

CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 617

NOVEMBER – DECEMBER 2023 | NOVEMBRE – DÉCEMBRE 2023

- Life and Death of the Newfoundland Railway Part III
- The Last General Manager
- Dismantling a Railway
- Stan's Photo Gallery
- CRHA Communications

- Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve Partie III
- Le dernier Directeur général
- Le démantèlement d'un chemin de fer
- Les photos de Stan
- ACHF Communications



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

- | | |
|---|---|
| 311 Narrow Gauge on an Island Part III / <i>Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve Partie III</i> , by / par Ted Bartlett | 350 Dismantling a Railway / <i>Le démantèlement d'un chemin de fer</i> , by / par Kenneth G Pieroway |
| 346 The Last General Manager / <i>Le dernier Directeur général</i> , by / par Ted Bartlett | 354 Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan J Smaill |
| | 367 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 / CARTOGRAPHE : David Scott
ENGLISH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES ANGLAISES : Garth Stevenson, Frank Koustrup
FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loiselle, Lorence Toutant, Luc 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: Highball Gambo! The lower quadrant train order signal displays 'Clear', as trans - island freight 204 is eastbound for St. John's at Gambo in May 1975. Four 900 series NF GMD's provide the muscle to hustle 204 to the east. And yes, 'NF' stands for Newfoundland for the NF110 and NF210 C-C diesels purpose built for service on 'the Rock'. Stan J Smaill

PAGE COUVERTURE : Voie libre pour Gambo! Le sémaphore d'ordre de trains à quadrant inférieur est à la position « voie libre » alors que le train de marchandises No 204 est en direction est vers St. John's en mai 1975. Quatre diesels GMD NF de la série 900 fournissent la puissance nécessaire pour dépêcher le convoi à sa destination. Et oui, les lettres NF signifient « Newfoundland » pour les diesels à essieux C-C modèles NF110 et NF210 spécialement fabriqués pour servir sur « le Rocher ». Stan J. Smaill

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 3 – The CN Era 1949-1988 / *Partie 3, L'époque du CN de 1949 à 1988*

By / *Par* Ted Bartlett

French version / *Version française* : Jean-Maurice Boissard and / et Gilles Lazure

April 1, 1949: The residents of Britain's Oldest Colony awoke to a new reality. Overnight they had become Canadian citizens. The previous summer, a razor-thin majority had voted in favour of joining Confederation – under terms and conditions that had not yet been fully defined. At the time of the second referendum (the first had failed to produce a clear majority), the one benefit known with virtual certainty was that residents of the new province would enjoy Canada's universal social programs such as family allowance, old age pensions, and unemployment insurance. There were a lot of details yet to be worked out, but the known factors were enough to secure a narrow victory for the pro-confederate faction led by the dynamic Joseph R. Smallwood, who would become premier for the next 23 years.

Some readers may find it rather unorthodox, but the finer points of the Terms of Union would in fact not be negotiated until the second half of 1948 – after the die had already been cast. The eventual 50 clauses dealt with a wide variety of matters, covering complex financial issues, making allowance for certain unique aspects of Newfoundland custom and tradition that did not exist on the mainland, and determining how Canada would absorb and incorporate responsibilities that typically fell under federal jurisdiction. These included such institutions as the Newfoundland Railway and associated marine services, public broadcasting, the postal service, civil aviation, public wharves and harbours, and the fishery. The final document was signed on December 11, 1948, by all but one of the Newfoundland delegation. The lone dissenter was Chesley A. Crosbie, who had been de facto leader of the anti-Confederation forces. He proclaimed the financial arrangements to be inadequate – “financial suicide” in his words.

History doesn't record whether Ches Crosbie had any misgivings about the transportation aspects of the Terms of Union, but the family name was to figure prominently in the ultimate fate of the Newfoundland Railway. In 1948 Ches's younger son John was in his final year at a private school in Ontario. Forty years later the Honourable John Crosbie would be Newfoundland's representative at Prime Minister Brian Mulroney's cabinet table, and Canada's Minister of Transport. He would be a

1er avril 1949 : les habitants de la plus ancienne colonie britannique se réveillent avec une nouvelle réalité. Du jour au lendemain, ils sont devenus des citoyens canadiens. L'été précédent, une faible majorité s'est prononcée en faveur de l'entrée dans la Confédération, selon des modalités qui n'ont pas encore été entièrement définies. Au moment du second référendum (le premier n'avait pas permis de dégager une majorité claire), le seul avantage connu avec une quasi-certitude était que les résidents de la nouvelle province bénéficieraient des programmes sociaux universels du Canada, tels que les allocations familiales, les pensions de vieillesse et l'assurance chômage. Il y avait encore de nombreux détails à régler, mais ces facteurs connus furent suffisants pour assurer une étroite victoire à la faction proconfédération dirigée par le dynamique Joseph R. Smallwood, qui deviendra premier ministre pour les 23 années suivantes.

Certains lecteurs pourraient trouver cela non conforme, mais de fait les clauses détaillées des Conditions de l'union demeurèrent non négociées jusqu'à la deuxième moitié de 1948, alors que les dés avaient déjà été jetés. Les 50 clauses finales traitèrent d'une grande variété de sujets, couvrant des questions financières complexes, tenant compte de certains aspects uniques des coutumes et traditions de Terre-Neuve qui n'existaient pas sur le continent et déterminant comment le Canada absorberait et incorporerait les responsabilités qui relevaient généralement de la compétence fédérale. Il s'agissait notamment d'institutions telles que le Newfoundland Railway et les services maritimes associés, la radiodiffusion publique, le service postal, l'aviation civile, les quais et ports publics et la pêche. Le document final fut signé le 11 décembre 1948 par tous les membres de la délégation terre-neuvienne sauf un. Le seul dissident fut Chesley A. Crosbie, qui était de facto le chef des forces anti-Confédération. Il a qualifié les dispositions financières d'inadéquates – un « suicide financier », selon ses termes.

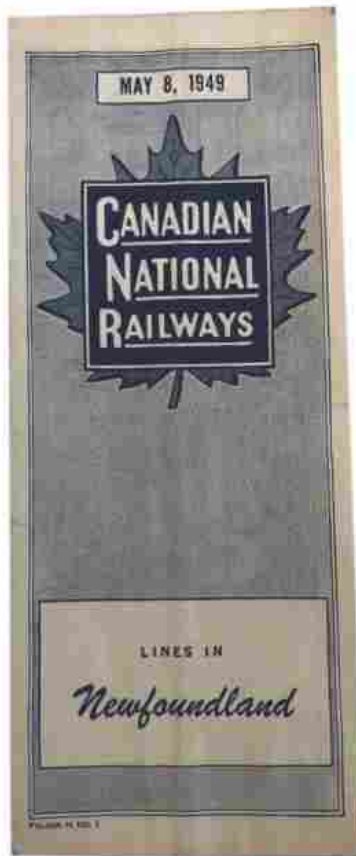
L'histoire ne dit pas si Chesley Crosbie avait des doutes quant aux aspects liés au transport dans les Conditions de l'union, mais le nom de la famille allait figurer en bonne place dans le sort ultime du chemin de fer de Terre-Neuve. En 1948, John, le fils cadet de Chesley, était en dernière année dans une école privée en Ontario.

pivotal figure in bringing the railway story to its ultimate conclusion.

Term 31 stated that “at the date of Union, or as soon thereafter as practicable, Canada will take over the following services and will as from the date of Union relieve the Province of Newfoundland of the public costs incurred in respect of each service taken over, namely, (a) the Newfoundland Railway, including steamship and other marine services...” That was it. There were no specified limits as to how long Canada would maintain financial responsibility for the railway, or even any indication as to how these services would be managed. However, it was Ottawa’s intent to entrust the assets to its Crown corporation, Canadian National Railways, and in practice this is exactly how it played out.

It is also of significance that Term 32 provided for the ferry service across the Cabot Strait, the connecting link between the island and mainland rail systems. It was much more definitive than Term 31, and read as follows: “(1) Canada will maintain in accordance with the traffic offering a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port aux Basques, which, on completion of a motor highway between Corner Brook and Port aux Basques, will include suitable provision for the carriage of motor vehicles. (2) For the purpose of railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada, and through-traffic moving between North Sydney and Port aux Basques will be treated as all-rail traffic. (3) All legislation of the Parliament of Canada providing for special rates on traffic moving within, into, or out of, the Maritime region will, as far as appropriate, be made applicable to the Island of Newfoundland.”

The vague nature of the railway reference in Term 31 may have been intended as an eventual escape clause for the federal government, but on the other hand, those latter-day Fathers of Confederation might have just have simply assumed that the trains would run in perpetuity, with Ottawa picking up the tab for any deficits incurred. However, Term 32 clearly implies that Canada was expected to absorb the additional costs of the ferry operation, and to treat the Cabot Strait as if it were a bridge



The new province’s first CNR timetable appeared six weeks after Confederation, and apart from the new corporate identity, was little changed from the last one issued by the Newfoundland Railway. Railway Coastal Museum

Le premier indicateur du CNR de la nouvelle province est apparu six semaines après la Confédération et, mise à part la nouvelle identité visuelle, il n’était guère changé par rapport au dernier indicateur publié par le Newfoundland Railway. Railway Coastal Museum

Quarante ans plus tard, l’honorable John Crosbie sera le représentant de Terre-Neuve au cabinet du premier ministre Brian Mulroney et le ministre des Transports du Canada. Il allait être un personnage déterminant pour amener l’histoire du chemin de fer à sa conclusion.

La clause 31 des Conditions de l’union stipulait qu’« à la date de l’union, ou dès que possible par la suite, le Canada prendra en charge les services suivants et, à compter de la date de l’union, soulagera la province de Terre-Neuve des coûts publics engagés à l’égard de chaque service repris, à savoir (a) le chemin de fer de Terre-Neuve, y compris les services de navigation à vapeur et autres services maritimes... ». C’était tout. Il n’y avait aucune limite précise quant à la durée pendant laquelle le Canada conserverait la responsabilité financière du chemin de fer, ni même aucune indication sur la manière dont ces services seraient gérés. Cependant, l’intention d’Ottawa était de confier les actifs à sa société d’État, les Chemins de fer nationaux du Canada (le CNR), et en pratique, c’est exactement ainsi que les choses se sont déroulées.

Il est également important que la clause 32 prévoyait le service de traversier dans le détroit de Cabot, le lien entre les systèmes ferroviaires de l’île et du continent. Elle était beaucoup mieux définie que la clause 31 et se lisait comme suit : « (1) Le Canada maintiendra, conformément au trafic, un service de transport de passagers et de marchandises par bateau à vapeur entre North Sydney et Port-aux-Basques, qui, à la suite de l’achèvement d’une route

entre Corner Brook et Port-aux-Basques, comprendra des installations appropriées pour le transport de véhicules automobiles. (2) Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l’île de Terre-Neuve sera incluse dans la région maritime du Canada et le trafic de transit entre North Sydney et Port-aux-Basques sera traité comme du trafic entièrement ferroviaire. (3) Toute législation du Parlement du Canada prévoyant des tarifs spéciaux sur le trafic intérieur, entrant ou sortant de la région maritime sera, dans la mesure du possible, rendue applicable à l’île de Terre-Neuve ».

– with the cost of moving people and goods across it to be no more than over the equivalent distance by land. This intent was of great significance for the cost of living in the new province. Yet it has been challenged on at least three occasions since Newfoundland and Labrador became part of Canada nearly 75 years ago.

We'll revisit the Terms of Union later, but first let's take a look at the multitude of changes that began in 1949. It was quite apparent from the outset that the management of Canadian National Railways took their new responsibilities seriously. However, the company officer chosen to lead the transition received his assignment on very short notice. The logical choice to be the CNR's first area manager in Newfoundland had been Herbert Russell, who was placed in charge of the Newfoundland Railway on the day it became government owned in 1923. Still a few years from normal retirement age, he had a wealth of experience to offer, and had earned the respect of employees over the years. But unfortunately, Mr. Russell died suddenly from a heart attack in February 1949, less than six weeks before the date of Confederation.

Not a lot is known about the man destined to be his replacement. Frank Simpson was presumably one of the CNR officers who visited the island in late 1948 and early 1949 to collect background and operational information to help inform the coming transition. But his new assignment was unquestionably as enormous as it was unexpected. The Newfoundland Railway was very different from its mainland counterpart in a lot more ways than track gauge. Its practices, procedures, and operating rules were unique. And because the island now fell under Canadian jurisdiction, the Uniform Code of Operating Rules would have to apply. Its implementation inevitably came with challenges, and it was not unusual for employees to be called on the carpet for rules violations that would have been normal practice only a few months earlier.

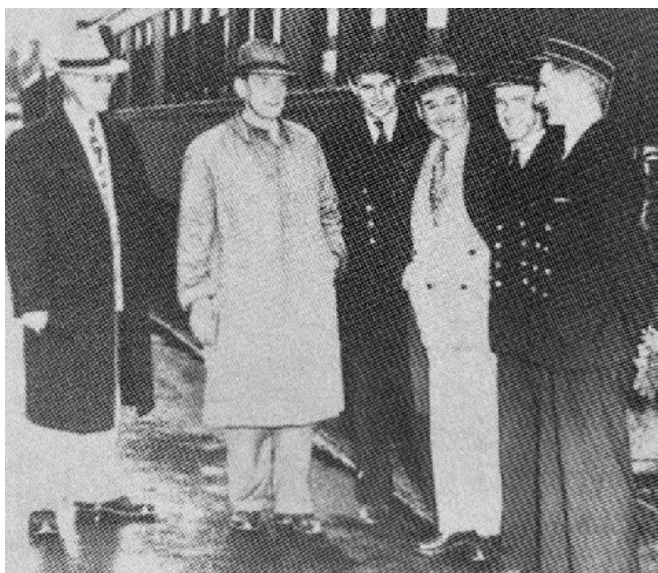
On the lighter side, a plethora of new lineside signage appeared, some of which had veteran railroaders scratching their heads in disbelief. Why would any experienced locomotive

La nature vague de la référence ferroviaire dans la clause 31 a peut-être été conçue comme une éventuelle clause échappatoire pour le gouvernement fédéral, mais d'un autre côté, ces « pères » plus récents de la Confédération auraient pu simplement supposer que les trains circuleraient à perpétuité, Ottawa payant la note de tout déficit encouru. Cependant, la clause 32 implique clairement que le Canada devait absorber les coûts supplémentaires liés à l'exploitation des traversiers et traiter le passage du détroit de Cabot comme s'il s'agissait d'un pont, le coût de ce transport de personnes et de marchandises ne dépassant pas celui pour une distance équivalente par voie terrestre. Cette intention était d'une grande importance pour le coût de la vie dans la nouvelle province. Pourtant, cette loi a été contestée à au moins trois reprises depuis que Terre-Neuve-et-Labrador est devenue partie intégrante du Canada, il y a près de 75 ans.

Nous reviendrons sur les Conditions de l'union plus tard, mais examinons d'abord la multitude de changements qui ont commencé en 1949. Il était évident dès le départ que la direction du CNR prit ses nouvelles responsabilités au sérieux. Cependant, le dirigeant de la société choisi pour diriger la transition reçut sa mission dans un délai très bref. Le choix logique pour être le premier directeur régional du CNR à Terre-Neuve avait été Herbert Russell, qui avait été nommé responsable du Newfoundland Railway le jour où il devint propriété du gouvernement en 1923. Encore quelques années avant

l'âge normal de la retraite, il possédait la richesse d'une expérience à offrir et avait gagné le respect des employés au fil des années. Mais malheureusement, M. Russell décéda subitement d'une crise cardiaque en février 1949, moins de six semaines avant la date de la Confédération.

On ne sait pas grand-chose de l'homme destiné à le remplacer. Frank Simpson était probablement l'un des officiers du CNR qui avaient visité l'île fin 1948, début 1949 pour recueillir des informations générales et opérationnelles afin d'éclairer la transition à venir. Mais sa nouvelle affectation était sans conteste aussi écrasante qu'inattendue. Le chemin de



Frank Simpson (left), the CNR's first area manager for Newfoundland, poses with the train crew while on an inspection tour early in his tenure. Standing next to him is William Fitzpatrick, superintendent of the line. C.D. Cook Collection

Frank Simpson (à gauche), le premier directeur régional du CNR pour Terre-Neuve, pose avec l'équipe du train lors d'une tournée d'inspection au début de son mandat. À son côté, William Fitzpatrick, superviseur de la ligne. Collection de C.D. Cook



For reasons not entirely clear, the CNR placed renumbering of locomotives high on its priority list. In this scene from 1951 the tender of engine 319 (formerly 1019) still wears the tilted wafer logo of the Newfoundland Railway, as does the RPO coupled behind it. William Robertson, Robert J. Sandusky collection

Pour des raisons qui ne sont pas entièrement évidentes, le CNR mit en priorité sur sa liste la renumérotation des locomotives. Sur cette photo de 1951, le tender de la 319 (auparavant la 1019) exhibe encore le logo utilisant le style de « rectangle incliné » du Newfoundland Railway, comme le fait le wagon-poste accouplé derrière lui. William Robertson, collection de Robert J. Sandusky

engineer need a sign with a “W” on it to tell him when he needed to blow the whistle? And surely it was quite unnecessary to post a notice advising that a station lay precisely one mile down the track! Every bridge of any significance soon sported a large sign identifying the river, presumably for the benefit of passengers, while reminding them of the CNR slogan “Courtesy and Service”. And shortly a brand-new catchphrase appeared in the Crown corporation’s advertising nation-wide: “The only railway serving all ten provinces.”

There was also good news for railway employees, in the form of a substantial increase in rates of pay, bringing them in line with those elsewhere in the CNR’s vast system. For most, that was more than sufficient compensation for being obliged to part company with their old familiar ways of getting the job done.

The question of track gauge inevitably arose. As part of its takeover, the CNR received a “dowry” from the federal government – a pot of money for infrastructure upgrades. Some serious consideration was given early on to using this funding for conversion to standard gauge, but it was soon evident there was a lot more involved than simply moving the rails farther apart. The Newfoundland Railway had been built with steeper grades and sharper curvature than lines on the mainland, and the reality is that a locomotive with a given tractive effort cannot haul any more tonnage up a fixed grade on a standard 4’ 8½” track than it can on a narrower gauge. To achieve the full benefits of standard gauging, a large portion of the line would have

fer de Terre-Neuve était très différent de son homologue du continent à bien d’autres égards que l’écartement des rails. Ses pratiques, procédures et règles de fonctionnement étaient uniques. Et comme l’île relevait désormais de la juridiction canadienne, le Règlement unifié d’exploitation allait devoir s’appliquer. Sa mise en œuvre s’est inévitablement heurtée à des difficultés, et il n’était pas rare que des employés soient rappelés à l’ordre pour des violations de règles, qui étaient pourtant pratique normale quelques mois plus tôt.

Sur une note plus légère, une pléthore de nouvelles signalisations en bordure de voie est apparue, dont certaines ont fait se gratter la tête des cheminots vétérans avec incrédulité. Pourquoi un mécanicien de locomotive expérimenté aurait-il besoin d’un panneau avec un « W » pour lui indiquer quand il doit siffler ? Et il était sûrement tout à fait inutile d’afficher un avis

informant qu’une gare se trouvait exactement à un mille de distance ! Tous les ponts d’importance arborèrent bientôt de grands panneaux identifiant les cours d’eau, sans doute au bénéfice des passagers, tout en leur rappelant le slogan « Courtoisie et service » du CNR. Et peu de temps après, un tout nouveau slogan est apparu dans la publicité nationale de la société d’État : « Le seul chemin de fer desservant toutes les dix provinces ».

Il y eut également une bonne nouvelle pour les employés de la compagnie, sous la forme d’une augmentation substantielle de leurs taux de rémunération, les alignant sur ceux du reste du vaste système du CNR. Pour la plupart, ce sera une compensation plus que suffisante pour avoir eu à se séparer de leurs anciennes habitudes familières de travailler.

La question de l’écartement des rails se posa inévitablement. Coïncidant avec sa prise en charge, le CNR reçut un « cadeau de mariage » du gouvernement fédéral, soit une allocation d’argent pour des améliorations à l’infrastructure. Dès le début, on a sérieusement envisagé de convertir la ligne à l’écartement standard, mais il est vite devenu évident qu’il s’agissait de bien plus que de simplement écarter les rails. Le chemin de fer de Terre-Neuve avait été construit avec des pentes plus raides et des courbes plus prononcées que les lignes du continent, et c’était une réalité qu’une locomotive avec un effort de traction donné ne pouvait pas tirer plus de tonnage sur une



Donald Gordon (right), the CNR's newly appointed chairman and president, undertook a familiarization tour of Newfoundland operations in 1950. He was photographed on the bridge of SS Baccalieu with Captain Thomas Hounsell and marine superintendent Captain Martin Dalton. Marine Atlantic Archives

En 1950, Donald Gordon (à droite), récemment promu au poste de président et chef du conseil d'administration du CNR, entreprend une tournée pour se familiariser avec les opérations ferroviaires à Terre-Neuve. Il fut photographié à Port-aux-Basques, sur le pont du SS Baccalieu, avec le capitaine Thomas Hounsell et le capitaine Martin Dalton, superviseur maritime. Archives Marine Atlantic

to be completely re-engineered and rebuilt to reduce both grades and curves. Instead, the CNR opted to improve performance through a major upgrading of the existing alignment, which included addressing the perennial problem of the snow-plagued Gaff Topsails.

The program involved installation of heavier rail, introduction of creosoted ties custom made for narrow gauge, lengthening sidings, and raising the roadbed between four and six feet to reduce snow buildup in the worst winter trouble spots. But there was also a major investment in new equipment, including freight, passenger and maintenance-of-way rollingstock.

In 1949 mainline passenger consists still

pente donnée sur une voie standard de 1435 mm qu'elle ne le pouvait sur une voie plus étroite. Pour bénéficier pleinement des avantages du jaugeage standard, une grande partie de la ligne devrait être entièrement repensée et reconstruite afin de réduire à la fois les pentes et les courbes. Au lieu de cela, le CNR choisit d'améliorer les performances grâce à une mise à niveau majeure du tracé existant, qui comprenait la résolution du sempiternel problème de la neige aux Gaff Topsails.

Le programme inclut l'installation de rails plus lourds, l'introduction de dormants créosotés faits sur mesure pour les voies étroites, l'allongement des voies d'évitement et l'élévation de l'assise de 1,2 m à 1,8 m pour réduire l'accumulation de neige dans les pires zones de problèmes hivernaux. Mais des investissements importants furent également faits dans de nouveaux équipements, notamment dans du matériel roulant pour le transport des passagers, celui du fret et l'entretien des voies.

En 1949, les trains de voyageurs de la ligne principale comprennent encore parfois d'anciennes voitures en bois, dont certaines datent de l'ère Reid d'avant 1923. Seules onze voitures-lits, par exemple, sont entièrement construites en acier et du matériel roulant ancien est fréquemment remis en service aux périodes de pointe. Le CNR, manifestement pas satisfait de cette pratique, prendra livraison de sept nouvelles voitures-lits au cours des années suivantes. Sept autres voitures-coach de première classe en acier seront également achetées pour compléter les huit voitures commandées après la guerre par le Newfoundland Railway juste avant la Confédération. Sept nouveaux fourgons à bagages seront également ajoutés et, fait particulièrement intéressant, sera acquise aussi, la toute dernière voiture-restaurant construite au Canada, sortie de l'usine de la National Steel Car en 1958.

Le trafic de passagers est florissant pour le « Newfie Bullet », désormais officiellement rebaptisé Caribou, et il continue à croître tout au long des années 1950, car il n'est toujours pas possible de traverser l'île en automobile. Le CNR utilise son nouvel équipement pour des fréquences supplémentaires, faisant circuler le Caribou quotidiennement aux périodes de pointe, avec l'ajout de trains locaux entre St. John's et Corner Brook. Et pour répondre au nombre croissant de propriétaires d'autos dans le contexte de la nouvelle prospérité post-Confédération, un service ferroviaire unique est offert pendant plusieurs années. En 1955, un réseau d'anciennes routes locales, de routes forestières et de routes



The vintage wooden sleeping car “Ferryland” (ACF, 1925) carries the markers of Train #1, the newly renamed Caribou, at Stephenville Crossing on October 18, 1951. Unlike her newer sisters in the consist, this car was presumably not destined for repainting from Newfoundland Railway red to CNR green, as new steel equipment was on order and retirement loomed. William Robertson, Robert J. Sandusky collection

Le 18 octobre 1951, la très ancienne voiture-lits en bois Ferryland (ACF, 1925) porte les feux arrières du train No 1, le récemment rebaptisé Caribou, à Stephenville. On présume qu'au contraire de ses plus récentes compagnes dans le convoi, il n'était pas prévu de la repeindre du rouge du Newfoundland Railway au vert olive du CNR alors que de nouvelles voitures en acier étaient en commande et que son retrait du service était imminent. William Robertson, collection de Robert J. Sandusky

occasionally included ancient wooden passenger cars – some of them dating back to the pre-1923 Reid era. Only 11 of the sleeping car fleet, for example, were of all-steel construction, and some vintage rolling stock was frequently pressed into service at peak periods. The CNR was clearly not satisfied with this practice, and over the next few years took delivery of seven new steel sleepers. An additional seven steel first class coaches were also acquired, to augment the eight that had been ordered post-war by the Newfoundland Railway just prior to Confederation. Seven new baggage cars were added as

nouvellement construites permet de se rendre de Port-aux-Basques jusqu'à Gander. Il y a déjà une étroite route de gravelle entre St. John's et Clarendville, qui s'étend jusqu'à Bonavista, construite par le gouvernement de la Commission coloniale et appelée par dérision la route Cabot, de sorte que la compagnie intervient pour combler le manque entre Gander et Clarendville. Un train quotidien transporte des automobiles sur des wagons plats à travers cet espace, avec leurs conducteurs et leurs passagers dans des voitures en bois d'époque. Le soi-disant « traversier ferroviaire » est peut-être un signe inquiétant de la façon



The brand-new sleeper “Clarendville” is shown ready for transport to Newfoundland from Canadian Car and Foundry late in 1952. This 8-section one drawing room car was one of an order of seven – all virtually identical to those delivered under the wartime lend-lease program a decade earlier. CNR photo (author's collection)

Tard en 1952, la toute nouvelle voiture-lits Clarendville est montrée ici prête à être transportée à Terre-Neuve à partir de la Canadian Car and Foundry. Cette voiture-lits à huit sections de couchettes et une chambre salon était l'une d'une commande de sept, toutes pratiquement identiques à celles livrées à la faveur de l'accord de prêt-bail durant la guerre dix ans auparavant. Photo du CNR, collection de l'auteur

well, and – of particular interest – the very last dining car built in Canada, outshopped by National Steel Car in 1958.

Passenger business was brisk for the “Newfie Bullet” – now officially renamed the Caribou – and it continued to grow through the 1950s, as it still was not possible to drive across the island. The CNR used its new equipment for additional frequencies, running the Caribou daily at peak periods, augmented by local trains between St. John’s and Corner Brook. And catering to the growing number of automobile owners amid the newfound post-Confederation prosperity, a unique rail service was offered for several years. By 1955 an interconnected network of old local roads, logging routes and new construction had made it possible to drive from Port aux Basques all the way to Gander. There was already a narrow gravel road between St. John’s and Clarenville, extending onward to Bonavista, built by the colonial Commission Government (euphemistically called the Cabot Highway), so the railway stepped in to fill the void. A daily train carried automobiles on flatcars across the gap, along with their drivers and passengers riding in vintage wooden coaches. The so called “rail ferry” was perhaps an ominous sign of how the car culture would eventually come to dominate transportation in the province. Another was the subsequent fabrication of 35 bilevel auto rack cars in two distinct classes to deliver new vehicles by rail from Port aux Basques to dealerships across the province.



The CNR ferried automobiles with their occupants daily between Clarenville and Gander (later Gambo) during the late 1950s – a temporary measure that closed a gap in the gravel highway across the island. Clarenville Heritage Society

À la fin des années 1950, le CNR transporta quotidiennement des automobiles et leurs occupants entre Clarenville et Gander (qui devint Gambo), une mesure temporaire qui suppléait à un vide dans la route en gravelle traversant l'île. Clarenville Heritage Society

dont la culture automobile finirait par dominer les transports dans la province. Un autre projet sera la construction subséquente de 35 wagons porte-autos à deux niveaux pour livrer les nouveaux véhicules par train de Port-aux-Basques aux concessionnaires à travers la province.

Entre-temps, Transports Canada avait commandé le nouveau navire « adapté au transport de véhicules automobiles », comme le précisait les Conditions de l'union. Bien que le grand et puissant *MV William Carson* soit achevé en 1955, les travaux nécessaires pour lui permettre d'opérer jusqu'à Port-aux-Basques prendront encore trois ans. Lors de la construction des plus grandes installations d'amarrage nécessaires au nouveau navire, une grande partie de la protection naturelle du port contre la mer est supprimée, de sorte que des brise-lames doivent être conçus et construits pour la sécurité. Dans l'intervalle, le nouveau traversier de plusieurs millions de dollars ne transporte que du fret entre North Sydney et Argentia, devenant ainsi la cible de nombreuses plaisanteries. Mais le 5 octobre 1958, le *William Carson* inaugure enfin officiellement le service pour lequel il avait été construit et commence à transporter des passagers, des véhicules et du fret sur une base d'aller-retour quotidien. Il fera vite ses preuves. Sa capacité de chargement latéral permet de repartir sur l'eau beaucoup plus rapidement que les anciens bateaux à vapeur; sa proue brise-glace, en hiver, tout comme ses puissantes machines, tout au long de l'année, lui permettent des performances sans précédent.



Two varieties of bilevel narrow gauge auto racks were fabricated at the Newfoundland Dockyard. This was one of 15 created by modifying earlier lend-lease boxcars. Each was capable of transporting six full-sized automobiles – a major productivity improvement. Bill Linley

Deux sortes de wagons porte-autos à voie étroite et à deux niveaux furent fabriqués au Newfoundland Dockyard. Celui-ci fait partie d'un groupe de quinze créé par la modification de wagons couverts obtenus par le passé via le prêt-bail. Chacun pouvait transporter six automobiles pleine grandeur, une amélioration majeure de productivité. Bill Linley

Meanwhile, Transport Canada had ordered the new ship “suitable for the carriage of motor vehicles”, as specified in the Terms of Union. Although the large and powerful *MV William Carson* was completed in 1955, the necessary work to permit her to operate into Port aux Basques took another three years. In the process of building the larger docking facilities the new ship required, much of the harbour’s natural protection from the sea had been removed, so breakwaters had to be designed and constructed in the interests of safety. In the meantime, the new multi-million dollar ferry transported only freight between North Sydney and Argentia, becoming in the process the butt of many a joke. But on October 5, 1958, the *Carson* at long last officially launched the service for which she had been built, and began carrying passengers, vehicles and freight on a daily round-trip basis. She soon proved herself. Her side-loading capability allowed a much faster turnaround than the old steamers, and when winter came her icebreaker bow and powerful machinery enabled unprecedented year-round performance.

As it turned out, the passenger needs were more easily met than the huge increase in freight demand. The Newfoundland Railway had operated for years with St. John’s as the main distribution hub for the needs of other island communities, as well as the coast of Labrador, but Confederation soon reversed the direction of flow. The capital city was home to a variety of small domestic manufacturers, protected by tariff walls, and was also the arrival port for transatlantic liners bringing goods from both the UK and the US. But beginning in 1949 the volume of freight coming across the gulf from mainland Canada

Comme il s'est avéré, les besoins pour les passagers furent beaucoup plus faciles à combler que le fut la forte augmentation du côté du fret. Le Newfoundland Railway avait été exploité à St. John's pendant des années alors que la ville était le centre de distribution pour les besoins des autres communautés de l'île ainsi que celles de la côte du Labrador, mais l'union à la Confédération eut tôt fait d'inverser la direction du trafic. La capitale comptait une variété nombre de petites entreprises locales protégées par des tarifs douaniers et était aussi le port d'arrivée de transatlantiques transportant des marchandises en provenance du Royaume-Uni et des États-Unis. Cependant, à partir de 1949, le volume de fret traversant le golfe du Saint-Laurent en provenance du continent augmenta de façon exponentielle et beaucoup plus rapidement que la plupart l'avaient anticipé. Les fabricants locaux périclitèrent rapidement devant les économies d'échelle des plus gros fabricants du Québec et de l'Ontario et de moins en moins de marchandises furent importées du Royaume-Uni et des États-Unis. Transporter tout ce fret en extra vers l'est allait être le plus grand défi au chemin de fer au cours des vingt-cinq années suivantes.

En 1949, le CNR hérita, du Newfoundland Railway, d'un parc d'une quarantaine de locomotives disparates incluant 30 Mikado de la « classe 1000 » (dont quelques-unes étaient neuves), 10 Pacific construites dans les années 1920, 3 diesels de manœuvre GE à cabine centrale modernes et quelques vieilles « bouilloires à thé » datant de l'ère Reid. Pratiquement tout le parc de force motrice à la vapeur était chauffé au mazout, les 2-8-2 plus récentes ayant été construites pour l'être et les autres machines

The *William Carson* under construction at the Canadian Vickers shipyard in Montreal, circa 1954. Note the side-loading doors, making “suitable provision for the carriage of motor vehicles”, as specified in the Terms of Union. Marine Atlantic archives

Le William Carson en cours de construction au chantier maritime de la Canadian Vickers à Montréal autour de 1954. Notez les portes de transbordement latérales qui le rendaient « adapté au transport de véhicules automobiles », comme le précisait les Conditions de l'union. Archives Marine Atlantic



increased exponentially, and much more rapidly than most had anticipated. Local manufacturing quickly declined in the face of economies of scale from larger factories in Ontario and Quebec, and less and less merchandise was imported from Britain and America. Moving all that extra eastbound cargo across the Cabot Strait would be the railway's biggest challenge for the next 25 years.

In 1949 the CNR inherited a roster of some 40-odd locomotives from the Newfoundland Railway, including 30 Mikados of the so-called "thousand class" (some of them brand-new), 10 Pacifics built in the 1920s, three modern centre-cab GE diesel switchers, and a few ancient "tea kettles" dating back to the Reid era. Almost all the steam power was oil fired, with the newer 2-8-2s having been built that way and the older engines converted to bunker C in the post-war years. Management had by now recognized the benefits and inevitability of dieselization, and quickly realized that Newfoundland was one of the ideal locations to start the process. Already most trains on the island were running with double-headed steam, and the multiple unit capability of diesels would be a clear advantage.

To begin the process, nine specially-built road switchers (designated as model NF110) were ordered from General Motors Diesel in London, Ontario. The first three arrived at Argentia in January 1953 aboard the railway freighter *SS Brigus*, and were unloaded by a large crane at the US naval base. These engines bore a strong resemblance to the ubiquitous GP7 (minus the short hood), prompting some mainland rail watchers to dub them "mutant geeps" – an expression rarely heard in Newfoundland. The NF110s also differed from the GP7 in having a slightly smaller 1200-hp prime mover, and a C-C traction motor arrangement in deference to the island's lighter rail and steeper grades.

plus anciennes ayant été converties au Bunker C au cours des années d'après-guerre. L'administration de la compagnie avait déjà reconnu les avantages et l'inévitabilité de la diésélisation et elle réalisa rapidement que Terre-Neuve était l'un des endroits idéals pour entreprendre le processus. La plupart des trains roulaient déjà sur l'île en double traction à la vapeur et la possibilité des diesels d'opérer en unités multiples serait un avantage indéniable.

Neuf diesels « route et manœuvre » de construction unique et du modèle NF110 furent commandés de la General Motors Diesel, à London (Ontario), pour amorcer la conversion. Les trois premiers arrivèrent à Argentia en janvier 1953 à bord du transport ferroviaire *SS Brigus* et furent déchargés par une grosse grue à la base navale américaine. Ces locomotives avaient, l'absence de capot court mise à part, une forte ressemblance aux GP7 fort répandues, ce qui amena certains observateurs du rail sur le continent à les affubler du nom de « Geeps en mutation », Geep étant le surnom bien connu des GP7, mais rarement entendu à Terre-Neuve. Les NF110 différaient aussi des GP7 par leur moteur diesel un peu moins puissant de 1200 HP. et par la disposition C-C de leurs moteurs de traction en concession aux rails plus légers et aux pentes plus raides sur l'île.

Les nouveaux venus prouvèrent leur valeur rapidement. Chaque unité pouvait à elle seule tracter autant de wagons chargés qu'une paire de Mikado en double traction et elles étaient souvent utilisées seules sur de lourds trains de fret à basse vitesse. Les diesels étaient assez puissants que lorsqu'ils étaient accouplés à un chasse-neige d'acier en forme de coin, ils étaient beaucoup plus efficaces pour déblayer la neige que l'avaient été les souffleuses rotatives du temps de la vapeur, d'autant plus



The first road diesel for Newfoundland made its debut in 1953. Today, repainted in its original livery, NF110 #900 is displayed at the site of the former station in Clarendville, maintained by the local Heritage Society. Behind it is ex-CN diner 176, the last such car of any gauge built in Canada, delivered by National Steel Car in 1958. Author photo

Le premier diesel de voie principale à Terre-Neuve fit ses débuts en 1953. De nos jours, repeint à sa livrée d'origine, le 900, un modèle NF110, est en montre au site de l'ancienne gare à Clarendville et est entretenu par la société locale du patrimoine. À sa suite, se trouve l'ex-voiture-restaurant 176 du CNR, livrée par la National Steel Car en 1958 et qui est la dernière voiture du genre à avoir été construite au Canada, tout écartement de rails confondu. Photo de l'auteur



In the last summer of steam, Mikado #313 hauls a classic mixed consist of freight cars eastbound through Stephenville Crossing on June 19, 1956. In less than a year, this handsome engine would be on the “dead line” – awaiting the scrapper’s torch. Robert J. Sandusky

Le 19 juin 1956, au cours du dernier été de l'emploi de la vapeur, la Mikado 313 tracte un convoi classique de wagons de marchandises hétéroclites en direction est à travers Stephenville Crossing. Dans moins d'un an, cette élégante locomotive va être sur la voie des « condamnées à la ferraille », en attente de la torche à acétylène du ferrailleur. Robert J. Sandusky

The newcomers quickly proved themselves. Each single unit could haul as many loaded cars as a pair of double-headed Mikados, and they frequently were used individually on substantial freight drags. They were powerful enough that when teamed up with a steel wedge plow they were far more effective in dealing with snow than the old steam-powered rotaries had been – especially now that the roadbed had been raised in the troublesome Gaff Topsails area. Frequently they also appeared on the point of passenger trains, teamed up with a steam engine to provide heat for the cars. (Without a short hood, there was nowhere on the new engines for a steam generator; specially-designed separate steam heating units to address that need would come later.)

Over the next four years, the nine new diesels augmented the steam locomotives, and the Reid-era engines were quickly retired. But full dieselization was being planned for sooner rather than later, using primarily a slightly-evolved version of the NF110. However, the 50-pound rail of the Bonavista and Carbonear branches required lighter weight motive power. A trial using the existing GE 44-ton diesel switchers in multiple-unit configuration proved unsuccessful, but GM offered a

qu'alors, l'assise de la voie avait été relevée dans la région à problèmes des Gaff Topsails. Ils apparurent aussi fréquemment en tête de convois pour voyageurs, en compagnie d'une locomotive à vapeur qui assurait le chauffage des voitures. (En l'absence d'un capot court, il n'y avait pas de place sur ces nouvelles locomotives pour un générateur de vapeur; les wagons de production de vapeur spécialement conçus pour combler ce besoin viendront plus tard.)

Au cours des quatre années suivantes, les neuf nouveaux diesels épaulèrent les locomotives à vapeur et celles de l'ère Reid furent vite retirées du service. L'entière diésélisation était néanmoins planifiée pour plus tôt que pour plus tard par l'utilisation d'une version très peu modifiée du NF110. Cependant, les rails de 50 livres au yard des embranchements Bonavista et Carbonear nécessitaient de la force motrice plus légère. Un essai avec les diesels GE « 44-ton » existants en formation multiple s'avéra infructueux, mais GM offrit une version modifiée d'un modèle d'exportation de 800 HP qui pourrait faire l'affaire. La commande des diesels qui allait sceller le sort de la traction à vapeur fut passée et l'usine de London commença la production de vingt-six exemplaires du



CN Newfoundland Train 212 has passed Bristol's Hope, Mileage 35.07 (on the Carbonear Sub) on Tuesday, August 24, 1982, and is heading for Carbonear. The train is headed by a pair of G8 diesels. This export model was modified by General Motors Diesel for use on the lighter steel of Newfoundland branch lines. The trailing unit, 805, is now at Exporail, awaiting restoration. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley

À Terre-Neuve, le mardi 24 août 1982, le train numéro 212 du CN a passé à Bristol's Hope, à la Borne Milliaire 35.07 de la subdivision Carbonear, et a tourné de nouveau vers l'ouest en direction de Carbonear. Il a à sa tête une paire de diesels du modèle G8. Ce modèle d'exportation a été modifié par General Motors Diesel pour servir sur les rails de poids plus léger des embranchements de Terre-Neuve. La deuxième unité, la 805, est maintenant à Exporail, en attente d'être restaurée. Fonds Linley

modified version of an 800-hp export model that could do the trick. The diesel order that would seal the fate of steam was placed, and the London plant began production of 26 NF210s, that were delivered directly to St. John's in December 1956 by the heavy-lift freighter *Christian Smith*. Six lighter weight G8 diesels for the branch lines also came that year, as well as seven steam generator cars for passenger train use. By the spring of 1957, all steam power had been relegated to the dead line.

There was, as elsewhere in Canada and around the world, the usual outpouring of nostalgia over the demise of the steam locomotive. But suggestions that the diesels were less reliable proved unfounded, and many of the NF210s actually found a new life overseas after three decades of faithful service in Newfoundland. All of the Mikado engines – some of them with less than eight years of service – were cut up for scrap. One was offered to the City of St. John's for preservation and static display, but the gift was declined. Pacific 593, built by Baldwin in 1920, did find a home in a park near Corner Brook, and was eventually relocated to Humbermouth where she's cared for to this day by the Railway Society of Newfoundland.

Amid all the change, the CNR willingly embraced one unique and rather important practice from the past. About 15 miles to the north of Port aux Basques at a desolate spot aptly-named Wreckhouse, the right-of-way hugs the exposed shoreline of the Gulf of St. Lawrence. Inland, strong wind gusts frequently sweep down from the towering Long Range Mountains, with such ferocity that they endangered trains, and to this day, trucks on the nearby highway. There lived a homesteader named Lauchie MacDougall, who became famous as “the human wind-gauge” for his uncanny ability to identify when it was unsafe for trains to operate. Beginning in the 1930s, the railway paid him a retainer and installed a telephone in his house so he could warn officials when danger threatened. The arrangement continued until Lauchie's death in 1965, and his wife continued the role for some years thereafter. Today, the function is performed on the highway through Wreckhouse by remote sensing technology.



modèle NF210 qui furent livrés directement à St. John's en décembre 1956 par le cargo gros porteur *Christian Smith*. Six diesels plus légers pour les embranchements du modèle G8 arrivèrent aussi cette année-là ainsi que sept wagons de production de vapeur pour usage sur les trains pour voyageurs. À la fin du printemps 1957, toute la force motrice à la vapeur avait été reléguée à la voie des « condamnées à la ferraille ».

Il y eut, comme ailleurs au Canada et autour du monde, le débordement habituel de nostalgie autour de l'abandon de la locomotive à vapeur. Mais les suggestions que les diesels étaient moins fiables se sont avérées non fondées et plusieurs des NF210 trouvèrent une seconde carrière outre-mer après trois décennies de fidèle service à Terre-Neuve. Toutes les locomotives Mikado, quelques-unes avec moins de huit années de service, furent découpées pour la ferraille. L'une fut offerte à la ville de St. John's pour y être préservée et mise en montre, mais le don fut refusé. La Pacific 593, construite par Baldwin en 1920, trouva domicile dans un parc près de Corner Brook et fut par la suite relocalisée à Humbermouth où elle a été entretenue jusqu'à présent par la Railway Society of Newfoundland.

Au milieu de tout ce changement, le CNR renoua volontairement avec un reliquat unique et plutôt important du passé. À environ 24 kilomètres au nord de Port-aux-Basques dans un endroit désert appelé avec justesse Wreckhouse, l'assise de la voie côtoie de près le rivage dénudé du golfe du Saint-Laurent. À l'intérieur des terres, de forts vents déferlaient souvent du sommet des montagnes de la chaîne Long Range qui dominaient le paysage; ces rafales étaient d'une telle férocité qu'elles mettaient les trains en danger et le font de nos jours pour les camions sur la route avoisinante. À cet endroit vivait un habitant nommé Lauchie MacDougall qui devint bien connu en tant qu'« anémomètre humain » pour son incroyable habileté à déterminer quand l'opération des trains devenait dangereuse. À partir des années 1930, la compagnie lui paya une redevance et fit installer un téléphone dans sa maison pour qu'il puisse avertir ses

For more than 30 years, Lauchie MacDougall, the “human wind gauge”, warned the railway when it was unsafe for trains to operate through Wreckhouse. Library and Archives Canada

Durant plus de trente ans, Lauchie MacDougall, l'« anémomètre humain », avertit la compagnie de chemin de fer lorsqu'il était dangereux pour les trains de passer à Wreckhouse. Bibliothèque et Archives Canada

Rather surprisingly, the CNR didn't immediately embrace technological change in the way it handled freight across the Cabot Strait either. The traditional break-bulk method of transferring freight from the mainland to the island remained in place for nearly a decade, until the *William Carson* entered service. Standard gauge cars were unloaded in North Sydney, piece by piece, and the contents lifted into the holds of vessels using cranes and cargo slings. At Port aux Basques, the process was reversed, with the freight loaded by hand into narrow gauge rolling stock. The process was primitive, slow, labour-intensive, and subject to high rates of loss and damage.

With traffic growth far exceeding expectations, the CNR quickly recognized that it was having an unforeseen impact on the expense side of their ledger. So much so that they sought to impose a surcharge on cargo moving between North Sydney and Port aux Basques. It was an initiative clearly contrary to the Terms of Union, and it was ultimately disallowed. But meanwhile, despite the railway's investment in hundreds of new narrow gauge freight cars, and the chartering of much additional tonnage to supplement its own vessels, the gulf crossing had become a serious bottleneck. At times, Newfoundland-bound boxcars were backlogged all the way to Moncton, to the immense dissatisfaction of shippers and the general public.

Although it wasn't the ultimate solution, the introduction of the new gulf ferry in 1958 brought a noticeable improvement, with traffic being loaded on pallets or in mini-containers by forklifts through the ship's side doors. And when the opportunity arose some five years later to acquire a large freighter that could be readily converted to side loading, it represented another forward step.

The *Patrick Morris* had actually been built as a railcar ferry for trade between Florida and Cuba, but that

cadres lorsque le danger devenait imminent. Cette entente dura jusqu'au décès de Lauchie en 1965 et son épouse reprit son rôle durant quelques années par la suite. De nos jours, cette fonction est accomplie par des capteurs le long de la route traversant Wreckhouse et lus à distance.

Étonnamment, le CNR n'adopta pas non plus rapidement les changements technologiques dans la manière avec laquelle il faisait la manutention du fret au travers du détroit de Cabot. La manière traditionnelle de séparer les envois faits en masse et de les transborder du continent à l'île demeura en place durant presque une décennie jusqu'au moment où le *William Carson* entra en service. Le contenu des wagons à voie standard était déchargé à North Sydney, lot par lot, et ces derniers étaient chargés à bord des soutes des navires à l'aide d'élingues et de grues. À Port-aux-Basques, le processus était inversé et les marchandises étaient placées dans des wagons à voie étroite. La méthode était primitive et lente, nécessitait beaucoup de main-d'œuvre et était sujette à un taux de dommages et de pertes élevé.

Alors que la croissance du trafic dépassait de loin les prévisions, le CNR reconnut rapidement que ceci avait un impact imprévu du côté des dépenses dans son livre de compte. Il fut tel que la compagnie tenta d'imposer une surcharge sur les cargaisons transportées entre North Sydney et Port-aux-Basques. Cette initiative était manifestement contraire aux Conditions de l'union et elle fut finalement refusée. Mais entre-temps, malgré les investissements de la compagnie dans des centaines de nouveaux wagons de marchandises à voie étroite et l'affrètement de beaucoup de tonnage en addition à celui de ses propres navires, la traversée du golfe était devenue un sérieux goulot d'étranglement. À certaines périodes, les wagons couverts à destination de Terre-Neuve s'accumulaient tout au long de la ligne jusqu'à Moncton, au grand mécontentement des expéditeurs et du public en général.



The transfer shed at Port aux Basques, circa 1968. Although still quite labour intensive, the transporting of mainland freight cars across the gulf significantly reduced handling and delays to cargo. The Newfoundland cars are on the narrow gauge track at left, and the mainland ones on the right. Marine Atlantic archives

L'abri de transbordement à Port-aux-Basques, autour de 1968. Même s'il exigeait encore beaucoup de travail, le transport de wagons à voie standard du continent à travers le golfe réduisait la manutention et les délais de livraison du fret. Les wagons de Terre-Neuve sont sur la voie étroite à gauche et ceux du continent sur celle à droite. Archives Marine Atlantic

business had ended with the Castro regime taking power on the Caribbean island. Initially, the ship's stern loading doors had been sealed shut, because there were no suitable docking facilities in either ferry terminal. But that would soon change. As traffic continued to grow, a decision was taken to start transporting loaded cars from the mainland by sea to Port aux Basques, which would eliminate the break-bulk operation in North Sydney and thereby speed transit times significantly. The standard gauge and Newfoundland cars would be positioned opposite each other in a huge transfer shed, and the contents simply transferred across a platform.

A large new railcar ferry was ordered, which was named the *Frederick Carter* after an early-day Newfoundland Confederation advocate. Appropriately this ship was christened in Canada's centennial year, and was the largest ferry in Canada when she entered service in 1968, with capacity for 39 standard mainland boxcars on each crossing. The *Carter* was such a success that it was quickly recognized that two railcar ferries would be better than one, and the *Morris* was converted back to her original design.

Meanwhile, instead of ordering more custom-built boxcars for Newfoundland, the railway tried re-trucking standard gauge 40 and 50-foot mainland cars to narrow gauge, and found it worked very well, as long as the island's weight restrictions were observed. That set the stage for the next evolutionary step – the so-called truck-

Même si cela n'était pas la solution ultime, l'arrivée, en 1958, d'un nouveau traversier sur le golfe apporta une amélioration notable grâce à l'usage de palettes sur lesquelles le fret était chargé ou de mini-conteneurs qui étaient transbordés par des chariots à fourchette à travers des portes sur le côté du navire. Et lorsque l'occasion se présenta quelque cinq ans plus tard d'acquérir un gros cargo qui pouvait facilement être modifié pour le chargement latéral, ceci représenta une nouvelle étape en avant.

Le *Patrick Morris* avait été de fait construit comme traversier-rail pour le commerce entre la Floride et Cuba, mais ce commerce prit fin lorsque le régime de Castro prit le pouvoir sur l'île des Caraïbes. Les portes de chargement à la poupe du navire avaient été initialement fermées de manière étanche parce qu'il n'existait pas d'installations d'amarrage adéquates dans l'un et l'autre des terminaux de traversier. Cependant cela allait bientôt changer. Comme le trafic continuait d'augmenter, une décision fut prise de commencer à transporter des wagons chargés sur le continent à travers l'océan jusqu'à Port-aux-Basques, ce qui allait éliminer le transbordement par lot à North Sydney et par conséquent accélérer les temps de transit de façon appréciable. Les wagons à voie standard et ceux de Terre-Neuve à voie étroite allaient être placés les uns en face des autres à l'intérieur d'un immense abri et les cargaisons simplement transférées entre les wagons à travers une plate-forme.

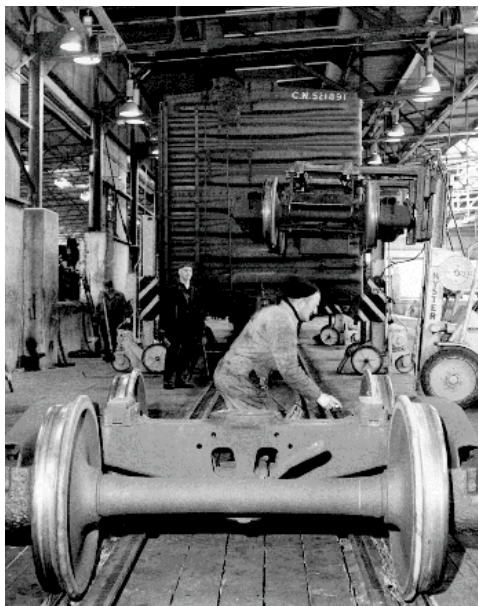
Un nouveau traversier-rail fut commandé; il fut nommé le *Frederick Carter* en l'honneur d'un des premiers champions de l'union de Terre-Neuve à la Confédération. De manière appropriée, le navire fut baptisé au cours de l'année du centenaire du Canada et il fut le plus gros traversier au pays lorsqu'il entra en service en 1968 avec sa capacité de transporter 39 wagons couverts de 40 pi à voie standard à chaque traversée. Le *Frederick Carter* fut un tel succès qu'il fut vite reconnu que deux traversiers-rail seraient mieux qu'un seul et le *Patrick Morris* fut retourné à sa conception d'origine.

Pendant ce temps, au lieu de commander plus de wagons couverts spécialement construits pour Terre-Neuve, la compagnie essaya de substituer des bogies à voie étroite à ceux à voie standard des wagons couverts de 40 et 50 pi en provenance du continent et elle découvrit que cela fonctionnait très bien, pourvu que les limites de poids sur l'île fussent observées. Cela prépara la scène pour l'étape d'évolution suivante, soit la substitution dénommée « bogie-à-bogie » au cours de laquelle les wagons venant du continent étaient séparés de leurs bogies à Port-aux-Basques et déposés sur des bogies à voie étroite en vue de leur trajet avec leurs chargements encore



In the mid-1960s, CN successfully introduced standard 40 and 50-foot mainland boxcars to Newfoundland service by mounting them on narrow gauge trucks. This freight travelling west along the Exploits River near Grand Falls shows the contrast between the newcomers and the outside-braced narrow gauge cars. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley

Au milieu des années 1960, le CN mit en service avec succès sur les voies de Terre-Neuve des wagons couverts standards de 40 et 50 pi de longueur en provenance du continent en les déposant sur des bogies à voie étroite. Ce train roulant en direction ouest le long de la rivière Exploits, près de Grand Falls, montre le contraste entre les wagons nouvellement arrivés et les wagons à structure extérieure et à voie étroite. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley



The truck-to-truck transfer facility at Port aux Basques had its job down to a science, and could process a mainland boxcar every 15 minutes. The standard gauge wheelset in the foreground is being rolled away for storage, while the narrow gauge running gear is poised to be put in place for the trip across the island. Canada Science and Technology Museum, Fonds CN

L'atelier de changement de bogies à Port-aux-Basques perfectionna son travail au plus haut point et put convertir un wagon couvert du continent en quinze minutes. Le bogie à voie standard à l'avant-plan va être mis de côté tandis que le bogie à voie étroite dans les airs va être mis en place sous le wagon pour le trajet à travers l'île. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CN



A cut of standard gauge boxcars is shunted aboard the Frederick Carter at Port aux Basques, circa 1970. As the largest ferry in Canada at the time, this vessel could handle up to 39 40-foot cars on each crossing. Marine Atlantic archives

Autour de 1970, une rame de wagons couverts à voie standard est poussée à bord du Frederick Carter à Port-aux-Basques. À cette époque, en tant que plus gros traversier au Canada, ce navire pouvait transporter jusqu'à 39 wagons couverts de 40 pi à chaque traversée. Archives Marine Atlantic



Standard gauge switchers working the transfer sheds and the so-called "Carter Dock" were a common sight in Port aux Basques throughout the era of the railcar ferries. In the background shunting narrow gauge cars is NF210 #924 – destined to be the last of her breed to operate under her own power during the eventual dismantling of the railway. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley

Des locomotives de manœuvre à voie standard desservant les ateliers de changement de bogies et le quai dénommé « Carter Dock » furent un spectacle courant à Port-aux-Basques tout au long de l'époque des traversiers-rail. À l'arrière-plan, la locomotive 924, du modèle NF210, manœuvre des wagons à voie étroite; elle est destinée à être la dernière de son groupe à rouler de manière autonome durant le démantèlement éventuel du chemin de fer. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley

to-truck transfer, where mainland cars were separated from their running gear at Port aux Basques and placed on narrow gauge wheelsets for the onward move to island destinations with the contents left undisturbed. It seemed to be the ultimate solution, and the truck-to-truck process was soon refined to the point where it required just 15 minutes per car. With two ferries in operation, upwards of 60 carloads a day could be handled at Port aux Basques, and both freight delays and loss and damage were dramatically reduced.

The car culture was somewhat later arriving in Newfoundland than in most other provinces, but by the mid-1960s it was becoming very evident – even before the Trans-Canada Highway was fully paved across the island. It was also placing increased demand on the automobile capacity across the Cabot Strait. When Premier Smallwood proclaimed 1966 to be “Come Home Year” in celebration of completing the asphalt and concrete road across the island, it became apparent that the *William Carson* would not be able to meet the demand alone. If ex-pat Newfoundlanders responded in significant numbers, another automobile ferry would definitely be needed. Transport Canada was able to acquire a gently-used European vessel that would be compatible with the existing side-loading docks. Renamed the *Leif Eiriksson* to honour the Norse adventurer who founded a short-lived colony on the island 500 years before its “discovery” by John Cabot, the ship was ready in time for the influx of visitors. From that day forward there would be twice-daily passenger sailings for most of the year from both North Sydney and Port aux Basques.

intouchés vers des destinations à l'intérieur de l'île. Cela a semblé être la solution ultime et la substitution des bogies fut bientôt perfectionnée au point qu'elle requerrait seulement quinze minutes par wagon. Avec deux traversiers en exploitation, jusqu'à 60 wagons chargés pouvaient être convertis quotidiennement à Port-aux-Basques et les retards de fret et les dommages et pertes furent réduits de façon dramatique.

Le culte de l'automobile atteint Terre-Neuve un peu plus tard que dans la plupart des autres provinces, mais au milieu des années 1960, il était devenu très évident, même avant que la route Transcanadienne n'ait été complètement pavée à travers l'île. Cela provoquait aussi une demande croissante pour le transport des automobiles à travers le détroit de Cabot. Lorsque le premier ministre Smallwood décréta que 1966 serait la « Come Home Year » (littéralement l'« Année du retour à la maison » en célébration du parachèvement de la route trans-île, il devint apparent que le *William Carson* puisse seul suffire à la demande. Si les Terre-Neuviens expatriés répondaient à l'invitation en nombre important, un autre traversier pour automobiles serait certes requis. Transports Canada put acquérir un navire européen presque neuf qui serait compatible avec les quais existants pour le chargement latéral. Rebaptisé le *Leif Eiriksson* en l'honneur d'un aventurier d'origine nordique qui avait fondé une colonie de courte existence sur l'île 500 ans avant sa « découverte » par John Cabot, le navire fut prêt à temps pour l'afflux de visiteurs. À partir de ce jour, il y aura deux traversées quotidiennes pour voyageurs au cours de la majeure partie de l'année à partir de Port-aux-Basques ainsi que de North Sydney.

MV *Leif Eiriksson* joined the gulf ferry fleet in 1966, just in time for Newfoundland's “Come Home Year” – celebrating the completion of a paved highway across the island. Marine Atlantic Archives

Le MV Leif Eiriksson s'est joint à la flotte de traversiers du golfe en 1966, juste en temps pour la célébration du parachèvement de la route Transcanadienne à travers l'île; cette année-là fut appelée l'« Année du retour à la maison » à Terre-Neuve. Archives MarineAtlantic



The physical assets of the Newfoundland Railway, as noted earlier, had been entrusted to the CNR; the railway never actually owned them. The vessels of the gulf and coastal services were property of the Transport Ministry, and when additional or replacement tonnage was needed the capital cost was not on the railway's books. The *Eiriksson* had no ice class and was therefore unsuitable for winter operation, so an additional icebreaking ferry would be needed to maintain twice-daily passenger service year-round. Accordingly, another order was placed. The *Ambrose Shea*, named for another early-day Newfoundland Father of Confederation and also christened in Canada's centennial year, inaugurated a summer season tri-weekly service between North Sydney and Argentia in 1968.

Updating the coastal marine service was another significant capital requirement. In 1949, the fleet had only five steamers that would qualify as modern – and one of those regularly did double duty supplementing *SS Cabot Strait* on the gulf service. Over the next 12 years, five new diesel-powered coastal vessels joined the fleet, enabling the retirement of several ancient veterans, some of which dated back to the Reid era.

Inevitably, the growth in the road network would have an impact on ridership of the fabled “Newfie Bullet”. By 1967 passenger train revenues were clearly on an irreversible downward spiral. Motorists could cross the island on the now-complete paved highway in ten hours. Even with an improved schedule because of dieselization and track upgrades, the train still took more than twice as long. CN announced its intention to replace the Caribou with a more cost-effective highway bus service. Even with meal stops included, the air-conditioned “Roadcruiser” coaches could complete the end-to-end trip in 14 hours, as well as offering local services on a more frequent basis.

Tel que mentionné plus haut, les avoirs physiques du Newfoundland Railway avaient été confiés au CNR; la compagnie n'en fut jamais la propriétaire de fait. Les navires de service à travers le golfe et de desserte des côtes du Labrador appartenaient au ministère des Transports et lorsque du tonnage additionnel ou de remplacement était requis, leur coût en capital n'apparaissait pas sur les livres de compte du CNR. Le *Leif Eiriksonn* n'était pas qualifié pour la glace et par conséquent il ne convenait pas aux opérations hivernales; un autre traversier serait donc nécessaire pour maintenir le service pour voyageurs de deux traversées par jour à longueur d'année. Il s'en suivit qu'une autre commande fut passée. L'*Ambrose Shea*, nommé en l'honneur d'un autre des premiers champions de l'union de Terre-Neuve à la Confédération et baptisé aussi au cours de l'année du centenaire du pays, inaugura un service trihebdomadaire, en saison d'été, entre North Sydney et Argentia en 1968.

La mise à jour du service maritime de desserte des côtes était aussi un besoin important de financement. En 1949, la flotte n'avait plus que cinq vapeurs qui pouvaient être qualifiés de modernes et l'un d'eux devait régulièrement faire double service en assistant le *SS Cabot Trail* sur le service du golfe. Au cours des douze années suivantes, cinq nouveaux navires côtiers à propulsion diesel vinrent se joindre à la flotte, ce qui permit la mise hors de service de plusieurs vieux navires dont certains dataient de l'ère Reid.

Il était inévitable que la croissance du réseau routier ait une influence sur la fréquentation du fameux « Newfie Bullet ». Il était évident dès 1967 que les revenus provenant des voyageurs étaient en chute libre irréversible. Les automobilistes pouvaient maintenant traverser l'île en dix heures sur la Transcanadienne pavée en entier. Même avec des améliorations aux horaires dues à



Decked out in CN's new 1960s livery, the narrow gauge sleepers and coaches looked quite spiffy, but the 22-hour schedule just couldn't compete with the newly paved Trans Canada Highway. The trip from St. John's to Port aux Basques took just 10 hours by car. Doug Leffler (author's collection)

Les voitures-lits et -coach à voie étroite, peintes à la nouvelle livrée 1960 du CN, avaient bien belle allure, mais les vingt-deux heures qu'elles prenaient pour traverser l'île ne pouvaient tout simplement pas rivaliser avec la route Transcanadienne récemment pavée. Le trajet en automobile de St. John's à Port-aux-Basques ne prenait que dix heures. Doug Leffler, collection de l'auteur



CN's 'Roadcruisers' were introduced in late 1968, and in effect competed with the passenger train for six months. The limited-stop Expedo bus travelled from St. John's to Port aux Basques some eight hours faster than the train. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley

Les « Roadcruiser » du CN furent inaugurés tard en 1968, et de fait firent concurrence au train pour voyageurs pendant six mois. Le trajet de St. John's à Port-aux-Basques sur le service avec peu d'arrêts « Expedo » prenait quelque huit heures de moins que le train. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley

Legendary rail photographer Robert Sandusky was on hand in Port aux Basques on July 2, 1969, to capture the final departure of CN's Caribou. Train 102's arrival in St. John's the following morning marked the end of 71 years of passenger rail on the island. Robert J. Sandusky

Le 2 juillet 1969, le légendaire photographe ferroviaire Robert Sandusky était sur place pour saisir le dernier départ du Caribou du CN. L'arrivée à St. John's, le matin suivant, du train No 102 marqua la fin de 71 ans de transport ferroviaire pour voyageurs à travers l'île. Robert J. Sandusky



The bus service was introduced in December of 1968, just in time to prove itself through the winter season. Predictably, as with the passing of the steam locomotive, there was an outpouring of nostalgia for the passenger train. There was even a song about bus versus rail popularized by Joan Morrissey, a well-known local entertainer of the era. But the emotion did not translate into reality. In the six months that the two modes in effect competed with each other, Roadcruiser ridership was five times that of the "Newfie Bullet" – the public had voted with their feet.

The very last Caribou departed Port aux Basques on July 2, 1969, arriving in St. John's early the next morning, ending 71 years of through passenger rail across the island. The regulatory order permitting abandonment

la diésélisation et aux rehaussements de l'assise de la voie, le train en nécessitait encore le double. Le CN annonça son intention de remplacer le Caribou avec un service routier d'autobus plus rentable. Même en incluant les arrêts pour repas, les autobus climatisés « Roadcruiser » pouvaient compléter le voyage d'un bout à l'autre de l'île en quatorze heures, tout en offrant des services locaux plus fréquents.

Le service par autobus fut inauguré en décembre 1968, juste à temps pour prouver son efficacité durant la saison froide. De manière prévisible, comme cela avait eu lieu pour le retrait des locomotives à vapeur, il y eut un débordement de nostalgie envers le train pour voyageurs. Il y eut même une ballade « autobus vs train » popularisée par Joan Morrissey, une artiste bien connue de Terre-Neuve à l'époque. Cependant, les sentiments ne se

of the “Newfie Bullet” required a continuation of mixed trains to serve communities without highway access on the Bishop’s Falls subdivision, as well as on the Carbonear, Argentia and Bonavista branches. Not surprisingly, these runs proved quite popular with rail enthusiasts and nostalgia seekers, especially during the summer months. Three coaches were retained for this purpose, and two others were converted to combination coach/caboose configuration. Most of the remaining passenger rolling stock was repurposed as auxiliary or maintenance of way equipment.



CN evoked a colourful name from the past for several years beginning in 1976, when it operated a once-a-year excursion train from St. John’s to Argentia on the Victoria Day weekend. The revived “Trouters Special” was not quite the same concept as the original from the Newfoundland Railway days. It was essentially an outing for families, and little if any angling equipment was in evidence. It used the three coaches retained for the mandated mixed train services that continued after the “Newfie Bullet” was gone. Author photo

À partir de 1976, le CN rappela un pittoresque nom des années passées lorsqu’il exploita un train d’excursion annuel de St. John’s à Argentia lors du weekend de la fête de la Reine Victoria. Le « Trouters Special » (littéralement Spécial pour les pêcheurs à la truite) commémoré n’avait pas tout à fait la même raison d’être que le premier datant des jours du Newfoundland Railway. Il était essentiellement destiné aux familles et peu d’équipement de pêche, sinon aucun, était visible. Il utilisait les trois voitures-coach conservées pour les services mixtes obligatoires pour voyageurs suite à la disparition du « Newfie Bullet ». Photo de l’auteur

Initially, the Roadcruiser bus operation thrived, with the motorcoach fleet increasing from the original 14 to a peak of 26 vehicles 15 years later. But eventually the car culture also caught up with the buses, and by the time the newly-privatized CN sold off the service to a local operator in 1996 the schedule had been pared down to a single daily

transformèrent pas en réalité. Au cours des six mois durant lesquels les deux modes de transport se firent effectivement concurrence, la fréquentation des « Roadcruiser » fut cinq fois celle du « Newfie Bullet »; le public avait voté avec ses pieds!

Le tout dernier Caribou prit le départ de Port-aux-Basques le 26 juin 1969; son arrivée, le matin suivant, à St. John’s marqua la fin de 71 ans de transport ferroviaire pour voyageurs à travers l’île. L’ordre réglementaire approuvant l’abandon du « Newfie Bullet » rendait obligatoire la continuation des trains mixtes desservant les communautés non accessibles par route sur la subdivision Bishop’s Falls ainsi que sur les embranchements Carbonear, Argentia et Bonavista. Il ne fut pas surprenant que ces trajets s’avérassent très populaires auprès des passionnés de trains et les gens à la recherche du passé, spécialement au cours des étés. Trois voitures-coach furent conservées dans ce but et deux autres furent modifiées en usage mixte pour transporter des passagers et servir en même temps de fourgons de queue. Le gros du matériel roulant restant pour voyageurs fut modifié pour d’autres usages d’appoint ou pour servir à l’entretien des voies.

Au départ, l’exploitation des autobus « Roadcruiser » fut prospère, le parc de véhicules grossissant des quatorze du début à un nombre jamais dépassé de vingt-six, quinze ans plus tard. Mais, en fin de compte, la culture automobile rattrapa aussi les autobus et lorsque le CN, alors privatisé, vendit le service à un exploitant local en 1966, l’horaire des autobus avait été réduit à un seul voyage par jour entre Port-aux-Basques et St. John’s.

« L’achèvement de la route Transcanadienne à travers l’île a ajouté une autre dimension aux services de transport de la province », a déclaré Ernest J. Cooke, vice-président - Région atlantique de la compagnie, dans un communiqué publicitaire publié en 1967. Ayant pour titre « CNR’s Explosion of Progress », ce dernier résumait les nombreux changements réalisés au cours des 18 ans depuis la Confédération et il désignait la société d’État au nombre des organisations qui avaient joué un rôle-clé dans la transition de Terre-Neuve de colonie britannique à province canadienne. Monsieur Cooke qui avait par le passé servi en tant que gestionnaire de secteur décrivit l’introduction des « Roadcruiser » comme « le meilleur moyen pour le CN de fournir aux voyageurs un service amélioré à travers l’île ». Il fit aussi allusion avec une satisfaction évidente à l’introduction planifiée des traversiers-rail.

Le texte mentionnait aussi un grand nombre de statistiques impressionnantes. Le CNR avait investi plus de 55 millions en dépenses capitalisées entre 1949 et 1966. Ceci exclut manifestement les traversiers et navires côtiers

run between St. John's and Port aux Basques.

"The completion of the Trans Canada Highway across the island has added a new dimension to the province's transportation services," said Ernest J. Cooke, the railway's Atlantic Region vice-president, in a publicity piece published in 1967. Entitled "CNR's Explosion of Progress", it summarized the many changes brought about in the 18 years since Confederation, and positioned the Crown corporation as a key player in Newfoundland's evolution from British Colony to Canadian Province. Mr. Cooke, who had previously served as area manager for Newfoundland, described the Roadcruiser introduction as "the best way for CN to provide the travelling public with an improved service across the island." He also pointed with evident satisfaction to the planned introduction of railcar ferries.

The story included a large number of impressive statistics. Between 1949 and 1966, the CNR had invested \$55 million in capital improvements. This apparently excluded ferries and coastal vessels, which were paid for directly by the federal government. It did include installation of 306 miles of heavier rail, laying down 2.4 million new ties, and tamping in 1.6 million cubic yards of new ballast, as well as strengthening numerous bridges to permit operation of faster and heavier trains. Mr. Cooke also pointed to the construction of new and larger yard facilities at various locations on the island, and introduction of specialized rolling stock for specific needs.

To further underline CN's massive footprint on the Newfoundland landscape, the story went beyond the railway and its related gulf and coastal marine services. At Confederation, the federal Crown corporation had

dont le coût fut défrayé directement par le gouvernement fédéral. Par ailleurs, il inclut la pose de 492 kilomètres de rails plus lourds et de 2,4 millions de dormants neufs et la compaction de 122 330 mètres cubes de ballast, ainsi que le renforcement de nombreux ponts pour permettre l'exploitation de trains plus rapides et plus lourds. M. Cooke signala aussi la construction d'installations de triage nouvelles et plus grandes à divers endroits sur l'île et l'introduction de matériel roulant spécialisé pour des besoins spécifiques.

Afin de souligner encore plus l'influence massive du CNR sur le territoire de Terre-Neuve, le communiqué alla au-delà du chemin de fer et des services maritimes qui lui étaient associés. Lors de la Confédération, la société d'État avait assumé la responsabilité des opérations du département des postes et de télégraphie de la colonie qui comprenaient aussi la fourniture du service téléphonique à une grande étendue majoritairement rurale sur l'île. Ce dernier avait grossi de 9 à plus de 70 centraux téléphoniques dont presque tous offraient la composition par cadran. Télécommunications CN inaugura aussi un réseau par micro-ondes qui procura la diffusion des réseaux de télévisions à l'île.

La compagnie était aussi impliquée dans la réparation de navires après avoir assumé la responsabilité du Newfoundland Dockyard à St. John's; elle avait de plus ajouté le vénérable hôtel Newfoundland à sa chaîne d'hôtels à travers le pays. Cet hôtel, construit au cours des années 1920, avait grand besoin d'être rénové, ce à quoi avaient été prévus près de deux millions. Tout considéré, le CN était l'un des plus importants employeurs de la province avec près de 6000 salariés et une masse salariale annuelle de 30 millions.



The opening of Corner Brook's Seal Head Yard in the late 1950s marked a major advance in freight handling capability in the western Newfoundland city. CNR photo (author's collection)

À la fin des années 1950, l'inauguration de la cour Seal Head, à Corner Brook, fut une contribution majeure aux opérations de triage de wagons de marchandises dans cette ville à l'ouest de Terre-Neuve. Photo du CN, collection de l'auteur

assumed responsibility for the communications operations of the colony's Postal and Telegraphs department, which also included the provision of telephone service to a widespread and mostly rural area of the island. This had grown from nine to over 70 exchanges over the years, almost all of which offered dial service by the mid-1960s. CN Telecommunications also introduced a microwave system which brought network television to the island.

The company was in the ship repair business as well, having assumed responsibility for the Newfoundland Dockyard in St. John's, and had absorbed the venerable Newfoundland Hotel into its nationwide chain. The hotel, built in the 1920's, was badly in need of updating, toward which nearly two million dollars had been committed. All considered, CN was one of the province's largest employers, with nearly 6000 Newfoundlanders on its \$30-million annual payroll.

The rail passenger service may have been passing into history, but the freight service was clearly on the upswing and showing major improvement in transit times. Then the cruel hand of fate intervened.

Le service ferroviaire pour voyageurs avait bien passé à l'histoire, mais le service de fret était de toute évidence en croissance et montrait des améliorations majeures dans les temps de transit. C'est alors qu'une fatalité cruelle intervint.

L'aube du 20 avril 1970 dans le détroit de Cabot était grise et orageuse et le Patrick Morris était au large en tant que participant à une mission de recherche et de sauvetage répondant à un signal de détresse reçu plus tôt d'un navire de pêche. Alors qu'il faisait marche arrière à travers des vagues de 9 m dans un effort de repêcher un cadavre flottant, les portes de poupe cédèrent sous la force des vagues. Personne ne vit la défaillance des portes alors que les officiers et l'équipage étaient concentrés sur la tentative de sauvetage et lorsque ces derniers réalisèrent ce qu'il s'était produit, il était trop tard. La mer déchaînée avait inondé le pont pour les trains et les salles de machines en dessous et le navire avait pris une gîte fatale. Tout juste une demi-heure après avoir envoyé un signal de détresse, le *Patrick Morris* plongea vers le fond à 15 milles nautiques à l'est de Cape Smokey. Le capitaine Roland Penney et trois officiers de la salle des machines périrent avec lui, mais 47 marins passèrent environ 90 minutes dans

un bateau de sauvetage ballotté par des bourrasques de 60 nœuds avant d'être secourus par un transporteur de minerai allemand.

La tragédie présenta au CN un défi très sérieux pour ses opérations. De fait, il peut être argumenté qu'elle fut la première menace existentielle qui mit en branle une chaîne d'événements qui menèrent éventuellement à sa disparition dans ce secteur. La perte du *Patrick Morris* réduisit presque de moitié la capacité de transport de fret à travers le golfe et très vite, les retards dans les livraisons qui avaient semblé être un distant souvenir pendant une courte période devinrent à nouveau réalité. Transports Canada put nolisier à court terme un navire pour l'été, mais ce n'était pas un traversier-rail et il ne pouvait accomplir le travail primordial. Il en était de même pour son successeur à plus long terme, le *MV Stena Carrier*, un traversier suédois pour camions qui pour la première fois rendit possible la traversée du golfe aux semi-remorques en quantité considérable.

En dépit que cela n'ait pas été immédiat, l'avertissement fut clair. En octobre



Although the vast majority of mainland cars running on Newfoundland lines carried CN reporting marks, there were exceptions. Here two CP Rail boxcars are approaching St. John's in the consist of a mostly intermodal train in 1987. Ken Pieroway

En dépit du fait que la majeure partie des wagons en provenance du continent et roulant sur les voies de Terre-Neuve exhibait les marques d'identification du CN, il y eut des exceptions. Sur cette photo de 1987, deux wagons couverts de CP Rail approchent de St. John's accouplés dans un convoi majoritairement composé de wagons de service intermodal Ken Pieroway

The dawn of April 20, 1970, was grey and stormy in the Cabot Strait, and the *Patrick Morris* was at sea as part of a search and rescue mission responding to a “mayday” signal received earlier from a fishing vessel. While backing into 30-foot seas in an attempt to retrieve a body from the water, the stern doors proved unequal to the force of the waves. Nobody saw the doors collapse as the officers and crew were focused on the rescue effort, and by the time they realized what had happened it was too late. The angry sea was flooding the train deck and the machinery spaces below, and the ship had developed a fatal list. Just over half an hour from transmitting a distress signal, the *Morris* plunged to the bottom 15 nautical miles east of Cape Smokey. Captain Roland Penney and three engineroom officers died with her, but 47 men survived for 90 minutes in a lifeboat tossed by a 60-knot gale before being rescued by a German ore carrier.

The tragedy was a very serious operational challenge for the railway. In fact, it might well be argued that it was the initial existential threat that set in motion a chain of events that eventually led to its demise. The loss of the *Morris* cut the ability to move freight across the gulf almost in half, and very soon the traffic backlogs that had briefly seemed like a distant memory became reality once again. Transport Canada was able to obtain a short-term vessel on charter for the summer, but it wasn’t a railcar ferry and therefore not capable of doing the job that was required. The same was true of the longer-term replacement, *MV Stena Carrier*, a Swedish truck ferry that for the first time enabled tractor trailers to make the gulf crossing in significant numbers.

Although it wasn’t immediately evident, the writing was on the wall. CN’s area manager Rupert Tingley commented in an address to the Corner Brook Chamber of Commerce in October 1970 that “Newfoundland markets cannot be properly linked by rail to those of the North American continent until the *Patrick Morris* is replaced with a railcar ferry.” Transport Canada eventually responded by obtaining *MV Seatrader*, another ship from Europe that could carry rail traffic, and by ordering a permanent replacement that would be named *Sir Robert Bond*. But by the time the *Bond* was ready for service late in 1975, a sea change had taken place and the floodgates had been opened for highway transport to and from Newfoundland.

The former area manager was now head of a separate CN division, eventually named CN Marine, responsible for the integration operation of all Transport Canada funded ferry services in Atlantic Canada. Under Rupert Tingley’s leadership, two identical modern roll-on, roll-off (ro-ro) passenger and vehicle ferries had been placed in service between North Sydney and Port aux Basques, with a third similar vessel chartered for the peak summer months. Unlike the *Carson* and *Eiriksson*, the

1979, Rupert Tingley, le gestionnaire de secteur du CN, commenta lors d’un discours devant la Chambre de commerce de Corner Brook que : « les marchés de Terre-Neuve ne peuvent être reliés convenablement par rail à ceux du continent nord-américain tant que le *Patrick Morris* ne sera pas remplacé par un traversier-rail. » Transports Canada réagit par la suite en acquérant le *MV Seatrader*, un autre navire européen qui pouvait transporter des wagons de chemin de fer et en commandant un navire de remplacement permanent qui serait baptisé *Sir Robert Bond*. Cependant lorsque ce dernier fut prêt pour être mis en service tard en 1975, un changement bouleversant s’était produit et les portes avaient été grandes ouvertes pour le transport routier vers et de Terre-Neuve.

L’ancien gestionnaire de secteur du CN était maintenant à la tête d’une division distincte qui devint plus tard CN Marine et qui était responsable de l’opération coordonnée de tous les services de traversiers subventionnés par Transports Canada dans la région atlantique du pays. Sous la gouverne de Rupert Tingley, deux traversiers modernes et identiques du type Ro-Ro (traversier « rentrer en roulant, sortir en roulant », « Roll on/Roll off » ou Ro-Ro ferry en anglais) pour voyageurs et véhicules furent mis en service entre North Sydney et Port-aux-Basques, avec un navire similaire nolisé pour les mois très achalandés d’été. Au contraire des *William Carson* et *Leif Eiriksonn*, les *Marine Nautica* et *Marine Atlantica* étaient idéalement adaptés pour le transport non seulement des voyageurs et des automobiles, mais aussi pour celui des semi-remorques en nombre considérable. Les deux traversiers plus vieux furent retirés du service; le *William Carson* fut affecté au service des côtes du Labrador où il fut par la suite perdu après que sa coque eut été perforée par un iceberg de l’Arctique en juin 1966. Tous les passagers et l’équipage furent évacués de manière sécuritaire et rescapés sains et saufs.

Le trafic ferroviaire vers Terre-Neuve était maintenant en baisse constante et il fut constaté que le deuxième traversier-rail était rarement nécessaire pour satisfaire la demande. Le CN lui-même avait commencé à utiliser des semi-remorques intermodaux pour transporter une partie de son trafic hautement prioritaire entre l’île et certaines localités sur le continent. En conséquence, le *Sir Robert Bond* reçut des cabines pour passagers pour le service du Labrador de CN Marine au cours des saisons hivernales. Durant ce temps, le camionnage s’appropria régulièrement une partie grandissante du trafic que le chemin de fer transportait sur l’île. De fait, à la fin de 1970, le CN transportait beaucoup plus de fret à l’intérieur de la province qu’il ne le faisait à travers le golfe, mais au cours de la décennie qui suivit, ceci allait aussi changer. Les envois de bois de pulpe vers les



The introduction of new ro-ro ferries by CN Marine in the mid-1970s facilitated the movement of tractor-trailers to Newfoundland, giving the trucking industry a significant advantage over the struggling railway. Marine Atlantic archives

Au milieu des années 1970, la mise en service par CN Marine de deux rouliers facilita l'envoi des semi-remorques à Terre-Neuve, donnant ainsi à l'industrie du camionnage un avantage marqué sur le chemin de fer en difficulté. Archives Marine Atlantic

Marine Nautica and *Marine Atlantica* were ideally suited to transporting not only passengers and autos but also tractor-trailers in significant numbers. The two older ferries were retired, with the *Carson* being deployed to the Labrador coastal service, where she was subsequently lost after being holed by Arctic ice in June 1977. All passengers and crew were safely evacuated and rescued without injury.

Rail traffic to Newfoundland was now on a steady decline, and it was found that the second railcar ferry was rarely needed to meet demand. Even CN itself was beginning to use intermodal trailers to move some of its high-priority traffic between the island and mainland points. Accordingly, the *Sir Robert Bond* was retrofitted with passenger accommodation for use on CN Marine's Labrador service during the northern navigation season. Meanwhile, highway transport was also making steady inroads on the railway's share of intra-island traffic. As of 1970 CN was actually moving far more tonnage within the province than it was carrying across the gulf, but in the decade that followed this too would change. Pulpwood shipments to paper mills and ore concentrates from the Buchans mines were among examples of commodities migrating to the highways during the '70s.

The creation of CN Marine (which would subsequently become a separate Crown corporation named Marine Atlantic, entirely divorced from Canadian National) was not the only organizational change that noticeably impacted the autonomy of local railway management. Through the '70s, reporting relationships in

papeteries et ceux de minerai concentré provenant des mines de Buchans furent des exemples de produits de base qui migrèrent au camionnage durant les années 1970.

La création de CN Marine (qui allait plus tard devenir une société d'État nommée Marine Atlantic et autonome vis-à-vis le Canadien National) ne fut pas le seul changement organisationnel qui eut un impact notable sur l'indépendance de l'administration locale du chemin de fer. Tout au long des années 1970, les relations hiérarchiques à Terre-Neuve changèrent considérablement alors que de plus en plus de décisions étaient prises aux quartiers généraux de la Région atlantique du CN à Moncton. Il devint de plus en plus difficile pour les clients du service de fret sur l'île d'obtenir de l'information ou des explications de la part de ce dernier.

Parmi les tendances alarmantes des baisses de revenus vint un autre changement d'importance avec l'adoption par le Parlement fédéral de la Loi sur la refonte du capital du CN tard en 1977. La société d'État n'avait certainement pas constaté un profit sur ses investissements effectués à Terre-Neuve depuis 1949, mais cela n'avait pas été un grand souci pour sa direction durant près de trois décennies. Les pertes subies imputables à toutes ses exploitations non profitables à travers diverses parties du Canada avaient tout simplement été couvertes par le vote annuel d'une allocation au Parlement. Cela ne serait dorénavant plus le cas. Ses dettes du passé effacées par le gouvernement fédéral, les attentes pour l'avenir étaient que le chemin de fer allaient lui-même rencontrer

Newfoundland changed considerably, with more and more decision-making coming from CN's Atlantic Region headquarters in Moncton. It became increasingly difficult for freight customers on the island to get information or explanations on service concerns.

Amid the alarming trend of declining revenues came another significant development, with the passage by Parliament of the CN recapitalization bill late in 1977. The Crown corporation had certainly not been seeing a return on investment from its expenditures in Newfoundland since 1949, but for nearly three decades it was not a big concern for management. The losses incurred by all of its unprofitable operations in various parts of Canada had simply been covered by an annual parliamentary vote. Now this would be no longer the case. With its past indebtedness erased by the federal government, the expectation going forward was that the railway would pay its own way, with the profitable operations subsidizing any losses elsewhere in the system.

CN President Robert Bandeen was well aware that the Newfoundland operations were problematic, with serious potential implications under the new "in business for Canada" mantra. He was known to have doubts about the long-term viability of rail operations on the island, but more importantly was determined that government-mandated money-losing services should not be impacting his bottom line. It was largely at his instigation that a comprehensive examination of Newfoundland transportation was jointly announced by the federal and provincial governments in the spring of 1977.

Commonly referred to as the Sullivan Commission, in recognition of Memorial University academic Dr. Arthur Sullivan who served as chair, the exercise held public hearings throughout the province over the next several months. The other commissioners were St. John's businessman Burford Ploughman and railway union leader Esau Thoms. The terms of reference asked them to identify the province's transportation issues and recommend solutions. While this work was ongoing, Transport Minister Otto Lang specifically requested that CN make no further operational or organizational changes, pending the commission's report.

Volume I of their findings was released in the summer of 1978, with the final document following in February 1979. It was not an optimistic report – particularly for the railway. While pointing an accusing finger at a serious lack of proper planning in the past, it predicted that rail would not be part of the future transportation mix.

"All of the available evidence indicates that, despite any efforts which may be made, the railway cannot continue as a viable service. Therefore, it should now be planned to have a transportation network which does not include a railway in approximately ten years' time," the report stated.

ses dépenses, les profits faits par ses entreprises rentables allant compenser toutes les pertes faites ailleurs à l'intérieur de son réseau.

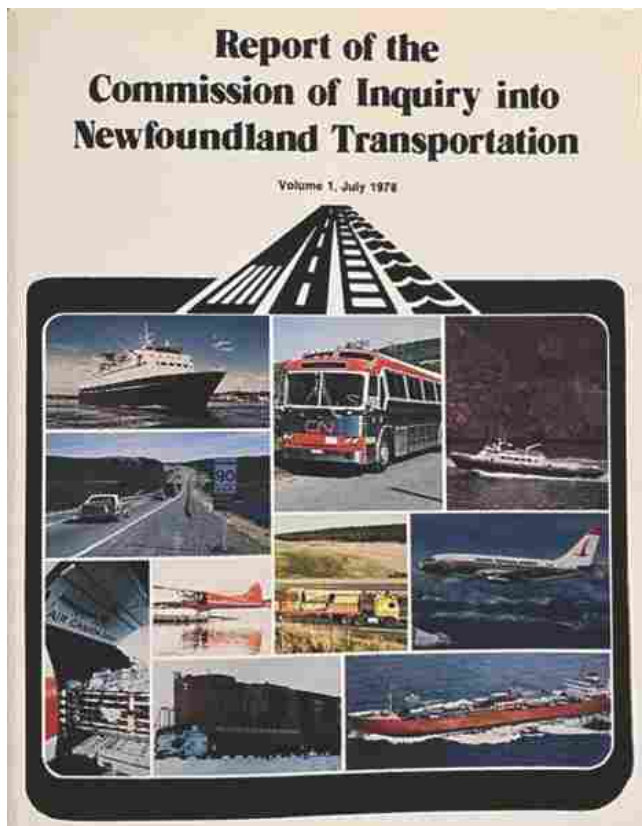
Robert Bandeen, le président du CN, était bien au courant que les opérations à Terre-Neuve posaient des problèmes ayant de sérieuses implications potentielles pour la nouvelle manière d'opérer sous la bannière « En affaires pour le Canada ». Il était connu pour avoir des doutes sur la viabilité à long terme des opérations ferroviaires sur l'île, mais, plus important encore, pour être déterminé que les services déficitaires mandatés par le gouvernement n'auraient pas d'impact sur le bilan de la compagnie. Ce fut grandement à son incitation qu'une commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve fut conjointement annoncée par les gouvernements fédéral et provincial au printemps de 1977.

Connue généralement comme la Commission Sullivan en référence au Dr Arthur Sullivan, un académicien de l'Université Memorial, qui la dirigea, elle tint des audiences publiques à travers toute la province pendant plusieurs mois qui suivirent. Les autres commissaires étaient Burford Ploughman, un homme d'affaires de St. John's, et Esau Thoms, le directeur du syndicat des cheminots. La commission les enjoignit d'identifier les problèmes de transport dans la province et de recommander des solutions. Alors que ce travail était en cours, Otto Lang, le ministre des Transports, exigea que le CN ne fasse aucun changement à son organisation ou ses opérations durant l'attente du rapport de la commission.

Le Volume 1 de ses recherches fut publié à l'été 1978, suivi du document final en février 1979. Ce ne fut pas un rapport optimiste, en particulier pour le chemin de fer. Tout en pointant un doigt accusateur sur le sérieux manque de planification soignée du passé, il prédisait qu'il ne ferait pas partie du futur éventail de modes de transport.

« Toute l'évidence disponible indique que malgré tous les efforts qui ont pu avoir été faits, le chemin de fer ne peut pas continuer en tant que service rentable. Par conséquent, un réseau de transport qui ne comportera pas de chemin de fer d'ici dix ans devrait être planifié maintenant », stipula le rapport.

Sans surprise, le commissaire Thoms ne fut pas d'accord avec ce pronostic. Le gouvernement de Terre-Neuve ne le fut pas non plus. Le premier ministre provincial Frank Moores fut très catégorique que le chemin de fer devait continuer d'exister et son successeur, Brian Peckford, encore plus. Tous les deux rejetèrent la suggestion que la province négocie avec Ottawa des subventions fédérales en infrastructure routière en échange de la suppression progressive du chemin de fer. Il ne fait aucun doute qu'ils reconnaissaient clairement que la construction et l'entretien du réseau routier



Only a quick glance at the cover of the Sullivan Report was sufficient to indicate that its contents would not be favourable to the railway. Author's collection

Un seul bref coup d'œil sur la couverture du Rapport Sullivan était suffisant pour constater que son contenu ne serait pas en faveur du chemin de fer. Collection de l'auteur

Commissioner Thoms, not surprisingly, did not concur with this prognosis. Neither did the Newfoundland Government. Premier Frank Moores was quite adamant that the railway must continue, and his successor Brian Peckford was even more so. They both emphatically dismissed the report's suggestion that the Province negotiate with Ottawa for federal investment in highway infrastructure in exchange for the phase-out of rail. No doubt they clearly recognized that construction and maintenance of highway infrastructure was essentially an ongoing provincial responsibility, while the Terms of Union stipulated that Ottawa would absorb of any costs incurred with respect to the railway. Despite being on the opposite side of the political fence, Minister Lang accepted the premier's position. At the media event accompanying release of the final report, he announced that the railway would remain for the foreseeable future, there would be a \$67-million federal investment, and that CN would continue to operate it but with more local autonomy.

The minister formally asked CN to submit a five-year plan for marketing, capital improvements, and

continuaient d'être essentiellement une responsabilité provinciale, alors que les Conditions de l'union stipulaient qu'Ottawa absorberait toutes les dépenses faites pour le chemin de fer. Même s'il était de l'autre côté de la clôture politique, le ministre Lang fut d'accord avec la position du premier ministre provincial. Il annonça lors de la conférence de presse faite à l'occasion de la sortie du rapport que le chemin de fer continuerait d'exister dans un avenir prévisible, qu'il y aurait un investissement fédéral de 67 millions dans celui-ci et que le CN continuerait de l'exploiter, mais avec plus d'autorité locale.

Le ministre Lang demanda de manière formelle au CN de soumettre un plan de cinq ans sur la mise en marché, les améliorations capitalisées et les changements dans l'exploitation qui devait absolument inclure des réductions de coûts et des rajustements au nombre des employés et le 31 mars 1979, Robert Bandeen annonça la formation de la Division de transport de Terre-Neuve. Désignée plus tard sous le vocable TerraTransport, une allusion au nom latin Terra Nova de l'île, elle fut dirigée par Ronald Messenger, un cheminot de carrière, en tant que président et directeur général. Il devait rendre compte directement au président et chef du conseil d'administration aux quartiers généraux de Montréal plutôt qu'au vice-président de la Région atlantique à Moncton et il reçut un vaste mandat lui permettant des actions innovatrices dans le but d'améliorer le rendement et l'efficacité du service ferroviaire.

Le nouveau directeur général mit rapidement sur pied une équipe d'administration locale qui chercha à développer un plan pour un réseau de transport intermodal basé sur le rail qui non seulement augmenterait les revenus et diminuerait les coûts, mais fournirait aux expéditeurs le même genre de service porte-à-porte que les compétiteurs du rail offraient. Le concept était une première version d'une pratique maintenant courante dans l'industrie ferroviaire et rendait nécessaire l'achat de plus de 1300 conteneurs de 20 et 40 pi peints au vert distinctif de TerraTransport et exhibant son logo à tête de flèche double. Plus de 360 wagons plats à voie étroite furent modifiés pour servir comme wagons porte-conteneurs et 714 châssis sur pneus furent achetés. Certains de ces derniers servirent à livrer les conteneurs chargés ou vides entre les cours de triage et les clients et d'autres, inadaptés au service routier, furent réservés au transport des « boîtes vertes » sur les traversiers. Des installations de manutention de conteneurs furent construites à Corner Brook, Grand Falls et St. John's, en plus de celles aux deux ports des traversiers; 14 chargeurs frontaux sur pneus furent acquis pour cette manutention.

Ces changements de mode n'allaient pas se produire du jour au lendemain et de fait cela a pris la majeure partie de trois ans avant que le plan de

operational changes that would inevitably include cost reduction and employment adjustments, and on March 31, 1979, Robert Bandeen announced the formation of a Newfoundland Transportation Division. Eventually branded as TerraTransport – a nod to the island's Latin name "Terra Nova" – the operational unit was headed by career railroader Ronald Messenger as president and general manager. He was to report directly to the CEO at CN's Montreal headquarters, rather than to the regional V-P in Moncton, and was handed a broad mandate for innovative action to improve the efficiency and effectiveness of the service.

The new GM soon re-established a local management team, which set out to develop a plan for a rail-based intermodal transportation system that would not only improve revenues and reduce costs, but give customers the same kind of door-to-door service that the railway's competitors were offering. The concept was an early version of a practice that is now widespread in the rail industry, and involved the purchase of over 1300 20 and 40-foot containers, painted in a distinctive green and wearing TerraTransport's double-headed arrow logo. More than 360 narrow-gauge flatcars were modified to function as container flats, and 714 rubber-tired chassis were purchased. Some of these were to deliver the loads and empties between rail yards and customers' premises; others (not equipped for highway use) were dedicated to transporting the "green boxes" on the ferries. Container handling facilities were established at Corner Brook, Grand Falls and St. John's, in addition to the two ferry terminals, with a total of 14 side and front-end loaders being acquired for the purpose.

These modal changes weren't going to happen overnight, and it in fact took the better part of three years for the containerization plan to make its presence felt. Meanwhile, the fiery and outspoken Premier Peckford was growing increasingly impatient. He wasn't at all satisfied with the initial progress, nor was he convinced about CN's commitment to the railway's long-term survival. All of this produced considerable political theatre, with the premier commissioning his own railway study led by Cabot Martin, one of his senior advisors. Mr. Martin's report, released in the fall of 1980, among other things called for conversion to standard gauge – a suggestion that found little support and ultimately went nowhere. The political posturing even included the chartering of a private train to convey Mr. Peckford and his colleagues to Bishop's Falls for a policy announcement.

The die had been cast in favour of intermodal conversion with the federal government making a substantial financial investment, but implementation was still a year away. By the time the effects of the new concept were beginning to be felt, Ron Messenger had been

conteneurisation fasse sentir sa présence. Entre-temps, l'énergique premier ministre Peckford au franc-parler devenait de plus en plus impatient. Il n'était pas du tout satisfait des progrès initiaux et il n'était pas non plus convaincu de l'engagement à long terme du CN à l'égard du chemin de fer. Tout ceci créa beaucoup de « théâtre politique », Peckford instaurant même sa propre commission d'enquête dirigée par Cabot Martin, un de ses conseillers les plus expérimentés. Le rapport de M. Martin, sorti à l'automne de 1980, prôna, entre autres choses, la conversion des voies à l'écartement standard, une suggestion qui reçut peu d'appui et qui ne mena finalement nulle part. Cette prise de position politique inclut même l'affrètement d'un train pour transporter M. Peckford et ses collègues à Bishop's Falls pour l'annonce d'une politique.

Les dés avaient été jetés en faveur de la conversion intermodale et d'une substantielle contribution du gouvernement fédéral à celle-ci, mais son implémentation avait encore un an à venir. À la période où les effets du nouveau concept commencèrent à se faire sentir, Ron Messenger avait été promu à un autre poste dans la hiérarchie du CN. Son remplaçant à St. John's, tard en 1981, fut Peter Clarke qui avait été auparavant directeur de l'exploitation d'une région de la compagnie à l'ouest, à Edmonton. Malgré le fait qu'il était réaffecté d'un bout à l'autre du pays, il est arrivé avec une connaissance appréciable de la situation à Terre-Neuve puisque, quinze ans plus tôt, il avait joué un rôle majeur dans l'instauration des traversiers-rail. Il était aussi clairement déterminé que le plan de conteneurisation soit un succès et son enthousiasme pour cette initiative lui permit de créer une entente productive avec Brian Peckford.

L'important investissement en capital en faveur de l'infrastructure et de l'équipement intermodal était en partie justifié par une réduction anticipée des frais d'opération du chemin de fer, mais aussi par le fait que le plan envisageait l'élimination complète du coûteux service de traversiers-rail. En fin de compte, ceci n'arriva pas tout à fait tel que projeté, parce que certains produits de base dépendant du rail ne se prêtaient pas facilement au passage aux conteneurs. Le cas de l'usine de phosphore Erco qui recevait sa matière première par rail était un défi particulièrement sérieux. TerraTransport et cette compagnie travaillèrent ensemble à mettre au point des conteneurs spéciaux, mais Erco perdit éventuellement tout enthousiasme pour la conversion en face des conditions difficiles pour la mise en marché internationale de son produit et finalement son usine fut fermée avec la perte de plusieurs centaines d'emplois.

Alors que plusieurs objectifs pour la fin complète du service de traversiers-rail n'étaient pas atteints, Marine Atlantic fut en mesure de mettre le *Frederick Carter* hors de

promoted to another position within the CN hierarchy. His replacement in St. John's late in 1981 was Peter Clarke, who had previously been operations manager for CN's Mountain Region in Edmonton. Despite relocating from the opposite end of the country, he came with considerable knowledge of the Newfoundland situation, having played a key role in the introduction of railcar ferries 15 years earlier. He was also evidently most determined to make the containerization plan work, and his enthusiasm for the initiative enabled him to build a productive rapport with Brian Peckford.

The substantial capital investment in intermodal equipment and infrastructure was justified in part by anticipated reduced railway operating costs, but also because the plan envisaged the eventual complete elimination of expensive railcar ferries. Ultimately this did not unfold quite as projected, because certain rail-dependent commodities did not lend themselves well to containerization. Particularly challenging was the ERCO phosphorous plant at Long Harbour, which had been receiving its raw materials by rail. TerraTransport and the company were working jointly toward the development of specialized containers, but ERCO eventually lost its enthusiasm for the conversion in the face of difficult international market conditions for its product, and the plant was ultimately closed with a loss of several hundred jobs.

While several deadlines for complete termination of railcar ferry service were not met, CN Marine was still able to retire the *Frederick Carter* early in 1986. For the little carload traffic that remained, they were able to seasonally reassign the *John Hamilton Gray* from the PEI service in summer when it wasn't needed there, while utilizing the *Sir Robert Bond* while the Labrador service was closed in winter. Both these ships were more versatile than the purpose-built *Carter*, because they could carry autos, passengers and truck drivers as well as railcars and highway trailers.

The door-to-door intermodal product proved very attractive to customers, with a resulting dramatic increase in business. By the end of 1984 the railway had won back a substantial slice of the tonnage it had lost over the previous decade, and was approaching a 40 percent share of inbound traffic. An internal Transport Canada report in March of 1985 stated that "the revitalization program has been very successful in re-establishing the railway as an effective and efficient carrier in the Newfoundland transportation market place."

The evaluation credited containerization with substantial improvement in transit times, frequency of service, cycle times, pickup and delivery – with further improvement anticipated, as the conversion to intermodal was still only about 65 percent complete. Transit times for

service tôt en 1986. Pour le peu de wagons qui restaient à traverser, la compagnie put, en saison, réaffecter le *John Hamilton Gray* du service de l'Île-du-Prince-Édouard où il n'était pas nécessaire en été et se servir du *Sir Robert Bond* réaffecté du service au Labrador qui était fermé en hiver. Ces deux navires étaient plus polyvalents que le *Frederick Carter* construit pour un usage unique parce qu'ils pouvaient transporter des automobiles et leurs occupants et des camions et leurs conducteurs tout aussi bien que des wagons de chemin de fer et des semi-remorques.

Le principe intermodal du porte-à-porte s'avéra très populaire auprès des expéditeurs, résultant en une importante croissance des affaires. À la fin de 1984, le chemin de fer avait regagné une partie substantielle du volume de trafic qu'il avait perdu au cours de la décennie précédente et sa portion approchant 40 % de tout le trafic vers l'île. Un rapport interne de mars 1985 de Transports Canada mentionnait que « Le programme de revitalisation avait été très réussi pour rétablir le chemin de fer en tant que moyen de transport fonctionnel et efficace dans le domaine des transports à Terre-Neuve ».

Cette évaluation crédait l'arrivée des conteneurs avec des améliorations importantes dans les temps de transit, la fréquence des services, les cycles de prise en charge et de livraison, tout en soulignant que la conversion n'avait encore été complétée qu'à 65 %. Les temps de livraison pour les expéditeurs de Terre-Neuve avaient été effectivement réduits de moitié. Les revenus par tonne mille par mille de train avaient augmenté par plus de 50 % entre 1981 et 1984 tandis que les tonnes mille par employé s'étaient améliorées d'un formidable 89 %. Sur la même période, la longueur moyenne des trains quittant Port-aux-Basques était passée de 39 à 59 wagons. Toutefois, le ton optimiste du rapport fut quelque peu tempéré par le commentaire « qu'il était évident que le chemin de fer de Terre-Neuve ne serait jamais autosuffisant ».

La réduction du nombre des employés était la clé des améliorations de la productivité qui était l'objectif cherché du plan de revitalisation. En 1982, une demande d'autorisation fut envoyée à la Commission canadienne des transports (CCT) de fermer 32 gares dans la province parce qu'elles n'avaient réellement aucun rôle à jouer dans le futur intermodal et que le poste d'agent de gare était devenu superflu suite à l'implantation du système manuel de contrôle des trains par canton. Les embranchements étaient aussi de moins en moins utilisés avec la suppression progressive de la majorité du trafic par wagon en faveur des « boîtes vertes » répandues partout. Suite à l'approbation de la CCT, l'embranchement de Bonavista fut fermé à compter du 20 juin 1984, même si les hauts placés de la communauté de Trinity Loop réussirent à préserver la boucle de la ligne à cet endroit pour en faire une attraction touristique. Plus tard la même année, le service de trains

A Raygo Wagner port packer loads TerraTransport 20 and 40-foot containers onto narrow gauge flatcars at Port aux Basques in August 1982. This new technology led to major productivity improvements on the railway. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley

En août 1982, un chargeur portuaire Raygo-Wagner soulève des conteneurs de 20 et 40 pi de TerraTransport à bord de wagons plats à voie étroite à Port-aux-Basques. Cette nouvelle technologie mena à des améliorations majeures de la productivité sur le chemin de fer. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley



delivery to Newfoundland customers had essentially been cut in half, and revenue tonne-miles per train mile increased more than 50 percent between 1981 and 1984, while tonne-miles per employee improved by a whopping 89 percent. In the same time-frame, the average train length departing Port aux Basques increased from 39 to 59 cars. The report's optimistic tone was somewhat tempered, however, by the comment that "it is clear that the Newfoundland railway will never be self-sufficient."

Employee reduction was key to the productivity improvements targeted in the revitalization plan. In 1982 application was made to the Canadian Transport Commission to close 32 stations in the province, as they really had no role to play in the intermodal future, and the role of the agent-operator had become redundant with the implantation of the manual block system of train control. The branch lines were also being used less and less with the phasing out of most carload traffic in favour of the now ubiquitous green boxes. With CTC approval, the Bonavista branch was officially closed effective June 20, 1984, although community leaders were successful in efforts to preserve the unique Trinity Loop as a tourist attraction. Later that year the scheduled mixed train service was discontinued on the Carbonear and Argentia subdivisions, although occasional carload movements continued on those branches for some time afterwards.

But the apparent railway renaissance was soon to be derailed by other forces. By the mid-1970s, simultaneous with the growth in trucking across the gulf, a third player had emerged to compete for the inbound freight business. Several of them, in fact. By the time the

mixtes à l'indicateur fut arrêté sur les subdivisions Carbonear et Argentia, malgré que continuèrent pendant quelque temps des déplacements occasionnels de wagons sur ces voies.

Cependant, l'apparente renaissance du chemin de fer allait bientôt être déraillée par d'autres forces. Vers le milieu des années 1970, en même temps que la croissance du camionnage au travers du golfe, un troisième joueur était apparu pour faire concurrence au trafic de fret en direction de l'île, plusieurs d'entre eux de fait. Au moment de la parution du rapport Sullivan, il y avait quatre transporteurs maritimes qui opéraient directement entre Montréal, Halifax et St. John's et l'un d'entre eux se rendait aussi à Corner Brook. Ces compagnies avaient de bonnes entrées au gouvernement central et l'une d'elles, la Newfoundland Steamships Limited (une division de Clarke Transportation), avait réussi à obtenir une subvention fédérale pour réduire ses frais d'exploitation. Bientôt d'autres compétiteurs essayèrent d'obtenir la même concession.

En 1982, deux de ces transporteurs s'unirent pour former l'Atlantic Container Express (ACE), éliminant ainsi la concurrence entre eux. La compagnie unifiée lança bientôt une attaque concertée au plan de revitalisation du rail. En juillet 1982, elle logea une plainte officielle auprès de la CCT comme quoi les tarifs de TerraTransport étaient une violation de la législation fédérale qui interdisait la tarification préférentielle et la fourniture de service à perte. Malgré l'argument que ces tarifs étaient conformes aux Conditions de l'union, la CCT commença à émettre une série d'ordonnances visant à un rehaussement marqué des



Distinctive but decrepit, the station at Bonavista had obviously seen better days when photographed in 1983 – just months before the little-used branch line was abandoned. Author photo

Remarquable, mais dilapidée, la gare à Bonavista a, en toute évidence, connu de meilleurs jours, lorsque photographiée en 1983, quelques mois avant que l'embranchement peu utilisé soit abandonné. Photo de l'auteur

Sullivan Commission had reported there were four direct water carriers operating between Montreal, Halifax and St. John's, with one of them also calling at Corner Brook. These companies were well-connected politically, and one of them, Newfoundland Steamships Limited (a division of Clarke Transportation), had managed to obtain a federal subsidy to help with its operating costs. Other competitors were soon seeking the same concession.

In 1982, two of the carriers merged to form Atlantic Container Express (ACE), eliminating the competition between them. The united company soon launched a concerted attack on the rail revitalization program. In July 1982 it filed a formal complaint with the Canadian Transport Commission that CN/TerraTransport rates were a violation of federal legislation that prohibited predatory pricing and providing service at less than cost. Despite the argument that these rates were consistent with the Terms of Union, the CTC began issuing a series of orders that rail container rates to Newfoundland be increased substantially, and it wasn't long before TerraTransport's resurgence began to falter.

Both CN and the Peckford government protested, citing the Term 32 stipulation that Newfoundland rail freight rates were to be consistent with those in the Maritimes. Under pressure, the federal government suspended implementation of the CTC rate order pending an appeal process. But the damage had been done. ACE launched an aggressive marketing pitch, urging shippers to sign contracts with them to avoid imminent rate increases, which many customers did. By August 1985, CN estimated it had lost 10 percent of its tonnage moving by rail, and to protect its remaining market share stepped up its efforts to move intermodal traffic directly by sea from Halifax, using a contracted service that had originally been engaged to transport new vehicles from the Halifax

tarifs de transport des conteneurs par rail vers Terre-Neuve et en peu de temps la résurgence de TerraTransport commençait à ralentir.

Le CN et le gouvernement Peckford protestèrent tous les deux, citant la stipulation de la clause 32 comme quoi les tarifs de transport par rail à Terre-Neuve devaient être alignés sur ceux d'à travers les Maritimes. Sous pression, le gouvernement fédéral suspendit la mise en application des ordonnances de la CCT en attente d'une décision en appel. Le dommage avait été fait cependant. ACE débuta une campagne agressive de mise en marché, encourageant les expéditeurs à signer des contrats avec elle avant l'augmentation imminente des tarifs, ce que firent bon nombre de ceux-ci. En août 1985, le CN estima qu'il avait perdu 10 % du tonnage de fret déplacé par rail et pour protéger sa partie restante du marché, intensifia ses efforts pour augmenter le trafic maritime intermodal directement d'Halifax par l'utilisation d'un service à forfait qui avait été signé à l'origine pour transporter des véhicules neufs de l'Autoport d'Halifax vers des concessionnaires localisés dans la région de St. John's. En faisant cela, la compagnie était de fait son propre concurrent.

Le processus d'appel sur les ordonnances de la CCT traîna en longueur encore et encore et l'optimisme qu'elles seraient refusées s'estompa. Même le premier ministre Peckford commençait à perdre sa détermination quant à la sauvegarde du chemin de fer et il exprimait en privé une volonté d'au moins discuter un troc possible avec Ottawa. Alors que des pourparlers avaient commencé en douce, on estimait que les deux côtés étaient loin l'un de l'autre. Mais en juin 1986, John Crosbie, un Terre-Neuvien, fut nommé ministre des Transports à la suite d'un remaniement du cabinet. Le ministre Crosbie, le fils du négociateur Chesley Crosbie qui avait fameusement refusé

Autoport to dealerships in the St. John's area. In so doing the railway was, in effect, competing against itself.

The appeal process over the CTC rate orders dragged on and on, and optimism faded that they might be overruled. Even Premier Peckford was losing his resolve over retention of the railway, and was privately showing willingness to at least negotiate with Ottawa on a possible trade-off. While talks were quietly underway, the two sides were believed to be far apart. But in June of 1986 Newfoundlander John Crosbie was appointed transport minister in a cabinet shuffle. Minister Crosbie – son of Confederation negotiator Ches Crosbie who famously had refused to sign the Terms of Union in 1948 – wielded some considerable influence with Prime Minister Brian Mulroney. He was also, in the words of biographer Michael Harris, known for guarding his political turf “like a junkyard dog.” It may well be that he was able to persuade his federal colleagues to up the ante, and at the same time convince Premier Peckford that this latest offer was the best deal that would ever be forthcoming on closing the railway.

Another nail in the coffin was an accident of nature. On January 28, 1986, ice caused the collapse of two spans on the rail bridge across Robinson's River, about 65 miles from Port aux Basques. This setback put an immediate stop to all rail traffic between the ferry terminal and Corner Brook. Carload traffic to the island was immediately embargoed, and a highway shuttle operation was set up for containers between Corner Brook and Port aux Basques. Meanwhile, CN stepped up intermodal movements by sea between Halifax and St. John's. For those who believed the railway was no longer necessary, this was further proof of their argument. Freight traffic did not grind to a standstill during the seven weeks that the bridge was out of service, and the alternative arrangements had for the most part worked well.

In August of 1987 a brief wave of optimism arose for those clinging to a thread of hope, when the CTC's Review Committee finally overturned the rate orders, declaring them to be ultra vires – beyond the commission's jurisdiction. The Terms of Union took precedence over the compensatory provisions of the Railway Act, it ruled, and CN should set its rates accordingly. But it all came too late to save the railway in Newfoundland. The federal-provincial trade-off was now a runaway train that could not be stopped.

On June 20, 1988, the axe finally fell. After months of rumour and speculation, the so-called “Newfoundland Transportation Initiative” was unveiled at a public event by Minister Crosbie (who by now had been promoted to the key portfolio of International Trade), Premier Peckford, and CN President Ron Lawless. All three stated in various ways that the railway was continuing to lose business, had outlived its usefulness, and no longer served a significant

de signer les Conditions de l'union en 1948, avait pas mal d'influence auprès du premier ministre canadien Brian Mulroney. Il était aussi reconnu, selon les mots du biographe Michael Harris, pour protéger son territoire politique « comme un chien de garde d'une cour de ferrailleur ». Il se peut aussi qu'il ait été capable d'obtenir l'appui de collègues fédéraux pour augmenter la mise et en même temps de persuader le premier ministre Peckford que cette dernière offre serait la meilleure qui ne serait jamais faite pour fermer le chemin de fer.

Un accident de la nature constitua un autre clou dans le cercueil. Le 28 janvier 1986, un embâcle provoqua l'effondrement de deux portées du pont au-dessus de la rivière Robinson's, à environ 105 km de Port-aux-Basques. Cet imprévu causa un arrêt immédiat de tout le trafic ferroviaire entre le terminal de conteneurs et Corner Brook. Un embargo fut immédiatement placé sur tous les wagons à destination de l'île et une navette routière pour conteneurs fut établie entre Port-aux-Basques et Corner Brook. Durant ce temps, le CN intensifia le transport intermodal océanique entre Halifax et St. John's. Pour ceux qui croyaient que le chemin de fer n'était plus nécessaire, ce fut un appui en leur faveur. Le trafic de fret ne ralentit pas jusqu'à s'arrêter durant les sept semaines pendant lesquelles le pont fut hors de service et les autres mesures fonctionnèrent bien pour la plupart.

En août 1987, une brève bouffée d'optimisme se leva pour ceux qui s'agrippaient à un ténu fil d'espoir lorsque le Comité de révision de la CCT renversa les ordonnances de tarifs, les déclarant ultra vires, en dehors de la juridiction de la Commission. Les Conditions de l'union avaient préséance sur la Loi sur les chemins de fer et le CN devait établir ses tarifs conformément aux Conditions. Cependant, tout ceci arriva trop tard pour sauver le chemin de fer à Terre-Neuve. Le troc fédéral-provincial était maintenant devenu un train incontrôlé qui ne pouvait plus être arrêté.

Le 20 juin 1988, la hache s'abattit finalement. Suite à des mois de rumeurs et de spéculation, ce qui fut désigné littéralement l'« Initiative de transport de Terre-Neuve » fut dévoilée lors d'un évènement public par le ministre Crosbie (à qui avait été confié entre-temps l'important portefeuille du Commerce international), le premier ministre Peckford et le président du CN Ron Lawless. Tous les trois déclarèrent de différentes manières que le chemin de fer continuait de perdre des clients, qu'il avait dépassé sa période d'utilité et qu'il ne comblait plus désormais aucun besoin important. L'entente qui envoya à la province une subvention ponctuelle de 800 millions pour l'infrastructure routière en échange de mettre fin à la responsabilité unilatérale d'Ottawa quant aux déficits du chemin de fer fut signée de façon formelle lors d'une courte cérémonie. Curieusement, le ministre Crosbie et le premier

need. The agreement that sent \$800 million in one-time federal highway infrastructure funding to the Province in exchange for terminating Ottawa's open-ended responsibility for railway deficits was formally signed in a very brief ceremony. Interestingly, both the minister and premier commented in their remarks that there really was no commitment in the Terms of Union to maintain the railway in perpetuity – somewhat of a departure from the stance that the Province had long maintained.

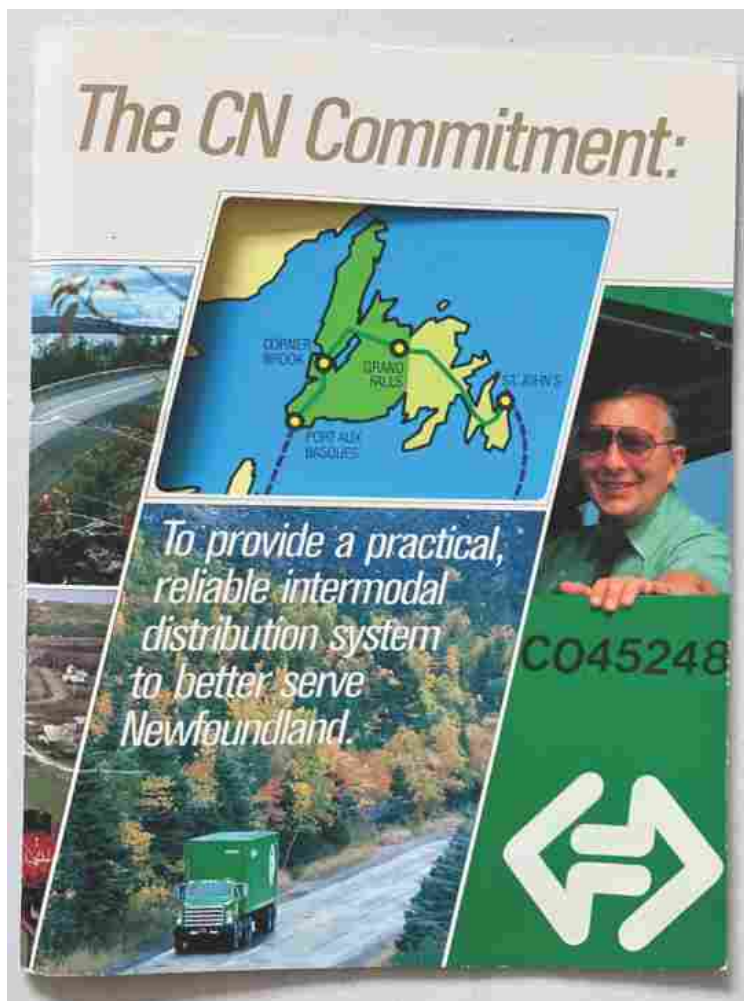
"It was over in minutes, and the Newfoundland railway was consigned to history," wrote historian Fabian Kennedy. The official date for railway shutdown was set as September 30, 1988 – just a little over three months away. But CN had a plan ready to maintain its presence in the marketplace with what it termed "a practical, reliable intermodal distribution system to better serve Newfoundland." For western and central Newfoundland that involved container delivery by rail to North Sydney and thence by highway directly to customers from the Port aux Basques ferry terminal. The eastern portion of the island would be similarly served by direct water transport between Halifax and St. John's.

ministre Peckford évoquèrent dans leurs remarques qu'il n'y avait vraiment pas d'obligation dans les Conditions de l'union de maintenir le chemin de fer à perpétuité, ce qui était en quelque sorte une dérogation à la position que la province avait longtemps maintenue.

L'historien Fabian Kennedy écrivit: « Ce fut terminé en quelques minutes et le chemin de fer de Terre-Neuve fut relégué à l'Histoire. ». La date officielle de la fermeture du chemin de fer fut fixée au 30 septembre 1988, un peu plus que trois mois plus tard. Le CN avait toutefois un plan pour maintenir sa présence sur le marché avec ce qu'il désigna « un réseau intermodal pratique et fiable pour mieux desservir Terre-Neuve ». Pour les parties à l'ouest et au centre de l'île cela voulait dire un transport par rail jusqu'à North Sydney et de là une livraison directe par la route aux expéditeurs à partir du terminal de traversiers de Port-aux-Basques. La partie à l'est de l'île allait être desservie de façon similaire par le transport maritime direct entre Halifax et St. John's.

L'entente « Des routes pour des rails » comporta une clause pour diminuer l'impact sur les employés d'exploitation dont les emplois allaient disparaître, bien que certains d'entre eux allaient demeurer sur les listes de paie durant plusieurs des années suivantes en tant que participants au démantèlement de la ligne. Elle reconnut aussi l'obligation qu'avait Ottawa de fournir un service transîle par autobus à des tarifs alignés sur ceux exigés par VIA Rail sur le continent. Le texte de l'entente stipulait aussi « qu'à l'avenir, rien ne devrait déroger aux obligations constitutionnelles du Canada en ce qui concerne la traversée du golfe entre Port-aux-Basques et North Sydney ».

Ceci ne signifiait pas cependant qu'il n'y aurait plus dans le futur des contestations sur les Conditions de l'union. Quelque trente ans après la



CN had seemingly ambitious plans to maintain its presence in the Newfoundland market after the railway was gone, optimistically predicting in this marketing literature that the island would be better served under its new intermodal setup. Some employees would be retained for a few years in highway distribution, but this all came to an end soon after the company was privatized. Author's collection

Le CN avait, semble-t-il, d'ambitieux plans pour conserver sa présence sur le marché de Terre-Neuve postérieurement à la disparition du chemin de fer, prédisant de façon optimiste dans ses brochures publicitaires que l'île serait mieux desservie par son nouveau service intermodal. Quelques employés conservèrent leur emploi pour la distribution le long des routes, mais tout ceci disparut dès la privatisation de la compagnie. Collection de l'auteur

The 'roads for rails' deal included provision to cushion the impact for operating employees whose jobs would disappear, although some of them would remain on the payroll for the next several years as participants in dismantling the line. It also recognized Ottawa's continuing obligation to provide the trans-island bus service, at fares consistent with those charged by VIA Rail on the mainland. And, the Memorandum of Agreement stipulated that "nothing therein shall derogate from Canada's constitutional obligations relating to the Gulf crossing between Port aux Basques and North Sydney."

That didn't mean, however, that there wouldn't be further challenges to the Terms of Union. Some 30 years after the railway closure, the successor company to ACE, now known as OCEANEX, asked the Federal Court of Canada to order Marine Atlantic to raise its commercial vehicle rates on the constitutional ferry link. OCEANEX claimed unfair competition was compromising its direct water service to St. John's, and went so far as to predict that the ferry company could carry passengers and their autos for free if they raised rates for commercial truckers to what they thought was reasonable. The trial judge ruled against the plaintiff – essentially a confirmation that Term 32 remained the ultimate guiding principle on ferry charges. Her ruling was upheld on appeal. But OCEANEX still wasn't satisfied and sought leave to appeal to the Supreme Court of Canada, which was eventually denied.

In those final weeks during the summer and early fall of 1988, trains became shorter and less frequent as railway traffic dwindled rapidly, while CN's new intermodal plan ramped up. The new offering was referred to as "Terra Service" – an indication that the TerraTransport brand would soon disappear. And it did. But so did the announced intention of continuing to serve the island and retaining some employees for its own "last mile" distribution, sales and service for freight customers, and maintenance of trucking and bus equipment. Once the Crown corporation was privatized, there was evidently little shareholder value in maintaining a presence in such a small market. Less than eight years after the railway closure, CN had withdrawn completely from Newfoundland, with the final step coming in March 1996 when the Roadcruiser bus service was sold to a private local operator, in apparent disregard for the commitment in the Memorandum of Agreement.

As the railway's final hour approached, operations were primarily focused on putting the closure and dismantling plans in place. This included, ironically, the retrieval of thousands of ties that had been distributed along the line the previous fall for installation in the planned (but now quickly cancelled) 1988 maintenance-of-way program. The actual removal of the 547 miles of mainline was to be done by TerraTransport employees – a substantial departure from usual railway abandonment

fermeture du chemin de fer, la compagnie qui succéda à l'ACE, maintenant connue sous le nom Oceanex, demanda à la Cour fédérale du Canada d'ordonner à Marine Atlantic d'augmenter ses tarifs sur la liaison par traversier mandatée par le fédéral. Oceanex alléguait qu'une concurrence injuste compromettrait son service direct vers St. John's et alla même jusqu'à prédire que la compagnie fédérale pourrait transporter gratuitement les voyageurs et leurs automobiles si elle haussait ses tarifs pour les camionneurs commerciaux à un niveau que ces derniers trouveraient raisonnables. Le juge du procès décida contre le plaignant, ce qui fut essentiellement une confirmation que la clause 32 demeurerait le principe à la base des tarifs du traversier. Sa décision fut confirmée en appel. Cependant, Oceanex était encore insatisfaite et elle chercha à porter un appel auprès de la Cour suprême du Canada, un appel qui fut éventuellement rejeté.

Au cours des dernières semaines de l'été et du début de l'automne 1988, les trains devinrent de plus en plus courts et moins fréquents alors que le trafic ferroviaire déclinait rapidement et le nouveau plan intermodal du CN était intensifié. La nouvelle desserte était offerte sous le nom de « Terra Service », une indication que la désignation TerraTransport allait bientôt disparaître. Elle le fit ainsi que l'intention annoncée de continuer de desservir l'île et de conserver quelques employés pour ses propres service, vente et distribution « des derniers kilomètres » à ses clients et pour l'entretien de ses camions et autobus. Une fois que la société d'État fut privatisée, il n'y eut évidemment peu d'intérêt boursier pour maintenir une présence auprès d'un si petit marché. Moins de huit ans après la fermeture du chemin de fer, le CN s'était complètement retiré de Terre-Neuve; l'ultime étape fut franchie en mars 1996 avec la vente du service d'autobus « Roadcruiser » à un opérateur local privé, au mépris apparent de l'obligation inscrite dans le Mémoire d'entente.

À l'approche des derniers jours du chemin de fer, les opérations furent principalement concentrées sur les plans de fermeture et de démantèlement. Ceci inclut ironiquement la récupération des milliers de dormants qui avaient été distribués le long de la ligne à l'automne précédent à la faveur du programme de maintenance de la voie pour 1988, (ce dernier avait alors été annulé en toute hâte). L'enlèvement des 880 kilomètres de la voie principale allait réellement être fait par les employés de TerraTransport, un changement radical à la procédure de démantèlement habituelle, mais une concession qui a permis à un nombre significatif d'employés de demeurer sur les feuilles de paie assez longtemps pour qu'ils se qualifient pour des retraites anticipées.

La disposition des équipements fut une autre tâche, compliquée un peu par le fait inhabituel que le CN



Trains were shorter and less frequent in the summer of 1988 as the railway was winding down. Extra 943 west on this July day consisted of a single diesel, seven container flats, and a caboose as it rolled through Bowring Park in the west end of St. John's. Author photo

Les trains se firent plus courts et moins nombreux au cours de l'été de 1988 alors que la compagnie diminuait ses opérations. En ce jour de juillet, l'Extra 943 Ouest consiste en un seul diesel, sept wagons plats pour conteneurs et un fourgon de queue lorsqu'il traverse Bowring Park, à l'extrémité ouest de St. John's. Photo de l'auteur

practice, but a concession that enabled a significant number to remain on the payroll long enough to qualify for early retirement.

Disposal of equipment was another task, made somewhat complicated by the unusual circumstance that CN didn't actually own the assets. They were "entrusted property" of the Government of Canada. The matter was eventually resolved, and more than 20 NF210 locomotives and several hundred pieces of assorted rolling stock were sold to narrow gauge railways in Latin America and Africa. All of the original nine NF110 diesels had been stored out of service at Clarendville since the early 1980s. They were now transported to St. John's for scrapping, but #900 eventually found its way back to Clarendville on a flatbed after a decade at an unsuccessful museum site in a city park. Two others were donated for display elsewhere.

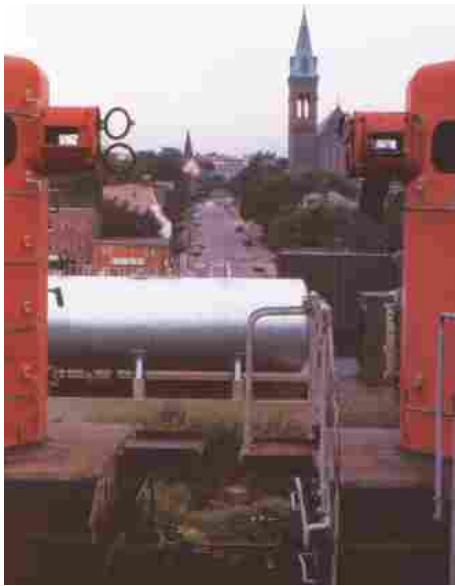
The final scheduled revenue trip took place as planned on September 30 – a westbound mixed from Bishop's Falls to Corner Brook. Extra 917 West actually carried no freight, so was in fact entirely a passenger train that was patronized by a substantial number of railway enthusiasts. The engineer was Patrick R. O'Reilly, with Carl Dillon as conductor. Interestingly, engine 917 running solo also hauled what is believed to be the last revenue freight, two cars of steel that left Port aux Basques on September 25.

A few work extras operated in early October, primarily to move equipment assigned to the track removal operation. Then on the afternoon of October 12, less than two weeks after the final scheduled run, Burro crane 3358 lifted the first rail at mile 340.1 near the infamous Gaff Topsails. That moment marked severance of

n'en était pas vraiment le propriétaire. Ils étaient des « biens qui lui avaient été confiés par le gouvernement canadien ». Le problème fut éventuellement résolu et plus de vingt locomotives NF210 et plusieurs centaines de pièces de matériel roulant furent vendues à des chemins de fer à voie étroite en Amérique latine et en Afrique. Les neuf premiers diesels NF110 avaient tous été entreposés hors de service à Clarendville depuis le début des années 1980. Ils furent amenés à St. John's pour y être mis à la ferraille; cependant on trouva le moyen de ramener le 900 à Clarendville sur un wagon plat après un séjour d'une dizaine d'années dans un parc d'une ville où la fondation d'un musée avait échoué. Deux autres, objets de dons, furent mis en montre en d'autres endroits.

Le dernier trajet rapportant des revenus fut effectué tel que prévu le 30 septembre; il fut constitué d'un train mixte, en direction ouest, de Bishop's Falls à Corner Brook. L'Extra 917 Ouest ne transporta réellement aucun fret, mais fut de fait entièrement un train pour voyageurs dont les passagers étaient un nombre considérable de passionnés des chemins de fer. L'équipe du train fut constituée du mécanicien de locomotive Patrick R. O'Reilly et du conducteur Carl Dillon. Il est intéressant de noter que la locomotive 917 fut aussi seule à la tête du dernier train de marchandises à revenus, soit deux wagons remplis d'acier qui quittèrent Port-aux-Basques le 25 septembre.

Quelques extras roulèrent au début d'octobre, principalement pour déplacer les équipements affectés aux opérations d'enlèvement des rails. Puis, dans l'après-midi du 12, moins de deux semaines après que le dernier train à l'indicateur ait roulé, la grue Burro 3358 souleva le premier rail à la B.M. 340.1 près des tristement célèbres



Two derelict NF110s stand nose-to-nose in the St. John's yard in July 1988 as they await the scrapper's torch. Ironically they frame the impressive steeple of St. Patrick's Church, once the spiritual home to generations of railway families. The Roman Catholic parish ceased to exist in 2022, and while the iconic church still stands, its future remains uncertain. Author photo

En juillet 1988, deux diesels NF110 dilapidés sont nez à nez dans la cour de St. John's alors qu'ils attendent leur démolition. Ils encadrent de manière ironique l'impressionnante flèche de l'église St. Patrick's qui fut par le passé la demeure spirituelle de générations de cheminots. La paroisse catholique romaine cessa d'exister en 2022 et même si l'iconique église est encore en place, son futur demeure incertain. Photo de l'auteur

the link completed in 1897, and it was now no longer possible for a train to cross the island. It was the intention to remove the rails located farthest from highway access first, and also to get as much as possible done in this isolated area before winter set in. The entire project involved several demolition teams working simultaneously at different locations on the line, and required more than two years to complete.

CN was saved the expense of removing the bridges, as the right-of-way was being transferred to the Province of Newfoundland and Labrador for use as a linear park. The railway was absolved of any responsibility or liability for these remaining structures once the track had been lifted. The abandoned rail line is now known as the Newfoundland T'Railway, and for most of its length is essentially an ATV trail. Within the boundaries of several municipalities, however, the route is restricted for use by

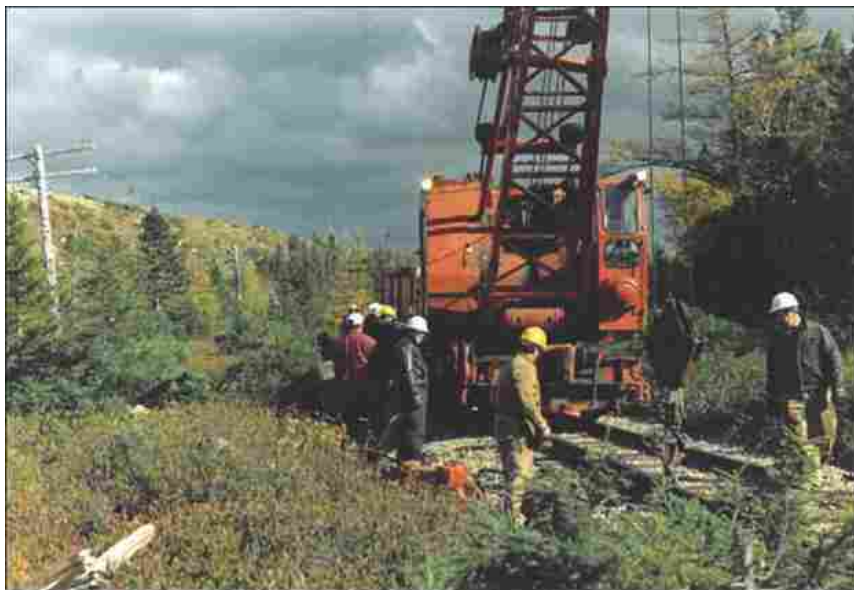


Terra Transport Extra 917 West from Bishop's Falls to Corner Brook on September 30, 1988, was the last official revenue run on the Newfoundland Railway. The extraneous motive power and second caboose were being positioned for use in dismantling the line. Steve Bradley, Ken Pieroway Collection

Le 30 septembre 1988, l'Extra 917 Ouest de TerraTransport entre Bishop's Falls et Corner Brook constitua officiellement le dernier convoi à revenus sur le Newfoundland Railway. La force motrice de surplus et un deuxième fourgon de queue sont à être accouplés pour servir lors du démantèlement de la ligne. Steve Bradley, collection de Ken Pieroway

Gaff Topsails. Cette action marqua le bris du lien qui avait été complété en 1897 et il n'était dorénavant plus possible pour un train de traverser l'île. L'intention était d'enlever d'abord les rails localisés les plus éloignés des accès à la voie par les routes et aussi de faire le plus de travail possible dans cet endroit désert avant que l'hiver ne revienne. L'entier projet impliqua plusieurs équipes de démolition travaillant à divers endroits sur la voie et son parachèvement nécessita plus de deux ans.

On épargna au CN les frais de démolition des ponts parce que l'assise de la voie fut transférée à la province de Terre-Neuve et Labrador pour servir de parc linéaire. La compagnie fut exemptée de toute responsabilité ou de tout engagement à l'égard des structures qui demeurèrent en place une fois que les rails furent enlevés sur celles-ci. La ligne ferroviaire abandonnée est maintenant connue sous le nom de



The first rail was lifted on the afternoon of October 12, 1988, near mileage 340 on the Bishop's Falls Subdivision. In contrast with standard CN mainland practice, mileposts continued to show the distance from St. John's (without reverting to zero at each division point) until the very end of railroading on the island. Railway Coastal Museum

Le premier rail fut enlevé dans l'après-midi du 12 octobre 1988, près de la Borne milliaire 340 sur la subdivision Bishop's Falls. Différant de la pratique du CN sur le continent, les bornes milliaires continuèrent de donner la distance de St. John's en ne retombant pas à zéro au début de chaque subdivision, et ce, jusqu'à la fin des opérations ferroviaires sur l'île. Railway Coastal Museum

pedestrians and bicycles only.

The dismantling process continued into the late fall of 1990. A portfolio of photos by Ken Pieroway depicting this operation is shown elsewhere in this issue. The last rails were removed from the main line on November 16 near Canning's Lane, just east of the former station in Bishop's Falls. By the end of the month, the remaining yard trackage at the railway's mid-point had all been removed. Locomotive engineer Brendan Dicks had the bittersweet honour of moving the last operating TerraTransport engine (#924) into the diesel shop, where the prime mover was salvaged prior to static display. More than a century of Narrow Gauge on an Island had quietly come to an end.

Newfoundland T'Railway et sur la majeure partie de sa longueur, elle est essentiellement une piste pour véhicules tout-terrain (« All-Terrain Vehicle » ou ATV, en anglais). Elle est cependant réservée à l'usage exclusif des piétons et des cyclistes lorsque située à l'intérieur des limites de plusieurs municipalités.

Le processus de démantèlement continua jusque tard à l'automne de 1990. Une galerie de photos de Ken Pieroway illustrant ces travaux apparaît ailleurs dans ce numéro. Les derniers rails sur la ligne principale furent enlevés le 16 novembre près de Canning's Lane, juste à l'est de Bishop's Falls. À la fin de ce mois, les longueurs de rails encore au centre approximatif du chemin de fer avaient toutes été enlevées. Le mécanicien de locomotive Brendan Dicks eut l'honneur amer de déplacer le 924, le dernier diesel encore en état de fonctionner de TerraTransport, vers l'intérieur de l'atelier diesel où son moteur diesel fut récupéré avant que la locomotive ne soit placée en montre statique. Plus d'un siècle de « Voie étroite sur une île » venait de prendre fin sans plus de bruit.



Closing the book on the Newfoundland Railway: Third-generation railroader Bren Dicks (shown here earlier in the railway demolition process) moved engine 924 to its final resting place in Bishop's Falls on November 21, 1990. Ken Pieroway

En conclusion du livre sur le Newfoundland Railway, le cheminot de troisième génération Bren Dicks (montré ici au cours du processus de démolition de la voie) déplaça la locomotive 924 à son lieu de montre final à Bishop's Falls, le 21 novembre 1990. Ken Pieroway

Acknowledgements:

A lot has been written about the Newfoundland Railway over the years – much of it by professional railroaders who devoted a lifetime of service to CN and its predecessors, and some by enthusiasts who were enthralled by the fascinating story of North America's largest narrow gauge system. This series of articles for Canadian Rail was planned to coincide with the 125th anniversary in 2023 of the first passenger train across the island, and the passage of 35 years since the line was abandoned. This writer was privileged to borrow extensively from the memories, experience and collections of those who have gone before, including Alfred R. Penney, Fabian M. Kennedy, William J. Chafe, Clayton D. Cook, and, last but by no means least, my own grandfather Thomas G. Ford.

Worthy of special mention is the late Mont Lingard, a passionate chronicler of “chats, stats and snaps of the Newfoundland Railway”, who passed away at age 93 as the final installment of this series was being compiled. Mont was the author of six books, the last of which was published just months before his death. He left us a priceless legacy.

I am also most grateful for the advice and support of fellow CRHA members Howard Easton, Bill Linley and Ken Pieroway in the re-telling of this story, as well as the guidance of Canadian Rail editor Peter Murphy. Ken and Bill kindly shared images from their personal collections, as did renowned rail photographer Robert J. Sandusky. The assistance and encouragement of Annette Hurley, manager and curator at the Railway Coastal Museum in St. John's, is also much appreciated and was of great value in the preparation of this series. Help from various staff at the Canada Science and Technology Museum and Library and Archives Canada is also gratefully acknowledged.

Remerciements:

Beaucoup a été écrit au fil des années au sujet du Newfoundland Railway, la majeure partie par des cheminots de carrière qui ont consacré leur vie au service du CN et de ses prédécesseurs, et le reste par des passionnés qui ont été captivés par la fascinante histoire du plus grand réseau ferroviaire à voie étroite en Amérique du Nord. Cette série d'articles pour Rail canadien fut planifiée pour coïncider avec le 125^e anniversaire en 2023 du passage du premier train pour voyageurs à travers l'île et avec le passage de 35 années depuis l'abandon du réseau. L'auteur de ces lignes s'estime privilégié d'avoir considérablement emprunté aux souvenirs, à l'expérience et aux collections de ceux qui l'ont précédé dont Alfred R. Penney, Fabian M. Kennedy, William J. Chafe, Clayton D. Cook, et, en dernier, mais non le moindre, son propre grand-père, Thomas G. Ford.

Fort digne d'une mention spéciale est le regretté Mont Lingard, un chroniqueur passionné de conversations, de statistiques et de faits divers concernant le Newfoundland Railway, qui est décédé à l'âge de 93 ans, alors que la dernière partie de cette série d'articles était en préparation. Mont fut l'auteur de six volumes dont le dernier fut publié quelques mois seulement avant son décès. Il nous a laissé un précieux héritage.

Je suis aussi très reconnaissant pour les conseils et l'appui de mes amis membres de l'ACHF Howard Easton, Bill Linley et Ken Pieroway pour raconter cette histoire de nouveau ainsi que pour la gouverne du coéditeur Peter Murphy de Rail canadien. Bill et Ken ont généreusement partagé des photos de leurs collections personnelles tout comme l'a fait le réputé photographe ferroviaire Robert J. Sandusky. L'assistance et l'encouragement d'Annette Hurley, directrice et curatrice du Railway Coastal Museum, à St. John's, ont aussi été fort appréciés et ont été d'une grande valeur lors de la préparation de cette série. L'aide de plusieurs membres du personnel du Musée des sciences et de la technologie du Canada et de Bibliothèque et Archives Canada est aussi signalée avec gratitude.

The Last General Manager / *Le dernier Directeur général*

Howard Easton managed the railway in Newfoundland as a going concern – right to the end.

Howard Easton a géré le chemin de fer à Terre-Neuve comme une entreprise viable – jusqu'au bout.

By/Par Ted Bartlett

French version / Version française : Louise Dineen

When veteran railroader Howard Easton arrived in St. John's early in 1986 as the new president and general manager of TerraTransport, he had no premonition that he would be the last person in charge of active railway operations in Newfoundland.

“My mandate was to operate the line as a going concern, and to do the best job possible with the resources available” he recalled more than three decades later. “And, that’s exactly what we did. As late as the fall of 1987, we had a tie and ballast capital program planned for the following summer, most of which was financed by the federal government. The ties had in fact been distributed to various points along the right-of-way in preparation for the work in 1988. One of the many things we had to do as the railway was wound down was collect those ties for eventual disposal. Because they were specially sized for narrow gauge, they couldn’t be used anywhere else on the CN system.”

An exceptionally active retiree at age 91, Howard and his wife Barbara still live comfortably in the home they purchased when he made the last of many moves as a railroader in 1989 – to Moncton as assistant vice-president for CN’s Atlantic region. He remains very much involved in the community as a volunteer fundraiser for several charities, is active in his Rotary Club, serves as a special advisor to Transport Action Atlantic, and is a long-time CRHA member. He also enjoys a round of golf whenever the opportunity presents. He often quips that he’s the kind of guy that the actuarial people at the CN pension plan worry about.

Howard has a lot of vivid memories about his three years in Newfoundland, and the many challenges that came with it. But he also points with evident satisfaction to contributions he was able to make in the cause of preservation. Although sadly there are no surviving examples of the Newfoundland Railway’s iconic ‘thousand class’ Mikado locomotives (which were all scrapped in the 1950s), the island on a per capita basis arguably boasts as large a collection of displayed motive power and other equipment as can be found anywhere. As the railway was being dismantled, there was a lot of community interest in acquiring rolling stock to keep its memory alive. Rather than scrapping the locomotives, coaches and cabooses where they were stranded after decommissioning was complete, it made sense to donate

Lorsque Howard Easton, cheminot chevronné, est arrivé à St. John's au début de l'année 1986 comme nouveau président et directeur général de TerraTransport, il n'avait aucun pressentiment qu'il serait la dernière personne responsable des activités ferroviaires à Terre-Neuve.

« Mon mandat était d’opérer le chemin de fer comme une entreprise viable et de faire le meilleur travail possible avec les ressources disponibles » a-t-il rappelé plus de trois décennies plus tard. « Et c’est exactement ce que nous avons fait. Aussi tard qu’à l’automne 1987, nous avions un programme d’investissement pour les traverses et le ballast planifié pour l’été suivant dont la majeure partie était financée par le gouvernement fédéral. En fait, les traverses avaient été distribuées à divers points le long de l’emprise en préparation pour les travaux en 1988. L’une des nombreuses choses que nous avons eu à faire pendant la clôture du chemin de fer fut de ramasser ces traverses pour leur éventuelle disposition. Parce qu’elles étaient spécialement dimensionnées pour une voie étroite, elles ne pouvaient être utilisées nulle part ailleurs sur le système du CN. »

Un retraité exceptionnellement actif à l’âge de 91 ans, Howard et son épouse Barbara demeurent encore confortablement dans la maison qu’ils ont achetée lorsqu’il a fait, en 1989, le dernier d’une longue série de déplacements comme cheminot à Moncton, en tant que vice-président adjoint de la région de l’Atlantique du CN. Il reste très impliqué dans la communauté comme collecteur de fonds pour diverses œuvres de bienfaisance, est actif au sein de son Rotary Club, agit comme conseiller spécial au Transport Action Atlantic et est membre de longue date de l’ACHF. Il aime également jouer au golf à chaque fois que l’occasion se présente. Il plaisante souvent qu’il est le genre de gars qui préoccupe les actuaires du régime de pension du CN.

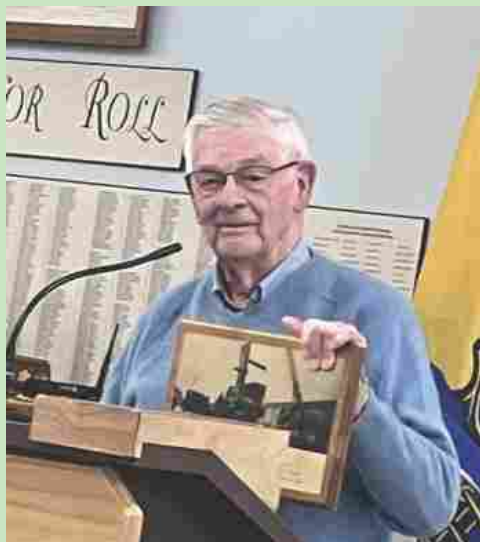
Howard retient plusieurs souvenirs marquants de ses trois années à Terre-Neuve ainsi que des nombreux défis qui les accompagnèrent, mais il souligne aussi avec satisfaction les contributions qu’il a réussi à faire pour la cause de la préservation. Même si, malheureusement, il ne reste plus d’exemplaires en existence des locomotives iconiques Mikado de la série 1000 du Newfoundland Railway (toutes mises à la ferraille dans les années 1950) l’île peut se targuer d’avoir la plus grande collection de force motrice et autres équipements en montre par personne à retrouver en tout lieu. Lors du démantèlement du chemin de fer, il y eut beaucoup d’intérêt communautaire pour l’acquisition du matériel roulant pour que sa mémoire reste vivante. « Au lieu de mettre au rebut les locomotives, les voitures-coach et les

them for display – from both a financial and public relations perspective, herecalls.

Two particular success stories stand out in his memory. Before the line was closed down, the Railway Society of Newfoundland in Corner Brook was wanting to move Pacific steam engine 593, that had been on display for 30 years in a former park some 15 miles east of the city, to their museum at the site of the former Humbermouth station. Howard found a way to make it happen. Another project was the CRHA's wish to have a narrow gauge display train to add to their life-sized collection at Exporail. The outcome was the donation and special movement on standard gauge flatcars of G8 diesel 805, a livestock car, a bulkhead flat, and coach 760 to Delson-Saint Constant, where they were displayed outdoors for some years. (Currently, the equipment is wrapped in protective plastic pending restoration.)

When he moved to St. John's in 1986, Howard had three decades of CNR experience to his credit, and it included considerable previous exposure to the challenges of railroading in Newfoundland. As a Moncton-based transport economist he made a number of trips to the island between 1957 and 1963. One of the more memorable was an invitation to accompany Robert Bandeen, then a senior officer in CN's research and development department, on his very first trip to the province. He would eventually rise to become the railway's CEO.

"Bob Bandeen was the first person I ever heard express concern about the future of the passenger service



Howard Easton talked about the donation of TerraTransport engine 805 to Exporail at a recent meeting of the CN Pensioners Club in Moncton. Author photo

Howard Easton a parlé du don de la locomotive 805 de TerraTransport à Exporail lors d'une réunion récente du CN Pensioners Club à Moncton. Photo courtoisie de l'auteur

fourgons de queue à l'endroit où ils ont été abandonnés après l'achèvement du démantèlement, il était logique d'en faire don pour une exposition publique – tant du point de vue financier que de celui des relations publiques.», rappelle-t-il.

Deux réussites particulières se distinguent dans sa mémoire. Avant la fermeture de la ligne, la Railway Society of Newfoundland à Corner Brook voulait déménager la locomotive à vapeur Pacific 593, qui avait été en montre depuis une trentaine d'années dans un parc quelque 24 kilomètres à l'est de la ville, à son musée sur le site de l'ancienne gare Humbermouth. Howard a trouvé un moyen d'y arriver. Un autre projet était le désir de l'ACHF d'avoir un train à voie étroite à ajouter à sa collection grandeur nature en montre à Exporail. Le résultat fut le don, ainsi que le déménagement spécial sur des wagons plats à voie normale, du diesel G8 805, d'un wagon de transport de bétail, d'un wagon plat à parois de bout et de la voiture-coach 760 à Delson-Saint-Constant, où ils ont été

exposés à l'extérieur pendant quelques années. (L'équipement est présentement emballé dans du plastique protecteur en attendant la création d'un espace d'exposition intérieur convenable.)

Lorsqu'il est déménagé à St. John's en 1986, Howard avait trois décennies d'expérience au sein du CNR, incluant une exposition antérieure considérable aux défis reliés aux chemins de fer à Terre-Neuve. Comme économiste en transport basé à Moncton, il avait fait plusieurs voyages à l'île entre 1957 et 1963. Un des plus mémorables fut une invitation d'accompagner Robert Bandeen, à l'époque haut fonctionnaire dans le département de recherche et développement du CN, lors de son tout premier voyage à la



In the summer of 2022 two of the author's grandsons visited engine 805 and other narrow gauge equipment as it awaited restoration at Exporail. Author photo

À l'été 2022, deux des petits-fils de l'auteur ont visité la locomotive 805 et les autres équipements à voie étroite qui attendent un espace convenable à l'intérieur. Photo de l'auteur

in Newfoundland,” Howard recalls. “Not too many people really took him seriously at the time, and I’m not sure that even he foresaw the day when continuing the freight service would be in question. But he certainly was wondering aloud about what would happen to the passenger train when the paved highway across the island became a reality in 1965. Completion of that project was then less than three years in the future.”

Howard recalls that his former boss, after he became CEO, was really the instigator of the Sullivan Commission, which in its 1978 report recommended that the railway be phased out over a period of 10 years.

“Of course, that was quite an impractical approach,” Howard says. “The commissioners really had no plan for how their recommendation would be implemented. It didn’t make sense to abandon the railway piecemeal, as the bulk of the traffic was destined to St. John’s. When the abandonment decision was ultimately made 10 years later, the three-month notice was about right – it gave the minimum required notice under the collective agreements, and it all worked out quite well.”

“But in the meantime, when the federal government chose not to follow the Sullivan recommendation, and to give the railway another shot at survival, Bob Bandeen made another right move. He recognized that the Newfoundland operation was indeed different from the mainland, should not be a satellite of Moncton, and should report directly to system headquarters in Montreal. The establishment of TerraTransport was a successful model, and gave the best possible outcome under the circumstances.”

Howard was deliberately not involved in the discussions that led to the closure announcement in 1988, but he was well aware that negotiations were going on behind the scenes. There’s no doubt in his mind that Mulroney cabinet minister John Crosbie was instrumental in making the federal-provincial roads-for-rails agreement happen. He believes Minister Crosbie during his brief tenure as transport minister “took the bull by the horns”, and was able to accomplish what several of his predecessors had been unable to do – make an offer to the Province that they couldn’t refuse.

Howard remembers his

province. Il allait par la suite grimper les échelons pour devenir le PDG du chemin de fer.

« Bob Bandeen fut la première personne à se préoccuper du futur du service passager à Terre-Neuve que je n’ai jamais entendue », se rappelle Howard. « Peu de personnes le prenaient réellement au sérieux à l’époque et je ne suis pas certain que lui-même prévoyait le jour où le maintien du service de transport de marchandises serait mis en question. Mais certes, il se demandait à haute voix ce qui arriverait aux trains de passagers lorsque l’autoroute pavée à travers l’île deviendrait réalité en 1965. L’achèvement de ce projet était alors moins de trois ans dans le futur. »

Howard se rappelle que son ancien patron, devenu PDG, fut le véritable instigateur de la Commission Sullivan, qui, dans son rapport de 1978, recommanda que le chemin de fer soit supprimé progressivement sur une période de 10 ans.

« Bien entendu, c’était une approche peu pratique », dit Howard. « Les commissaires n’avaient vraiment aucune idée du comment leurs recommandations seraient mises en œuvre. » Cela n’avait pas de sens d’abandonner le chemin de fer morceau par morceau, car le gros du trafic était en destination de St. John’s. Quand la décision d’abandon a finalement été prise 10 ans plus tard, l’avis de trois mois fut à peu près correct – cela donna l’avis minimum requis par les conventions collectives et le tout s’est très bien passé.

Mais dans l’intervalle, quand le gouvernement fédéral a choisi ne pas suivre la recommandation Sullivan et de donner une autre chance de survie au chemin de fer, Bob Bandeen a encore fait un bon choix. Il a reconnu que les opérations à Terre-Neuve étaient en effet différentes de celles sur le continent, ne devaient pas être un satellite de Moncton

et devaient se rapporter directement au siège social du système à Montréal. L’établissement de TerraTransport fut un modèle réussi et a obtenu le meilleur résultat possible compte tenu des circonstances. »

Howard n’a pas été impliqué délibérément dans les discussions qui ont mené à l’avis de fermeture en 1988, mais il était bien au courant que les négociations se passaient dans les coulisses. Il n’avait aucun doute dans son esprit que John Crosbie, ministre du cabinet Mulroney, eut un rôle déterminant pour que l’entente fédérale-provinciale « des routes pour des rails » apparaisse. Il croit que pendant sa brève période d’activité comme ministre des Transports, Crosbie « a pris le taureau par les cornes » et a été capable d’accomplir ce que plusieurs de ses prédécesseurs



Howard Easton began his railroad career as a Moncton-based transportation economist in the late 1950s. Here he stands with an unidentified trainmaster beside Inspection Car 3 at Brigus Junction on a tour of the narrow gauge operations in January 1962. Photo courtesy of Howard Easton

Howard Easton (à droite) a commencé sa carrière de cheminot comme économiste en transport basé à Moncton à la fin des années cinquante. Le voici avec un coordonnateur de trains non identifié à côté de la voiture d'inspection 3 à Brigus Junction pendant une tournée des opérations à voie étroite en janvier 1962. Photo courtoisie d'Howard Easton

time in Newfoundland as a very positive experience. “We had an extremely competent group of managers on the island, doing some very good work streamlining operations and making it all more cost effective. A number of important changes were made, but we recognized that it couldn’t ever be profitable. In retrospect, it couldn’t have lasted much longer than it did, as most of the motive power and rolling stock was nearing the end of its useful life.”

The shutdown took place in what Howard describes as an “effective and humane” manner. “The dismantling of some 700 track miles, including yards and passing tracks, was a monumental project, the scale of which CN had never undertaken before and is unlikely to ever see again. A large number of employees, both unionized and non-union, were involved, working simultaneously in five or six different locations. This enabled many of them to get enough additional employment to qualify for early retirement benefits. They did a great job, and in the end, only a small number needed to relocate to the mainland.”

Asked if the eventual privatization of CN may have hastened the end of the line for railroading in Newfoundland, Howard notes that this was not an issue that was front and centre at the time. But he did acknowledge that TerraTransport was one of three areas impacting CN’s bottom line that could present potential financial challenges for an investor-owned railroad. The other two were grain transportation and passenger services – and Howard was part of all three at various points in his career. From 1969 to 1975 he was very much involved with the grain business, and for a three-year period was seconded to the federal minister responsible for the Wheat Board in a transportation co-ordinating role. And immediately prior to his move to Newfoundland he spent eight years on the passenger side of CN’s operations. At the time, CN was providing services under contract to VIA Rail, as the transition of actual train operation to employees of the new Crown corporation unfolded.

As an aside, Howard notes that transferring responsibility for the CN Roadcruiser operation to VIA’s control was under serious consideration. It was beginning to look like it was going to happen – and then it didn’t. What VIA’s route-map might look like today had it gone ahead remains a matter for some speculation. In retrospect, it might even have prevented the 1990 abandonment of the Halifax-Sydney railiner service.

Ted Bartlett

n’avaient pas été capables de faire, soit de présenter une offre à la province qu’elle ne pouvait pas refuser.

Howard se souvient de son séjour à Terre-Neuve comme d’une expérience très positive. « Nous avons sur l’île un groupe de gestionnaires très compétents qui ont accompli du très bon travail dans la rationalisation des opérations pour un meilleur rapport coût-efficacité. Un certain nombre de changements importants ont été apportés, mais nous avons réalisé qu’elles ne pourraient jamais être rentables. Avec le recul, elles n’auraient pas pu durer plus longtemps qu’elles ne l’ont fait, car la majeure partie de la force motrice et du matériel roulant approchait de la fin de sa vie utile. »

L’arrêt des activités s’est déroulé d’une manière qu’Howard décrit comme « efficace et humaine ». « Le démantèlement de quelque 1130 kilomètres de voies incluant celles des cours de triage et de dépassement était un projet monumental d’une envergure jamais entreprise auparavant par le CN et qu’il est peu probable de revoir un jour. Bon nombre d’employés, syndiqués et non syndiqués, ont été impliqués, œuvrant simultanément dans cinq ou six endroits différents. Cela a permis à plusieurs d’entre eux d’accumuler suffisamment d’heures de travail additionnelles pour avoir droit aux bénéfices de retraite anticipée. Ils ont fait un excellent travail et en fin de compte, très peu eurent besoin de déménager sur le continent.

Lorsqu’on lui a demandé si la privatisation éventuelle du CN aurait hâté la fin du chemin de fer à Terre-Neuve, Howard a remarqué que cela n’a pas posé de problème majeur à l’époque. Mais il a reconnu que TerraTransport fut l’un des trois domaines ayant un impact sur les bénéfices nets du CN et qui pouvait présenter des défis financiers potentiels pour un chemin de fer appartenant à des investisseurs. Les deux autres domaines étaient le transport de céréales et les services aux passagers – et Howard a fait partie des trois à divers moments de sa carrière. De 1969 à 1975, il fut très impliqué dans le commerce des céréales et pendant trois années, il fut adjoint du ministre fédéral responsable de la Commission canadienne du blé dans un rôle de coordination des transports. Et immédiatement avant son déménagement à Terre-Neuve, il a passé huit ans dans les opérations du côté passager du CN. À l’époque, le CN fournissait des services sous contrat à VIA Rail pendant que la transition de l’opération réelle des trains aux employés de la Société d’État se déroulait.

Soit dit en passant, Howard remarque que le transfert des responsabilités de l’exploitation des autobus « Roadcruiser » du CN à VIA a été sérieusement envisagée. Cela commença à ressembler qu’il allait se produire, et puis cela n’a pas été le cas. À quoi pourrait ressembler le réseau de VIA aujourd’hui s’il avait été mis en œuvre demeure une question qui fait l’objet de spéculations. Avec le recul, il aurait même pu éviter l’abandon en 1990 du service « Railiner » entre Halifax et Sydney.

Ted Bartlett

Dismantling a Railway / *Le démantèlement d'un chemin de fer*

A Kenneth Pieroway photo gallery from 1989-1990.

Un album photo de 1989-1990 de Kenneth Pieroway.

French version / Version française : Louise Dineen

As noted elsewhere in this issue, the dismantling of the Newfoundland Railway was a project of monumental proportions – the scale of which CN had never previously undertaken. It was also unique in that the work was performed almost entirely by the railway's own employees.

Track removal began on October 12, 1988, when the first rail was broken in the remote Gaff Topsails area, just two weeks after the last revenue train had operated. (In the view of some, almost with indecent haste!) The work was suspended as winter set in, and resumed the following spring, continuing without interruption until completion in November of 1990.

At the time, Ken Pieroway was a young public servant, living and working in Corner Brook. Already a rail enthusiast and photographer, he took the opportunity to capture a collection of images at different locations across the island over a time span of about a year. Ken is now a well-known author, with four railway books in his portfolio, and a fifth in preparation. He has skillfully blended his own photography with the work of others, establishing strong collaborative relationships with many who were riding the narrow gauge rails before he was born. He is a passionate believer in celebrating and sharing images. This gallery features work that has not previously appeared in print, and we are most appreciative that he has kindly consented to present them here.

Port aux Basques Subdivision, 13 September 1989

This demolition crew was working northward (timetable east) toward Stephenville Crossing, near the community of Heatherton, a flag stop at mile 477 of the Port aux Basques Sub. Terra Transport's mandate to operate the line as a going concern is quite evident in these photos, as roadbed, ties and rails appear to be in excellent condition almost a year after the last revenue train had passed this spot. The removal of the line was clearly a much less labour-intensive exercise than the job of building it nearly 90 years earlier, but there's little doubt that there was more attention paid to workplace safety.

Comme indiqué ailleurs dans ce numéro, le démantèlement du Newfoundland Railway fut un projet de proportions monumentales dont l'ampleur n'avait jamais été entreprise par le CN. Le projet fut aussi unique, car les travaux ont été effectués presque entièrement par les employés mêmes du chemin de fer.

L'enlèvement des rails a commencé le 12 octobre 1988, lorsque le premier rail a été séparé dans la région éloignée de Gaff Topsails, juste deux semaines après l'exploitation du dernier train à revenu (avec un empressement indécent, selon certains!). Les travaux ont été suspendus avec l'arrivée de l'hiver et ont repris le printemps suivant sans interruption jusqu'à leur parachèvement en novembre 1990.

À l'époque, Ken Pieroway était un jeune fonctionnaire qui demeurait et travaillait à Corner Brook. Déjà passionné de chemin de fer et photographe, il a profité de l'occasion pour capter une collection d'images de divers lieux à travers l'île sur environ un an. Ken est maintenant un auteur reconnu, avec quatre livres sur les chemins de fer dans son portefeuille et un cinquième en cours de préparation. Il a savamment mélangé sa propre collection avec le travail d'autres et a établi des relations de collaboration étroites avec ceux qui voyageaient sur les rails à voie étroite avant sa naissance. C'est un fervent passionné de la célébration et du partage des images. Cette galerie d'images contient des photos qui n'ont pas été publiées auparavant et nous lui sont reconnaissants d'avoir aimablement consenti à les présenter ici.

Subdivision Port-aux-Basques, 13 septembre 1989

Cette équipe de démolition travaillait vers le nord (vers l'est sur l'indicateur) vers Stephenville Crossing, près de la communauté d'Heatherton, un arrêt sur drapeau à la borne milliaire (B.M.) 477 de la subdivision Port-aux-Basques. Le mandat de Terra Transport d'opérer la ligne comme une entreprise viable est très évident sur ces photos, car l'assise de voie, les traverses et les rails semblent être en excellent état presque un an après le passage du dernier train à revenu à cet endroit. L'enlèvement de la ligne était de toute évidence un exercice beaucoup moins exigeant en termes de main-d'œuvre que le travail de construction presque 90 ans auparavant, mais il n'y a pas de doute que l'on accordait plus d'attention à la sécurité sur le lieu de travail.



The NF210 engines assigned to decommissioning duties were specially fitted with steel I-beams on the front of their long hoods, designed for hauling extended lengths of jointed rail back to where workers with torches and hammers would break the join, and the separated rails would be lifted by crane unto flatcars – a process that required both precision and caution. These 100-pound rails were being hauled back to Stephenville Crossing, where they would be loaded onto highway trailers for shipment to the mainland for reuse on secondary lines and yard tracks. Any lighter rail (70 and 85 pound) was sold as scrap.

Les diesels NF210 affectés aux tâches de démantèlement furent spécialement équipés de poutres en I en acier sur le devant de leurs capots longs, conçues pour transporter de grandes longueurs boulonnées de rail jusqu'aux endroits où des travailleurs munis de torches et de marteaux rompaient les jonctions et les rails séparés étaient levés par une grue sur des wagons plats. C'était un processus qui exigeait à la fois précision et prudence. Ces rails de 100 livres au yard étaient ramenés à Stephenville Crossing pour être chargés sur des remorques routières et ensuite expédiés sur le continent pour être réutilisés sur des lignes secondaires et des voies de cours de triage. Tout rail plus léger (entre 70 et 85 livres au yard) était vendu comme ferraille.



Curling, late October 1989

The village of Curling at mile 407 of the Newfoundland Railway existed long before the burgeoning demand for newsprint in the early 20th Century gave birth to the city of Corner Brook in the 1920s. But when the railway reached the Bay of Islands around 1895, a location five miles away at Humbermouth was chosen as the tidewater terminal. On this autumn afternoon the wrecking crew with engines 931 and 923 is working back from Beaver Pond (mile 424) where the track had been broken a month previous. Today Curling lives on as a Corner Brook suburb with little trace of the railway's existence in evidence, while 931 is preserved and displayed at Humbermouth – the only NF210 with its prime mover still intact. When dismantling the railway in that area was finished, 923 was scrapped.

**Curling, fin octobre 1989**

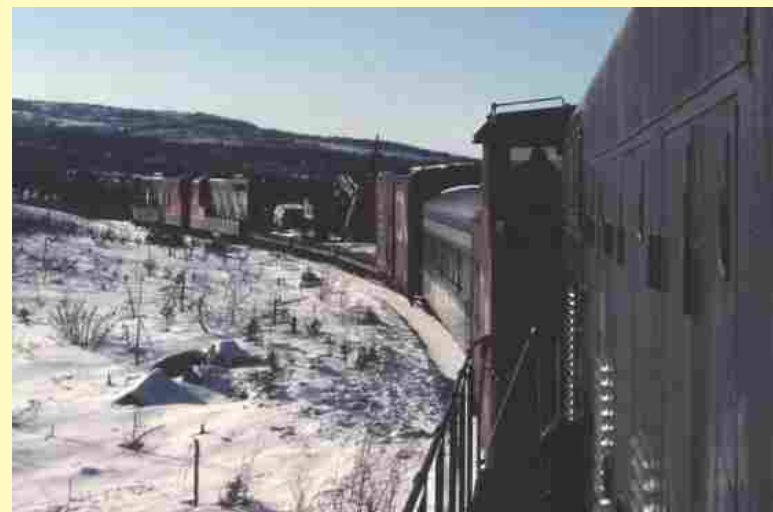
Le village de Curling au mille 407 du Newfoundland Railway existait bien avant que la demande croissante pour le papier journal au début du vingtième siècle ait créé la ville de Corner Brook dans les années 1920. Mais lorsque le chemin de fer a atteint Bay of Islands vers 1895, un site cinq miles plus loin, à Humbermouth, a été choisi pour le terminal au bord de la mer. En cet après-midi d'automne, l'équipe de démolition avec les locomotives 931 et 923 est en train de travailler de Beaver Pond (B.M. 424) où la voie a été séparée un mois auparavant. De nos jours, Curling existe toujours comme banlieue de Corner Brook avec peu de traces de l'existence du chemin de fer en évidence alors que le diesel 931 est préservé et exposé à Humbermouth – le seul NF210 avec son moteur encore intact. Lorsque le démantèlement du chemin de fer dans la région a été achevé, le 923 a été mis au rebut.

**Clareville Subdivision, 10 March 1990**

On a family visit to Bonavista Bay during the winter of 1990, Ken encountered this crew at work between Alexander Bay (mile 181) and Gambo (mile 190). They had three locomotives at their disposal, with 932 and 937 still

**Subdivision Clareville, 10 mars 1990**

Lors d'une visite à sa famille à Bonavista Bay pendant l'hiver de 1990, Ken a rencontré cette équipe entre Alexander Bay (B.M. 181) et Gambo (B.M. 190). Elle disposait de trois locomotives et les 932 et 937 étaient



looking quite presentable – far more so than many older engines in local or yard service with CN on the mainland today. Evidently at this stage the St. John's sub was still intact, as 932 wound up on display in Whitbourne, while 937 was sold to a narrow gauge railway in Chile in 1991.

Port aux Basques Subdivision, July 1990

Back on the island's west coast, track removal on the Port aux Basques Sub is nearing completion in high summer of 1990. There is likely less than five miles of the subdivision still in place on this sunny July day, and the crossbucks have already been removed on the secondary highway crossing at Barachois Brook. This movement hauling rail back to Stephenville Crossing would have been protected by a crew member. Just a short distance down the track toward mile 452, the trespasser angling from the pier on the Main Gut trestle seems unperturbed by the approach of engine 935.

Like many of the NF210s assigned to the railway's monumental decommissioning project, 935 had been earmarked for eventual display, but unfortunately was vandalized and subsequently scrapped before this could happen. As for the trestle, it remained part of the Newfoundland T'Railway for three decades before being closed because of structural hazards. It is slated for removal in 2024.

toujours aussi présentables – bien plus que de nombreuses autres locomotives dans le service local ou de chantier du CN sur le continent aujourd'hui. Apparemment à cette étape, la subdivision de St. John's était encore intacte, car éventuellement la 932 fut exposée à Whitbourne et la 937 fut vendue à un chemin de fer à voie étroite au Chili en 1991.

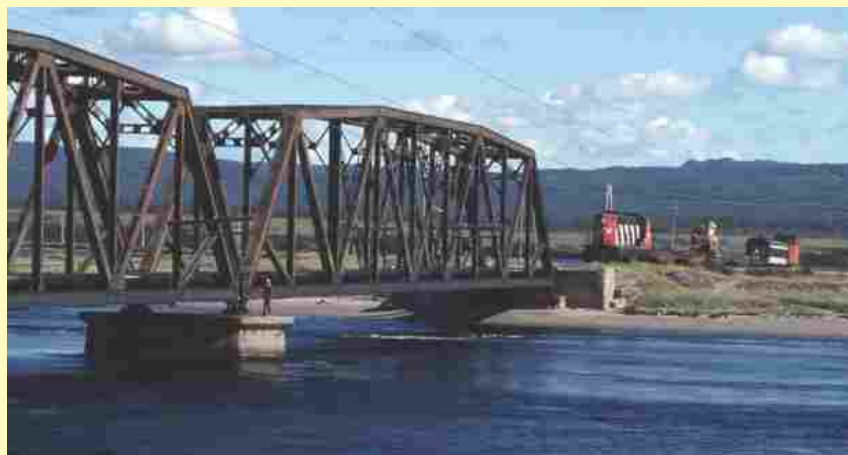
Subdivision Port-aux-Basques, juillet 1990

De nouveau sur la côte ouest de l'île, l'enlèvement des rails sur la subdivision Port-aux-Basques est en voie d'achèvement au milieu de l'été 1990. Il y a probablement moins de huit kilomètres de la subdivision encore en place en cette journée ensoleillée de juillet et les signaux de passage à niveau ont déjà été enlevés à la traversée de la route secondaire à Barachois Brook. Ce transport de rails de retour vers Stephenville Crossing aurait été protégé par un membre de l'équipage. À une courte distance plus loin vers la B.M. 452, l'intrus pêchant sur le pilier du pont à poutres en treillis au-dessus de la rivière Main Gut semble peu inquiet de l'approche du diesel 935.

Comme plusieurs des NF210 affectés à ce projet de démantèlement monumental, le 935 avait été destiné à être mis en exposition, mais malheureusement, il a été vandalisé et mis au rebut avant que cela ne puisse se produire. Quant au pont, il a continué à faire partie du Newfoundland T'Railway pendant trois décennies avant d'être fermé en raison de risques structurels. Il est prévu de l'enlever en 2024.



All photos by Kenneth G. Pieroway, with notes by Ted Bartlett



Toutes les photos de Kenneth G. Pieroway avec notes de Ted Bartlett

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

Railway Days in Newfoundland - In colour! / Jours de chemin de fer à Terre-Neuve – en couleur!

by / par Stan J. Smail

French Version / Version française : Gilles Lazure

Ted Bartlett's memorable article on the Newfoundland Railway is a marvellous addition to the many works already in print that deal with 'rails on the rock'. Names like Lavallee, Lingard, Linley, Cook, Smith and Pieroway have covered Newfoundland Railway subjects from varying points of view all of them contributing to the mystique of Canada's longest narrow gauge railway.

The CRHA archives at Exporail includes many fine colour images of Newfoundland trains and railroading from just after that province's entry to the Canadian federation in 1949. Many of our CRHA elders journeyed to Newfoundland before the end of the steam era, the end of the trans-island passenger service, the end of branch line services and indeed the demise of all rail service in 1988.

This photo gallery begins with the Newfoundland Railway's early CNR years and terminates with the last runs in 1988. Newfoundland probably has more preserved railway equipment per capita than anywhere else in Canada. Thirty-five years later, the effects of an Atlantic climate have unfortunately taken their toll on much of this material which for the most part is displayed outside exposed to the elements.

Exporail has a Newfoundland train thanks to the thoughtful donation of retired CN official J Howard Easton, a long time friend and supporter of the CRHA and its endeavours. It is my sincere wish and hope that this train can be 'put inside' just as soon as the expansion of Exporail's Angus Pavilion will allow.

This Photo gallery is dedicated to the late Joe Hickey, Terra Transport locomotive engineer and union representative, J Howard Easton, Bill Linley, Ken Pieroway and Ted Bartlett.

L'article marquant de Ted Bartlett sur le Newfoundland Railway est un brillant ajout aux nombreux ouvrages déjà imprimés ayant pour sujet les chemins de fer sur « The Rock ». [N.D.T. The Rock, littéralement « le Rocher », est le surnom donné à l'île par ses habitants.] Des auteurs tels que Lavallée, Lingard, Linley, Cook et Pieroway ont déjà traité d'aspects de cette compagnie de manières variées contribuant toutes à la mystique du plus long chemin de fer canadien à écartement de rails étroit.

Les archives de l'ACHF à Exporail contiennent de nombreuses et excellentes photos en couleur des trains du Newfoundland Railway et de ses opérations remontant à l'époque de l'entrée de ce territoire en tant que province dans la Confédération canadienne en 1949. Plusieurs de nos vétérans à l'ACHF ont voyagé à Terre-Neuve avant la fin de l'utilisation de la vapeur, de celle du service transinsulaire pour passagers et de celle du service sur les embranchements et, somme toute, avant la disparition de tout service ferroviaire en 1988.

Cette galerie de photos débute avec les premières années des chemins de fer nationaux du Canada (CNR) à Terre-Neuve et se termine avec les dernières opérations en 1988. La province a probablement plus d'équipement ferroviaire préservé par tête d'habitant que partout ailleurs au Canada. Trente-cinq ans plus tard, les effets du climat de la région Atlantique ont malheureusement eu un impact néfaste sur beaucoup de ce matériel qui est en majeure partie en montre en plein air et exposé aux éléments.

Exporail a un train de Terre-Neuve grâce aux dons fort bien planifiés d'un administrateur du CN à la retraite, J. Howard Easton, un ami de longue date et un partisan de l'ACHF et de ses entreprises. Je souhaite sincèrement et j'espère que ce convoi puisse être abrité à l'intérieur dès que l'agrandissement du pavillon Angus d'Exporail le permettra.

Cette galerie de photos est dédiée au regretté Joe Hickey, mécanicien de locomotive et représentant syndical à Terra Transport, et à J. Howard Easton, Bill Linley, Ken Pieroway et Ted Bartlett.



On the first of their Newfoundland Railway expeditions, noted Canadian railway historians Ronald S Ritchie (left) and Omer S A Lavallee pose in front of CNR outside braced reefer 330 at Port Aux Basques on June 24, 1952. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 705.

Lors de leur première expédition au Newfoundland Railway, les réputés historiens canadiens Ronald S. Ritchie (à gauche) et Omer S.A. Lavallée posent devant le wagon couvert réfrigéré à structure extérieure 330, à Port-aux-Basques, le 24 juin 1952. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 705

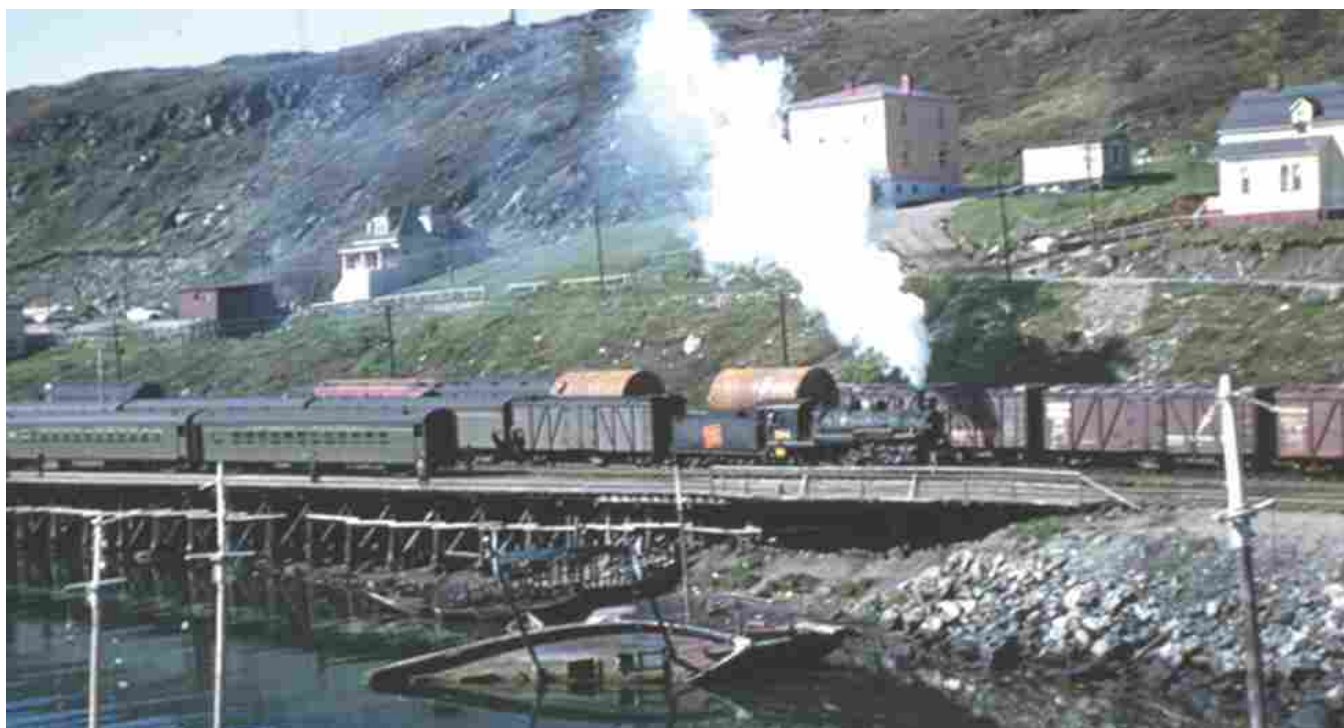


On June 24, 1952, simmering between shunts at Port Aux Basques. CNR 2-8-0 280 is of considerable significance. Built by the Reid-Newfoundland Company as that carrier's 152, after confederation in 1949, she became CNR 280 and would serve as the Port Aux Basques 'shunter' until her retirement in 1953. Like the five remaining 4-6-0's in 1948, the 280 was never converted to burn oil. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 700.

Le 24 juin 1952, « mijotant » ici entre des manœuvres de triage à Port-aux-Basques, la locomotive 2-8-0 280 du CNR est d'une importance considérable. Construite par la compagnie Reid-Newfoundland en tant que son numéro 152, elle devint la 280 du CNR, suite à l'entrée dans la Confédération en 1949, et servit aux manœuvres à Port-aux-Basques jusqu'à son retrait du service en 1953. Comme les cinq autres locomotives 4-6-0 encore présentes en 1948, la 280 ne fut jamais convertie pour brûler du mazout. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 700

The two-masted sailboat has been scuttled and 4-6-2 594 is on shunter duty at Port Aux Basques in June 1956. Pacific 594 was built by Baldwin in 1920 as Reid-Newfoundland Company 194. After the arrival of the R-2 class 2-8-2's beginning in 1930, the J-8-a class Pacific types were removed from through passenger service and used in mixed traffic and as shunters as seen in this photo. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Kemp 1319

Le voilier à deux mats a été sabordé et la 4-6-2 594 est affectée aux manœuvres à Port-aux-Basques en juin 1956. Cette Pacific fut construite par Baldwin en 1920 en tant que 194 de la compagnie Reid-Newfoundland. Suite à l'arrivée des 2-8-2 de la classe R-2 à partir de 1930, les Pacific de la classe J-8-a furent retirées des services transinsulaires pour voyageurs et utilisées sur les trains mixtes et comme locomotives de manœuvre tel que vu sur cette photo. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Kemp 1319





On June 24, 1952, UCOR Rule 26 (the blue flag rule) applies at Clarendville, a division point, as trans-island passenger train Number 2 pauses for inspection and servicing. At this point in time, the R class Mikados are the preferred motive power for the through passenger trains in Newfoundland. Members of the Ritchie-Lavallee railfan delegation from Montreal converse as Train 2 awaits the removal of the blue flag which is protecting the shop staff performing the servicing and inspection ritual. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 799.

Le 24 juin 1952, le règlement 26 (protection par signal bleu) du Règlement unifié d'exploitation (RUE) est respecté à Clarendville, un chef-lieu de division, alors que le train transinsulaire numéro 2 pour voyageurs est à l'arrêt pour inspection et entretien. À cette période, les Mikados de la classe R sont le genre de force motrice préféré pour ces trains de passagers directs à travers Terre-Neuve. Les membres de la délégation de passionnés des trains Ritchie-Lavallée de Montréal conversent alors que le train No2 attend l'enlèvement du signal bleu protégeant les employés de l'atelier effectuant le rituel d'inspection et d'entretien. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 799

A doubleheaded trans-island Train Number 2 led by R-2-d 2-8-2 323 has paused for water at the standpipe at Tunnel, a water stop east of Clarendville at milepost 121.93, in June 1956. The R class Mikados were notable in that they were built with 'pilot flangers' situated between the pilot truck and the first set of driving wheels, a helpful device to aid in snow removal during winter operations. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Kemp 1320

En juin 1956, un train transinsulaire No 2 en double traction avec, à sa tête, la 323, une 2-8-2 de la classe R-2-d, s'est arrêté à la prise d'eau à Tunnel, un lieu de ravitaillement à l'est de Clarendville à la borne milliaire (B.M.) 121.93. Les Mikados de la classe R étaient remarquables par le fait qu'elles avaient été construites avec des lames de déblayage d'entre-rails situées entre leur bogie-pilote et le premier ensemble de roues motrices, un accessoire utile pour enlever la neige durant les opérations hivernales. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Kemp 1320





A long way from Glasgow, Scotland! Doubleheaded R class Mikados, led by R-2-b 2-8-2 305, stage a three train meet at Harry's Brook in June 1956. The 305 was one of a small group of 2-8-2's built between 1935 and 1941 by the North British Locomotive Company. Other R class Mikados were built by Alco and MLW including CNR 329, the last new steam locomotive built by the Montreal Locomotive Works for domestic service in Canada. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Kemp 1339

Fort loin de Glasgow, en Écosse! Un convoi en double traction de Mikados, la 305 classe R-2-b en tête, figure dans une rencontre de trois trains à Harry's Brook en juin 1956. La 305 fit partie d'un petit groupe de 2-8-2 construites entre 1935 et 1941 par la North British Locomotive Company. D'autres locomotives de la classe R furent fabriquées par l'ALCo et les Montreal Locomotive Works (MLW), dont la 329 du CNR, la dernière locomotive à vapeur neuve construite par les MLW pour le service ferroviaire au Canada. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Kemp 1339

Reflecting the change in ownership of the railway, the rear two cars sport CNR green, while the others are in the Newfoundland red livery in this 1952 view at Stephenville Crossing. The open platform sleeping car Fogo carries the markers for Train 2 as the 'Ritchie - Lavallee' delegation from Montreal eye the photographer from the rear platform. Fogo was preserved for a time at Pippy Park in St. John's, but ultimately succumbed to the ravages of weather and vandalism and was sadly scrapped around 2010. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Lavallee 1189.

Reflétant le changement de propriétaire du chemin de fer, les deux voitures à l'arrière exhibent le vert olive du CNR alors que les autres ont la livrée rouge du Newfoundland Railway sur cette photo d'autour 1952 à Stephenville Crossing. La voiture-lits Fogo porte les fanaux arrière du train No 2 alors que la délégation « Ritchie-Lavallée » de Montréal observe le photographe à partir de la plateforme ouverte de la voiture. Pendant quelque temps, Fogo fut préservée dans le parc Pippy, à St. John's, mais elle ne put résister aux ravages du climat et des vandales et fut tristement envoyée à la ferraille autour de 2010. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Lavallée 1189





CNR 2-8-2 class leader 300 is at Gambo on June 25, 1952 with trans-island Train Number 2. The first of the R class Mikados, No 300 was built by Alco in 1930 as Newfoundland Railway 1000. Unfortunately, none of the R class 2-8-2's were preserved. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 719.

La 300, la première 2-8-2 de la classe R et de la série trois-cents du CNR est à Gambo, le 25 juin 1952, avec le train transinsulaire No 2. La Mikado 300 fut fabriquée par l'ALCo en 1930 en tant que 1000 du Newfoundland Railway. Malheureusement, aucune locomotive 2-8-2 de la classe R n'a été préservée. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 719

Newfoundland Railway red and black is still in vogue as Train Number 2 pauses for water at Gambo on June 25, 1952. The new station is under construction would be part of the scene until the end of all rail service in 1984. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 720.

Le rouge et noir du Newfoundland Railway est encore en vogue alors que le train No 2 fait un arrêt pour ravitaillement en eau à Gambo, le 25 juin 1952. La nouvelle gare est en construction et va faire partie de la scène jusqu'à la toute fin du service ferroviaire en 1984. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 720





A vintage coach already in the solid olive green CNR colours and a wooden Railway Post Office car still in the red Newfoundland Railway livery are in the consist of train M7 leaving the main line at Brigus Junction, milepost 41.75 bound for Carbonear. It is June 25, 1952 and what we wouldn't give to ride such a conveyance today! CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 732.

Parlant d'un embranchement, une ancienne voiture-coach déjà peinte dans la livrée vert olive du CNR et un wagon-poste en bois, encore dans la livrée rouge du Newfoundland Railway, font partie du convoi M7 quittant la voie principale à Brigus Junction, B.M. 41.75, à destination de Carbonear. Nous sommes le 25 juin 1952 et qu'est-ce que nous ne donnerions pas pour être à bord d'un tel convoi aujourd'hui! Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 732

Still decorated in Newfoundland Railway red livery, the sleeper Buchans carries the markers of train 2 as seen at Whitbourne, mile 54.62 of the CNR St. John's Subdivision, on June 25, 1952. CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 731

Le 25 juin 1952, exhibant encore la livrée rouge du Newfoundland Railway, la voiture-lits Buchans porte les feux arrière du train No 2 telle qu'aperçue à Whitbourne, à la B.M. 54.62 de la subdivision St. John's du CNR. Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 731B





'Other' railways in Newfoundland included properties built by the Anglo-Newfoundland Development Company, the owner of the famous Botwood Railway, which became the Grand Falls Central in 1957. At Grand Falls, on June 28, 1952, vintage Botwood Railway 4-6-0 No. 6 runs out her last days. The Grand Falls Central would operate the last steam power on 'the Rock', ex CNR 2-8-2's 308 and 327 and 4-6-2 594, until 1958. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 771.

D'autres chemins de fer, à Terre-Neuve, incluaient ceux construits par la compagnie Anglo-Newfoundland Development, la propriétaire du fameux Botwood Railway qui devint le Grand Falls Central Railway en 1957. Le 28 juin 1952, à Grand Falls, la 6, la vénérable 4-6-0 du Botwood Railway, écoule ses derniers jours. Le Grand Falls Central allait exploiter la dernière force motrice à la vapeur sur « le Rocher », les 2-8-2 308 et 327 ex-CNR et la 4-6-2 594, jusqu'en 1958. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 771

Diesels came early to Newfoundland rails. In August 1948, three General Electric 380 horsepower B - B switchers came to 'the Rock' as Newfoundland Railway 5000 to 5002. In 1949, they were renumbered CNR 775 to 777 as class ES-4-a and used as yard engines until their sale to Costa Rica in 1969. On June 26, 1952, CNR 775 switches at St. John's. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie B 767.

Les locomotives diesel arrivèrent tôt sur les rails de Terre-Neuve. En août 1948, trois diesels de manœuvre General Electric (GE) de 380 HP et d'arrangement d'essieux moteurs B-B gagnèrent « le Rocher » en tant que numéros 5000 à 5002 du Newfoundland Railway. En 1949, ils furent renumérotés 775-777 et classifiés ES-4-a par le CNR; ils furent utilisés comme locomotives de manœuvre jusqu'à leur vente au Costa Rica en 1969. Le 26 juin 1952, le 775 est à l'œuvre à St. John's. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Ritchie B 767





CNR 901 is the second GMD NF-110 built for Newfoundland service, seen here at St. John's in 1969 still displaying her as-delivered olive green and yellow paint scheme. CNR 901 would serve until 1988 when she was scrapped. Smaill collection

Le 901 est le deuxième diesel GMD modèle NF110 construit pour servir à Terre-Neuve, aperçu sur cette photo à St. John's en 1969 exhibant encore sa livrée vert olive et jaune telle qu'à sa livraison. Le 901 allait servir jusqu'en 1988, l'année où il fut envoyé à la ferraille. Collection de Smaill

Bound for Argentia! CNR mixed train 207 is bound for that port town in the capable hands of three GMD G8 light roadswitchers. Here it is leaving St. John's on a beautiful morning in 1969. All three G8's wear the green and yellow livery that they arrived on the island in back in 1956. Smaill collection

Destination Argentia! Cette ville portuaire est la destination du train mixte No 207 du CNR, bien pris en charge par trois diesels légers « route et manœuvre » G8 de fabrication GMD. Le convoi quitte ici St. John's par un beau matin de 1969. Tous les trois G8 exhibent la livrée vert olive et jaune qu'ils portaient à leur arrivée sur l'île remontant à 1956. Collection de Smaill





'Other' railways in Newfoundland included the Asarco-Buchans Mining Railway which hauled lead and zinc concentrate from Buchans to the CNR at Millartown Junction for furtherance to Botwood via the Grand Falls Central Railway. In May 1975, an eastbound ore train crosses Mary March Brook behind MU equipped Whitcomb diesels. Stan J Smaill

Parmi les autres chemins de fer à Terre-Neuve, il y avait celui de la compagnie minière Asarco-Buchans qui transportait des concentrés de plomb et de zinc de Buchans jusqu'au raccordement avec le CNR, à Millertown Junction, pour y être acheminés encore plus loin jusqu'à Botwood via le Grand Falls Central Railway. En mai 1975, un convoi de wagons de minerai vides à destination de Buchans traverse Mary March Brook à la suite de diesels Whitcomb équipés pour opérer en unités multiples. Stan J. Smaill

Newfoundland's Grand Falls Central Railway was rebranded in 1957 as a former Anglo-Newfoundland property, the Botwood Railway. As the Grand Falls Central, it carried export ore from Buchans and pulp and paper traffic for the Price Company. In May 1975, narrow gauge GE 70 tonner 102 is leaving the Botwood wharf with bunker C fuel for the Grand Falls mill. Stan J Smaill

Le Grand Falls Central Railway de Terre-Neuve fut un nouveau nom donné, en 1957, à une ancienne propriété d'Anglo-Newfoundland, le Botwood Railway. Le Grand Falls Central transporta du minerai pour exportation à partir de Buchans et de la pulpe et du papier pour la compagnie Price. En mai 1975, près de Botwood, le 102, un diesel à voie étroite de modèle « 70-ton » fabriqué par la GE, tracte du combustible Bunker C pour la papetière de Grand Falls. Stan J. Smaill





Finding the first! On their 1975 expedition to Atlantic Canada, Stan Smaill and Phil Mason unearthed a Newfoundland railway history treasure out back of the Grand Falls Central Railway shop in Botwood. Having reposed under a pile of pulp wood scraps for over forty years, Hawthorne-Leslie 0-6-0T built in the UK in 1881 as No. 1 for the Harbour Grace Railway, was by default preserved! Retired circa 1930 as Botwood Railway No. 7, the ancient 0-6-0T, Newfoundland's first steam locomotive, has been cosmetically restored and now resides at the Mary March Regional Museum in Grand Falls. Stan J Smaill and Mary March Museum website

Trouver la première! Lors de leur expédition de 1975 au bord de l'Atlantique du Canada, Stan Smaill et Phil Mason déterrèrent un trésor de l'histoire ferroviaire de Terre-Neuve à l'arrière de l'atelier du Grand Falls Central Railway, à Botwood. Ayant reposé sous un amas de bouts de bois à pâte pendant au moins quarante ans, la locomotive construite en 1881 par la compagnie Hawthorne-Leslie (au Royaume-Uni) en tant que numéro 1 du Harbour Grace Railway, fut préservée contre toute attente! Retirée du service autour de 1930 en tant que No 7 du Botwood Railway, la vieille 0-6-0T, la première locomotive à vapeur de Terre-Neuve, fut restaurée de manière cosmétique et réside maintenant au Demasduit (Mary March auparavant) Regional Museum, à Grand Falls. Stan J. Smaill





Thirty - five years ago. The Fairbanks-Morse track scale is part of this fall 1988 scene with engine 933 leading one of the last westbound trains from Corner Brook to Port Aux Basques. Within weeks railway operations on Newfoundland will cease and the era of trains on 'the Rock' will come to a close. Stan J. Smail

Il y a trente-cinq ans, la balance pour train Fairbanks-Morse fait partie de cette scène automnale de 1988 alors que le train No 203 de Terra Transport derrière le diesel 933 se prépare à quitter Corner Brook en direction ouest pour Port-aux-Basques. Quelques semaines plus tard, les opérations ferroviaires vont cesser à Terre-Neuve et l'ère des trains sur « le Rocher » va se terminer.

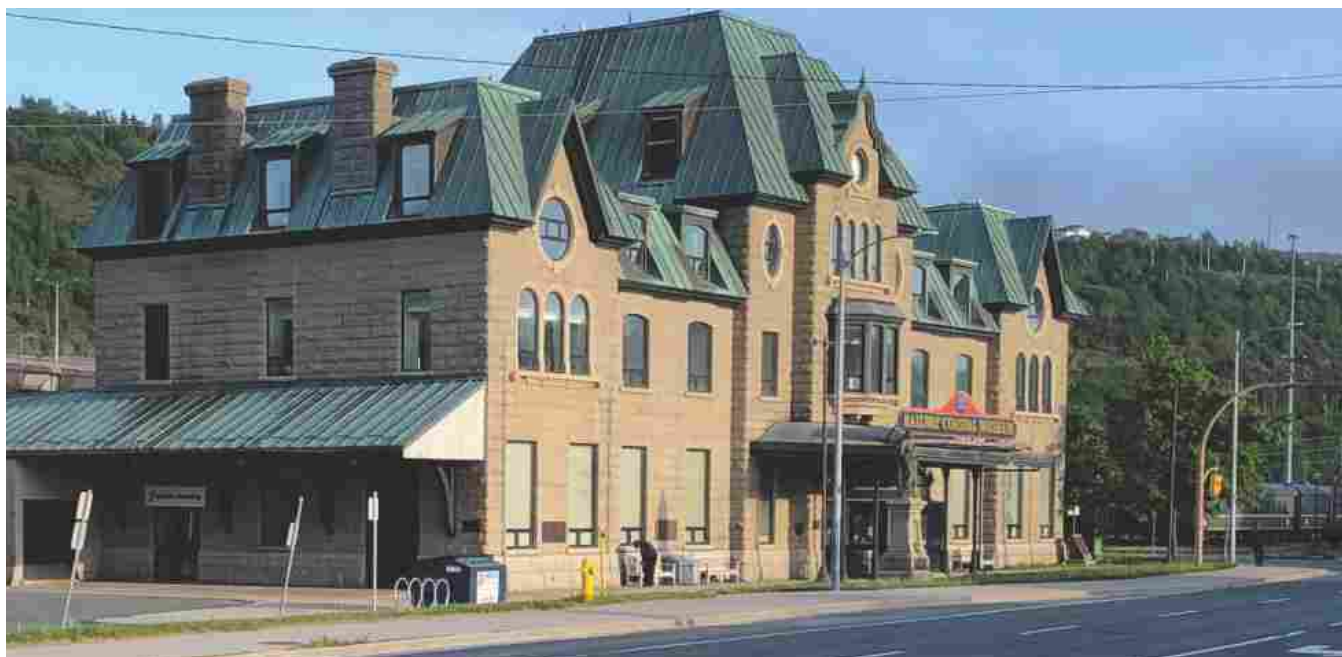
Thirty-five years later, the trains of Newfoundland are gone but not forgotten. Many preservation efforts were started after the end of regular train service in 1988. Some of the better ones are presented as a postscript to 'Railway Days in Newfoundland - In Colour' courtesy of long time CRHA'er Stephen Wray who visited Newfoundland in June 2022.

Trente-cinq ans plus tard, les trains de Terre-Neuve sont disparus, mais ils ne sont pas oubliés. Plusieurs efforts de préservation furent entrepris suite à la fin du service ferroviaire régulier en 1988. Quelques-uns des meilleurs sont présentés comme information additionnelle à la présente galerie de photos courtoisie de Stephen Wray, un membre de longue date de l'ACHF qui a visité Terre-Neuve en juin 2022.

CNR 900, the first NF-110, is decently preserved with a small train at Clarendville. The 900 is decorated in a likeness of the as-delivered green and yellow paint scheme and seems to receive regular repaints, essential if preserved railway equipment is to remain outside. Also in the consist is diner 176 delivered by National Steel Car in 1958 – the last such food service car of any gauge to be built in Canada. Stephen Wray

Le diesel 900 du CNR, le premier du modèle NF110, est préservé de façon convenable avec un court train à Clarendville. La locomotive est décorée de la livrée vert olive et jaune imitant celle qu'elle avait lors de sa livraison et semble recevoir de nouvelles couches de peinture à intervalles réguliers, ce qui est essentiel si l'équipement est pour demeurer à l'extérieur. La voiture-restaurant 176, livrée par la National Steel Car en 1958, fait aussi partie du convoi : elle fut la dernière voiture du genre à avoir été construite au Canada, tout écartement de voie confondu. Stephen Wray





Perhaps one of the nicest pieces of Newfoundland Railway preservation is the former St. John's railway station on Water Street. The Railway Coastal Museum occupies the building's main floor. A very nice display comprising GMD Diesel 906, RPO 1805 and coach 763, all painted in the green and yellow of yesteryear is located at the west end of the station area. Closed during COVID, the museum has operated on a seasonal basis for the past two summers. Stephen Wray

L'ancienne gare St. John's sur la rue Water est peut-être l'un des meilleurs exemples de préservation du Newfoundland Railway. Le Railway Coastal Museum en occupe le plancher principal. Une excellente exposition composée du diesel GMD 906 modèle NF110, du wagon-poste 1805 et de la voiture-coach 763, tous décorés de la livrée verte olive et jaune des jours anciens, est située à l'extrémité ouest du lot de la gare. Fermé durant la COVID-19, le musée a été exploité sur une base saisonnière au cours des deux derniers étés. Stephen Wray

G8 803 is an unfortunate result of neglect and the elements that befalls most preserved railway equipment that remains out of doors. Located at Carbonear, ex CN 803 is one of two narrow gauge G8's in preservation. The other, No 805 is awaiting restoration at Exporail. Contrast this view with an earlier image in this photo gallery that shows 803 in the green and yellow 1956 livery at St. John's. Stephen Wray

Le diesel G8 803 est un malheureux résultat de la négligence et des effets du climat qui est le sort de la majorité des équipements ferroviaires préservés qui sont laissés en plein air. Localisé à Carbonear, l'ancien diesel 803 du CN est l'un des deux du modèle G8 à voie étroite en préservation. L'autre, le 805, attend sa restauration à Exporail. Constatez le contraste entre cette photo et une photo précédente de cette galerie qui montre le 803 dans la livrée vert olive et jaune de 1956, à St. John's. Stephen Wray





Member and former Canadian Rail translator Denis Vallières visited Corner Brook, Newfoundland on September 22, 2013. He took these two shots: J-8-a 4-6-2 593 (Baldwin Locomotive Works 1921) and display train, interior view of coach 758 (CC&F 1949). Denis Vallières

Denis Vallières, membre de l'ACHF et traducteur par le passé pour Rail canadien, a visité Corner Brook, Terre-Neuve, le 22 septembre 2013. Il a pris ces deux photos : la locomotive 593, une 4-6-2 de la classe J-8-a fabriquée par les Baldwin Locomotive Works en 1921, et l'intérieur de la voiture-coach 758 (fabriquée par la CC & F en 1949) faisant partie du convoi en montre. Denis Vallières



Version française : Lorence Toutant

COMMUNICATIONS

President's Report

Rapport du Président

The CRHA is a member of HRA—Heritage Rail Alliance—a US-based non-profit association of organizations involved in railway preservation. Most members are railway museums or tourist train lines, or combinations of the two.

Each year, HRA organizes a conference where delegates from the member organizations can meet. In 2019 the conference was in Squamish, British Columbia, hosted by the West Coast Railway Association. COVID resulted in cancellations of conferences in 2020 and 2021, but there was one in Hartford, Connecticut in 2022. And this year, the CRHA and Exporail organized and hosted the conference in Montreal in September. We had delegates from all over the USA, and from every Canadian province except the Atlantic ones.

The event was a great success. It began with tours of rail installations at EXO, the heavy-rail Montreal commuter operator, the brand new light-rail driverless REM system and VIA's dispatching centre. The next day delegates went to Ottawa for a back-of-the-house tour of Ingenium's (formerly the Canada Science and Technology Museum) reserves and archives, with special presentations by senior staff there. Further details and photos follow this report.

At the conference hotel in Montreal, there were sessions led by specialized consultants in museums and in social media, multiple displays by vendors who sell to the members, and seminars organized by members of various topics ranging from collections management to streetcar maintenance. A day was spent at Exporail to see the big improvements that we have made in recent years, and to ride the various attractions. The weather cooperated and delegates really enjoyed themselves. And one evening we were treated to two Stephen Low IMAX films at the theatre in Montreal's Old Port district—one on streetcars and one on modern railroading, featuring BNSF.

A great feature of these conferences is the social time spent over cocktails and meals, including two great banquets. The attendees spend a lot of time together, sharing stories, learning about other organizations, and getting ideas to take home to their own facilities.



Robbie Robinson

L'ACHF est membre de la HRA (Heritage Rail Alliance), une association américaine à but non lucratif regroupant des organisations impliquées dans la préservation des chemins de fer. La plupart des membres sont des musées ferroviaires ou des lignes de trains touristiques, ou une combinaison des deux.

Chaque année, la HRA organise une conférence où les délégués des organisations membres peuvent se rencontrer. En 2019, la conférence s'est tenue à Squamish, en Colombie-Britannique, sous l'égide de la West Coast Railway Association. La COVID-19 a entraîné l'annulation des conférences de 2020 et 2021, mais il y en a eu une à Hartford, dans le Connecticut, en 2022.

Cette année, l'ACHF et Exporail ont organisé et accueilli la conférence à Montréal en septembre. Nous avons reçu des délégués de tous les États-Unis et de toutes les provinces canadiennes, à l'exception de celles de l'Atlantique.

L'événement a été un grand succès. La conférence a commencé par des visites d'installations ferroviaires chez Exo, l'opérateur des trains de banlieue de Montréal, du tout nouveau système de métro léger sans conducteur REM et du centre de contrôle de VIA Rail. Le lendemain, les délégués se sont rendus à Ottawa pour une visite des réserves et des archives d'Ingenium (anciennement Musée des sciences et de la technologie du Canada), avec des présentations spéciales par des cadres supérieurs. D'autres détails et photos suivent ce rapport.

Au siège de la conférence à Montréal, il y a eu des sessions animées par des consultants spécialisés dans les musées et les médias sociaux, de multiples expositions par des vendeurs aux membres et des séminaires organisés par les membres sur des sujets variés allant de la gestion des collections à l'entretien des tramways. Une journée a été consacrée à Exporail pour voir les grandes améliorations que nous avons apportées ces dernières années et pour monter dans les différentes attractions. La température a coopéré et les délégués se sont vraiment amusés. Un soir, nous avons eu droit à deux films IMAX de Stephen Low au cinéma du quartier du Vieux-Port de Montréal, l'un sur les tramways et l'autre sur une chemin de fer moderne mettant en vedette le BNSF.

L'une des grandes caractéristiques de ces conférences est la rencontre sociale autour de cocktails et de repas, y compris deux grands banquets. Les participants passent beaucoup de temps ensemble, partagent des histoires, découvrent d'autres organisations et trouvent des idées qu'ils peuvent appliquer à leurs propres installations.

The conference was strongly supported financially by CN and CPKC, as well as the Railway Association of Canada, and numerous suppliers to our organizations. They all see great value in preserving and interpreting our railway heritage.

A tremendous amount of volunteer work went into organizing such a complex affair, which came off so well. We owe thanks to CRHA directors Linda Schwey and Peter Murphy, who led the efforts so effectively, as well as the many staff members who facilitated the work. For sure, the conference attendees went home with lots of new ideas and fond appreciation of the CRHA and Exporail, as a leading example of railway museology.

La conférence a été fortement soutenue financièrement par le CN et le CPKC, ainsi que par l'Association des chemins de fer du Canada et de nombreux fournisseurs de nos organisations. Tous sont convaincus de l'importance de préserver et d'interpréter notre patrimoine ferroviaire.

L'organisation d'un événement aussi complexe, qui s'est si bien déroulé, a nécessité un travail bénévole considérable. Nous remercions les directeurs de l'ACHF, Linda Schwey et Peter Murphy, qui ont dirigé les efforts avec tant d'efficacité, ainsi que les nombreux membres du personnel qui ont facilité le travail. Il est certain que les participants à la conférence sont rentrés chez eux avec beaucoup d'idées nouvelles et une bonne appréciation de l'ACHF et d'Exporail, en tant qu'exemple majeur de la muséologie ferroviaire.

Exporail hosts 2023 HRA conference / Exporail accueille la conférence 2023 de l'HRA

By/Par Aaron Isaacs, Heritage Rail Alliance Editor/rédacteur en chef de l'Heritage Rail Alliance

HRA last met in Montreal in 2012, so it was interesting to return and see what had changed. A pre-conference field trip visited the shops of EXO, the Montreal commuter rail operator. Participants rode the new REM light rail line that just opened this year, the first of several (the others still under construction), including through the historic Mount Royal tunnel. We toured VIA rolling stock at Central Station.

Ingenium

The second pre-conference trip traveled to Ottawa to visit Ingenium, the expanded and completely re-vamped Canadian Museum of Science and Technology. There are two buildings. The original structure has been rebuilt and reconfigured with all new displays. Inside its railroad hall are 4-8-4s Canadian National #6400 (Montreal 1936) and Canadian Pacific #3100 (CP 1928), as well as CP 4-6-0 #1107 (CP 1911).

Next door is a new, huge building that hadn't yet opened for the public when we visited. About the size of a football field, it's ten stories tall but has only four floors. That's because it houses two tracks of railroad equipment in a high ceilinged room, including Grand Truck 4-4-0 #40 (Portland 1872) and CP CPA16-4 C-Liner #4065 (Canadian Locomotive 1951). Unlike the gleaming Northerns in the



At the EXO Pointe St. Charles repair facility. Peter Murphy
Au centre de maintenance de Pointe Saint-Charles d'Exo.
Peter Murphy

La dernière conférence de la HRA à Montréal s'étant tenue en 2012, il était donc intéressant d'y retourner et de voir ce qui avait changé. Une première excursion préconférence a permis de visiter les ateliers d'Exo, l'opérateur des trains de banlieue de Montréal. Les participants ont emprunté la nouvelle ligne de métro léger REM qui vient d'ouvrir cette année, la première de plusieurs (les autres étant encore en construction), y comprise celle à travers le tunnel historique sous le Mont-Royal. Nous avons également visité le matériel roulant de VIA Rail à la Gare centrale de Montréal.

Le deuxième voyage préconférence s'est rendu à Ottawa pour visiter Ingenium, le Musée des sciences et de la technologie du Canada, agrandi et complètement réaménagé. Il y a deux bâtiments. La structure d'origine a été reconstruite et reconfigurée avec de nouvelles expositions. Dans la salle consacrée aux chemins de fer se trouvent les locomotives 4-8-4 no 6400 du Canadien National (MLW 1936) et no 3100 du Canadien Pacifique (CP Angus 1928), ainsi que la 4-6-0 du CP n° 1107 (CP Angus 1911).

Tout juste à côté se trouve un nouveau bâtiment gigantesque qui n'avait pas encore ouvert ses portes au public lors de notre visite. De la taille d'un terrain de football, il est haut de dix étages, mais n'en compte que quatre. Il



Visiting a VIA train in Central Station, Peter Murphy (Both). Peter Murphy
Observation de l'équipement de VIA Rail sous la Gare centrale. Peter Murphy

exhibit building, these pieces are conserved as received, with no intent to restore them.

Behind the railway rolling stock room is a cavernous artifact room not yet organized. It is a technology feast, filled with excavating machines, buses, electrical generating equipment, steam traction engines, sleighs and other delights too numerous to mention. Among them are horsecars, single truck Toronto streetcar #306 (Toronto Railway 1892) and BC Electric interurban #1235 (St. Louis 1913).

Upstairs are extensive archives, including the Canadian National corporate records. We also visited a very large room with small artifacts on rolling stock-type shelving.

Exporail

The Canadian Railroad Historical Association was founded in 1932. Its magazine *Canadian Rail* began publication in 1949 (as CRHA News Report) and continues today. The first rolling stock, Montreal streetcar #274 (Newburyport 1894) was acquired in 1950. The Canadian Railway Museum was founded in 1961 and the first storage building was erected soon thereafter. More storage was added between 1965 and 1970. In a major step forward, the 12-track Angus Pavilion opened in 2004, and the museum was branded Exporail. In 2007 the House of Commons designated Exporail as the National Railway Museum.

We travelled to Exporail in the suburb of Delson by EXO commuter train, whose station is a block from the museum. A streetcar line loops the perimeter of the 30-acre grounds and diesel coach shuttles leave the grounds for a 2-mile round trip on the museum's demonstration railroad. Dominating half the site is the Angus Pavilion. Nearby is a second, older display barn and a storage barn which isn't open to the public. At two corners of the property are the 1882 Canadian Atlantic Barrington Station and the replica

abrite en effet deux voies de matériel ferroviaire dans une salle haute de plafond, dont la Grand Trunk 4-4-0 no 40 (Portland 1872) et la CP CPA16-4 C-Liner no 4065 (Canadian Locomotive Company 1951). Contrairement aux rutilantes et immaculées locomotives à vapeur de type Northern présentes dans le bâtiment d'exposition, ces pièces sont conservées telles qu'elles ont été reçues, sans intention de les restaurer.

De l'autre côté du mur qui sépare les trains se trouve une grande salle d'artefacts caverneuse. Pas encore organisée, c'est un véritable festin technologique, rempli de machines d'excavation, de bus, d'équipements de production électrique, de moteurs à vapeur, de traîneaux et d'autres délices trop nombreux pour être mentionnés. On y trouve notamment des « horsecars » (tramways tirés par des chevaux), le tramway de Toronto no 306 (Toronto Railway Co 1892) et le tramway interurbain de BC Electric no 1235 (St. Louis 1913).

À l'étage se trouvent de vastes archives, y compris celles du Canadien National. Nous avons également visité une très grande salle contenant de petits artefacts sur des étagères roulantes.

Exporail

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire a été fondée en 1932. Son magazine *Rail canadien* a commencé à être publié en 1949 (sous le nom de CHRA News Report) et continue de l'être aujourd'hui. Le premier matériel roulant, le tramway de Montréal no 274 (Newburyport 1894), a été acquis en 1950. Le Musée ferroviaire canadien a été fondé en 1961 et le premier bâtiment d'entreposage a été construit la même année. D'autres bâtiments d'entreposage seront construits entre 1965 et 1970. En 2004, le pavillon Angus à 12 voies ouvre ses portes et le musée prend le nom d'Exporail. En 2007, la Chambre des communes a désigné Exporail comme Musée national du chemin de fer.

Nous nous sommes rendus à Exporail situé dans la banlieue sud de Montréal en empruntant le train de banlieue d'Exo, dont la gare se trouve à un pâté de maisons du musée. Une ligne de tramway fait le tour des 12,15 hectares du site et une rame de voitures passagers tractée par une locomotive diesel-électrique effectue des allers-retours de 3,2 kilomètres sur le chemin de fer de démonstration du musée. Le pavillon Angus domine la moitié du site. À proximité se trouve un deuxième bâtiment d'exposition, plus ancien ainsi qu'un bâtiment utilisé à des fins d'entreposage et qui n'est pas ouvert au public. Aux deux coins de la propriété se trouvent la gare Barrington du chemin de fer Canada Atlantic de 1882 ainsi que la gare Hays, cette dernière ayant ses origines du Grand Trunk. Il y a également un chemin de fer miniature extérieur sur le site.

La pièce maîtresse de l'entrée du pavillon Angus est une réplique en bois de la locomotive pionnière Dorchester sur une petite plaque tournante. Le hall refait à neuf menant au pavillon a été rempli d'un collage dense, en 2D et en 3D, de



CP and CN 4-8-4s inside the redone Ingenium exhibit building. Aaron Isaacs

Les 4-8-4 du CP et du CN à l'intérieur du nouveau bâtiment d'exposition d'Ingenium. Aaron Isaacs

Grand Trunk depot called Hays. There's also a miniature railroad.

The centerpiece of the pavilion's entry is a wood replica of the pioneer locomotive *Dorchester* on a small turntable. The redone hall leading to the pavilion has been filled with a dense 2D and 3D collage of depot signs, small artifacts, photos and graphics. Lacking informational labelling, its intent is to bombard visitors with the scope and variety of Canadian railroad history--a more cinematic approach to display.

As an indoor static display hall, only the California State Railroad Museum and Railroad Museum of Pennsylvania rival Exporail, and neither approaches its count of 50 pieces. Since the collection exceeds the hall's capacity, pieces on display are periodically changed.

All have at least cosmetically restored, but there's currently an exception. The restoration of VIA (ex-CP) dome-observation *Sibley Park* (Budd 1954) is taking place in the hall where the public can walk through and watch it happening.

Another active project is building an open air car to be pulled by the museum's replica of the 1848 locomotive *John Molson*. The new car's design is inspired by the Grand Trunk's 1860 ceremonial car used by the Prince of Wales on the occasion of the opening of the Victoria Bridge across the St. Lawrence River. Money has also been raised to cosmetically restore Canadian



The wooden *Dorchester* (Canada's first locomotive in 1832) rides a turntable in the entryway. Aaron Isaacs

La Dorchester en bois (première locomotive du Canada datant de 1832) sur une plaque tournante dans le hall d'entrée. Aaron Isaacs

panneaux de dépôt, de petits artefacts, de photos et de graphiques. Sans étiquettes d'information, l'intention est de bombarder les visiteurs avec l'étendue et la variété de l'histoire des chemins de fer canadiens - une approche plus cinématographique de l'exposition.

En tant que salle d'exposition statique intérieure, seuls le California State Railroad Museum et le Railroad Museum of Pennsylvania rivalisent avec Exporail, et aucun des deux ne s'approche des 50 pièces de ce dernier. Comme la collection dépasse la capacité de la salle, les pièces exposées sont changées périodiquement.

Toutes les pièces exposées ont été restaurées au moins sur le plan esthétique, mais il y a de fait une exception. La restauration de la voiture-dôme observation de VIA (ex-CP) *Sibley Park* (Budd 1954) a lieu dans le hall où le public peut se promener et assister à la restauration.

Un autre projet actif est la construction d'une voiture de plein air qui sera tirée par la réplique du musée de la locomotive *John Molson* de 1848. Le design de la nouvelle voiture s'inspire de la voiture de cérémonie du Grand Trunk de 1860 utilisée par le Prince de Galles à l'occasion de l'ouverture du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent. Des fonds ont également été recueillis pour restaurer la 4-8-4 no 6153 (MLW 1929) du Canadien National et la 2-10-4 no 5935 (MLW 1949) du Canadien Pacifique.



The hall leading to the Angus Pavilion bombards the visitor with rail artifacts and images. Aaron Isaacs

Le hall menant au pavillon Angus bombarde le visiteur d'objets et d'images ferroviaires. Aaron Isaacs



The CP/VIA observation-dome Sibley Park is being restored where the public can view the process. Aaron Isaacs

La voiture-dôme observation Sibley Park de VIA Rail est en cours de restauration et le public peut assister au processus. Aaron Isaacs

National 4-8-4 6153 (Montreal 1929) and Canadian Pacific 2-10-4 5935 (Montreal 1949).

Exporail has acquired the enormous Canadian Pacific archives and has undertaken the long term project to catalogue and digitize it.

A major project to redo the lighting in the Angus Pavilion was completed in 2022.

It's a large operation, with 13 full time employees, about 25 part time (mostly summer), and about 135 volunteers. Museum membership is 850. According to President and HRA Board Member Robbie Robinson, "Attendance is currently running at an annual rate of 1.2% more than last pre-covid year (2019) when museum attendance was 66,000. We like to add in the people who rent the facilities for functions, training, etc., (which boosts the numbers) which is typically in the 10,000-range."

This was an extremely successful conference and our thanks go out to everyone at Exporail for hosting the event.



The view of the Pavilion from the second floor mezzanine. Aaron Isaacs

La vue du Pavillon Angus depuis la mezzanine au deuxième étage. Aaron Isaacs

Exporail a acquis les énormes archives du Canadien Pacifique et a entrepris le projet à long terme de les cataloguer et de les numériser.

Un important projet de réfection de l'éclairage du pavillon Angus a été achevé en 2022.

Il s'agit d'une opération de grande envergure, avec 13 employés à temps plein, environ 25 employés à temps partiel (surtout l'été) et environ 135 bénévoles. L'ACHF compte 850 membres. Selon le président et membre du conseil d'administration de la HRA, Robbie Robinson, « la fréquentation est actuellement en hausse de 1,2 % par rapport à la dernière année d'avant COVID (2019), où la fréquentation du musée était de 66 000 personnes. Nous aimons ajouter les personnes qui louent les installations pour des fonctions, des formations, et autres, qui font grimper les chiffres et qui sont généralement de l'ordre de 10 000. »

Cette conférence a été extrêmement fructueuse et nous remercions tous les membres d'Exporail d'avoir accueilli l'événement.

BACK COVER TOP AND BOTTOM: Sweet evening light colours trans - island freight 204 eastbound near Wreckhouse, Newfoundland in May 1975. A steel caboose specially built for Newfoundland service carries the markers as 204 passes the location where severe winds could blow a train off the tracks. Legendary watchman Lauchie McDougall and his wife would advise the train dispatcher to stop trains in times of high wind (using their hands as a windgauge). Stan J Smail

HAUT ET BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : En mai 1975, la lumière douce du crépuscule baigne les couleurs du train de marchandises transinsulaire No 204 en direction est près de Wreckhouse en mai 1975. Un fourgon de queue en acier spécialement construit pour le service à Terre-Neuve porte les fanaux arrière du convoi alors qu'il passe à travers une localité dont les vents violents peuvent souffler un train hors de la voie. Le légendaire surveillant Lauchie McDougall et son épouse avisaient le répartiteur d'arrêter les trains par grands vents (en se servant de leurs mains comme anémomètre). Stan J. Smail

