating official. Mr. Perry is the late Ken Perry who my father knew as an official in the CPR Atlantic Region in Montreal. He later became the General Manager of the Northern Alberta Railways when I was employed there in 1970. The Mr. Rupert might possibly be William Rupert of CN fame in Montreal. Perhaps the DeJean brothers or Bill Blevins can comment.

The locomotive these officers are standing beside may be a captured German class 52 2-10-0 locomotive equipped with a smoke and steam condensing tender. J Howard Easton collection



Et maintenant quelques photographies individuelles qui me sont parvenues récemment:

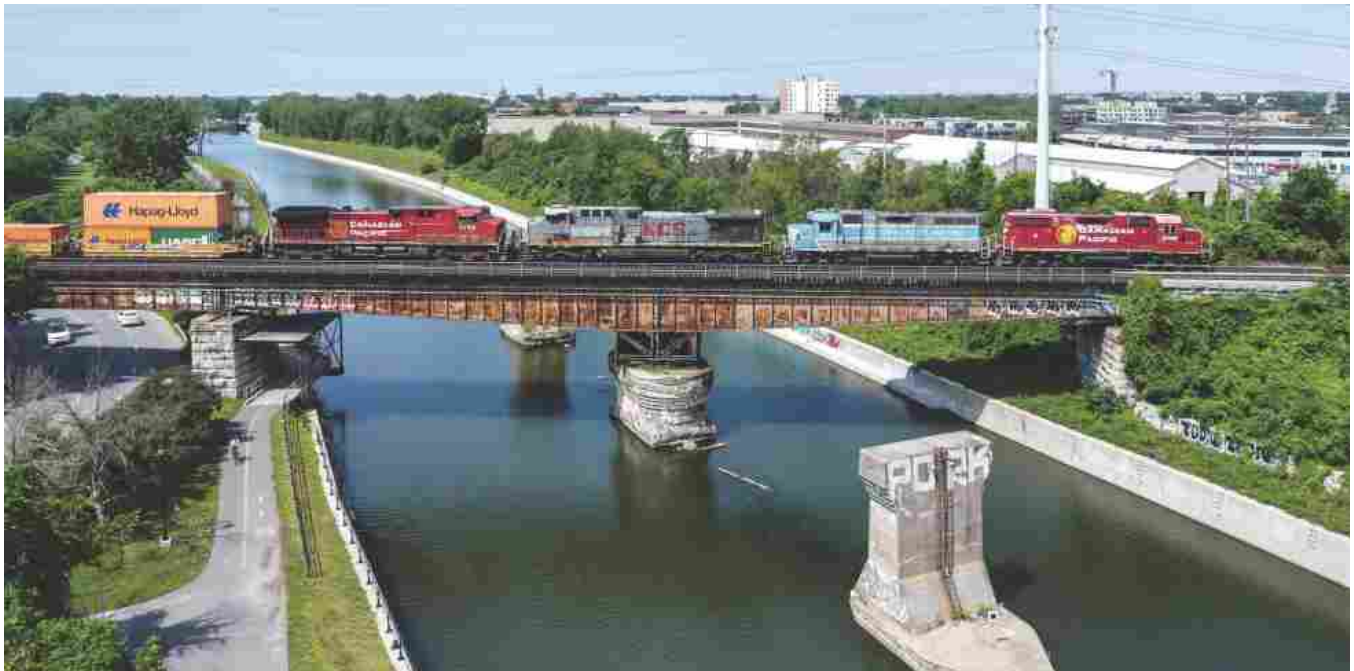
La première photo provient d'un vieil ami, J. Howard Easton, un ancien cadre du CNR qui a été un grand bienfaiteur pour l'ACHF et Exporail au cours des années.

La photo soumise par Howard et prise quelque part en Europe en 1944 montre un groupe d'officiers du 2e bataillon des Troupes ferroviaires canadiennes. De gauche à droite, les noms de famille des officiers sont : Grieve, Barr, Easton, Perry, Carlton, Gordon, Hayes, Rupert, Smith et Wiseman.

Monsieur Easton fut le père d'Howard, répartiteur de trains au CNR et plus tard membre des cadres d'exploitation du chemin de fer. M. Perry est le regretté Ken Perry que mon père connut en tant que cadre de la Région Atlantique du CPR à Montréal. Il devint plus tard directeur général des Northern Alberta Railways alors que j'y travaillais en 1970. Le M. Rupert pourrait être William Rupert bien connu au CN à Montréal.

Peut-être que les frères DeJean ou Bill Blevins pourraient ajouter à ceci.

La locomotive près de laquelle les officiers sont debout pourrait être une locomotive 2-10-0 allemande capturée de la classe 52 et équipée d'un tender condensant fumée et vapeur. Collection de J. Howard Easton



From the 'ever droning' Ken Goslett we have a marvellous aerial shot that depicts CPKC train 121 crossing the Lachine Canal swing bridge (now fixed in place) on the Adirondack Subdivision near LaSalle, Quebec on July 15, 2023. When the CPR Adirondack Subdivision was made double track between 1910 and 1913, the replacement moveable bridge span shown in the photo was the longest railway swing bridge in the world. An attractive brick control tower for operators who controlled the bridge existed until about 1971 when the Lachine Canal closed to 'canaller' boats hauling coking coal to the LaSalle Coke facility further east along the canal. Ken Goslett

De Ken Goslett, un utilisateur de drones impénitent, nous avons cette merveilleuse photo aérienne qui montre le train No 121 du CPKC traversant le pont mobile au-dessus du canal Lachine (maintenant bloqué en place) sur la subdivision Adirondack de la compagnie près de LaSalle, Québec, le 15 juillet 2023. À l'époque où cette voie fut doublée, entre 1910 et 1913, le pont mobile de remplacement montré sur la photo était le plus long pont ferroviaire mobile au monde. Une attrayante tour de contrôle en briques pour les opérateurs a perduré jusqu'au tour de 1971 alors que le canal Lachine a été interdit aux barges apportant du charbon à transformer aux installations de la LaSalle - Coke situées plus à l'est le long du canal. Ken Goslett

Memories of the New York Central at Cornwall, Ontario

Circa March 1951, the ever itinerant Alan Thomas lensed southbound NYC Ottawa to Helena, New York train No. 62 with dual service RS-3 8273 crossing the CNR Cornwall Subdivision diamond at Cornwall Junction, Ontario. Shortly, No 62 will pause at the NYC station in Cornwall before traversing the Cornwall Canal bridge. Alan Thomas / Smaill collection

Souvenirs du New York Central à Cornwall, Ontario

Autour de mars 1951, Alan Thomas, l'homme aux incessants périples, a pris cette photo du train No 62 entre Ottawa et Helena, New York, du New York Central (NYC) tracté par le diesel de service mixte RS-3 8273 au cours de son passage sur le croisement à niveau avec la voie de la subdivision Cornwall du CNR à Cornwall Junction, Ontario. Dans peu de temps, le convoi va s'arrêter à la gare Cornwall du NYC avant de traverser le pont au-dessus du canal Cornwall. Collection Alan Thomas / Smaill





Out back of the Cornwall Junction interlocking tower which guards the crossing of the CNR double track Cornwall Subdivision main line and the New York Central Ottawa Branch, is a real relic! Still extant in March 1951, is a wooden combination RPO / Baggage/coach of possibly NYC heritage used by track department forces and the signal maintainer. Note the overhead trolley wire for the Cornwall Street Railway / NYC interchange in the distance. Alan Thomas / Smaill collection

À l'arrière de la tour à enclenchements de Cornwall Junction qui protège le croisement de la voie double de la subdivision Cornwall du CN et de la voie de l'embranchement Ottawa du NYC se trouve une authentique relique! Encore en existence en mars 1951, c'est une voiture en bois à usage multiple poste ferroviaire/bagages/coach, possiblement d'origine du NYC, utilisée par les cantonniers et le préposé à l'entretien du sémaphore. Notez le fil d'alimentation électrique au-dessus des têtes pour l'aire de correspondance entre le Cornwall Street Railway (CSR) et le NYC plus au loin. Collection Alan Thomas / Smaill

The order boards are at 'STOP' looking northward towards Ottawa on the former New York and Ottawa Railway at Cornwall, Ontario. Noted is the fact that NYC Cornwall is still a Railway Express Agency facility - in Canada! Alan Thomas / Smaill collection

À Cornwall, les panneaux d'ordres de train sont à la position « Arrêt » en regardant vers le nord et Ottawa sur la voie de l'ancien New York and Ottawa Railway. Un fait à noter est que la gare Cornwall du NYC est encore un bureau de la Railway Express Agency américaine situé...au Canada! Collection Alan Thomas / Smaill



The Kingston Curve / *La courbe à Kingston*

by / *par* Lorne Perry

French Version / *Version française* : Louise Dineen

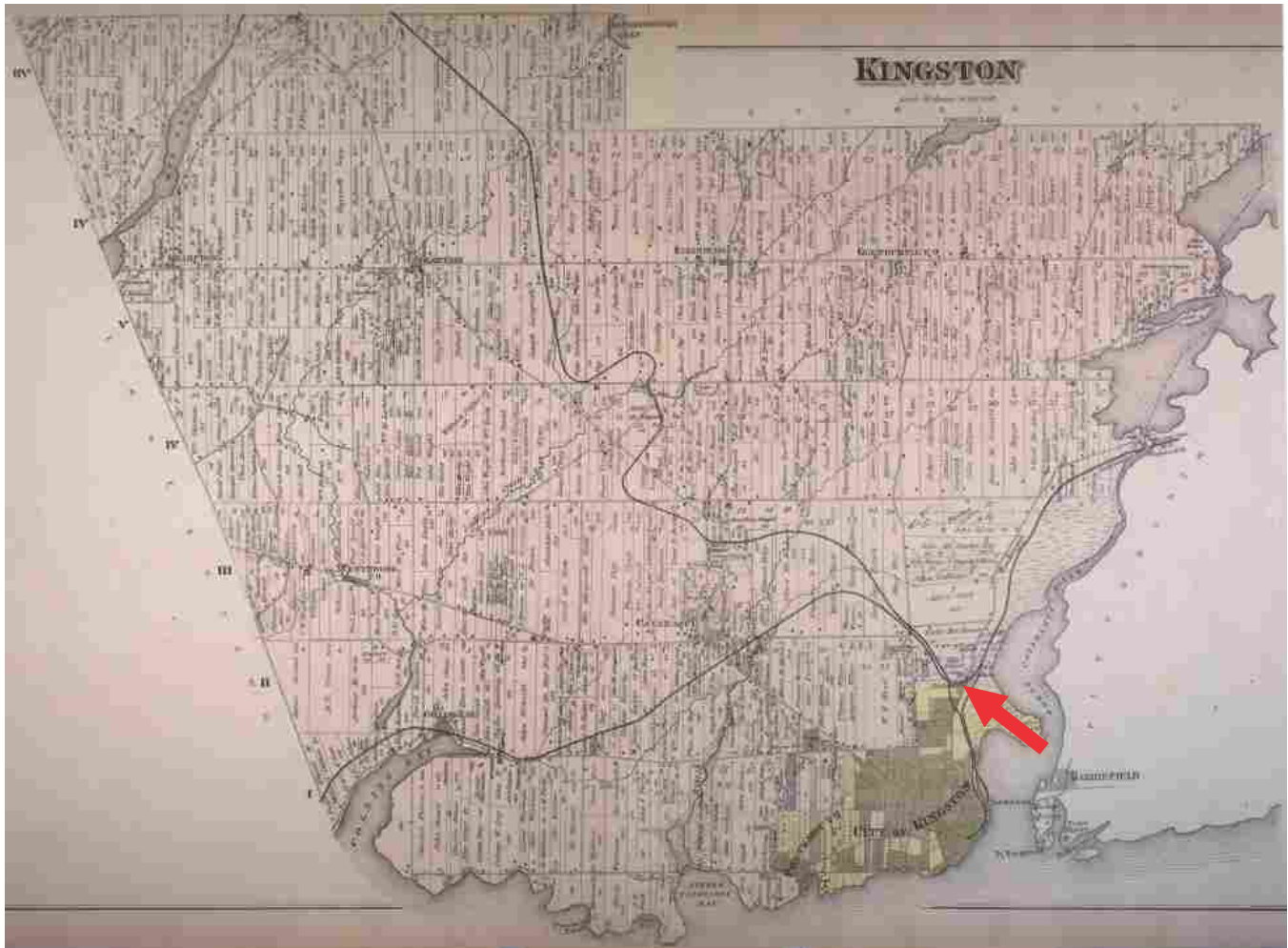


CNR's 5700 series locomotives were very popular as evidenced by this 1957 post card depicting the locomotive and train at Guelph, Ontario. Web photo

Les locomotives de la série 5700 du CNR furent très populaires comme l'atteste cette carte postale de 1957 montrant la locomotive et son train à Guelph, Ontario. Photo de La Toile

Until the 1970s, there was a major southward dip in the CN's Montreal-Toronto line towards Kingston. This dated to the construction of the line by the Grand Trunk Railway (GTR) to comply with the need to have its station within the Kingston city limits. This station was located on the far northern edge of the city and to minimize the need for rock excavation, the financially-strapped GTR placed it on a very sharp curve. This was the site of a major accident involving a speeding train whose locomotive tipped over when it couldn't negotiate the curve on August 10, 1947.

Jusqu'aux années 1970, il y avait une déviation majeure vers le sud sur la ligne Montréal-Toronto du Canadien National (CNR) en direction de Kingston. Ceci datait de la construction de la voie par le chemin de fer Grand Tronc (GTR) pour satisfaire le besoin que sa gare soit située à l'intérieur des limites de la ville de Kingston. La gare fut localisée à la limite nord éloignée de la ville et afin de réduire la nécessité d'excaver dans le roc, le GTR, en manque de liquidité, la plaça sur une courbe très prononcée. Cet endroit fut le site d'un accident ferroviaire majeur impliquant un train lancé à haute vitesse dont la locomotive se renversa après qu'elle n'ait pu négocier la courbe le 10 août 1947.



The original Kingston, Ontario CNR station was located at the bottom of the 'U' curve indicated by the arrow. Douglas Smith collection
 La gare Kingston originale du GTR/CNR fut localisée au fond de la courbe en U indiquée par la flèche. Collection de Douglas Smith

Desiring to reduce this excessive curvature, in the early 1970s CN relocated the line following extensive cutting into the Kingston limestone ridge. The new trackage was an early application of welded rail and concrete ties. A new station was built some two miles northwest of the original GTR one.

Au début des années 1970, le CNR, désirant réduire cette courbure excessive, relocalisa la voie dans une tranchée pratiquée dans la corniche de calcaire à Kingston. La nouvelle voie fut l'une des premières utilisations de rails soudés et de traverses de béton. Une nouvelle gare fut construite à environ 3,2 kilomètres au nord-ouest de la gare originale du GTR.

The Kingston Outer Station

Francis Thompson was appointed Architect for the Grand Trunk Railway (GTR) of Canada around 1852, as well as for St. Lawrence and Atlantic Railroad. He was born in 1808 into a family of builders in Suffolk, England, Thompson was an acclaimed professional who designed railway depots, warehouses, and worker houses. He produced plans for 15 stations along the GTR between Cornwall, and Stratford, Ontario, and others in Quebec.

La « gare éloignée » du CNR à Kingston

Francis Thompson a été nommé architecte pour le chemin de fer Grand Tronc (GTR) vers 1852 ainsi que pour le St. Lawrence and Atlantic Railroad. Né en 1808 dans une famille de bâtisseurs à Suffolk en Angleterre, Thompson était un professionnel reconnu qui concevait des dépôts ferroviaires ainsi que des entrepôts et des maisons pour ouvriers. Il a conçu des plans pour 15 gares le long du GTR entre Cornwall et Stratford, Ontario et d'autres au Québec.

Comme Kingston était la plus grande ville entre

As Kingston was the largest city between Montreal and Toronto and in the 1840s to 1860s one of the four cities that hosted the Province of Canada's perambulating legislature every four years, the GTR constructed one of its larger stations on Montreal Street. Completed in 1855, it was the only 1-½ storey station on the mainline and it was used as the headquarters for the firm building the GTR west of Kingston until the Montreal-Toronto line opened in October 1856.



Montréal et Toronto et avait été l'une des quatre villes qui, durant les années 1840-1860, avaient accueilli pendant quatre ans la législature ambulante de la Province unie du Canada, le GTR y construisit l'une de ses plus grandes gares sur la rue Montreal. Complétée en 1855, elle était la seule gare d'un étage et demi sur la ligne et elle fut utilisée comme quartiers généraux pour la compagnie qui construisit pour le GTR le chemin de fer à l'ouest de Kingston jusqu'à ce que la ligne Montréal-Toronto soit mise en service en octobre 1856.

The busy station required the usual facilities to service early locomotives and trains. By 1859 Kingston facilities comprised of three large sheds to store wood for wood burning locomotives, a water tank with steam driven pumps, two engine houses, a turntable, and a freight shed. The complex included a separate 'refreshment saloon'. Employee living quarters were built in the form of a four door row of cottages known as Grant Trunk Terrace, situated just to the north of the station. Architect Thompson and his wife returned to England in 1859.

The location of the GTR station and facilities was a major problem, being largely inaccessible over the two miles of mud filled, ill-maintained road from the downtown and waterfront. The GTR partly rectified the poor location, by running a spur from the station towards the downtown for freight shippers in 1857. Accessibility for passengers was greatly improved in the 1880s when the spur was extended into the downtown to a new station on Ontario Street. Local passenger trains were scheduled to meet the main line trains, The main line station gained the moniker 'The Outer Station' at this time.

(Based on an article by Susanna McLeod of Kingston with input from Douglas N W Smith)

La gare en grande activité nécessitait les équipements habituels pour entretenir les premiers locomotives et trains. Par 1859, les installations à Kingston comprenaient trois grands abris (pour le bois que brûlaient les locomotives), un réservoir d'eau avec des pompes mues à la vapeur, deux abris pour locomotives, un plateau tournant et un hangar à marchandises. La gare elle-même avait un bar séparé. Les logements pour les employés ont été construits sous la forme d'une rangée de chalets à quatre portes connus sous le nom de la « Grand Trunk Terrace », située juste au nord de la gare. L'architecte Thompson et son épouse sont rentrés en Angleterre en 1859.

La situation de la gare du GTR et des autres bâtiments fut un problème majeur, n'étant que peu accessible par un chemin boueux mal entretenu de 3,2 kilomètres à partir du centre-ville et des quais. Le GTR compensa partiellement pour la pauvre localisation par la construction, en 1857, d'un embranchement pour les expéditeurs de marchandises de la gare vers le centre-ville. L'accessibilité pour les voyageurs fut grandement améliorée au cours des années 1880 lorsque l'embranchement fut rallongé dans le centre-ville jusqu'à une nouvelle gare sur la rue Ontario. L'horaire des trains locaux pour voyageurs fut établi pour la correspondance avec ceux de la ligne principale. C'est alors que la gare sur la voie principale acquit son surnom de « gare éloignée ».

(Tiré d'un article par Susanna McLeod de Kingston avec un apport de Douglas N.W. Smith)

Locomotive 5702

This iconic engine was powering the advance section of train 15 that day, with some 500 passengers travelling from Ottawa to Toronto and beyond. The International Limited, fastest on the line, ran from Montreal to Chicago, usually with a connecting train from Ottawa that were combined at Brockville. On Sunday, August 10, 1947, there were so many passengers travelling the route that the train ran in two long sections without switching cars at Brockville.

La locomotive 5702

Cette locomotive iconique tractait la première section du train numéro 15 cette journée-là avec quelque 500 passagers voyageant d'Ottawa à Toronto et au-delà. L'« International Limited », le plus rapide sur la ligne, passait de Montréal à Chicago avec généralement un train en correspondance d'Ottawa qui lui était rattaché à Brockville. Le dimanche 10 août 1947, il y avait tellement de passagers voyageant sur ce trajet que le train comprenait deux longues sections sans voitures ajoutées à Brockville.

MONTREAL - OTTAWA - TORONTO									
No. 8, 15, 17, and 21 are POOL TRAINS between MONTREAL and OTTAWA only. POOL SERVICES: Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto via DUNDAS, BRANTFORD, and KENTVILLE, and from 28 Interchangeability of Trains. Trains subject to adjustment at certain times, are also valid for service on Pool 15 between Montreal and Toronto.									
Mile from Montreal	TABLE 120 Eastern Time	Pool 8 Daily	Pool 15 Daily	Pool 17 Daily	Pool 21 Daily	Pool 28 Daily	Pool 28 Daily	Pool 28 Daily	Pool 28 Daily
0.0	Montreal, Que. Central Station Departure 8:15 A.M.	9:15	8:55	11:00	11:22	5:48			
11.0	Montreal, Windsor Western Montreal Lachine	9:40	9:20	11:30	11:52	6:18			
22.0	Polys, Clermont Des. Ar. de Bellevue Vaudreuil (Dorion) Clermont St. Germain Windsor	10:10	9:50	12:00	12:22	6:48			
33.0	Valfield	10:40	10:20	12:30	12:52	7:18			
44.0	Ottawa Union Station	11:10	10:50	1:00	1:22	7:48			
55.0	Cornwall St. John's River (Dundas) Bellevue, Ont. Lancaster Bellevue, Ont. Cornwall Cornwall Jct. Bellevue, Ont. Windsor Farnham Point Aurora Maitland Ottawa Cardinal	11:40	11:20	1:30	1:52	8:18			
66.0	Ottawa (G.P.R. No. 500-14)	12:10	11:50	2:00	2:22	8:48			
77.0	Prescott	12:40	12:20	2:30	2:52	9:18			
88.0	Ogdensburg, N.Y. Ferry	1:10	1:00	3:00	3:22	9:48			
99.0	Maitland Bellevue Union	1:40	1:20	3:30	3:52	10:18			
110.0	Ottawa Union Station	2:10	1:50	4:00	4:22	10:48			
121.0	Bellevue Union	2:40	2:20	4:30	4:52	11:18			
132.0	Bellevue Union	3:10	2:50	5:00	5:22	11:48			
143.0	Bellevue Union	3:40	3:20	5:30	5:52	12:18			
154.0	Bellevue Union	4:10	3:50	6:00	6:22	12:48			
165.0	Bellevue Union	4:40	4:20	6:30	6:52	1:18			
176.0	Bellevue Union	5:10	4:50	7:00	7:22	1:48			
187.0	Bellevue Union	5:40	5:20	7:30	7:52	2:18			
198.0	Bellevue Union	6:10	5:50	8:00	8:22	2:48			
209.0	Bellevue Union	6:40	6:20	8:30	8:52	3:18			
220.0	Bellevue Union	7:10	6:50	9:00	9:22	3:48			
231.0	Bellevue Union	7:40	7:20	9:30	9:52	4:18			
242.0	Bellevue Union	8:10	7:50	10:00	10:22	4:48			
253.0	Bellevue Union	8:40	8:20	10:30	10:52	5:18			
264.0	Bellevue Union	9:10	8:50	11:00	11:22	5:48			
275.0	Bellevue Union	9:40	9:20	11:30	11:52	6:18			
286.0	Bellevue Union	10:10	9:50	12:00	12:22	6:48			
297.0	Bellevue Union	10:40	10:20	12:30	12:52	7:18			
308.0	Bellevue Union	11:10	10:50	1:00	1:22	7:48			
319.0	Bellevue Union	11:40	11:20	1:30	1:52	8:18			
330.0	Bellevue Union	12:10	11:50	2:00	2:22	8:48			
341.0	Bellevue Union	12:40	12:20	2:30	2:52	9:18			
352.0	Bellevue Union	1:10	1:00	3:00	3:22	9:48			
363.0	Bellevue Union	1:40	1:20	3:30	3:52	10:18			
374.0	Bellevue Union	2:10	1:50	4:00	4:22	10:48			
385.0	Bellevue Union	2:40	2:20	4:30	4:52	11:18			
396.0	Bellevue Union	3:10	2:50	5:00	5:22	11:48			
407.0	Bellevue Union	3:40	3:20	5:30	5:52	12:18			
418.0	Bellevue Union	4:10	3:50	6:00	6:22	12:48			
429.0	Bellevue Union	4:40	4:20	6:30	6:52	1:18			
440.0	Bellevue Union	5:10	4:50	7:00	7:22	1:48			
451.0	Bellevue Union	5:40	5:20	7:30	7:52	2:18		</	

Indicateur du CNR en vigueur au temps de l'accident montrant l'horaire pour le train No 15, l'« International Limited ». Collection de Michael Leduc

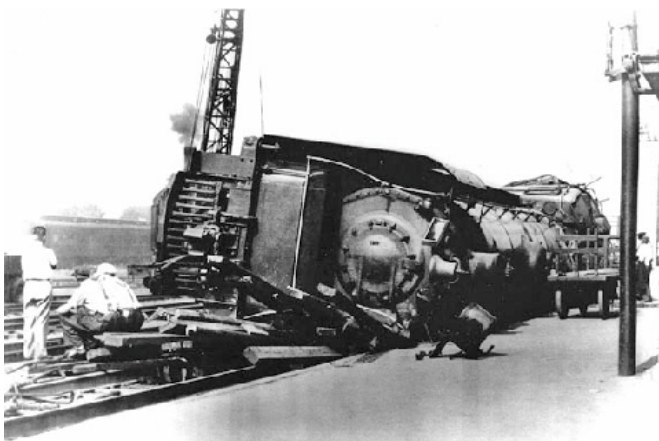
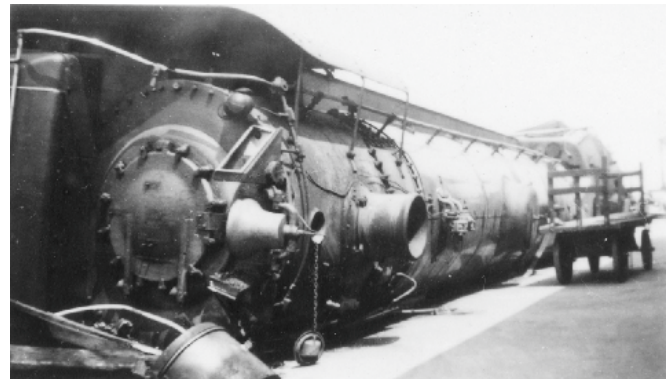
Alors que le train en provenance d'Ottawa approchait de Kingston à 100-120 km/h, en préparation pour l'arrêt de 18 h 30, le mécanicien Embury a essayé de relâcher la commande de la vapeur, mais elle n'a pas bougé, peu importe les efforts qu'il a déployés. Immédiatement, il a freiné en mode d'urgence et a commencé à faire retentir des coups de sifflet d'avertissement. Toutefois, la puissante locomotive a continué à une vitesse diminuant graduellement à 65-80 km/h alors qu'elle approchait la partie aiguë de la courbe à l'extrémité est de la gare. Le centre de gravité relativement élevé de la locomotive l'a fait basculer et elle, et son tender, ont glissé sur le côté pour s'arrêter sur le quai presque au point central de la gare. Les passagers en attente se sont dispersés alors qu'un immense nuage de vapeur vive s'échappait des tuyaux brisés et des soupapes de sécurité et que des tonnes de charbon du tender se répandaient partout.

Clarence Best, a waiter in the diner of the unfortunate train, said, "I think that they were mechanical troubles before reaching the station. I heard the conductor signalling the engineer with the signal cord."

Meanwhile, the trailing 12 cars stayed upright, but the first eight derailed as they met broken rails, and the first car came to a stop just beside the tipped locomotive. The emergency stop, ending up riding on the ties and ballast, knocked many passengers about, especially those that were ready to disembark at Kingston. In the dining car, where dinner service was underway, there was chaos as all the crockery flew off the tables, and in the kitchen Pantryman Albert Martin was injured as he tumbled. Another of the injured was Baggageman Benjamin Shiers. A few people on the platform were treated for minor injuries suffered in the scramble for safety.

Clarence Best, un serveur dans la voiture-restaurant de l'infortuné train, déclara : « Je crois qu'il y a eu des ennuis mécaniques avant que nous n'atteignions la gare. J'ai entendu le chef de train communiquer avec le mécanicien à l'aide de la corde de signalisation. »

Pendant ce temps, les douze voitures suivantes sont restées droites, mais les huit premières ont déraillé sur les rails rompus et la première s'est arrêtée juste à côté de la locomotive basculée. Cet arrêt d'urgence, se terminant sur les traverses et le ballast a fait tomber de nombreux passagers, surtout ceux qui étaient prêts à descendre à Kingston. Dans la voiture-restaurant, où le service du dîner était en cours, le chaos a régné lorsque toute la vaisselle s'est envolée des tables et dans la cuisine. Le garde-manger Albert Martin s'est blessé en tombant ainsi que le bagagiste Benjamin Shiers. Quelques personnes sur le quai ont été soignées pour des blessures légères subies dans la ruée vers la sécurité.



Five photos of the aftermath of the 5702 roll-over at Kingston, Ontario on August 10, 1947. Queens University Archives

Cinq photos des suites du renversement sur le côté de la 5702 à Kingston, Ontario, le 10 août 1947. Archives de l'université Queens

The engine crew stayed aboard the 5702 but, sad to say, perished in the cab from scalding by steam. Engineer B B Embury of Lindsey Ontario and Fireman C E White of Belleville are revered as heroes for staying with the train to do whatever they could to bring it under control and warn people on the platform.

Fortunately there was a by-pass track through a small freight yard, so that service on the line, though slowed down, continued during wreck clearance. Relief trains brought passengers to Toronto hours later.

So What Went Wrong?

Immediately afterwards there was much newspaper speculation with the early diagnosis being that the engineer collapsed; but that begs the question, why didn't the fireman immediately assume control, as he had been trained to do in such an emergency? And then it was discovered in the autopsies that there was no evidence of any medical failure. The other theory was that somehow the throttle linkage jammed in the open position, but how that happened was not immediately explained. The story has come down (without any hard documentation) that while the 5702 was undergoing complete overhaul at the shops, a workman's tool was found lodged in the throttle mechanism inside the boiler. This seemed to be traceable to the time of construction 17 years before. Somebody lost a tool that clattered down inside and it took the intervening years to work its way into the throttle linkage. That seems the most likely explanation, but it would be nice if someone could produce some official report to confirm it.

L'équipe de la locomotive 5702 est restée à bord, mais malheureusement, a péri dans la cabine, ébouillantée par la vapeur. Le mécanicien B. B. Embury, de Lindsey, Ontario, et le chauffeur C. E. White, de Belleville, sont vénéérés en tant que héros, car ils sont restés avec le train pour tout faire pour le maîtriser et avertir les personnes sur le quai.

Heureusement, il y avait une voie d'évitement à travers une petite cour de marchandises, alors le service sur la ligne, quoique au ralenti, a continué pendant l'enlèvement des débris. Des trains de secours ont emmené les passagers à Toronto quelques heures plus tard.

Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné?

Tout de suite après, il y a eu beaucoup de spéculation médiatique avec le diagnostic précoce que le mécanicien s'était effondré. Cela pose la question: pourquoi le chauffeur n'a-t-il pas immédiatement pris le contrôle suivant sa formation sur comment agir dans une telle situation d'urgence? Et ensuite, on a découvert lors des autopsies qu'il n'y avait aucune évidence de problème médical. L'autre théorie était que la tringlerie du régulateur de vapeur s'était bloquée en position ouverte, mais comment cela s'est produit n'a pas été immédiatement expliqué. L'histoire maintenant (sans aucune documentation concrète) veut que pendant que la 5702 était en cours de révision complète dans les ateliers, un outil d'ouvrier ait été retrouvé coincé dans le mécanisme du régulateur de vapeur à l'intérieur de la chaudière. Il semble que l'on puisse en remonter la trace jusqu'au moment de la construction, 17 ans auparavant. Quelqu'un aurait perdu un outil qui serait tombé à l'intérieur de la chaudière et cela aurait pris les années dans l'intervalle à l'outil pour se frayer un chemin jusqu'à la tringlerie du régulateur. C'est l'explication la plus probable, mais ce serait bien si quelqu'un était capable de produire un rapport officiel pour confirmer le tout.



An Exporail Star

CNR K-5-a Hudson 5702 is prominently displayed in the Angus Building at Exporail in Delson-St. Constant, Quebec. It still shows scars from its time lying on its side. If you know where to look, there is a clear weld line on the framing member on the outside of the left rear truck. This solid steel beam was fractured in the fall. Also, one of the domes atop the boiler retains a dent. If the light is right, you can still see a faint trace of a welded patch on the top left rear of the tender tank.

Built at Montreal Locomotive Works in 1930, 5702 was one of a class of five speedsters. Its driving wheels were the tallest in the CNR steam fleet, at 80 inches (2.06 metres, about the height of LeBron James of NBA basketball fame). The five locomotives in the series were deliberately designed to race and beat the CPR Hudsons along their parallel routes in the west end of the Island of Montreal. Which they did. The private instruction to the engineer of the International Limited by President Henry Thornton was "I don't want you to break any rules, but be sure to beat the CPR!". What's an engineer supposed to do with that?

They handled this train between Montreal and Toronto until the popularity of the trains (in the late 1930's) and wartime (1940-45) traffic made the trains too long and heavy. After a number of speedy assignments on shorter trains, they were transferred to attend to fast trains between Toronto and Windsor, ON.

Une vedette à Exporail

La Hudson 5702 classe K-5-a du CNR est bien en évidence dans l'édifice Angus à Exporail, à Delson – St-Constant, Québec. Les marques sont encore visibles depuis qu'elle s'est couchée sur le côté. Si vous savez où regarder, il y a une ligne de soudure claire sur un élément du cadre extérieur de l'essieu arrière, du côté gauche. Cette poutre d'acier solide a été fracturée dans la chute. Aussi, l'un des dômes au-dessus de la chaudière conserve un bosselage. Si la lumière est favorable, on peut encore voir la faible trace d'une pièce soudée en haut à gauche à l'arrière du réservoir du tender.

Construite aux Montreal Locomotive Works en 1930, la 5702 était l'une d'une classe de cinq « coursiers ». Ses roues motrices étaient les plus grandes dans la flotte du CNR à 80 pouces (2,03 mètres, autour de la grandeur de LeBron James, joueur très réputé de la NBA). Les cinq locomotives de la série ont été délibérément conçues pour faire la course aux, et battre, les « Hudsons » du CPR le long des voies parallèles à l'extrémité ouest de l'île de Montréal. Et c'est ce qu'elles ont fait. L'instruction privée du président Henry Thornton au mécanicien de l'« International Limited » était : « Je ne veux pas que vous enfreigniez les règles, mais ne manquez pas de battre le CPR! » Qu'est-ce qu'un mécanicien est censé de faire avec ça?

Ces locomotives ont pris en charge ce train entre Montréal et Toronto jusqu'à ce que la popularité des trains (à la fin des années 1930) et la guerre (1940-45) rendent les trains trop longs et trop lourds pour elles. Suivant quelques affectations de rapidité sur des trains plus courts, elles ont été transférées pour tracter des trains rapides entre Toronto et Windsor (ON).



CRHA Excursion

For the CRHA Fall Foliage excursion in 1958, a special request was made to CNR to bring locomotive 5702 to Montreal for the occasion. The railway complied and the train took a load of enthusiasts and “daisy-pickers” to Garneau, Quebec on the North Shore east of Montreal, and back. There were several run-pasts at scenic locations and plenty of photo opportunities while the train was being turned and serviced at Garneau.

You can't keep a good loco down

In spite of its 1947 hospitalization, 5702 had a 29 year career. Who can tell how many passengers it propelled between towns and cities in Quebec and Ontario? And how many engineers and firemen handled its controls as safely as their own skills and training permitted? And, in my opinion, the K-5-a's were the best-looking class of locomotives on the railway.

The 5702 locomotive is faring better than the Kingston Outer Station itself. The Outer Station was replaced by a modern building in the city's west end in 1974. From 1987 to 1992, a restaurant brought the Outer Station back to life. Kingston's Outer Station was Awarded recognition on June 6, 1994 under the Ontario Heritage Act. Kingston's historical railway station was damaged by a fire two years later. The CNR was no longer using the building and chose not to continue maintenance of it and the city also unwilling to take on the challenge, the Outer Station has tumbled into ruins. Its distinctive mansard roof has disintegrated and the once-beautiful stonework walls decay further with each passing season. The architectural history is crumbling into rubble before our eyes. Meanwhile the 5702 is a prized exhibit at Exporail in Delson-Saint Constant, Quebec.

Credits for facts:

From Colin Churcher's Rail Pages Archive:
Coverage by the Ottawa Citizen, August 11, 1947.
Story by the Ottawa Journal, August 11, 1947.

From the Quebec National Library:
Story by the Ottawa Le Droit, August 11, 1947
Story by the Montreal weekly La Patrie, August 11, 1947

Kingston's first train station remains in critical condition. If the present level of neglect continues, this historically significant site will be lost. Despite the recognition of the station's importance by all levels of government, concerned citizens, and community groups, a satisfactory arrangement that would lead to the intelligent, adaptive reuse of this site has not been found. The survival of the station and its premises has reached the point where some form of action is critical. (National Trust for Canada)



Frontenac Heritage Foundation

Excursion de l'ACHF

Pour l'excursion Feuillage d'automne de l'ACHF en 1958, une demande spéciale a été faite au CNR pour amener la locomotive 5702 à Montréal pour la circonstance. Le chemin de fer accepta et le train fit un aller et retour avec une foule d'enthousiastes et de « cueilleurs de marguerites » jusqu'à Garneau, Québec, sur la rive nord à l'est de Montréal. Il y a eu plusieurs passages pour photographes à des lieux pittoresques et une multitude de possibilités de photos pendant que le train était tourné et entretenu à Garneau.

Une bonne locomotive, ça ne s'arrête pas comme ça!

Malgré son accident et réparation en 1947, la 5702 a eu une carrière de 29 ans. Qui peut dire combien de passagers elle a transportés entre les villes et cités du Québec et de l'Ontario? Et combien de mécaniciens et de chauffeurs ont manipulé ses contrôles de manière aussi sûre que leurs compétences et leur formation le leur permettaient? À mon avis, les K-5-a étaient la classe de locomotives ayant la plus belle apparence du chemin de fer.

La locomotive 5702 se porte mieux que la « gare éloignée » à Kingston. Cette dernière a été remplacée par un édifice moderne dans le quartier ouest de la ville en 1974. De 1987 à 1992, un restaurant lui a redonné vie. Une reconnaissance a été accordée à la gare le 6 juin 1994 en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Cette gare historique a été endommagée par un incendie deux ans plus tard. Le CNR ne l'utilisait plus et avait décidé de ne plus l'entretenir et la ville n'était pas non plus disposée à relever le défi. Elle est tombée en ruines. Son toit mansardé distinctif s'est désintégré et les murs de pierre autrefois magnifiques se dégradent davantage à chaque saison qui passe. Le patrimoine architectural s'écroule en ruines sous nos yeux. Entre-temps, la 5702 est une pièce d'exposition très prisée à Exporail à Delson / Saint-Constant, Québec.

Crédits pour les faits:

Du site Internet Colin Churcher's Railway Pages:
Couverture de l'accident dans l'édition du 11 août 1947 du journal *Ottawa Citizen*
Article dans l'édition du 11 août 1947 de l'*Ottawa Journal*
De la Bibliothèque nationale du Québec:
Article dans l'édition du 11 août 1947 du journal *Le Droit d'Ottawa*
Article dans l'hebdomadaire *La Patrie* de Montréal publié le 11 août 1947

La première gare de Kingston demeure en état critique. Si le présent niveau de négligence persiste, ce site d'importance historique va être perdu. Malgré la reconnaissance de l'importance de la gare par tous les niveaux de gouvernement, les citoyens concernés et les associations communautaires, une entente satisfaisante qui aboutirait à un usage génial et approprié du site n'a pas été trouvée. La survivance de la gare et de ses annexes a atteint le degré auquel une action, quelle qu'elle soit, doit être faite. Fiducie nationale du Canada

Remembering and Celebrating Gordon Lightfoot *En souvenir et célébration de Gordon Lightfoot*

November 17, 1938 - May 1, 2023 / 17 novembre 1938 – 1er mai 2023

by / par Stan J. Smail

French Version / Version française : Gilles Lazure

On August 31, 2022, legendary Canadian troubadour Gordon Lightfoot played his last concert in Montreal's Place Des Arts concert hall. After the show, I was part of a small CRHA delegation organised by Director Linda Schwey who were invited backstage to meet with Gordon and to present him with the first ever CRHA National Treasure Award. This award celebrated Mr. Lightfoot's contribution to the Canadian psyche with his music that features railroad themes not the least of which is the fabled, iconic Canadian Railroad Trilogy. It was a pleasure to meet with Gordon (I had met him before) and to applaud him for over a half century of song-writing of which I have always been an eager student.



National Treasure Award presented to Gordon Lightfoot on August 31, 2022. The certificate is dated 2019 because the ceremony was delayed because of the Covid pandemic.

Le Prix du trésor national présenté à Gordon Lightfoot le 31 août 2022. Le certificat est daté de 2019 parce que la cérémonie a été retardée par la pandémie de la Covid.

Le 31 août 2022, le légendaire troubadour canadien Gordon Lightfoot a donné son dernier concert dans la grande salle de la Place des Arts, à Montréal. Le spectacle terminé, j'ai fait partie d'une petite délégation de l'ACHF, organisée par la directrice Linda Schwey, qui fut invitée dans les coulisses pour rencontrer Gordon et lui présenter le tout premier Prix du trésor national de l'ACHF. Ce prix célébrait la contribution de M. Lightfoot à la conscience profonde des Canadiens par ses compositions musicales ayant pour thème le monde ferroviaire, à commencer par la *Canadian Railroad Trilogy*, son groupe de trois œuvres réputées et iconiques. Ce fut un plaisir de rencontrer Gordon (je l'avais déjà fait) et de le louer pour son plus d'un demi-siècle de composition de chansons dont j'ai toujours été un étudiant attentif.

Gordon (je l'avais déjà fait) et de le louer pour son plus d'un demi-siècle de composition de chansons dont j'ai toujours été un étudiant attentif.



CRHA delegation after presenting Gordon Lightfoot with his National Treasure award, Linda Schwey is next to Gordon in the white blouse.

La délégation de l'ACHF après la présentation à Gordon Lightfoot de son Prix du trésor national; Linda Schwey, en blouse blanche, est à côté de Gordon.

On May 1, 2023, Gordon Lightfoot passed away at the age of 84. His passing stunned me as did the passing of his old friend and mentor Ian Tyson on December 29, 2022. Ian and then wife and singing partner Sylvia Tyson, were the first people to record a Lightfoot song, that being the famous *Early Morning Rain*. Both Ian Tyson and Gordon Lightfoot were great influences on me, especially with song-writing.

Gordon and Ian have passed on, but their musical legacy will live on for the ages to come. Lightfoot's Canadian Railroad Trilogy remains one of my favorite Canadian institutions not unlike what CRHA Past President C Stephen Cheasley says: "Other countries built railways, railways built Canada". Gordon Lightfoot's music is the soundtrack to my life both on and off the big steel rail.

Rest in Peace Gordon, as I pen this last letter to you.

Dear Gord,

There's a train down at the station and it's come to carry me away. Two engines on, twenty-one coaches long. All through my life as a railroader, a rambler, a rounder and sometimes a failed lover, your music has coloured my psyche. Just like the tunes of our old mutual influence Woody Guthrie.

I have heard the call of the morning train in countless hamlets across the land and like you, wondered about the wherefore and the why. I have known the roll of sixteen Pullmans speeding down the line over tens of thousands of miles of steel rail riding often in the company of the late Dick Harris as we chased the muse of the steel rail dreaming. Ever a distant whistle.

I've pondered the boys in the back of a troop train coach riding off to glory in the spring of their years. At least Jack Ireland, Harris Beaton and Stanton Sutherland Smaill came back. Lest we forget.

I have been to Hornepayne and yes, Gord, sometimes the trains do run on time. I enjoyed a pickin' fest with my old buddy Larry Schaefer, a CNR brakeman in that town, pickin' 'til dawn and singing all those highway and railroad songs.

I have looked over yonder across the plain in the years when steam engines were leaving the railroad scene in Canada and thanks to the preservation efforts all around the world, have seen six, eight and ten-coupled drive wheels pounding along the ground just like the song says. I even made some of them roll myself!

Like the recalcitrant kids who fancied themselves as brave mountaineers, I too, climbed through the trestle that the wind went singing through. It's still there on the outskirts of the old home town south of Huntingdon, Quebec on the abandoned New York Central right of way. Yes, and in those years Gord, I, too played princesses and kings in the hayloft!

Thank you Gord for your music, your inspiration, for helping to make Canada truly a land of national treasures. I will close now as I am restless and sense the approach of an old engine rolling down a road that's built to last. Gonna get on board and be homeward bound. My ticket has been gambled away and a distant whistle calls, arousing in me the steel rail blues.

Yours in railroading,
Stan J. Smaill
Montreal, Quebec
October 18, 2023.

Gordon Lightfoot est décédé à l'âge de 84 ans, le 1er mai dernier. Son décès m'a stupéfié tout comme l'avait fait celui de son vieil ami et mentor, Ian Tyson, le 29 décembre 2022. Ian et Sylvia, qui était alors son épouse et partenaire de chant, furent les premières personnes à enregistrer une chanson de Lightfoot, la bien connue *Early Morning Rain*. Ian Tyson et Gordon Lightfoot m'ont tous deux grandement influencé, particulièrement dans la composition de chansons.

Gordon et Ian sont disparus, mais leur héritage musical va leur survivre pour bien des années à venir. La *Canadian Railroad Trilogy* de Lightfoot demeure l'un de mes jalons canadiens favoris comme d'ailleurs ce que C. Stephen Cheasley, un ancien président de l'Association, disait : « Les autres pays ont construit des chemins de fer, les chemins de fer ont construit le Canada ». Les compositions de Gordon Lightfoot sont la trame musicale de ma vie autant à l'intérieur du monde ferroviaire qu'en son extérieur.

Repose en paix Gordon alors que je compose cette dernière lettre à ton intention : « Le 18 octobre 2023,

Cher Gord,

Il y a un train à la gare et il est venu pour m'emporter. Deux locomotives à sa tête, vingt et une voitures de long. Ta musique a fait partie de mon état d'esprit tout au long de ma vie de cheminot, de promeneur, de fêtard et parfois d'amant défait, tout comme l'ont fait les mélodies de Woody Guthrie qui nous a tous deux longtemps influencés.

J'ai entendu le sifflement du train matinal dans d'innombrables hameaux à travers le pays et, comme toi, j'ai songé au comment et au pourquoi. J'ai ressenti le roulement de seize Pullmans à pleine vitesse sur des dizaines de milliers de kilomètres de rails d'acier, souvent en compagnie du regretté Dick Harris alors que nous pourchassions en rêvant la muse des voies ferrées. Toujours ce sifflet au loin!

J'ai songé aux jeunes hommes à l'arrière des convois de troupes les emmenant vers la gloire au printemps de leur vie. Au moins, le souvenir de Jack Ireland, de Harris Beaton et de Stanton Sutherland Smaill m'est revenu. N'oublions pas!

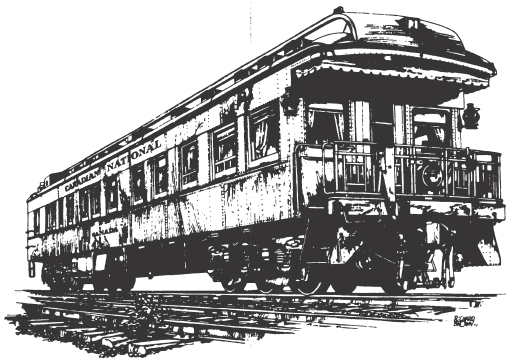
Je suis allé à Hornepayne et oui, Gord, les trains y sont parfois à l'heure. J'ai eu du plaisir lors d'une cueillette de festival en compagnie de mon vieux copain Larry Schaefer, un serre-frein du CNR originaire de cet endroit, œuvrant jusqu'au crépuscule tout en chantant toutes ces ballades de routes et de chemins de fer.

J'ai regardé, étonné, à travers les plaines alors que les locomotives à vapeur quittaient la scène ferroviaire canadienne; j'ai vu, grâce aux efforts de conservation à travers le monde entier, des machines à six, huit et dix roues motrices marteler le sol comme le dit la chanson. J'en ai même opéré quelques-unes.

Comme les enfants difficiles qui se prennent pour des alpinistes aguerris, moi aussi, j'ai grimpé un pont sur chevalets alors que le vent chantait en son travers. Il est encore là, aux abords de ma vieille ville d'origine au sud de Huntingdon, Québec, le long de l'assise de la voie abandonnée du New York Central. Bien sûr et au cours de ces années, Gord, j'ai aussi joué les rois et les princesses dans un grenier à foin!

Merci, Gord, pour ta musique, ton inspiration, ton aide à faire du Canada un authentique pays de trésors nationaux. Je vais terminer maintenant parce que je suis agité et sens l'approche d'une vieille locomotive roulant sur une voie qui est là pour durer. Je dois monter à son bord et être vers mon chez-moi. J'ai parié mon billet et au loin, un sifflet retentit, réveillant en moi les plaintes des rails d'acier.

Avec toi dans les chemins de fer,
Stan J. Smaill
Montréal, Québec »



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

September – October, 2023

VIA Historical Association to assemble a collection of historic VIA Rail vehicles

The VIA Historical Association (VHA) was established in 2019. It is incorporated under the Canada Not-for-profit Corporations Act, and is a registered charity under the Income Tax Act. Jason Shron (of Rapido Trains) was one of the group's founders, and currently serves as its president. Kevin Holland joined the board in 2021, along with Joe Cianci, a retired VIA executive, others have since joined their Board of Directors. The current directors and officers bring experience in rail industry management and operations, transport advocacy, museum and preservation work, print and digital publishing, social media, historical research, finance and business administration to the table.

The VIA Historical Association's unique mission includes preserving and restoring examples of VIA Rail Canada rolling stock and locomotives for public exhibition and operation; educating the public about VIA's vital role in Canada's transportation network; and documenting VIA's history through archival materials, exhibits and publications. It is hoped that a touring heritage train can be assembled in time to celebrate VIA's upcoming 50th anniversary in 2028. VHA's equipment collection is currently located at VIA's Toronto Maintenance Centre, and restoration work is ongoing.

Their latest project is to acquire its first locomotive, former VIA Rail Canada FP9A 6539. VHA is acquiring the locomotive from the Ontario Southland Railway (OSR), a company with a strong commitment to preserving Canada's historic railway equipment. OSR has generously offered to donate back almost half the purchase price to VHA. Now numbered OSR 1400, this locomotive served VIA as both FP9A 6539 and FP9ARM

6303. The locomotive is fully operational. Current plans are to cosmetically restore the unit to its late-1970s / early 1980s appearance as VIA 6539.



VIA Rail Canada 6539 at Toronto, Ontario in September 1979. Wayne Schenk, Glenn Courtney collection

Le diesel 6539 de VIA Rail Canada à Toronto, Ontario, en septembre 1979. Wayne Schenk, collection de Glenn Courtney

The locomotive was built by General Motors Diesel in London, Ontario, in 1958 as Canadian National FP9A 6539. It became VIA Rail Canada 6539 in 1978, it was one of 15 remanufactured in the early 1980s, becoming VIA FP9ARM 6303 in 1983. Among the major aspects of this program was application of 645-series power assemblies, upgrading the original 567-series engine and increasing horsepower, along with associated electrical upgrades.

VIA's first five FP9ARMs (6300-6304) retained their original side-panel configuration, with horizontal and vertical batten strips, after remanufacturing. This means that VHA can backdate OSR 1400 very close to its external appearance as VIA 6539, while retaining the mechanical benefits of its upgraded engine and electrical system.

The VIA Heritage Association has launched a major fundraising campaign to finance the acquisition and restoration of OSR 1400 (ex VIA 6539). An anonymous benefactor will match all donations up to CAD \$125,000. The not-for-profit VHA is a registered Canadian charity, and all donations from Canadian taxpayers are tax receiptable.

Visit <https://viahistory.ca/donate> for more information on VHA and this fundraising campaign. Donations can also be made using electronic funds transfer (EFT). Please contact VHA for EFT information. (Kevin Holland and VHA press release)

Kimberley Harpe

Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre has a new CN baggage car with displays

The Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre in Capreol, Ontario has a new display.



It is Canadian National Railways Baggage – Warehouse Car #60049 originally built in October 1953 by National Steel Car (BE-73-G). Its first identity was CNR Baggage 9192. In 1974, it was re-numbered #8110. It was later re-numbered again as CNR Service #60049 and used as an auxiliary train cable car.

The car features a number of historical displays and artifacts representative of the railway as well as life in northern Ontario, including a vintage snowmobile graciously donated by Richard Dzuirban. (NORMHC Newsletter)

Edmonton Radial Railway's Fort Edmonton carbarn expansion project



ERRS Website

Peter Murphy

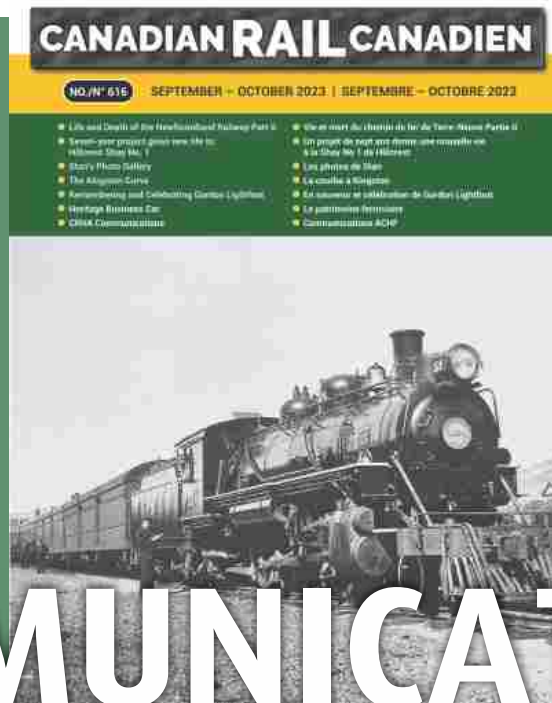


The Edmonton Radial Railway Society (ERRS) has received a Municipal Improvement Agreement with the City of Edmonton to move forward with the detailed design phase of a project to expand its streetcar carbarn. The project will add space for seventeen streetcars, a modern welding shop, archives, archival and artifact storage, and office space. We hope to have the plans shovel-ready in about two years.



Peter Murphy

Meanwhile restoration work continues on Saskatoon Municipal Railway single truck sweeper / overhead line car 200 built by the Ottawa Car Company in 1907. This is the oldest vehicle in the ERRS fleet. It was withdrawn from service in 1951 and donated to the Western Development Museum, ERRS acquired the car in 1986. Restoration work has been on-going for many years and the end is in sight! (Chris Ashdown)



COMMUNICATIONS

President's Report

Rapport du Président

This great magazine that you are reading—a labour of love for Canadian railway history—has been published in various formats since 1936 (except during the WW 2 years). The editorial content has been produced entirely by CRHA volunteers, with only the technical matters—layout, printing, distribution—being done professionally. This has been a strength in that it keeps expertise closely focused, and minimizes costs, which is a major reason that CRHA annual membership dues have not been increased for more than a decade despite the constantly rising costs of production and mailing. CRHA members all benefit from this valuable volunteer contribution.

Our strength is becoming a weakness though, as our volunteers age and retire. In particular, Peter Murphy, who took over as 'interim co-editor' (with Douglas N W Smith) with issue 520 in September 2007 after the death of Fred Angus, has signalled his intention to relinquish the chair at the end of 2024. At that point he will have led the publication of over one hundred issues of Canadian Rail, a truly remarkable accomplishment.

The CRHA Board of Directors has every intention of continuing with this important publication, but it may be necessary to make some changes to the way we operate it. To that end, the Board has appointed Fiona Murray, a CRHA director and retired CN vice-president, to lead a special



Robbie Robinson

Ce formidable magazine que vous êtes à lire – un travail fait par plaisir pour l'histoire ferroviaire canadienne – a été publié sous différents formats depuis 1936, exception faite des années de la Deuxième Guerre mondiale. Le contenu édité a été entièrement produit par des bénévoles de l'ACHF, à part seulement les aspects techniques tels que la mise en page, l'impression et la distribution qui ont été confiés à des professionnels. Ceci a été un atout dans le sens qu'il a permis de concentrer l'attention sur l'expertise historique tout en diminuant les coûts de production, ce qui a été la principale raison pour laquelle les frais annuels d'adhésion à l'ACHF non pas été augmentés pendant plus

d'une décennie malgré l'augmentation constante des coûts de production et de distribution. Tous les membres de l'Association bénéficient de cette précieuse contribution bénévole.

Cependant, cet atout est en train de devenir un handicap alors que nos bénévoles prennent de l'âge et partent à la retraite. En particulier, Peter Murphy, qui prit la tâche de coéditeur (avec Douglas N.W. Smith) à partir du numéro 520 (sept.-oct. 2007) suite au décès de Fred Angus, a signalé son intention de quitter ce poste à la fin de 2024. Il aura alors dirigé la publication de plus de cent numéros de Rail canadien, une réalisation des plus remarquables.

Le Conseil d'administration de l'ACHF a pleinement l'intention de voir continuer la production de cette importante publication, mais il pourrait être nécessaire d'effectuer quelques

committee to review the situation and recommend the best way forward. Over the next few months, she and a team of committee members will look into what we've done in the past, what other similar publications do now, and who might lead Canadian Rail beginning in 2025.

Fiona and her committee will be interested in hearing your views, and also if you would be willing to volunteer to help continue this magazine, so please email her with your thoughts and recommendations at info@exporail.org, or send your ideas by regular mail to the CRHA mailing address given on the masthead page.

And don't forget that this magazine belongs in part to you as a member, so put up your hand to volunteer your talents to continue the excellent tradition of Canadian Rail.

changements à la manière avec laquelle nous agissons. Dans ce but, le Conseil a confié à Fiona Murray, directrice de l'Association et vice-présidente retraitée du CN, la tâche de diriger un comité spécial pour examiner la situation et proposer la meilleure manière d'aller de l'avant. Au cours des prochains mois, elle, ainsi que les membres du comité, vont étudier ce qui a été fait par le passé, ce que font présentement d'autres publications similaires et qui va diriger Rail canadien à partir de 2025.

Fiona et son comité vont être intéressés de connaître vos opinions sur le sujet et aussi si vous seriez intéressé(e) à être bénévole pour aider à ce que ce magazine perdure; alors, s'il-vous-plaît, envoyez-leur vos opinions et recommandations par courriel à info@exporail.org, ou faites-le par le courrier en utilisant l'adresse postale de l'Association donnée à la page 252 du présent numéro.

Et n'oubliez pas que ce magazine vous appartient en partie en tant que membre; levez donc la main pour proposer vos talents afin de perpétuer la magnifique existence de Rail canadien.

CRHA – Exporail Awards Committee Report 2022

Rapport du comité des Prix de l'ACHF – Exporail 2022

Every year is busy, but this year has been exceptionally so as we have hosted an HRA (Heritage Rail Alliance) conference - which took place here from September 20 to 23. As a result, the announcement and notification of the winners has been somewhat delayed this year.

One of the award categories is Lifetime Achievement.

In the past, nominations for this award were made but there was only one winner per year. If the person you nominated didn't win, they could be nominated again the following year.

The CRHA was founded in 1932 as a learned society and has produced a wealth of information and history on Canada's railroads over the years.

Over time - over the past 91 years - many people have dedicated themselves to this mission, founding a magazine, producing articles, books, founding railway museums, preserving history, renovating and preserving rolling stock, all contributing to our heritage. If we had stuck to our traditional rule, it might have meant that some people wouldn't have lived long enough to receive their Lifetime Achievement Award. Today, we find that this can mean more than one winner a year should be named.

The fact that we have more than one winner this year in no way detracts from the value of the award. As we said, it reflects the large number of people who have dedicated themselves to this mission.

Chaque année est chargée, mais cette année l'a exceptionnellement été car nous avons accueilli une conférence de l'HRA (Heritage Rail Alliance) - qui a eu lieu ici du 20 au 23 septembre. Par conséquent, l'annonce et la notification des lauréats ont été quelque peu retardées cette année.

L'une des catégories de prix est celui d'excellence pour l'ensemble d'une carrière.

Dans le passé, il n'y avait qu'un seul lauréat par an. Si la personne que vous aviez désignée ne gagnait pas, elle pouvait être à nouveau désignée l'année suivante.

L'ACHF a été fondée en 1932 en tant que société savante et a produit une mine d'informations et d'histoire sur les chemins de fer du Canada.

Au fil du temps - au cours des 91 dernières années - de nombreuses personnes se sont consacrées à cette mission et ont ainsi fondé un magazine, produit des articles, des livres, fondé des musées ferroviaires, préservé l'histoire, rénové et préservé le matériel roulant, tout cela contribuant à notre patrimoine. Si nous nous en étions tenus à notre règle traditionnelle, cela aurait pu signifier que certaines personnes n'auraient pas vécu assez longtemps pour recevoir leur prix pour l'ensemble de leur carrière. Aujourd'hui, nous constatons que cela peut représenter plus d'un lauréat par an.

Le fait que nous ayons plus d'un lauréat cette année n'enlève rien à la valeur du prix. Comme nous l'avons dit, il reflète le grand nombre de personnes qui se sont consacrées à cette mission.

The recipients for 2022 are as follows:**Lifetime Achievement Award / Prix d'excellence pour l'ensemble d'une carrière**

Stanton J. Smaill, Montreal, Quebec – A lifetime devoted to railway preservation / *Une vie entière consacrée à la préservation ferroviaire*

Robert Sandusky, Toronto, Ontario – Founder of the Ontario Electric Railway Historical Association, lifetime railway photographer extraordinaire / *Fondateur de la Ontario Electric Railway Historical Association et extraordinaire photographe ferroviaire de carrière*

Roger Burrows, Cultus Lake, British Columbia - railway historian and book author / *historien et auteur ferroviaires*

François Gaudette, Saint Constant, Quebec – CRHA Director, lifetime volunteer at Exporail specializing in streetcar restoration and maintenance / *Directeur à l'ACHF et bénévole à*

Les récipiendaires pour l'année 2022 sont comme suit:

l'Association tout au long de sa vie en tant que spécialiste de l'entretien et de la restauration de tramways

Outstanding article for Canadian Rail magazine / Article remarquable pour le magazine Rail Canadien:

Alice Macredie, - by / *par Jean-Paul Viaud*

Notable article for other publications / Article remarquable pour d'autres publications:

Sleuthing on the Trail of Stone, Part 2, - by / *par Tom W. Parkin*

Noteworthy book / Livre remarquable:

People Moving People – by / *par Kevin J. Holland*
Published by / *publié par Rapido Trains Inc.*

Preservation / Préservation:

AMT 827 Preservation Project - Exporail / *Projet de préservation de la voiture AMT 827 - Exporail*

Our sincere congratulations to all the winners, who will receive their certificates by registered mail.

Yours sincerely,

Linda Schwey,

President, CHRA - Exporail Awards Committee

Nous félicitons sincèrement tous les lauréats, qui recevront leur certificat par courrier recommandé.

Sincèrement vôtre,

Linda Schwey,

Présidente, ACHF - Comité des prix d'Exporail

John Molson passenger car report

Rapport sur la voiture de passagers pour la John Molson

Friends and members of the CRHA have been very generous in their financial support of the John-Molson steam locomotive passenger car project. Our financial objective of \$ 100,000 was exceeded and the project is well underway.

The John-Molson was built in 1970 and is a replica of an 1840s steam locomotive which operated on the Champlain and St. Lawrence Railroad, the first railroad in Canada. It has operated according to a published schedule at Exporail since being built. Its operation consisted of demonstration runs up and down the museum's track to the enjoyment of thousands. The objective of the project is to build an appropriate passenger car (with all the necessary safety features) to provide rides for the public behind the 'JM'. This car is being designed to be wheelchair accessible, the only accessible ride on site at this time. When completed, this will be the only passenger ride behind steam in Quebec!

Les amis et les membres de l'ACHF ont été très généreux dans leur soutien financier au projet de la voiture de passagers pour la locomotive à vapeur John Molson. Notre objectif financier de 100 000 \$ a été dépassé et le projet est en bonne voie de réalisation.

La John Molson a été construite en 1970 et est une réplique d'une locomotive à vapeur des années 1840 qui circulait sur le chemin de fer Champlain and St. Lawrence, le premier chemin de fer au Canada. Depuis sa construction, elle a fonctionné selon un horaire publié à Exporail. Elle a été utilisée pour des démonstrations sur les voies du musée pour le plus grand plaisir de milliers de personnes. L'objectif du projet est de construire une voiture de passagers appropriée (avec tous les dispositifs de sécurité nécessaires) pour offrir des promenades au public derrière la « JM ». La voiture a été conçue pour être accessible par les personnes en fauteuils-roulants, une première en ce qui concerne les promenades motorisées sur le site. Une fois terminé, ce projet constituera la seule promenade de passagers tractée à la vapeur au Québec!



Exporail



Roger Desmarais



The vehicle selected for conversion is a mid-1920s steel under frame wooden boxcar with European couplers and buffers at one end, it was originally modified to move the Dominion of Canada when required.

Last fall the trucks were removed, then the car was stripped and the frame sandblasted, corrosion of the main centreplate beams was discovered. The beam was repaired by cutting out sections and replacing them with side plates welded in place by a contractor. There was extensive corrosion to the upper outer frame sills which were either repaired or in some cases replaced. Cut outs were made to install two mid-car stairwells which were fabricated by ADJ Soudure to our specifications.

Le véhicule choisi pour la conversion est un wagon couvert en bois à châssis en acier datant du milieu des années 1920, équipé d'attaches et de tampons européens à une extrémité. Il a été modifié à l'origine pour manœuvrer la locomotive « Dominion of Canada » en cas de besoin.

À l'automne dernier, les bogies ont été enlevés, puis le wagon a été démantelé et le châssis nettoyé au jet de sable, ce qui a permis de découvrir de la corrosion sur les poutres principales de la plaque centrale. Les poutres ont été réparées en découpant des sections et en les remplaçant par des plaques latérales soudées en place par un entrepreneur. Les longerons extérieurs supérieurs du châssis présentaient une corrosion importante et ont été réparés ou, dans certains cas, remplacés. Des découpes ont été effectuées pour installer, au milieu de véhicule, deux cages d'escalier fabriquées par ADJ Soudure selon nos spécifications.

BACK COVER TOP: The New York Central passenger era is over, indeed the end is near for the NYC Ottawa Branch. However, the Cornwall Street Railway is still in business switching the immense Howard Smith paper mill adjacent to the NYC in Cornwall, Ontario. Cornwall Street railway (CSR) motor No. 9 (2nd) with trolley poles down awaits a call to duty on August 5, 1957 CSR No. 9 came from the Windsor Essex and Lake Shore Electric Railway in 1942 and was retired and scrapped after 1971 at St. Lawrence Iron and Metal in Montreal. Ian MacDonald.

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: L'époque des trains pour voyageurs du NYC est révolue, de fait la fin est proche pour l'embranchement Ottawa de la compagnie. Cependant, le Cornwall Street Railway est encore en activité, manœuvrant des wagons à l'immense usine de pâtes et papier Howard Smith située près de la voie du NYC à Cornwall. Le 5 août 1957, la locomotive électrique 9 du CSR, ses perches baissées, attend d'être appelée au travail. Cette locomotive est parvenue au CSR, en 1942, du Windsor Essex and Lake Shore Electric Railway et, en 1971, elle a été retirée du service et envoyée pour être démantelée à la St. Lawrence Iron and Metal, à Montréal. Ian MacDonald

BACK COVER BOTTOM: This Google Earth aerial photo shows what can nowadays be seen of the area where the fatal Kingston Outer Station accident occurred in 1947. Portions of the former GTR/CNR roadbed are now part of the K&P Rail Trail named after the Kingston & Pembroke Railway which passed into CPR's ownership in 1913 and of whose track used to parallel the GTR/CNR one into Kingston's downtown. The former K&P/CPR station located therein is now a tourist information centre for the Rail Trail and its starting point. The present CN/VIA Rail station is unfortunately out of the printed portion of the photo; the present VIA station is located about 3 miles to the left of the old Kingston Outer Station. Google Earth

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Cette photo aérienne de Google Earth montre ce que l'on peut voir de nos jours de la région où l'accident fatal de la « gare éloignée » de Kingston s'est produit en 1947. Des portions de l'emprise de l'ancienne voie du GTR/CNR font maintenant partie du chemin de promenade « K&P Rail Trail » nommé d'après le chemin de fer Kingston & Pembroke qui passa sous le contrôle du Canadien Pacifique en 1913 et dont la voie était parallèle à celle du GTR/CNR jusqu'au centre-ville de Kingston. L'ancienne « Inner Station » du CNR qui y était située sert de nos jours de centre d'information touristique et de point de départ pour la « Rail Trail ». La gare actuelle du CN et de VIA Rail est malheureusement hors de la partie imprimée de la photo; si cette dernière pouvait être élargie, cette gare serait à la gauche et un peu plus au nord que les ruines de la « gare éloignée ». Google Earth



Present CN track / Voie actuelle du CN

Outline of the former
GTR/CNR track / Trace de
l'ancienne voie du GTR/CNR

Ruins of the Kingston's outer Station /
Ruines de la « gare éloignée » de Kingston