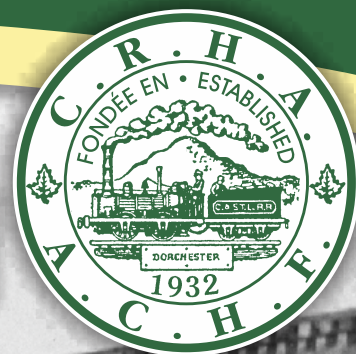


- The CN Story, Part II - Into the Crucible
- Stan's Photo Gallery
- TTC Retires ALRVs
- Business Car
- CRHA Communications

- L'histoire du CN, partie 2 : dans le creuset
- Les Photos de Stan
- La TTC retire les véhicules légers sur rail articulés
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF

No. 592 • SEPT./SEPT. - OCT./OCT. • 2019

CANADIAN RAIL



Part / *Partie* II

1919



2019



CANADIAN RAIL

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

- 219** The CN Story, Part II - Into the Crucible / *L'histoire du CN, partie 2 : dans le creuset*
by/par Douglas N. W. Smith
- 252** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan*, by / par Stan J. Smaill
- 265** TTC Retires Articulated Light Rail Vehicles / *La TTC retire les véhicules légers sur rail articulés*
By/par John D Thompson
- 267** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 269** CRHA / ACHF Communications

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une société sans but lucratif, formée de membres bénévoles, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7

Membership Dues for 2019:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

United States: \$50.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, 80 Lakeshore Road, PH8, Pointe Claire, QC, H9S 4H6, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material

submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

CARTOGRAPHER: James Taylor

FRENCH TRANSLATION: Jean-Maurice Boissard, Bernard-André Genest, Gilles Lazure et Jacques Loïselle

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: As a GTP freight barrels down the Edmonton-Winnipeg main line, workmen pause from their labours on the construction of a bridge on the CPR's Edmonton-Winnipeg line at Eversham, Saskatchewan on March 1910. Glenbow Institute NA-2682-3

PAGE COUVERTURE: En mars 1910, à Eversham, Saskatchewan, des travailleurs prennent une pause au cours de la construction d'un pont sur la voie principale du CPR entre Edmonton et Winnipeg, alors qu'un train de marchandises roule à toute vitesse sur la voie principale du GTP, entre les deux mêmes villes. Glenbow Institute NA-2682-3

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

The CN Story, Part II - Into the Crucible

L'histoire du CN, partie 2 : dans le creuset

By / Par Douglas N. W. Smith

French Version / Version française : Bernard-Andre Genest

An enthusiastic construction gang poses with Grand Trunk Pacific 4-4-0 111 somewhere in the Canadian West. Douglas N W Smith Collection

Un groupe de travailleurs bien motivés posent avec la locomotive 4-4-0 111 du Grand Trunk Pacific quelque part dans l'Ouest canadien. Collection de Douglas N. W. Smith



"Mr Ames referred to the Government's miscalculation as to the probable cost of the road [the GTP], were it not so serious a matter it would be ludicrous." - Debate in House of Commons regarding the loan to the Grand Trunk Pacific Railway, Montreal Gazette, April 7, 1909.

In the first installment of this article, the Liberal government of Sir Wilfrid Laurier, seemingly unable to either decide between the transcontinental ambitions of Charles M Hays of the Grand Trunk Pacific (GTP) and William Mackenzie of the Canadian Northern (CNoR), allowed both to start construction. Both were backed by liberal loan guarantees, whereby the Dominion government would pay the interest on construction bonds of the two railways and would redeem them if the private companies failed to make payments. Cracks in the federal Liberal railway policy first appeared in 1908 when the GTP sought a \$10 million loan. A reluctant Parliament only approved the loan by a 28 vote majority in 1909 - the same year that the GTP completed its line from Winnipeg to Edmonton.

Into a New Decade

"If five years ago, when Sir Wilfrid Laurier asked Parliament to sanction the scheme for building the NTR, he had said plainly and truthfully that the cost would be \$250 million, he would have startled the country. When he appealed to the people afterwards and made this railway policy the supreme issue, if it had been known that the cost to Canada would have run up into the stupendous figures now exhibited in Parliament, he would have learned that the

« M. Ames a fait référence à une erreur de calcul du gouvernement quant au coût probable de la ligne (du GTP) ; si ce n'était pas si sérieux, ce serait grotesque. » - Débat à la Chambre des communes sur le prêt au Chemin de fer Grand Trunk Pacific Railway selon la Montreal Gazette du 7 avril 1909.

Dans la première partie de cet article, le gouvernement libéral de Sir Wilfrid Laurier, apparemment incapable de choisir entre les ambitions transcontinentales de Charles M. Hays du Grand Trunk Pacific (GTP) et celles de William Mackenzie du Canadian Northern Railway (CNoR), permit aux deux de commencer à construire. Tous deux étaient endossés par de généreuses garanties de prêt, selon lesquelles le gouvernement du Dominion paierait les intérêts sur les obligations pour la construction et rachèterait ces obligations si les entreprises faisaient défaut de paiement. Des fissures apparurent dans la politique ferroviaire des Libéraux dès 1908, quand le GTP chercha à obtenir un prêt de 10 M\$ (millions de dollars). Un Parlement réticent n'approuva ce prêt que par une majorité de 28 voix, en 1909, l'année même où le GTP compléta sa ligne de Winnipeg à Edmonton.

Entrée dans une nouvelle décennie

« Il y a cinq ans, quand Sir Wilfrid Laurier a demandé au Parlement d'approuver le projet de construction du NTR, s'il avait simplement et honnêtement déclaré que le coût en serait de 250 M\$, il aurait fait sursauter le pays. Quand, par la suite, il a fait appel au peuple et fait de cette politique

railway was not so badly wanted that the people were willing to place a yolk upon their shoulders for all time to come . . . A more ill-considered, ill-advised proposition was never made to Parliament . . . - Strathcona Evening Chronicle - July 28, 1909.

With the 1909 loan, the railway genie was stuffed back into the bottle, but dark clouds were never far away. Most damaging to the Laurier government was both the lack of progress and out-of-control costs on the National Transcontinental Railway (NTR). This, the eastern division of the GTP project, was being built by a government commission for eventual lease to the GTP. Instead of it costing the \$63 million Laurier had projected in 1903, costs quickly soared past that figure, hitting \$109 million in 1911.

Construction Woes

"The National Transcontinental will not be completed to Lake Superior Junction until next spring, so the branch between Fort William and the junction will only be used locally this year." - Winnipeg Tribune, June 3, 1908.

Both the GTR Chairman, Rivers Wilson, and the prairie farmers were incensed over the lack of progress on the NTR. Increasing grain crops on the prairies, arising from a combination of expanding settlement and better strains of wheat, were choking the existing CPR and CNoR lines to the Lakehead. When GTP had completed its 188 mile Lake Superior branch from Fort William to the NTR main line at Lake Superior Junction in December 1908, the NTR Winnipeg-Lake Superior Junction segment was still under construction.

The government had assured the GTP that this section would be completed in 1909, but only a token ten car train of grain moved with difficulty over its unballasted track late in the fall of that year. Over the winter of 1909-1910, J. D. McArthur, the contractor for this segment of the NTR, pushed the work with double shifts, electric lights and other aids, expecting to complete his contract so that the GTP could move grain in the fall of 1910 to its Lakehead terminal. Sadly, sinkholes would delay carrying any significant amount of grain over the line until the fall of 1911.

ferroviaire un enjeu suprême, s'il avait été connu que le coût pour les Canadiens atteindrait les sommes stupéfiantes qu'on dévoile maintenant, il aurait appris qu'on ne désirait pas un chemin de fer au point de se mettre sur les épaules un joug pour toujours ... On n'a jamais fait au Parlement une proposition aussi inconsidérée, aussi malavisée... » - Strathcona Evening Chronicle, 28 juillet 1909

Avec le prêt de 1909, le génie du chemin de fer fut renfermé dans sa bouteille, mais les nuages noirs ne furent jamais bien loin. Les facteurs les plus dommageables au gouvernement Laurier furent l'absence d'avancement des travaux et les coûts hors de contrôle du Chemin de fer National Transcontinental (NTR). Ce chemin de fer, la partie est du projet du GTP, était construit par une commission gouvernementale en vue d'être loué éventuellement au GTP. Plutôt que les 63 M\$ que Laurier avait projetés en 1903, les coûts dépassèrent rapidement cette somme et atteignirent 109 M\$ en 1911.

Les misères de la construction

« Le National Transcontinental ne sera pas complété jusqu'à Lake Superior Junction avant le printemps : la voie entre Fort William et la jonction ne sera donc utilisée que localement cette année. » - Winnipeg Tribune, 3 juin 1908

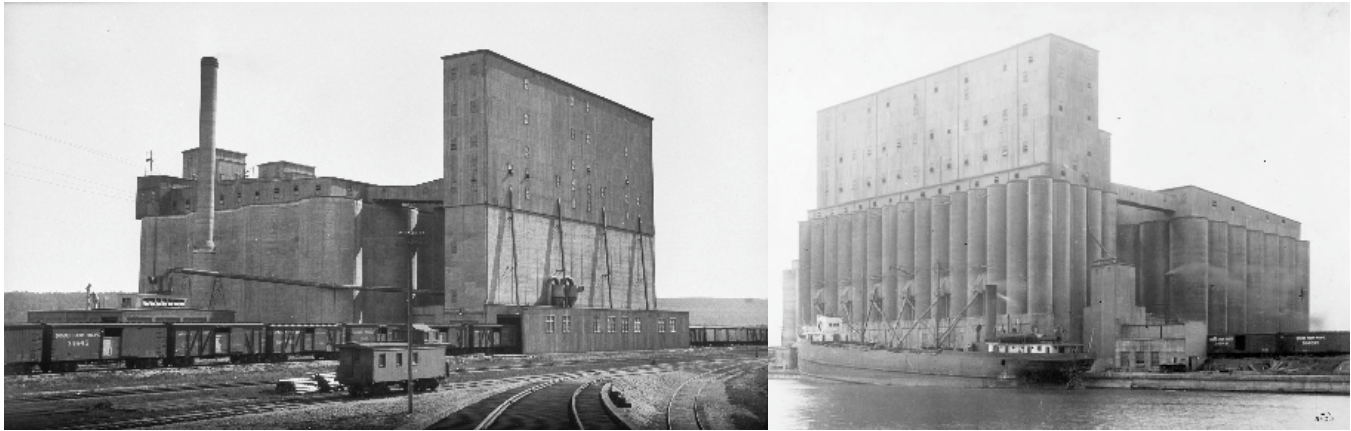
Le président du conseil du Grand Trunk (GTR), Rivers Wilson, et les fermiers des Prairies étaient furieux du peu de progrès du NTR. Les récoltes plus importantes de grain, résultant d'une combinaison de colonisation croissante et de meilleures souches de blé, congestionnaient les lignes existantes du CP et du CNoR en direction de la tête des Grands Lacs. Quand, en décembre 1908, le GTP eut complété sa ligne Lake Superior, de Fort William jusqu'à la voie principale du NTR à la jonction Lake Superior (303 km), le tronçon du NTR entre cette jonction et Winnipeg était encore en construction.

Le gouvernement avait assuré le GTP que cette section serait complétée en 1909, mais un seul train de dix wagons de grain circula, avec difficulté, sur cette voie non ballastée, tard à l'automne. Au cours de l'hiver 1909-1910, J. D. McArthur, l'entrepreneur responsable de ce tronçon du



While construction delays prevented shipping grain eastward over the NTR, the GTP began operating regular service from Winnipeg to Edmonton in 1909. Here the westbound GTP train arrives at Tofield, 40 miles east of its terminus at Edmonton. Douglas N.W. Smith Collection

En 1909, tandis que des retards dans la construction empêchaient le transport du grain vers l'est sur la voie du NTR, le GTP commença à exploiter un service régulier de Winnipeg à Edmonton. Sur cette photo, le train du GTP en direction ouest arrive à Tofield, à 64 km de son terminus à Edmonton. Collection de Douglas N. W. Smith



GTP Terminal Elevator Co built elevators at Fort William and Tiffin, near Midland. The Tiffin elevator (at left) was completed in Oct 1908 and had a capacity of 2 million bushels. The Fort William elevator (at right), with a capacity of 3 million bushels, was completed in 1910. Library Archives Canada

La GTP Terminal Elevator Co. construisit des élévateurs à Fort William et à Tiffin, près de Midland. L'élévateur de Tiffin (illustré à gauche) fut complété en octobre 1908 et avait une capacité de 2 millions de boisseaux. Celui de Fort William, de 3 M, fut complété en 1910. Bibliothèque et Archives Canada

By August of that year, McArthur had sufficiently completed the line from Lake Superior Junction to the new town of Transcona, the site of the massive GTP-NTR shops. The remaining seven miles to from Transcona to Winnipeg, where a connection was to be made with the GTP, was delayed by tortured negotiations with St Boniface and Winnipeg for permission to cross city streets and unexpected difficulties during construction of the bridge over the Red River. Negotiations for a temporary trackage agreement, by which the GTP trains used CNoR tracks between Winnipeg and Transcona, were completed in September 1911. As the NTR had no equipment, the government granted the GTP use of the NTR trackage for a year. With these two agreements, the GTP finally operated its first grain train from the prairies through to the Lakehead on October 7, 1910.

At Fort William the cars were unloaded at the massive three million bushel grain elevator that the GTP Terminal Elevator Company completed in 1910. This subsidiary of the GTP, also had completed a two million bushel elevator at Tiffin, near Midland, Ontario, in 1908. From this point the GTR could forward cars of grain to Buffalo and Montreal for export.

New Government, Same Problems

Laurier called a snap election in 1911, just three years into his term. After 15 years in office, his party was weighed down with scandal and in-fighting. With the public unhappy over the tremendous cost overruns on the NTR and GTP, his railway policy was no longer the surefire vote getter that it had been in the 1904 and 1908 elections. His main election platform in 1911 was a proposal for free trade with the United States. This upset those loyal to the British Crown, those who feared American annexation, and

NTR, accéléra les travaux en utilisant deux quarts de travail, de l'éclairage électrique et d'autres moyens, en vue de compléter son contrat, de façon à ce que le GTP puisse transporter le grain à son terminal de la tête des Grands Lacs, dès l'automne 1910. Malheureusement, des effondrements retardèrent le transport de quantités importantes de grain sur cette ligne jusqu'à l'automne 1911.

En août cette année-là, McArthur avait essentiellement complété la ligne de Lake Superior Junction à la ville nouvelle de Transcona, site des immenses ateliers GTP-NTR. Les 11 kilomètres restants, de Transcona à Winnipeg, où serait la correspondance avec le GTP, furent retardés par les négociations ardues avec Saint-Boniface et Winnipeg en vue d'obtenir la permission de traverser certaines rues et par des difficultés inattendues dans la construction du pont sur la rivière Rouge. Les négociations en vue d'une entente de voie temporaire, selon laquelle les trains du GTP emprunteraient les voies du CNoR entre Winnipeg et Transcona, furent conclues en septembre 1911. Le NTR ne possédant aucun matériel roulant, le gouvernement permit au GTP d'emprunter les voies du NTR pendant un an. Avec ces deux ententes, le GTP put enfin exploiter son premier train de grain, à travers les Prairies jusqu'à la tête des Grands Lacs, le 7 octobre 1910.

À Fort William, les wagons étaient déchargés dans l'immense élévateur de 3 millions de boisseaux que la société GTP Terminal Elevator Company avait construit en 1910. Cette filiale du GTP en avait aussi construit un de 2 millions de boisseaux à Tiffin, près de Midland, Ontario, en 1908. À partir de là, le GTR pouvait exploiter des trains de grain vers Buffalo et Montréal pour l'exportation.

the manufacturing and transport interests whose profitability depended on keeping cheap American goods out of Canada. Laurier was soundly trounced by the Conservative Party, led by Robert Borden.

Borden, who had roundly opposed Laurier's transcontinental railway schemes, now had to deal with the rapidly developing problem of these unfinished railways. At the time of his victory, there remained about 3,000 miles of construction to complete the two new transcontinental railways - almost 800 miles on the GTP in British Columbia, several hundred miles on the NTR in New Brunswick, Quebec and Ontario and over 1,400 miles on the CNoR in Ontario and British Columbia. As it was with the banks in the 2008 financial crisis, the Canadian railways had become too big to fail - the government would have to find a solution.

One of the first decisions by Borden's government was the appointment on January 29, 1912 of a Royal Commission to investigate the construction and cost overruns on the NTR. The Commission found that \$40 million had been wasted with over half attributable to the contracting process, which limited the number of possible bidders and to changing the classifications of the rocky ground to be excavated.

The Royal Commission found that the 1903 estimates for the NTR were prepared by Collingwood Schreiber, who relied upon surveys made by Sandford Fleming for the transcontinental railway in the 1870s! As the government desired grades of 0.4%, rather than the 1% in the Schreiber's estimates, William Fielding, the Minister of Finance, simply added 25% to Schreiber's estimates. The Commissioners wryly commented that the Government had settled on the design and cost of the road before even a reconnaissance survey had been made.

The Royal Commission noted that information as to the high cost of the railway was known as early as 1908. Despite the revised cost estimate by the Chief Engineer of

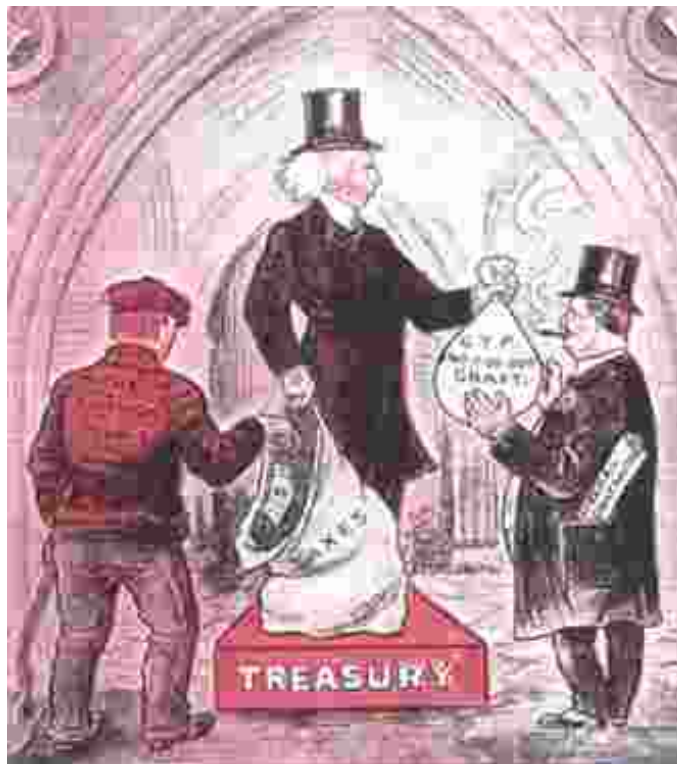
Nouveau gouvernement, mêmes problèmes

Trois ans seulement après le début de son mandat, Laurier déclencha une élection éclair en 1911. Au pouvoir depuis 15 ans, son parti était marqué par des scandales et des luttes intestines. Le public détestait les énormes dépassements de coûts de la construction du NTR et du GTP ; la politique ferroviaire de Laurier n'attirait plus de votes comme aux élections de 1904 et de 1908. L'élément principal de son programme électoral de 1911 était une proposition de libre-échange avec les États-Unis. Cela contrariait vivement ceux qui étaient loyaux à la Couronne britannique, ceux qui craignaient l'annexion aux États-Unis et les manufacturiers et transporteurs dont la rentabilité serait menacée par l'arrivée sur le marché canadien d'importations américaines moins chères. Laurier fut solidement écrasé par le Parti conservateur dirigé par Robert Borden.

Borden, qui s'était opposé vivement aux projets ferroviaires transcontinentaux de Laurier, se retrouvait à devoir régler un problème qui grandissait rapidement, celui de chemins de fer dont la construction n'était pas terminée. Au moment de la victoire de Borden, il restait à construire environ 4800 km pour compléter les deux nouveaux chemins de fer transcontinentaux : près de 1300 km du GTP en Colombie-Britannique, plusieurs centaines de km du NTR au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario et plus de 2200 km du CNoR en Ontario et en Colombie-Britannique. Comme cela

s'est produit avec les banques dans la crise financière de 2008, les chemins de fer canadiens étaient devenus trop gros pour faire faillite : le gouvernement devrait trouver une solution.

Une des premières décisions du gouvernement Borden fut la nomination, le 29 janvier 1912, d'une Commission royale chargée d'enquêter sur la construction et les dépassements de coûts du NTR. La Commission conclut qu'on avait gaspillé 40 M\$; la moitié en était



Cover of booklet published by the Conservative Party, denouncing Liberals for waste in the construction of the NTR.

Couverture d'un opuscule publié par le Parti conservateur dénonçant les Libéraux pour leur gaspillage de fonds lors de la construction du NTR.

\$114,400,000 being over 80% higher than the 1903 figure, which excluded the cost of the Winnipeg terminals, Quebec terminals, the Transcona shops, and proposed shops at Quebec, there was no evidence that either the Government or the GTP sought changes in the specifications or retrenchment. The Commission concluded, "It is fair, therefore, to assume that the Government and the GTP Railway Company were satisfied with this forecast of the ultimate cost of the railway."

By 1912 Borden was faced with yet another revised figure; the costs for the NTR had jumped to \$163 million. Figuring interest costs on the capital, as called for in the GTP agreement with the government, the annual rental that the GTP would have to pay was \$5.4 million.

With costs spiraling out of control, the government pressed the GTP to take over the segments of the NTR as they were completed. The GTP resisted, citing the clause in the contract that gave it the option of refusing to take over the NTR until it was fully completed. Contractors operated unregulated service over their portions of the NTR as they waited for the government to deem the contracts complete and take over their segments of the line.

While this was acceptable in the remote areas of New Brunswick and Quebec traversed by the NTR, the Winnipeg-Lake Superior Junction line remained a very public concern as the CNoR and CPR were having problems coping with the ever increasing mountain of grain pouring out of the expanding farmlands. Between 1900 and 1901, the export volume moving from the prairies to Fort William jumped from 14 million bushels to almost 68 million bushels. The government insisted that the GTP take over this section of the NTR as completed. The GTP refused to do so, saying that the line was incomplete. As the NTR entry into Winnipeg remained unfinished until 1913, the government did not have a good case. Instead, the GTP offered to operate the Winnipeg-Lake Superior Junction section through its Construction Department, for a set fee.

Arbitration was used to settle the questions. On April 1, 1913, Sir William Whyte, the CPR Vice-President of Western Lines, fixed the interim rental at 2% per annum on the cost of construction of the road between Winnipeg and Lake Superior Junction, exclusive of the Transcona shops and repair shops at divisional points, until the road was finished. With regard to the dispute as to whether the Transcona shops were part of the Eastern division as claimed by the GTP, he decided in favour of the GTP calling them "a material part of the railway and a necessary convenience for its proper and efficient operation."

attribuable à un processus d'adjudication des contrats qui limitait le nombre de soumissionnaires possibles et au changement dans la classification de sols rocheux à excaver.

La Commission royale découvrit que les estimations élaborées par Collingwood Schreiber en 1903 pour le NTR étaient basées sur des relevés effectués par Sandford Fleming pour le chemin de fer transcontinental dans les années 1870 ! Comme le gouvernement désirait des pentes limitées à 0,4 %, plutôt qu'à 1 % (la base des estimations de Schreiber), le ministre des Finances, William Fielding, avait simplement ajouté 25 % aux estimations de Schreiber. Les commissaires commentèrent ironiquement que le gouvernement avait décidé de la conception et du prix du chemin de fer avant même qu'on ait fait un relevé d'exploration.

La Commission royale nota qu'on avait de l'information sur les coûts élevés du chemin de fer dès 1908. L'ingénieur en chef avait élaboré une estimation révisée au montant de 114,4 M\$ (de 80 % supérieure à l'estimation de 1903), qui excluait les coûts des terminaux de Winnipeg et de Québec, des ateliers de Transcona et d'ateliers proposés à Québec. Malgré cela, il n'y avait aucune indication que le gouvernement ou le GTP ait demandé des changements dans les spécifications ou des réductions dans l'envergure du projet. La Commission conclut ainsi : « Il est donc juste de supposer que le gouvernement et le GTP étaient satisfaits de cette projection du coût ultime du chemin de fer. »

En 1912, Borden fut confronté à une autre estimation révisée : les coûts du NTR avaient grimpé à 163 M\$. En tenant compte du coût des intérêts sur le capital, tel que prévu dans l'entente entre le gouvernement et le GTP, ce dernier aurait à verser un loyer annuel de 5,4 M\$.

Comme les coûts étaient en spirale ascendante, le gouvernement insista pour que le GTP prenne à sa charge les tronçons du NTR au fur et à mesure de leur achèvement. Le GTP refusa, citant la clause du contrat qui lui permettait de refuser des tronçons du NTR tant que l'ensemble n'était pas terminé. Les constructeurs exploitaient, sur leurs portions du NTR, des services non réglementés en attendant que le gouvernement déclare que leurs contrats étaient complétés et que le GTP prenait le contrôle de leurs tronçons.

Un tel arrangement semblait acceptable dans les secteurs éloignés que le NTR traversait au Nouveau-Brunswick et au Québec, mais le tronçon entre Lake Superior Junction et Winnipeg demeurait une préoccupation importante pour une grande partie du public alors que le CP et le CNoR avaient de grands problèmes à transporter les montagnes de grain produites par les zones agricoles en expansion. Entre 1900 et 1901, le volume d'exportation transitant des Prairies jusqu'à Fort

The government continued the work to complete the NTR, but the drive was gone. On November 14, 1913, the last spike was driven near Megiscane, Quebec, 200 miles east of Cochrane. There remained, however, lots of work to complete the railway - ballasting needed to be finished, wood trestles filled, stations built, and division points supplied with roundhouses, coal docks, etc, and the Transcona and Quebec City shops needed to be equipped. Finally the massive Quebec Bridge over the St Lawrence River, had to be completed. The through rail route from Winnipeg to Moncton was years from being finished.

With the GTP unwilling, and by 1915 unable, to take over the NTR, the government faced the inevitable. The NTR was turned over to the Canadian Government Railways (CGR) for operation in May 1915. Indeed, the CGR had been operating parts of the Moncton-Chaudière line since 1913. The Quebec-Winnipeg segment was placed in operation in June 1915. As for the isolated Lake Superior Branch, the GTP leased it to the government for a rental of \$600,000 a year from July 1, 1915, thereby giving the NTR control over all lines east of Winnipeg.

Follow the Leader

"Some of the provinces may be a little too liberal in subsidizing railways, yet most people are with the politicians who trust to a future generation to make good the liability, if that liability ever has to be met, and in the case of Government guarantees it is not at all probable that the day of reckoning will ever come." - Montreal Gazette, Aug 12, 1912

Buoyed by the economic prosperity of the first decade of the century, the provinces were eager to promote railway lines within their borders as a means to political power. Despite the fact that the Dominion government began subsidizing local railways in the 1880s to counter discontent over the massive \$25 million grant to assist the CPR's transcontinental line (equal to about over \$2 billion today), large swaths of the country remained without railways, while other areas grumbled about being served by just one railway, whose monopoly frequently was blamed for high rates and poor service.

The switch from Conservative to Liberal government in 1896 saw the Dominion government gradually reduce its cash subsidies for local railway construction. Sir Wilfrid Laurier outlined his position in June 1908 to Premier Scott of Saskatchewan saying the federal government had an obligation to assist construction of main lines, but local lines should be dealt with by the provincial governments. This policy was continued by the Borden government. William White, the Minister of Finance, stated in the House of Commons in June 1913 that it was not proposed to subsidize CNoR branchlines.

In most cases, the lines which received the

William passa de 14 M de boisseaux à près de 68. Le gouvernement insista pour que le GTP accepte ce tronçon comme s'il était complété. Le GTP refusa, alléguant que la ligne n'était pas complète. Comme le NTR n'entra pas à Winnipeg avant 1913, le gouvernement n'avait pas un bon argument. Plutôt, le GTP offrit d'exploiter le tronçon de Winnipeg à Lake Superior Junction par son Département de Construction, pour un montant fixe.

On soumit ces questions à l'arbitrage. Le premier avril 1913, Sir William Whyte, le vice-président du CP pour les lignes de l'Ouest, fixa un taux intérimaire de location de 2 % par an du coût de construction du tronçon Winnipeg-Lake Superior Junction, ce coût excluant les ateliers de Transcona et les ateliers de maintenance aux points divisionnaires, jusqu'à ce que la ligne soit terminée. Pour ce qui est du litige à savoir si les ateliers de Transcona faisaient partie de la Division est, comme le prétendait le GTP, l'arbitre trancha en faveur du GTP, alléguant que : « ces ateliers font partie de ce chemin de fer et sont indispensables à son exploitation correcte et efficace ».

Le gouvernement continua le travail pour compléter le NTR, mais le cœur n'y était plus. Le 4 novembre 1913, le dernier crampon fut planté près de Mégiscane, Québec, 320 km à l'est de Cochrane. Il restait beaucoup de travail à faire pour exploiter le service : compléter le ballastage, combler sous les ponts de bois sur chevalets, construire des gares, des points de division avec leurs rotondes et chutes à charbon, équiper les ateliers de Québec et de Transcona, etc. Finalement, il fallait compléter le pont de Québec sur le Saint-Laurent. Il faudrait encore des années pour que la voie directe soit complétée de Moncton à Winnipeg.

Comme le GTP ne voulait pas et, à compter de 1915, ne pouvait plus prendre le NTR à sa charge, le gouvernement fit face à l'inévitable. En mai 1915, le NTR fut remis pour exploitation aux Chemins de fer du gouvernement canadien (CGR). De fait, les CGR exploitaient déjà certaines parties de la ligne entre Moncton et Chaudière depuis 1913. Le tronçon de Québec à Winnipeg fut mis en exploitation en juin 1915. Quant au tronçon isolé Lake Superior, le GTP le loua au gouvernement pour 600 000 \$ par an à compter du premier juillet 1915, le NTR obtenant ainsi le contrôle de toutes les lignes à l'est de Winnipeg.

Suivez le chef

« Certaines provinces peuvent être trop libérales dans leurs subventions aux chemins de fer, mais la plupart des gens sont d'accord avec les politiciens qui se fient à une génération future pour faire face aux obligations de la société, si obligations il y a. Dans le cas particulier des garanties gouvernementales, il est peu probable que le jour du jugement arrive un jour. » - Montreal Gazette, 12 août 1912

provincial guarantees were built under charters from the provincial legislatures. The CNoR lines with provincial bond guarantees in Saskatchewan were built under the charter of the Saskatchewan Midland Railway; in Alberta under charters for the Alberta Midland and Canadian North Western Railways; and in BC under the charter for Canadian Northern Pacific Railway (CNoP). For reasons not explained, the GTP branch lines in Saskatchewan and Alberta were largely built by the Grand Trunk Pacific Branch Lines Company, which held a Dominion charter. The incorporation of these subsidiaries was to keep the regulation of the lines, particularly freight rates, under provincial control. British Columbia planned that the rates on the CNoP should be much lower than the CPR's hated "Mountain Differential" rate that compensated the railway for the higher costs of operating over the heavy grades on its transcontinental line.

While eight provinces used this form of funding to support railway construction, the four western provinces accounted for over 90% of the total (see Table 1).

Table/Tableau 1:
Loan Guarantees for Railway
Construction - Totals to 1915 /
Garanties de prêt pour construction
ferroviaire, cumulatifs à 1915

Lending Government Gouvernement endosseur	Authorized (\$ mill.) Montants autorisés (M\$)
British Columbia / Colombie-Britannique	80.3
Alberta	59.4
Saskatchewan	41.0
Manitoba	25.2
Ontario	7.9
New Brunswick / Nouveau-Brunswick	6.1
Nova Scotia / Nouvelle-Écosse*	5.0*
Québec	0.4
Subtotal / Sous-total	225.3
Dominion	189.0
Total	414.3
Note: * Bonds issued by the province directly Note: * Obligations émises directement par la province	
Source: Sessional Paper No. 20b, Dominion Bureau of Statistics, Kings' Printer, Ottawa Source: Rapport de session 20b, Bureau de la statistique du Dominion, Imprimeur du Roi, Ottawa	

Aggressive railway construction policies were wildly popular with the electorate, who expected to gain the benefits of new railways without paying anything for them. Politicians across the political spectrum adopted guarantees as their way to retain power. Liberal administrations remained in power in Nova Scotia, Saskatchewan and Alberta and Conservatives in New

Stimulées par la prospérité de la première décennie du siècle, les provinces étaient impatientes de promouvoir de nouvelles lignes de chemin de fer sur leur territoire en tant qu'instrument vers le pouvoir politique. Le gouvernement du Dominion avait commencé à subventionner les chemins de fer dans les années 1880, pour contrer le mécontentement résultant de la subvention de 25 M\$ (2 milliards en dollars d'aujourd'hui) versée pour aider le CP à construire sa ligne transcontinentale. Malgré cela, de grands secteurs du pays n'avaient toujours aucun chemin de fer et d'autres se plaignaient de n'être servis que par un seul, ce monopole étant souvent tenu responsable des tarifs élevés et de la piètre qualité du service.

Avec le passage du pouvoir des Conservateurs aux Libéraux en 1896, on vit le gouvernement du Dominion réduire progressivement ses subventions financières à la construction de chemins de fer d'intérêt local. En juin 1908, Laurier avait expliqué sa position au premier ministre Scott de la Saskatchewan, indiquant que le gouvernement fédéral avait l'obligation d'aider à la construction des lignes principales, mais que les lignes secondaires étaient la responsabilité des gouvernements provinciaux. Le gouvernement Borden maintint la même politique ferroviaire. William White, le ministre des Finances, déclara devant la Chambre des communes, en juin 1913, qu'il n'était pas proposé de subventionner les lignes secondaires du CNoR.

Dans la plupart des cas, les lignes qui reçurent des garanties provinciales furent construites en vertu de chartes obtenues de législatures provinciales. En Saskatchewan, les lignes du CNoR construites à l'aide de garanties provinciales le furent sous la charte du Chemin de fer Saskatchewan Midland ; en Alberta, sous les chartes de l'Alberta Midland et du Canadian North Western ; en Colombie-Britannique, sous la charte du Chemin de fer Canadian Northern Pacific (CNoP). Pour des raisons qui ne furent pas dévoilées, les lignes secondaires du GTP en Saskatchewan et en Alberta furent principalement construites par la Grand Trunk Pacific Branch Lines Company (GTPBLC) qui détenait une charte du gouvernement du Dominion. L'incorporation de ces filiales avait pour but de garder la réglementation de ces lignes, surtout pour les tarifs de fret, sous contrôle provincial. Notamment, la Colombie-Britannique planifia, pour le CNoP, des tarifs bien plus bas que les détestés tarifs « Mountain Differential » conçus pour compenser les coûts d'exploitation plus élevés dans les parties montagneuses de la ligne transcontinentale.

Huit provinces utilisèrent de telles méthodes pour supporter la construction de lignes de chemin de fer, mais les quatre provinces de l'Ouest fournirent plus de 90 % du montant total (Tableau 1).

Brunswick, Manitoba and British Columbia from 1900 through the start of the First World War. Manitoba, where the Greenway Liberal government that had signed the first contract containing loan guarantees with Mackenzie and Mann to build the Lake Manitoba Railway & Canal Co line in 1896, fell to the Conservatives in 1900 over issues unrelated to railways. With the exception of this province, a strong railway policy and visible railway construction became the cornerstone of all campaigns in all these provinces between 1900 and the outbreak of the First World War.

Manitoba

"The Canadian Northern does not want to build one mile of line in this province this year, but I have urged them and perhaps have pressed them unduly on this matter and they have finally consented to build them." - Premier Sir Rodman Roblin to legislators, Winnipeg Tribune, March 6, 1909

Manitoba's ground-breaking example of supporting the construction of hundreds of miles of new lines through guaranteeing the interest on bonds issued to construct new lines in exchange for control over freight and passenger rates, resonated with politicians, railway promoters, and the public. Between 1896 and 1902 guarantees had enabled Manitoba to open a second route between Winnipeg and Port Arthur and see rails laid over 250 miles from Portage la Prairie through largely unsettled farm lands into the northern reaches of the province. In exchange for the guarantees, Mackenzie and Mann, the railway's promoters, agreed to set freight rates below those of the CPR. Since the CNoR earned sufficient profits to pay all the interest charges on construction debt, Manitobans were in the delightful position of gaining these new rail lines at no cost. Manitoba continued to use guarantees to have branch lines built until the First World War curbed new construction.

Nova Scotia

"We regard it as a sound business arrangement, which afford adequate guarantee for the prompt construction of the railway and for the protection of the Provincial interests . . . before finally committing the Province to the contract that we shall have assurance that our action has the approval of the country [Nova Scotia]. The appeal which we now make will afford the electors an opportunity to pass judgment on this policy . . ." - Premier Murray on the campaign trail, Halifax Chronicle, Sept 4, 1901

In 1901 Mackenzie and Mann looked east and found the Nova Scotia government under Premier Murray looking to build railways into isolated areas of the province. The biggest project involved the completion of a line between Halifax and Yarmouth through Bridgewater and Liverpool. A deal was signed with the province

Les politiques agressives de construction ferroviaires s'avéraient immensément populaires auprès de l'électorat, qui espérait bénéficier de nouveaux chemins de fer sans avoir à payer pour leur construction. Des politiciens de tous les partis se servirent de telles garanties pour se maintenir au pouvoir ; c'est ainsi que les Libéraux demeurèrent au pouvoir en Nouvelle-Écosse, en Saskatchewan et en Alberta et les Conservateurs au Nouveau-Brunswick, au Manitoba et en Colombie-Britannique et ce, de 1900 jusqu'au début de la Première Guerre mondiale. On ne vit le contraire qu'au Manitoba, où le gouvernement libéral de Greenway avait signé le premier contrat contenant des garanties de prêts à Mackenzie et Mann pour la construction de la ligne du Lake Manitoba Railway & Canal Co en 1896 ; ce gouvernement tomba aux mains des Conservateurs en 1900, mais pour des enjeux qui n'étaient pas reliés au chemin de fer. Sauf au Manitoba, une politique ferroviaire forte et des constructions bien visibles devinrent le fondement de toutes les campagnes électorales entre 1900 et le début de la Première Guerre mondiale.

Le Manitoba

« Le Canadian Northern ne veut pas construire un seul mille de voie ferrée dans cette province cette année, mais je les ai incités à le faire et j'ai même peut-être mis trop de pression ; ils ont finalement consenti à construire. » - Le premier ministre, Sir Rodman Roblin, aux législateurs, rapporté par le Winnipeg Tribune du 6 mars 1909

L'exemple révolutionnaire qu'a donné le Manitoba de supporter la construction de centaines de kilomètres de nouvelles lignes au moyen d'une garantie de l'intérêt sur les obligations émises pour financer la construction en contrepartie du contrôle sur les tarifs voyageurs et marchandises, alla droit au cœur (ou au portefeuille) des politiciens, des promoteurs du chemin de fer et du public en général. Entre 1896 et 1902, de telles garanties permirent au Manitoba d'ouvrir une deuxième ligne entre Winnipeg et Port Arthur et de lancer la construction de plus de 400 km de voies partant de Portage la Prairie vers le nord de la province et traversant des zones agricoles encore à développer. En échange des garanties, les promoteurs Mackenzie et Mann, acceptèrent de fixer leurs tarifs plus bas que ceux du CP. Comme le CNoR fit assez de profit pour payer tous les intérêts sur sa dette de construction, les Manitobains se retrouvèrent dans la situation enviable d'avoir obtenu ces nouvelles lignes sans rien déboursier. Le Manitoba continua d'offrir de telles garanties jusqu'à ce que la Première Guerre mondiale freine la construction.

La Nouvelle-Écosse

« Nous considérons cela comme une entente d'affaires équitable. Elle garantit que la ligne de chemin de fer sera construite rapidement, tout en préservant les

Bridgewater, Nova Scotia, the headquarters for the H&SW, had a handsome specially designed combined station-office building. A gleaming 4-4-0 heads up the train of open platform cars around 1907. Douglas N.W. Smith Collection

À Bridgewater, Nouvelle-Écosse, le H&SW avait un élégant siège social conçu spécialement pour servir de gare et de bureau. Une pimpante locomotive 4-4-0 tracte un train de voitures à plateforme arrière ouverte, vers 1907. Collection de Douglas N. W. Smith



agreeing to finance the construction of over 200 miles of line with a loan of \$13,500 a mile, of which \$3,200 a mile would be treated as an outright cash grant once the line was completed.

Unlike loan guarantees used in other provinces, the Nova Scotia government sold its own bonds to raise the funds, which were turned over to Mackenzie and Mann. The capital was to be repaid with interest at the end of 40 years.

The Halifax & South Western Railway (H&SW) completed its system in 1907, but proved to be unprofitable. On March 24, 1909, the Winnipeg Tribune reported:

"The acute trouble with Mr. Murray is the failure of the H&SW railway, which runs from Yarmouth to Halifax, to earn enough money to pay the interest on its bonds guaranteed by the Nova Scotia government. It is understood that the bonds have all been disposed of and that the bondholders are demanding their interest from the provincial government. Meanwhile, the service on the road has been much curtailed.

What Can He Do? What can the province do? It might take over the road, but what would it get? While the roadbed belongs to the H&SW Railway Company, every stick of rolling stock belongs to Mackenzie and Mann. The province could only take over the road without rolling stock, and it would then be hard driven to equip and operate it...

Not long ago Mr. Murray journeyed to Toronto and had a conference with Mackenzie and Mann. What transpired cannot be known accurately, it is proposed to have the ICR take over the H&SW as a branch line, assuming the bonds..."

intérêts de la province ... avant de finaliser l'engagement de la province dans ce contrat, nous aurons l'assurance que notre action est approuvée par la population. L'appel que nous en faisons maintenant donnera aux électeurs l'occasion de porter leur jugement sur cette politique... » -- Le premier ministre Murray en campagne électorale, selon le Halifax Chronicle du 4 septembre 1901

En 1901, Mackenzie et Mann se tournèrent vers l'Est et constatèrent que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et son premier ministre Murray souhaitaient la construction de lignes de chemin de fer pour desservir des secteurs isolés de la province. Le plus important projet consistait à compléter la ligne de Halifax à Yarmouth via Bridgewater et Liverpool. La province accepta de financer la construction de plus de 320 km de lignes en prêtant aux promoteurs un montant de 8400 \$ par kilomètre dont 24 % serait considéré comme une subvention directe une fois la ligne complétée.

Contrairement aux garanties de prêt dans les autres provinces, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse mit sur le marché ses propres obligations pour recueillir les fonds et ceux-ci furent transférés à Mackenzie et Mann. Le capital devait être remboursé avec intérêts au bout de 40 ans.

Le Chemin de fer Halifax & South Western (H&SW) fut ainsi complété en 1907, mais il s'avéra non rentable. Le 24 mars 1909, le journal Winnipeg Tribune rapportait :

« La grande difficulté à laquelle fait face M. Murray est l'échec du H&SW, qui va de Yarmouth à Halifax, à gagner assez d'argent pour payer l'intérêt sur ses obligations garanties par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. On comprend que toutes les obligations ont été vendues et que les détenteurs demandent que le gouvernement provincial

The H&SW was taken over by the Dominion government as a part of the CNoR in 1914 and the debt to the province was repaid at the end of the 40 year period in 1942.

New Brunswick

"The new [Maine] senator recited a story of alleged political corruption in New Brunswick in 1912 when as president of a company building a railroad [the Saint John & Quebec] in that province he said two premiers openly solicited funds from him, threatening to stop his railway operations if he refused." - Star Phoenix (Saskatoon), January 8, 1927.

Five small railways received guarantees from the NB government, and these were probably the sorriest group to receive assistance from a provincial government.

The Southampton Railway, a 13 mile line built west of Fredericton along the north Bank of the Saint John River, was chartered in 1910. The initial guarantee of \$10,000 per mile was increased to \$12,000 in 1912. It was leased to the CPR, with which it connected, in 1913.

The Fredericton & Grand Lake Railway, a 44 miles line from Devon, north of Fredericton, to Chipman, was granted a \$12,000 a mile guarantee. It was completed in 1913, by which time it had been leased to the CPR.

The Northern New Brunswick & Seaboard Railway received provincial guarantees totalling \$300,000 for 20 miles of railway built from Nepisiguit Junction, south of Bathurst on the ICR, to inland mines between 1909 and 1910. The line went bankrupt when the mines closed.

The International Railway of New Brunswick, running 111 miles from Campbellton to St Leonard, received provincial guarantees of \$900,000 to complete the construction of its line. It was completed in 1910 and was leased to the CGR in 1914. It was one of several insolvent small railways the Dominion government acquired for the Intercolonial Railway in 1916.

The decision by the Dominion government to make Moncton the terminus of the National Transcontinental Railway did not sit well with the City of Saint John, which dreamt of all the jobs that would be created if the vast quantities of prairie grain crop were exported through its port. In 1910, the Saint John & Quebec Railway was chartered to build some 200 miles of line to link Saint John to Grand Falls, where a junction would be made with the NTR.

The provincial government agreed to guarantee \$25,000 per mile of line, which was to be built to the same high standards as the NTR. The Dominion government promised to take over the line once it was completed, to be incorporated into the NTR.

After the contractors failed, amidst a major scandal that caused the resignation of Premier Flemming, the project was gradually downgraded - the eastern terminus was shifted to Welsford from which point the

leur verse l'intérêt dû. Entretemps, le service sur la ligne a été bien réduit.

Que peut-il faire ? Que peut faire la province ? Elle peut bien exproprier le chemin de fer, mais qu'obtiendra-t-elle ? L'emprise, la fondation et la voie appartiennent bien au H&SW, mais le matériel roulant est entièrement propriété de Mackenzie et Mann. La province ne peut que prendre la voie ferrée, mais elle aura bien du mal à l'équiper et à exploiter le service.

Récemment, M. Murray s'est rendu à Toronto pour discuter avec Mackenzie et Mann. On ne peut pas savoir exactement ce qu'il en est ressorti. Il serait proposé que l'ICR acquière le H&SW et l'exploite comme une ligne secondaire, prenant à sa charge les obligations... »

Le H&SW fut acquis par le gouvernement du Dominion, en 1914, en tant que partie du CNoR et la dette envers la province fut remboursée en 1942, à la fin de la période de 40 ans.

Le Nouveau-Brunswick

« Le nouveau sénateur (du Maine) raconta une histoire de corruption politique alléguée au Nouveau-Brunswick en 1912 : selon ses dires, deux premiers ministres lui demandèrent ouvertement des fonds, comme président d'une entreprise qui y construisait un chemin de fer (le Saint John & Quebec), menaçant de mettre fin à ses opérations ferroviaires s'il refusait. » - Star Phoenix (Saskatoon), 8 janvier 1927

Cinq petits chemins de fer d'intérêt local reçurent des garanties du Nouveau-Brunswick : ils constituèrent sans doute le groupe le plus piteux à avoir reçu des garanties provinciales.

Le Chemin de fer Southampton, une ligne de 21 km à l'ouest de Fredericton, le long de la rive nord du fleuve Saint-John, reçut sa charte en 1910. La garantie initiale de 6200 \$/km fut haussée à 7500 \$/km en 1912. La ligne fut louée, en 1913, au CP, auquel elle était reliée.

Le Chemin de fer Fredericton & Grand Lake, une ligne de 44 km de Devon, au nord de Fredericton, à Chipman, obtint une garantie de 7500 \$/km ; elle fut complétée en 1913, alors qu'elle était déjà été louée au CP.

Entre 1909 et 1910, le Chemin de fer Northern New Brunswick & Seaboard reçut des garanties provinciales au montant total de 300 000 \$ pour construire 32 km de ligne de Nepisiguit Junction, au sud de Bathurst sur l'ICR, à des mines de l'intérieur. La ligne fit faillite lorsque les mines fermèrent.

Le Chemin de fer International of New Brunswick reçut des garanties provinciales au montant total de 900 000 \$ pour compléter en 1910 sa ligne de 179 km entre Campbellton et Saint-Léonard. Elle fut louée aux CGR en 1914. Ce fut l'un de plusieurs petits chemins de fer insolubles que le gouvernement du Dominion acquit pour constituer l'Intercolonial en 1916.

trains would operate over the CPR main line to Saint John. The line never reached Grand Falls; construction sputtered to a halt at the hamlet of Centreville.

The hapless ICR was tasked with operating this line from nowhere to nowhere, which to no one's surprise, like the other four lines with provincial guarantees, was wildly unprofitable. The CNR took over the line in 1929, when it acquired several moribund lines in New Brunswick and Quebec at the behest of the Dominion government.

Quebec

With the exception of Prince Edward Island, which remembered the troubled financial history of the government owned Prince Edward Island Railway in the 1870s and never offered to assist financing another railway, Quebec only provided a loan guarantee to one railway. It was the Montreal & Western, which received a guarantee of \$280,000 for the financing costs for its line north of Ste Agathe. The CPR purchased it in 1897.

Ontario

"There is nothing that has been done by the Ontario government in the interests of the people of which it is more proud than of this eminently good transaction." - Premier Whitney on the election campaign, Ottawa Journal, May 6, 1908.

Ontario also was very sparing with the use of loan guarantees. Only one railway was financed this way. The James Bay Railway received a provincial guarantee of \$30,000 per mile for its Toronto-Sudbury line in 1904. It was to be built to main line standards with 80 pound rails and to form part of the CNoR transcontinental line. In 1908, the province provided a similar guarantee for another 50 miles of line to Key Inlet and the Moose Mountain and Garson Mines north of Sudbury. The bulk of this construction also

La décision du gouvernement du Dominion de faire de Moncton le terminus du Chemin de fer National Transcontinental (NTR) ne plut pas à la ville de Saint John, qui rêvait du grand nombre d'emplois qu'aurait créés l'exportation, depuis son port, des immenses quantités de grain venant des Prairies. En 1910, le Chemin de fer Saint John & Quebec (StJ&Q) reçut une charte lui permettant de construire une ligne de 320 km pour relier Saint John à Grand Falls, où il correspondrait avec le NTR.

Le gouvernement provincial accepta de garantir 15 500 \$/km de cette ligne, qui devait être construite aux mêmes normes élevées que celles du NTR. Le gouvernement du Dominion promit d'acquérir la ligne une fois complétée, pour l'incorporer au NTR.

Après la faillite des entrepreneurs (au milieu d'un scandale majeur qui força le premier ministre Fleming à démissionner), le projet fut réduit progressivement. Le terminus est fut transféré à Welsford, d'où les trains se rendraient à Saint John en empruntant la voie du CP. La ligne ne se rendit jamais à Grand Falls ; la construction se poursuivit par à-coups et s'arrêta au hameau de Centreville.

Le malheureux ICR fut chargé d'exploiter cette ligne, qui va de nulle part à nulle part ; sans surprise, son exploitation, comme celle des quatre autres lignes avec garanties provinciales, fut largement déficitaire. Le CN prit le contrôle de cette ligne en 1929, quand il fit l'acquisition de quelques lignes moribondes au Nouveau-Brunswick et au Québec à la demande du gouvernement du Dominion.

L'île-du-Prince-Édouard

Le gouvernement de l'Île n'oublia jamais l'histoire financière mouvementée du Chemin de fer Prince Edward Island, dont il avait été propriétaire dans les années 1870. Cette province n'offrit d'aide au financement à aucun autre chemin de fer.

Where the railways went, new towns followed. Rivers was the first division point west of Winnipeg on the GTP. This c.1909 photo shows progress in less than three years after the railway arrived. Library Archives Canada PA-021211

Là où allaient les chemins de fer, de nouvelles villes suivaient. Rivers fut le premier point de division à l'ouest de Winnipeg sur la ligne du GTP. Cette photo, prise vers 1909, montre les progrès réalisés en moins de trois ans suite à l'arrivée du chemin de fer. Bibliothèque et Archives Canada, PA-021211



formed part of the CNoR transcontinental line.

New Provinces, New Lines

"It was recognized by the people of Alberta that there was a shortage of railway facilities because the railways have been unable to keep up with the growth in population. . . the federal government has refused assistance at the present time, and so the provincial government has determined to take the matter in hand." - Alberta Premier Rutherford announcing the province's railway policy, Edmonton Journal, Feb 25, 1909.

It was in western Canada where vast distances and a floodtide of settlers saw the greatest provincial enthusiasm for this form of construction. Between 1901 and 1911, the population of the prairies increased over 160% (by 1911 the population of each western province exceeded that of New Brunswick), while that of British Columbia jumped 120% (see Table 2). Factors supporting this rapid growth were the increase in grain price from 74 cents in 1900 to \$1.10 in 1908, development of the faster maturing Red Fife and Marquis wheat strains, and the filling of the land in the American west. Canada became "The Last Best West" and a beacon for those looking to make new lives on farms.

Table/Tableau 2:

Population Growth on Prairies (in 000s) / Croissance de la population dans les Prairies (milliers)

Territory Territoire	1901	1911	Increase Augmentation
Manitoba	255	461	81%
Saskatchewan	91	492	440%
Alberta	73	374	412%
Sub-Total Prairies / Sous-total Prairies	410	1,327	224%
British Columbia / C.-B.	179	392	119%
Canada	5,371	7,206	34%
% Prairie Population of Total Country	8%	18%	

Source: Urquhart, M C, "Historical Statistics of Canada," Macmillan Company, 1965

With the new provinces able to raise their own revenues and development policies, pressure built on the new premiers - Thomas Scott in Saskatchewan and Alexander Rutherford in Alberta - to reduce freight rates and to build branch lines into developing agricultural lands. So important were railways in the political landscape that both premiers, at times, also filled the office of Minister of Railways. The successful re-election platforms for the Government of Saskatchewan in 1908 and Alberta in 1909 revolved around meeting the railway aspirations of their settlers.

Premier Rutherford unveiled his government's railway policy on February 24, 1909. To appeal to the

Le Québec

Le gouvernement du Québec n'offrit de garantie de prêt qu'à un seul chemin de fer, le Montreal & Western, soit 280 000 \$ pour les coûts de financement de la construction de sa ligne au nord de Sainte-Agathe, ligne acquise par le CP en 1897.

L'Ontario

« Parmi ce qu'a fait le gouvernement de l'Ontario dans l'intérêt de sa population, il n'est rien dont il ne soit plus fier que cette transaction particulièrement avantageuse. » - le premier ministre Whitney, en campagne électorale, selon l'Ottawa Journal du 6 mai 1908

L'Ontario aussi fit une utilisation limitée des garanties de prêts : un seul chemin de fer fut ainsi aidé. Le Chemin de fer James Bay reçut une garantie provinciale de 12 500 \$/km pour sa ligne de Toronto à Sudbury en 1904. Cette ligne devait être construite aux normes d'une ligne principale, avec du rail de 80 livres au yard, en vue de constituer un tronçon de la voie principale du CNoR. En 1908, la province offrit une aide analogue pour prolonger la ligne de 80 km jusqu'à Key Inlet et aux mines Moose Mountain et Garson au nord de Sudbury ; la plus grande part de cette construction fut aussi incorporée à la voie transcontinentale du CNoR.

Nouvelles provinces, nouvelles lignes

« Il était connu des gens de l'Alberta qu'il manquait de services ferroviaires parce que les chemins de fer n'ont pas pu suivre la croissance de la population . . . le gouvernement fédéral a refusé son assistance jusqu'à maintenant et en conséquence, le gouvernement provincial a décidé de prendre les choses en main. » - Le premier ministre albertain Rutherford annonçant la politique ferroviaire de la province, selon l'Edmonton Journal du 25 février 1909

C'est dans l'Ouest canadien, avec ses grandes distances et ses vagues de colons, que l'on vit le plus grand enthousiasme pour cette façon de financer la construction de chemins de fer. Entre 1901 et 1911, la population des Prairies crût de plus de 160 % (en 1911, la population de chaque province de l'Ouest dépassait celle du Nouveau-Brunswick) pendant que la Colombie-Britannique croissait de 120 % (Tableau 2). Les facteurs de cette croissance rapide furent l'augmentation du prix du grain de 0,74 \$ du boisseau en 1900 à 1,10 \$ en 1908, le développement des espèces de blé à maturation rapide Red Fife et Marquis et l'occupation du territoire dans l'Ouest américain. Le Canada devint le « Last Best West » et un phare pour ceux qui voulaient se refaire une nouvelle vie sur la ferme.

Les nouvelles provinces détenant le pouvoir de prélever leurs propres revenus et de formuler leurs propres politiques, la pression s'intensifia sur les premiers

broadest number of voters, he was careful to spread the 1,875 miles over the entire province saying, "The policy that he had outlined was an all-Alberta policy, a policy in the interests of all the people. There was no partiality for the north, south, east or west. The policy he hoped would do away with the rivalry between the north and south . . . To the North will stretch three lines towards the fertile Peace River district and the country of untold mineral and timber resources. The rich prairie farming districts between the CNoR and the CPR, now looking eagerly for railway facilities, will be opened up by two trunks that will run north and south through the province. Calgary will be connected with the main line of the GTP and the CNoR and the rich coal fields of the Crow's Nest Pass country will be given direct railway communication with other parts of the west. The fall wheat country of the south adjoining the international boundary will be grid-ironed by the branches of the GTP and CNoR to the comprehensive scheme formulated by the Rutherford government, every section of Alberta is given due consideration and there is scarcely a portion of the vast acreage of Canada's most fertile agricultural province that will not be opened up."

Speaking in the Saskatchewan legislature on January 18, 1909, J A Calder, the Minister of Railways, said that outside of making the bond guarantees, there was no way the province could assist railway construction as the people did not favor cash bonuses. This was also the sentiment in Alberta. (Another group was eager to see these railways constructed - the bonds issued by the Grand Trunk Pacific Branch Lines Company (GTPBLC) were oversubscribed by investors.)

In Saskatchewan the guarantee of 4% interest on \$13,000 per mile of construction costs covered 1,050 miles of CNoR and GTP branch lines. The CNoR lines were largely built under the charter of the Saskatchewan Midland Railway and the Grand Trunk Pacific Branch Lines Company (GTPBLC).

As provincial governments rushed to respond to settler's demands for more rail lines, track laying gangs laid ties and then rails on gently graded rights of way. This scene shows rails being laid towards Cator, Alberta. Douglas N W Smith collection

Alors que les gouvernements provinciaux s'empessaient de répondre aux demandes des colons pour plus de voies ferrées, des équipes de voie posent des traverses puis des rails sur des assises à peine nivelées. Cette scène montre des rails lors de leur installation vers Cator, Alberta. Collection de Douglas N. W. Smith

ministres (l'Hon. Thomas Scott, en Saskatchewan, et l'Hon. Alexander Rutherford, en Alberta) de réduire les tarifs de fret et de construire des lignes secondaires pour desservir les terres agricoles en développement. Les chemins de fer étaient si importants que ces deux premiers ministres, par périodes, assumèrent aussi la charge de ministre des Chemins de fer. Les programmes de réélection gagnants en Saskatchewan, en 1908, et en Alberta, en 1909, étaient centrés sur la satisfaction des aspirations ferroviaires des colons.

Le premier ministre Rutherford dévoila la politique ferroviaire de son gouvernement le 24 février 1909. Pour attirer le plus grand nombre d'électeurs, il prit soin de répartir les 3000 km de nouvelles lignes sur toute la province, déclarant : « La politique que je viens de décrire concerne l'Alberta au complet : elle est dans l'intérêt de tous les gens de la province. Il n'y a de parti-pris ni pour le nord, ni pour le sud, ni pour l'est, ni pour l'ouest. J'espère que cette politique mettra fin à la rivalité entre le nord et le sud ... Au nord, il y aura trois lignes vers le district fertile de Peace River, un district aux richesses minérales et forestières incalculables. Les riches districts agricoles situés entre le CNoR et le CP, actuellement en recherche active d'équipements ferroviaires, seront desservis par deux lignes principales traversant la province de l'est à l'ouest, l'une au sud et l'autre au nord. Calgary sera connectée à la ligne principale du GTP et à celle du CNoR et les riches champs de charbon du col de Crow's Nest bénéficieront d'une communication directe avec les autres parties de l'Ouest. La région sud, celle du blé d'automne, adjacente à la frontière internationale, sera intégrée par le réseau ferré des lignes secondaires du GTP et du CNoR au plan d'ensemble formulé par le gouvernement Rutherford. Chaque section de l'Alberta sera dûment considérée et aucune des parties de cette grande province, la province agricole la plus fertile du Canada, ne demeurera fermée au



Table/Tableau 3:
Alberta Rail Lines Guaranteed by Provincial Government in 1909 /
Lignes albertaines garanties par le gouvernement provincial en 1909

Railway Company Chemin de fer	Terminal Points Terminus	Length / miles	Longueur km
Alberta & Great Waterways	Edmonton-Fort McMurray	350	563
CNoR: Alberta Midland	Edmonton northerly / <i>Vers le Nord</i>	50	80
CNoR: Alberta Midland	Morinville-Athabasca Landing	65	105
CNoR: Alberta Midland	Morinville easterly / <i>Vers l'Est</i>	40	64
CNoR: Alberta Midland	Vermilion northwesterly / <i>Vers le NO</i>	40	64
CNoR: Alberta Midland	Content-Red Deer-westerly / <i>Vers l'Ouest</i>	60	97
CNoR: Alberta Midland	Strathcona-Calgary-Lethbridge	355	571
CNoR: Alberta Midland	Calgary-Banff	50	80
CNoR: Alberta Midland	Macleod-US border / <i>Frontière É.-U.</i>	110	177
CNoR: Alberta Midland	Macleod westerly to BC border / <i>Frontière C.-B.</i>	65	105
CNoR: Alberta Midland	Cardston westerly /	35	56
CNoR: Alberta Midland	Bittern Lake northwesterly / <i>Vers l'Ouest</i>	50	80
GTP Branch Lines Co.	Near Wainwright-Calgary-US border / <i>Frontière É.-U.</i>	451	726
GTP Branch Lines Co.	McLeod northeasterly / <i>Vers le NE</i>	40	64
Total		1,761	2,833

Note: Many of these lines were not built, especially those south of the CPR transcontinental line. In the end, the Alberta Midland Railway constructed 303 miles (25% of those chartered), and the GTPBLC 201 miles (41% of those chartered).
Note: Plusieurs de ces lignes ne furent pas construites, surtout celles au sud de la ligne transcontinentale du CP. À la fin, l'Alberta Midland avait construit 488 km de lignes (25% des lignes autorisées) et la GTPBLC, 323 km (41%).

Source: Edmonton Bulletin, Feb 25, 1909 / 25 février 1909

Under the more ambitious plan of Alberta, the Rutherford government guaranteed 4% interest on \$13,000 per mile for 1,761 miles of railways. This guarantee covered 980 miles of CNoR branches, 390 miles of GTP branches and 350 miles of the Alberta & Great Waterways Railway (A&GW) as well as \$400,000 towards the A&GW terminal cost at Edmonton (**see Table 3**).

Besieged by businessmen, farmers and promoters who had not shared in the 1909 bonanza, Premier Sifton of Alberta announced on Feb 6, 1912 an additional 1,813 miles of railways would receive guarantees totalling \$25,755,000. Premier Sifton stated, ". . . there is no other way open to the people of the country to secure the necessary railway that they require in the development of this country . . . My policy is that we should go on getting more railway month by month and year by year, until there is not a portion of the province without fair and reasonable railway accommodation for anything that is raised in that portion of the province. That, and that only, is the policy of my government."

The lion's share - 1,165 miles - were for CNoR branch lines to be built under a new provincial charter to the Canadian Northern Western Railway with guarantees ranging from \$13,000 to \$20,000 per mile. The GTPBLC came in a distant second being accorded only 58 miles of

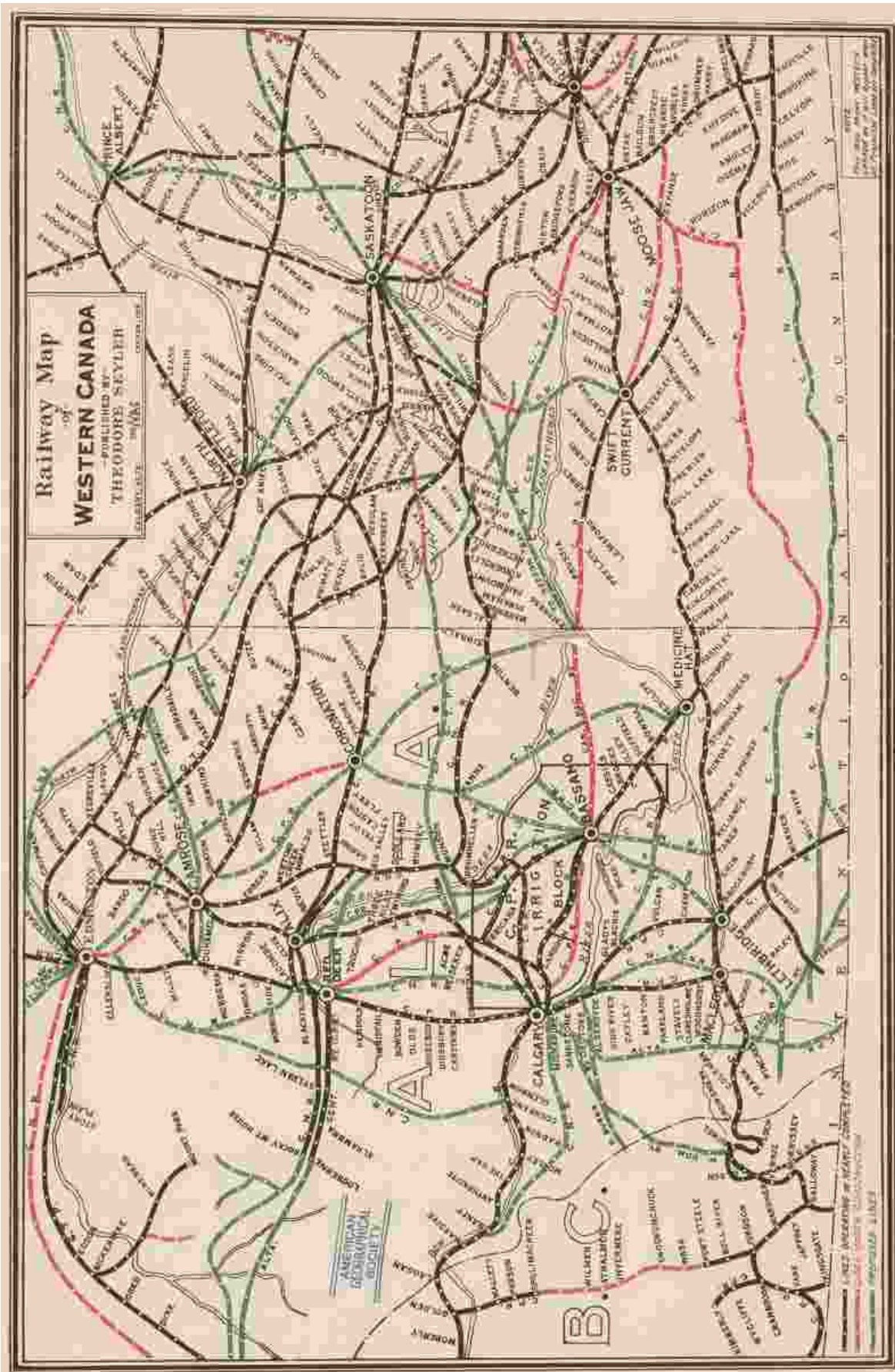
développement. »

S'adressant à la législature de la Saskatchewan le 18 janvier 1909, J. A. Calder, ministre des Chemins de fer, déclara que, si la province ne garantissait pas les obligations, il n'y avait aucun moyen pour elle de favoriser la construction de ces lignes, puisque la population n'était pas favorable aux bonis en espèces. Cette opinion était aussi partagée en Alberta. (Un autre groupe avait bien hâte de voir ces chemins de fer construits : les investisseurs avaient souscrit les obligations émises par la Grand Trunk Pacific Branch Lines Company (GTPBLC).

En Saskatchewan, une garantie d'intérêt de 4 % sur 8100 \$/km des coûts de construction s'appliquait aux 1700 km de voies secondaires du CNoR et du GTP. Ces lignes furent construites principalement en vertu des chartes du Saskatchewan Midland Railway et de la GTPBLC.

En vertu du plan albertain plus ambitieux, le gouvernement Rutherford garantissait un intérêt de 4 % sur la subvention de 8100 \$/km et ce, pour 2830 km de voies. Cette garantie s'appliquait à des lignes secondaires : 1575 km du CNoR, 627 km du GTP et 563 km du Chemin de fer Alberta & Great Waterways (A&GW) ; il en était de même pour 400 000 \$ pour la construction du terminal de l'A&GW à Edmonton (**Tableau 3**).

Assiégré par des gens d'affaires, des fermiers et des



This map shows the plans of the Saskatchewan and Alberta governments for branch line construction in 1913. Black lines are in service, red are under construction, and green are proposed. Library Archives Canada 3010851883
 Cette carte montre les plans des gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta pour la construction de lignes secondaires en 1913. Les lignes en noir sont en service; celles en rouge sont en construction; celles en vert sont proposées. Bibliothèque et Archives Canada, 3010851883



Everyone turned out to watch the first ED&BC train inch into Grande Prairie, Alberta on March 16, 1916 South Peace Regional Archives 2001.01.38

Tout le monde se déplaça pour assister à la lente arrivée du premier train de l'ED&BC à se rendre à Grande Prairie, Alberta, le 16 mars 1916. Archives régionales de South Peace, 2001.01.38

branch lines. Ultimately, the 303 miles line between Edmonton and Calgary would be built under the Alberta Midland charter and 487 miles under the Canadian Northern Western charter.

The Premier also expressed his displeasure with the CPR. It would never be the beneficiary of any western provincial guarantee as by the mid 1900s its ever increasing wealth placed it beyond consideration by provincial governments whose populace generally considered it to be charging extortionate rates. He concluded by saying the CPR "never did intend to increase the construction of branch lines in this country [Alberta] until forced to do so by competition."

Alberta's bond guarantees were extended to new railways ready to build into areas that held no interest for the CNoR or GTP. For example, the GTP held a Dominion charter and subsidy to build 100 miles of line towards the Peace River District. In 1911 it agreed to waive its rights and allow the Edmonton, Dunvegan & British Columbia Railway (ED&BC), which received a Dominion charter in 1907, to begin construction by well-known railway contractor and lumberman J. D. McArthur. The province agreed to provide a \$20,000 per mile guarantee for 350 miles of the line. Thus began the story of a line that would stumble into provincial ownership in 1920 after bankrupting McArthur.

Railway building in the Peace District received another boost from Premier Sifton in 1913 with a \$20,000 a mile guarantee to the Central Canada Railway, an extension of the ED&BC, from the west end of Lesser Slave Lake to Peace River Crossing. This brought the total guarantee to the McArthur lines to \$16.4 million

Another railway, perhaps the most unique one to receive a provincial guarantee, was the Lacombe & Blindman Valley Railway. The Alberta legislature approved

promoteurs qui n'avaient pas participé à la manne de 1909, le premier ministre albertain Sifton annonça le 6 février 1912 que 2917 km additionnels de lignes recevraient des garanties supplémentaires totalisant 25 755 000 \$. Sifton déclara : « Il n'y a pas d'autre moyen, pour les résidents de cette province, de s'assurer d'obtenir les chemins de fer nécessaires à son développement ... Ma politique est de chercher à obtenir plus de lignes de mois en mois, d'année en année, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucune partie de la province qui ne bénéficie de services ferroviaires justes et raisonnables pour tous ses produits agricoles. Cela, et cela seulement, constitue la politique de mon gouvernement. »

La part du lion alla au CNoR : 1875 km de lignes secondaires à construire en vertu d'une nouvelle charte provinciale au nom du Chemin de fer Canadian Northern Western, avec l'aide de garanties de 8100 à 12 400 \$/km. La GTPBLC était une lointaine deuxième avec seulement 93 km de lignes secondaires. En fin de compte, la ligne de 488 km entre Edmonton et Calgary serait construite en vertu de la charte de l'Alberta Midland et 748 km de voies en vertu de celle du Canadian Northern Western.

Le premier ministre exprima aussi son mécontentement envers le CP. Celui-ci ne bénéficierait jamais de quelque garantie d'une province de l'Ouest. Au milieu des années 1900, la richesse croissante du CP faisait que les gouvernements provinciaux ne pouvaient plus envisager de l'aider ; en effet, leur population considérait généralement que le CP pratiquait des tarifs exorbitants. Le premier ministre conclut en déclarant que « le CP n'avait jamais eu l'intention de construire des lignes secondaires en Alberta jusqu'à ce qu'il n'y soit forcé par ses concurrents. »

Les garanties albertaines des obligations furent offertes aussi à de nouveaux chemins de fer disposés à construire des lignes qui ne présentaient pas d'intérêt pour



a guarantee of \$7,000 per mile in 1913 for this “light railway” which was to use internal combustion motive power, including a rare Baguley Cars Limited self-propelled passenger car from England. The line opened in 1917 and lost money from the first. Like the ED&BC, the province had to take over this line.

British Columbia

"For the last six and half years the people have asked me to give them a railway policy . . . I come to you today giving you a third transcontinental system without the presentation of a single acre of our land or a single dollar from our treasury." - Premier Richard McBride announcing British Columbia's railway policy, Vancouver Province, Nov 18, 1909.

With this announcement, British Columbia embarked upon the most generous guarantee program of any provincial government. Conservative Premier Richard McBride had resisted calls for generous railway cash and land subsidies in the early 1900s. The improved financial picture of the province and the ability to offer guarantees that would never need to be paid proved irresistible as it had in the other provinces.

While Nova Scotia, Manitoba, Saskatchewan and Alberta had offered guarantees to have branch lines built into areas away from the transcontinental main lines, in British Columbia the situation was different. Premier McBride went to the polls late in 1909 on just one issue - railway expansion to break the CPR monopoly. The government agreed to subsidize the extension of the CNoR

The cartoonist for the *Victoria Times*, a Liberal paper, portrayed Premier McBride using a Canadian Northern steam locomotive as bait for votes in the 1909 election campaign. The electorate overwhelmingly supported his railway policy; McBride's Conservatives captured 38 of the 42 seats in the legislature. *Victoria Times*, April 24, 1909

Le caricaturiste du Victoria Times, un journal libéral, représenta le premier ministre McBride utilisant une locomotive du Canadian Northern comme appât à votes lors de la campagne électorale de 1909. L'électorat supporta massivement sa politique ferroviaire; les Conservateurs de McBride remportèrent 38 des 42 sièges de la législature. Victoria Times, 24 avril 1909

le CNoR ou le GTP. Par exemple, le GTP détenait une charte du Dominion pour construire 160 km de ligne vers le district de Peace River. En 1911, le GTP accepta de renoncer à ses droits et de permettre au Chemin de fer Edmonton, Dunvegan & British Columbia (ED&BC), qui avait reçu une charte du Dominion en 1907, d'en commencer la construction avec l'aide de l'entrepreneur ferroviaire et forestier bien connu J. D. McArthur. La province accepta de fournir une garantie de 12 400 \$/km pour les 563 km de la ligne. C'est ainsi que commença l'histoire d'une ligne qui se retrouva propriété de la province en 1920 après avoir mis McArthur en faillite.

La construction ferroviaire dans le district de Peace River reçut un autre renforcement du premier ministre Sifton en 1913 : une garantie de 12 400 \$/km au Chemin de fer Central Canada, un prolongement de l'ED&BC, de l'extrémité occidentale du Petit Lac des Esclaves jusqu'à Peace River Crossing. Avec cette aide, les lignes de McArthur avaient reçu au total des garanties de 16,4 M\$.

Le Chemin de fer Lacombe & Blindman Valley est peut-être le cas le plus particulier parmi ceux qui reçurent des garanties provinciales. La législature albertaine approuva une garantie de 4400 \$/km en 1913 pour ce « chemin de fer léger » qui projetait d'utiliser des locomotives à moteur à combustion interne, dont un autorail peu connu, produit par Baguley Cars Limited en Angleterre. La ligne fut inaugurée en 1917 et perdit de l'argent dès le premier jour. La province dut l'acquérir, de même que l'ED&BC.

La Colombie-Britannique

« Depuis six ans et demi, les gens me demandent de leur donner une politique ferroviaire ... Aujourd'hui, je vous offre un troisième système intercontinental sans avoir à donner un seul acre de nos terres ni un seul dollar de nos fonds publics. » - Le premier ministre Richard McBride annonçant la politique ferroviaire de sa province, selon le

transcontinental main line with a guarantee of \$35,000 per mile for 500 miles from Yellowhead Pass (the provincial boundary) to Vancouver as well as for 100 miles of line on Vancouver Island running north from Victoria. The agreement with the province included clauses giving the province control over freight rates.

To voters in the southern interior of the province, McBride offered the Kettle Valley Railway a subsidy of \$5,000 per mile from Penticton to Nicola.

The population approved wholeheartedly of the agreements; McBride's party won 38 of the 40 seats in the legislature in the election that quickly followed the announcement of the railway projects.

In a surprise election in 1912, railway policy was once again the centrepiece of the McBride campaign. On the day the legislature prorogued, six new railway bills were passed. One provided a \$10,000 guarantee for 50 miles to extend the Kettle Valley across the Coquihalla Mountains and a guarantee on \$200,000 for a bridge across the Fraser River at Hope. The CNoR received a guarantee of \$35,000 per mile for 145 miles of branch lines from Kamloops to Kelowna and Lumby as well as for an additional 150 miles on Vancouver Island.

The major project provided a guaranteed \$35,000 per mile for a new 460 mile railway from Vancouver to Prince George (soon to be named the Pacific Great Eastern) where a connection would be made with the GTP. As early as 1908, the GTP was having second thoughts about bypassing Vancouver, an established port with regular shipping lines. In March of that year, GTR Vice President Wainwright announced, "Certainly we intend to build to Vancouver. We will build from Fort George south to Vancouver as soon as we reach Fort George. The Vancouver branch will be one of the first branches constructed, but of course we will have to build the main line first."

Charles M. Hays, the GTR/GTP President, remarked in September 1911 that he would consider building a branch from Prince George to Vancouver if the province would provide a subsidy, but negotiations failed over the issue of provincial control of freight rates. Unlike the CNoR, which was ever ready to use a provincial charter to secure a subsidy in exchange for giving the province control over freight rates, the GTP was very reluctant to accord any province such control.

The way out of the impasse, was proposed by GTP solicitor D'Arcy Tate. He presented to the premier a proposal whereby Foley, Welch and Stewart, a group of wealthy railway contractors, would build the line and the province would control freight rates. In exchange for surrendering the Grand Trunk's charter rights for the line to the contractors, all traffic under the control of the PGE was to be routed over the GTP and all traffic originating on the GTP destined to Vancouver would be routed over the PGE.

Vancouver Province du 18 novembre 1909

Avec cette annonce, la Colombie-Britannique se lança dans un programme de garantie plus généreux que ceux de toutes les autres provinces. Le premier ministre conservateur Richard McBride avait résisté aux demandes de subventions généreuses en argent et en terres au début des années 1900. La situation financière améliorée de la province et la possibilité d'offrir des garanties qui n'auraient jamais à être versées s'avèrent irrésistibles, comme cela avait été le cas dans les autres provinces.

Alors que la Nouvelle-Écosse, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta avaient offert des garanties pour obtenir la construction de lignes secondaires dans des régions éloignées des lignes principales transcontinentales, en Colombie-Britannique, la situation était différente. Le premier ministre McBride déclencha une élection vers la fin de 1909 en fonction d'un seul enjeu : une expansion ferroviaire pour casser le monopole du CP. Le gouvernement accepta de subventionner l'extension de la ligne principale transcontinentale du CNoR au moyen d'une garantie de 21 800 \$/km pour les 800 km entre le col de Yellowhead (qui coïncide avec la frontière interprovinciale) et la ville de Vancouver, ainsi que 160 km sur l'île de Vancouver, de Victoria vers le nord. L'entente comportait des clauses donnant à la province le contrôle sur les tarifs de fret.

Aux électeurs de l'intérieur sud de la province, McBride offrit au Chemin de fer Kettle Valley une subvention de 3100 \$/km pour construire de Penticton à Nicola.

La population approuva de tout cœur ces ententes : à l'élection, qui suivit rapidement l'annonce de ces projets ferroviaires, le parti de McBride gagna 38 des 40 sièges de la législature.

À l'élection surprise de 1912, la politique ferroviaire fut encore l'argument central de la campagne de McBride. Le jour où la législature fut prorogée, six nouvelles lois ferroviaires furent adoptées. L'une d'elles offrait une garantie de 6200 \$/km pour une construction de 80 km de voies prolongeant le Kettle Valley pour franchir les montagnes Coquihalla et une garantie de 200 000 \$ pour la construction d'un pont sur le fleuve Fraser, à Hope. Le CNoR reçut une garantie de 21 800 \$/km pour 233 km de lignes secondaires de Kamloops à Kelowna et Lumby, ainsi que pour un ajout de 240 km de voies sur l'île de Vancouver.

Le projet le plus important prévoyait une garantie de 21 800 \$/km pour un nouveau chemin de fer (qu'on nommerait bientôt Pacific Great Eastern) qui construirait une ligne de 740 km de Vancouver à Prince George, où il pourrait correspondre avec le GTP. Dès 1908, le GTP avait remis en question sa décision de ne pas se rendre à Vancouver, un port bien établi desservant des services maritimes réguliers. En mars cette année-là, le vice-

The first passenger train! PGE consolidation number 52 stands at the head end of two second-hand open platform passenger cars on December 9, 1913 on the pier at Newport (later renamed Squamish), BC. Squamish Public Library

Le premier train de voyageurs ! Le 9 décembre 1913, la locomotive Consolidation numéro 52 du PGE est à la tête d'un convoi de deux voitures à plateforme arrière ouverte achetées d'occasion, sur le quai de Newport (subséquemment renommée Squamish), Colombie-Britannique. Bibliothèque publique de Squamish



As well, the contractors agreed that should they receive a proposal from any third party to acquire the majority of the PGE's stock, they would give the GTP 60 days to acquire control. Tate was amply compensated for his efforts; the contractors paid him \$500,000 (well over \$5 million in today's currency)!

By Nov 1915, Foley, Welch and Stewart had exhausted all the financing, but only completed 164 miles of track between Squamish and Clinton. The PGE became embroiled in a major funding scandal. The contractors fled to the United States when the news broke that the value of the bonds they had released with a provincial guarantee exceeded the amount authorized by the province by over \$2 million. This news helped push the Liberal party to victory in the 1916 provincial elections. In 1918, after the PGE shut down operations isolating settlers in the interior, the province assumed control of the insolvent PGE. Efforts to have the Dominion government take over the line proved fruitless. Until 2003 the PGE and its successors would serve as an economic tool of the provincial government.

As financial problems pressed on Mackenzie and Mann, the province was persuaded to increase its guarantees to the Canadian Northern Pacific Railway (CNoP). In 1913 a further guarantee of \$10,000,000 was made to provide for coastal terminals and 11 miles of line from New Westminster to Vancouver, 15 miles from New Westminster to Steveson, and 18 miles from Patricia Bay to Victoria. In 1914, the province increased the guarantee on the main line to Vancouver by an additional \$10,000 per mile. While the last spike in the main line of the CNoP was driven in January 1915, it was not until November that regular scheduled operations on the Toronto-Vancouver transcontinental line began.

The Results of the Provincial Guarantees

"The comparative railway development of Saskatchewan with other provinces of Canada is brought down in a statement in the report for the sake of

président Wainwright du GTR avait annoncé : « Nous avons certainement l'intention de nous rendre à Vancouver. Dès que nous atteindrons Fort George [NdT : maintenant Prince George], nous construirons de Fort George vers le sud jusqu'à Vancouver. La ligne secondaire vers Vancouver sera l'une des premières construites, mais, évidemment, nous devons d'abord construire la ligne principale. »

Charles M. Hays, président du GTR et du GTP, remarqua, en septembre 1911, « qu'il songerait à construire une ligne secondaire de Prince George à Vancouver si la province offrait une subvention », mais les négociations achoppèrent sur le contrôle provincial des tarifs de fret. Contrairement au CNoR, qui était toujours prêt à évoquer une charte provinciale pour obtenir une subvention en contrepartie de laisser la province contrôler les tarifs de fret, le GTP était très réticent à laisser ce contrôle à une province.

La sortie de l'impasse fut proposée par le procureur du GTP, D'Arcy Tate. Il présenta au premier ministre une proposition selon laquelle Foley, Welch et Stewart, un groupe de riches entrepreneurs ferroviaires, construiraient la ligne, laissant à la province le contrôle sur les tarifs de fret. En contrepartie de cette cession de certains droits du GTP aux entrepreneurs, tout trafic sous le contrôle du Pacific Great Eastern (PGE) devait être transféré au GTP et tout trafic provenant du GTP et destiné à Vancouver passerait sur la ligne du PGE. De plus, les entrepreneurs acceptèrent que s'ils recevaient une proposition de toute tierce partie à l'effet d'acquiescer la majorité des actions du PGE, ils laisseraient au GTP un droit de premier refus de 60 jours pour en prendre le contrôle. Tate fut amplement récompensé de ses efforts : il reçut 500 000 \$ des entrepreneurs (bien plus de 5 M\$ en dollars d'aujourd'hui).

En novembre 1915, Foley, Welch et Stewart avaient épuisé tout le financement reçu, mais complété seulement 264 km de voie, entre Squamish et Clinton. Le PGE fut impliqué dans un scandale de financement majeur. Les entrepreneurs s'enfuirent aux États-Unis quand il fut

Table/Tableau 4:

Change in Rail Mileage in Western Canada and Nationally - 1909 to 1915 / Longueur des voies ferrées (km) par province et au Canada, 1909-1915

Territory / Territoire	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1909 / 1915
Manitoba	3,205	3,221	3,466	3,520	3,993	4,076	4,498	40%
Saskatchewan	2,631	2,932	3,121	3,754	4,651	6,089	5,327	102%
Alberta	1,322	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174	141%
British Columbia / C.-Britannique	1,796	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978	3,100	73%
Total	8,954	9,473	9,923	11,026	12,807	14,688	16,099	48%
All Other Canadian Lines <i>Autres lignes au Canada</i>	15,150	15,258	15,477	15,701	16,497	16,107	19,483	28%
Western Canada Lines as % of Total Ouest du Canada/Total	37%	38%	39%	41%	44%	48%	45%	

Source: Dominion Bureau of Statistics, Kings' Printer, 1915 / Bureau de la statistique du Dominion, Kings' Printer/Imprimeur du Roi, 1915

comparison. This statement shows that Saskatchewan far outstripped all the other provinces in the Dominion in the matter of railway construction from the time the government railway policy was put into force up to the commencement of the great war." - Regina Leader-Post, February 6, 1917.

There were two very opposing opinions about the results of the provinces guaranteeing railway bonds. One group felt that that policy was justified in the construction of new lines to open up lands for settlement. The Hon. Charles Dunning stated in the Saskatchewan legislature in January 1919, "The policy of the Saskatchewan government in guaranteeing bonds is more than justified. In 1905 we had 1,551 miles of railway. In 1916 when construction ceased, we had 6,010 miles." The four western provinces led the nation in construction of railway lines (see Table 4) as legislators and provincial government responded to voters' demands for rail lines.

The only complaint of some politicians was about the standard of construction of the branch lines. DA Ross, a Manitoba MLA, in January 1905, said the CNoR branch lines in his Manitoba constituency were "nothing but a few ties and rails." Adopting construction standards that matched the traffic and earning potential of the branch lines meant that the CNoR was able to build into thinly populated areas and earn sufficient revenues to remain solvent while offering reduced rates.

Others worried about the potential liabilities. The Winnipeg Free Press editorialized as early as Jan 31, 1905, "The total burden of financial obligation which the Province is now loaded with is thus of stupendous proportions (see Table 5). Mr Roblin keeps assuring the public jauntily that this burden which the Province carried. .. is no burden at all."

In a similar vein, the Edmonton Bulletin editorialized in February 7, 1912, "It is a serious matter for the province of Alberta to assume even the responsibility - although we do not feel that the responsibility will ever be

connu que la valeur des obligations qu'ils avaient émises avec une garantie provinciale dépassait, par plus de 2 M\$, la limite autorisée par la province. Cette information contribua à la victoire du Parti libéral aux élections provinciales de 1916. En 1918, après que le PGE eut mis fin à ses opérations, isolant des colons à l'intérieur de la province, la province prit le contrôle du PGE, qui n'était plus solvable. Les efforts faits pour que le gouvernement du Dominion prenne le contrôle du PGE n'eurent aucun effet. Jusqu'en 2003, le PGE et ses successeurs agirent comme un instrument économique des gouvernements provinciaux.

Sous la pression de leurs problèmes financiers, Mackenzie et Mann persuadèrent la province d'augmenter ses garanties en faveur du Chemin de fer Canadian Northern Pacific (CNoP). En 1913, une garantie additionnelle de 10 M\$ fut consentie pour construire des terminus côtiers et des tronçons de lignes : 17,6 km de New West à Vancouver ; 24 km de New Westminster à Steveson ; 29 km de Patricia Bay à Victoria. En 1914, la province augmenta sa garantie sur la ligne principale vers Vancouver d'un montant de 6200 \$/km. Le dernier crampon fut planté sur la ligne du CNoP en janvier 1915, mais ce n'est pas avant le mois de novembre suivant que commencèrent les opérations transcontinentales régulières entre Toronto et Vancouver.

Les résultats des garanties provinciales

« Le rapport compare le développement du chemin de fer en Saskatchewan à celui des autres provinces. Le rapport démontre que la Saskatchewan dépasse de loin les autres provinces du Dominion pour la construction ferroviaire, depuis la date où la politique ferroviaire du gouvernement est entrée en vigueur jusqu'au commencement de la Grande Guerre. » - Regina Leader-Post, 6 février 1917

On observa deux opinions très opposées sur les résultats de la garantie d'obligations ferroviaires par les provinces. Le premier groupe était d'avis que cette

Table/Tableau 5:
Running Total of Loans Guaranteed by Province of Manitoba to Canadian Northern /
Totaux cumulatifs des garanties de prêts par le Manitoba au Canadian Northern

1899	\$7.7	Note: Total includes Manitoba guarantees of CNoR Rainy River-Port Arthur line in Ontario. <i>Note: Le montant comprend les garanties faites à la ligne du CNoR de Rainey River à Port Arthur en Ontario.</i>
1900	\$8.9	
1901	\$9.4	Source: Public Accounts of Manitoba, Various Years as reported in Manitoba Free Press, Jan 31, 1905 <i>Source: Comptes publics du Manitoba, différentes années, tel que rapporté par le Manitoba Free Press, 31 janvier 1905</i>
1902	\$15.9	
1903	\$16.6	
1904	\$20.9	

called upon - but it is a serious matter to assume a responsibility in reference to large amounts of this kind..."

When the CNoR and GTP failed to earn sufficient funds to pay the interest on the bonds, the debt became the responsibility of the provinces. Over the years the provinces' guarantees exceeded that of the Dominion government; by 1919 they amounted to \$216.8 million (see **Table 6**). Requiring the provinces to make the payments on this debt would have created massive problems for the provinces, many of which were running deficits in their regular operations. The Dominion government assumed the liabilities for most of the debts associated with the CNoR and GTP and their subsidiaries. The Dominion government however, refused to assume the debts for railways not associated with them. Alberta remained responsible for the guarantees on the ED&BC and A&GW as did British

politique était justifiée si la construction de nouvelles lignes ouvrait des territoires à la colonisation. L'Hon. Charles Dunning déclara à la législature de la Saskatchewan en janvier 1919 : « La politique du gouvernement de la Saskatchewan de garantir ces obligations est plus que justifiée. En 1905, nous avions 2496 km de lignes ; quand la construction cessa en 1916, nous en avions 9670 km. » Les quatre provinces de l'Ouest construisaient plus de lignes que les autres (**Tableau 4**) parce que leur gouvernement et leurs législateurs répondaient aux demandes des électeurs, qui voulaient plus de lignes de chemins de fer.

La seule plainte de quelques politiciens concernait les normes de construction des lignes secondaires. D.A. Ross, un député provincial du Manitoba, déclara en janvier 1905 que les lignes secondaires du CNoR dans son comté n'étaient « rien que quelques traverses et rails ». C'est en fait grâce à l'emploi de normes adaptées au volume de trafic et au potentiel de revenu que le CNoR fut en mesure de construire des lignes secondaires dans des secteurs peu peuplés et d'y gagner assez de revenus pour demeurer solvable tout en offrant des tarifs réduits.

D'autres se préoccupaient des engagements financiers pris par les provinces. Dès le 31 janvier 1905, le Winnipeg Free Press mentionnait en éditorial que : « La charge d'obligations financières que doit maintenant porter la province est proprement stupéfiante (**Tableau 5**). Cependant, M. Roblin continue cavalièrement de rassurer le public en affirmant que cette charge financière de la province ... n'est pas une charge du tout. »

Dans le même ordre d'idées, en éditorial encore, le 7 février 1912, l'Edmonton Bulletin déclarait : « C'est un enjeu sérieux pour la province de l'Alberta juste d'assumer la responsabilité – même si nous ne croyons pas qu'on lui demande jamais d'en rendre des comptes - mais c'est un enjeu sérieux d'assumer la responsabilité financière des gros montants en cause... »

Quand le CNoR et le GTP cessèrent, faute de revenus suffisants, de payer les intérêts sur les obligations, la province devint responsable de cette dette. Avec les années, le montant des garanties offertes par les provinces dépassa le montant offert par le gouvernement du Dominion ; en 1919, ce montant s'établissait à 216,8 M\$ (**Tableau 6**). Exiger des provinces qu'elles fassent les

Table/Tableau 6:
Status of Guarantees - 1919 /
État des garanties en 1919

	Authorized <i>Autorisées</i>	Executed <i>Exécutées</i>	Earned <i>Gagnées</i>
Dominion	189.7	183.5	183.5
Nova Scotia / <i>Nouvelle-Écosse</i>	*	*	*
New Brunswick / <i>Nouveau-Brunswick</i>	7.8	7.8	7.3
Québec	0.2	0.2	0.2
Ontario	7.9	7.9	7.9
Manitoba	25.7	25.7	25.7
Saskatchewan	47.7	28.6	23.2
Alberta	59.4	46.7	45.5
British Columbia / <i>C.-B.</i>	68.1	60.3	51.2
Provincial Total	216.8	177.1	161.0
Total	406.5	360.6	344.5

Note: NS loaned \$5.7 million in cash rather than employ a guarantee
Note: La Nouvelle-Écosse consentit un prêt de 5,7M\$ plutôt que d'offrir une garantie.

Source: Dominion Bureau of Statistics, Sessional Paper 20b, Kings's Printer 1921
Source: Bureau de la statistique du Dominion, Rapport de session 20b, Impr. du Roi, 1921

Columbia for the PGE. Table 6 clearly shows the financial scandals in BC, Alberta and NB where the bonds executed exceeded the value of the work done (guarantee earned). These involved the PGE, A&GW and the StJ&Q respectively.

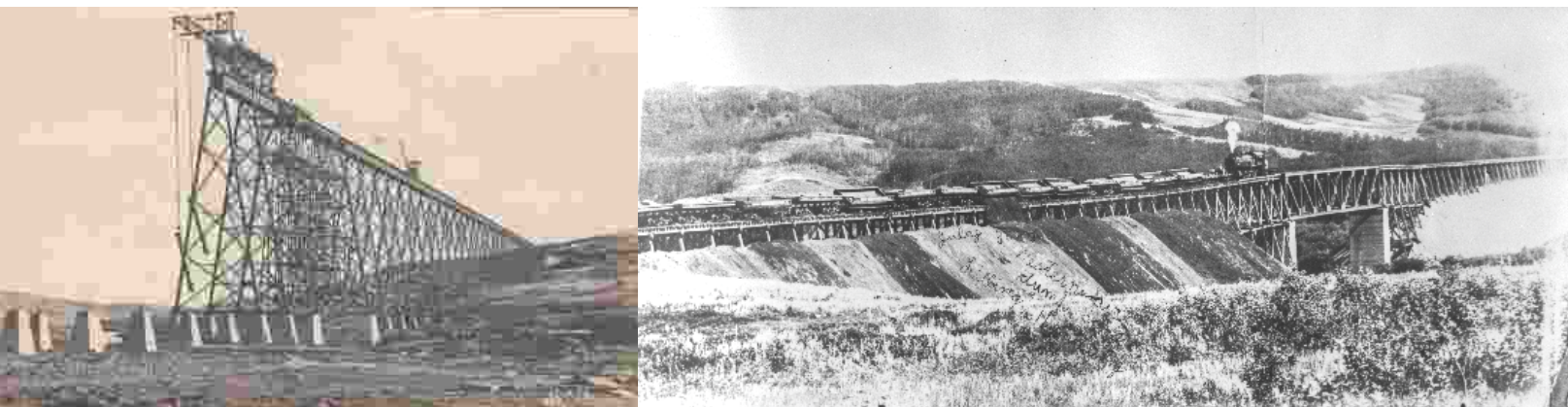
While the guarantees allowed the provinces to sponsor significant rail line construction, they lost the advantage of being able to control rates on lines with provincial charters when the lines were taken over by the Dominion. The ruling Liberal party in Saskatchewan justified the need for guarantees, not only to open up land to settlement, but also to reduce freight rates. Acting Premier Calder said in March 1912, "The dearer the road, the higher the freight rates. This was an axiom of railway construction. Was it not reasonable, then, to conclude that the guaranteeing of the bonds for branch lines in Saskatchewan would conduce to lower rates." When the federal government took over the CNoR and GTP lines with provincial charters, thereby assuming the financial liabilities, the lines came under the authority of the Board of Railway Commissioners who regulated rates without regard to provincial borders.

The Begging Bowl

"Sir Donald Mann has paid us another visit and we are greeted with the now familiar announcement that work on the Canadian Northern system is to be 'rushed to completion.'" The phrase is torn and frayed and tattered." - Vancouver Sun, July 18, 1916.

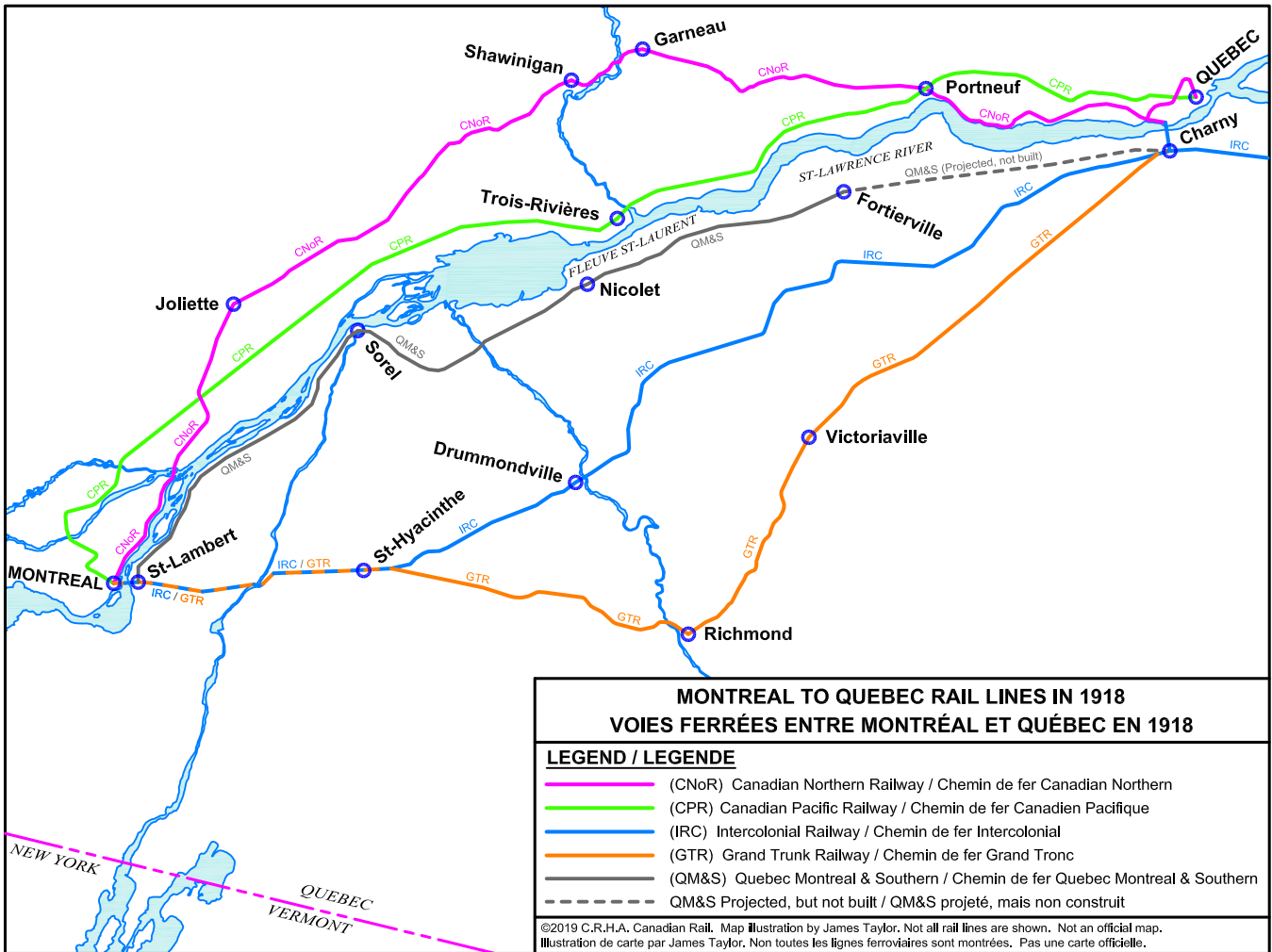
paiements pour régler cette dette leur aurait causé des problèmes majeurs, plusieurs d'entre elles faisant déjà face à des déficits dans leurs opérations courantes. Le gouvernement du Dominion assumait les engagements financiers pour la plupart des dettes associées au CNoR, au GTP et à leurs filiales. Cependant, le gouvernement du Dominion refusa d'assumer les dettes des chemins de fer qui ne leur étaient pas associés. L'Alberta demeura responsable des garanties en faveur de l'ED&BC et de l'A&GW, comme la Colombie-Britannique de celles du PGE. **Le Tableau 6** montre bien les scandales financiers en Colombie-Britannique, en Alberta et au Nouveau-Brunswick où les obligations encaissées dépassèrent la valeur des travaux effectués. Ces scandales impliquaient le PGE, l'A&GW et le StJ&Q respectivement.

Les garanties avaient permis aux provinces de commanditer la construction de plusieurs lignes secondaires (en vertu de chartes provinciales) en contrepartie du contrôle des tarifs de fret. Mais elles perdirent cet avantage quand le gouvernement du Dominion prit le contrôle de ces lignes. Le parti libéral, au pouvoir en Saskatchewan, justifiait ces garanties non seulement par l'ouverture du territoire à la colonisation, mais par la réduction des tarifs de fret. Le premier ministre par intérim Calder déclarait en mars 1912 : « Plus la voie coûte cher, plus hauts sont les tarifs de fret. C'est un axiome de la construction ferroviaire. N'était-il pas raisonnable alors de conclure que la garantie sur les obligations pour la construction de lignes secondaires permettrait des tarifs de fret réduits ? » Quand le gouvernement fédéral prit le



Both the GTP and the CPR Winnipeg-Edmonton lines had to cross the Battle River. The GTP bridge west of Wainwright, Alberta (at left), at 2,775 feet in length and 195 in height, is the second largest trestle bridge in Canada. Completed in December 1908, at a cost of \$600,000. The CPR bridge at Hardisty (at right), some twenty miles to the south, is a much smaller structure. It was completed in the fall of 1909. A work train is depositing fill to cover the wooden trestle approach to the bridge. Top Image Douglas N W Smith Collection; Bottom Image Glenbow Institute

Les lignes du GTP et celles du CP entre Edmonton et Winnipeg devaient toutes deux traverser la rivière Battle. À gauche, le pont du GTP, à l'ouest de Wainwright, avec ses 846 m de longueur et 59,4 m de hauteur, est le deuxième plus grand pont à chevalets au Canada. Achievé en décembre 1908, il a coûté 600 000 \$. À droite, le pont du CP à Hardisty, environ 32 km au sud, est une structure beaucoup plus petite, complétée à l'automne 1909. Un train de travaux dépose du matériel de remblai pour recouvrir l'approche au pont. Photo du haut : Collection de Douglas N.W. Smith; celle du bas : Glenbow Institute



Examples of the enthusiastic over-building of the rail network, was not limited to the west. Five different railways vied to operate main lines between Montreal and Quebec. The GTR via Richmond was the earliest opening in 1853. This was followed by the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental, which opened its line in 1879. It was acquired by the GTR in 1882 in a bid to keep the CPR out of Quebec City. It was forced by the Dominion government to transfer it to the CPR in 1885. The third was the ICR line formed in 1898 by leasing the Drummond County Railway thru Drummondville and acquiring running rights over the GTR. The fourth line via Port Neuf was completed by the CNoR in 1909. The final, and uncompleted line, was the Quebec, Montreal & Southern via Sorel and Nicolet. Construction ceased at Fortierville and never reached its intended destination. Map drawn by James Taylor

Ce n'est pas que dans l'Ouest que l'on trouva des exemples d'excès de construction du réseau ferroviaire. Cinq chemins de fer différents voulurent relier Montréal et Québec. En 1853, le GTR, le premier, passa par Richmond. Vint ensuite le Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental qui ouvrit sa ligne en 1879. Il fut acquis en 1882 par le GTR qui voulait empêcher le CP de se rendre à Québec. Le gouvernement du Dominion força le GTR à transférer cette ligne au CP en 1885. La troisième liaison Québec-Montréal fut celle que forma l'ICR, en 1898, en louant la voie du Drummond County Railway passant à travers Drummondville et en obtenant des droits de passage sur le GTR. La quatrième liaison, celle du CNoR via Portneuf, fut complétée en 1909. La dernière liaison aurait été celle du Quebec, Montreal & Southern via Sorel et Nicolet. Sa constructions'arrêta à Fortierville et la ligne ne se rendit jamais à sa destination prévue. Carte tracée par James Taylor

The difficulties with the NTR were only the tip of the festering railway problem. Canada had entered upon a massive railway construction binge with no guidance or restraint from the Dominion government. Charters for new railway lines flowed without ceasing; the CPR, GTP and CNoR received authorization to build parallel lines with loan guarantees from both the Dominion and provincial governments; and construction costs soared

contrôle du CNoR et du GTP (dont les chartes étaient provinciales), assumant les responsabilités financières des provinces à leur égard, les lignes tombèrent sous la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, qui détermina les tarifs sans tenir compte des frontières interprovinciales.

La sébile du quéteux

as the three railways competed for scarce labour and materials to work on their projects.

The frenzied railway expansion was also driving the expansion of the economy. In 1912, when the three railways employed over 30,000 workers on construction in the four western provinces alone, they complained that progress was slowed by a shortage of labourers and that they could easily use 6,000 more. Factories in the east were operating at full capacity turning out hundreds of new locomotives, thousands of cars, and thousands of miles of rails while lumber mills were providing tens of thousands of ties.

The Balkan wars of 1912 and 1913 resulted in a tightening of international money markets that both the CNoR and GTP relied upon for financing. The situation deteriorated into a recession late in 1913 that lasted into 1915; this impacted traffic and revenue growth that the new transcontinental lines were depending upon. As well, immigration, which had been increasing since 1901, fell from over 400,000 in 1913 to under 40,000 in 1915 (obviously) caused by the war started in 1914. This popped the real estate bubble that had been growing as frenzied buyers drove up prices on both lots in new townsites along the CNoR and GTP and in projected streetcar suburbs on the fringes of the major cities in Central and Western Canada. The collapse of immigration also was reflected in slowing the growth in prairie grain acreage. Between 1906 and 1911, nine million acres were added, while from 1911

« Sir Donald Mann nous a fait une autre visite. Il nous salue avec l'annonce devenue familière : on accélère le travail sur le système du Canadian Northern jusqu'à ce qu'il soit terminé. Cette phrase est déchirée, effilochée, en lambeaux. » – Vancouver Sun, 18 juillet 1916

Les difficultés éprouvées par le NTR n'étaient qu'une petite partie d'un problème ferroviaire purulent. Le Canada s'était lancé dans une gigantesque frénésie de construction ferroviaire, sans orientations ni limites de la part du gouvernement du Dominion. On émettait sans arrêt des chartes pour de nouvelles lignes : le CP, le GTP et le CNoR furent autorisés à construire des lignes parallèles et reçurent, pour le faire, des garanties du gouvernement du Dominion et de ceux de provinces. Ces trois chemins de fer se retrouvèrent en concurrence pour l'obtention de la main-d'œuvre et des matériaux nécessaires : les coûts de construction montèrent en flèche.

Cette expansion ferroviaire effrénée entraînait aussi l'expansion de l'économie. En 1912, quand les trois chemins de fer employaient plus de 30 000 ouvriers de la construction, uniquement dans les quatre provinces de l'Ouest, ils se désolaient du manque d'ouvriers qui ralentissait la progression des travaux ; selon eux, ils auraient pu facilement en occuper 6000 de plus. Dans l'Est, les usines fonctionnaient à pleine capacité pour produire des centaines de nouvelles locomotives, des milliers de wagons et des milliers de kilomètres de rail, tandis que les scieries produisaient des dizaines de milliers de traverses.

Les guerres dans les Balkans en 1912 et 1913 produisirent des resserrements de crédit sur les marchés financiers internationaux sur lesquels le CNoR et le GTP comptaient. La situation se détériora et on entra, fin 1913, dans une récession qui dura jusqu'en 1915 ; elle eut un impact sur la croissance du trafic et des revenus sur laquelle comptaient les nouveaux chemins de fer transcontinentaux. Par ailleurs, l'immigration, qui était en augmentation depuis 1901, baissa de plus de 400 000 personnes en 1913 à moins de 40 000 en 1915. Ceci fit éclater la bulle immobilière qui avait grossi sous l'afflux d'acheteurs qui avaient fait monter le prix des lots à la fois dans les nouvelles villes le long des voies du CNoR et du GTP et dans les banlieues projetées desservies par tramways en périphérie des grandes villes du centre et de l'ouest du Canada. La chute brutale de l'immigration ralentit la croissance de la superficie cultivée



The railways were the single greatest employers of labour in the first decades of the Twentieth Century. Men in the running trades posed in front of a string of GTP caboosons on newly laid track. Douglas N W Smith Collection

Au cours des premières décennies du 20e siècle, les chemins de fer furent le plus grand employeur de main-d'œuvre. Des hommes travaillant pour le GTP posent devant des fourgons de queue de la compagnie sur une voie fraîchement posée. Collection de Douglas N. W. Smith

BIG VALLEY
ALBERTA

CANADIAN NORTHERN RAILWAY SYSTEM

Announce the site of this new divisional point to take place on
TUESDAY, SEPTEMBER 10th
AT BIG VALLEY, ALBERTA

Big Valley is a Divisional Point on the Canadian Northern Railway line running from Vegreville to Calgary.

Big Valley is also a Junction Point on the Canadian Northern Railway line from Hano to the 1st Strathcona Coal District.

The Canadian Northern Railway has already built 100 miles of Big Valley and material has been shipped to Big Valley for Grand House, Station and Terminal Buildings.

Big Valley is located in the Coal Area of Alberta, and will be a future nucleus about which a manufacturing centre.

DAVIDSON & McRAE
GENERAL AGENTS
WINNIPEG MANITOBA

WILLOW RIVER
BRITISH COLUMBIA

Hub of Railways and Waterways. Located at the junction of the Fraser and Willow rivers on main line GRAND TRUNK PACIFIC, PACIFIC AND HUDSON BAY and other railroads.

In the very heart of the LARGEST and RICHEST farming area in Central British Columbia.

Its supplies of coal and timber will make WILLOW RIVER a big manufacturing point and one of Western Canada's prime cities. It offers unrivalled advantages for HOME, BUSINESS and INVESTMENT.

INVESTIGATE WILLOW RIVER

For free information regarding business or investment opportunities, and suburban tracts see:
GEORGE A. BERRY, 394 Mountain Ave. Winnipeg.
or write

PACIFIC LAND & TOWNSITES CO. LTD.
JOINT OWNERS & SOLE AGENTS
508. RICHARDS ST. VANCOUVER, B. C.

Land speculation ran rampant during the decade prior to the First World War. Advertising was unregulated and their statements often bordered on pure day-dreams. These two ads from the Winnipeg Free Press show the two sides of real estate sales. The August 27, 1912 ad for the new CNoR division point of Big Valley, Alberta on the Vegreville-Drumheller branch was by a firm working with the railway and was pretty factual. The Sept 27, 1913 ad for Willow River by a private company was pure fantasy; the GTP established its division point 15 miles to the west at Prince George and to this day Willow River remains a mere hamlet. Douglas N W Smith Collection

Au cours de la décennie précédant la Première Guerre mondiale, la spéculation foncière était généralisée. La publicité n'était pas réglementée et les annonces frôlaient la rêverie pure. Ces deux annonces tirées du Winnipeg Free Press montrent les deux faces du marché foncier. L'annonce du 27 août 1912 concernant le nouveau point de division du CNoR à Big Valley, Alberta, sur la ligne secondaire de Vegreville à Drumheller, fut faite par un sous-traitant du chemin de fer; elle est relativement factuelle. L'annonce du 27 septembre 1913, concernant Willow River, conçue par une entreprise privée, est totalement fantaisiste; le GTP établit son point de division 24 km plus à l'ouest, à Prince George, et, à ce jour, Willow River demeure un simple hameau. Collection de Douglas N. W. Smith

to 1916 this slipped to only five million acres.

These factors caused a tightening up of credit; financial markets either sharply discounted the bonds the railways were selling (that is paying under the face value) which reduced the actual amount the railways would receive or demanded higher interest rates. Either option made construction more expensive. Despite the growth in CNoR and GTP earnings as they expanded, the financial strength of the two new transcontinentals became increasingly questionable. The amount left to pay interest and debt costs after paying operating expenses was shrinking or negative.

Capping the financial pressures was the start of the First World War in August 1914 that dried up the availability of financing from either British or European lenders loans and drove up the interest on loans raised in the American market. Between 1911 and 1914, British lenders provided an average of almost £13 million a year (equal to over \$2 billion in today's currency). This fell to £2.3 million in 1915 and zero in 1916.

Until 1910, Mackenzie and Mann had built slowly westward from Manitoba, expanding the network of feeder branch lines faster than it extended its Port Arthur-Winnipeg line. While it completed its Winnipeg-Edmonton line in 1905, no work was done on extending the line into British Columbia until 1910. In one interview, Mann said

dans les Prairies : de 1906 à 1911, on ajouta 3,6 millions d'hectares de nouvelles cultures, de 1911 à 1916, seulement 2 millions.

Ces facteurs contribuèrent à restreindre le crédit : les marchés financiers escomptèrent fortement les obligations ferroviaires que vendaient les chemins de fer (ils les vendirent moins cher que le prix nominal) ce qui réduisit les montants que reçurent les chemins de fer ou ils demandèrent des taux d'intérêt plus élevés. L'une ou l'autre option augmentait les coûts de construction. Malgré la croissance des revenus associée à l'expansion du CNoR et du GTP, la solidité financière des deux nouveaux transcontinentaux devint de plus en plus contestable. Le montant disponible pour payer le coût de l'intérêt et des dettes, après avoir déboursé les frais d'exploitation, diminuait; parfois, il devenait même négatif.

Le début de la Première Guerre mondiale, en août 1914, mit la dernière touche à ces pressions financières qui finirent d'assécher la disponibilité de financement auprès de prêteurs d'origine britannique ou européenne et fit monter l'intérêt sur les prêts obtenus aux États-Unis. Entre 1911 et 1914, les prêteurs britanniques avaient fourni en moyenne environ 13 M de livres sterling par an (plus de 2 milliards en dollars d'aujourd'hui). Cela baissa à 2,3 M£ en 1915 et à zéro en 1916.

Jusqu'en 1910, Mackenzie et Mann avaient

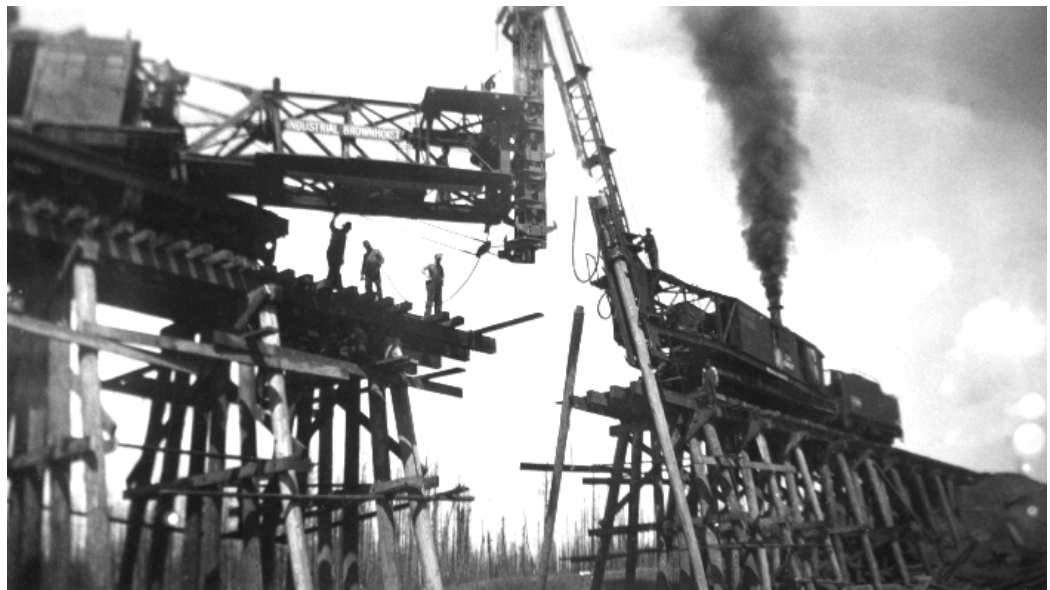


The GTP began operating a passenger service between Winnipeg and Scott, Saskatchewan in June 1909. Until this time only a mixed train service had operated, which had been inaugurated in September 1908. Library Archives Canada PA-021032

Le GTP commença à exploiter un service voyageurs entre Winnipeg et Scott, Saskatchewan, en juin 1909. Auparavant, depuis septembre 1908, on n'y avait exploité que des trains mixtes. Bibliothèque et Archives Canada, PA-021032

Wolf Creek was the dividing line between the Prairie and Mountain Sections of the GTP. Pile drivers were at work renewing parts of the trestle in this undated image. Glenbow Institute NA-3240-156

Wolf Creek était le point de division entre les sections Prairie et Mountain du GTP. Des marteaux-pilons travaillent à renouveler des parties du pont sur chevalets sur cette photo sans date. Glenbow Institute, NA-3240-156



the partners had agreed not to extend east of Port Arthur or west to British Columbia until they had 5,000 miles of line on the prairies.

Their measured plan was upset by the GTP, which in July 1909 completed its Winnipeg-Edmonton line. Unlike the CNoR, which planned to have an extensive network of feeder branch lines to support the transcontinental line, GTP President Hays focused upon completing the transcontinental line first and as quickly as possible. By early 1910, the GTP had reached Wolf Creek (914 miles from Winnipeg, just east of Edson, Alberta). This was the dividing line between the Prairie and Mountain sections of the GTP. While the government guaranteed the

construit lentement vers l'ouest à partir du Manitoba, étendant leur réseau de lignes secondaires plus rapidement qu'ils n'étendaient leur ligne de Port Arthur à Winnipeg. La ligne fut complétée de Winnipeg à Edmonton en 1905, mais on ne fit rien pour la prolonger vers la Colombie-Britannique avant 1910. Dans une entrevue, Mann déclara que les partenaires s'étaient entendus pour ne pas aller de Port Arthur vers l'est, ni d'aller vers l'ouest jusqu'en Colombie-Britannique, tant qu'ils n'auraient pas construit 8000 km de lignes dans les Prairies.

Leur plan modéré fut bousculé par le GTP qui, en juillet 1909, compléta sa ligne de Winnipeg à Edmonton. Contrairement au CNoR, qui prévoyait un réseau dense de

bonded debt to \$13,000 per mile from Winnipeg to Wolf Creek, the guarantee rose to 75% of the bonded debt of the 832 miles Mountain Section to Prince Rupert.

The GTP's action galvanized the partners. Mann travelled to Victoria for meetings with British Columbia Premier Richard McBride, who agreed late in 1909 to a provincial guarantee of \$35,000 per mile on the cost of building the Canadian Northern Pacific Railway (CNoP) from the Alberta border to the Pacific. Mackenzie arranged with Ontario a provincial land grant of 4,000 acres per mile to the Canadian Northern Ontario Railway for the missing 500 mile link between Port Arthur and Sellwood (north of Sudbury).

The Dominion government also provided financial guarantees on this new construction. The Laurier government provided guarantees totalling \$35 million for a line from Montreal to Port Arthur in 1911, while the Borden government in 1912 provided guarantees of \$5 million for the CNoP. Thus both political parties provided the funds to help finance the country's third transcontinental line, unleashing the final act in the developing railway crisis.

In March 1912, news broke that Charles M. Hays, the GTR and GTP President, was asking for a \$15 million loan to help complete the Pacific section. The Winnipeg Tribune on March 8th reported that the cabinet felt that the previous Liberal government had treated the GTP far "too generously as it was, and that the company ought to be

lignes secondaires pour alimenter sa ligne principale transcontinentale, Hays, le président du GTP, voulait d'abord compléter la ligne transcontinentale, et aussi vite que possible. Au début de 1910, le GTP atteignit Wolf Creek (juste à l'est d'Edson, Alberta, à 1471 km de Winnipeg). C'était le point de division entre les sections Prairie et Mountain du GTP. Alors que le gouvernement avait garanti la dette obligataire à raison de 8100 \$/km de Winnipeg à Wolf Creek, la garantie fut augmentée à 75 % de la dette obligataire pour les 1339 km de la section Mountain jusqu'à Prince Rupert.

L'action du GTP galvanisa les partenaires. Mann se rendit à Victoria pour y rencontrer le premier ministre Richard McBride de la Colombie-Britannique, qui accepta, vers la fin de 1909, de fournir une garantie provinciale de 21 800 \$/km s'appliquant au coût de construction du Chemin de fer Canadian Northern Pacific (CNoP) de la frontière albertaine jusqu'au Pacifique. Mackenzie obtint de l'Ontario un octroi provincial de 1006 ha de terres par km de voie au Chemin de fer Canadian Northern Ontario pour le tronçon manquant de 800 km entre Port Arthur et Sellwood (au nord de Sudbury).

Le gouvernement du Dominion consentit lui aussi des garanties pour ces nouvelles constructions. Le gouvernement Laurier octroya des garanties se chiffrant à 35 M\$ pour une ligne de Montréal à Port Arthur en 1911,

Mackenzie and Mann After the Intercolonial

In order to be a true transcontinental it was necessary for the CNoR to have a line east from Quebec City to the Maritimes. While Donald Mann was the partner most interested in reaching the Pacific, Mackenzie was the most concerned to reach the Atlantic. The following newspaper extract presents an interesting window on the proposal, which did not come to fruition:

"There is a strong probability that the ICR will be turned over to a private company. It is said that a plan under consideration by the government is to make over the portion of the ICR from Montreal to Moncton to the CNoR. This would bring that road to Moncton and place them on an equality with the GTP.

The second phase of the deal is that the portion of the ICR in Nova Scotia and from Saint John to Moncton would be retained by the government, but the CNoR, GTP and CPR would have amply running and haulage rights to Halifax. This is said to be the basis of the government's plan, which the Hon George P Graham is to announce in parliament." - Winnipeg Free Press, January 4, 1909.

Mackenzie et Mann après l'Intercolonial

Pour devenir un vrai chemin de fer transcontinental, le CNoR devait se doter d'une ligne allant de Québec aux Maritimes. Alors que Donald Mann était celui des partenaires qui s'intéressait le plus à l'atteinte du Pacifique, Mackenzie était le plus préoccupé par l'atteinte de l'Atlantique. L'extrait de journal suivant présente une proposition intéressante, qui ne s'est jamais réalisée:

« Il y a une forte possibilité que l'ICR sera transféré à une compagnie privée. Il est allégué qu'un plan en considération par le gouvernement est de remettre au CNoR la partie de l'ICR comprise entre Montréal et Moncton. Ceci amènerait cette compagnie à Moncton et la mettrait à égalité avec le GTP.

La deuxième phase de l'entente est que la portion du ICR en Nouvelle-Écosse et celle de Moncton à Saint John seraient conservées par le gouvernement, mais que le CNoR, le GTP et le CPR auraient des droits de circulation et de transport complets jusqu'à Halifax. L'on dit que ceci est la base du plan du gouvernement, que l'Hon. George P. Graham va annoncer en Chambre. » - Winnipeg Free Press, 4 janvier 1909



prepared to stand on its own feet." Many Conservatives believed the GTP and GTR had worked actively to defeat them in the 1904 and 1908 Dominion campaigns and saw little reason to support those companies once they came to power. The next month Charles M. Hays died in the sinking of the Titanic. Symbolically this ended any optimism over the transcontinental railway project. It fell to Edson Chamberlin, the new President of the GTR and GTP, to preside over the completion of the transcontinental line.

Prime Minister Borden used his majority in parliament to ram through a \$15 million loan in 1913 and \$16 million loan in 1914. These loans allowed the GTP to complete its Winnipeg-Prince Rupert line; a low-key last spike ceremony was held at Fort Fraser, British Columbia on April 7, 1914. Through train operations began in August after work to complete cuts, bridges and ballasting were completed.

Railroad pocket watch belonging to Charles M Hays, President of the Grand Trunk Railway of Canada who was lost on the sinking of the Titanic. This watch was found on his remains and confirmed his identification after the disaster. It was donated by Mrs. Valerie Anewalt, Charles M Hays' great granddaughter. It is one of the most prized artefacts in the CRHA / Exporail collection

Une montre de poche de chemin de fer appartenant à Charles M. Hays, président du Grand Trunk Railway of Canada qui périt dans le naufrage du Titanic. Cette montre fut trouvée sur son cadavre et confirma son identité suite au désastre. Elle fut donnée à la collection d'artéfacts de l'ACHF/Exporail par Mde Valerie Anewalt, l'arrière-petite-fille de Charles Hays et constitue l'une des pièces les plus précieuses de cette collection.

tandis que le gouvernement Borden, en 1912, octroya des garanties de 5 M\$ au CNoP. Ainsi, les deux partis politiques fournirent des fonds pour aider à financer la construction de la troisième ligne transcontinentale, déclenchant le dernier acte de la crise ferroviaire en développement.

En mars 1912, on apprit dans les nouvelles que Charles M. Hays, le président du GTR et du GTP, demandait un prêt de 15 M\$ pour compléter le tronçon du Pacifique. Le 8 mars, le Winnipeg Tribune déclarait que le Conseil des ministres considérait que le précédent gouvernement (libéral) avait traité le GTP « bien trop généreusement déjà et que la compagnie devait apprendre à se tenir debout sur ses deux pieds ». Plusieurs conservateurs croyaient que le GTP et le GTR avaient travaillé activement à leur défaite aux élections fédérales de 1904 et de 1908 : après avoir pris le pouvoir, ils ne voyaient aucune raison de supporter ces entreprises. Le mois suivant, Hays décéda dans le naufrage du Titanic. Symboliquement, cela mit fin à tout optimisme relatif à ce projet de nouveau lien transcontinental. Il revint au nouveau président du GTR et du GTP, Edson Chamberlin, de prendre charge de l'achèvement de cette ligne.

Le premier ministre Borden se servit de sa majorité parlementaire pour faire adopter de force par le Parlement un prêt de 15 M\$ en 1913 et un autre de 16 M\$ en 1914. Ces prêts permirent au GTP de compléter sa ligne de Winnipeg à Prince Rupert ; une cérémonie de dernier crampon discrète se tint à Fort Fraser, Colombie-Britannique, le 7 avril 1914. L'exploitation de trains directs commença en août après qu'on eut complété les déblais, les ponts et le ballastage.

L'achèvement de la ligne principale ne résolut en rien les problèmes financiers du GTP. En 1915, la situation était catastrophique. Le GTP faisait une hémorragie d'argent. Les dépenses d'exploitation furent de 600 000 \$ supérieures aux revenus. Les millions dus en paiement d'intérêt ne purent pas être versés et la compagnie avait besoin de millions supplémentaires pour permettre une exploitation sécuritaire de sa ligne et la doter en matériel

While there are no photos or record of any special ceremony to mark the last spike of the CNoR transcontinental lines, there are many photos of the GTP's last spike ceremony on April 7, 1914. It was even recorded on now-lost movie film! Here the staged race between the eastern and western track laying gangs has finished and the last spike will be driven shortly. Northern BC Archives 2003.13.1.2.031



On ne dispose pas de photos ni de souvenirs de quelque cérémonie de dernier crampon sur les lignes transcontinentales du CNoR. Mais il y a plusieurs photos de la cérémonie de dernier crampon du GTP, le 7 avril 1914; elle fut même enregistrée sur un film, aujourd'hui perdu! On voit ici la course (arrangée) entre les équipes de pose de rail venant de l'est et de l'ouest, à la fin de laquelle on enfoncera bientôt le dernier crampon. Archives Northern BC, 2003.13.1.2.031



Des centaines de petits établissements qui surgirent le long de la ligne, la plupart étaient destinés à ne jamais devenir bien importants. Prince Rupert, le terminus occidental, fut la ville qui eut le plus de succès le long des 2900 km de lignes du GTP même si, aujourd'hui, on la considère comme une petite ville avec sa population qui dépasse tout juste 12 000 personnes. Il fallut plus de 90 ans avant que ne se réalise le rêve de Charles M. Hays d'établir un nouveau port important sur la côte Ouest. La photo montre cette ville peu après sa fondation, le jour de Noël 1906. Collection de Douglas N. W. Smith

While hundreds of new small settlements sprang up along the line, most were fated never to grow to large dimensions. Prince Rupert, its western terminus, was the most successful new town along the 18,00 miles of the GTP, though even today it ranks only as a small city with a population of slightly more than 12,000. Over 90 years would pass before it fulfilled Charles M Hays' dream of establishing a major new west coast port. This view shows the fledgling city shortly after its found

The completion of the main line did nothing to solve the GTP's financial problems. By 1915, the situation was dire. The GTP was hemorrhaging money. The revenues failed to cover operating expenses by over \$600,000. Millions in interest payments could not be paid and the company needed millions more to bring the property up to safe operating condition and to properly equip it. President Chamberlin wrote Prime Minister Borden on December 10, 1915, officially acknowledging that the GTR could not fulfill their obligations to the GTP saying they were "at the end of their tether." He proposed that in exchange for \$25 million of GTP common stock, the government would repay the money the GTR had advanced to the GTP and subsidiaries. In effect, the GTR was saying that as the GTP was hopelessly uneconomic, they wanted the government to take it over and to pay back all the funds the GTR had invested in it.

Matters were no better at the CNoR. In March 1914 Mackenzie estimated that it would cost \$100 million to finish the Toronto-Vancouver transcontinental line. Faced with a deteriorating global economic situation, he believed that he could raise \$58 million in the financial markets. He appealed to Borden for a loan of \$45 million. The government agreed to provide a guarantee on a \$45 million bond issue. In exchange for this assistance, the government took a hard position, requiring Mackenzie and Mann to reduce the value of the company's stock from \$145 million

roulant et en équipements. Le 10 décembre 1915, le président Chamberlin écrit au premier ministre Borden, reconnaissant officiellement que le GTR ne pouvait pas remplir ses obligations envers le GTP, déclarant que « le GTR était au bout de son rouleau ». Chamberlin proposa au gouvernement de rembourser au GTR les montants que celui-ci avait avancés au GTP et à ses filiales, en échange de 25 M\$ d'actions ordinaires du GTP. Le GTR déclarait ainsi que le GTP s'avérant désespérément non rentable, il souhaitait que le gouvernement le prenne en charge et rembourse au GTR tout ce qu'il avait investi dans le GTP.

La situation du CNoR n'était pas meilleure. En mars 1914, Mackenzie estimait qu'il coûterait 100 M\$ pour terminer la ligne transcontinentale de Toronto à Vancouver. Comme la situation économique allait en se détériorant, Mackenzie croyait pouvoir trouver 58 M\$ sur les marchés financiers. Il demanda à Borden un prêt de 45 M\$. Le gouvernement accepta d'octroyer une garantie sur une émission d'obligations de ce montant. En échange de cette aide, le gouvernement adopta une position ferme, exigeant que Mackenzie et Mann réduisent la valeur des actions de la compagnie de 145 à 100 M\$; qu'elle dépose au gouvernement 40 M\$ d'actions du CNoR ; qu'elle simplifie sa structure corporative en fusionnant ses 31 différentes compagnies affiliées dans une seule, le CNoR ; finalement, qu'elle donne au gouvernement le pouvoir de

Charge Contractors With Blowing Up Line

The construction of parallel rail lines approved by the government seems today quite incredible. From Edmonton west through the Yellowhead Pass, a distance of almost 300 miles, the GTP and CNoR were seldom more than a few miles apart and at the narrowest part along Moose Lake, the CNoR had to lay its main line literally beside the GTP main line. The following incident occurred on the steep mountain side used by the two lines west of Red Pass Junction:

"Allegedly ignoring an order said to have been issued by the courts here restraining them from interfering with the located line of the CNoR two miles west of Yellowhead Pass, Messrs Carleton and Griffin, sub-contractors on the GTP, are charged by W A Bassett, locating engineer of the former road, with having blown it to smithereens. The blast was allegedly set off in a deep rock cut along the GTP line, just 60 feet below the stakes of the rival road. No less than 100,000 yards of material was destroyed." - Edmonton Bulletin, May 18, 1912

Entrepreneurs accusés d'avoir fait sauter la ligne

La construction de lignes parallèles approuvée par le gouvernement apparaît aujourd'hui bien incroyable. D'Edmonton vers l'ouest à travers le col de Yellowhead, une distance de presque 483 km, le GTP et le CNoR n'était presque jamais plus de quelques kilomètres l'un de l'autre et au point le plus étroit le long du lac Moose, le CNoR dut poser sa voie principale littéralement le long de celle du GTP. L'incident suivant se produisit sur le versant de montagne escarpé utilisé par les deux compagnies à l'ouest de Red Pass Junction :

« Ignorant supposément un ordre allégué d'avoir été donné par les autorités judiciaires les enjoignant de ne pas nuire à la ligne du CNoR localisée 5,2 km à l'ouest du col de Yellowhead, messieurs Carleton et Griffin, sous-traitants du GTP, ont été accusés par W.A. Bassett, l'ingénieur ayant localisé la voie du CNoR, de l'avoir fait sauter en miettes. L'explosion est alléguée d'avoir été planifiée dans une profonde tranchée creusée dans le roc le long de la ligne du GTP, environ 18 mètres sous les jalons de localisation de la voie concurrente. Pas moins de 76 500 mètres cube de roc furent déplacés. » Edmonton Bulletin, 18 mai 1912

to \$100 million; to deposit \$40 million of the CNoR stock with the government; to simplify its corporate structure by merging 31 different companies into the CNoR; and finally to grant the government the power to take over the road as its property should the CNoR default in making loan repayments. To allay any fears of the bondholders, the agreement specified that any such takeover would respect the bonded indebtedness of the company, meaning that payments would continue to individuals and financial institutions holding the railway's bonds.

On January 1, 1915 William Mackenzie drove the last spike near Little White Otter River (254 miles east of Port Arthur) completing the portion of the transcontinental line from Quebec City to the prairies. At this time there remained less than 100 miles of the CNoP to lay to reach the Pacific Ocean. The final rails of the CNoP were joined at Basque, an isolated point 59 miles west of Kamloops Junction, on January 23, 1915. Plans for an official ceremony were scheduled for February 12, 1915 with Mackenzie and Mann, Premier McBride and invited guests.

These plans were cancelled following the collapse of a portion of the Black Canyon Tunnel, three miles north of Basque, early in February. Work to reopen the line lasted for several months. By the time the line was in a condition for last spike celebrations, the bad news from the battlefield in Europe and the faltering financial viability of the CNoR made any display inadvisable. Thus there was virtually no official ceremony to mark the completion of the

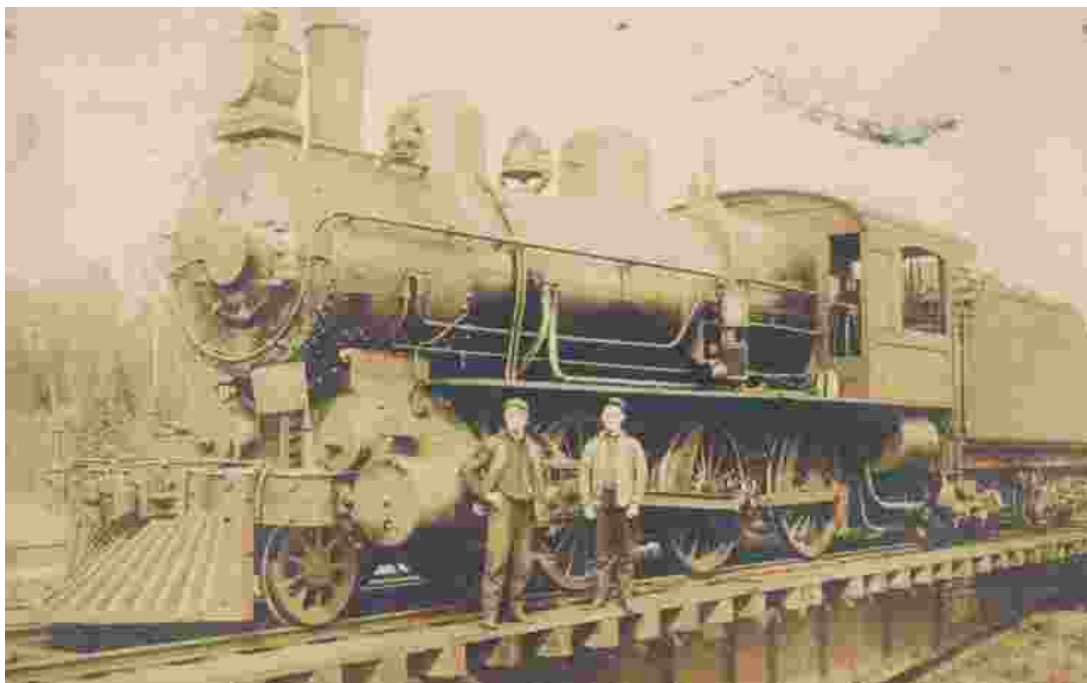
prendre possession du CNoR si elle faisait défaut dans le remboursement de ses prêts. Pour apaiser les craintes des détenteurs d'obligations, l'entente mentionnait spécifiquement que toute prise de possession respecterait les dettes obligataires du CNoR, donc que les paiements aux détenteurs (individus et institutions financières) de ces obligations continueraient.

Le premier janvier 1915, William Mackenzie enfonça le dernier crampon près de la rivière Little White Otter (409 km à l'est de Port Arthur), complétant ainsi la portion de la ligne transcontinentale de Québec aux Prairies. À ce moment, il restait moins de 161 km à faire au CNoP pour atteindre l'océan Pacifique. Les derniers rails du CNoP furent raccordés, le 23 janvier 1915, à Basque, un point isolé à 95 km à l'ouest de Kamloops Junction. On planifia une cérémonie officielle pour le 12 février 1915, en présence de Mackenzie, de Mann, du premier ministre McBride et d'invités d'honneur.

Ces plans furent annulés suite à l'effondrement d'une partie du tunnel de Black Canyon, à 5 km au nord de Basque, au début de février. Les travaux pour rouvrir la ligne durèrent plusieurs mois. Quand la condition de la ligne permit enfin l'organisation d'une célébration de dernier crampon, les mauvaises nouvelles des champs de bataille en Europe et la viabilité financière défailante du CNoR firent qu'une telle cérémonie s'avérerait malavisée. Il n'y eut donc aucune cérémonie officielle pour marquer l'achèvement de la troisième ligne transcontinentale

canadienne : on n'a retrouvé aucune photo illustrant l'enfoncement d'un dernier crampon.

La malchance continua de s'acharner sur cette ligne. Des services transcontinentaux directs, pour voyageurs et marchandises, commencèrent en novembre 1915. Mais, pendant cinq semaines en janvier et février, de violentes tempêtes de neige retardèrent les trains dans le canyon du Fraser. Pour ceux désirent plus d'information, une histoire détaillée du



Canadian Northern 202 was one of five ten-wheelers built by Brooks in November 1904. The Belpaire firebox was seldom seen on Canadian locomotives. Douglas N.W. Smith Collection

La locomotive 202 du Canadian Northern était l'une des « Ten-Wheeler » construites par Brooks en novembre 1904. On voyait rarement des boîtes à feu Belpaire sur les locomotives canadiennes. Collection de Douglas N. W. Smith

nation's third transcontinental railway nor have any photos of the driving of the last spike been found.

Bad luck continued to dog the line. Though transcontinental freight and passenger service began in November 1915, snowstorms tied up traffic through the Fraser Canyon for five weeks in January and February. For those wanting more information, a detailed history of the CNoP appeared in the January-February 1991 issue No. 420 of Canadian Rail.

Despite the government guarantee on \$45 million of CNoR bonds in 1914, the proceeds from the issue amounted to only \$36.8 million. In Sept 1915 the government loaned the CNoR the money needed to pay the interest on the \$45 million loan as the railway could not do so. The increased cost of borrowing outstripped the ability of the company to pay (**see Table 7**). In May 1916 the CNoR needed a further government loan of \$15 million to pay debt servicing costs and to carry out necessary maintenance to keep its lines operational.

With both the CNoR and GTP needing continued annual funding from the government, the railway problem assumed a crisis position. The government began appointing representatives to the boards of directors of the CNoR and GTP on July 4, 1916. Nine days later, the government announced a Royal Commission to study the railway situation in a comprehensive way, looking at the CPR, GTR, GTP, and CNoR and report on "the reorganization of any of these or their acquisition by the State; and in the latter case the most effective system of operation, whether by connection with the Intercolonial Railway or otherwise."

CNoP a été publiée dans le numéro 420 de Canadian Rail (janvier-février 1991).

Malgré la garantie gouvernementale de 45 M\$ sur les obligations du CNoR en 1914, l'émission n'en produisit que 36,8 M\$. En septembre 1915, le gouvernement prêta au CNoR le montant nécessaire pour payer l'intérêt sur le prêt de 45 M\$, car le chemin de fer ne pouvait pas le faire. Le coût accru des emprunts dépassa la capacité de payer de la compagnie (**Tableau 7**). En mai 1916, le CNoR eut besoin d'un autre prêt gouvernemental de 15 M\$ pour payer les coûts du service de la dette et pour effectuer la maintenance nécessaire pour garder ses lignes en exploitation.

Comme le CNoR et le GTP avaient tous deux besoin, à chaque année, de fonds du gouvernement, le problème ferroviaire prit la proportion d'une crise. Le gouvernement commença par nommer ses représentants aux conseils d'administration de ces deux entreprises, le 4 juillet 1916. Neuf jours plus tard, le gouvernement annonça la formation d'une Commission royale. Son mandat était d'étudier la situation ferroviaire de façon exhaustive en analysant le CP, le GTR, le GTP et le CNoR et de faire rapport sur « la réorganisation de l'une ou l'autre de ces entités ou son acquisition par l'État ; et dans ce dernier cas, de recommander le meilleur système d'exploitation, par correspondance avec le Chemin de fer Intercolonial ou autrement ».

Things Did Not Always Go As Planned! These two views taken in Alberta or British Columbia along the GTP show the effects of washouts and slips on trains running on newly laid track. Douglas N.W. Smith Collection

Tout n'allait pas toujours comme prévu ! Ces deux photos, prises en Alberta ou en Colombie-Britannique sur la ligne du GTP, illustrent les effets d'inondations et de glissements de terrain sur des trains roulant sur des voies récemment posées. Collection de Douglas N. W. Smith



Table/Tableau 7:
Canadian Northern System Growth and Financial Results /
Croissance et résultats financiers du système Canadian Northern

		Mileage Operated	Km exploités	Earnings Revenus	Operating Costs Coûts d'exploitation	Net Operating Revenue Revenu net d'exploitation	Fixed Charges & Misc. Frais fixes et divers	Surplus or (deficit) Surplus ou (déficit)
Year Ending June 30 Exercice terminé le 30 juin	1910	3,325	5,351	\$13.8	\$9.5	\$4.3	\$3.3	\$1.0
	1911	3,731	6,004	\$16.4	\$11.4	\$5.0	\$4.0	\$0.7
	1912	4,316	6,946	\$20.9	\$15.0	\$5.9	\$4.6	\$0.6
	1913	4,553	7,327	\$24.6	\$17.5	\$7.0	\$5.2	\$0.9
	1914	4,965	7,990	\$23.8	\$16.5	\$7.3	\$5.8	\$0.3
	1915	7,269	11,698	\$25.9	\$19.3	\$6.6	\$8.3	(\$1.6)
	1916	9,296	14,960	\$35.5	\$26.1	\$9.4	\$9.6	(\$0.2)

Note: All amounts in millions. *Tous les montants sont en millions (présentation anglaise seule)*

Source: *Rapports annuels du Canadian Northern Annual Reports, Various Years, diverses années*



While the two new transcontinentals were completed by 1915, work continued on hundreds of miles of branch lines as the Royal Commission considered how to address the huge railway problem. One of the biggest headaches was the over 1,800 mile National Transcontinental running through wilderness areas with little traffic. This 1912 image of a NTR tracklaying train in the wilds of northern Ontario symbolizes the optimistic spirit, that drove railway construction. Crudely cut ties roll down one side of the construction train while rails were pushed on rollers down the other. - Library Archives Canada PA-103450

En même temps que les deux nouveaux transcontinentaux furent complétés autour de 1915, les travaux continuèrent sur des centaines de kilomètres de voies secondaires tandis que la Commission royale cherchait comment résoudre le grave problème des chemins de fer. Un des plus gros casse-tête était les plus de 2900 km du National Transcontinental qui traversaient des régions non développées offrant peu au transport. Cette photo de 1912 d'un train de pose de rails dans une région sauvage du nord de l'Ontario symbolise cet esprit d'optimisme qui encouragea la construction de chemins de fer. Des traverses à peine équilibrées sont fournies par une glissière d'un côté du train de construction tandis que des rails sont poussés sur des rouleaux de l'autre côté. Bibliothèque et Archives Canada PA-103450

Stan's Photo Gallery

By Stan Smail

**An American in Canada -
Part three of a series - George Corey**

Translation: Gilles Lazure

'To Coteau and environs back in the fabulous fifties!'

All photos by George Corey between 1953 and 1956.

The Photo Gallery in this issue of Canadian Rail continues our 'An American in Canada' series featuring the black and white Canadian railway photography of George Corey of Massachusetts (MA).

Born in 1924, George Corey spent much of his life in Concord, MA. Photography of New England railway scenes came naturally to George. In time, his photographs were made using a large format Speed Graphic, the camera preferred by newspaper and American railway photographers alike before the advent of the 35 mm single lens reflex (SLR). Even though George was making railway photos before the likes of legendary rail photographers Philip R Hastings and Jim Shaughnessy, (both featured in Canadian Rail's 'An American in Canada' series), George considered these two men as mentors as his own railway photography evolved.

In 1950, George and lifelong friend Stanwood K. Bolton associated themselves with the legendary H W 'Jack' Pontin of Rail Photo Service, a railway photo trading company. Jack Pontin was a Brit who emigrated to America and became a Boston and Albany locomotive engineer out of Boston. Jack had many connections with the North American railroad world and used these connections to secure 'photo contracts' with railways and suppliers. Payment was often in the form of free rail transportation in exchange for photography. Often, George Corey and Stan Bolton travelled as 'assistants' to Mr. Pontin on these fifties era rail photography expeditions.

Through Dick Miller, of the Boston and Maine



Photo by Carol Lee Corey, from The Ambassador, Magazine of the Central Vermont Railway Historical Society

Photo prise par Carol Lee Corey, extraite du bulletin « The Ambassador », une publication de la Central Vermont Railway Historical Society.

Les photos de Stan

Par Stan Smail

**Un Américain au Canada –
3e partie : George Corey**

Traduction: Gilles Lazure

« Aller-retour à Coteau durant les fabuleuses années 1950! »

Toutes les photos. prises entre 1953 et 1956, sont de George Corey.

La galerie de photos de ce numéro continue notre série « Un Américain au Canada » en mettant en vedette la photographie en noir et blanc des chemins de fer canadiens faite par George Corey du Massachusetts (MA)

Né en 1924, George Corey passa la majeure partie de sa vie à Concord, MA. Photographe des scènes des chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre lui vint tout naturellement. À une époque, ses photographies furent prises à l'aide d'un appareil à grand format Speed Graphic, l'appareil préféré des journalistes tout comme des photographes ferroviaires jusqu'à l'apparition des appareils photographiques reflex mono-objectif de 35 mm (« SLR »). Même si George a précédé, en photographie ferroviaire, des photographes légendaires tel que Philip R. Hastings et Jim Shaughnessy (tous deux sujets d'un article dans la série « Un Américain au Canada » de Canadian Rail), il considéra

ces deux hommes comme des mentors, alors que sa propre photographie ferroviaire évolua.

En 1950, George et son ami de longue date, Stanwood K. Bolton, s'associèrent avec le légendaire H.W. « Jack » Pontin de Rail Photo Service, une compagnie américaine faisant commerce de photos ferroviaires. Jack Pontin était un Anglais qui avait immigré aux États-Unis et était devenu un mécanicien de locomotive du Boston & Albany basé à Boston. Jack avait beaucoup de contacts dans le monde ferroviaire nord-américain et il s'en servait pour obtenir des contrats de photographie avec les compagnies de chemins de fer et leurs fournisseurs. Le

Railroad and its successor, Guilford Transportation, I got to know George Corey and his daughter Carol when the Coreys and Millers would summer up in Newport, Vermont back in the nineteen-seventies. At that time, I was working as a train dispatcher on the CPR Farnham Division in Sherbrooke, Quebec. The photos in this Gallery are but a fraction of the images given to me by George Corey as a thank you gift for guiding and liaising with the CPR on those expeditions out of Newport back in the seventies.

The George Corey images offered in this issue depict a hypothetical day trip of rail photography, mostly along the CNR, out of Montreal back in the mid fifties during the transition period from steam to diesel power. Steam was plentiful, but diesels were seriously encroaching.

Special thanks to great friend Yasemin Kant of Kant Photo in Montreal for her help in producing the high resolution scans of the Corey photos in this offering. All Aboard for Ste. Anne de Bellevue, Vaudreuil and Coteau, Quebec and a few surprises at the end!

paiement prenait souvent la forme de transport ferroviaire gratuit en échange de photos. George Corey et Stan Bolton travaillèrent souvent comme « assistants » de M. Pontin lors de ces expéditions de photographie ferroviaire au cours des années 1950.

Je vins à connaître George Corey et sa fille Carol par l'entremise de Dick Miller, du Boston & Maine et de son successeur, Guilford Transportation, lorsque les Corey et les Miller prirent leurs vacances à Newport, Vermont, au cours des années 1970. À cette époque, je travaillais comme répartiteur de trains sur la Division Farnham du CPR à Sherbrooke, Québec. Les photographies de cette galerie ne sont qu'une toute petite partie de celles qui me furent données par George en reconnaissance d'avoir été un guide sur le CPR et fait de la liaison avec celui-ci lors de ces expéditions à partir de Newport durant ces années.

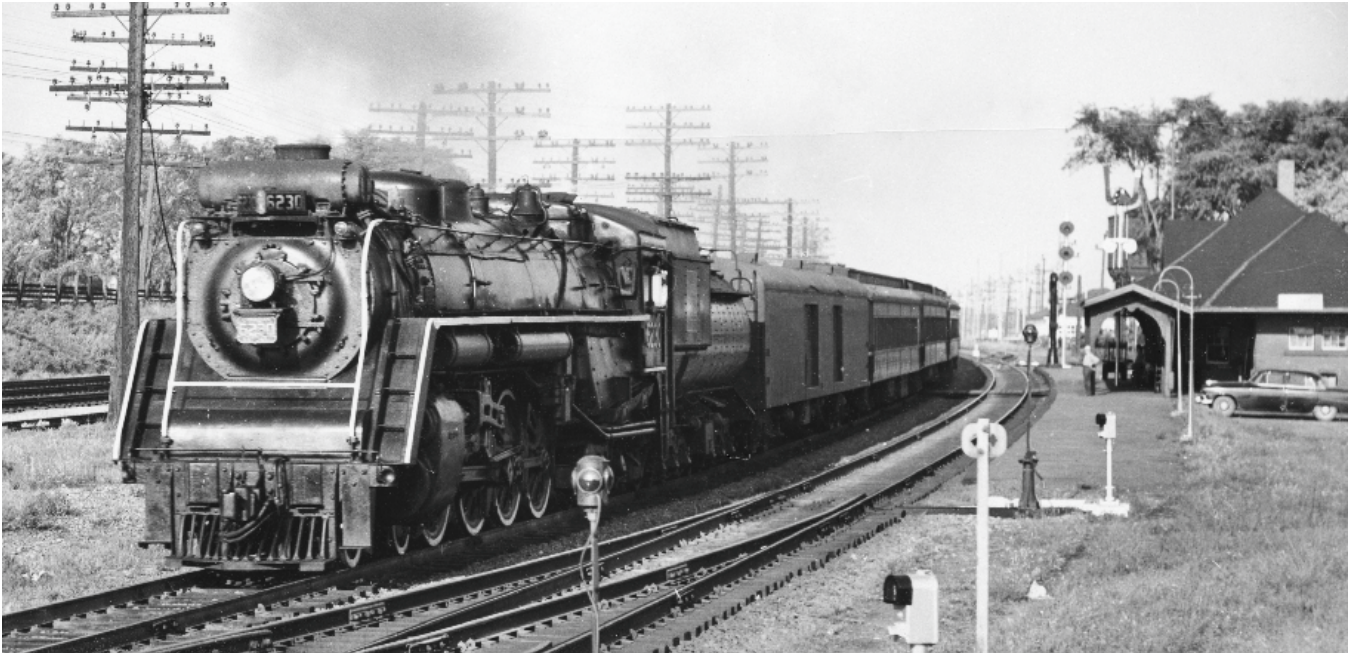
Les photos de George Corey offertes dans ce numéro décrivent une excursion de photographie ferroviaire fictive, surtout le long des voies du CNR, à partir de Montréal dans les années 1950, au cours de la période de transition de la traction à la vapeur à celle au diesel. La vapeur était partout, mais les diesels commençaient sérieusement à empiéter sur son domaine.

Des remerciements spéciaux vont à ma grande amie Yasemin Kant de Kant Photo, à Montréal, pour son aide à produire des numérisations de haute qualité des photos de Corey reproduites ici. Tous à bord pour Sainte-Anne-de-Bellevue, Vaudreuil et Coteau, au Québec, ainsi que pour quelques surprises à la fin!



The blowers are on and CNR U-2-g 4-8-4 6230 and X-10-a 4-6-4T 49 are ready and waiting for their respective passenger train assignments at Turcot East in Montreal, Quebec. X-10-a 49 is a featured exhibit at Exporail while U-2-g 6230 was retired on April 30, 1960.

Les ventilateurs de tirage sont en marche et la 6230, une 4-8-4 classe U-2-g et la 49, une 4-6-4T classe X-10-a, du CNR sont prêtes et attendent leurs affectations de train à Turcot East, à Montréal, Québec. La 49 est un objet de montre en vedette à Exporail, tandis que la 6230 fut retirée du service, le 30 avril 1960.



Again the 6230, this time westbound at Ste. Anne de Bellevue, QC with a section of train 15, The International. Perfect firing is the order of the day as the operator inspects 15's passage from the fireman's side.

La 6230 encore, cette fois en direction ouest à Sainte-Anne-de-Bellevue, Québec, avec une section du train numéro 15, l'« International ». Une chauffe sans faute est à l'ordre du jour, alors que le télégraphiste examine le passage du train du côté du chauffeur de la locomotive.

No contest! CNR J-7-b 4-6-2 5283 is at Ste. Anne de Bellevue doing station work with 'head end' cars fore and aft. 5283's train is CNR 48, a 'maid of all work' local from Ottawa to Montreal while CPR No 8, The Dominion, passes eastbound with the competition.

Pas de contestation! La 5283, une 4-6-2 classe J-7-b du CNR, est à Sainte-Anne-de-Bellevue, manoeuvrant de l'équipement de tête de train. Son convoi constitue le train no 48, un local à services multiples d'Ottawa à Montréal, alors que la compétition, le train no 8 du CPR, le « Dominion », passe en direction est.





Rolling thunder! CNR U-2-c 4-8-4 6143 literally explodes out of the westward siding at Ste. Anne de Bellevue, QC. Sister U-2-c 6153, which officially ended steam on the CNR, is a featured exhibit at Exporail. The smoke from 6143 is about Density 4, which could surely earn a reprimand from the smoke inspector!

Tonnerre roulant! La 6143, une 4-8-4 de classe U-2-c du CNR, explose littéralement à sa sortie de la voie d'évitement à Sainte-Anne-de-Bellevue en direction ouest. Sa jumelle de classe, la 6153, qui mit officiellement fin à l'utilisation de la vapeur sur le CNR, est un objet de montre en vedette à Exporail. La densité de la fumée de la 6143 est environ d'ordre 4, ce qui pourrait certainement entraîner une réprimande de la part de l'inspecteur des fumées!

Highball! Grand Trunk Western U-3-b 4-8-4 's made an appearance on CNR lines during a Grand Trunk Western motive power shortage in the mid-fifties. In full stride, GTW U-3-b 6323 is eastbound at Ste. Anne de Bellevue operating as an Extra East with manifest freight 406. The 6323 is one of two GTW U-3-b 4-8-4 's preserved and can be found at the Illinois Railway Museum in Union, Illinois.

La voie est libre! Les 4-8-4 de classe U-3-b du Grand Trunk Western firent leur apparition sur les voies du CNR au milieu des années 1950, lors d'une pénurie de matériel de traction au GTW. À pleine allure, la 6323 est en direction est à Sainte-Anne-de-Bellevue roulant en tant qu'Extra Est avec le train de marchandises no 406. La 6323 est l'une des deux locomotives de la classe U-3-b qui ont été préservées et elle peut être trouvée au Illinois Railway Museum, à Union, Illinois





Appearing to engage in one of the legendary CNR - CPR races along the Montreal-Toronto 'lakeshore' main lines where the tracks of each carrier closely parallel one another, CNR U-4-a 4-8-4 6403 is on train 16 from Toronto. The CPR train is operating as the second section of Train 22, The Overseas from Chicago and Toronto and was photographed eastbound on the Winchester Subdivision at Vaudreuil, Quebec.

Semblant être impliquée dans l'une des légendaires courses Montréal-Toronto entre le CNR et le CPR sur les voies principales longeant le « Lakeshore » dans l'ouest de Montréal, là où les voies des deux compagnies sont pratiquement parallèles, la 6403, une 4-8-4 de classe U-4-a, du CNR tracte le train no 16 venant de Toronto. Le train du CPR roule en tant que deuxième section du train no 22 de la compagnie, l'« Overseas », en provenance de Chicago et de Toronto et il fut photographié en direction est sur la subdivision Winchester, à Vaudreuil, Québec

Again The Overseas. CPR Second 22 has FPA-2 4096 and an RS-10 for power as it scampers eastbound heavy with head end traffic for Windsor Station in Montreal. Taken on a weekend photo trip to the Montreal area, we see CPR G3h 4-6-2 2459 and sister G3j 4-6-2 2467 on the commuter train storage tracks at Vaudreuil, Quebec. Come Monday morning the two Pacifics will require use of the draft inducer to raise steam for service on their Montreal bound commuter trains.

De nouveau, l'« Overseas ». La deuxième section du train no 22 du CPR a la FPA-2 4096 et une RS-10 pour force motrice, alors qu'il détail avec un convoi alourdi par de nombreux wagons et voitures de tête en direction est, vers la gare Windsor, à Montréal. Sur la photo prise lors d'une excursion de photographie de fin de semaine, on aperçoit la 2459, une 4-6-2 classe G3h du CPR, et la 2467, sa jumelle de la classe G3j, sur les voies d'entreposage des trains de banlieue à Vaudreuil. Lorsqu'arrivera lundi, les deux Pacific auront besoin de leurs ventilateurs de tirage pour monter la pression de la vapeur avant de servir sur leurs trains de banlieue en direction de Montréal.





Bound for Smiths Falls, Ontario with a vengeance, American-built Alco FA-1 4003 and an FB-1 pass westbound at speed with CPR international manifest freight 915. One of the many Piché brothers employed as operators around Montreal and the mail man await the arrival of Train 30, the Perth local, as 915 passes.

Roulant à toute allure vers Smiths Falls, Ontario, la 4003, une ALCo FA-1 de fabrication américaine, et une FB-1 passent rapidement en direction ouest avec le train no 915, un convoi de marchandises international à l'indicateur du CPR. Alors que le 915 défile, un des nombreux frères Piché travaillant en tant que répartiteurs dans les environs de Montréal, et un préposé au courrier attendent l'arrivée du train no 30, le local de Perth.

New in 1955, CNR FPA-2 6708 is on train 47 at Wilsonvale, Quebec on the CNR Cornwall Subdivision. 6708 displays a faint haze of Alco 244 engine exhaust as it handles its matching consist of almost - new passenger equipment decorated in the beautiful tri-colour green – yellow – black CNR passenger paint scheme introduced in 1954 westward to Ottawa.

Neuve en 1955, la 6708 du CNR, un modèle FPA-2, est vue sur le train no 47 à Wilsonvale, Québec, sur la subdivision Cornwall de la compagnie. Une faible fumée d'échappement émane du moteur ALCo 244 de la locomotive, alors qu'elle tracte, en direction ouest vers Ottawa, un convoi de voitures pour passagers pratiquement neuves et toutes peintes à la magnifique livrée tricolore vert-jaune-noir adoptée par le CNR en 1954.





On No 47 on another day. CNR U-1-f 4-8-2 6072 is in the rain at Coteau, QC. A westbound diesel powered local in the distance waits for No 47, to clear. Built in 1944, 6072 is but eleven years old in this photo. Later, in 1955, it will be one of ten 4-8-2's in class U-1-f to be converted to burn oil and will end its days on the CNR Prairie District in 1960.

Par une autre journée, la 6072 du CNR, une 4-8-2 de classe U-1-f, est sous la pluie à Coteau, Québec. À l'arrière-plan, un train local à traction diesel en direction ouest, attend que le 47 libère le passage. Construite en 1944, la 6072 n'a que onze ans sur cette photo. Plus tard, en 1955, elle sera l'une des dix 4-8-2 de sa classe à être modifiée pour brûler du mazout et elle finira ses jours sur le district Prairies du CNR en 1960.

Still raining! Nearing the end of its long career with the Grand Trunk and Canadian National, K-3-d 4-6-2 5603 is on a Coteau turn from Turcot Yard in Montreal. Five cars of locomotive coal for Coteau are in 5603's train consist. Old Pacifics off passenger assignments were normal power on Coteau turns as long as they could be returned to Turcot in time to protect their outbound passenger assignments from Montreal.

Il pleut encore! Approchant la fin d'une longue carrière pour le Grand Trunk et le Canadien National, la 5603, une 4-6-2 de classe K-3-d, est à Coteau sur un train aller-retour en provenance de la cour Turcot, à Montréal. Cinq wagons de charbon pour locomotive font partie du convoi de la 5603 pour Coteau. Les vieilles locomotives de type Pacific affectées au service voyageurs étaient coutumières sur les trains venant de Turcot en autant qu'elles pouvaient retourner à Montréal à temps pour assurer leurs affectations sur des trains de passagers vers l'extérieur de Montréal.



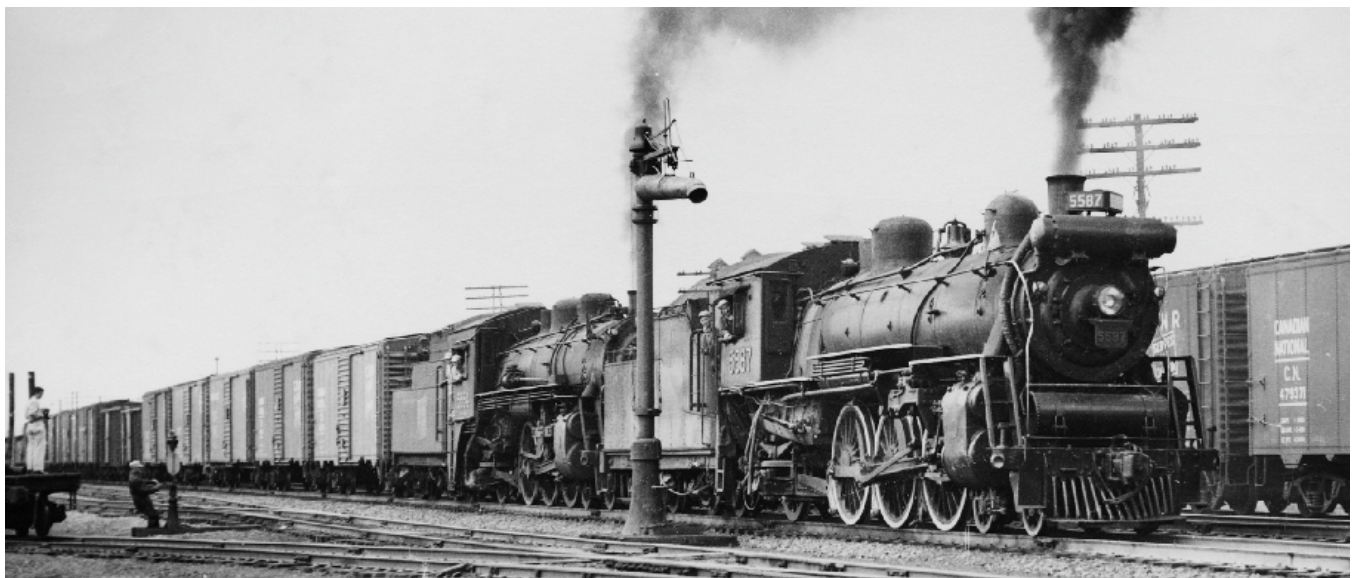


The coal chute at Coteau, Quebec. A PRR hopper of Pennsylvania bituminous coal peers from the confines of the coal trestle house at Coteau. Down below, K-3-b 4-6-2 5587 and K-2-c 4-6-2 5554 take on coal before rolling a Turcot-bound Coteau turn. Ramp style coal chutes were features all along the former GTR at places like Turcot Yard in Montreal; Island Pond, Vermont; Brockville, Ontario and, of course, at Coteau, Quebec.

La tour à charbon de Coteau. Un wagon-trémie du PRR chargé de charbon bitumineux de Pennsylvanie peut être aperçu à l'intérieur de la tour à charbon sur chevalets à Coteau. Au bas, la 4-6-2 K-3-b 5587 et la 4-6-2 K-2-c 5554 sont ravitaillées en charbon avant de retourner à Turcot. Des tours à charbon avec rampes pouvaient être trouvées à des endroits tout au long des anciennes voies du GTR, tel que la cour Turcot à Montréal, à Island Pond, au Vermont, à Brockville, en Ontario, et, bien sûr, à Coteau, Québec.

On the move. CNR 4-6-2's 5587 and 5554 start rolling their consist eastward at Coteau, passing the Pogue water column. 5587 demonstrates the 'open' cab of an ex GTR locomotive while 5554 has the enclosed cab of a CGR engine. CGR was an early advocate of the enclosed cab made necessary by harsh Canadian winters.

En route! À Coteau, les 4-6-2 5587 et 5554 du CNR mettent en mouvement leur convoi vers l'est, au passage de la prise d'eau Pogue. La 5587 exhibe une cabine de style ouvert typique d'une locomotive ex-GTR, tandis que la 5554 possède une cabine fermée typique d'une locomotive ex-CGR. Les Chemins de fer du gouvernement canadien adoptèrent tôt les cabines de conduites fermées rendues nécessaires par les rudes hivers canadiens.





About to wallop the diamond crossings of the double track CPR Winchester Subdivision at De Beaujeu, Quebec, CNR F7 9096 still sporting it's as-delivered 'CNR' nose herald, is eastbound on the CNR Alexandria Subdivision. It is a warm spring day in 1955 and the screen door ventilates the old station which still provides both CN and CP Express services!

Sur le point de passer bruyamment sur la croisée oblique de la voie double de la subdivision Winchester du CPR, à De Beaujeu, Québec, la F7 9096 du CNR, exhibant encore, sur son devant, l'écusson rond de la compagnie tel que mandaté lors de sa livraison, roule en direction est sur la subdivision Alexandria. C'est une chaude journée de printemps, en 1955, et la porte-moustiquaire aère la vieille gare qui assure encore des services d'express et au CNR et au CPR!

Ushering in a new era and resplendent in the 1954 CNR passenger paint scheme, almost new CNR FP9 6503 takes the siding at St. Polycarpe, Quebec with Ottawa bound train 51. If No. 50, the train that No. 51 is to meet, is on time, then the meet will be good. It is 1842; No 50 is due at 1854.

Inaugurant une nouvelle époque et resplendissante dans la livrée 1954 du CNR pour ses trains de voyageurs, la 6503, une unité FP9 pratiquement neuve, entre dans la voie d'évitement à Saint-Polycarpe, Québec, avec le train no 51 pour Ottawa. Si le no 50, le train que le 51 doit croiser, est à temps, la rencontre sera un succès. Il est 18 h 42; le 50 est prévu pour 18 h 54.





Majestic manifest! Smoke for the photographer emits from CNR 4-8-4 6188, the penultimate Northern in CNR class U-2-f. The long shadows run at St. Zotique, Quebec in this beautiful late afternoon photo by George Corey. Similar class Northern 6167 is on display at Guelph, Ontario after a long career as a sixties excursion engine.

Un superbe train à l'indicateur! De la fumée pour le photographe émane de la 6188, une 4-8-4 du CNR et son avant-dernière Northern de la classe U-2-f. Les ombres sont très allongées sur cette belle photo de fin d'après-midi prise par George Corey, à Saint-Zotique, Québec. La 6167, une Northern similaire de la même classe, est en montre à Guelph, Ontario, suite à une longue carrière en service d'excursion au cours des années 1960.

Same station, different train. This time, GMD F7 9038, leading an F3B and a GP9 have a westbound manifest on the move at St. Zotique, Quebec. The CNR 9000 series freight F units migrated to the Canadian west by the late fifties. Many would be rebuilt by CN as F7au's and enjoy an extended career. Many are preserved.

Même gare, convoi différent. Cette fois, la 9038, une unité GMD modèle F7, précède une F3B et une GP9 sur un train à l'indicateur roulant en direction ouest à Saint-Zotique. Les unités de la série 9000 du CNR partirent vers l'Ouest canadien vers la fin des années 1950. Plusieurs furent reconstruites en modèles F7au par le CNR et profitèrent d'une carrière prolongée. De nombreuses ont été préservées.





Just over the Quebec-Ontario border is Lancaster, Ontario, fourteen miles west of the previous views at St. Zotique, Quebec. In this view, the Geep is in the lead as CNR Extra 4527 East rattles the bay window glass in Lancaster station as it passes with a mixed GM-CLC diesel consist.

Tout juste après la frontière entre le Québec et l'Ontario se trouve Lancaster, Ontario, à quelques 8,7 kilomètres du site des photos précédentes à l'ouest de Saint-Zotique. Sur cette photo, la « Geep » est en tête, alors que l'Extra 4527 Est fait trembler les vitres de la fenêtre en saillie de la gare de Lancaster à la suite d'un mélange de locomotives diesel GM et CLC.

CNR CLC CFA-16-4 9304 brings a Montreal bound manifest freight off the Central Vermont Swanton Subdivision at Cantic, Quebec. CNR CLC cab units were regular power on CV time freights until road switchers began arriving in 1956.

La 9304 du CNR, une diesel modèle CFA-16-4 de fabrication CLC, tracte un convoi de marchandises à l'indicateur et à destination de Montréal, hors de la subdivision Swanton du Central Vermont, à Cantic, Québec. Les unités à cabine avant CLC du CNR étaient l'équipement de traction habituel pour les trains de marchandises cédulés du CV jusqu'à l'arrivée des locomotives de manœuvre pour voies principales en 1956.





CPR D4g 4-6-0 492 is on the CPR Stanbridge Subdivision near Bedford, Quebec. Ten Wheeler 492 was a favorite engine of former CRHA long-time Treasurer A Stephen Walbridge who hailed from nearby Mystic. Locomotive 492 is on display at Exporail. This photo is dedicated to the memory of Stephen Walbridge.

La 492 du CPR, une 4-6-0 classe D4g, roule sur la subdivision Stanbridge, près de Bedford, Québec. La « Ten-Wheeler » 492 était la locomotive favorite de A. Stephen Walbridge qui fut longtemps le trésorier de l'ACHF et qui était originaire de Mystic, près de cet endroit. La locomotive 492 est en montre à Exporail. Cette photographie est dédiée à la mémoire de Stephen Walbridge.

More Jubilee musings. CPR F2a 4-4-4 3003 is at Westmount, Quebec, with Quebec City - Montreal local passenger train 349. Back on September 18, 1937, F2a 3003 attained a speed of 112.5 miles per hour on a special air brake test train arranged by the Canadian Westinghouse Company. Bill Blevins, this one's for you!

Plus de rêves de Jubilees. La 3003, une 4-4-4 classe F2a du CPR, est à Westmount, Québec, avec le train local no 349 pour voyageurs entre Montréal et Québec. Par le passé, le 18 septembre 1937, la 3003 avait atteint la vitesse de 181 km/h avec un train spécial pour test de freinage organisé par la Canadian Westinghouse Company. Bill Blevins, celle-ci est pour vous!





Down the hill from Montreal West and bound for Saint John, New Brunswick, is CPR G3g 4-6-2 2397 with Train No. 40. 'Head end' business, mail and express was quite heavy on Train 40, as evidenced by the pot-pourri of reefers, baggage cars and a working Railway Post Office car.

La 2397 du CPR, une 4-6-2 classe G3g, est en pente descendante de Montreal West et vers Saint John, Nouveau-Brunswick, avec le train no 40. L'équipement de tête de train pour les affaires, le courrier et l'express était considérable sur ce convoi comme l'atteste ce pot-pourri de wagons réfrigérés, de voitures pour bagages et d'une voiture de bureau de poste en activité.

CNR J-7-b 4-6-2 5283 is at Dorval, Quebec on a summer Sunday in 1954 with Train 153 for Ottawa. The 'Pool Track', used by trains 6 and 15 to and from the CPR at Dorval, is in the foreground as the operator waits with Company mail for 153's baggageman. Mike Leduc, this one's for you!

Par un dimanche d'été en 1954, la 5283 du CNR, une 4-6-2 classe J-7-b, est à Dorval, Québec, avec le train no 153 pour Ottawa. La voie partagée utilisée par les trains nos 6 et 15 et propriété du CPR à partir de Dorval, est à l'avant-plan alors que l'agent de gare attend avec du courrier de la compagnie pour le préposé aux bagages du train 153. Mike Leduc, celle-ci est pour vous!



TTC RETIRES ARTICULATED LIGHT RAIL VEHICLES

By John D Thompson

Translation by Jacques Loiseau

LA TTC RETIRE LES VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL ARTICULÉS

Par John D Thompson

Version française : Jacques Loiseau

Toronto Transportation Commission (TTC) Articulated light rail vehicle (ALRV) 4213 at the corner of King and Bathurst Streets in Toronto, June 26, 1988. Ted Wickson

Un véhicule léger sur rail articulé (VLRA), le 4213, de la Toronto Transportation Commission (TTC) à l'angle des rues King et Bathurst à Toronto, le 26 juin 1988. Ted Wickson



Labor Day 2019 in Toronto saw the official retirement of the Toronto Transit Commission (TTC)'s last Articulated Light Rail Vehicles (ALRVs). The TTC placed two of them, cars 4204 and 4207, in service on an abbreviated run on the 501 Queen route, a busy crosstown route on which the cars had operated for many years. The public turned out in large numbers for a final, free ride on these unique streetcars. They certainly did not look like vehicles headed for retirement, as they were in gleaming paint without any scratches, dents or rust. The event was well covered by the local media.

The TTC plans to keep two ALRVs; one for charters and special events, the other as a parts supply.

The original 52-unit fleet, delivered in the late 1980s, was down to about six serviceable cars by 2019, with the remainder relegated to dead storage or the scrapper. Limited operation occurred this year, due to a perceived lack of reliability because of electrical systems issues. However, the 4204 and 4207 operated flawlessly on their final outing.

The 75 foot long ALRVs were manufactured by the

La Fête du travail 2019 à Toronto a marqué la mise à la retraite officielle des derniers véhicules légers sur rail articulés (VLRA) de la Toronto Transit Commission (TTC). À cette occasion, la Commission a mis en service deux d'entre eux, les tramways 4204 et 4207, sur un court segment de la ligne 501 QUEEN, une ligne transversale très fréquentée sur laquelle les voitures roulaient depuis de nombreuses années. Le public s'est rendu en grand nombre pour un dernier voyage gratuit à bord de ces uniques tramways. Ils ne ressemblaient certes pas à des véhicules destinés à la retraite, car leur peinture brillait, pas d'égratignures, ni de déformations, ni de rouille. Les médias locaux ont bien souligné l'événement.

La TTC a l'intention de conserver deux de ces tramways, l'un pour les affrètements et les événements spéciaux, l'autre pour l'approvisionnement en pièces.

Le parc initial de 52 unités, livré à la fin des années 1980, ne comptait plus en 2019 que six opérationnels, opérationnels, les autres étant relégués à l'entreposage permanent ou au ferrailage. Leur utilisation fut limitée cette année. Des problèmes liés aux systèmes électriques

now defunct Urban Transportation Development Corporation, an Ontario Government agency, at their Thunder Bay and Millhaven, Ontario plants. Placement of the order followed several years after operational testing of a UTDC-owned demonstrator ALRV, 4900, in TTC service. This car was not purchased by the TTC, due to incompatibility with the as-built fleet of ALRVs, and was scrapped after an accident at Millhaven. (For more information see the January-February 2015 issue No. 564 of Canadian Rail.)

The TTC Equipment Department was initially unenthusiastic about purchasing the ALRVs. Concerns included maintenance of the articulation section, and fare evasion by passengers entering via the rear doors. However, UTDC persuaded the Commissioners to place the order.

Upon arrival, the high capacity ALRVs entered service on heavily patronized routes such as Queen, Bathurst and Spadina; they also operated for a time on the Lakeshore (Long Branch) route.

In 2015, with delivery of the replacement Flexity Outlook LRVs seriously behind schedule, the TTC decided to rebuild 30 ALRVs to help fill the gap, with the possibility of rebuilding another 10. The program, however, was terminated after 20 cars had been completed and \$26 million spent (\$24.5 million budgeted).

The work, undertaken by TTC staff at the Harvey Shop, included corrosion repair, flooring replacement, overhaul of pneumatic air systems, propulsion motors, braking systems, wheels and axles, suspension, and structural beams. The budget, however, did not allow for significant electrical systems work, and this ultimately was a major cause of the ALRVs' downfall.

Nevertheless the ALRV, the TTC's first articulated rail vehicle, provided enhanced passenger capacity and increased labor productivity for almost three decades. In doing so, they gave the Commission invaluable experience with this type of streetcar. It is entirely fitting that one ALRV will be spared from the scrapyard and join the TTC's historic vehicle collection. This includes a 1923 vintage Peter Witt car (2766), and two examples from the final, 1951 order of the legendary PCCs (4500 and 4549).

mettaient en doute leur fiabilité. Cependant, les 4204 et 4207 ont fonctionné parfaitement lors de leur dernière sortie.

Ces tramways articulés d'une longueur d'environ 23 mètres ont été fabriqués par l'UTDC, l'ancienne société de développement du transport urbain, un organisme gouvernemental de l'Ontario, à ses usines de Thunder Bay et de Millhaven. La commande fut attribuée plusieurs années après les essais opérationnels d'un véhicule articulé démonstrateur appartenant à l'UTDC, le 4900 mis en service par TTC. Ce tramway ne fut pas acheté par la TTC, en raison de son incompatibilité avec la flotte de VLRA, et fut mis à la casse après un accident à Millhaven. (Voir no 564 janv.-fév. 2015 de Canadian Rail)

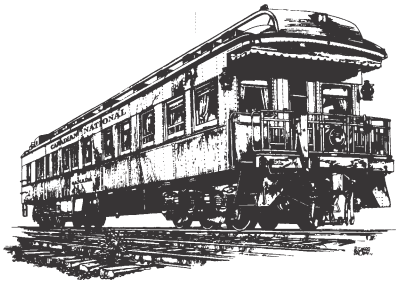
Au départ, le service de l'équipement de la TTC ne favorisait pas l'achat des tramways articulés. Les préoccupations portaient notamment sur l'entretien de la section d'articulation et sur l'évasion tarifaire possible de passagers entrant par les portes arrière. Toutefois, l'UTDC a persuadé les commissaires de passer outre à ces inquiétudes.

À leur arrivée, ces tramways de grande capacité furent mis en service sur des lignes très fréquentées telles que Queen, Bathurst et Spadina ; ils circulèrent aussi pendant un certain temps sur la ligne Lakeshore (Long Branch).

En 2015, la livraison des VLR Flexity Outlook accusait un retard important. La TTC décida alors de reconstruire 30 des VLRA pour suppléer à la demande, avec la possibilité d'en reconstruire 10 de plus. Toutefois, on mit fin au programme après la reconstruction de 20 rames et des dépenses de 26 millions de dollars alors qu'on avait prévu au budget 24,5 millions.

Les travaux furent effectués par le personnel de la TTC à l'atelier Harvey. Ils comprenaient la réparation de la corrosion, le remplacement du revêtement de sol, la révision des systèmes pneumatiques, des moteurs de propulsion, des systèmes de freinage, des roues et des essieux, de la suspension et des poutres structurales. Cependant, le budget ne prévoyait pas de travaux importants pour les systèmes électriques. Ce fut, en fin de compte, l'une des principales causes de la mise au rencart graduelle des VLRA.

Néanmoins, les VLRA, premiers véhicules ferroviaires articulés de la TTC, ont permis d'accroître la capacité de transport de passagers ainsi que la productivité des employés pendant près de trois décennies. Ce faisant, ils ont donné à la Commission une expérience inestimable avec ce type de tramway. Il est tout à fait approprié que l'un d'eux soit épargné de la casse et rejoigne la collection de véhicules historiques de la TTC. On y trouve notamment une voiture Peter Witt de 1923 (2766) et deux exemplaires de la dernière commande, passée en 1951 (4500 et 4549) des illustres PCC.



Heritage Business Car

September - October, 2019

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

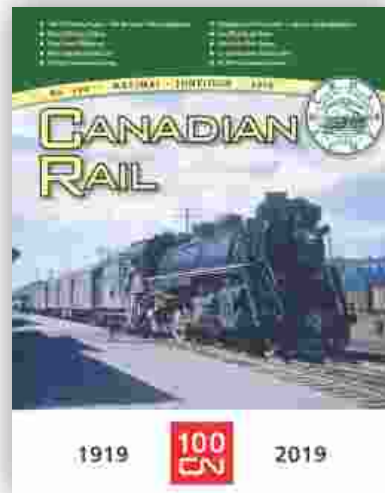
Richard Inwood of Ottawa, Ontario writes:

I really enjoyed Stan Smail's Montreal West feature in the latest Canadian Rail. Montreal West Station was just a couple of blocks away from Elmhurst Dairy, which received its daily shipment of farmers' milk from the Perth Local. Also, back in the day when Ron Ritchie, Omer Lavallee and company were hanging around BN, the station's evening crew...left to right...consisted of Paul Leduc-transferman, 2nd trick telegraph operator-Henri Dehetre, and baggageman Jimmy Martin. Richard Inwood, Ottawa, Ontario



Ian Smith of Maple Grove, British Columbia writes:

Ian Smith from the Pacific Coast Division of the CRHA has identified the photo on the cover of the May - June (CN100 part 1) issue as having been taken at Prince George, British Columbia. Although Forster Kemp's images are unidentified, we knew that they were taken in Northern BC.



Corrections

Don McQueen of London, Ontario writes:

Just a couple of comments about the caption for Grand Trunk Railroad (GTR) 1008 at Upper Canada Village (Canadian Rail 591 page 209).

Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario (CLC) built the 1008 for the Grand Trunk Railway of Canada (not GTW). The Saint Lawrence Parks Commission (SLPC) may have initiated an urban myth about CN 88 being the power for The Moccasin, specific records are scant, but CNR Moguls assigned to Brockville were usually for the mixed trains on the Westport sub (ex B&NW), but were not considered mainline passenger power.

If anything, a Mogul may have pinch-hitted in Moccasin service when regularly assigned power was not available.

Canadian Pacific painting locomotives in heritage colours



Canadian Pacific announced that the railroad plans on painting a total of 10 heritage units. The locomotives will wear CP's original tuscan red, gray, and gold paint scheme.

Locomotives CP 7010 to 7014 will have tuscan red script lettering along the long hood while locomotives CP 7015 to 7019 will feature block lettering along the long hood.

The locomotives are being rebuilt by Progress Rail in Kentucky as part of an order for 60 SD70ACUs using the railroad's stored SD9043MACs. The heritage units are expected to be assigned to service primarily in western Canada. (Trains News Wire)

End of the line for Whitehorse trolley, as government funding dries up



The little Whitehorse waterfront trolley has been in operation since 2000; it has been operated by the MacBride Museum since 2017. The Yukon government says it doesn't make sense to keep putting money into it and has cancelled funding for the tourist attraction. The little yellow car would hum along at a leisurely pace along a dedicated stretch of riverside track downtown in summer, picking up and dropping off sightseers along the way. "There has been a lot of money that's been put into this trolley system — in the millions of dollars — by successive government administrations. So one would hope that it would not be something that would be abandoned now, at this point" said Rick Nielsen of the MacBride Museum board. "But you know, again, that's the government's prerogative." (CBC News)

CN 6167 Seeks a New Home



Locomotive CN 6167 has stood outside Via's Guelph station since 1967 but, it has to move. Metrolinx, which owns the land on which it stands, is planning to extend the station's south platform for 'two-way, all-day GO Transit service,' which would occupy the land on which the locomotive is situated.

The 4-8-4 locomotive, which was built in 1940, was based in the Moncton, New Brunswick area where it was used by Canadian National for passenger and freight service. Between 1960 and 1964, it carried about 40,000 passengers on popular pleasure trips in Quebec and Ontario. It is the only remaining U-2-e class locomotive in existence in Canada.

It was presented to Guelph as a centennial gift from the Canadian National Railway in 1967. As to its future, a staff report to the Guelph city council has suggested three alternatives:

- Moving the locomotive from its location on Farquhar Street to John Galt park near the River Run Centre;
- Gifting or scrapping it.
- "Removing and retaining within the civic museum the most historically valuable rail pieces and distribute or destroy the remainder." (City of Guelph)

Toronto Transportation Commission's Open Doors 2019



The Toronto Transportation Commission's held its annual open doors event on September 21, 2019 at the Leslie carhouse. On view were

Peter Witt 2766, a 4500 series PCC and a 4200 series ALRV. The event drew considerable interest as the ALRV era in Toronto draws to a close. Ken Wadden



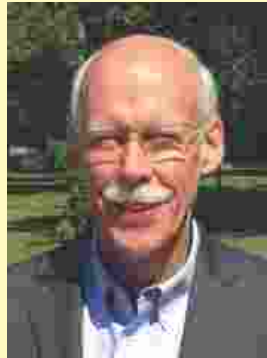
COMMUNICATIONS

President's message

I have just completed my first year as your President. My first comment on the year-in-review has to be a thank you to all who work to make this a great Association. What strikes me most day after day is the extraordinary people—the dedicated staff, the enthusiastic part-timers, and the amazing volunteers—who are behind it all. I find it a constant pleasure to be with them, and I draw energy from their positive attitudes and willingness to communicate and share amongst each other and with the wider public. The CRHA may not be unique in this, but in a long career in business I have never experienced anything quite like it.

I want to particularly highlight the work of Peter Murphy and Doug Smith who continue as co-editors of Canadian Rail. Six issues containing 336 colour pages were published this year—a tremendous achievement for an all-volunteer force of researchers, writers, photographers, and translators. Chapeau to all of you.

We also need to recognize the Association's financial supporters, without whom we would not be able to function. Our major financial contributor continues to be the Ministère de la Culture et des Communications of the Québec government that has been an ally for more than forty years and whose staff continuously encourage us in our efforts. Other grants from departments of the Canadian and Québec governments and the cities of Saint-Constant and Delson enable us to preserve and promote our museum and Association. CN and CP back our cause with money, expertise and by donating artifacts for our collection. Many railway industry suppliers help us out with contributions of materials. Additionally, there are hundreds of CRHA members who declare themselves Friends of the Museum, and are generous in their donations to our annual campaigns to raise funds for operation and for specific projects. All of these supporters deserve our sincere gratitude for allowing us to spread the



Robbie Robinson

Mot du président

Je viens de terminer ma première année à titre de président et mon premier commentaire sur cette dernière doit être un remerciement à tous ceux qui travaillent pour faire de cette association une grande association. Ce qui me frappe le plus jour après jour, ce sont les gens extraordinaires - le personnel dévoué, les employés à temps partiel enthousiastes et les bénévoles exceptionnels qui sont derrière tout cela. C'est un plaisir constant d'être avec eux et je puise mon énergie dans leurs attitudes positives et leur volonté de communiquer et de partager entre eux et avec le grand public. L'ACHF n'est peut-être pas unique dans ce domaine, mais dans une longue carrière en affaires, je n'ai jamais rien connu de tel.

Je tiens à souligner particulièrement le travail de Peter Murphy et de Doug Smith, qui continuent d'être corédacteurs de Canadian Rail. Six numéros contenant 336 pages en couleur ont été publiés cette année - une réalisation remarquable pour un groupe de chercheurs, d'écrivains, de photographes et de traducteurs entièrement bénévoles. Chapeau à vous tous.

Nous devons également reconnaître les supporteurs financiers de l'Association, sans qui nous ne pourrions pas fonctionner. Notre principal bailleur de fonds demeure le ministère de la Culture et des Communications du gouvernement du Québec, qui est un allié depuis plus de quarante ans et dont le personnel nous encourage continuellement dans nos efforts. D'autres subventions des ministères des gouvernements du Canada et du Québec et des villes de Saint-Constant et de Delson nous permettent de préserver et de promouvoir notre musée et notre Association. Le CN et le CP appuient notre cause avec de l'argent, de l'expertise et des dons d'artefacts pour notre collection et de nombreux fournisseurs de l'industrie ferroviaire nous aident en nous procurant des matériaux. Et il y a des centaines de membres de l'ACHF qui se déclarent Amis du Musée et qui

inspiring railway story.

Midway through this year we adopted a three-year strategic plan intended to guide us into the future. Successfully implementing the plan will build on our Association's considerable strengths - our unequalled collection of rolling stock, artifacts, documents, and images as well as our facilities, fine products, dynamic people and creative culture - to make us even more capable of achieving our vision. The six Critical Success Factors in the plan—Collection, Development, Outreach, Revenue, Visitors and Volunteers—identify the areas where we are concentrating our efforts.

We continued to take steps to make our Association and museum known to a wider public. In our ongoing quest to gain formal recognition and operational support from the federal government, we enjoy the influence and assistance of MPs Francis Scarpaleggia and Jean-Claude Poissant, who arranged for federal Heritage Minister Pablo Rodriguez to visit in January. We hosted a day-long visit from key people at Ingenium, the Science and Technology Museum in Ottawa. Delegates to the International Association of Transport and Communications Museums conference in Ottawa came to Exporail, where they were introduced to Canadian railway history by our professional staff. Peter Murphy and I attended the Heritage Rail Alliance (the North American association of railway museums and tourist trains) annual convention where we accepted a preservation award for the acquisition of the Canadian Pacific Railway archives. Finally, retired CRHA Executive Director Marie-Claude Reid was honoured by the Canadian Museums Association with their well-deserved Award of Distinguished Service for her 25 years of creative effort turning an embryonic museum into a world-class institution.

During the year the staff carefully managed our expenditures to keep them in line with our revenues, so that we effectively balanced our books again, and the CRHA remains debt-free. Our audited financial statements for the year are publicly available, and can be consulted on our website.

It has been a privilege for me to work with so many talented and motivated individuals in my new role, and I am very appreciative of the support and encouragement from all.

sont généreux dans leurs dons à nos campagnes annuelles pour recueillir des fonds pour le fonctionnement et pour des projets spécifiques. Tous ces partisans méritent notre sincère gratitude pour nous avoir permis de diffuser l'histoire inspirante du chemin de fer.

Au milieu de l'année, nous avons adopté un plan stratégique triennal destiné à nous guider dans l'avenir. La réussite de la mise en œuvre du plan reposera sur les forces considérables de notre Association : notre collection inégalée de matériel roulant, d'artefacts, de documents et d'images, nos installations, nos excellents produits, nos gens dynamiques et notre culture créative, pour nous rendre encore plus capables de réaliser notre vision. Les six facteurs critiques de succès du plan - collection, développement, diffusion, revenus, visiteurs et bénévoles - déterminent les domaines dans lesquels nous concentrons nos efforts.

Nous avons continué à prendre des mesures pour faire connaître notre association et notre musée à un public plus vaste. Dans notre quête constante pour obtenir la reconnaissance officielle et le soutien opérationnel du gouvernement fédéral, nous bénéficions de l'influence et de l'aide des députés Francis Scarpaleggia et Jean-Claude Poissant, qui ont organisé la visite du ministre fédéral du Patrimoine, Pablo Rodriguez, en janvier. Nous avons organisé une visite d'une journée de personnes clés à Ingenium, le musée national des sciences et de la technologie à Ottawa. Les délégués à la conférence de l'Association internationale des musées des transports et des communications à Ottawa sont venus à EXPORAIL, où ils ont été initiés à l'histoire ferroviaire canadienne par notre personnel professionnel. Peter Murphy et moi avons assisté au congrès annuel de la Heritage Rail Alliance (l'association nord-américaine des musées ferroviaires et des trains touristiques) où nous avons accepté un prix de préservation pour l'acquisition des archives du Canadien Pacifique. Enfin, Marie-Claude Reid, directrice générale retraitée, a été honorée par l'Association des musées canadiens qui lui a décerné le prix bien mérité pour services distingués pour ses 25 années d'efforts créatifs qui ont transformé un musée embryonnaire en une institution de classe mondiale.

Au cours de l'exercice, le personnel a géré avec soin nos dépenses afin qu'elles correspondent à nos revenus, de sorte que nous puissions équilibrer nos livres de nouveau et que l'ACHF demeure sans dette. Nos états financiers vérifiés pour l'exercice sont accessibles au public et peuvent être consultés sur notre site Web.

Ce fut un privilège pour moi de travailler avec autant de personnes talentueuses et motivées dans mon nouveau rôle, et je suis très reconnaissant du soutien et de l'encouragement de tous.

NEW GRANT TO CRHA FOR PROJECTS AT THE ARCHIVES CENTRE

Young Canada Works at Building Careers in Heritage

Young Canada Works (YCW) provides eligible employers with wage subsidies and access to a pool of talented young candidates with competitive skills and innovative ideas. Grants to eligible employers create approximately 2,300 employment opportunities per year in the heritage, arts, culture and official languages sectors.

The CRHA has been the successful recipient of YCW's summer job program on several occasions in the past. The latter allowed him to hire archival students at the Archives and Documentation Centre to carry out various projects.

This year, for the first time, the Association received a total of \$9,148.35 in funding from YCW through the internship program. This amount will allow a young graduate in archival studies to be welcomed into the Archives and Documentation Centre for a period of 4 months.

The project, valued at just over \$20,000.00, will provide final processing of the Engelmann Fonds, as well as a portion of the Canadian Pacific Railway Company Fonds. In addition, the intern will work on the inventory of approximately 100 Canadian National plans and engineering drawings and will have the opportunity to set up a small temporary exhibition in the Centre's windows located on the mezzanine floor of the main Exporail pavilion.

The CRHA is pleased to be able to count on the financial support of YCW and to be able to offer a young graduate a first formative experience in the field.

NOUVELLE SUBVENTION ACCORDÉE À L'ACHF POUR DES PROJETS AU CENTRE D'ARCHIVES

Jeunesse Canada travaille pour former des carrières vouées au patrimoine

Jeunesse Canada au travail (JCT) offre aux employeurs admissibles des subventions salariales et leur donne accès à un groupement de jeunes candidats talentueux aux compétences concurrentielles, capables d'idées novatrices. Les subventions aux employeurs admissibles permettent la création d'environ 2 300 possibilités d'emploi par année dans les secteurs du patrimoine, des arts, de la culture et des langues officielles.

L'ACHF a bénéficié à plusieurs reprises du programme d'emplois d'été de JCT par le passé. Ce dernier lui a permis d'engager des étudiants en archivistique au Centre d'archives et de documentation afin de mener à bien divers projets.

Cette année, pour la première fois, l'Association a obtenu de JCT une subvention totalisant 9148,35 \$ dans le cadre du programme de stages. Ce montant permettra d'accueillir un(e) jeune diplômé(e) en archivistique au sein du Centre d'archives et de documentation pour une durée de 4 mois.

Le projet, évalué à un peu plus de 20 000,00 \$, permettra d'effectuer le traitement définitif du Fonds Engelmann, ainsi qu'une partie du Fonds Canadian Pacific Railway Company. De plus, le(la) stagiaire travaillera à l'inventaire d'une centaine de plans et dessins techniques du Canadian National et aura l'occasion de mettre sur pieds une petite exposition temporaire dans les vitrines du Centre situées sur la mezzanine du pavillon principal d'Exporail.

L'ACHF est heureuse de pouvoir compter sur l'appui financier de JCT et d'ainsi pouvoir offrir à un(e) jeune diplômé(e) une première expérience formatrice dans le milieu.

BACK COVER TOP: Canadian Northern train time at Munson, Alberta circa 1913. The mail bags will be taken to the post office by horseflesh while the trusty iron horse pulls its train on the terminus at Drumheller. The CNoR subsidiary, the Alberta Midland Railway, reached Munson late in 1911. Glenbow Archives NA4680-10, Collection of Shawn Smith

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: C'est le temps du train du Canadian Northern à Munson, Alberta, autour de 1913. Les sacs de courrier vont être transportés au bureau de poste par un cheval en chair et os, tandis que le fiable cheval de fer va tracter son train vers son terminus à Drumheller. Le Chemin de fer Alberta Midland, une filiale du CNoR, atteint Munson tard en 1911. Archives Glenbow, NA4680-10, collection Shawn Smith

BACK COVER BOTTOM: One hundred and nineteen years after the cover photo was taken, your co-editor photographed the CPR crossing over the former Grand Trunk Pacific main line on September 20, 2019. The photo was taken from VIA Rail Canada's westbound Canadian. Douglas N W Smith

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 20 septembre 2019, cent dix-neuf ans après que la photo de couverture a été prise, votre coéditeur a photographié le croisement du CPR avec l'ancienne voie principale du Grand Trunk Pacific. La photo fut prise du train «The Canadian» de VIA Rail Canada roulant vers l'ouest. Douglas N.W. Smith

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le site :

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



CANADIAN RAIL

110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec
Canada J5A 1G7

Maître de poste: si non livré après 10 jours,
retournez à l'envoyeur, frais de port garantis

