

- Road to Nationalization:
Part 3 Towards the People's Railway
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- L'histoire du CN,
partie 3 : vers le réseau national
- Les Photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 595 • MARCH/MARS - APRIL/AVRIL • 2020

CANADIAN RAIL



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

- 63** Road to Nationalization: Part 3 Towards the People's Railway /
L'histoire du CN, partie 3 : vers le réseau national by / par Douglas N W Smith
- 101** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan*, by / par Stan J. Smail
- 112** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 115** 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 2020:

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, Jasmine Goupil, Gilles Lazure et Jacques Loisel

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Canadian National Railways 2-8-2 Class S-1-b Mikado was the last in the class (3250 - 3299) ordered by the Canadian Government in 1917 for the Canadian Government Railways, there it carried road number 2899. It was helping a westbound freight headed by a Northern Type which departed Hamilton Yard, had passed Hamilton Junction and was now about to join the Dundas Subdivision at Hamilton West. The date was September 7, 1957, the Mikado helper engine was required to assist the long drag up the Niagara Escarpment. Robert Sandusky

PAGE COUVERTURE: La 2-8-2 Mikado classe S-1-b 3299 du CNR fut la dernière construite de la série 3250-3299 commandée par le gouvernement du Dominion pour les Chemins de fer du gouvernement canadien où elle porta le numéro 2899. Elle assiste ici un train de marchandises en direction ouest, tracté par une Northern, qui est parti du triage Hamilton, a traversé Hamilton Junction et est près de rejoindre la subdivision Dundas, à Hamilton West. La date est le 7 septembre 1957; le locomotive d'assistance Mikado était requise pour faire gravir l'escarpement de Niagara au lourd train. Robert Sandusky

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

Road to Nationalization: Part 3 Towards the People's Railway L'histoire du CN, partie 3 : vers le réseau national

By / Par Douglas N W Smith

French Version / Version française : Gilles Lazure



With the usual crowd of loafers and travellers on the platform, a Canadian Northern Railway (CNoR) passenger train brakes to a stop at the Elie, Manitoba station, 30 miles west of Winnipeg. Douglas N W Smith Collection

À Elie, Manitoba, 48 kilomètres à l'ouest de Winnipeg, un train du Canadian Northern Railway (CNoR) est près de s'arrêter devant le groupe de curieux et de voyageurs habituel sur le quai. Collection de Douglas N.W. Smith

"It seems clear that the continuance from year to year of the large financial assistance which we have been granting these companies is against public policy while the ownership of these roads remains in private hands." - Sir William White, Minister of Finance introducing legislation to nationalize the Canadian Northern, Hansard, August 1, 1917.

As we now look at the factors leading up to the takeover of the Canadian Northern Railway (CNoR), it is important to recognize that Conservative Prime Minister Borden and his government faced an unprecedented problem while fighting a major war. By the end of 1915, it was evident that the Grand Trunk Pacific (GTP) and CNoR

« Il semble évident que continuer d'année en année l'aide financière considérable que nous avons octroyée à ces compagnies est contre l'intérêt public tant que la propriété de ces compagnies demeure privée. » - Sir William White, ministre des Finances, proposant la législation visant à nationaliser le Canadian Northern, Hansard, 1er août 1917.

Lorsque nous examinons de nos jours les facteurs qui ont mené à la prise en mains du chemin de fer Canadian Northern (CNoR), il est important de reconnaître que le premier ministre conservateur Borden et son gouvernement faisaient face à un problème sans précédent alors qu'ils menaient une guerre majeure. À la fin de 1915, il était évident que le chemin de fer Grand

were in deep financial trouble. The GTP was not even covering its operating costs, leaving its parent, the Grand Trunk Railway, to advance funds to cover operating losses and debt charges. The CNoR's situation was only somewhat better as it was covering its operating costs. Both railways could not raise capital on the open market to properly equip their lines with rolling stock, upgrade the sketchily built infrastructure (much of the newly laid lines needed ballasting and ditching, cuts needed to be widened, temporary wooden bridges replaced, and yards and servicing facilities improved), acquire needed cars and locomotives and continue construction on branch lines being demanded by the four western provincial governments.

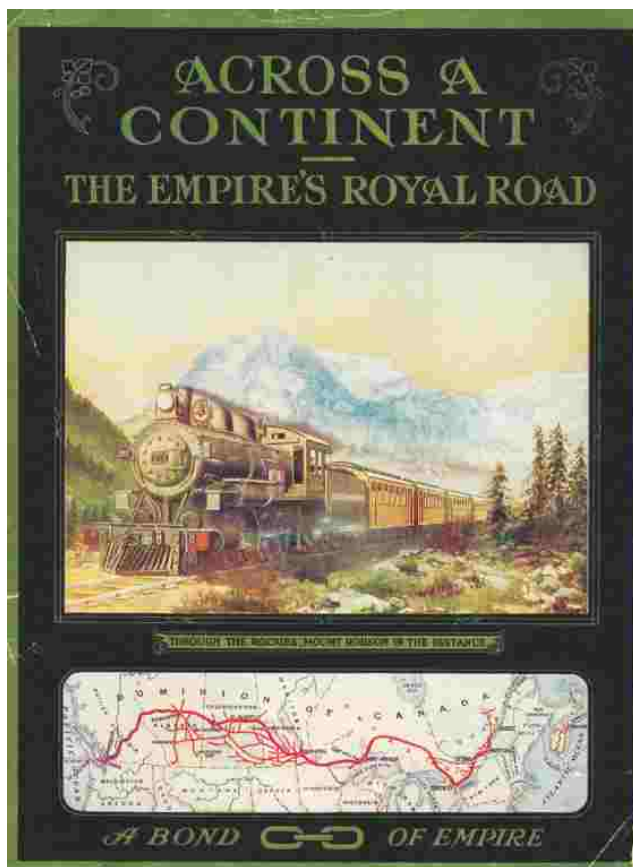
The simplest solution would have been to place the railways in receivership; something which had occurred many times in the United States. Most of the US transcontinentals, including the Northern Pacific, Western Pacific, Santa Fe and Union Pacific had gone through such a

Trunk Pacific (GTP) et le CNoR avaient des problèmes financiers considérables. Le GTP ne couvrait même pas ses frais d'exploitation, obligeant sa société mère, le chemin de fer Grand Trunk (GTR), à lui avancer des fonds pour couvrir ses frais d'exploitation et ses intérêts de dettes. La situation du CNoR était un peu meilleure parce qu'il couvrait ses frais d'exploitation. Les deux compagnies ne pouvaient pas obtenir des capitaux sur le marché libre pour équiper convenablement leurs lignes en matériel roulant, pour améliorer leurs infrastructures construites à la hâte (la majeure partie des rails nouvellement posés avaient besoin de ballast et de fossés de drainage, les gorges d'être élargies, les ponts de bois temporaires remplacés et les cours et ateliers d'entretien améliorés), pour acquérir les locomotives et wagons nécessaires et pour continuer la construction des voies secondaires réclamées par les quatre gouvernements provinciaux de l'ouest.

La solution la plus simple aurait été de placer ces chemins de fer sous des liquidateurs, comme cela s'était souvent produit aux États-Unis. La plupart des chemins de fer transcontinentaux, y compris les Northern Pacific, Western Pacific, Santa Fe et Union Pacific, avaient traversé de tels réarrangements financiers. De fait, il était rare pour un transcontinental de ne pas en subir un parce que ses revenus souvent n'étaient pas suffisants pour couvrir ses frais d'opérations et charges de dettes. L'option de forclusion fut supportée par plusieurs membres de l'opposition libérale lors des débats sur la politique du rail du gouvernement.

Plusieurs facteurs amenèrent le gouvernement Borden à éviter cette procédure : les engagements en excès de ses moyens de la Banque canadienne de commerce (BCdC) dus à ses prêts au CNoR (décrits plus bas), le besoin pour le Canada d'être stable financièrement alors qu'il soutenait l'effort de guerre et la crainte de plusieurs que le CPR, avec ses ressources financières considérables, achèterait à prix escomptés les portions les plus rentables des réseaux ferroviaires et étoufferait la compétition.

Tout autant que la Banque de Montréal avait été l'institution financière qui avait soutenu la construction de la ligne transcontinentale du CPR et que ses administrateurs avaient des attaches étroites avec la compagnie, il en était de même pour la BCdC avec le CNoR. L'implication de la banque datait des premiers jours du CNoR alors qu'elle avait souscrit les premières obligations du CNoR en 1900. Ceci avait été tout naturel parce que la compagnie Mackenzie & Mann et la banque avaient toutes deux leurs quartiers généraux à Toronto. Le chemin de fer et la banque et ses filiales – les compagnies National Trust et Central Canada Loan and Saving - partageaient les mêmes officiers supérieurs et directeurs. Mackenzie était un directeur de la BCdC, Z.A. Lash, l'avocat-conseil du



The CNoR produced this 136 page book in 1915 to document the history and to be a guide book for the British traveller and investor. Douglas N.W Smith Collection

En 1915, le CNoR publia ce livre de 136 pages pour documenter l'histoire et servir de guide aux voyageurs et investisseurs britanniques. Collection de Douglas N.W. Smith

financial reorganization. Indeed, it was rare for a transcontinental railway not to undergo realignment of its finances as revenues often failed to cover the operating and debt expenses. The foreclosure option was supported by many members of the Liberal opposition in debates in parliament over railway policy.

Several factors caused the Borden government to avoid this process - the over-extension of the Canadian Bank of Commerce (CBoC) through its loans to the CNoR (discussed below); the need for financial stability as Canada was financing the war effort; and the fear of many that the CPR, with its huge financial resources, would buy up the best parts of the railways at discounted prices and stifle competition.

Much as the Bank of Montreal had been the financial institution that backed the construction of the CPR transcontinental line and whose executives had close ties to the railway, so the CBoC was linked with the CNoR. The bank's involvement dated to the early days of the CNoR as it was the underwriter of the first bonds for the railway in 1900. This was natural as both the headquarters for Mackenzie and Mann and the bank were in Toronto. The railway and the bank and its subsidiaries - the National Trust Company and Central Canada Loan and Saving Company - shared senior officers and directors. Mackenzie was a director in the CBoC; Z A Lash, the CNoR legal counsel was legal counsel, director and eventually a vice president of the CBoC and National Trust; and E R Wood was a railway director and senior official of the bank and the trust company. When the CNoR pushed its rails into the North West Territories (now Saskatchewan) in 1901, the first terminus was named E R Wood (later changed to Erwood).

After an inspection of the CNoR's Ontario and Manitoba lines, B Walker, the General Manager of the CBoC, said on November 18, 1902 that his bank would increase its support of western railways, particularly the CNoR, as it appeared to be a good thing. In a related fateful decision, the bank also ceased to pressure the CNoR to join with the GTR in building Canada's second transcontinental railway. Such pressure had been brought to bear by Senator George Cox, the President of the CBoC at the time, who was also an incorporator of the GTP in 1903 and a member of its first board of directors¹.

Walker became president of the bank in 1907. Symbolic of his continuing faith in Mackenzie and Mann, 25% of his personal portfolio, including \$100,000 in CNoR bonds, was invested in their companies. In 1913 Walker wrote "as far as the building of the railroads in the West is concerned, there can be no doubt about their earning power if we consider [in the case of the CNoR] the low cost per mile and the quantity of traffic being created. Such

CNoR, était avocat-conseil et directeur – et plus tard vice-président – de la BCdC et du National Trust et E.R. Wood était un directeur au chemin de fer et un cadre supérieur à la banque et au trust. Lorsque le CNoR prolongea ses voies dans les Territoires du Nord-Ouest (maintenant la Saskatchewan) en 1901, le premier terminus fut nommé E.R. Wood (changé plus tard en Erwood).

Suite à une inspection des voies du CNoR en Ontario et au Manitoba, B. Walker, le Directeur général de la BCdC, déclara, le 18 novembre 1902, que sa banque augmenterait son soutien aux chemins de fer de l'ouest, et en particulier au CNoR, parce que cela semblait une bonne affaire. Par une décision cruciale associée à ceci, la banque cessa aussi de faire pression sur le CNoR pour qu'il se joigne au GTP pour construire le deuxième réseau transcontinental canadien. Une telle pression avait été exercée par le sénateur George Cox, le président d'alors de la banque, qui avait été aussi un fondateur du GTP en 1903 et un membre de son premier conseil d'administration.¹

Walker devint président de la banque en 1907. Symbole de sa confiance en Mackenzie et Mann, un quart de son portefeuille personnel, incluant 100 000 dollars d'obligations du CNoR, était investi dans leurs compagnies. En 1913, Walker écrivit « dans la mesure où la construction de chemins de fer dans l'Ouest était concernée, il ne pouvait y avoir aucun doute quant à leur potentiel de revenus si l'on considérait (dans le cas du CNoR) leur faible coût par mille et la quantité de trafic en train d'être créée. Une telle construction pourrait un jour devenir surannée, mais certainement pas avant de nombreuses années à venir. »²

En 1913, lorsque l'affaiblissement des marchés monétaires internationaux réduisit la capacité de Mackenzie de vendre des obligations en Angleterre, les officiers supérieurs de la BCdC firent des prêts considérables au chemin de fer sans obtenir, comme à l'ordinaire, l'approbation du conseil d'administration de la banque. Ces emprunts furent cautionnés par les actions du CNoR détenues par Mackenzie et Mann. Lorsqu'en 1913 et 1914, le gouvernement accepta plus de 40 millions de dollars en actions du chemin de fer en échange de prêts, la banque fut placée dans une position délicate parce que ces actions constituaient la garantie que la banque avait reçue en échange des prêts qu'elle avait consentis.

Alors que s'achevait l'année 1915, la banque fit face à la vérification de fin d'année de ses livres. Par l'intermédiaire du gouvernement, la BCdC fit pression sur Mackenzie et Mann pour qu'ils renoncent au reste de leurs actions dans le CNoR pour servir de garantie aux prêts déjà consentis et à la valeur décroissante des actions des autres compagnies de Mackenzie et Mann en Amérique latine. Le

¹ Sir Edmund Walker, Servant of Canada, Barbara R Marshall, BA, York University, 1969

² Canadian Affairs, Journal of the Canadian Business Association, 1913

TIME TABLES

CANADIAN NORTHERN

RAILWAY LINES

IN

NEW ONTARIO, MANITOBA

SASKATCHEWAN

NEW FAST DAILY TRAINS

Between

Winnipeg & Port Arthur

With Standard

First Class Sleepers

&

Dining Car Service

DIRECT CONNECTIONS WITH

LAKE STEAMERS OF THE

NORTH WEST TRANSPORTATION CO.

CANADIAN PACIFIC RAILWAY AND

STEAMSHIP LINES.

NEW DAILY (EX. SUN) TRAINS BETWEEN

WINNIPEG | **BRANDON**
| **HARTNEY**
| **DAUPHIN**

GEO. H. SHAW.
TRAFFIC MANAGER

1903 Canadian Northern Railway public timetable. CRHA / Exporail Archives

L'indicateur 1903 du Canadian Northern Railway pour le public. Archives ACHF/Exporail

building may some day be overdone, but surely not for years to come.¹²

When the softening of the international money markets in 1913 reduced the ability of Mackenzie to sell bonds in Britain, the senior officers of the CBoC made large loans to the railway without the usual approval of the bank's board of directors. These loans were secured by the CNoR stock held by Mackenzie and Mann. When the government took over \$40 million of the railway stock in



The CNoR inaugurated passenger service out of Calgary on February 23, 1914. The first train was photographed at the division point of Hanna. The business car No. 19 of Supt W A Brown was on the rear of the short train. Shawn I Smith Collection

Le 23 février 1914, le CNoR inaugure le service voyageur à partir de Calgary. Le premier train fut photographié au point de division d'Hanna. La voiture d'affaires no 19 du superintendant W.A. Brown était en queue du court convoi. Collection de Shawn I. Smith

27 mai 1915, comme le gouvernement ne parvenait pas à prendre une décision quant au problème du rail, Borden écrivit à Walker, lui donnant une garantie pour les 6 millions de dollars d'emprunts consentis par la banque au CNoR depuis le début de l'année. Toutefois, le Parlement ne fut pas informé et il ne lui fut pas demandé d'entériner cette mesure. Dès lors, les cadres des niveaux supérieurs et de la banque et du gouvernement furent liés dans des actions qui si elles venaient à être révélées, pourraient être des plus embarrassantes et potentiellement provoquer une crise financière et discréditer le gouvernement.

Lorsque Borden cautionna les emprunts du CNoR, il s'attendait à ce que la Première Guerre mondiale se termine vers la fin de 1915. Ceci mettrait fin aux importantes demandes financières du conflit et ferait de la situation critique de la BCdC un facteur moins important dans l'élaboration d'une décision sur le problème du rail. Alors que s'achevait l'année 1915, il n'y avait aucun signe que la guerre serait bientôt terminée. Borden s'inquiétait des élections qui devaient être tenues au cours de l'année suivante. Son gouvernement avait déjà essayé plusieurs scandales majeurs et la révélation de la garantie non autorisée des emprunts du CNoR pourrait être désastreuse sur les espoirs de réélection. Borden, qui était totalement engagé à gagner la guerre, se demandait si les Libéraux étaient prêts à aller aussi loin que nécessaire pour faire de même.

Dans un effort pour alléger la situation, Borden chercha à obtenir une entente avec Laurier pour prolonger le mandat du Parlement d'un an après la fin de la guerre.

¹² "Canadian Affairs," Journal of the Canadian Business Association, 1913

exchange for loans in 1913 and 1914, the bank was placed in a difficult position as this stock was the collateral that the bank had accepted for the loans it had made.

As the year 1915 wound down, the bank faced its year-end audit. Through the government the CBoC pressured Mackenzie and Mann to turn over their remaining railway shares as collateral for the on-going loans and diminished values of the stocks in other Mackenzie & Mann companies in Latin America. As the government could not come to a decision on what to do with the railway problem, Borden had written to Walker on May 27, 1915 guaranteeing the \$6 million in loans made by the bank to the CNoR since the beginning of the year. Parliament, however, was not advised nor asked to sanction this step. Thus the most senior executives of both the bank and the government were caught in actions, which if revealed, could be most embarrassing and, potentially, cause a banking crisis and discredit the government.

When Borden guaranteed the CNoR loans he expected that World War I would conclude by the end of 1915. This would end the heavy financial demands of the conflict on the government and make the shaky state of the CBoC less of a factor in reaching a decision on the railway situation. As the end of 1915 approached, there was no sign that the war would soon be over. Borden worried about the election that had to be held the following year. His government had already endured several major scandals and revelations of the unauthorized guarantee of loans to the CNoR could be disastrous to re-election prospects. Borden, who was completely committed to winning the war, questioned whether the Liberals were ready to go as far as necessary to win the war.

Attempting to defuse the situation, Borden sought an agreement from Laurier to extend the parliamentary mandate to one year after the end of the war. In his response of November 8, 1915 Laurier focused solely on the railway situation writing, "I understood that owing to the present financial situation, the GTP and CNoR might require some legislation. Full information, both as to the character of the legislation required and as to the proposed action of the government is rendered necessary by the very importance of the matter involved."

Borden attempted to finesse the question responding: "Neither of the railway companies to which you allude has made any application to the government for assistance."

Laurier closed the discussions on Nov 13, 1915 writing, "The very fact that whilst some measures relating to these railways are widely foreshadowed in the press, you are not in a position to make any statement concerning them, serves to confirm me in the opinion that, although at a later stage arrangements for some extension of the

Dans sa réponse datée du 8 novembre 1915, Laurier se concentra exclusivement sur le problème du rail : « J'ai compris qu'étant donnée la présente situation financière, le GTP et le CNoR requerraient quelque législation. Une information complète, tant sur la nature de la législation requise que sur les actions proposées par le gouvernement, est rendue nécessaire par la grande importance du sujet traité. »

Borden essaya de finasser la question en répondant : « Ni l'une ni l'autre des compagnies ferroviaires auxquelles vous référez n'a demandé de l'aide au gouvernement. »

Le 13 novembre 1915, Laurier mit fin aux discussions en écrivant : « Le simple fait qu'alors que certaines mesures se rapportant aux chemins de fer sont largement pressenties dans la presse, vous n'êtes pas en position de faire aucun commentaire à leur sujet, sert à confirmer mon opinion que même si dans le futur des arrangements pour une certaine extension du mandat parlementaire s'avéraient à propos, ce n'est pas encore le temps qu'il soit demandé à n'importe qui d'entre nous de conclure un accord sur le sujet. »

La banque fit pression sur le gouvernement pour qu'il cautionne les prêts qu'elle continuait de faire au chemin de fer. Donc, en réponse à la nécessité politique d'éviter à la fois une faillite de la banque et un sérieux débat sur le rôle de celle-ci au Parlement, le gouvernement mit sur pied, en juillet 1916, la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada (ci-après désignée la Commission royale) afin de chercher des solutions possibles aux crises financières continues au sein du CNoR et du GTP.

La BCdC demeura inconstante pendant que les membres de la Commission royale enquêtaient. Alors que le premier ministre Borden se trouvait à Londres pour conférer avec le Cabinet de guerre impérial, le premier ministre suppléant et ministre des Finances Sir Thomas White lui télégraphia le 2 avril 1917 : « [Je] vais tenter de faire en sorte que la banque tienne jusqu'à votre retour. Ils sont véritablement inquiets de la somme considérable représentée par les dépenses d'exploitation parce que le coût du charbon et d'autres besoins ont grandement augmenté et parce que le fait que l'obligation de la compagnie de payer comptant ne cesse d'augmenter continuellement les découverts sur les comptes courants. Ils soutiennent aussi des charges hors de l'ordinaire quant au grain. Je crois que vous faites bien d'essayer d'obtenir une extension [du prêt]. »

Les rapports de la Commission royale

« Accusations non fondées que Mackenzie et Mann se sont appropriés malhonnêtement des fonds publics. CNoR bien localisé et construit de façon

parliamentary term may become expedient, the time has not arrived when any of us should be asked to come to a settled agreement on the subject."

The bank pressured the government to protect the funds it was continuing to loan the railway. Thus in response to the political necessity to avoid both a receivership and a serious debate in parliament about the role of the bank, the government established a Royal Commission in July 1916 to investigate possible solutions to the continuing financial crisis at the CNoR and GTP.

While the members of the Royal Commission were investigating, the CBoC remained skittish. When Prime Minister Borden was in London conferring with the Imperial War Cabinet, the Acting Prime Minister and Minister of Finance Sir Thomas White telegraphed on April 2, 1917, "[I] shall endeavour to arrange with Bank to carry on until your return. They are genuinely anxious about large sum involved as operating expenses on account high cost of coal and other requirements greatly increased and Company being obliged to pay cash is continually increasing overdraft in current account. They are carrying unusually large grain accounts also. Think you are right in trying to arrange extension [of the loan]."

The Royal Commission Reports

"Charges that Mackenzie Mann misappropriated public moneys unfounded. CNoR well located and economically constructed and has been financed with skill at moderate rates of interest, but erred in building into unremunerative territory." - Coded Message from Acting Prime Minister Foster to Sir Robert Borden in London, April 4, 1917.

On May 2, 1917, the report of the Royal Commission was tabled in Parliament. The three commissioners could not agree on what should be done. The majority report by Sir Henry Drayton, the Canadian member, who was also Chairman of the Board of Railway Commissioners, and Sir William Acworth, a British railway economist, recommended that the CNoR, GTP and GTR should be taken over by the government and, with the CGR (including the NTR) be united into a government-owned railway. They concluded that while the CNoR had been built economically; it had the lowest book value of any of the major railways (see Table 1) and well located, its shares were worthless as they did not represent any cash investment.

The fate of the money losing GTP and its parent, the GTR, were intertwined. The majority report recommended that the two be taken over for a number of reasons. First, the GTR's earnings were not sufficient to pay the losses incurred by its subsidiary. Second the GTR was facing huge capital spending to overcome deferred maintenance (a common problem to all the railways which

économique et financé avec soin à des taux d'intérêt modérés, mais fautif dans la construction sur un territoire sans perspective de revenus. » Message chiffré du premier ministre suppléant Foster à Sir Robert Borden, à Londres, le 4 avril 1917.

Le 2 mai 1917, le rapport de la Commission royale fut déposé au Parlement. Les trois commissaires n'avaient pu se mettre d'accord sur ce qui devait être fait. Le rapport majoritaire de Sir Henry Drayton, le membre canadien qui était aussi le directeur général de la Commission canadienne des chemins de fer, et de Sir William Acworth, un économiste anglais en chemin de fer, recommanda que le CNoR, le GTP et le GTR soient pris en charge par le gouvernement et qu'ils soient unifiés en un réseau propriété du gouvernement comprenant aussi les Chemins de fer du gouvernement canadien [Canadian Government Railways ou CGR en anglais] qui contrôlaient le NTR, le National Transcontinental Railway). Ils conclurent que même si le CNoR avait été construit à un coût raisonnable - il avait la valeur comptable la plus basse de tous les chemins de fer d'importance (voir le Tableau 1) - et était bien situé, ses actions n'avaient aucune valeur parce qu'elles ne représentaient pas un investissement en argent comptant.

Le sort du GTP déficitaire et celui de sa société mère, le GTR, étaient entrelacés. Le rapport des commissaires majoritaires recommanda que les deux soient pris en charge pour nombre de raisons. Premièrement, les revenus du GTR n'étaient pas suffisants pour compenser les pertes subies par sa filiale. Deuxièmement, le GTR faisait face à d'énormes dépenses de capitaux pour venir à bout des travaux d'entretien qui avaient été remis à plus tard (un problème commun à tous les chemins de fer qui manquaient de main-d'oeuvre et des matériaux requis, la plupart de ces derniers ayant été détournés pour l'effort de guerre). Troisièmement, sa direction basée à l'étranger était considérée comme un détriment à la saine gestion de la compagnie et responsable de « l'aventure du GTP » qui avait forcé le gouvernement du Dominion à endosser le NTR. Les deux commissaires firent aussi des commentaires défavorables sur le fait que les dividendes payés par le GTR lors de bien des années n'étaient pas justifiés par ses revenus.

L'exposé sur le vif du rapport de l'état des chemins de fer majeurs était des plus révélateurs (voir le Tableau 1) and montrait le manque de trafic pour supporter trois transcontinentaux. Le GTP et le NTR, sa filiale, avaient des revenus incroyablement bas, ce qui ne faisait que mettre en forte évidence que leurs valeurs comptables élevées (majoritairement fondées sur des emprunts) étaient hors de toute proportion avec leur trafic de marchandises ou leurs revenus.

Le troisième commissaire, Alfred Smith, le

TABLE 1: COMPARISON OF FINANCIAL AND OPERATING STATISTICS OF CANADA'S MAJOR RAILWAYS
TABLEAU 1 : COMPARAISON DES STATISTIQUES FINANCIÈRES ET D'EXPLOITATION
DES PRINCIPALES COMPAGNIES CANADIENNES DE CHEMIN DE FER

	Mileage Millage	Operating Revenues Revenus d'exploitation	Operating Revenues/mile Revenus d'exploitation par mille	Net operating Revenue/mile Revenu net d'exploitation par mille	Book Value of Railway Valeur comptable de la compagnie	Book Value Per Mile* Valeur comptable par mille	Freight Ton Miles Tonnes- milles de fret	Tons of Freight Per Mile Tonnes de fret par mille
CPR**	12,994	\$124.7	\$9,593	\$3,572	\$530.8	\$68,233	13,882	1.068
CNoR	9,702	\$35.5	\$3,657	\$1,054	\$494.8	\$54,961	3,851	0.397
GTR	3,565	\$39.2	\$10,983	\$2,090	\$424.2	\$127,340	3,768	1.056
GTP***	1,968	\$7.0	\$3,538	\$539	\$192.3	\$98,018	714	0.363
NTR****	2,002	\$5.8	\$3,896	\$214	\$159.9	\$88,332	1,030	0.514
ICR****	1,553	\$15.7	\$10,101	\$1,522	\$116.2	\$76,773	1,805	1.162

Notes: * Before interest charges on debt and depreciation
 ** Includes operating and leased line in all figures except book value
 *** Excludes GTP Branch Lines
 **** Form the Canadian Government Railways (CGR)

All amounts and distances in millions and miles

Source: Report of the Royal Commission to Inquire into Railways and Transportation in Canada, King's Printer, 1917

Notes: * Avant les frais d'intérêts sur la dette et la dépréciation
 ** Chiffres d'exploitation et de location de voies inclus sauf pour la valeur comptable
 *** Exclut les voies secondaires du GTP
 **** Fait partie des Chemins de fer du gouvernement du Canada

Tous les montants et distances en millions et milles (présentation anglaise seule)

Source: Rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada, Imprimeur du Roi, 1917

were short of manpower and materials as most of the necessary materials were diverted to the war effort). Third, its foreign management was deemed a barrier to the proper working of the company and was responsible for the GTP 'adventure' that had saddled the Dominion government with the NTR. The two commissioners also commented unfavorably that the dividends paid by the GTR for many years were not justified by earnings.

The report's snapshot of the state of the major railways was most telling (see Table 1) and shows the lack of traffic to support three transcontinentals. The GTP and the related NTR had abysmally low revenues which only emphasized that their high book values (largely funded through as debt) were out of all proportion to their freight traffic or earnings.

The third royal commissioner, Alfred Smith, the President of the New York Central Railroad, issued a dissenting report claiming that wartime conditions were responsible for the financial shortcomings of the railways. He felt that with the return of normal conditions at the war's conclusion, the railways would be able to support themselves.

Smith's position was supported by the March 1917 report of E J Loomis, President of the Lehigh Valley Railroad and J W Platten, head of the United States Mortgage and Trust Company, which concluded that the company could be financially self-sustaining in a postwar

président du New York Central Railroad, fit un rapport dissident blâmant les conditions de guerre comme étant responsables des manques à gagner des chemins de fer. Il était d'avis qu'avec le retour aux conditions normales à la fin de la guerre, ceux-ci seraient capables de se supporter eux-mêmes.

En mars 1917, la position de Smith fut supportée par le rapport d'E.J. Loomis, le président du Lehigh Valley Railroad, et de J.W. Platten, qui était à la tête de la United States Mortgage and Trust Company, qui conclut que le CNoR pourrait être financièrement autonome dans une économie d'après-guerre. Mackenzie et Mann avaient commandé ce rapport parce qu'ils craignaient que les recommandations de la Commission royale leur soient défavorables. À l'aide de ce rapport, ils entamèrent des discussions avec le CPR, les compagnies ferroviaires américaines et les financiers américains. Ceci se solda par une proposition de refinancement du CNoR par un groupe de banques new-yorkaises en mai. Le rapport minoritaire de Smith et la proposition des banquiers de New York auraient requis que le gouvernement du Dominion accorde des cautions additionnelles et des prêts pour soutenir le CNoR. Cette option était impossible parce que même plusieurs membres du parti conservateur refusaient de voir partir plus d'argent du gouvernement pour aller « enrichir » Mackenzie et Mann ou leur chemin de fer.

Lord Shaughnessy, le président du CPR, fut



The CNoR passenger train rolls from Quebec, across the fertile prairies toward the soaring peaks of the Rocky Mountains in this stirring illustration from an ad for its transcontinental service. *Belleville Intelligencer*, May 1917

Le train de voyageurs du CNoR en provenance de Québec roule à travers les Prairies en direction des Montagnes Rocheuses sur cette exaltante illustration tirée d'une publicité pour son service transcontinental. Belleville Intelligencer, mai 1917

economy. Mackenzie and Mann had commissioned the report as they feared the Royal Commission would make recommendations unfavorable to them. Using this report, Mackenzie and Mann initiated discussions with the CPR, American railroads and American financiers. This resulted in a proposal to refinance the CNoR by a group of New York banks in May of that year. Both Smith's minority report and the New York bank proposal would have required the Dominion government to make further financial guarantees and loans to carry the railway. This was an impossible option as even many members of the Conservative party refused to see more government money go to 'enrich' Mackenzie and Mann or their railway.

Lord Shaughnessy, the CPR President, was tantalized by the CNoR. On June 16, 1917 he wrote to Sir George Bury, the Vice President of Western Lines, stating "the company traffic officers were engaged in an estimate of the result of a distribution of the CNoR branch lines in the event the railway was broken up and subdivided between the GTR

Canadian Northern Railway 'Homeseeker's Excursion' public timetable dated October 1909. CRHA / Exporail Archives

L'indicateur d'octobre 1909 du CNoR pour le public à l'intention des excursionnistes chercheurs de lots. Archives ACHF/Exporail

embêté par le CNoR. Le 16 juin 1917, il écrivit à Sir George Bury, le vice-président des lignes de l'Ouest, « que les responsables du trafic de la compagnie étaient à évaluer le résultat qu'aurait une distribution des lignes secondaires du CNoR dans l'éventualité que le CNoR soit démantelé et ses voies partagées entre le GTR et nous-mêmes ». Shaughnessy confirma plus tard que des discussions avaient eu lieu avec le CNoR, affirmant que celles-ci avaient été faites à la suggestion de membres non identifiés du cabinet Borden. Il ajouta : « Après quelque temps, il fut évident qu'aucune transaction n'était possible

and ourselves." Shaughnessy later confirmed that discussions were held with the CNoR, saying this had been done at the suggestion of unspecified members of the Borden cabinet. "After a time it was evident that no transaction was possible, and negotiations were dropped," he said³.

The Axe Falls

"I am rather under the impression that we have too many transcontinental lines and not enough branch lines, especially in the western part of this country. If we had all the railway mileage better distributed, I do not think we would have any too much, but the difficulty is that we have three transcontinental lines, and one of them has not the feeders or branches which, amongst other things, are essential for its profitable and efficient operation." - Sir Robert Borden in House of Commons, August 1, 1917

The schemes for a private sector solution were put aside. While Borden was drawn to the scheme of allowing the CPR to take over the CNoR, the political realities of western concerns over the CPR monopoly made it untenable, especially as the government faced an election before the end of 1917⁴.

The government's response to the Royal Commission report was quick. On August 1st, it announced that the CNoR would be taken over through the acquisition of the outstanding \$60 million of stock whose value would be determined by three arbitrators.

Making the announcement in the House of

et les négociations furent abandonnées.»³

Le couperet tombe

« J'ai plutôt l'impression que nous avons trop de lignes transcontinentales et pas assez de lignes secondaires, en particulier dans l'ouest de ce pays. Si nous avions un meilleur partage de tout le millage de chemins de fer, je ne crois pas que nous en aurions trop, mais la difficulté est que nous avons trois lignes transcontinentales et que l'une d'entre elles n'a aucun des embranchements ou jonctions essentiels, entre autres choses, pour que son exploitation soit rentable et efficiente. » Sir Robert Borden à la Chambre des communes, le 1er août 1917

Les propositions pour une solution par le secteur privé furent mises de côté. Tandis que Borden était attiré par le projet de permettre au CPR de prendre le contrôle du CNoR, la réalité politique de la haine du monopole du CPR dans l'Ouest le rendit insoutenable, surtout que le gouvernement faisait face à des élections avant la fin de 1917⁴.

La réponse du gouvernement au rapport de la Commission royale fut rapide. Le 1er août, il annonça que le CNoR serait pris en charge par l'acquisition des 60 millions de dollars d'actions du CNoR sur le marché dont la valeur serait déterminée par trois arbitres.

L'annonce de ceci à la Chambre des communes fut faite par Sir Thomas White, le ministre des Finances, qui poussa la législation sur la prise en charge du chemin de fer. White avait travaillé en tant que vice-président au



The popular perception that Mackenzie and Mann were making fat profits from the Canadian Northern was fed by cartoons such as this one. Here engineer Borden shoves in the dollars to the engine whose boiler is patched so as not to lose steam from duplicate lines while sending profits to the bag held by Sir William. *Grain Grower's Guide*, April 26, 1916

*La perception populaire que Mackenzie et Mann faisaient d'énormes profits grâce au Canadian Northern était alimentée par des caricatures telles que celle-ci. Nous y voyons le mécanicien Borden pelletant des dollars dans le foyer d'une locomotive dont la chaudière est rapiécée afin de ne pas perdre la vapeur engendrée par les lignes doublées tout en envoyant les profits vers le sac tenu par Sir William. *Grain Grower's Guide*, 26 avril 1916*

³ "CPR Position in Relation to Govt CNR Proposal," *Montreal Gazette*, Sept 4, 1917

« CPR Position in Relation to Govt CNR Proposal » *Montreal Gazette*, 4 sept. 1917

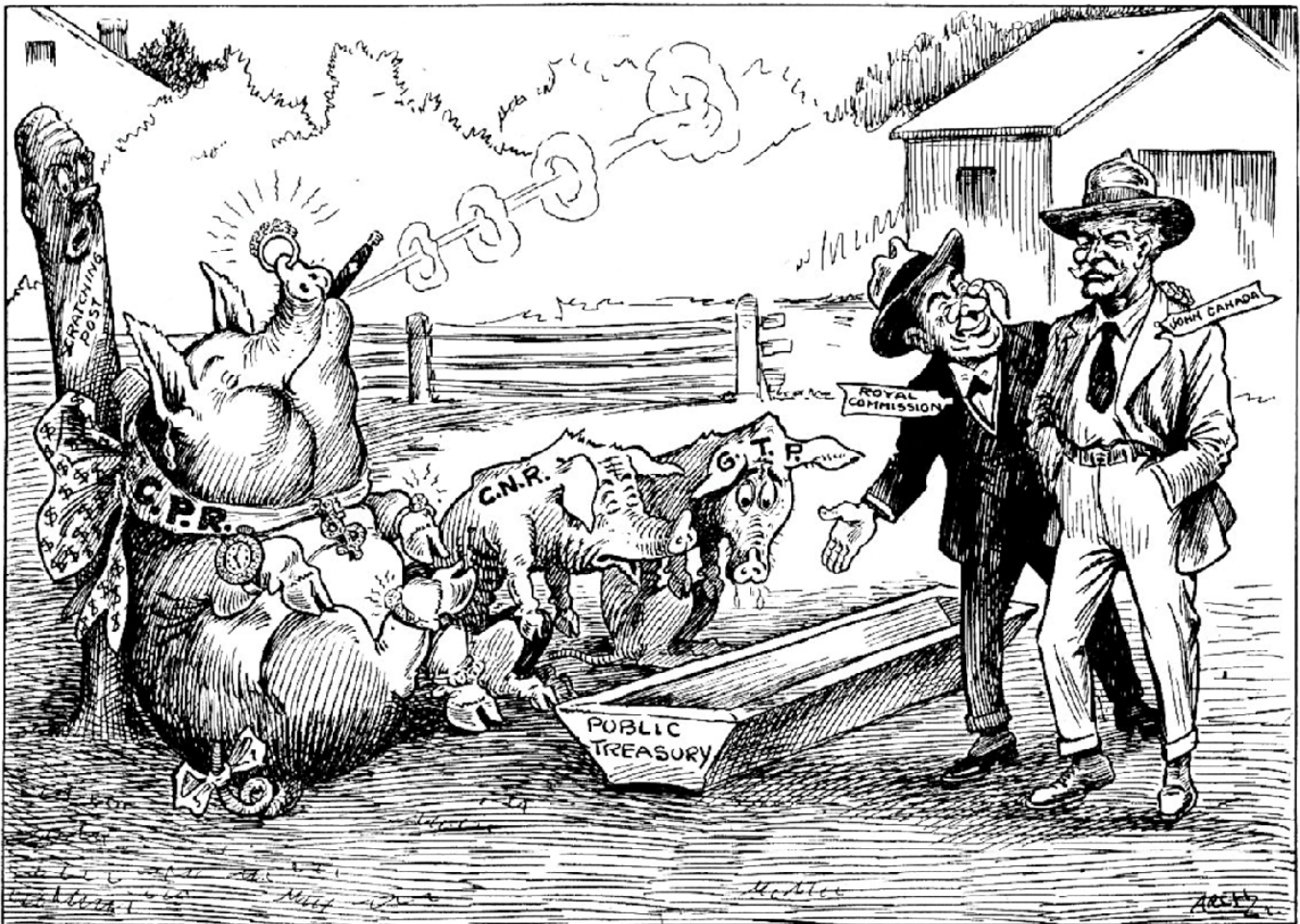
⁴ The Liberals and Conservatives agreed to prolong Parliament for an extra year in 1916 on account of the war situation.

Les Libéraux et les Conservateurs acceptèrent de prolonger la législature pour une année supplémentaire en 1916 en raison de la situation de la guerre.

Commons was Sir Thomas White, the Minister of Finance, who spearheaded the legislation to take over the railway. White had worked as a Vice President at the National Trust before joining Borden's cabinet in 1911. He said, "We have taken one step forward, and a very significant and important step towards the operation of the railway systems of Canada for the public benefit. I believe that this policy . . . will mark a new era in the history of transportation in Canada . . . if the people are called upon to finance the railways of Canada, the people shall derive the ultimate resultant benefits."

National trust avant de se joindre au cabinet Borden en 1911. Il déclara : « Nous avons fait un pas en avant, et un des plus significatifs et importants, vers l'exploitation des réseaux ferroviaires au Canada au bénéfice de la population. Je crois que cette politique...va signaler une nouvelle ère dans l'histoire du transport au Canada...si la population était appelée à financer les chemins de fer canadiens, elle devrait en retirer les bénéfices en résultant. »

Le premier ministre Borden annonça : « Il n'est pas proposé que le réseau du CNoR soit exploité sous la



A Poor Business Proposition

Royal commission: "Now, John, I'd like to see you buy these two small pigs. True they're poor and mean and scrawny and the price is high and you'll lose money on them, but you ought to buy them." John Canada: "Not much. I'll take all three or none."

Une pauvre proposition d'affaires

La Commission royale: « Jean, maintenant j'aimerais vous voir acheter ces deux petits porcs. J'admets qu'ils sont pauvres, malins et chétifs et que le prix est élevé et que vous allez perdre de l'argent sur eux, mais vous devriez les acheter. » Jean Canada : « Ce n'est pas beaucoup. Je vais les acheter tous les trois ou pas un. »

This cartoon reflecting the popular sentiment amongst western farmers that the CPR should be included in the system of government-owned railways. From the Grain Grower's Guide, May 9, 1917

Cette caricature reflétait le sentiment populaire parmi les fermiers de l'Ouest que le CPR devrait être inclus dans le réseau de chemins de fer possédé par le gouvernement. Tiré du Grain Grower's Guide, 9 mai 1917

Prime Minister Borden announced, "It is not proposed that the CNoR system shall be operated under direct government control as the Intercolonial is operated. It is proposed that this road shall continue to be operated by the corporation in which it will still be vested, notwithstanding the fact that the Government will have acquired the whole stock . . . but the people of this country will own all the stock in that corporation."

Commenting on the call by some for the nationalization of all railways, Sir Thomas White stated, "I feel personally, having regard to financial conditions, that it is not practical or expedient for the Dominion Government to take over the GT, the GTP and the CNoR at the present time, or to take the further step that has been suggested by some, of taking over the CPR."

Surprisingly, the government's only move regarding the GTP-GTR situation was to announce a new loan of \$7.5 million to the GTP.

The opposition hammered the government on three questions. First, why was the government not using foreclosure and appointing a receiver for the railways? On August 15th, Liberal Rodolphe Lemieux noted that the CNoR loan legislation passed in 1914 authorized the government to take over the line in the event of default. He said, "We have a right to take possession of that property which the Government of Canada created with moneys out of the public treasury."

Even though he was a Liberal MP, Frank Oliver, the member for Edmonton, provided the best answer to Lemieux on August 1st saying, "I am perfectly satisfied to see those companies go into the hands of a receiver tomorrow. But if that course were taken, there is no question that when they came out of the hands of the receiver they would come out as part and parcel of the CPR system. I have nothing but praise and commendation for the CPR, for its management, for the results flowing from its operations; but I, with other pioneers of the west, have had experience of a condition under which we depended upon a single railway company for our railway facilities, and that condition was not satisfactory; it did not tend to 'up-building' of the country, and in my humble judgment, it was in a large measure the cause of the stagnation from which the West suffered for many years. That condition was not relieved until the elements not only of railway development, but of railway competition entered into that country."

He was backed up by George Graham, the former Minister of Railways in the Laurier cabinet, who stated on August 28th that he was against idea of receivership "as the government, both federal and provincial, have guaranteed many of the securities of the road. I cannot get away from the idea that it would not be a good thing for Canada just now to allow a system whose securities we have

direction directe du gouvernement comme l'est l'Intercolonial. Il est proposé que cette compagnie continue d'être dirigée par la corporation dont elle continuera de faire partie, malgré le fait que le gouvernement en aura acquis tout le capital-actions...mais la population de ce pays sera propriétaire de toutes les actions de cette corporation.»

Commentant l'appel de quelques-uns à la nationalisation de toutes les compagnies de chemins de fer, Sir Thomas déclara : « Je suis d'avis personnellement qu'en regard des conditions financières, il n'est pas pratique ni expéditif pour le gouvernement du Dominion de prendre en charge le GTR, le GTP et le CNoR en ce moment ou de prendre la mesure supplémentaire proposée par quelques-uns, soit la prise en charge du CPR. »

Fait surprenant, la seule action du gouvernement en regard de la situation du GTP-GTR fut d'annoncer un nouveau prêt de 7,5 millions de dollars au GTP.

L'opposition martela le gouvernement sur trois questions. Premièrement, pourquoi le gouvernement ne forçait-il pas la mise en faillite et n'imposait pas un liquidateur aux chemins de fer? Le 15 août, Rodolphe Lemieux, un libéral, fit remarquer que la législation, adoptée en 1914 au sujet de prêts au CNoR, autorisait le gouvernement de prendre en charge la ligne en cas de non-remboursement. Il dit : « Nous avons le droit de prendre possession de cet avoir que le gouvernement du Canada a créé avec des argents du Trésor public. »

Malgré qu'il était un député libéral, Frank Oliver, le représentant d'Edmonton, avait fourni, le 1er août, la meilleure réponse à Lemieux en déclarant : « Je suis parfaitement satisfait de voir ces compagnies jetées demain dans les mains d'un liquidateur. Mais si l'on avait recours à cette action, il n'y a aucun doute que lorsqu'elles en sortiraient, elles le seraient en tant qu'entités à part entière du réseau du CPR. Je n'ai que des éloges et de l'admiration pour le CPR, pour ses administrateurs, pour les résultats découlant de ses opérations, mais, de même que d'autres pionniers de l'Ouest, j'ai eu l'expérience de vivre dans la condition de dépendre d'une seule compagnie pour nos installations ferroviaires et cette condition ne fut pas satisfaisante; elle n'en était pas une favorable au développement du pays et, à mon humble avis, elle a été dans une large mesure responsable de la stagnation dont a souffert l'Ouest durant de nombreuses années. Cette condition ne fut soulagée qu'au moment où non seulement des éléments de croissance ferroviaire, mais aussi des éléments de compétition ferroviaire sont apparus dans ce pays. »

Il fut appuyé par George Graham, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux dans le cabinet Laurier, qui déclara le 28 août qu'il s'opposait à l'idée de mise en faillite

guaranteed to get the name of having gone into the hands of a receiver."

The second question was why would the government appoint arbitrators to value the CNoR stock as the Royal Commission said it was worthless?

The Liberals continually raised this question. On August 15th, MP Daniel McKenzie said, "The stock . . . belongs to us absolutely and conclusively. But now it turns out that this stock is in the hands of some friends of the government - influential millionaires who have taken it as security for money advanced to Mackenzie and Mann . . . This effort to find value in this stock, or to direct the blood currents once more into the veins of this stock and give it life is simply for the purpose of gratifying and paying off the holders of the stock, whoever they may be."

There were two reasons for the decision to set up the arbitration commission. First Drayton and Acworth had overlooked some very valuable assets. In response to complaints from Mackenzie, the Minister of Railways had Marwick, Mitchell, Peat and Company conduct an audit of assets. In their report of July 26, 1917, the auditors confirmed the error. The revised calculations shows that the commissioners missed certain CNoR assets and thus the stock could not be considered worthless.

The second factor was addressed by Frank Oliver, a Liberal MP, on August 16th, in the House of Commons. He said, "I am satisfied the arbitration provided for in this Act will, in fact, as in intent, convey to the owners of that stock money out of the treasury of Canada out of proportion to the value of the stock as a business proposition . . . Now we know who is interested in the stock: It is not Mackenzie and Mann, but the Bank of Commerce."

Another Liberal, MP J J Hughes stated, "The Canadian Bank of Commerce is the holder of \$51 million of this stock, and, that being so the CBC is very materially interested in that value that may be placed upon the stock."

Trying to stem the rhetoric, the Minister of Finance tabled a list of the shareholders which showed that of the \$60 million of stock \$51 million had been pledged to the CBoC, another million was held by senior officials of the bank in trust, \$1.6 million had been pledged to the BC government, and \$4 million was tied up in financial transactions being negotiated by Lazard Brothers (a British investment bank) and the Empire Trust Company. Mackenzie and Mann held only \$20,000 in stock between them.

« parce que les gouvernements, tant du Dominion que provinciaux, s'étaient portés garants de beaucoup des actions du chemin de fer. Je ne peux souffrir l'idée que cela serait une bonne chose pour le Canada, en ce moment-ci, de permettre qu'un réseau dont nous avons garanti les titres se fasse étiqueter d'avoir subi une faillite ».

La seconde question était pourquoi le gouvernement nommerait des arbitres pour estimer la valeur du capital-actions du CNoR alors que la Commission royale avait déclaré que ce dernier n'avait aucune valeur?

Les Libéraux n'eurent de cesse que de poser cette question. Le 15 août, le député Daniel McKenzie déclara : « Le capital-actions... nous appartient absolument et sans aucun doute. Mais il s'avère maintenant qu'il est dans les mains de quelques amis du gouvernement – des millionnaires influents, qui l'ont pris comme garantie pour de l'argent prêté à Mackenzie et Mann... Cette tentative de lui trouver quelque valeur, ou de lui redonner vie en poussant de nouveau le sang dans ses veines, est simplement faite dans le but de récompenser et payer les détenteurs de ces actions quels qu'ils soient. »

Il y avait deux raisons pour la décision de mettre sur pied une commission d'arbitrage. D'abord Drayton et Acworth n'avaient pas tenu compte de quelques actifs de grande valeur. En réponse à des protestations de Mackenzie, le ministre des Chemins de fer et Canaux fit examiner les actifs par Marwick, Mitchell, Peat and Company. Dans leur rapport du 26 juillet, les auditeurs confirmèrent l'erreur. Les calculs révisés montrèrent que les commissaires avaient manqué quelques actifs du CNoR et que par conséquent le capital-actions ne pouvait pas être considéré sans valeur.

Le 16 août, à la Chambre des communes, Frank Oliver répondit au deuxième facteur en ces termes : « Je suis satisfait que l'arbitrage prévu par l'Acte [sur les chemins de fer] permette de fait, comme cela en était l'intention, de donner aux propriétaires de ces actions des sommes d'argent tirées du Trésor du Canada hors de proportion avec leur valeur dans une proposition d'affaire... Nous connaissons maintenant qui est intéressé dans ce capital-actions. Ce ne sont pas Mackenzie et Mann, mais c'est la Banque de commerce ».

Un autre libéral, le député J.J. Hughes, affirma : « La Banque canadienne de commerce détient 51 millions de dollars de ce capital-actions et de ce fait, est concrètement très intéressée à toute valeur qui pourrait lui être attribuée. »

Essayant de mettre un terme à ces propos, le ministre des Finances déposa une liste des actionnaires qui établit que des 60 millions de dollars d'actions, 5 millions avaient été émis en faveur de la BCdC, un autre million en celle d'officiers supérieurs de la banque et 1,6 million en celle du gouvernement de la Colombie-

The third question put by the opposition was why the different treatment of the two railways - nationalization for the CNoR and a loan to the GTP?

The government was reluctant to take over both railways at the same time. The reasons were never clearly articulated, though there were several factors at play.

First, nationalization would involve a tremendous outlay of money. By this time, Canada was shut out of the British and the American financial markets and was entirely dependent on her own resources for war financing. With the cost of the war approaching \$1 billion, this was a tremendous strain, and the borrowing of hundreds of millions to nationalize the Dominion's railways simply was out of the question. Many members of the government felt it would be folly to assume unnecessary large financial obligations until the conclusion of the war.

Second, the GTR was a symbol of British overseas investment - it was both one of the earliest and the largest such investments of the Victorian Age. There were fears of upsetting the British financial institutions as Canada would rely heavily on foreign investment to expand its industries and utilities after the war.

Third, unlike the CNoR and GTP, the GTR and CPR in 1917 were mature railways operating without any government financial support.

Fourth, the GTR and its GTP subsidiary did not have a flashy (some would say shady) president who was also a financier. With the passing of the mercurial Charles Hays in the sinking of the Titanic, the GTR and its GTP subsidiary were led by rather colourless career railroaders. These men were not the flash points of public opinion like Mackenzie and Mann whose multitude of investments touched urban transit, electrical, steel making, shipping, mining, lumbering and fishing interests⁵.

Commenting on why another loan to the GTP, Sir Thomas White said, "[This] will enable us to renew its loans, to carry it along, to acquire necessary rolling stock -



A 1919 Grand Trunk Pacific public timetable. CRHA/Exporail Archives

Un indicateur de 1919 du Grand Trunk Pacific pour le public. Archives ACHF/Exporail

Britannique; quatre millions étaient retenus dans des transactions financières négociées par les Lazard Brothers (une banque d'investissement britannique) et la compagnie Empire Trust. Mackenzie et Mann ne détenaient, entre eux, que 20 000 dollars d'actions.

La troisième question posée par l'opposition était pourquoi un traitement différent pour deux chemins de fer - nationalisation pour le CNoR et prêt pour le GTP?

Le gouvernement hésitait à prendre le contrôle des deux compagnies simultanément. Les raisons de ceci ne furent jamais clairement élucidées, bien qu'il y avait plusieurs facteurs en jeu.

D'abord, la nationalisation nécessiterait d'énormes dépenses d'argent. À cette époque, le Canada était exclu des marchés financiers britanniques et américains et dépendait entièrement de ses ressources pour soutenir la guerre. Le coût de cette dernière approchant le milliard de dollars, ceci était une contrainte considérable et l'emprunt de centaines de millions de dollars pour nationaliser les chemins de fer du Dominion était simplement hors de question. Plusieurs membres du gouvernement sentaient que ce serait folie d'assumer, avant la fin de la guerre, de grandes obligations financières qui n'étaient pas nécessaires.

Deuxièmement, le GTR représentait un investissement britannique outre-mer; il était à la fois l'un des premiers et le plus gros de tels investissements durant la période victorienne. Il y avait des craintes d'indisposer les institutions financières britanniques, alors que le Canada allait dépendre fortement sur les investissements de l'étranger pour développer ses industries et ses infrastructures après la guerre.

Troisièmement, en 1917, contrairement au CNoR et au GTP, le GTR et le CPR étaient des entreprises ferroviaires matures opérant sans aucun support financier du gouvernement.

Quatrièmement, le GTR, et sa filiale le GTP, n'avaient pas un président très visible (certains disaient même d'allure louche) qui était aussi un homme de finances. Depuis la disparition, lors du naufrage du Titanic,

⁵ Edson Chamberlin replaced Hays as President of the GTR and GTP in 1912. Chamberlin resigned his office in August 1917 to protest the government's decision to slowly absorb the GTP and GTR. His successor Howard Kelley managed the two companies until they became part of Canadian National.

for ourselves now - and will enable us to continue the GTP as a going concern, enable it to avoid default, enable it to make necessary betterments and to purchase indispensable rolling stock . . . it is not our intention to release the GTR company from their obligations in respect of the GTP. If in the future an arrangement could be made with the GTR which would absolutely safeguard the public interest, it would, in my view, be proper for us to consider taking over, as part of the Government-owned railways of Canada, the GTP . . . Personally I would look forward to the government some day acquiring the GTP system because with the CNoR system belonging to the government, as is proposed, the two systems could usefully co-operate in the west.”

After three weeks of debate saw not a single clause of the bill to take over the CNoR adopted, White invoked closure on August 27th in the House of Commons. The bill passed at 2 am on the morning of August 31 by a vote of 53 to 37. In contrast the bill to loan the GTP \$7.5 million passed with almost no debate at all on September 3rd.

A board of arbitration was empanelled to determine the value of the \$60 million of CNoR stock not in government hands. Sensing a weak point, the opposition

de Charles Hays, un homme dynamique, le GTR et le GTP étaient dirigés par des cheminots de carrière plutôt sans grand style. Ces derniers ne suscitaient pas d'éclats dans l'opinion publique comme le faisaient Mackenzie et Mann avec leur multitude d'investissements se rapportant à leurs intérêts dans les transports publics, l'électricité, la fabrication de l'acier, le commerce maritime, les mines, le bois de construction et la pêche.⁵

Commentant sur le pourquoi d'un autre prêt au GTP, Sir Thomas White déclara : « [Ceci] va nous permettre de renégocier ses emprunts, de le garder sur nos livres, d'acquérir le matériel roulant nécessaire – pour nous-mêmes maintenant – et cela va nous permettre de voir le GTP continuer à opérer, d'éviter de faire défaut à ses obligations, de faire les améliorations nécessaires et d'acheter le matériel roulant indispensable...; ce n'est pas notre intention de libérer le GTR de ses obligations par rapport au GTP. Si, dans le futur, une entente pouvait être faite avec le GTR qui protégerait de manière certaine l'intérêt public, cela serait, à mon avis, convenable pour nous de considérer de prendre en charge le GTP en tant que partie des Chemins de fer du gouvernement du Canada... Personnellement j'aimerais considérer que le gouvernement prenne possession un jour du réseau du



GTP light Consolidation 507 heads up a freight train on the large trestle over the Little Saskatchewan River east of Rivers, Manitoba. Much of the trestle was buried in a fill over 1923 and 1924 by the CNR; this was work the GTP could not afford to undertake. Biggar Museum and Gallery

La 507 du GTP, une 2-8-0 Consolidation légère, est à la tête d'un train sur le grand pont sur chevalets au-dessus de la rivière Little Saskatchewan, à l'est de Rivers, Manitoba. Une grande portion du dessous du pont fut comblée au cours de 1923 et de 1924 par le CNR; c'était des travaux que le GTP n'avait pas les moyens d'entreprendre. Biggar Museum and Gallery

⁵ Edson Chamberlin remplaça Hays comme président du GTR et du GTP en 1912. Chamberlin démissionna de son poste en août 1917 pour protester contre la décision du gouvernement de prendre lentement en charge le GTR et le GTP. Son successeur, Howard Kelley, administra les deux compagnies jusqu'au moment où elles sont devenues des parties du Canadien National.

kept calling for foreclosure hammering away on the point in the Royal Commission report that the stock was worthless. Borden had to choose between Mackenzie and Mann and winning the upcoming election⁶. The choice was obvious. Facing an implacable Prime Minister, Mackenzie and the CBoC signed an agreement on October 1, 1917 setting a maximum price of \$10 million. While this would not fully recompense the bank, this sum would ensure stability of the CBoC and it would relieve the railway magnates of a debt that could crush them. To some, Borden's decision could be considered confiscation; however, there were few who would speak up for the railway executives in 1917.

The arbitration hearing began in January. The three man panel led by Sir William Meredith, Chief Justice of Ontario, unanimously concluded that the stock was worth \$10.8 million - even though it found assets exceeded liabilities by over \$25 million⁷. The decision was released on May 25, 1918.

Except for the financial community in Montreal (largely driven by CPR opposition to the creation of a government-owned transcontinental railway), the government's decision to take over the CNoR met with public acceptance. Why was this?

A Long History Favouring Government Operation

"If the Dominion is to lend the credit upon which the [CNoR] road that will connect with the Intercolonial with the west is to built, why should not the Dominion own the road?"
- Conservative Party leader Robert Borden, Edmonton Capital, May 15, 1911

In contrast to our present day, when the Royal Commission reported in 1917 there was widespread approval and desire for public ownership of all services used by the public that were operated by utilities, such as railway, telephone, street car, electric light, water and sewer services. While the notion was most popular in the prairie provinces, every province, except for Quebec and the Maritimes, boasted significant examples of such public ownership. Perhaps the most celebrated was the push for publicly-owned power under Sir Adam Beck in the 1910s that culminated in today's sprawling giant Ontario Hydro. Street railways became major battle grounds. By 1917, the debates

GTP parce que si le CNoR devenait propriété du gouvernement tel que cela est proposé, les deux réseaux pourraient collaborer de manière efficace dans l'Ouest. »

Lorsque trois semaines de débats ne virent l'adoption d'aucune clause du bill de la prise en charge du CNoR, White invoqua la clôture à la Chambre des communes, le 27 août. Le bill fut adopté à 2 h, le matin du 31 août, par un vote de 53 contre 37. Par contraste, le bill pour prêter 7,5 millions de dollars au GTP fut adopté pratiquement sans débats, le 3 septembre.

Un conseil d'arbitrage fut choisi pour déterminer la valeur des 60 millions de dollars d'actions du CNoR pas encore aux mains du gouvernement. Soupçonnant un point faible, l'opposition continua de réclamer la mise en faillite de la compagnie, en répétant sans cesse le fait que dans le rapport de la Commission royale, ces actions n'avaient aucune valeur. Borden a dû choisir entre Mackenzie et Mann et gagner les prochaines élections⁶. Le choix fut évident. Le 1er octobre 1917, face à un premier ministre implacable, Mackenzie, Mann et la BCdC signèrent un pacte fixant la valeur maximale des actions à 10 M\$. Bien que cette somme ne dédommagerait pas complètement la BCdC, elle assurerait sa stabilité et soulagerait les magnats des chemins de fer d'une dette qui pourrait les écraser. Pour certains, la décision de Borden pourrait être considérée comme une confiscation; du reste, il y avait peu de personnes disposées à parler en faveur d'administrateurs des chemins de fer en 1917.

Les délibérations d'arbitrage débutèrent en janvier. Le groupe de trois hommes, sous la direction de Sir William Meredith, juge en chef de l'Ontario, conclut à l'unanimité que le capital-actions valait 10,8 millions de dollars, même s'il avait déterminé que les actifs étaient supérieurs aux dettes par plus de 25 M\$⁷. La décision fut annoncée le 25 mai 1918.

À part les milieux de la finance de Montréal (principalement influencé par l'opposition du CPR à la création d'un chemin de fer transcontinental possédé par le gouvernement), la décision du gouvernement de prendre en charge le CNoR fut acceptée par la population. Pourquoi en fut-il ainsi?

Une longue histoire favorisant l'action du gouvernement

⁶ The election was held on December 17, 1917 with the Union party, a coalition of Conservatives and Liberals, sweeping all parts of the country save Quebec. Just before the election, the government paid \$25 million to the Bank of Commerce to liquidate some of its outstanding loans to the CNoR (See Edmonton Bulletin, December 7, 1917).

Les élections furent tenues le 17 décembre 1917 avec le parti Union, une coalition de Conservateurs et de Libéraux remportant toutes les parties du pays, à l'exception du Québec. Tout juste avant les élections, le gouvernement donna 25 M\$ à la BCdC pour liquider certaines créances envers le CNoR. (Voir l'Edmonton Bulletin, 7 décembre 1917).

⁷ The valuation developed by Professor Swain was very conservative. In developing the reproduction cost of the CNoR he used pre-war prices and then adjusted the value for depreciation. By 1918 costs had more than doubled from the pre-war figures.

L'évaluation proposée par le Professeur Swain était très conservatrice. En estimant le coût de reproduction du CNoR, il utilisa les chiffres d'avant-guerre et en ajusta la valeur après dépréciation. Par 1918, les coûts avaient plus que doublé par rapport à ceux d'avant-guerre.



Reflecting the sentiment in some quarters that the government should have not paid any money to Mackenzie and Mann and simply foreclosed on the railway. Unfortunately all of the money went to the Canadian Bank of Commerce to pay off debts. Grain Grower's Guide, June 6, 1918

Le sentiment que le gouvernement n'aurait pas dû donner d'argent à Mackenzie et Mann et aurait dû simplement mettre la compagnie en faillite était répandu dans certains quartiers. Malheureusement, tout l'argent alla à la Canadian Bank of Commerce pour payer des dettes. Grain Grower's Guide, 6 juin 1918

over franchise costs, street car service and fares dominate the history of privately owned systems. At this time, municipally-owned street cars lines operated in such cities as Toronto⁸, Guelph, Brandon, Regina, Saskatoon, Moose Jaw, Lethbridge, Calgary, Edmonton and Nelson, BC.

Most famously the Dominion government owned the Intercolonial Railway (ICR) and Prince Edward Island Railway, which with the National Transcontinental Railway, by 1916 were collectively known as the Canadian Government Railways (CGR). Though the headquarters for the ICR was nominally in Moncton, it was directly administered by the General Manager referring practically all decision to the Minister of Railways and Canals.

The tradition of government ownership of railways preceded and even fuelled Confederation. Unhappy with bids from private contractors in 1854, the Nova Scotia government built and operated the Nova Scotia Railway. One historian has called this step "one of the first large scale efforts at state capitalism on the North American continent."

When their private contractor forfeited the contract for the European & North American Railway, the

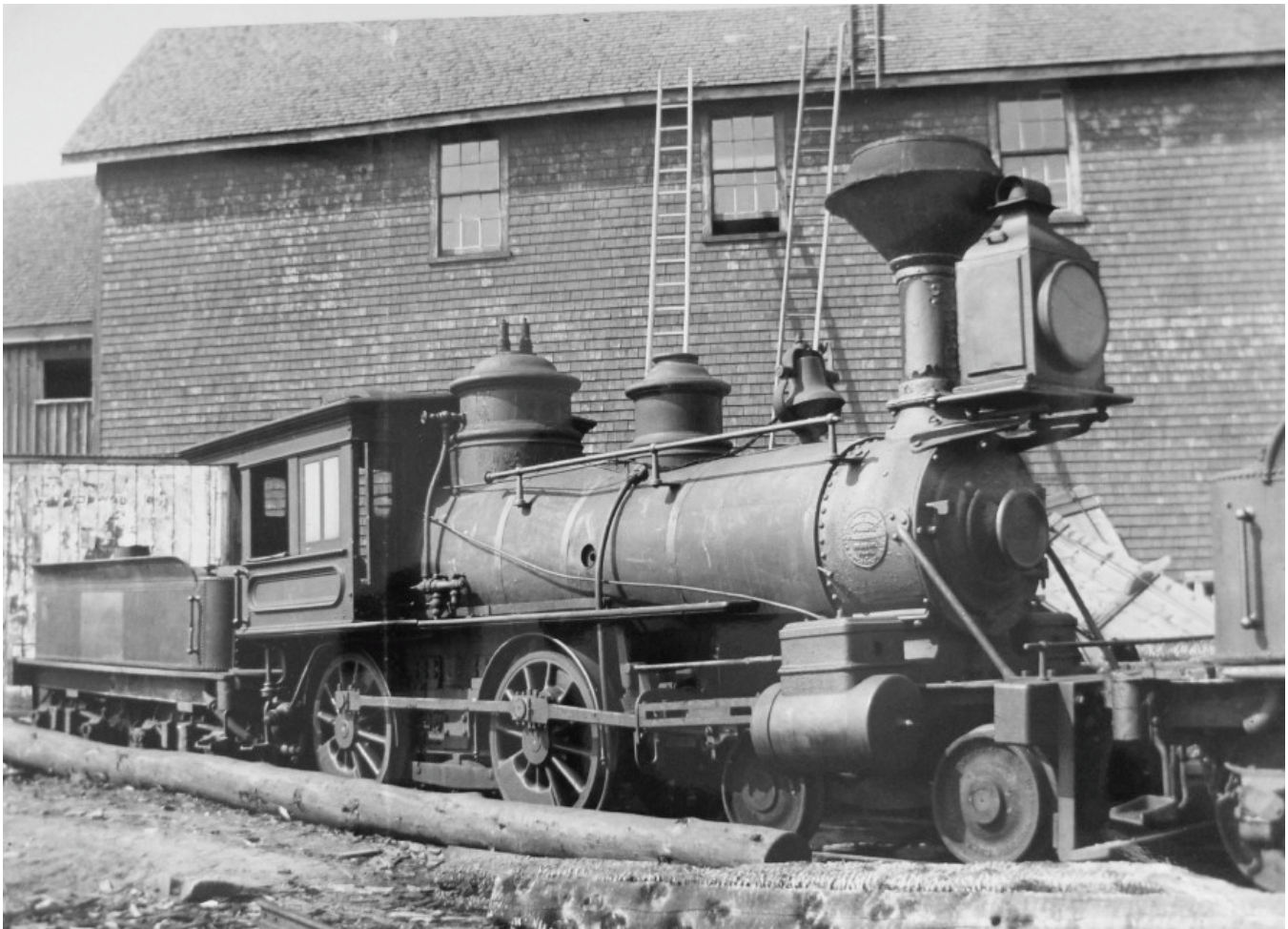
« Si le Dominion est pour accorder les crédits avec lesquels la voie [du CNoR] qui va raccorder l'Intercolonial à l'Ouest va être construite, pourquoi le Dominion ne posséderait-il pas la voie? » - Le chef du Parti conservateur, Robert Borden. Edmonton Capital, 15 mai 1911

En contraste avec notre époque, lorsque la Commission royale remit son rapport en 1917, il y avait une approbation répandue et un désir de propriété publique pour tous les services utilisés par la population et qui étaient exploités par des entreprises de services tels que les chemins de fer, le téléphone, les tramways et les services d'éclairage, d'aqueducs et d'égouts. Bien que cette notion était particulièrement populaire dans les provinces des Prairies, chaque province, à l'exception de celles du Québec et des Maritimes, faisait étalage d'exemples importants de telles propriétés publiques. La plus renommée d'entre elles est peut-être la poussée pour la fourniture d'électricité promue par Sir Adam Beck au cours des années 1910 qui culmina en ce géant moderne qu'est Ontario Hydro. Les chemins de fer urbains devinrent des motifs de discussion majeurs. Par 1917, les débats au sujet des coûts de franchises, les services de tramways et

⁸ The municipally-owned Toronto Civic Railways started service in 1912.

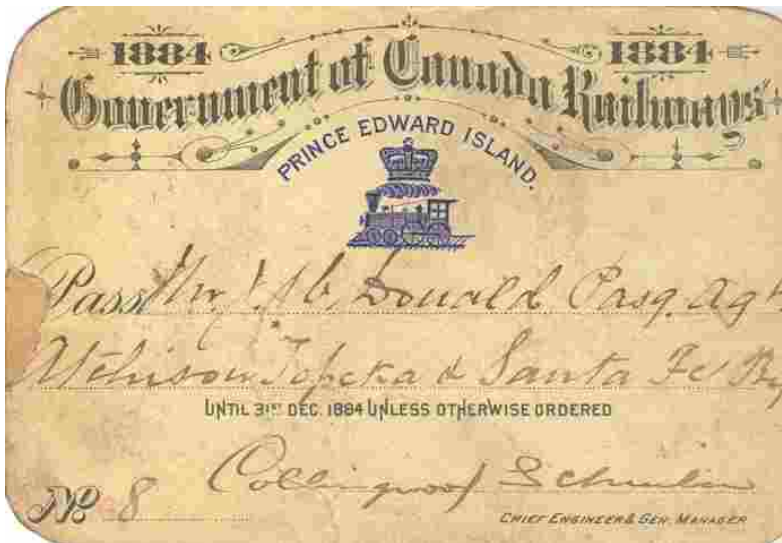
An 1880 railway pass over the Government of Canada Railways (Intercolonial System). CRHA / Exporail Archives, Mark Greenwald collection

Un laissez-passer de 1880 sur le réseau Intercolonial des Chemins de fer du gouvernement. Archives ACHF/Exporail, collection de Mark Greenwald



Constructed in 1874, this 4-4-0 is emblematic of the fleet of small 3 foot 6 inch gauge American type engines acquired to augment the underpowered British tank locomotives that the PEI government had originally purchased for the line. One of the first tasks undertaken by the new CNR was to lay standard gauge rails on the Summerside-Charlottetown main line and on the branch built for the new rail car ferry dock at Borden in 1919. Library Archives Canada

Construite en 1874, cette 4-4-0 American est typique d'une flotte de petites locomotives à écartement de voie de 3 pi 6 po (1069 mm) acquises pour renforcer le parc de locomotives-tenders de puissance insuffisante que le gouvernement de l'Î.-P.-É. avait originellement achetées pour la ligne. En 1919, une des premières tâches entreprises par le nouveau CNR fut de poser des rails d'écartement standard sur l'assise de la voie principale entre Summerside et Charlottetown et sur celle de l'embranchement menant au quai du nouveau traversier rail-auto à Borden. Bibliothèque et archives Canada



Government of Canada Railways (Prince Edward Island) 1884 pass issued to Mr. J. A. B. Donald, Passenger Agent for the Atchison Topeka & Santa Fe Railway in 1884. CRHA / Exporail Archives, Mark Greenwald collection

Le laissez-passer sur le réseau de l'Île-du-Prince-Édouard des Chemins de fer du gouvernement octroyé à M. J. A. B. Donald, agent du service voyageur du chemin de fer Atchison Topeka & Santa Fe pour l'année 1884. Archives ACHF/Exporail, collection de Mark Greenwald

New Brunswick government took over the project in 1857. To persuade Nova Scotia and New Brunswick to join with the Upper and Lower Canadians in a political union, it was necessary for the Canadians to agree to the construction of a railway linking the Maritimes to Canada appropriately called the Intercolonial Railway (ICR). Both Nova Scotia and New Brunswick agreed to contribute their railways to the project.

A financial crisis precipitated by its sprawling railway project pushed Prince Edward Island into Confederation in 1873 with the Dominion assuming the financial obligations and operation of the railway.

While in Ontario the ICR was deplored for its annual losses, the evils of patronage in job appointments, its flexible freight rates, freely distributed passes and 'fixed' tenders for contracts, it was strongly defended in the areas it served. Those living east of Ontario never failed to remind the indignant Ontarians that their taxes contributed towards the annual losses on the St Lawrence, Rideau and Welland Canals and, as these canals were wards of the Department of Railways and Canals, there were similar patronage 'perks' in awarding jobs and contracts⁹. The Edmonton Capital in a May 15, 1911 editorial advocating the extension of the ICR to western Canada concluded, "The greatest argument advanced

les tarifs dominèrent l'histoire des systèmes en propriété privée. À cette époque, des lignes de tramways propriétés des municipalités étaient exploitées dans des villes telles que Toronto⁸, Guelph, Brandon, Regina, Saskatoon, Moose Jaw, Lethbridge, Calgary, Edmonton et Nelson, en Colombie-Britannique.

Très bien à propos, le gouvernement du Dominion possédait l'Intercolonial et le Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard qui, avec le National Transcontinental Railway (NTR), devinrent collectivement connus, en 1917, sous l'acronyme CGR. Même si les quartiers généraux de l'ICR étaient nominalement à Moncton, il était dirigé par un directeur général qui soumettait pratiquement toute décision au ministre des Chemins de fer et Canaux.

La tradition de la propriété des chemins de fer par l'État précéda la Confédération et contribua même à celle-ci. Mécontente des soumissions d'entrepreneurs privés en 1854, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse construisit lui-même et exploita le Nova Scotia Railway. Un historien qualifia ce geste « d'un des premiers essais d'importance de capitalisme d'État sur le continent de l'Amérique du Nord ».

Lorsque leur entrepreneur privé renonça au contrat de l'European & North American Railway, le gouvernement du Nouveau-Brunswick prit en charge le projet en 1857. Afin de persuader la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick de se joindre aux Haut- et Bas-Canada dans une union politique, il était nécessaire pour les Canadiens d'approuver la construction d'un chemin de fer reliant les Maritimes au Canada nommé de façon appropriée l'Intercolonial Railway (ICR). La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick furent d'accord de contribuer leurs chemins de fer au projet.

Une crise financière aggravée par le projet grandissant du chemin de fer poussa l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération en 1873: le gouvernement fédéral assumait les obligations financières et l'exploitation du chemin de fer.

Tandis qu'en Ontario, l'ICR était critiqué pour ses déficits annuels, les manigances de patronage dans l'attribution des emplois, ses tarifs variables du transport de marchandises, sa distribution généreuse de laissez-passer gratuits et ses contrats à prix fixe, il était défendu avec vigueur dans les endroits qu'il desservait. Ceux qui vivaient à l'est de l'Ontario ne manquaient jamais de rappeler aux Ontariens indignés que leurs taxes

⁸ Le service du Toronto Civic Railways (propriété de la ville) fut inauguré en 1912.

⁹ "Annual Report of the Department of Railways and Canals: 1900-1901," Queen's Printer, Ottawa states that accumulated capital and operating losses on the canals totalled \$98.6 million with the canals operating at a net loss.

against the Intercolonial is that it is a monument of mismanagement, but this is not an argument against government ownership, but an indictment against the management which the Intercolonial has received."

Public or Private Ownership of the Next Transcontinental?

"The ideal condition for Canada from a railway point of view would have been that the government should have traversed this continent with a government railway... I dream sometimes of a prolongation by water and rail of the government system which we know by the name of the Intercolonial Railway." - Hon. Andrew Blair, Minister of Railways, Ottawa Journal, Oct 17, 1902

The election of the Liberals under Laurier in 1896 increased the focus on the settlement of the prairies to grow the national economy. The development of the western farm lands rapidly taxed the capabilities of the single track CPR line to move the harvest from the prairies to the twin ports of Fort William and Port Arthur. The most popular route to export the crop to European buyers was through Buffalo and New York. How to address these two transport issues - the congestion on the CPR and the movement of the crop through foreign ports - dominated transport policy for decades to come.

On March 15, 1898, these transportation problems were discussed in House of Commons. Andrew Blair, the Minister of Railways and Canals in the Laurier cabinet, staked out his ground by stating that it had been a 'radical error' not to have constructed the CPR as a public work.

Blair, a former Premier of New Brunswick, was an outspoken advocate of extending the ICR westward. In this he was supported by the mercurial Israel Tarte, the Minister of Public Works. As a first step the Drummond County Railway was leased in 1898 and purchased in 1899. Trackage rights were obtained over the GTR to allow the ICR trains to run through to Montreal. As the Drummond Country deal was completed, J R Booth was finishing his system, comprising the Canada Atlantic Railway (CAR) and Ottawa Arnprior & Parry Sound Railway (OA&PS), from Coteau, Quebec (west of Montreal) to the shores of Georgian Bay. Blair saw the acquisition of the Booth lines as a key component of a government-owned line reaching the west that would serve to regulate rates on commodities.

Such views were not just limited to Liberals, William Maclean, the Conservative MP for the Ontario riding of East York, stated in the House of Commons on August 4, 1899 his support for extending the ICR westward over the Booth system and the proposed Ontario & Rainy

compensaient les déficits annuels des canaux Saint-Laurent, Rideau et Welland et puisque ces canaux étaient sous l'égide du département des Chemins de fer et Canaux, il s'y trouvait de même des « avantages » de patronage dans l'attribution des emplois et des contrats.⁹ L'éditorial de l'édition du 15 mai 1911 de l'Edmonton Capital prônant le prolongement de l'ICR vers l'ouest du Canada conclut : « Le plus fort argument prononcé contre l'Intercolonial est qu'il est un monument de mauvaise administration, mais ceci n'est pas un argument contre la propriété par le gouvernement, mais un réquisitoire contre la direction que l'ICR a reçue. »

Propriété publique ou privée pour le nouveau transcontinental?

« Du point de vue ferroviaire, la condition idéale pour le Canada aurait été que le gouvernement traverse ce continent avec son propre chemin de fer...Je rêve parfois d'un prolongement sur terre et par eau du système gouvernemental que nous connaissons sous le nom de Chemin de fer Intercolonial. » - L'honorable Andrew Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux. Ottawa Journal, 17 octobre 1902

L'élection des Libéraux sous Laurier en 1896 mit sur l'accent sur le peuplement des Prairies afin de faire grandir l'économie nationale. Le développement des terres de l'Ouest pour l'agriculture taxa rapidement la capacité de la voie unique du CPR à transporter les récoltes des Prairies aux ports jumelés de Fort William et Port Arthur. Le moyen le plus populaire pour exporter les récoltes vers les acheteurs européens était en passant par Buffalo et New York. Comment résoudre ces deux problèmes de transport – la congestion sur la ligne du CPR et l'expédition des récoltes à travers des ports étrangers – domina les politiques de transport durant les décennies à venir.

Le 15 mars 1898, ces problèmes de transport furent discutés à la Chambre des communes. Andrew Blair, le ministre des Chemins de fer et Canaux dans le cabinet Laurier, établit sa position en affirmant que cela avait été une « erreur radicale » de n'avoir pas construit le CPR en tant qu'entité publique.

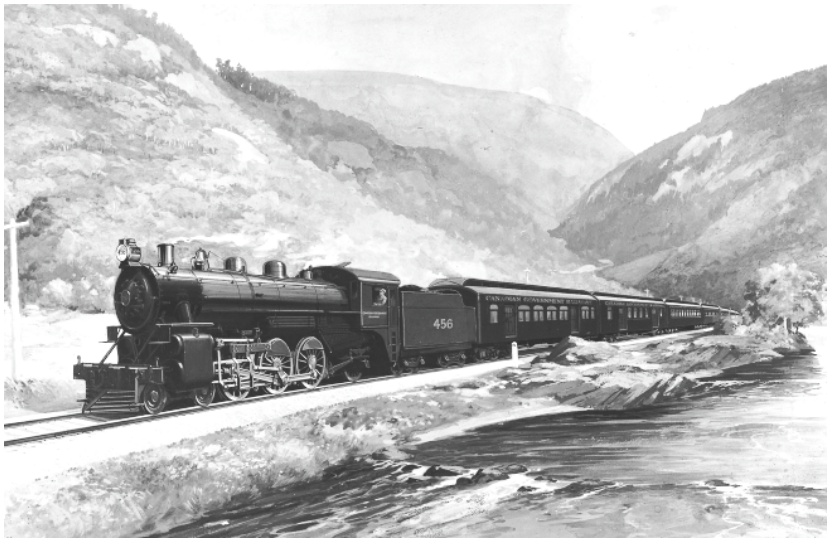
Blair, un ancien premier ministre du Nouveau-Brunswick, était un franc partisan du prolongement de l'ICR vers l'Ouest. Il était supporté en cela par l'intempestif Israël Tarte, le ministre des Travaux publics. En premier lieu, le Drummond County Railway fut loué en 1898 et acheté en 1899. Des droits de circulation sur les voies du GTR furent obtenus afin de permettre aux trains de l'ICR de rouler jusqu'à Montréal. Alors que l'entente avec le Drummond County était parachevée, J.R. Booth était à compléter son

⁹ *L'Annual Report of the Department of Railways and Canals: 1900-1901*, Imprimeur de la reine, Ottawa, stipule que les pertes accumulées en capital et en frais d'exploitation sur les canaux ont totalisé 98,6 M\$ et que les canaux ont opéré à perte.



Canada Atlantic Railway pass issued to Mr. C W Spencer. CRHA / Exporail Archives, Mark Greenwald collection

Laissez-passer du Canada Atlantic Railway octroyé à M. C.W. Spencer. Archives ACHF/Exporail, collection de Mark Greenwald



Pacific 456 rolls the CGR's premier train, the Ocean Limited, through the beautiful Matapedia Valley. The Pacific was built in 1914 by the Montreal Locomotive Works. Douglas N.W. Smith Collection

La 456, une Pacific des CGR, tracte le train-vedette de la compagnie, l'« Ocean Limited », à travers la magnifique vallée de la Matapédia. La locomotive fut construite, en 1914, par la Montreal Locomotive Works. Collection de Douglas N.W. Smith

River Railway (a forerunner of the CNoR) from Port Arthur to Winnipeg as a means of solving the transportation difficulty of grain blockades and to keep down the oppressive rates charged by the CPR.

Blair had public support for his position. On April 1, 1899, the Winnipeg Tribune had editorialized: "Looks like Mackenzie and Mann have broken with Van Horne and CPR and plan their own line from Port Arthur to coast via Yellowhead Pass. If another line is necessary in order to bring the CPR to terms, let it be constructed by the government, not by a lot of sharp railway men, who make

réseau, formé du Canada Atlantic Railway (CAR) et du Ottawa Arnprior & Parry Sound (OA & PS), de Coteau, Qc (à l'ouest de Montréal) jusqu'aux rivages de la baie Georgienne, Ont. Blair considéra l'acquisition des lignes de Booth comme étant une composante-clé d'une ligne possédée par le gouvernement atteignant l'Ouest qui pourrait servir à contrôler les tarifs du transport des marchandises.

De telles considérations n'étaient pas l'apanage seulement des Libéraux. Le 4 août 1899, à la Chambre des communes, William Maclean, le député conservateur du comté ontarien d'East York, déclara son appui au prolongement de l'ICR vers l'ouest au travers du réseau de Booth et de la voie proposée du Ontario & Rainy River (un prédécesseur du CNoR) de Port Arthur jusqu'à Winnipeg en tant que solution aux difficultés de transport du grain causées par les encombrements et pour empêcher la hausse des tarifs excessifs chargés par le CPR.

Blair jouissait de l'appui du public pour sa position. Le 1er avril 1899, le Winnipeg Tribune avait mentionné dans son éditorial : « Il semble que Mackenzie et Mann ont rompu avec Van Horne et le CPR et planifient leur propre voie de Port Arthur jusqu'à la côte [du Pacifique] au travers du col d'Yellowhead. Si une autre voie est nécessaire pour ramener le CPR à la raison, qu'elle soit construite par le gouvernement et non par un groupe d'hommes de chemin de fer aguerris qui gagnent leur vie, et celles de leurs partisans, en manipulant des obligations, aux dépens des capitalistes du vieux pays et des producteurs floués de l'Ouest. »

Discourant à Vancouver en octobre 1902, Blair

their living and that of their followers by manipulation in bonds, at the expense of the old country capitalist and the victimized producer of the west."

Speaking in Vancouver in October 1902, Blair speculated on extending the ICR clear across the Dominion saying "nothing would prove so fruitful of magnificent realization to the people of this great west than to run the railway right through to the Pacific coast and operate upon, I will not say merely economical rates, but upon rates sufficient to pay working expenses, without dividend for the government or anyone else."

However, Blair and Tarte faced the implacable opposition of Prime Minister Laurier to extending the ICR west of Montreal. In a July 31, 1903 article in the Montreal Gazette, Blair spoke ruefully of the defining moment being when Laurier travelled with J R Booth on a private train over the almost completed OA&PS in December 1896. At the OA&PS terminus on the shores of Georgian Bay, Blair said, "There was nothing but a bleak shore, not a building of any kind. Mr. Booth had said at the time that he would have to create business there, build wharves, and elevators, secure traffic from Lake Superior ports, and perhaps buy wheat. Sir Wilfrid then formed the opinion that when everything had to be created in this way no Government should undertake the work."

Thus Laurier turned his back on any calls for government ownership of a new transcontinental railway. Laurier remained true to this principle for the remainder of his time in office. In the Montreal Gazette of Sept 29, 1904, he stated, "I am opposed to the extension of the Intercolonial to the Pacific as a Government work, for if this were carried out either the Government would ruin the roads owned by [private] companies, or the latter would ruin the Government. The ICR has been administered by both [political] parties, and the results in no way justify the construction of the new road as a Government undertaking."

Six years later, in July 1910, he told the Grain Growers Association at a meeting in Regina of his continued belief in private ownership and government control of the railways.

Given Laurier's attitude, Blair had no chance against the private investors who moved to fill the void in the nation's transportation network. Mackenzie and Mann, leading Toronto based capitalists, supported by Senator George Cox, the President of the Bank of Commerce and Canada Life Insurance Company and one of the wealthiest men in the country, emboldened by their success with the Lake Manitoba Railway & Canal Company and Ontario & Rainy River Railway spoke of extending them into a transcontinental railway (later called the CNoR) as early as 1899.

The competing offer of the GTR in 1902 provided

spécula au sujet de prolonger l'ICR au travers du Dominion en entier dans ces termes : « aucune magnifique réalisation ne pourrait être plus fructueuse pour les gens de cet immense Ouest que de rallonger ce chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique et l'exploiter avec des tarifs que je ne dirais pas simplement économiques, mais des tarifs qui seraient suffisants pour compenser les frais d'exploitation, sans dividendes pour le gouvernement ou n'importe qui d'autre. »

Cependant, Blair et Tarte faisaient face à l'implacable opposition du premier ministre Laurier à prolonger l'ICR à l'ouest de Montréal. Dans un article de la Montreal Gazette du 31 juillet 1903, Blair décrit, comme décisive, l'occasion d'un voyage en train privé, en compagnie de Booth et Laurier, sur les rails du OA & PS pratiquement complété, en décembre 1896. Au terminus de la compagnie sur la rive de la baie Georgienne, Blair dit : « Il n'y avait rien sauf un rivage morne, sans aucun bâtiment. Monsieur Booth dit alors qu'il aurait à créer des entreprises à cet endroit, construire des quais et des élévateurs à grain, s'assurer du trafic à partir des ports des Grands Lacs et peut-être acheter du grain. Laurier forma alors son opinion que lorsque tout devait être créé de la sorte, aucun gouvernement ne devait entreprendre le travail. »

Ainsi Laurier tourna le dos à toutes les demandes pour que le gouvernement soit propriétaire d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Il demeura fidèle à sa propre directive tout au long du reste de son mandat. Dans la Montreal Gazette du 29 septembre 1904, il déclara : « Je suis contre le prolongement de l'ICR jusqu'au Pacifique en tant qu'engagement du gouvernement parce que si cela était fait, ou le gouvernement ruinerait les réseaux possédés par les compagnies [privées] ou ces dernières ruinerait le gouvernement. L'ICR a été administré par les deux partis politiques et les résultats ne justifient d'aucune manière la construction d'une nouvelle voie en tant qu'entreprise du gouvernement. »

Six ans plus tard, en juillet 1910, il dit, lors d'une assemblée de la Grain Growers Association à Regina, qu'il continuait de croire à la propriété privée des chemins de fer et à leur contrôle par le gouvernement.

Compte tenu de l'attitude de Laurier, Blair n'avait aucune chance contre les investisseurs privés qui apparurent pour combler les manques dans le réseau de transport de la nation. En tête des capitalistes basés à Toronto, Mackenzie et Mann, supportés par le sénateur George Cox, le président de la BCdC et de la compagnie Canada Life Insurance et l'un des hommes les plus riches du pays, et encouragés par leur succès avec la Lake Manitoba Railway & Canal Company et l'Ontario & Rainy River Railway parlèrent, aussi tôt que 1899, de les prolonger en un réseau transcontinental (appelé plus tard le CNoR).

L'offre compétitive du GTR, en 1902, fournit un choix à Laurier. La philosophie de Mackenzie et Mann était

Laurier with a choice. Mackenzie and Mann's philosophy was to build cheaply and expand slowly as a network of branch lines were built to support the transcontinental line, while Hays vision was to construct a transcontinental line to the highest standards from the first and to push the project to completion in a very few years. It has never been clear why Laurier chose the proposal of the American head of the British-owned GTR over that of the two Canadians. That said, Laurier never completely shut the door on the CNoR. His government provided subsidies towards construction of Mackenzie and Mann regional lines on the prairies, Ontario, and Nova Scotia.

When Laurier insisted that the GTR extend its proposed line all the way to Maritimes by leasing a new Winnipeg-Moncton line to be built by the government called the National Transcontinental Railway, Blair resigned from the Cabinet on July 13, 1903. The Ottawa Citizen report of August 12, 1903 quoted the former Minister of Railways, "For this duplication of the ICR from Quebec to Moncton, there is no necessity, no reason, no end, good, bad or indifferent, that is to be served. It is absolutely useless. It is an absolute waste of public money. It not only means the destruction of the Intercolonial. It is a sheer unjustifiable squandering of public money."

Support for Public Ownership

"It is for the people to decide. Let the people determine whether Canada shall have a Government-owned railway or a railway-owned Government." - R L Borden before the 1904 elections, Winnipeg Telegram, Sept 2, 1904

While the Liberals favoured private sector development of the Dominion's railways, the Conservative party supported public ownership. Robert Borden had become leader of the party in February 1901. A native of Nova Scotia, he was influenced by the progressive ideas in the United States about using government power in the public interest. This was made clear by his response to the GTR and CNoR transcontinental projects.

Speaking in the House of Commons on Sept 29, 1903, he proposed to extend the government-owned ICR from Montreal to Winnipeg through a combination of construction, acquisitions and running rights. In other areas, the GTR and CNoR would have to jointly share track. New construction would be limited to areas where there was a demonstrated traffic potential.

de construire à bas prix et prendre de l'expansion lentement alors qu'un ensemble d'embranchements était bâti pour alimenter la voie transcontinentale, alors que la vision de Hays était de construire dès le départ une voie transcontinentale aux normes les plus élevées et de compléter le projet en très peu d'années. Il n'a jamais été clair pourquoi Laurier préféra la proposition d'un Américain à la tête du GTR, une entreprise britannique, à celle de deux Canadiens. Ceci dit, Laurier ne ferma jamais complètement la porte contre le CNoR. Son gouvernement accorda, à Mackenzie et Mann, des crédits de construction pour leurs lignes régionales dans les Prairies, en Ontario et en Nouvelle-Écosse.

Lorsque Laurier insista pour que le GTR prolonge sa ligne complètement jusqu'aux Maritimes en louant un nouveau chemin de fer, dénommé le National Transcontinental Railway, que le gouvernement s'apprêtait à construire entre Winnipeg et Moncton, Blair démissionna du cabinet, le 13 juillet 1903. Un reportage de l'Ottawa Citizen du 12 août 1903 cita l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux : « En regard de ce doublement de l'ICR de Québec jusqu'à Moncton, il n'y a aucune nécessité, aucune raison, aucune fin, bonne, mauvaise ou insignifiante, à être servie. Il est absolument inutile. C'est un gaspillage total d'argent des contribuables. Il ne signifie pas seulement la destruction de l'Intercolonial. C'est un pur gaspillage injustifiable d'argent public. »

Support pour la propriété publique

« C'est à la population de décider. Que le peuple choisisse si le Canada doit avoir un chemin de fer possédé par le gouvernement, ou un gouvernement possédé par les chemins de fer. » - R.L. Borden avant les élections de 1904, Winnipeg Telegram, 2 septembre 1904

Alors que les Libéraux étaient en faveur que le développement des chemins de fer du Dominion soit fait par le secteur privé, le Parti conservateur supportait leur propriété par l'État. Robert Borden était devenu le leader du parti en février 1901. Né en Nouvelle-Écosse, il fut influencé par les idées progressistes aux États-Unis concernant l'utilisation du pouvoir du gouvernement dans l'intérêt de la population. Ceci fut rendu très clair par sa réponse aux projets transcontinentaux du GTR et du CNoR.

Parlant dans la Chambre des communes, le 29 septembre 1903, il proposa de prolonger l'ICR, propriété du gouvernement, de Montréal à Winnipeg par une combinaison de constructions, d'acquisitions et de droits de circulation. Dans les autres régions, le GTR et le CNoR devraient partager leurs voies. Les nouvelles constructions seraient limitées aux endroits où un potentiel de trafic était démontré.

Borden's Railway Policy

"We favour government ownership." - Robert Borden speaking of his policy for the next transcontinental railway, Ottawa Citizen, May 27, 1904

Borden recognized the need to expand the capacity of the rail network both east and west from Winnipeg to avoid backlogs and to open areas on the prairies suitable for settlement. In his plan, he sought to balance western demands for low freight rates and competition to break the CPR monopoly between Central Canada and the prairies with the need to scale railway construction and related costs to the level of traffic for financial stability.

He proposed to purchase the North Bay-Fort William trackage from the CPR and place it in the hands of an independent commission who would accord running rights to all comers - thus the GTR, CNoR and ICR and GTR would be able to expand westward without investing hundreds of millions (billions in today's dollars) to span the bleak, traffic poor area of northern Ontario.

What did the CPR think of this audacious proposal? Surprisingly it had the approval of the CPR's President Shaughnessy who at a private meeting had assured Borden the railway would not oppose government acquisition of this portion of its transcontinental line¹⁰.

As for development on the prairies, the CNoR main line would continue to its announced destination of Edmonton. The GTR would build north of the CNoR as far as Edmonton (this was actually the first route proposed by the GTR across the prairies that was later modified to run south of the CNoR main line). Borden saw no need to build west of Alberta for some time to come, and, when the time arrived, his plan called for just one line to be build for the joint use of the CNoR and GTR.

With respect to the National Transcontinental, he cautioned the need for proper surveys of the territory to assess the possibilities of settlement and industry before any decision was made. Any line built into the territory between Quebec City and Winnipeg should be a colonization line, not the high grade main line proposed

La politique ferroviaire de Borden

« Nous sommes en faveur de la propriété par le gouvernement. » - Robert Borden parlant de sa politique au sujet du prochain chemin de fer transcontinental, Ottawa Citizen, 27 mai 1904

Borden reconnaissait le besoin d'augmenter la capacité des chemins de fer des deux côtés, est et ouest, de Winnipeg afin d'éviter les encombrements et d'ouvrir les grandes étendues des Prairies convenant à la colonisation. Dans son plan, il essayait de balancer les demandes de l'Ouest pour de bas tarifs de transport de marchandises et pour de la compétition visant à briser le monopole du CPR entre le centre du Canada et les Prairies, avec le besoin d'ajuster le rythme de construction des chemins de fer, et leurs coûts reliés, au niveau du trafic pour conserver la stabilité financière.

Il proposa d'acheter les voies du CPR de North Bay à Fort William et de les mettre entre les mains d'une commission indépendante qui donnerait des droits de circulation à tout demandeur – ainsi le GTR, le CNoR, le GTR et l'ICR pourraient prendre de l'expansion vers l'Ouest sans avoir à investir des centaines de millions de dollars (des milliards en valeur actuelle) pour traverser le nord de l'Ontario, une morne région pauvre en trafic.

Que pensait le CPR de cette proposition audacieuse? En toute surprise, elle avait l'accord du président Shaughnessy du CPR qui, lors d'une rencontre privée, avait assuré Borden que sa compagnie ne s'opposerait pas à l'acquisition par le gouvernement de cette portion de sa voie transcontinentale.¹⁰

Quant au développement dans les Prairies, le CNoR continuerait vers Edmonton, sa destination annoncée. Le GTR construirait au nord du CNoR aussi loin qu'Edmonton (ceci était de fait le premier tracé à travers les Prairies proposé par le GTR qui fut plus tard modifié pour passer au sud de la voie principale du CNoR). Borden ne voyait aucun besoin de construire à l'ouest de l'Alberta pendant un certain temps et, lorsque le besoin se ferait sentir, son plan ne prévoyait qu'une seule ligne à être construite pour l'usage conjoint du CNoR et du GTR.

En ce qui concerne le National Transcontinental, il prévint du besoin d'études de terrain spécifiques sur le territoire afin d'évaluer les possibilités de colonisation et d'industries avant qu'aucune décision

¹⁰ Ted Regehr in his biography of Sir Thomas Shaughnessy in the Dictionary of Canadian Biography confirms Shaughnessy's offer to sell the Sudbury-Fort William line to the Dominion government, which he expected would ultimately double track the line and offer running rights over it to all railways.

Ted Regehr dans sa biographie de Sir Thomas Shaughnessy dans le Dictionnaire biographique du Canada confirme l'offre de Shaughnessy de vendre la voie de Sudbury à Fort William au gouvernement du Dominion qu'il espérait voir le gouvernement doubler et offrir des droits de circulation à tous les autres chemins de fer.

by the Liberals. He questioned the need for the Quebec City-Moncton segment since it paralleled the ICR.

Borden's cost estimates and the route for extending the ICR westward from Montreal is shown in the following table:

ne soit prise. Toute ligne construite dans le territoire entre la ville de Québec et Winnipeg devrait être une ligne de colonisation, et non la voie principale à normes élevées proposée par les Libéraux. Il mit en doute le besoin du segment entre la ville de Québec et Moncton puisqu'il était parallèle à l'ICR.

Les estimations de coûts de Borden et le tracé pour prolonger l'ICR à l'ouest de Montréal sont montrés dans le tableau suivant :

**BORDEN'S 1903 PLAN TO EXTEND ICR TO WEST /
PLAN 1903 DE BORDEN DE PROLONGEMENT DE L'ICR VERS L'OUEST**

Action	Railway Compagnie	Points to be Connected Endroits à être reliés	Distance (miles/milles)	Cost/Coût (millions)
Build/construire	ICR	Jacques Cartier Junction-Coteau	30	\$1.2
Purchase/acheter	CAR	Coteau-Depot Harbor	360	\$12.0
Build/construire	ICR	Scotia Junction-Sudbury	104	\$4.2
Purchase/acheter	CPR	Sudbury-Fort William*	555	\$25.0
Running Rights/ Droits de circulation	CPR and/ et CNoR	Fort William-Winnipeg		
Betterments** / Améliorations**		To handle increased traffic between: / Pour l'augmentation de trafic entre: - Sudbury and/et Fort William - Fort William and/et Winnipeg		\$3.0 \$2.1
Total				\$47.5

Notes: * Borden later extended the section to be purchased to North Bay to provide a connection to the GTR.

** Additional sidings and grade reductions

Comment: The scheme called for the construction of only 134 miles of new line

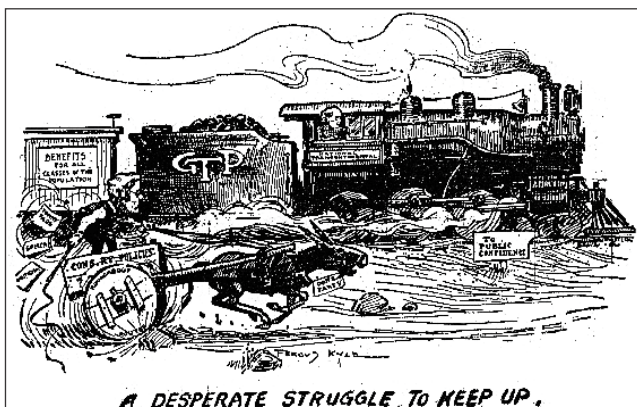
Notes: * Borden rallongea plus tard cette section à être achetée jusqu'à North Bay pour un raccordement au GTR.

** Voies d'évitement additionnelles et réductions de pentes

Commentaire: le plan prévoyait la construction de seulement 216 km de voies nouvelles

The cost of Borden's proposal [while probably underestimated by a factor of at least 3] was modest compared with the final costs for the CNoR and GTP-NTR, but so was the vision. The nation was captured by a euphoria as the economy began to expand more rapidly than at any time in living memory. Laurier looked to build a new transcontinental railway as a living legacy of his time in office

Le coût de la proposition de Borden (bien que probablement sous-estimé par un facteur d'au moins 3 fois) était modeste lorsque comparé aux coûts finals du CNoR et du GTP-NTR, mais telle était aussi sa vision. La nation était prise d'euphorie alors que l'économie commençait à grandir plus rapidement que jamais auparavant de mémoire d'homme. Laurier visait à construire un nouveau chemin de



During the election campaign of 1904 many Liberal owned newspapers carried cartoons contrasting Laurier's backing for the GTP to Borden's less flashy proposal to extend the government-owned system westward. Douglas N.W. Smith

Au cours de la campagne électorale de 1904, plusieurs journaux propriétés de libéraux présentèrent des caricatures mettant en contraste l'appui de Laurier au GTP avec la proposition moins tapageuse de Borden de prolonger le réseau possédé par le gouvernement vers l'Ouest. Collection de Douglas N.W. Smith



Shortly after the tracks were laid into the Porcupine-Timmins mining camp in December 1911, the Temiskaming & Northern Ontario Toronto bound passenger train posed at the newly built station. Wikipedia

Peu de temps après que les rails aient été posés jusqu'au camp de mineurs de Porcupine-Timmins en décembre 1911, le train de voyageurs du Temiskaming & Northern Ontario, en direction de Toronto, pose à la gare nouvellement construite. Wikipédia

and as a monument to the Liberal Party; much as the Conservatives had done with the CPR. The electorate in 1904 were given the choice between these two alternate visions and, not worrying about how to pay for the Liberal project if plans did not work out, voted for Laurier's bold, visionary proposal that promised one, if not two, railways to serve most communities with the expectation that competition would lower freight rates. What was not to like?

While Laurier was opposed to government ownership of railways, George Ross, the Liberal Premier of Ontario, made the construction of a 100 mile railway into the Clay Belt in the northeastern part of the province, a plank in his re-election campaign in 1902. When no private sector interests stepped forward to build and operate the newly chartered Temiskaming & Northern Ontario Railway (T&NO), the government decided to make it a provincial undertaking managed by three commissioners who reported directly to the premier. By 1908, the T&NO extended over 250 miles from North Bay to Cochrane. Today, its descendant the Ontario Northland Transportation Commission, operates the last government-owned major railway in Canada¹¹.

Based on the success of the T&NO, C N Smith, MPP for Sault Ste Marie, proposed on February 1908 that the Ontario government should take over the faltering Algoma Central Railway project and should build and operate all new lines of railway in northern Ontario in order to better develop the resources and carry on the colonization of that

fer transcontinental comme un souvenir vivant de sa période d'administration et comme un monument au Parti libéral, tout comme les conservateurs l'avaient fait avec le CPR. En 1904, une alternative de choix de propriété fut proposée à l'électorat et, sans se soucier de la manière de défrayer le plan des Libéraux si ce dernier échouait, il vota en faveur de la proposition hardie de Laurier qui promettait un, sinon deux, chemin de fer pour desservir la plupart des agglomérations avec l'espoir que la compétition diminuerait les tarifs de transport des marchandises. Il n'y avait rien à redire!

Alors que Laurier était opposé à la possession de chemins de fer par le gouvernement, George Ross, le premier ministre de l'Ontario, fit de la construction d'une voie de 161 kilomètres vers la « Ceinture d'argile » du nord de l'Ontario, un élément-clé de sa campagne électorale en 1902. Lorsqu'aucun investisseur privé ne se présenta pour construire et exploiter le chemin de fer nouvellement autorisé Temiskaming & Northern Ontario (T & NO), le gouvernement décida d'en faire une entreprise provinciale dirigée par trois commissaires qui se rapportaient directement au premier ministre. Par 1908, le T & NO s'étendait sur plus de 400 kilomètres de North Bay à Cochrane. De nos jours, son successeur, l'Ontario Northland Transportation Commission, exploite le dernier chemin de fer majeur propriété d'un gouvernement au Canada.¹¹

S'appuyant sur le succès du T & NO, C.N. Smith, député provincial pour Sault Ste Marie, proposa, en février 1908, que le gouvernement de l'Ontario devrait prendre en charge le projet défaillant du chemin de fer Algoma Central et devrait construire et exploiter toutes les nouvelles voies dans le nord de l'Ontario afin de mieux développer les ressources naturelles et continuer la colonisation de cette partie de la province. Il déclara: « Je pense qu'il serait dans l'intérêt de la province de prendre la ligne en charge et de la terminer en tant qu'œuvre de colonisation...Je pense que ce qu'ils devraient faire maintenant serait de prendre la ligne en charge et l'exploiter eux-mêmes. »

Les demandes pour que le gouvernement soit propriétaire continuèrent. Le 15 mai 1911, l'Edmonton Capital plaça en éditorial: « Si les dépêches en provenance d'Ottawa doivent être interprétées pour signifier ce qu'elles disent, Mackenzie et Mann vont recevoir du Dominion une garantie maximale de 35 millions de dollars pour raccorder leur ligne de Port Arthur à Montréal et à l'ICR et en retour de ce prêt, le Dominion ne reçoit rien à part la circulation du grain chargé dans l'Ouest sur le réseau de l'ICR. S'il est pour financer la voie, pourquoi le Dominion ne la construirait-il pas et par conséquent ne prolongerait-il pas l'ICR vers les

¹¹ The former Greater Winnipeg Water District Railway remains the other government-owned railway. Operated by the Water and Waste Department of the City of Winnipeg, it is used to maintain the aqueduct and water works at end of the line at Lake of the Woods.

L'ancien Greater Winnipeg Water District Railway demeure le seul autre chemin de fer restant propriété d'un gouvernement. Exploité par le Water and Waste Department de la ville de Winnipeg, il est utilisé pour faire l'entretien de l'aqueduc et des installations de filtration à Lake of the Woods.

part of the province. He said, "I think it would be in the interest of the Province to take over the line and finish it as a colonization work. . . I think that what they should do now is to take over the line and run it themselves."

The demands for government ownership continued. On May 15, 1911, the Edmonton Capital editorialized: "If the dispatches from Ottawa are to be interpreted to mean what they say, Mackenzie & Mann are to receive a guarantee from the Dominion to the extent of \$35 million to connect up their line at Port Arthur with Montreal and ICR and for this loan of credit the Dominion receives nothing but the routing of the traffic gathered by the CNoR in the west over the ICR. . . Why should not the Dominion, if it is going to finance the road, build the road, and thereby bring the Intercolonial into the wheat fields of the west, furnishing the CNoR or any other railway, a connection at Winnipeg. . . or at Port Arthur. . . supplying to the western provinces for all time a government-owned and government-operated road. [This] would effectually regulate traffic rates to the Atlantic seaboard, not only on the government road, but on the Canadian Pacific and the Grand Trunk Pacific as well?"

Pressure to build the long delayed and much discussed Hudson Bay Railway (HBR) did briefly separate Sir Wilfrid from his principals. In the run up to the 1908 Dominion election he announced the government would build the railway as part of his platform.

Even staunch private enterprise supporter Clifford Sifton, the former Minister of the Interior in the Laurier government until his resignation in 1907, changed his position. Sifton said in the House of Commons in March 1907¹²: "I am not an advocate of the construction or extending of a railway by the government. . . There are cases, however, in which a company cannot undertake an enterprise on a commercial basis. A case of that kind was the construction of the Temiskaming & Northern Ontario Railway. I think the Ontario government were perfectly justified in building that railway because the value of that northern country was at the time unknown and this enterprise was taken up simply as a colonization proposition. In like manner the Dominion government would be justified in building the 500 miles of the railway to Hudson Bay as a government work."

In a similar vein, Sifton stated in June 1908: "The west wants the HBR, but it must have it as a public owned and operated highway. We are going to pay for it, anyway; in Heaven's name let us own it ourselves."

Even the CNoR founders were ready to concede a place for government ownership. When announcing on September 25, 1912 that the CNoR would not build further north than The Pas, Mann said, "I am of the opinion that the

champs de blé de l'Ouest, donnant au CNoR, ou à tout autre chemin de fer, une connexion à Winnipeg...ou à Port Arthur, donnant pour toujours aux provinces de l'Ouest une voie appartenant au gouvernement et exploitée par celui-ci? [Ceci] contrôlerait efficacement les tarifs vers la côte de l'Atlantique, non seulement sur la voie du gouvernement, mais tout aussi sur celles du Canadien Pacifique et du Grand Tronc Pacifique.»

La pression pour construire la voie remise à plus tard depuis longtemps et fortement discutée du Hudson Bay Railway (HBR) éloigna brièvement Sir Wilfrid de sa politique ferroviaire. Durant la campagne menant vers les élections de 1908 du Dominion, il annonça que la construction par le gouvernement de cette ligne ferait partie de ses promesses d'élection.

Même un ardent partisan de l'entreprise privée tel que Clifford Sifton, l'ancien ministre de l'Intérieur dans le cabinet Laurier jusqu'à sa démission en 1907, changea sa position. En mars 1907, Sifton déclara dans la Chambre des communes¹²: « Je ne suis pas un partisan de la construction ni du prolongement de chemin de fer par le gouvernement...Il y a des cas, cependant, dans lesquels une compagnie ne peut entreprendre des travaux sur une base commerciale. Un tel cas est celui de la construction du Temiskaming & Northern Ontario. Je crois que le gouvernement de l'Ontario a été parfaitement justifié de construire ce chemin de fer parce qu'à l'époque, la valeur du nord de l'Ontario n'était pas connue et le projet fut entrepris simplement comme un de colonisation. De la même manière, le gouvernement du Dominion serait justifié de construire les 800 kilomètres de voie vers la baie d'Hudson en tant que projet public.

Dans le même esprit, Sifton dit en juin 1908 : « L'Ouest désire le HBR, mais il doit l'avoir en tant que chemin de fer possédé et exploité comme entreprise publique. Nous allons payer pour lui de toute manière; au nom du Ciel, soyons-en nous-même le propriétaire.»

Même les fondateurs du CNoR étaient prêts à faire une place à la propriété gouvernementale. Lorsqu'il annonça, le 25 septembre 1912, que le CNoR ne construirait pas plus au nord que The Pas, Mann déclara : « Je suis d'opinion que le projet du Hudson Bay Railway est si risqué, sa nature et son succès éventuel si problématiques, qu'il devrait être exploité par le gouvernement du Dominion jusqu'à ce que sa valeur réelle ait été démontrée.»

Le niveau des subventions

Le deuxième facteur influençant la solution au « problème du rail » était le ressentiment à l'égard des fortunes supposément accumulées par les capitalistes ayant le contrôle des chemins de fer du Dominion. Trois

¹²Quoted in the Winnipeg Telegram, June 8, 1908 / Cité dans le Winnipeg Telegram, 8 juin 1908

Prime Minister Laurier, as the 'Collector for Political Missions,' seeks \$40 million for Hays' railway, while "Old Man Country," with a Public Ownership tab in his hat points out what has already been given for railway construction saying: "Gaze at them figures a minute, mister an' then chase yourself."

Le Premier ministre Laurier, en tant qu'« Encaisseur pour fins politiques », demande 40 M\$ pour le chemin de fer de Hays, alors que le « Vieil homme du pays », un coupon de propriété publique au chapeau, pointe vers ce qui a déjà été donné pour la construction de la ligne en disant : « Considérez ces chiffres pendant une minute, monsieur, et ensuite, courez-vous après. »



Hudson Bay Railway undertaking is of so risky a nature and its ultimate success is so problematical that it should be operated by the Dominion Government until its real value has been demonstrated."

Level of Subsidies

The second factor influencing the settlement of 'The Railway Problem' was the resentment against the perceived fortunes being accumulated by the capitalists controlling the Dominion's railways. Three factors drove popular sentiment:

First, during the 1904 election the press increasingly played up the fact of the huge investments by the public in Canada's railways. The total was \$237 million and 62 million acres of land. This was a particular source of friction in the complaints of western Canada about high freight rates as there was no recognition of this public contribution in rate decisions.

Second, the revelations that the magnates who had built the CPR had acquired huge blocks of shares at a fraction of par value created public distrust of capitalists. In 1884, 200,000 shares had been issued at \$25 a share (one quarter of par value) - probably a fair price at the time given the real possibility that the venture might go bankrupt before the transcontinental line was completed¹³. However, legislation limited the dividends that the railway could pay to 10% of the par value of the stock. After 1900, when the CPR became the largest company in Canada and an economic powerhouse, its earnings were sufficient to pay out the 10% annual dividend - a 40% return on the actual cash paid for the stock.

éléments alimentaient le sentiment populaire :

D'abord, durant la campagne électorale de 1904, la presse mit l'accent sur les énormes investissements des contribuables dans les chemins de fer canadiens. Le total était de 237 M\$ (et de 25,1 millions d'hectares de terres). Ceci était particulièrement une source de friction quant aux plaintes de l'Ouest canadien au sujet des hauts tarifs de transport de marchandises parce qu'il n'était pas tenu compte de cette contribution du public lors de l'établissement des tarifs.

Deuxièmement, les révélations que les magnats qui avaient construit le CPR, avaient acquis de gros blocs d'actions à une fraction de leur coût réel, avaient créé une méfiance dans le public envers les capitalistes. En 1884, 200 000 actions avaient été mises sur le marché à 25 \$ l'action (soit un quart de leur valeur nominale), ce qui était probablement un prix acceptable pour l'époque s'il est tenu compte de la possibilité réelle que l'entreprise fasse faillite avant que la ligne transcontinentale ne soit terminée.¹³ Toutefois, la législation limitait les dividendes que la compagnie pouvait payer à 10 % de la valeur nominale des actions. Passé 1900, lorsque le CPR devint la plus grande compagnie au Canada et un puissant moteur économique, ses revenus furent suffisants pour payer le dividende annuel de 10 % - un rendement de 40 % pour l'argent comptant réellement déboursé par action.

Finalement, le GTP et le CNoR se servirent tous deux fortement de l'endettement pour financer la construction. En 1916, pas plus de 5 % des fonds de construction du CNoR, totalisant presque 379 M\$, provinrent de la vente d'actions. Alors qu'aucun argent ne fut déboursé

¹³ The five key players - George Stephen, D. McIntyre, J. J. Hill, R. B. Angus and Donald Smith purchased over half of these shares
Les cinq officiers-clés - George Stephen, D. McIntyre, J. J. Hill, R. B. Angus et Donald Smith - achetèrent la moitié de ces actions.

Finally, both the GTP and CNoR relied heavily upon debt to fund construction. Of the almost \$370 million invested in the CNoR in 1916, no more than 5% of the funding came from selling shares. While no money was paid for the shares held by Mackenzie, Mann & Company, the partners had accepted stock in lieu of cash for the usual 5 to 8% commission taken by contractors on jobs. Their construction companies had done over \$200 million in contract work. As well the partners had loaned the company at least several million - sources are divided on how much. Thus their equity in the company stood between \$15 and \$20 million.

The case of the GTP was similar to the CNoR. While some \$25 million of shares were issued, the Royal Commission found no more than a nominal sum of actual cash was paid for them.

In effect, both railways were funded through bond sales (often with a government guarantee), mortgages and outright government loans and subsidies (see Table 2).

pour les actions détenues par la compagnie Mackenzie & Mann, les associés acceptèrent des actions, au lieu de comptant, pour la commission habituelle de 5 à 8 % des coûts de construction versée aux entrepreneurs pour les travaux. Leurs compagnies de construction avaient fait des travaux pour une valeur dépassant 200 M\$. Les partenaires avaient aussi prêté plusieurs millions de dollars à la compagnie – les sources ne s'entendent pas sur combien. Leurs parts dans la compagnie étaient donc évaluées à entre 15 et 20 M\$.

Le cas du GTP était semblable à celui du CNoR. Alors que des actions pour quelque 25 M\$ avaient été émises, la Commission royale découvrit qu'une somme insignifiante de véritable comptant avait été déboursée pour elles.

En réalité, les deux chemins de fer avaient été financés au moyen de ventes d'obligations (souvent nanties d'une caution du gouvernement), d'hypothèques et carrément de prêts et subventions du gouvernement (voir le Tableau 2).

TABLE 2: PUBLIC INVESTMENT IN RAILWAYS / TABLEAU 2 : INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LES CHEMINS DE FER (\$ millions)

	Subsidies Subventions	Land Sales Ventes de terres	Loans Outstanding Prêts à remettre	Guaranteed Bonds Outstanding Obligations garanties en circulation	Grand Total
CNoR	38.9	34.4	25.9	199.1	298.3
GTR	13.0		15.1		28.1
GTP	0.7		70.3	56.9	127.9
NTR			159.9		159.9
ICR*			125.6		125.6
Total	52.6	34.4	396.8	256.0	739.8

Note: All amounts in millions

Source: Report of the Royal Commission to Inquire into Railways and Transportation in Canada, King's Printer, 1917

Source: *Rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada, Imprimeur du Roi, 1917*

Note: Tous les montants en millions (présentation anglaise seulement)

The Toronto Globe on January 11, 1908 took issue with the Saskatchewan and Alberta government policy of guaranteeing the bonds of CNoR branch lines at the rate of \$15,000 a mile saying that these western [branch] roads cost less than \$12,000 to build. It stated that the provinces should either build and run the branches themselves - like the T&NO in Ontario - or build the lines and lease them to private operators who would pay the interest on the bonds and collect only provincially approved charges. This would let the provinces assume the roads at any time and maintain competition.

Charters and Unbuilt Branch Lines

"Paper construction! Hardly any of them have been built because the companies to which the charters had been granted were not compelled to go ahead with

Le 11 janvier 1908, le Toronto Globe s'éleva contre la politique des gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta de cautionner les obligations des embranchements du CNoR au taux de 9300 \$/km alors que, selon lui, le coût de ces voies secondaires dans l'Ouest était inférieur à 7400 \$/km. Il déclara que les provinces devraient soit les construire et les exploiter elles-mêmes – comme le T&NO en Ontario - , soit les construire et les louer à des opérateurs privés qui paieraient les intérêts sur les obligations et encaisseraient seulement des tarifs approuvés par la province. Ceci permettrait aux provinces d'en prendre le contrôle en tout temps et de maintenir la compétition.

Les chartes et les embranchements non construits

« Des constructions en papier! Pratiquement aucun d'entre eux n'a été construit parce que les

construction." - Edmonton Journal, Feb 2, 1912

Another sore point with private railway ownership, particularly in the west, was the failure of the railways to build the branch lines for which they held charters. After the CNoR began to extend across the prairies in 1901, both it and the CPR snapped up blanket charters to build various branch lines into each other's territories. The GTP soon joined in the rush for charters. To encourage such construction, the provincial governments offered to guarantee the bonds on selected lines. But construction of many of these lines was deferred for years.

This became especially irksome in the west where settlers often moved into areas where the new railway was projected to run only to have years pass with no construction. Frustration boiled over when the holders of many of these charters, which had a finite life of usually five years, sought to have their charters extended.

As early as May 1908, the CPR failure to initiate construction on several lines led one MP to call for the railway to be censured for "playing fast and loose with settlers" while another said that "no further concessions in the way of franchises should be given them until they make a reasonable effort to complete the roads they have incorporated; certainly to build the roads they have given a pledge to build."

The Edmonton Journal reported on October 14, 1914 that construction was never started on 78% of the branch lines for which provincial charters had been issued. The Saskatchewan politicians both revelled and despaired over branch line construction in their province - railway mileage grew from 1,552 miles in 1905 to 6,101 in 1915, but there still remained 1,295 miles of lines with provincial guarantees that had not been built¹⁴. To public acclaim, the ruling Saskatchewan Liberal party at their annual convention in June 1917 resolved that "we believe if the railways required cannot be secured when peace is declared by the aid of bond guarantees, or other assistance, the Province itself should undertake the construction of these lines."¹⁵

In 1913, the CNoR sought to have a federal charter for the Canadian Northern Western Railway, a subsidiary, passed authorizing several hundred miles of branch lines in Alberta when again there were numerous complaints about unbuilt branch lines stranding settlers fifty miles from the nearest rail line.

Seeking an accommodation, the Minister of Transport said, "If you agree to build 100 miles this summer, we will forgive you." To which, Gerard Ruel, the CNoR representative, replied, "If someone would only provide the money, we would be only too glad to go ahead with construction."

compagnies auxquelles les chartes avaient été accordées n'avaient pas été forcées de les construire. » - Edmonton Journal, 2 février 1912

Un autre point vexant de la propriété ferroviaire privée, particulièrement dans l'Ouest, était la défaillance des compagnies de construire les embranchements pour lesquelles elles détenaient des chartes. Après que le CNoR se mit à s'étendre à travers les Prairies en 1901, le CPR et lui sautèrent sur des chartes à grandes étendues pour bâtir des voies secondaires sur le territoire de l'autre compagnie. Le GTP se joignit rapidement à cette ruée vers les chartes. Afin d'encourager une telle construction, les gouvernements provinciaux offrirent de garantir les obligations sur certaines lignes choisies. Mais la pose de plusieurs de ces voies fut reportée de plusieurs années.

Ceci devint particulièrement déplaisant dans l'Ouest où les colons s'établissaient souvent dans des endroits où la construction d'un chemin de fer était prévue et qui voyaient des années passer sans que cela se produise. La frustration atteignit son comble lorsque les détenteurs de nombre de ces chartes, qui avaient souvent une durée effective limitée de cinq ans, cherchèrent à les faire prolonger.

Aussi tôt que mai 1908, le manquement du CPR à débiter la construction de plusieurs lignes amena un membre du Parlement à demander que la compagnie fasse l'objet d'un blâme pour « s'être moquée des colons », alors qu'un autre dit qu'aucune autre concession sous forme de franchise ne devrait leur être accordée avant qu'il n'ait fait un effort raisonnable de terminer les voies qu'il avait incorporées et, au moins, celles qu'il avait fait la promesse de poser.

L'Edmonton Journal rapporta, le 14 octobre 1914, que la pose de rails sur 78 % des voies secondaires pour lesquels des chartes provinciales avaient été octroyées n'avait pas été commencée. Les politiciens de la Saskatchewan se réjouissaient et se désolaient à la fois au sujet de la construction d'embranchements dans leur province; le kilométrage des voies ferrées grandit de 2498 km, en 1905, à 9818 km, en 1915, mais cela laissa encore 2084 km de voies avec des cautions provinciales qui n'avaient pas encore été construites.¹⁴ Au grand plaisir du public, le Parti libéral, qui gouvernait la Saskatchewan, adopta, lors de sa convention annuelle en juin 1917, une résolution selon laquelle « nous croyons que si les chemins de fer dont nous avons besoin ne peuvent pas obtenus par des cautionnements d'obligations ou d'autres moyens, lorsque la paix sera revenue, la province elle-même devrait entreprendre la construction de ces voies.¹⁵

En 1913, le CNoR tenta de faire adopter, pour sa filiale, le Canadian Northern Western Railway, une charte

¹⁴ Regina Leader Post, Feb 6, 1917 / Regina Leader Post, 6 février 1917

¹⁵ Regina Leader Post, June 12, 1917 / Regina Leader Post, 12 juin 1917

As we saw in Part 2, international money markets tightened starting in 1913 leaving speculative ventures like the CNoR and GTP facing difficulties in raising capital. Both the CNoR and GTP scaled back their branch line work to concentrate their diminishing resources on completing their main lines. This was a policy which the Saskatchewan Minister of Railways, C A Dunning, later characterized as "a scandal" and the transcontinental line construction as a "gross waste of public money."¹⁶

Entering the Government Fold

"The CNoR, acquired by the people of Canada under these proposals, will be one of the greatest assets of the people of the country." - Prime Minister Borden in House of Commons, August 14, 1917



The isolated station at Kawene, Ontario was far from the financial turmoil roiling the CNoR. The agent waits to load some express on a cold winter's day while the engine takes on water. City of Vancouver Archives, courtesy of Shawn I Smith

La gare isolée de Kawene, Ontario, était éloignée du tumulte financier affligeant le CNoR. L'agent attend pour charger de l'express par un froid matin d'hiver, alors que la locomotive est ravitaillée en eau. Archives de la ville de Vancouver, courtoisie de Shawn I. Smith

After the Borden government passed the legislation to take over the CNoR in September 1917, Mackenzie and Mann withdrew from their executive responsibilities, but remained on the CNoR board¹⁷. The Vancouver Sun of Sept 30, 1917 ran an article titled "Sir William Mackenzie Begins Last Official Tour of CNR." Leadership devolved to David Hanna, the Third Vice President and General Manager, who continued in his positions. He reported to the Minister of Railways until the

fédérale autorisant plusieurs centaines de kilomètres de voies secondaires en Alberta, alors qu'encore une fois, il y avait de nombreuses plaintes au sujet d'embranchements non construits laissant en plan des colons établis à quelque 80 km du chemin de fer le plus près.

Cherchant un compromis, le ministre des Transports déclara : « Si vous construisez 160 kilomètres cet été, nous allons vous pardonner. » Ce à quoi répondit Gerard Ruel, le représentant du CNoR : « Si seulement quelqu'un nous fournissait l'argent, nous ne serions que très heureux d'entreprendre la construction. »

Comme nous l'avons vu dans la Partie 2, les marchés financiers internationaux se contractèrent à partir de 1913, laissant des entreprises spéculatives telles que le GTR et le GTP se heurter à des difficultés dans leur quête de capital. Le CNoR et le GTP réduisirent leurs plans de construction de voies secondaires pour concentrer leurs ressources décroissantes au parachèvement de leur voie principale. Ceci fut une politique que C.A. Dunning, le ministre des Chemins de fer de la Saskatchewan, qualifia plus tard de « scandaleuse » et la construction de la voie transcontinentale « de gaspillage éhonté d'argent du Trésor public ».¹⁶

Entrée au bercail du gouvernement

« Le CNoR, acquis sous ces propositions par le peuple du Canada, sera l'un des grands actifs du peuple de ce pays. » - Le premier ministre Borden dans la Chambre des communes, le 14 août 1917

Lorsque le gouvernement Borden eut adopté la législation pour la prise en charge du CNoR, Mackenzie et Mann se dégagèrent de leurs responsabilités de dirigeants, mais demeurèrent sur le conseil d'administration.¹⁷ Le Vancouver Sun du 30 septembre 1917 publia un article intitulé : « Sir William Mackenzie commence la dernière tournée d'inspection du CNR. » La direction fut dévolue à David Hanna, le troisième vice-président et gérant général, qui continua dans ses postes. Il se rapporta au ministre des Chemins de fer et Canaux jusqu'à ce que le gouvernement eut payé la somme stipulée par l'arbitrage et ait pris le contrôle du chemin de fer en 1918.

Alors que le gouvernement amorçait les étapes finales de la prise en charge du CNoR, il commença aussi à considérer les besoins des chemins de fer. Le 27 août, Frank Cochrane, le ministre des Chemins de fer et Canaux, annonça l'intention du gouvernement d'acheter 6000 wagons à un coût de 25 M\$ pour remédier au manque pressant de wagons sur les voies canadiennes. Les commandes de locomotives et de wagons avaient été supprimées dans une large mesure au début de la guerre

¹⁶Vancouver Sun, January 21, 1919 / Vancouver Sun, 21 janvier 1919

¹⁷National Post, Sept 1, 1917 / National Post, 1er sept. 1917

Gangs were at work on completing the catenary and platforms at the new CNoR station in the heart of Montreal during the summer of 1918. The station, which was surmounted by the large Canadian Northern sign, faced La Gauchetière Street. Library Archives Canada PA-071155

Des équipes d'ouvriers travaillant au parachèvement de la caténaire et des quais à la nouvelle gare du CNoR au cœur de Montréal, au cours de l'été de 1918. La gare, qui était surmontée de l'énorme enseigne du Canadian Northern, faisait face à la rue De la Gauchetière. Bibliothèque et archives Canada PA-071155



government paid the arbitration award and took control of the railway in 1918.

As the government initiated the final steps to taking over the CNoR, it also began to address the needs of the railways. Frank Cochrane, the Minister of Railways, announced on August 27th the government's plan to purchase 6,000 cars at a cost of \$25 million to address the pressing rail car shortage on Canadian railways. Locomotive and rolling stock orders had been largely suppressed since the beginning of the war when steel and manpower resources were transferred to the war effort.

Planning efforts quickly turned to integrating the assets of the CNoR and CGR. For example, at the end of November 1917, six CGR Mikados were transferred from the east for use on the Winnipeg-Toronto passenger trains. Number 2902, a 1917 Montreal Locomotive Works product, was reported by the Fort William Times-Journal to have pulled an eastbound passenger train out of Port Arthur on December 1st. Oddly, the CNoR only owned one Mikado, meeting its heavy freight service needs with Consolidations.

As well, the government approved large work programs for the 1918 construction season to address deferred maintenance. This had been caused by several years of financial stringency and a scarcity of rails and bridge materials as the steel output of Canadian mills was dedicated to war munitions and supplies. The government ordered 100,000 tons of new 85 pound rails to meet the imperative needs of the CNoR, CPR, GTR and CGR. These were to be delivered between April and July. Problems at

lorsque les ressources en acier et en main d'oeuvre avaient été transférées à l'effort de guerre.

Les efforts de planification se portèrent rapidement vers l'intégration des actifs du CNoR et des CGR. Par exemple, à la fin de novembre 1917, six Mikados des CGR furent transférées de l'Est pour servir sur les trains de voyageurs entre Toronto et Winnipeg. La 2902, un produit des Montreal Locomotive Works en 1917, fut citée par le Fort William Times-Journal pour avoir tracté un train de passagers hors de Port Arthur le 1er décembre. Singulièrement, le CNoR ne possédait qu'une seule Mikado, rencontrant ses besoins pour la traction des lourds trains de marchandises avec des Consolidations.

Aussi, le gouvernement approuva de grands programmes de travaux pour la saison de construction de 1918 pour remédier à l'entretien qui avait été différé. Ceci avait eu pour causes plusieurs années de restrictions financières et un manque de rails et de matériaux pour les ponts, alors que la production des aciéries canadiennes avait été dédiée aux fournitures et munitions de guerre. Le gouvernement commanda 100 000 tonnes (impériales) de nouveaux rails de 85 livres au yard pour satisfaire aux besoins urgents du CNoR, du CPR, du GTR et des CGR. Ces derniers devaient être livrés entre avril et juillet. Des problèmes à l'aciérie de Sydney retardèrent toutefois les livraisons jusqu'à la fin de l'été. Ceci, à son tour, retarda le début de la pose des rails sur les assises d'embranchements dans l'Ouest qui avaient été nivelées (quelques-unes avant le début de la guerre) en réponse aux soucis des gens de l'Ouest.

A Troubled Symbol**Un emblème trouble**

What appears to be a pair of CGR construction trains pose on the double track over the recently completed Quebec Bridge in 1917. Disappointing traffic volumes would see one set of tracks replaced by a road in 1929. McCord Museum 6186

En 1917, ce qui semble être une paire de trains de construction des CGR pose sur la voie double sur le pont de Québec récemment complété. Des volumes de trafic décevants verront l'une des voies remplacée par une route en 1929. Musée McCord 6186

Nothing perhaps symbolized this historic period of railway over-building than the Quebec Bridge, the final piece of the National Transcontinental Railway's low grade line between Moncton and Winnipeg. The ill-fated bridge had witnessed two tragic accidents. The first was on August 29, 1907 when the south arm and part of the central section collapsed killing 75 workers. The second was the collapse of the centre section of the replacement bridge on September 11, 1916 killing 11 workers.

The steel spans linking the north and south banks of the St Lawrence River were joined on September 1917, the same month the government passed legislation to nationalize the CNoR. Just a month later, on October 17th, the first train comprising 15 freight cars, a caboose and an official car crossed the bridge. The first passenger train, a CGR Montreal-Quebec local, crossed on January 6, 1918.

Peut-être que rien ne symbolise mieux cette période historique de construction hors de contrôle de chemins de fer que le pont de Québec, le dernier tronçon de la voie de pauvre qualité du NTR entre Moncton et Québec. Le pont mal-né fut la scène de deux accidents tragiques. Le premier se produisit le 29 août 1907 lorsque la partie sud de sa structure et une partie de la travée centrale s'effondrèrent, tuant 75 travailleurs. Le second fut l'effondrement de la travée centrale du pont remplaçant le premier, causant la mort de 11 ouvriers, le 11 septembre 1916.

Les structures surmontant les rives nord et sud du fleuve Saint-Laurent furent jointes en septembre 1917, le même mois durant lequel le gouvernement vota la législation pour nationaliser le CNoR. Seulement un mois plus tard, le 17 octobre, le premier train composé d'une locomotive tirant deux wagons plats portant les ingénieurs du pont, des officiels, des employés et des visiteurs fit un passage d'inspection à travers la structure. Le 3 décembre,



A small fleet of tugs was used to hold the central span in position on September 17, 1917 as the lifting links were being pinned to the span. Library and Archives Canada e011193064

Le 17 septembre 1917, une flottille de remorqueurs fut utilisée pour maintenir la travée centrale en position, alors que les chaînes de hissage étaient fixées à celle-ci. Bibliothèque et archives Canada e011193064

When the Quebec Bridge and Railway Company failed following the 1907 collapse of part of the bridge, the project was taken over by the Dominion government. Hailed as an engineering wonder with longest cantilever span in the world, the bridge, cost some \$20 million, the financial albatross that the Dominion government simply loaded onto the national railway debt. Traffic volumes were never sufficient to pay even the cost of maintenance. After the bridge was accepted as completed by the government on August 21, 1918, it was turned over to the CGR.

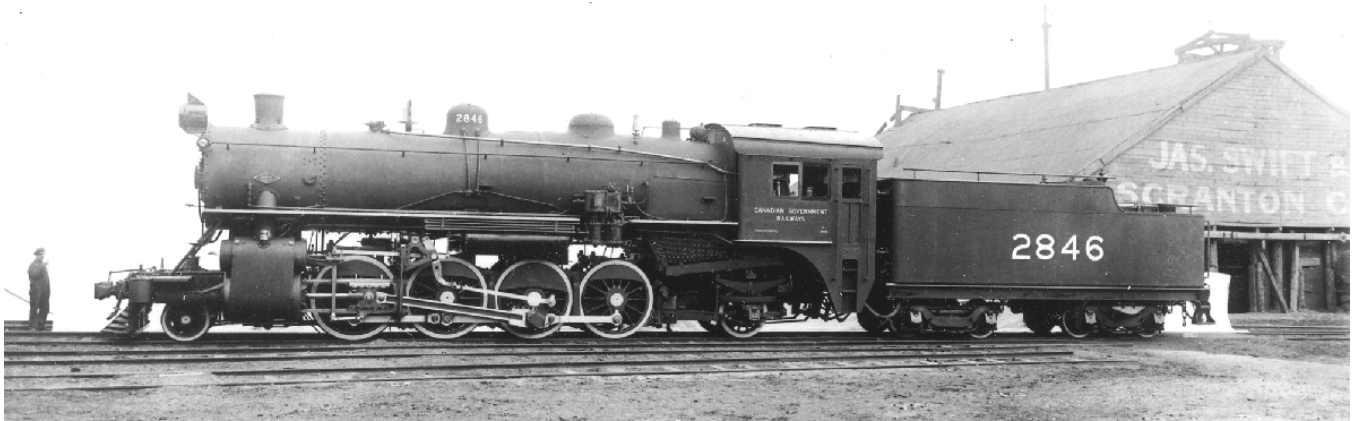
inaugurant le service marchandises, le premier train des CGR fut composé de 15 wagons, d'un wagon de queue et d'une voiture d'affaires. Le premier train de voyageurs, un local Montréal-Québec, traversa le pont, le 6 janvier 1918.

Lorsque la compagnie Quebec Bridge and Railway fit faillite en 1907 suite à l'effondrement d'une partie du pont, le projet fut repris par le gouvernement du Dominion. Acclamé en tant que merveille d'ingénierie avec la plus longue travée cantilever au monde, le pont coûta quelque 20 M\$ (plus de 3 milliards de dollars en valeur actuelle). Ceci fut un autre embarras financier que le gouvernement du Dominion ajouta tout simplement à la dette ferroviaire nationale. Les volumes de trafic ne furent jamais suffisants pour payer même les frais d'entretien. Lorsque, le 21 août 1918, le pont fut accepté par le gouvernement comme étant complété, il fut placé sous la charge des CGR.

Proud officials and train crew members line up for a photo of the first freight train over the Quebec Bridge. CGR Mikado 2900 and the bridge provided the backdrop. Douglas N.W Smith Collection

Les officiels et membres de l'équipage du train posent fièrement pour une photo du premier train de marchandises à traverser le pont de Québec. La Mikado 2900 des CGR et le pont servirent d'arrière-plan. Collection de Douglas N.W. Smith





Above; The Canadian Government Railways ordered fifty 2-8-2 Mikado locomotives from the Canadian Locomotive Company (CLC) of Kingston, Ontario; thirty in 1916 (CGR 2800 - 2829 / CNR 3200 - 3229) and twenty in 1917 (CGR 2830 - 2849 / CNR 3230 - 3249). In all, one hundred and ninety Mikado locomotives were ordered by the government from various builders and delivered between 1916 - 1919. These locomotives were purchased for use on the Intercolonial and National Transcontinental Divisions. Some of the locomotives were leased to the Canadian Northern Railway, the Grand Trunk Pacific and indeed the Grand Trunk itself who were in dire need of locomotive power. These railways were in poor financial condition, coupled with World War I and coal shortages so reducing their purchasing strength. They became CNR S Class once integrated into the CNR roster. The 2846 is one of the second lot of Mikados built by CLC, the photo was taken in March 1917 at the CLC facility. Photo C-529 Queens University CLC Archive Collection via Don McQueen

Les Chemins de fer du gouvernement canadien commandèrent cinquante locomotives 2-8-2 Mikado de la Canadian Locomotive Company (CLC) de Kingston, Ontario; trente en 1916 (CGR 2800-2829/CNR 3200-3229), et vingt en 1917 (CGR 2830-2849/CNR 3230-3249). En tout, cent-quatre-vingt-dix Mikados furent commandées par le gouvernement de divers manufacturiers et livrées entre 1916 et 1919. Ces locomotives furent achetées pour servir sur les divisions Intercolonial et National Transcontinental. Quelques-unes furent louées au CNoR, au GTP et même au GTR qui avait un besoin pressant de force motrice. Ces compagnies étaient en pauvre situation financière, ce qui combiné aux pénuries de charbon et autres de la Première Grande guerre, réduisait leur pouvoir d'achat. Elles formèrent la classe S du CNR une fois qu'elles furent intégrées dans le parc moteur de celui-ci. La 2846 est l'une du deuxième lot de Mikados construit par la CLC; la photo fut prise en mars 1917, à l'usine de la CLC. Photo C-529 Queens University CLC Archive Collection, courtoisie de Don McQueen

Below; Canadian National Railway 3257 was one of a lot of fifty Mikado locomotives ordered by the Canadian Government from CLC in April 1917, it carried CGR road number 2857. It was one in the third lot of Mikados ordered from CLC to relieve the critical locomotive shortage at that time. Over the years the locomotive received several overhauls and modifications including the addition of the Elesco feedwater heater circa 1933, emerging with the traditional CNR look. The 3257 was photographed at CNR Guelph Junction, in the City of Guelph on May 5, 1956. Robert Sandusky

La 3257 du Canadien National fut l'une d'un lot de cinquante locomotives commandées par le gouvernement de la CLC en avril 1917; elle porta le numéro de parc 2857 des CGR. Elle fit partie d'un troisième lot de Mikados commandées de la CLC pour répondre à une pénurie critique de locomotives à cette époque. Au fil des ans, elle fut sujette à plusieurs remises en état et modifications qui inclurent l'ajout d'un réchauffeur d'eau d'appoint Elesco qui lui donna l'aspect CNR typique. La 3257 fut photographiée à la gare Guelph Junction du CNR, près de la ville de Guelph, le 5 mai 1956. Robert Sandusky



continued from page 93

the Sydney steel mill, however, delayed deliveries until late summer. This resulted in fewer worn rails on segments of the Port Arthur-Edmonton line being relaid in 1918. This in turn delayed plans to begin laying rails on western branch lines that had been graded (some since before the war began) to meet western concerns.

Working around the rail shortage, the CNoR did proceed with heavy programs to improve track with ballast and surfacing, construct stations and maintenance facilities. New stations were built at such diverse locations as Rainy River and Montreal. Work on the mammoth Leaside shops complex began. The last major project completed under the CNoR name was the opening of the Mont Royal tunnel on October 21, 1918 that gave the railway a downtown passenger terminus in Montreal. Management also began studies of a cut-off to link the NTR and CNoR lines in order to create a shorter line between Winnipeg and Toronto (the Nakina cut-off opened in 1923).

The government moved to complete the process of taking over the CNoR on September 5, 1918. J D Reid, the Minister of Railways, attended the board meeting and accepted the resignation of Mackenzie, Mann and most of the board of directors. It was reported in August that the two partners had not attended a directors meeting for months¹⁸. A temporary board consisting of D B Hanna, A J

suite de la page 93

Contournant le manque de rails, le CNoR put procéder avec de grands programmes d'amélioration des voies avec du ballastage et du nivellement et de construction de gares et d'installations d'entretien. De nouvelles gares furent érigées à des endroits aussi divers que Rainy River et Montréal. Les travaux commencèrent sur l'énorme complexe d'ateliers de Leaside. Le dernier grand projet complété sous le nom du CNoR fut le parachèvement du tunnel du mont Royal, le 21 octobre 1918, qui donna au chemin de fer un terminus de voyageur au centre-ville de Montréal. La direction commença aussi l'étude d'un embranchement pour relier les voies du NTR et du CNoR dans le but de créer un trajet plus court entre Toronto et Winnipeg (le raccourci de Nakina fut inauguré en 1923).

Le gouvernement alla de l'avant pour compléter la prise en charge du CNoR, le 5 septembre 1918. J.D. Reid, le ministre des Chemins de fer et Canaux, assista à la réunion du conseil d'administration et accepta les démissions de Mackenzie, de Mann et de la majorité des directeurs. Il fut rapporté, en août, que les deux associés n'avaient assisté à aucune réunion du conseil d'administration depuis des mois.¹⁸ Un conseil d'administration temporaire formé de D.B. Hanna, A.J. Mitchell et du major Bell, ministre suppléant des Chemins

Mount Royal Tunnel Open Oct. 21st.

The New Montreal-Ottawa Short Line

THROUGH TRAINS BETWEEN MONTREAL, OTTAWA AND TORONTO

READ DOWN				READ UP	
• 6 15 p.m.	† 8 15 a.m.	Lv MONTREAL	Ar	† 11 00 p.m.	• 12 00 n'n
10 15 p.m.	12 15 p.m.	Ar OTTAWA	Lv	7 00 p.m.	8 00 a.m.
10 45 p.m.	12 45 p.m.	Lv OTTAWA	Ar	6 30 p.m.	7 30 a.m.
• 7 30 a.m.	† 9 45 p.m.	Ar TORONTO	Lv	† 10 00 a.m.	• 11 00 p.m.

* Daily. † Daily except Sunday.

AT TORONTO — Connecting Monday, Wednesday and Friday to and from Western Canada and Pacific Coast points.

AT MONTREAL — Connections to and from all points in Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, New York and East of the Falls.

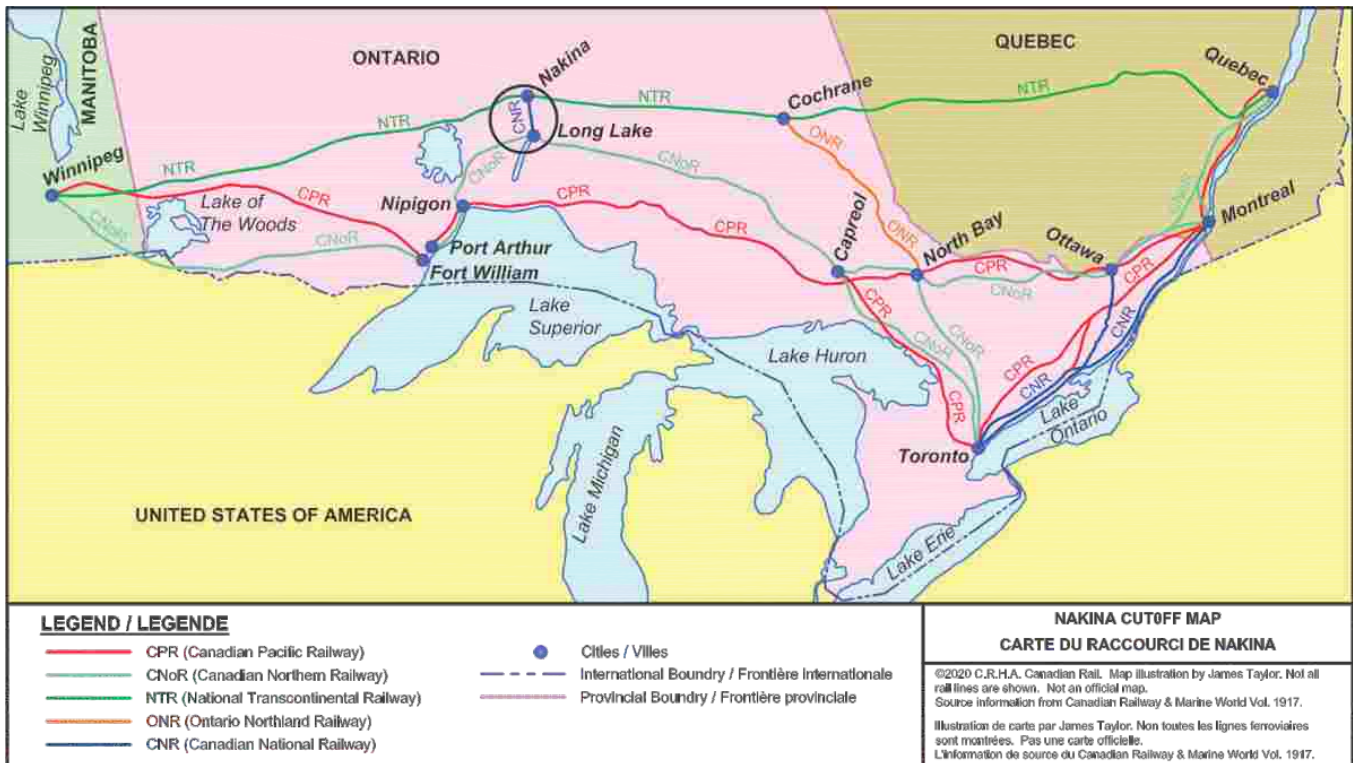
LOWEST FARES - THROUGH TICKETS AND RESERVATIONS EVERYWHERE - ENQUIRE C.N.R. AGENTS.

City Offices: 225 St. James St., Tunnel Terminal, 415 LaGauchetière St. W., or St. Catherine St. E. Station, Montreal 1263

CANADIAN NORTHERN RAILWAY

Newspaper announcements heralded the opening of the Mount Royal Tunnel - the last major project to be completed by the CNoR. Des annonces dans les journaux proclamèrent l'ouverture du tunnel du Mont-Royal, le dernier projet majeur complété par le CNoR.

¹⁸Fort William Times-Journal, August 14, 1918 / Fort William Times-Journal, 14 août 1918



The Long-Lac-Nakina cutoff. CRHA/ Exporal Archives, Canadian Railway & Marine World 1917

L'embranchement de Long-Lake-Nakina Archives ACHF/Exporail, Canadian Railway & Marine World, 1917

Mitchell, and Major Bell, Deputy Minister of Railways would administer the CNoR. Reid announced that a new board of directors would be appointed to operate the national system much as the CPR board operates that system, except that all matters of policy and all new construction and large projects would have to be approved by a government order-in-council. Parliament would have to vote the necessary money for the company's operations.

Several days later, the government acquired 51 million shares from Mackenzie, Mann & Company with the \$8.5 million payment going to the CBoC. By the end of 1918, only 16,000 shares remained to be acquired by the government from the Province of British Columbia.

Speculation abounded as to who would be appointed the president and chairman. Frank Cochrane, the former Minister of Railways, had been promised the position when he stepped down to facilitate the formation of the Union government in October 1917. Cochrane deserved the position, having steered the difficult railway portfolio through most of the war years and he had been a pillar of the Conservative party during the Dominion elections. Borden had drafted an announcement appointing Cochrane in 1917, but by the fall of 1918 Cochrane was in poor health (he died in 1919).

In naming a full board of eight directors on September 18th, Hanna was appointed the new president of the CNoR. This reflected the government's pleasure with

de fer et Canaux, dirigerait le CNoR. Reid annonça qu'un nouveau conseil d'administration serait nommé pour exploiter le réseau national de manière analogue à celle utilisée par le conseil du CPR, avec l'exception que toutes les questions de politique, de construction nouvelle et de grands projets devront être approuvées par un décret en conseil du gouvernement. Le Parlement aurait à voter sur le budget nécessaire aux opérations de la compagnie.

Quelques jours plus tard, le gouvernement acquit 51 millions d'actions de la compagnie Mackenzie & Mann pour la somme de 8,5 M\$ qui alla à la BCdC. À la fin de 1918, il ne restait que 16 000 actions à être achetées de la province de la Colombie-Britannique par le gouvernement.

La spéculation sur qui allait être nommé président et chef de la direction fut intense. On avait promis le poste à Frank Cochrane, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il avait démissionné, en octobre 1917, pour faciliter la formation d'un gouvernement d'Union. Cochrane méritait la position parce qu'il avait administré le complexe portfolio ferroviaire au cours de la majorité des années de guerre et avait été un pilier du Parti conservateur durant les élections du Dominion. Borden avait composé l'annonce de la nomination de Cochrane en 1917, mais, à l'automne de 1918, Cochrane était en mauvaise santé (il mourut en 1919).

Lors de la nomination d'un entier conseil de huit

The Canadian Northern Interurbans

With their involvement in the electric power industry from the early 1890s, it is not surprising that Sir William Mackenzie controlled a significant number of electric railways. The urban operations in Toronto and Winnipeg were supplemented by several interurban railways surrounding Toronto. These included the Niagara, St Catharines & Toronto (NStC&T) in the Niagara Peninsula, the Toronto Suburban (TSR) running from West Toronto to Guelph and Weston, and the Toronto Eastern (TER), which was building lines east of Toronto. The enthusiasm for electric railways extended to the CNoR that electrified the section of the Montreal-Ottawa main line on the island of Montreal running through the Mont Royal Tunnel to its downtown station.

Mackenzie, Mann & Company sold the NStC&T to the CNoR in 1914 and it was part of the assets acquired by Dominion government in Sept 1918. Just weeks later, on Sept 23rd, the CNoR acquired the TER by paying \$751,000, the cost of construction up to that time. In January 1919, the CNoR purchased the TSR by paying its outstanding liabilities of \$670,000.

Les interurbains du Canadian Northern

Compte tenu de leur implication dans l'industrie de la fourniture de l'électricité au début des années 1890, il n'est pas surprenant que Sir William Mackenzie eût le contrôle d'un nombre significatif de chemins de fer électriques. Les services de transport urbain de la ville de Toronto furent soutenus par plusieurs chemins de fer interurbains autour de la ville. Ceux-ci incluent le Niagara St Catharines & Toronto (NStC & T) dans la péninsule du Niagara, le Toronto Suburban (TSR), opérant de l'ouest de Toronto vers Guelph et Weston, et le Toronto-Eastern (TER) qui construisit des lignes à l'est de Toronto. L'enthousiasme pour les voies électrifiées s'étendit au CNoR qui électrifia la portion de sa voie principale entre Montréal et Ottawa qui traversait le tunnel du mont Royal sur l'île de Montréal, vers sa gare au centre-ville.

La compagnie Mackenzie & Mann vendit le NStC & T au CNoR en 1914 et le NStC & T fit partie des actifs acquis par le gouvernement du Dominion, en septembre 1918. Seulement quelques semaines plus tard, le 23 septembre, le CNoR acheta le TER pour la somme de 751 000 \$, son coût de construction à l'époque. En janvier 1919, le CNoR acquit le TSR par le paiement des dettes de 670 000 \$ impayées de ce dernier.



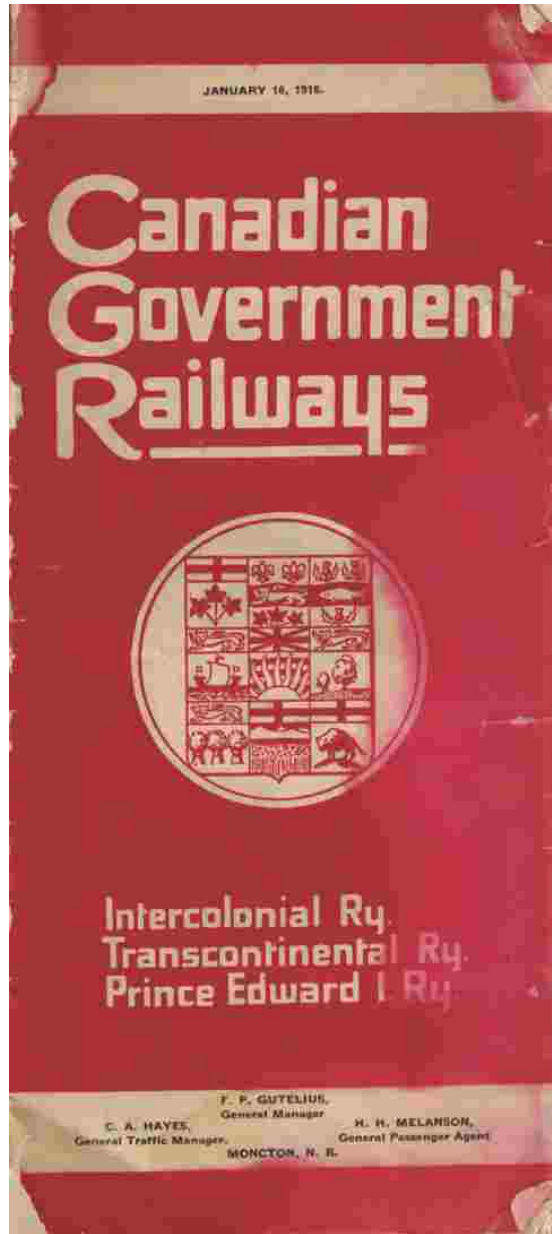
In addition to passenger operations, Mackenzie and Mann's NS&T interurban line established a substantial freight business which as evidenced in this early photo. CRHA / Exporail Archives, Fonds Corley

En addition à leurs services voyageurs, la ligne interurbaine du NS & T de Mackenzie et Mann acquit un important trafic de marchandises, comme l'atteste cette photo à ses débuts. Archives ACHF/Exporail, Fonds Corley

Hanna's performance. On Nov 18, 1918, the government passed an order-in-council transferring the management and operations of the CGR to the CNoR board thereby creating a government-owned coast-to-coast railway. Two new members were appointed to the board shortly thereafter to represent Nova Scotia and New Brunswick interests. The CGR, which had been managed from Moncton since the inception of the ICR, now became an anonymous part of the national system; a fact which would lead to considerable future strife. C M Hayes, who had been general manager of the CGR, became the general traffic manager of the CNoR and moved from Moncton to the CNoR's Toronto headquarters.

To reflect the change it was decided to rename the government-owned railway system. The Royal Commission of 1917 had recommended that the government-owned system be called the Dominion Railway Company. The government chose a different course. Perhaps influenced by Hanna, it retained the familiar CNR initials. Order-in-council PC 3122, approved by the Governor General the Duke of Devonshire on Dec 20, 1918, authorized the use of the name Canadian National Railways for the system.

President Hanna issued a circular to all employees announcing the change in name would take effect on Jan 1, 1919. All officers of the System were requested to use the name Canadian National Railways in the course of operating, correspondence and in general conduct of affairs.



1916 public timetable for the Government of Canada Railways. Douglas NW Smith collection

L'indicateur 1916 des Chemins de fer du gouvernement canadien pour le public. Collection de Douglas N.W. Smith

directeurs, Hanna fut désigné le nouveau président du CNoR. Ceci reflétait la satisfaction du gouvernement avec sa performance. Le 18 novembre 1918, le gouvernement adopta un décret en conseil transférant la direction et les opérations des CGR au CNoR, créant de ce fait un chemin de fer propriété de l'État d'une côte à l'autre du pays. Deux nouveaux directeurs furent nommés au conseil d'administration peu de temps après pour représenter les intérêts de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Les CGR, qui avaient été dirigés à partir de Moncton depuis la création de l'ICR, devinrent alors une partie ignorée du réseau national, un fait qui allait mener plus tard à des mésententes considérables. C.M. Hayes, qui avait été le gérant général des CGR, devint le directeur général du trafic au CNoR et déménagea de Moncton aux quartiers généraux du CNoR, à Toronto.

Pour mettre le changement en évidence, on décida de renommer le réseau ferroviaire propriété du gouvernement. La Commission royale de 1917 avait recommandé de donner le nom de Dominion Railway Company à ce réseau. Le gouvernement vit cela d'un autre œil. Peut-être influencé par Hanna, il conserva les initiales familières CNR. Le décret en conseil PC 3122, approuvé par le gouverneur général, le Duc de Devonshire, le 20 décembre 1918, autorisa l'usage du nom des Chemins de fer nationaux du

Canada pour le réseau.

Le président Hanna fit parvenir un communiqué à tous les employés annonçant le changement de nom qui entrerait en vigueur le 1er janvier 1919. On exigea de tous les officiers du réseau d'utiliser le nom Chemins de fer nationaux du Canada au cours de leurs tâches d'opération, dans leur correspondance et dans la menée générale des affaires.

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

By/Par Stan Smail

The Canadian National Railways photography of William 'Bill' Pharoah La photographie de William « Bill » Pharoah des Chemins de fer nationaux du Canada

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Introduction

In this issue of Canadian Rail, we celebrate some of the CNR railway photography of Bill Pharoah, a legendary member of the CRHA in Montreal for many years. This seems fitting, as Canadian Rail continues its series on CN-100 featuring a retrospective on all things CN over the last hundred years. While in Montreal, Bill was in the employ of Canadian National Railways at its head office in Montreal.

It is appropriate that Bill's lifelong friend and railway commuting companion, Michael Leduc of Montreal, shares some memories of Bill with us. Our condolences to Bill's wife Lina and the Pharoah family on their loss and we thank them for the donation of Bill's photographic collection to the CRHA archives. Enjoy your ride on the CNR of William 'Bill' Pharoah!

Introduction

Dans le présent numéro de Rail canadien, nous mettons en vedette une partie de la photographie qu'a faite du CNR Bill Pharoah, un membre notoire de l'ACHF au cours de nombreuses années. Cela semble approprié alors que Rail canadien continue sa série CN 100, une rétrospective de toutes choses CN au cours des cent dernières années. Alors qu'il demeurait à Montréal, Bill travaillait pour le compte du CN, à ses quartiers généraux de Montréal.

Il est opportun que Michael Leduc, un ami de longue date de Bill et son compagnon de trajets de banlieue, partage quelques souvenirs de lui avec nous. Nous offrons nos sincères condoléances en regard de sa disparition à Lina, son épouse, ainsi qu'à tous les membres de la famille Pharoah et nous les remercions pour le don de sa collection de photographies aux archives de l'ACHF/Exporail. Savourez votre voyage sur le CNR de Bill Pharoah!

William Pharoah | 1937-2019

Mr. William 'Bill' Pharoah passed away on July 19, 2019, after a lengthy illness, weeks before his 82nd birthday. He was raised and lived in Montreal West until 1962 when he married Lina Caron and moved to Beloeil, Quebec.

Bill was a frequent visitor to Montreal West station along with many other members of the CRHA. As a stalwart member, he joined the CRHA board of directors, organized excursions and latterly was editor of Canadian Rail, until he moved to Ottawa in 1967. While there, he became a member of the Bytown Railway Society. Also, for many years Bill was a member of the National Railway Historical Society (NRHS).

Among his friends he was known for his photographic collections, Lina, Bill's wife of many years, has generously donated his photographic collection to the CRHA / Exporail archives. These included slides and 8mm movies that date back to 1955 and display his skills in photo composition.

He had an imposing stature, yet was very personable. He had quite a sense of humour, often



Lina Pharoah presenting Michael Leduc with a token carousel of Bill's slides in December 2019. Peter Murphy

Lina Pharoah présentant à Michael Leduc l'un des nombreux carrousels de diapositives de Bill en décembre 2019. Peter Murphy

William Pharoah | 1937-2019

Monsieur William « Bill » Pharoah est décédé, le 19 juillet 2019, des suites d'une longue maladie, quelques semaines avant son 82e anniversaire. Il a été élevé et a vécu à Montréal-Ouest jusqu'en 1962, alors qu'il a épousé Lina Caron et déménagé à Belœil, Québec.

À l'instar de plusieurs autres membres de l'ACHF, Bill visitait souvent la gare Montreal West. En tant que membre convaincu de l'Association, il joignit son groupe de directeurs, organisa des excursions et fut l'éditeur de Rail canadien tout juste avant de déménager à Ottawa, en 1967. Une fois là, il devint membre de la Bytown Railway Society. Bill fut aussi membre de la National Railway Historical Society durant de nombreuses années.

Bill était connu dans son cercle d'amis pour sa collection de photographies; Lina, son épouse de nombreuses années, en a généreusement fait don aux archives de l'ACHF/Exporail. Sa collection inclut des diapositives et des films 8 mm qui datent d'aussi loin que 1955 et démontrent ses talents de composition photographique.

portrayed in imitating personages. Besides serious articles in Canadian Rail, there were the odd pieces of humour under the pseudonym 'Ferro'. He was known to express his opinions in satirical poetry. One example concerned CN displaying automobiles in Central Station as customers boarded trains. His poem entitled "Ballad of Desecration" was read at a CRHA banquet where the CN sales vice-president was a guest of honour. He took it in good stride and all present found it most amusing.

Bill is survived by his wife Lina, with whom they had three children: the late Dennis, Deborah and John. He is mourned by many grandchildren, his sister Lynn and many friends. May he rest in peace.

Il avait une stature imposante, mais était néanmoins facile d'approche. Son sens de l'humour apparaissait souvent lorsqu'il imitait des personnalités. En parallèle avec ses sérieux articles dans Rail canadien, il signait de temps à autre des textes humoristiques sous le pseudonyme de « Ferro ». Il était connu pour exprimer ses opinions dans des poèmes satiriques. Un exemple de ceci concerna une exposition d'automobiles à la Gare centrale côtoyant des voyageurs sur le point de prendre leur train. Son poème intitulé littéralement « La ballade de la profanation » fut lu lors d'un banquet de l'ACHF dont le vice-président aux ventes du CNR était l'invité d'honneur. Ce dernier le prit de bonne grâce et tous trouvèrent le tout des plus amusant.

Bill laisse dans le deuil son épouse Lina avec laquelle il a eu trois enfants: Dennis (décédé), Deborah et John. Il est regretté de plusieurs petits-enfants, de sa soeur Lynne et de nombreux amis. Qu'il repose en paix.



Things are not always what they seem. CNR U-2-g class leader 4-8-4 6200 is on CPR property riding Glen Yard turntable in Westmount, Quebec circa 1955. 6200 will be today's power for Train 15, the Montreal - Toronto Inter-City Limited which originates at CPR's Windsor Station in Montreal then transfers to the CNR Cornwall Subdivision at Dorval, Quebec.

Les choses ne sont pas toujours comme elles apparaissent. La 6200, la première 4-8-4 de la classe U-2-g du CNR est sur le pont tournant de la cour Glen du CPR à Westmount, Québec, autour de 1955. Ce jour-là, elle était la force motrice du train numéro 15, l'Inter-City Limited, entre Montréal et Toronto; ce train partait de la gare Windsor du CPR, à Montréal, puis rejoignait les rails de la subdivision Cornwall du CNR, à Dorval.



The exhaust is approaching Density Five as a CNR U-2-h 4-8-4 smokes up Valois, Quebec with a westbound freight in this scene from the early fifties. Bill's vantage point for this photo is the eastbound CNR station platform. The CPR Valois station appears in the background and survives today as a community resource service centre.

La densité de la fumée d'échappement approche la densité cinq alors que la 4-8-4 classe U-2-h du CNR enfume les environs de la gare Valois, à la tête d'un train de marchandises en direction ouest sur cette scène du début des années 1950. Lors de la prise de la photo, Bill se tenait sur la plateforme en direction est de la gare. La gare Valois apparaît à l'arrière-plan et sert de nos jours de centre communautaire



CNR H-6-g class 4-6-0 1395 has been turned and is on its train ready to depart Rawdon, Quebec for Montreal in 1955. Ten Wheeler 1395 was built by Montreal Locomotive Works in 1913 for the Canadian Northern Railway. Initially it was preserved as part of the F Nelson Blount Steamtown collection, but today it is privately owned in Michigan.

En 1955, la 1395, une 4-6-0 classe H-6-g du CNR, a été changée de direction à Rawdon, Québec, et est en tête du train prêt à partir pour Montréal. La « Ten Wheeler » 1395 a été construite par les Montreal Locomotive Works en 1913 pour le Canadian Northern Railway. Elle fut d'abord préservée en tant que partie de la collection F. Nelson Blount, à Steamtown USA, mais elle est de nos jours aux mains d'un collectionneur privé, au Michigan.



A delightful curiosity from Bill Pharoah. What appears to be the Saturday only CNR Train 151 from Montreal to Ottawa making its station stop at Coteau, Québec circa 1955. In the foreground, N-4-c 2-8-0 2659 appears to be assisting the Valleyfield - Coteau shuttle train just arrived from the east. In fact, what we may be witnessing is the last run of the Valleyfield - Coteau shuttle as an actual train before busses took over the service. In the last years of this shuttle service, an N-4-c class 2-8-0 and a combine were regular fare on these trains replacing diesel railcars employed from the forties until about 1950.

Une plaisante curiosité de Bill Pharoah. Ceci semble être le train no 151 du samedi seulement du CNR entre Montréal et Ottawa faisant un arrêt à Coteau, Québec, aux alentours de 1955. À l'avant-plan, la 2-8-0 classe N-4-c semble assister le train faisant la navette entre Valleyfield et Coteau qui vient d'arriver de l'est. En réalité, ce à quoi nous assistons est la dernière exploitation de cette navette par un train avec locomotive avant que les autobus prennent en charge ce service. Au cours des dernières années de ce service de navette, une N-4-c et une voiture d'usage mixte étaient de coutume sur ces trajets après avoir remplacé les autorails diesel utilisés des années 1940 jusqu'à autour de 1950.





U-1-b class 4-8-2 6029 was a fixture on CNR passenger trains out of Montreal in the fifties until the end of steam in 1959. Here, it pauses for water and a photo at St. Hyacinthe, Quebec as it heads up daily except Sunday Train 16 for Portland, Maine in a winter view from 1955. The Horton Steel Works water tank has been repainted in the very attractive silver paint scheme. Companion 4-8-2 6015 is on display at Jasper, Alberta.

La 4-8-2 classe U-1 b 6029 du CNR se trouvait de manière routinière sur des trains pour voyageurs partant de Montréal durant les années 1950, et ce jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur en 1959. Sur cette scène d'hiver de 1955, elle fait un arrêt pour de l'eau, à Saint-Hyacinthe, Québec, alors qu'elle est à la tête du train no 16, un train quotidien sauf le dimanche vers Portland, Maine. Le château d'eau de fabrication Horton Steel Works a été repeint d'une livrée couleur argentée très attrayante. La 6015, une de ses jumelles, est en montre à Jasper, Alberta.



A variety of transportation modes! Bill's bicycle is parked alarmingly close to the CNR L'Assomption Subdivision main track as T-2-a 2-10-2 4102 thunders across the Montreal - Toronto Highway 2 at Montreal West, Quebec. This was a transfer freight movement for Longue Pointe Yard in east end Montreal. Judging by the Ford, GM and Chrysler products yielding to 4102's passage, it is no later than 1955!

Plusieurs moyens de transport! À Montréal-Ouest, la bicyclette de Bill est dangereusement stationnée en bordure de la voie principale de la subdivision L'Assomption du CNR alors que la 2-10-2 classe T-2-a 4102 roule bruyamment au travers de la route no 2 entre Montréal et Toronto. Ceci est un train de transfert de wagons de marchandises vers le triage Longue-Pointe, à l'extrémité est de Montréal. Si l'on en juge par les produits Ford, GM et Chrysler cédant le passage à la 4102, on n'est pas plus tard que 1955!



Like many of my CRHA elders, Bill Pharoah 'lived' at CPR's Montreal West station with camera in tow in the last decade of the steam era. Displaying the white flags of a Passenger Extra West, CNR U-2-h 4-8-4 6246 has a section of Pool Train 15 on the move at Westminster Avenue crossing on Good Friday in 1955.

Comme bien de mes confrères vétérans de l'ACHF, Bill Pharoah hantait la gare Montreal West avec son appareil photo à portée de mains durant la dernière décennie de l'ère de la vapeur. Arborant les fanions blancs d'un extra de voyageurs en direction ouest, la 6246, une 4-8-4 classe U-2-h du CNR, tracte une section du train en commun no 15 au passage à niveau de la rue Westminster, le jour du Vendredi saint, en 1955.



Again the 'Pool' and once again Westminster Avenue crossing at CPR's Montreal West, Quebec. Bill Pharoah was a steam enthusiast but, like many, appreciated the esthetics of the beautiful tri colour 1954 CNR passenger paint scheme, especially as it appeared on the 6500 series GMD FP9's and their 6600 series 'B' unit companions. Train 15 has the new motive power as it makes its way west in April 1955. Doug Carlyle, this one's for you!

Encore une fois, un train en commun et le passage à niveau de la rue Westminster à la gare Montreal West du CPR. Bill Pharoah était un amateur de la vapeur, mais, comme bien d'autres, il appréciait l'esthétique de la superbe livrée tricolore adoptée en 1954 par le CNR, particulièrement lorsqu'elle apparaissait sur ses diesels GMD FP9 de la série 6500, et leurs compagnons modèles B de la série 6600. En avril 1955, le train no 15 a ces nouvelles locomotives à sa tête, alors qu'il passe en direction ouest. Doug Carlyle, celle-ci est pour vous!



The next three Pharoah images will feature the CNR 6500 series GPA-7 class passenger F units when they were almost new. FP9 6515 is leading Train 15 at CPR's Westmount station in the winter of 1955-1956. Is that the late Ernie Modler complete with pipe eyeballing the 6515?

Les trois photos suivantes de Pharoah mettent en vedette les unités F de la classe GPA-7 et de la série 6500 pour trains de voyageurs, alors qu'elles étaient pratiquement neuves. Le modèle FP9 6515 est en tête du train no 15 à la gare de Westmount du CPR au cours de l'hiver 1955-1956. Est-ce le regretté Ernie Modler à l'inséparable pipe qui examine la 6515?



A day trip. Likely using his CNR pass, Bill Pharoah appears to have made a 'Belleville turn' sometime in 1956. CNR FP9 6535 is leading on Train 5, The LaSalle, pausing on its westward trek to Toronto. Bill likely returned to Montreal on Train 6, the eastbound Inter-City Limited.

Un trajet d'un jour. Quelque temps au cours de 1956, Bill Pharoah semble avoir fait un périple vers, et de, Belleville, Ontario, probablement à l'aide de son laissez-passer du CNR. La FP9 6535 du CNR est en tête du train no 15 dénommé « The LaSalle », alors à l'arrêt au cours de son trajet vers Toronto, en direction ouest. Bill est vraisemblablement revenu à Montréal à bord du train no 6, l'« Inter-City Limited » en direction est.



Another favorite hangout for the Montreal railfan 'mafia' which included Paul McGee, Bill Stannard, Forster Kemp, Ron Ritchie, Ernie Modler, Ken Chivers and of course Bill Pharoah, was the CNR Turcot West operator's shack near Montreal West. A curiosity is apparent in this unusual view of brand new CNR passenger F units led by FP9 6519 on a freight train! Credit Bill Pharoah for being in the right place at the right time to make this unusual photo.

L'abri du répartiteur à l'extrémité ouest de la cour Turcot du CNR, près de Montréal-Ouest, était un autre endroit de fréquentation favori pour la « Mafia montréalaise des passionnés de chemin de fer » qui incluait Paul McGee, Bill Stannard, Forster Kemp, Ron Ritchie, Ernie Modler, Ken Chivers et, évidemment, Bill Pharoah. Il est bien curieux de voir, sur cette photo, des unités F pour trains de voyageurs, la FP9 6519 en tête, tractant un train de marchandises. Donnez crédit à Bill Pharoah d'avoir été au bon endroit et au bon moment pour photographier cette scène inusitée.



In the cut at CN Ballantyne. CNR Train 47 has an almost new MLW FPA-4 for power as it makes its way west over the 'new' main line between Turcot West and Dorval, Quebec circa 1960. CNR U-2-c 4-8-4 6153, preserved today at Exporail, hauled one of the first trains over this new line in September 1960, a CRHA excursion to Ottawa. Dick Harris, this one's for you! Never forget CN Ballantyne!

Dans la tranchée près de la gare Ballantyne du CNR, le train no 47 de la compagnie a pour force motrice une unité MLW modèle FPA-4 presque neuve, alors qu'il roule, en direction ouest, sur la nouvelle voie principale entre Turcot West et Dorval, aux alentours de 1960. La 4-8-4 classe U-2-c 6153 du CNR, maintenant préservée à Exporail, tracta l'un des premiers trains sur cette voie en septembre 1960, un train d'excursion de l'ACHF vers Ottawa. Dick Harris, celle-ci est pour vous! N'oubliez jamais Ballantyne!



Being a CNR employee and a 'people' person, the ever personable Bill Pharoah would often include railway employees in his photos. Case in point; on the CNR Lakeshore commuter run out of Montreal, the conductor, engineman and fireman exchange train orders likely at Turcot East, Quebec circa 1953: CNR X-10-a 4-6-4T 49 is the power and is a featured exhibit at Exporail today.

Employé du CNR et une personne des plus sociables, le sympathique Bill incluait souvent des cheminots sur ses photos. Un tel cas est cette photo prise sur la ligne de banlieue du Lakeshore partant du centre-ville de Montréal, d'un conducteur échangeant des ordres de train avec le mécanicien et le chauffeur de la locomotive, à Turcot East, autour de 1953. La locomotive est la 49, une 4-6-4T classe X-10-a du CNR, qui est maintenant exposée à Exporail.

CNR electric hauler 188 has just delivered what appears to be an excursion train from Montreal's Central Station to Turcot East in Montreal where a steam locomotive will be substituted. This location marks the end of Montreal terminals electrification in the Westward direction. The box-cab unit was imported from the English Electric Company by the National Harbours Board Railway for service at the Port of Montreal in 1926. CNR acquired the 9 units in 1943 by exchanging them for 0-6-0 steam switchers of more or less equivalent pulling capacity. CNR placed them in the Z-4-a class and changed their numbers to 9180-88, they often ran in pairs to haul the longest trains.

En provenance de la Gare centrale de Montréal, la locomotive électrique 188 du CNR vient juste d'arriver, avec ce qui semble être un train d'excursion, à Turcot East où une locomotive à vapeur va lui être substituée. Cet endroit marque la fin du réseau électrifié des gares de Montréal en direction ouest. L'unité à cabine carrée a été importée de la compagnie English Electric en 1926, par le Chemin de fer de la Commission des ports nationaux pour servir au port de Montréal. Le CNR acquit les neuf unités de ce modèle en 1943 en donnant en échange des locomotives de manœuvre à vapeur de force de traction plus ou moins égale. Le CNR les plaça dans la classe Z-4-a et changea leurs numéros à 9180-9188: elles opéraient souvent en paires pour tracter les convois les plus longs.





Ontario's Thousand Island Railway (TIR) was a CNR operation that connected the St. Lawrence River community of Gananoque, Ontario with the CNR Montreal - Toronto main line at Gananoque Junction. In the post steam era, the motive power was eclectic, to say the least! On a late fifties summer day, TIR 500 is about to back onto the CNR combine at Gananoque Jct. The venerable 500 was built in 1930 from parts of 1914 Oshawa Railway electric motor 42. The 500 is preserved and is on display in Gananoque, Ontario.

Le Thousand Island Railway (TIR), en Ontario, était une exploitation du CNR qui reliait la communauté de Gananoque, sur le bord du fleuve Saint-Laurent, à sa voie principale entre Montréal et Toronto, à Gananoque Junction. Son parc moteur à combustion interne, suite à l'ère de la vapeur, fut des plus variés, c'est le moins que l'on puisse dire! Par une journée d'été de la fin des années 1950, la 500 du TIR se prépare à reculer vers une voiture d'usage mixte du CNR, à Gananoque Junction. La vénérable 500 a été construite en 1930 avec des pièces provenant de la locomotive électrique 42 du Oshawa Railway datant de 1914. La 500 a été préservée et est en montre à Gananoque.



The other motive power curiosity that served the Thousand Island Railway and the Canada Starch Railway (Casco), at Cardinal, Ontario was end cab Wemco diesel switcher 77. In this view, the 77 is either at Gananoque, Ontario on the TIR, or on the Casco Railway at Cardinal, Ontario. The 77 was leased to the Casco Railway by the CNR circa 1962 and it was from this lease that it came to Exporail courtesy of the CNR and Casco. The 77 is one of the first diesel-electric locomotives in Canada.

Une autre locomotive inusitée qui a été en service sur la TIR et sur la Canada Starch (CASCO) Railway, à Cardinal, Ontario, est la locomotive de manœuvre WEMCo 77 à cabine de conduite en extrémité. Sur cette photo, la 77 est, soit sur la voie du TIR à Gananoque, soit sur celle de la Canada Starch, à Cardinal. La 77 fut louée par le CNR au CASCO Railway autour de 1962 et c'est de cette ligne qu'elle est parvenue à Exporail, courtoisie du CNR et du CASCO. Elle fut l'une des premières locomotives diesels-électriques au Canada.



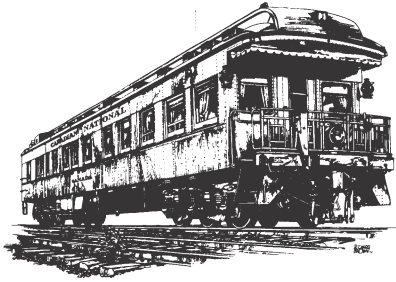
Bill Pharoah's CNR pass allowed him to travel far and wide across Canada especially on CNR lines. Long time CRHA - Exporail member Richard Harris continues this tradition today as long service CN passes are still honoured on VIA Rail Canada's trains. Coffee and snacks are served out of a late forties panel truck as CNR Train 13, a Calgary - Edmonton service pauses at Camrose, Alberta in the charge of RDC-2 D202 and a mate circa 1960.

Le laissez-passer du CNR de Bill Pharoah lui permet de voyager partout à travers le Canada, en particulier sur les lignes du CNR. De nos jours, Richard Harris, un membre de longue date de l'ACHF, continue cette tradition parce que les laissez-passer du CNR octroyés aux employés en reconnaissance de leurs nombreuses années de service sont encore honorés sur les trains de VIA Rail Canada. Autour de 1960, du café et des collations sont servis d'une camionnette datant de la fin des années 1940, alors que le train no 13 du CNR, un service entre Calgary et Edmonton, Alberta, et consistant en l'autorail RDC-2 D-202 et d'un autre autorail similaire, fait un arrêt à Camrose.



A trio of CNR lightweight GP9's led by 4246 is leaving Jasper, Alberta likely bound for the CNR Tete Jaune Subdivision and the former Grand Trunk Pacific circa 1960. Extra 4246 West's consist includes an eight hatch steel reefer (a Canadian invention) and a more conventional four hatch wooden reefer. Exporail's collection includes CNR eight hatch reefer 10582.

Autour de 1960, un trio de GP7 légères menée par la 4246 quitte Jasper, Alberta, en direction probable de la subdivision Tete Jaune du CNR et de la voie de l'ancien Grand Trunk Pacific autour de 1960. Le convoi de l'Extra 4246 West inclut un wagon réfrigéré à huit panneaux de chargement de glace et un wagon réfrigéré en bois plus conventionnel à quatre panneaux de chargement de glace. La collection d'Exporail comprend le wagon réfrigéré à huit panneaux 10582 du CNR.



Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

Mail Received



Donated by David Jenkins

Stephen Wray writes:



Recently I was going through some slides taken by my late Grandfather, Edgar Wray. I knew from conversations with family members many years ago that my Grandfather was an early practitioner in the art of colour slide photography. Although long gone, he had a Leica 35 mm camera of some description. From the few existing slides I still have access to, the use of colour seems to have started in 1938 with Kodak film rated at ISO 10.

Certainly not great for dull days!

Although not a rail enthusiast, there were many photos in which trains figured prominently. Readers of Canadian Rail might be interested in the attached photo of the 1939 Royal Train, featuring Royal Hudson, Number 2850 (which is a featured display at Exporail), at Montreal's Park Avenue Station. To my knowledge, this has to be one of the very earliest colour images of that train, not taken by a professional. It's too bad that the image quality is not better, but given the historic significance of the event, the fact that it's in colour, and also the limitation on film speed in that era, I thought it might be worthwhile to share it with Canadian Rail readers.

The King and Queen had arrived in Quebec City on May 17, 1939 on board the Canadian Pacific Steamship Empress of Australia. Their Majesties stayed at Spencerwood, the residence of the Lieutenant-Governor, before departing on their historic trip across Canada. The Royal Train departed Quebec City via the CPR on the morning of May 18th, 1939.

Significance of Ottawa's Alexandra Bridge



Ottawa's Alexandra Bridge in 1915. Library and Archives Canada PA-045633

The Alexandra Bridge between Ottawa, Ontario and Hull, Quebec is one of the oldest surviving cantilever bridges in Canada. It is showing signs of age and has to be replaced within five to ten years. The oldest is on the Esquimalt & Nanaimo railway on Vancouver Island at Niagara Gorge, relocated from Cisco on the Fraser River, where it was originally built in 1886. (It was similar to another cantilever bridge over the gorge at Niagara Falls.)

It was built by Dominion Bridge of Lachine, Quebec. Its chief engineer George Duggan, who

subsequently built the famous Quebec Bridge (longest cantilever span in the world), after the collapse of the first attempt to build that bridge in 1907.

The Alexandra Bridge was built by local interests in Ottawa, the Ottawa Northern and Western Railway, rather than by a national railway headquartered elsewhere. It is designated as a National Historic Civil Engineering site.

At the time that it was built it had the fourth longest cantilever span in the world, after the Forth Bridge, Edinburgh; the Frisco Bridge, Memphis, Tennessee; and Franz-Josefs Bridge, Budapest.

It carried transcontinental trains of Canadian Pacific between Montreal and Vancouver from 1902 to 1966. It was dedicated during the visit of the Duke and Duchess of Cornwall and York to Ottawa (later King George V and Queen Mary) in September 1901. They drove across the bridge and turned on electric lights spelling Royal Alexandra remotely from the Queen Victoria Statue on Parliament Hill.

It provided a light rail connection between Ottawa and Gatineau from 1901 to 1946 with tracks of the Hull Electric Railway leading to a terminal station under the terrace of the Chateau Laurier.

It had an unusual construction technique, with the spans being built on the Quebec side and floated across the river to the Ontario side. The central span of the bridge was constructed unsupported over the river by successively building from both sides towards the middle.

The reason for choosing the cantilever design was a huge mountain of sawdust on the river bottom from the Chaudiere mills, which prevented constructing piers to bedrock in the centre of the river.

The collapse of a similar cantilever bridge at Cornwall, resulted in a government imposed one year halt to construction of the Ottawa bridge, until it could be proved, by diamond drilling, that the piers were sound to the river bottom at a depth of 60 feet. (The concrete had been poured in water, rather than in a dry caisson). David Jeanes

NS&T Streetcar Shelter to be Restored

Ontario Heritage lovers in Port Dalhousie, Ontario are working to save, relocate, and restore the last NS&T (Niagara, St. Catharines & Toronto Railway) streetcar shelter. The structure, called the Barnsdale Stop, has been offered as a donation by the owners of the land on which it stands, on the condition that it remain in a prominent public place in Port Dalhousie. The stop was midway between St Catherine, ON and Port Dalhousie on the line which was constructed in 1900, and on which the last streetcar left Port Dalhousie in 1950. The line was once very busy with up to 75 cars a day in the summer when the Lakeside Amusement Park at the Port was open and ships from Toronto brought people to connect with the streetcars.

Local members of the Architectural Conservancy of Ontario and the Port Dalhousie Conservancy are



coordinating the project. The Willowbank School of the Restoration Arts in Queenston, Ontario is interested in taking on the restoration project, seeing it as a unique learning opportunity for its students. The work will be done at Willowbank, and once the restoration work is complete, the Port Dalhousie Conservancy will facilitate the relocation of the building from the Willowbank site to the proposed site at the Port Dalhousie waterfront where the vision for this project is a new centerpiece for the Historical Core of Port Dalhousie. (Port Dalhousie Conservancy)

Heritage Park, Calgary Continues Railway Restoration Activities in 2020



Following the successful complete restoration of the ex-Canadian Pacific Bucyrus steam-powered wrecking crane number 414328 (the only operating one in Canada) and its attendant idler car, Heritage Park has embarked on two more projects.

The first project is the restoration of former Canadian Pacific mountain wedge snow plow number 400884. The interior of the plow has been gutted and work is underway to remove modern plywood revealing the original tongue and groove woodwork. All of the windows and doors have been removed and period correct reconstructions are being manufactured in the park's carpentry shop. Plans



include a complete upgrading of the roof with proper weatherproofing before the snow plow is repainted in its as built 1911 livery.

The second project is the restoration of former Canadian Pacific Jordan spreader number 402829. The 'standard' Jordan ballast spreader is sometimes referred to as a 'grasshopper' for obvious reasons.

The wing winches have been removed and are being refurbished. Once the air reservoir was removed the decking was torn off revealing the frame. All broken or badly rusted parts have been repaired or replaced and cleaning of the frame prior to hand painting has begun. New decking has been supplied and after curing has been to the

carpentry shop and machined into tongue and, groove planks ready for additional curing, before priming and painting. When ready, the machine will be media blasted and repainted in its original 1913 livery.

With luck both pieces will be available for visitors to enjoy at the park's May opening in 2021. (Tom Price)

FP9A 6520 Restored by the West Coast Railway Association



The West Coast Railway Association (WCRA) unveiled their restored FP9A cab unit on November 7, 2019 at Heritage Park in Squamish. The unit was painted in the CN orange - black - white paint scheme, the only F7 currently in that livery. The re-paint was funded by the Canadian National Railway Historical Association (CNRHA), Rapido Trains Inc. and a private donor. Thanks also go to Carl Vanderspec and Margaret Hope who generously funded the acquisition of the Waterloo & St. Jacobs passenger train which included locomotive 6520 nearly 10 years ago.

The 6520 is one of 43 dual service FP9As acquired from General Motors Diesel Corporation in London, Ontario between 1954 and 1958. They carried road numbers 6500 to 6542. Their design is based on the standard F9 freight locomotive. This dual service model has been lengthened by four feet to allow space for a steam generator and water tanks to provide for steam heating of passenger trains.

The units were used exclusively in passenger service and their top speed after a gearing ratio modification in 1963 was 89 MPH. In the autumn of 1965 prior to the inauguration of the Rapido Service between Montreal and Toronto, several units were equipped with the new General Motors D-67 traction motors which allowed a slight increase in the maximum speed.

WCRA volunteers and staff who worked on the project are: David Walmsley, Brodie Moffet, Trevor Mills, David Heine, Pedro Espinoza Aero Ozey and Max Nelson. (WCRA News, Canadian Rail No. 191, September 1967)



COMMUNICATIONS

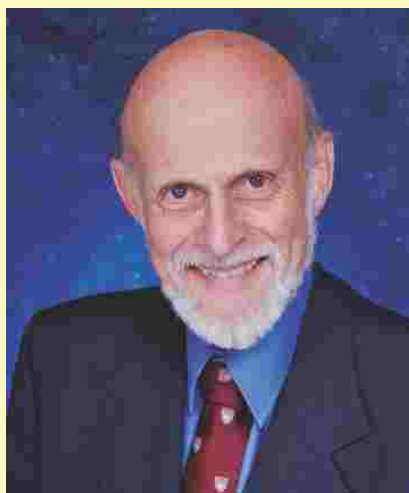
Bernard-André Genest, Eng., Ph.D. 1943 – 2019

Mr. Bernard-André Genest passed away on December 19, 2019 of pneumonia after a brief illness. Bernard-André was a long-time CRHA member and a volunteer translator for Canadian Rail for many years.

In his professional life Bernard-André Genest, earned a doctorate in transport systems analysis from M.I.T., he had a forty-five year career in project management as a manager, teacher, and consultant. His fields of expertise were feasibility studies and the improvement of project management procedures. He retired from teaching at the UQAM's Management Sciences faculty, he also taught at McGill University, in Poland and at three universities in China.

He is survived by his wife Suzanne, and two sons Philippé-André and Pierre-Étienne (Myriam) as well as his granddaughter Anna.

Thank you Bernard-André for all the many years you translated articles for Canadian Rail for the enjoyment of our Francophone members.



Bernard-André Genest, Ing., Ph.D. 1943-2019

Monsieur Bernard-André Genest est décédé, le 19 décembre 2019, des suites d'une brève maladie et d'une pneumonie. Bernard-André fut un membre de longue date de l'ACHF et un traducteur bénévole pour Rail canadien durant de nombreuses années.

Au cours de sa carrière professionnelle, Bernard-André obtint un doctorat en analyse des systèmes de transport du Massachusetts Institute of Technology (MIT) et compta 45 ans d'expérience en gestion de projets comme praticien, formateur et consultant. Ses domaines d'expertise furent les études de faisabilité et l'amélioration des processus de gestion de projets. Lorsqu'il prit sa retraite, il était professeur à l'École de gestion de l'UQUAM; il a aussi enseigné à l'Université McGill, en Pologne et dans trois universités en Chine.

Lui survivent son épouse, Suzanne, et ses deux fils, Philippe-André et Pierre-Étienne (Myriam), ainsi que sa petite-fille, Anna.

Merci Bernard-André pour toutes les nombreuses années que vous avez traduit des articles du Rail canadien pour le bénéfice de nos lecteurs francophones.

Canadian Rail is seeking volunteer translators
(English to French)

We are seeking English to French translators to help 'share the load' of our translators already volunteering to make Canadian Rail as bilingual as possible. If you are interested please contact your Co-Editor, Peter Murphy at psmurphy@videotron.ca or Gilles Lazure at g.lazure@bell.net

Canadian Rail est à la recherche de bénévoles traducteurs (de l'anglais au français)

Nous sommes à la recherche de traducteurs de l'anglais au français pour partager la charge de travail des bénévoles traducteurs actuels afin de rendre le « Canadian Rail » aussi bilingue que possible. Si vous êtes intéressé(e), prenez contact avec votre coéditeur, Peter Murphy, à l'adresse de courriel psmurphy@videotron.ca ou avec Gilles Lazure, à l'adresse g.lazure@bell.net

CRHA Annual Report



The CRHA Annual Report for fiscal 2018 – 2019 is now available on-line in both English and French versions at the address below. To receive a hard copy please write to Stephane Saint Marie at the Exporail address or phone 450-638-1522 local 244

English : https://www.exporail.org/wp-content/uploads/2020/03/Exporail_EN-RapportAnnuel18-20-2.pdf

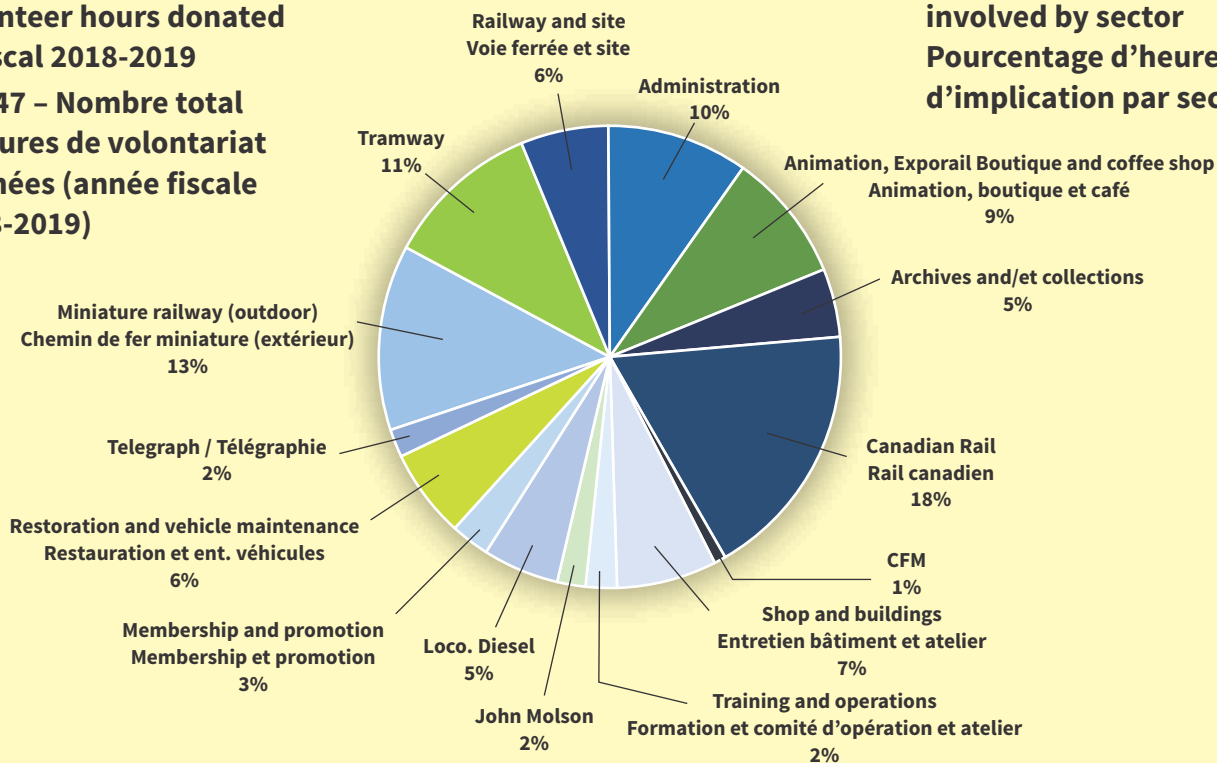
Le Rapport annuel de l'ACHF pour l'année fiscale 2018-2019 est maintenant disponible, en français ainsi qu'en anglais, à l'adresse Internet donnée ci-dessous. Pour recevoir un exemplaire papier, écrivez, s'il vous plaît, à Stéphane Sainte-Marie à l'adresse postale d'Exporail, ou téléphonez au numéro 450-638-1522 poste 244.

Français: https://www.exporail.org/wp-content/uploads/2020/03/Exporail_FR-RapportAnnuel18-20-1.pdf

26,947 - Total number of volunteer hours donated in fiscal 2018-2019

26 947 – Nombre total d'heures de volontariat données (année fiscale 2018-2019)

**Percentage of hours involved by sector
Pourcentage d'heures d'implication par secteur**



CRHA Archives

The CRHA Archives has received a \$ 12,000 grant from Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) under their program : Soutien au traitement des archives 2019-2020

This grant is given for the sorting, classifying, describing and physically processing the textual and iconographic records contained in the Canadian Railroad Historical Association Fonds according to the Rules for Archival Description (RAD). Many objectives with this project (many are the same with every archival grant): to ensure and plan an adequate preservation of the documents contained in the fonds in accordance with current archival standards, ensure better dissemination and increased accessibility of information for the development of the CRHA via scanning and such), plus begin planning a dissemination project for the 90th anniversary of the CRHA in 2022!

As always, an archival technician will be dedicated to this project for a total of 8 months, starting on April 1st.

This grant follows on the heels of Library Archives Canada grant of last year whose work is almost completed (last day will be March 31st). As of now, Chantal Guérin, archive assistant has scanned and put in acid-free boxes for freezing a total of 5817 nitrate negatives!

Subvention de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) de 12.000\$

Programme : Soutien au traitement des archives 2019-2020

Titre du projet :

Tri, classification, description et traitement physique des documents textuels et iconographiques contenus dans le fonds de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire selon les Règles de description des documents d'archives (RDDA).

Ce projet vise plusieurs objectifs (plusieurs sont les mêmes pour chaque subvention d'archives : assurer et planifier une préservation adéquate des documents contenus dans le fonds selon les normes archivistiques en vigueur, assurer une meilleure diffusion et une accessibilité accrue de l'information sur le développement de l'ACHF par le biais de la numérisation et autres), en plus de commencer à planifier un projet de diffusion pour le 90e anniversaire de l'ACHF en 2022!

Comme toujours, un technicien archiviste sera dédié à ce projet pour une durée totale de 8 mois, à partir du 1er avril.

The CRHA donates Newfane station name-board to Vermont museum

The CRHA and Exporail is pleased to have donated one of the original Newfane station name-boards to the Historical Society of Windham County Historical Society of Vermont. Long in the CRHA collection, we were approached by members of the Windham County group for us to consider the donation of the name-board to them. The Collection

Committee agreed to the transfer and a turnover of the sign was recently held at Exporail. From left to right Nadine Cloutier, Executive Director, Exporail; Linda Marek and Richard Marek, Historical Society of Windham County, Vermont; Alexandra Lamoureux, collections registrar, Exporail; Daniel Laurendeau, Secretary, CRHA.

The Newfane Railroad Station includes the old depot building and the water tank building, both of which were built in 1880 under the auspices of the Brattleboro – Whitehall Railroad (later called The West River Railroad.) The last train rolled down the West River Railroad in 1936. Since that time, the Station was in private hands until it was purchased by the Historical Society of Windham County in 2014.

The Historical Society undertook the restoration of the Depot Building (Dave Ross Builder, Inc., Contractor) and the Water Tank House (Chris Parker Building & Restoration). Thanks to the financial support of a generous community of friends and foundations, the restoration was completed in three years. The West River Railroad Museum was opened in 2017.

The Historical Society of Windham County is fortunate to have an extensive collection of West River Railroad artifacts,



L'ACHF donne le panneau de nom de la gare Newfane au Vermont Museum

L'ACHF et Exporail sont heureux d'avoir fait don de l'un des panneaux de nom originels de la gare Newfane à l'Historical Society of Windham County of Vermont. Nous avons été contactés par des membres de cette société historique pour que nous considérions de lui donner ce panneau qui a fait longtemps partie de notre collection. Le

Comité de la collection a approuvé le transfert du panneau et il l'a été lors d'une cérémonie récemment tenue à Exporail. Sur la photo, de gauche à droite, nous apercevons Nadine Cloutier, directrice générale d'Exporail, Linda Marek et Richard Marek, de l'Historical Society of Windham County, Vermont, Alexandra Lamoureux, registraire des collections d'Exporail, et Daniel Laurendeau, secrétaire de l'ACHF.

Le site de la gare Newfane comprend aussi le vieil entrepôt et le bâtiment du château d'eau, tous deux construits sous les auspices du Brattleboro-Whitehall Railroad (appelé plus tard The West River Railroad). Le dernier train roula sur ce dernier en 1936. La gare fut depuis une propriété privée jusqu'à ce qu'elle soit achetée, en 2014, par l'Historical Society of Windham County.

La société historique entreprit la rénovation de l'entrepôt, avec l'aide de l'entrepreneur Dave Ross Builder, Inc., et celle du bâtiment du château d'eau, avec l'aide de l'entrepreneur Chris Parker Building & Restoration. La rénovation fut complétée trois ans plus tard grâce au support financier de généreuses fondations et d'une communauté d'amis. Le West River Railroad Museum a ouvert ses portes en 2017.



manuscripts, photographs and documents that will be housed in the new Museum. The restored Railroad Station provides a visual and accessible presentation for a broad audience as well as an engaging teaching tool for educators and parents. School groups are welcome.

Construction of the narrow gauge railroad began in 1878, initially financed by bonds issued by the West River valley towns. Completed in late 1880, the track ran from Brattleboro to South Londonderry, with the passenger trip scheduled to take 2 hours, a vast improvement on the 2 days by horse. However, the train was frequently delayed by wrecks or derailments, snowdrifts, washouts or boulders on the track, and became known locally as the 36 miles of trouble.

L'Historical Society of Windham County a la bonne fortune d'avoir une énorme collection d'objets historiques, de manuscrits, de photographies et de documents qui vont être abrités dans le nouveau musée. La gare restaurée fournit une présentation visuelle et accessible à un vaste public ainsi qu'un outil prisé pour l'enseignement aux éducateurs et parents. Les groupes d'étudiants sont les bienvenus.

La construction du chemin de fer à voie étroite, financée au départ par des bonds émis par des villes de la vallée de la West River, débuta en 1878. Complétée vers la fin des années 1880, la voie reliait Brattleboro à South Londonderry : le trajet pour les voyageurs était de deux heures sur l'indicateur, une grande amélioration en regard des deux jours nécessaires à dos de cheval. Cependant, le train était fréquemment retardé par des accidents ou des déraillements, des bancs de neige, des inondations ou des pierres sur la voie et devint connu localement sous les termes « 36 miles of trouble ».

BACK COVER TOP: A bad laundry day as this double headed freight rumbles through Kirkfield (northeast of Lindsay), Ontario in July, 1958. Lead locomotive, Class S-1-a Mikado 3229, was the last in the class (3200 - 3229) of the first order issued by the Canadian Government in May 1916 for the Canadian Government Railways to modernize power on its lines. When built, the engine carried CGR road number 2829. William D (Bill) Thomson

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: En juillet 1958, c'est un mauvais jour pour la lessive alors que ce train de marchandises en traction double passe bruyamment à travers Kirkfield (au nord-est de Lindsay), Ontario. La locomotive en tête, la Mikado classe S-1-a 3229, fut la dernière de la série 3200-3229 de la première commande passée par le gouvernement canadien, en mai 1916, pour le compte des Chemins de fer du gouvernement canadien afin de moderniser le parc de traction sur leurs lignes. À sa construction, la locomotive porta le numéro de parc 2829 des CGR. William D (Bill) Thomson

BACK COVER BOTTOM: Riding high. In October 1958, the CRHA's fall foliage excursion was operated over the CNR between Montreal and Garneau, Quebec. Bill Pharoah was a member of the CRHA Excursions Committee and indeed a chairman of this committee for a time. The October 1958 excursion was special in that the motive power was CNR K-5-a 4-6-4 5702, today a celebrated exhibit at Exporail. During a photo runpast at Ste. Ursule, Quebec, Bill made this memorable photograph of the 5702. William (Bill) Pharoah

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Roulant en hauteur! En octobre 1958, l'excursion d'automne de l'ACHF fut accomplie sur la voie du CNR entre Montréal et Garneau, Québec. Bill Pharoah faisait partie du comité d'organisation de l'Association et, de fait, en fut même à la tête pour un temps. L'excursion de 1958 fut remarquable parce que son train fut tracté par la 5702, une 4-6-4 classe K-5-a du CNR, qui est de nos jours une pièce de montre fort prisée à Exporail. Bill prit cette photo mémorable de la 5702, à Sainte-Ursule, au cours d'un passage pour photographes. William (Bill) Pharoah

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**

