

NATIONAL STEEL CAR BARREL ORE CAR

THANK YOU for purchasing this HO Scale model of the National Steel Car Barrel Ore Car!

We're really proud of this thing because it's a uniquely Canadian-built car. Like, REALLY Canadian.

Before putting your ore car on the rails, we recommend you do a quick tune-up. We've made thousands of these things, and there is always the possibility of gremlins getting into yours. Check that the wheelsets are in gauge. If any wheelsets are out of gauge, they can be tightened or widened by twisting the wheels.

Check that the coupler trip pins are not too low (bend them up if they are) and that the coupler spring hasn't popped out in shipping. That should do it! Just add a metric tonnnne of good ole' grime and dust weathering to the thing and it's ready for service!

We would love to see photos of your beaten-up and weathered hopper models. Please send them along by email or on our Facebook page: [facebook.com/rapidotrains/](https://www.facebook.com/rapidotrains/)

Many thanks to Bram Bailey, The ONR SIG, Dave Minshall and

Zoltan Tako for their extensive help with this project.

Your NSC Barrel Ore Car comes with a limited lifetime warranty. If there are any factory defects or if you (or your grandchildren) turn this amazingly-detailed car into a self-propelled rocket straight into the basement ceiling, then we will do our very best to repair or replace it, subject to the availability of replacements and/or spare parts.

Please give us a holler by phone 1-855-LRC-6917 or through our website: [rapidotrains.com/contact-us/](https://www.rapidotrains.com/contact-us/)



Our model has been scaled from manufacturer drawings, field measurements, and hundreds of photos. That's a lot of detail on this unique car, so here's a full history on their service ...

If you stood anywhere on the CN Newmarket Sub in the late 60s through the 80s, you probably saw one of the most unique trains to run the line: The joint CN/ONR ore train.



This train plied the rails from two mines owned by Dofasco in Northern Ontario to their facility in Hamilton, Ontario. At first glance the cars look like a shrunken cylindrical hopper. The reason for the round shape and covered hatches was to keep the

processed iron-ore pellets from becoming frozen or damp with moisture. Which would aide in a quicker unloading process. They also came in two varieties: A 35' length "Short" version (built in 1967) and a 42' "Long" version (delivered in 1973 and 1975 in two groups.) This was to reduce rail wear, as the 35' cars spanned the same length as the stick rail underneath, causing undue wear.

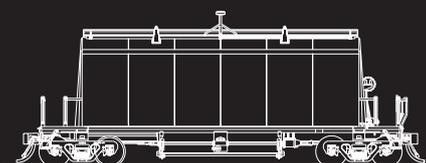


Also unique is the "tire" that sits on top of the hatches. At the loadout, the tire comes into contact with a "scroll" that forces the hatches to open - taking 60 seconds to fill a car and roughly an hour and twenty minutes for a unit train of 40 cars. Many times one could see CN and ONR cars mixed in a consist.



CANADA: 500 ALDEN ROAD • UNIT 21 • MARKHAM • ONTARIO • L3R 5H5
USA: PO BOX 796 • HIGGANUM • CONNECTICUT • 06441
Tel. 905.474.3314. Fax. 905.474.3325. Visit. www.rapidotrains.com

RAPIDO



WAGON-TRÉMIE CYLINDRIQUE À MINÉRAI DE LA NATIONAL STEEL CAR

NOUS VOUS REMERCIONS d'avoir acheté ce modèle à l'échelle HO du wagon-trémie cylindrique à minerai de la National Steel Car!

Construit au Canada, nous en sommes particulièrement très fiers...et vraiment Canadien.

Avant de mettre votre wagon-trémie cylindrique sur la voie, nous vous recommandons de faire une mise au point rapide. Comme nous en avons fabriqué des milliers, et il y a toujours la possibilité que des Gremlins entrent dans les vôtres. Vérifiez le gabarit des ensembles de roues et ajustez-les au besoin en agrippant les deux roues d'un mouvement de vas-et-viens.

Vérifiez la hauteur des tiges d'attelage (repliez-les vers le haut au besoin) et s'assurer que le ressort de l'attelage est toujours en place, ce qui complète votre inspection. Ajoutez-y une tonne métrique de bonne vieille saleté et de poussière et il est prêt pour le service!

Nous serions ravis de voir des photos de vos wagons-trémies abîmés et souillés. Veuillez les faire parvenir par courriel ou sur notre page Facebook :

[facebook.com/rapidotrains/](https://www.facebook.com/rapidotrains/)

Nos remerciements vont à Bram Bailey de la revue ONR SIG, ainsi que Dave Minshall et Zoltan Tako

pour leur aide considérable dans ce projet.

Votre wagon-trémie cylindrique à minerai de la NSC est couvert par une garantie à vie limitée. S'il comporte des défauts d'usine ou si vous (ou vos petits-enfants) transformez ce wagon incroyablement détaillé en une fusée automotrice directement dans le plafond du sous-sol, nous ferons de notre mieux pour le réparer ou le remplacer, sous réserve de la disponibilité et/ou pièces de rechange.

Veuillez nous contacter par téléphone au 1-855-LRC-6917 ou via notre site Web : rapidotrains.com/contact-us/



En plus des centaines de photos et des dimensions prises sur le terrain, notre modèle à l'échelle a été conçu à partir des plans du manufacturier, ce qui en fait un modèle précis et très détaillé. Voici un historique complet de ces wagons en service...

Si vous aviez l'habitude de vous tenir aux alentours de la subdivision de Newmarket du CN vers la fin des années 60 jusqu'aux années 80, vous avez probablement vu l'un de ces trains des plus uniques sillonner cette région: Le train de minerai combiné CN/ONR.



Ce train circulait sur les voies de deux mines appartenant à Dofasco dans le nord de l'Ontario jusqu'à leur installation à Hamilton. À première vue, ceux-ci ressemblaient à un wagon-trémie cylindrique raccourci. La raison de sa forme ronde et des trappes couvertes,

était d'empêcher les granules de minerai de fer traitées de geler ou de se détremper au contact de l'humidité, accélérant ainsi le déchargement. Ils ont été fabriqués en deux versions : une version "Courte" d'une longueur de 35' (construite en 1967), et une version "Allongée" de 42' (livrée en deux groupes entre 1973 et 1975), L'usure du rail était ainsi réduite alors que la version 35' causait une usure excessive de celle-ci.



Sur le toit, des pneus montés sur un axe de chaque côté des écoutilles étaient particulièrement uniques. Au chargement, ces pneus entraient contact avec un guide forçant les trappes à s'ouvrir, engendrant ainsi un chargement rapide de 60 secondes par wagon, et d'environ une heure et vingt minutes pour un train-bloc de 40 wagons. À plusieurs reprises, on pouvait observer des wagons du CN et de l'ONR mélangés en un seul bloc.

