

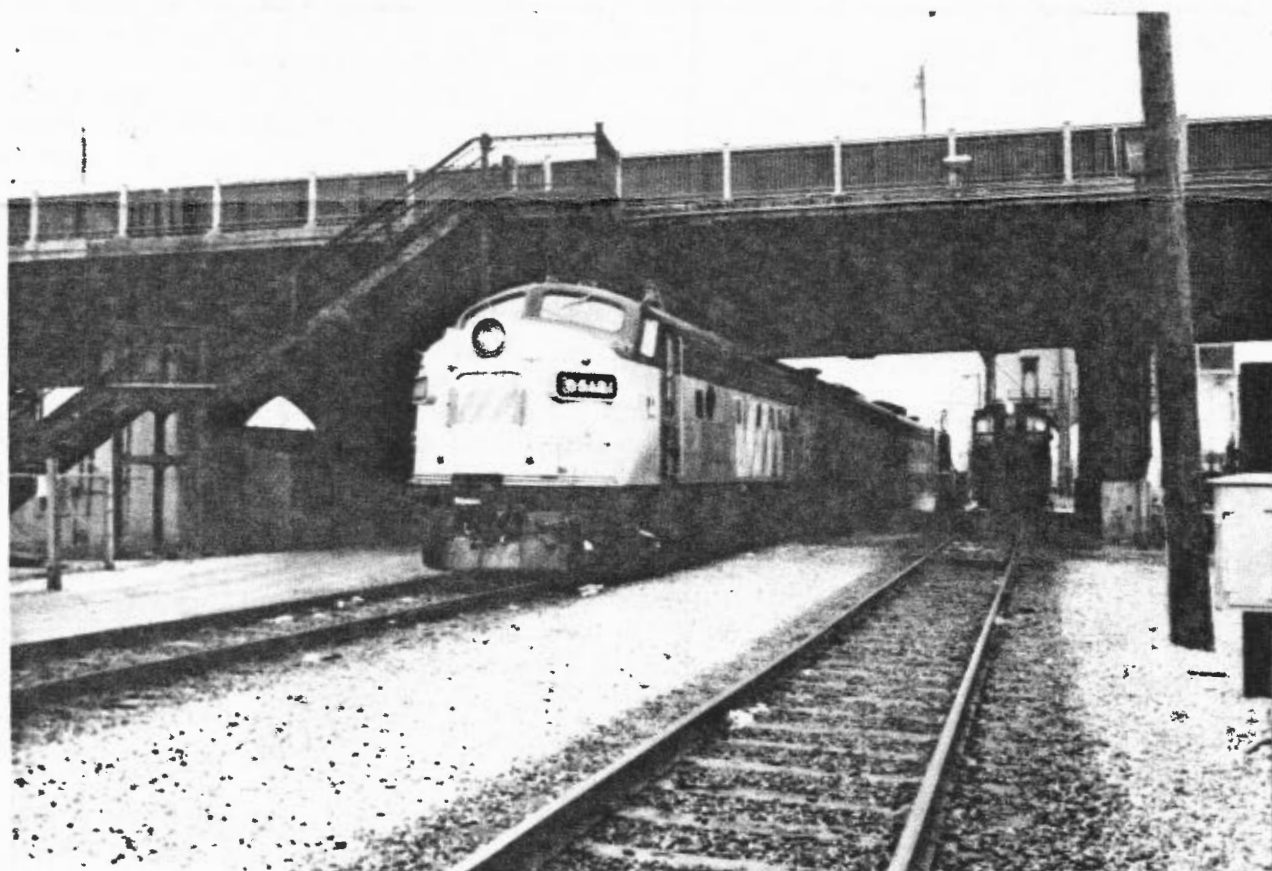
INTERCOLONIAL

LA REGION CANADIENNE
TAMR
CANADIAN REGION

ISSUE 4
NUMERO

août/septembre 1982

August/September 1982





LA REGION CANADIENNE
TAMR/AAAF
CANADIAN REGION

EDITOR AND REPRESENTATIVE:

Don Leitch
1840 Forest Drive
Sarnia, Ontario
N7T 7H6

EDITEUR ET REPRESENTANT:

Don Leitch
1840, prom. Forest
Sarnia, Ontario
N7T 7H6

DUES

\$4.00/year in Canada
\$3.75 (U.S. Funds)/year in U.S.
6.00/year in Commonwealth Nations
(other than Canada)
\$6.50/year Overseas

COTISATIONS

4\$/année au Canada
3.75\$ (E.-U.)/année aux E.-U.
6\$/année dans les Nations de
Commonwealth (excepté le Canada)
6.50\$/année d'outre-mer

Deadline for next issue:
date limite pour le prochain numéro:

October 1, 1982
1er octobre, 1982



WELCOME ABOARD
BIENVENUE A BORD

Lee Main
1846 Forest Drive
Sarnia, Ontario
N7T 7H6

Mark Kaszniak
4818 West George Street
Chicago, Illinois 60641

the hot line sur le fil

It is during bad economic times that organizations must try harder than ever to recruit new members and retain old members. The TAMR is meeting this need with a recruitment programme and recession-minded HOTBOXES.

Officials of the TAMR are actively writing to perspective members and informing them of the TAMR and its benefits.

Recognizing that the money we set aside for use in our hobby is not as great as previous years; the HOTBOX staff has been working on articles describing ways to stretch our dollars. These articles should be of special interest to Canadian modellers as model railway supplies in Canada often cost quite a bit more than the same items in the United States.

This interest in membership not only involves the national officers but includes the Regions. As a result of this interest, the Canadian Region is initiating the SPONSOR PROGRAMME.

The SPONSOR PROGRAMME will work in this way. Whenever someone applies for membership in the Canadian Region for the first time, the applicant may fill in the sponsor blank on his application form with the name of someone who suggested the Canadian Region to him. The member who has sponsored the most new members will receive a prize in January and possibly in January 1984.

This issue (and future issues) will contain an application form that members may use to renew their memberships or recruit new members. GO AHEAD, SPONSOR A NEW MEMBER TODAY!

* * *

A reminder of the upcoming NMRA Tri-Region Convention in Sault-Ste.-Marie, Ontario. The convention runs from Sept 9-12 and includes an excursion on (continued on page five)

UN EVENEMENT SUR RAIL

par Ben Levesque

Nous remercions la Division Alouette Québec, ANMF pour la permission accordé d'utiliser un article paru dans La Signal ainsi que M. Levesque.

Bill occupait le poste d'ingénieur depuis neuf jours, après avoir servi comme chauffeur durant quelques années. A ce moment là, le chauffeur devenait ingénieur automatiquement. Cette expérience serait considéré aujourd'hui ingénieur apprenti de quatrième classe. Le chauffeur était reconnu être qualifié pour ingénieur s'il contrôlait le feu et occupait la deuxième place à bord d'une locomotive.

Voici donc que notre ami Bill se retrouve ingénieur en charge, un soir au mois de juin, sur un convoi Québec - Montréal. Bill était très nerveux, c'était la deuxième fois seulement qu'il était sur cette ligne, la première fois de jour et il occupait la fonction de chauffeur. Cette fois-ci, il était inquiet et réalisait qu'il avait de la difficulté à juger les montées et descentes. La situation pr.caire l'incitère à demander l'aide de serre-frein. Celui-ci monta dans la cabine afin d'indiquer la position des pentes. En ces temps là, le serre-frein était très important car il devait être en mesure d'appliquer les freins en cas d'urgence. Ce que Bill avait fait était contre les règlements et lorsque le train arriva à St.-Hilaire au Québec, le conducteur ordonna au serre-frein de reprendre sa place à l'arrière du train, laissant Bill seul pour résoudre ses problèmes.

En quittant St.-Hilaire, Bill avait accumulé beaucoup de vapeur et en accélérant la vitesse augmenta rapidement trop rapidement même. Il réalisa, trop tard, qu'il effectuait une descente et roulait trop rapidement pour cette situation. Il réduisit la vitesse du contrôle mais la locomotive modéra très peu. La peur commença à l'envahir, il regarda par la fenêtre de côté de la cabine vers les rails à l'avant où la lumière éclairait et constata que les rails ne continuaient pas. Que de question?

Est-ce que quelqu'un l'aurait dévié sur une voie de garage accidentellement et est-ce que la voie se terminait tout près? Instinctivement, Bill donna le signal afin que le serre-frein engage les freins, en désespoir de cause, Bill tenta de fermer la vapeur et de mettre la locomotive à la tragédie était irréversible. Est-ce possible, est-ce un rêve, est-ce un pont, impossible.....ce pont, doit être situé à plusieurs milles, où est le signal? Est-ce qu'il ne l'a pas vu? Oui.....trop tard, il comprenait qu'il était sur le pont, le train était hors contrôle, aucune chance; la locomotive et les wagons tombaient du pont. Bill était encore dans la cabine, terrorisé.

Personne ne peut savoir ce que Bill pensait en cette nuit de juin. En fait, Bill (nom, non divulgué) était l'ingénieur qui conduisait la locomotive qui est tombé du pont tourant situé entre St.-Hilaire et Béloeil (Québec) sur le Richelieu en cette nuit du 29 juin 1864, entraînant dans la mort environ 90 personnes dans les eaux de cette rivière et il semble que ce soit la catastrophe la plus importante au Canada à ce jour. Le Gouvernement Canadien et le Grand Trunk Railway ont tenu une enquête sur cette tragédie. Ce procès très important, beaucoup de déclarations et d'écrits. Bill fut éventuellement le perdant et ayant survécu, il fut condamné à 10 ans de prison pour négligence à son devoir. Impossible de savoir s'il fut relâché avant mais il semble qu'il fut aperçu vers 1890 marchant dans les rues du vieux Montréal.

Flashes * En bref

-send any railway-related news clippings or other information for "Flashes" to the editor

CP Rail has ordered 50 locomotives from the General Motors Diesel Division in London, Ontario. The order includes 30 SD40-2s and 20 GP38-2s. Delivery should be completed in March 1983.

Work will begin soon on the construction of Vancouver's light rapid transit system. The rails will run 21 kilometres from downtown Granville Street to New Westminster including 2 kilometres through CP Rail's old Dunsmuir Tunnel. The system is being built by the Ontario crown corporation, the Urban Transportation Development Corp. Completion is expected to be in January 1986.

A head-on collision between a Via Rail passenger train and a CN wayfreight August 10 near Ingersoll, Ontario resulted in 70 people being taken to hospital with minor injuries. VIA FP9 6537 travelling at 35 km/h received extensive damage when it ploughed into the stopped CN wayfreight. CN GP40-2 9629 (at the head of the wayfreight) received minor damage. The cause for the crash was human error.

A spokesman for Via Rail announced recently that direct Toronto to Chicago passenger service could be a reality as early as October of this year.

The Michigan Association of Railroad Passengers published a tentative schedule for the service. The westbound train would leave Toronto at 8h30 (8:30 am), arrive in Sarnia, Ontario at 12h00 (12 noon) and Chicago at 18h00 (6:00 pm).

The Via spokesman stressed that several difficulties remain, including: timetabling, customs regulations and equipment and crew usage. Negotiations are currently going on between Amtrak, Via Rail, Grand Trunk Western, Canadian National, U.S. Customs and the Government of Canada.

The Grand Trunk Corp., a wholly-owned subsidiary of Canadian National, reached an agreement in principle on May 24th to purchase the bankrupt Milwaukee Road.

However, any merger of the two must be approved of by the U.S. Interstate Commerce Commission.

A merger between the Grand Trunk System and Milwaukee Road would result in the Grand Trunk System doubling its trackage.

Send in any photos or railfan stories of interest to the editor. We are especially in need of black and white photos and French-language articles. With your help we can keep the INTERCOLONIAL growing.

GET INVOLVED IN YOUR REGION, SUPPORT THE SPONSOR PROGRAMME!

By recruiting new members, you not only help the Canadian Region increase its membership, you also put yourself in the running for the programme prize.

CANADIAN REGION / TAMR / LA REGION CANADIENNE



HOT LINE (CONTINUED)

the Algoma Central Railway's train to Agawa Canyon, clinics to be presented by the staff of MODEL RAILROADER magazine, layouts and a banquet. Ken Keels, TAMR President and I, as well as other TAMR members will be in attendance. This will be a great opportunity for TAMR members in the Great Lakes area to get together and meet each other. If you would like more information on the convention itself, please refer to the ad on the last page. I hope to see you there.

Don Leitch

COVER PHOTO: Via FP9 6513 idles on the ready tracks at Toronto's Spadina Yard on a cold January 1982 day. Photo by Mark Kaszniak.

LA PHOTO COUVERTURE: Via FP9 6513 attende dans la Gare de triage de Spadina à Toronto au mois de janvier 1982. Photographie par Mark Kaszniak.

NEXT ISSUE: Mark Kaszniak, an American city slicker will recount his experiences railfanning in Canada. Also, we'll have CARS info, Rail Flashes and our first railfan supplement. All this coming your way in our next issue.

MEMBERSHIP APPLICATION
APPLICATION DE SOCIÉTARIAT

Name/Nom _____
 Street/Rue _____
 City/Ville _____
 Province/State _____
 Postal Code/Code postal (or Zip Code) _____

_____ CANADA	_____ U.S.	_____ COMMONWEALTH
\$4/yr.	\$3.75 (U.S. Funds)	\$6.00/year
4\$/année	per year	(except Canada)
	_____ OVERSEAS	
	\$6.50/year	

_____ New Member
 _____ Nouveau Membre

_____ Renewal
 _____ Renouvellement

Sponsor/Parrain _____

CANADIAN REGION / TAMR / LA REGION CANADIENNE

Make cheques or money orders payable to: "Donald N. Leitch"



FALL CONVENTION
 Sept 9-12, 1982
 at the Holiday Inn
 208 St. Mary's River Rd.
 Sault-Ste.-Marie, Ont.
 Registration & Banquet:
 \$45.00 (at the door)
 CLINICS
 CONTESTS
 FILMS
 LAYOUTS

CONGRES DE L'AUTOMNE
 le 9-12 sept., 1982.
 au Holiday Inn
 208, ch. St. Mary's River
 Sault-Ste.-Marie, Ont.
 Enregistrement & Banquet:
 45.00\$ (à la porte)
 CLINIQUES
 CONCOURS
 DIAPOSITIVES
 RESEAUX

Midwest Region - Niagara Frontier Region- North Central Region
 NMRA

ADVERTISING: Remittances should be made payable to "Donald N. Leitch" and should accompany the request for advertising space. Requests should be sent to Don Leitch, INTERCOLONIAL Advertising, 1840 Forest Dr., Sarnia, Ontario, N7T 7H6. Advertising Rates are as follows:

Full Page - 1 issue...	\$10.00	6 issues...	\$25.00
Half Page - 1 issie...	\$6.00	6 issues...	\$12.00
Quarter Pg- 1 issue...	\$4.00	6 issues...	\$8.00
Layout Ads- 1 issue...	\$0.50	6 issues...	\$2.00

RETURN APPLICATION TO:
 Don Leitch
 Canadian Region Representative
 1840 Forest Drive
 Sarnia, Ontario
 N7T 7H6

RETOURNEZ L'APPLICATION A:
 Don Leitch
 Représentant de la Région Canadienne
 1840, promenade Forest
 SARNIA, Ontario
 N7T 7H6

Make cheques or money orders payable to: "Donald N. Leitch"