

- The CN Story, Part 4 – The Final Pieces
- Stan's Photo Gallery - The NYC in Quebec Part 2
- CRHA Communications

- L'histoire du CN, partie 4: les pièces finales
- Les Photos de Stan - Le NYC au Québec – 2re partie
- ACHF Communications

No. 597 • JULY/JUILLET - AUGUST/AOÛT • 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

- 183** The CN Story, Part 4: The Final Pieces /
L'histoire du CN, partie 4: les pièces finales, by / par Douglas N. W. Smith
- 225** Stan's Photo Gallery | The NYC in Quebec, Part 2 /
Les Photos de Stan | Le New York Central au Québec – 2e partie, by / par Stan J. Smail
- 240** 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, Lorence Toutant, Gilles Lazure et Jacques Loïsel

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: The CRHA's Niagara Division's 'Longest Day' photo shoot took on a virtual dimension this year because of Covid 19. David and Cathy Treffler took this photo of CN Train 421 East at St. Catharines, Ontario on June 19, 2020. CN 2222 is a General Electric Model ES44DC, a 4400 HP unit built in 2006, it is third in the series 2220 - 2254, all 35 units remain in service. More on the Niagara Division's Longest Day in the next issue. David & Cathy Treffler

PAGE COUVERTURE: L'excursion annuelle de photographie du « Jour le plus long » de la division Niagara de l'ACHF a eu une allure virtuelle cette année à cause du Covid 19. David et Cathy Treffler prirent cette photo du Train 421 East du CN, à St. Catharines, Ont., le 20 juin dernier. La 2222 du CN est un modèle ES44DC de 4400 HP construit par la General Electric en 2006; elle est la troisième de la série 2220-2254 dont les 35 membres demeurent toutes en service. Plus d'information sur l'excursion « Le jour le plus long » de la division Niagara dans le prochain numéro. David et Cathy Treffler

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522

L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

The CN Story – Part 4

The Final Pieces

L'histoire du CN, partie 4 : les pièces finales

By / Par Douglas N W Smith

French Version / Version française : Gilles Lazure

"Canada has been on a great railway drunk for the past 25 years, and it is called upon to pay the penalty." R L Richardson, MP in House of Commons, *Edmonton Bulletin*, May 16, 1918

In the last installment we reached the point by the end of 1918 when the government unveiled the name 'Canadian National Railways' to designate the government-owned Canadian Northern Railway and Canadian Government Railway.

As we have seen, when financial problems at many of the Dominion's largest railway threatened to disrupt the war effort in 1915, the government moved to stabilize their finances with loans and guarantees. When the railways' financial crisis deepened, it provided additional funding in 1916 while a Royal Commission studied what should be done. Backed by the findings of the Royal Commission in 1917, it announced that it would take over the CNoR while continuing to provide short term funding to the GTP.

« Le Canada a été ivre de chemins de fer durant les vingt-cinq dernières années et on lui demande d'en payer la pénalité. » - R.L. Richardson, membre du Parlement à la Chambre des communes. *Edmonton Bulletin*, 16 mai 1918

Au cours du plus récent épisode (L'histoire du CN, partie 3), nous sommes parvenus au moment, vers la fin de 1918, où le gouvernement a dévoilé l'appellation « Chemins de fer nationaux du Canada » (CNR en anglais) pour désigner les compagnies qu'il possédait : le Canadian Northern Railway (CNoR) et les Chemins de fer du gouvernement canadien (CGR).

Comme nous l'avons vu, lorsque des problèmes financiers à plusieurs des plus grandes compagnies de chemin de fer du Dominion menacèrent de perturber l'effort de guerre au cours de 1915, le gouvernement est intervenu pour rééquilibrer leurs finances avec des prêts et des garanties. Lorsque la crise financière dans ces compagnies s'aggrava, il fournit des fonds additionnels pendant que la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada (ci-après désignée la Commission royale) étudiait ce qu'il fallait faire. En 1917, encouragé par les conclusions de celle-ci, il annonça qu'il

allait prendre en charge le CNoR tout en continuant de fournir de l'aide à court terme au Grand Trunk Pacific Railway (GTP).

Canadian National Railways

Notice to Shippers

Effective **THURSDAY, JANUARY 2nd, 1919**, the Canadian Northern Transfer Company will handle inward and outward freight shipments in connection with the Canadian Government Railways and the Canadian Northern Railway System, now known as the Canadian National Railways.

For teams or other information, telephone:

Main 1894	}	Team Orders.
Main 1895		
Main 2439		General Inquiry

The first ad to bear the CNR name appeared in the Winnipeg Free Press on January 1, 1919 announcing the consolidation of the CGR and CNoR freight sheds in the city. Douglas N W Smith Collection

La première annonce à mentionner le nom du CNR apparut dans l'édition du 1er janvier 1919 du Winnipeg Free Press; elle annonçait la mise en commun des entrepôts de marchandises des CGR et du CNoR dans la ville. Collection de Douglas N.W. Smith

The timing of the decision to put a new brand on the two railways in government ownership was not accidental. With the armistice ending the First World War in November 1918, the government could now turn its full attention to completing the 'national' railway. The passage of the Order-in-Council late in December 1918 designating the name 'Canadian National Railways' reflected the vast scope of the nationalization scheme as well as the public ownership. It is important to note, however, that the name Canadian National Railway at this time was only a trademark. The order-in-council did not alter the legal standing of the two constituent railways¹.

This early CNR ad features the stacked CNR name and an early slogan promoting the nationalized railway. Chilliwack Progress, Oct 2, 1919

Cette publicité des premiers temps du CNR montre le nom de la compagnie disposé en rayons dans un cadre et l'un des premiers slogans publicitaires en faisant la promotion. Chilliwack Progress, 2 octobre 1919

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS		The Line of Transportation that Belongs to All the Nation		CANADIAN NATIONAL RAILWAYS	
PASSENGER SERVICE EAST AND WEST					
TRANSCONTINENTAL					
EASTBOUND Sun., Tues., Fri. 11.34 AM		Lv CHILLIWACK		Lv 4.16 PM	
FRASER VALLEY LOCAL BETWEEN VANCOUVER AND HOPE					
DAILY 7.00 PM 7.35 PM 9.40 PM 11.00 PM		Lv Lv Lv Ar		VANCOUVER New Westminster Chilliwack Hope	
		Ar Lv Lv Ar		DAILY 11.00 AM 10.12 AM 8.10 AM 7.00 AM	
For Rates, Tickets, Literature and Information apply to LOCAL AGENT or write PASSENGER DEPARTMENT					
605 Hastings St. West		VANCOUVER, B. C.			

A search of major daily newspapers across Canada revealed the first public use of the new trade name appeared in the Winnipeg Tribune on January 1, 1919. The first timetable with the CNR trade name was issued on January 5, 1919. It used the format of the CGR system timetable with red covers and listed the constituent railways by name on the cover.

While the new CNR stretched from coast to coast, the CNoR and CGR connected at very few points; these being Winnipeg, Fort William, Hervey Junction, Quebec and Quebec City. So opportunities for co-ordination of services were relatively limited. One of the first measures was to move the CGR purchasing offices from Ottawa to the CNoR offices in Toronto in January 1919.

Le moment de la décision du gouvernement de donner un nouveau nom aux deux chemins de fer qu'il possédait ne fut pas l'effet du hasard. Avec l'armistice mettant fin à la Première Guerre mondiale en novembre 1918, il pouvait maintenant donner sa pleine attention vers le parachèvement du chemin de fer « national ». Le passage, tard en décembre 1918, de l'arrêté en conseil officialisant le terme « Chemins de fer nationaux du Canada » reflétait l'envergure considérable du plan de nationalisation ainsi que celle de la propriété publique. Il est toutefois important de noter que ce nom n'était à l'époque qu'une marque de commerce. L'arrêté en conseil

ne modifia pas le statut légal des deux compagnies constituantes¹.

Une recherche dans les principaux journaux à travers le pays a révélé que la première utilisation publique de la nouvelle marque de commerce fut faite dans l'édition du 1er janvier 1919 du Winnipeg Tribune. Le premier indicateur portant le sigle du CNR fut publié le 5 janvier 1919. Il était du format des indicateurs du réseau des CGR avec leurs couvertures

rouges et énumérait les noms des compagnies constituantes sur sa couverture.

Bien que le nouveau CNR s'étendait d'un littoral à l'autre, le CNoR et les CGR n'étaient raccordés qu'en très peu d'endroits, ceux-ci étant Winnipeg, Fort William, Hervey Junction, Qc, et la ville de Québec. Par conséquent, les opportunités de coordination des services étaient relativement limitées. L'une des premières démarches fut de déménager les bureaux d'achat des CGR d'Ottawa aux bureaux du CNoR, à Toronto, en janvier 1919.

LA LÉGALISATION DU TOUT

« Nous possédons le CNR et la propriété publique est une réalité. La seule question pour le moment à la Chambre des communes est de fournir à la population du Canada la

¹ The shadowy status of the CNR was shown in a court case where an employee, who had been injured in an accident in 1920 at the St Malo shops at Quebec, sued the CNR. The court held that as the CNR did not yet exist as corporation it could not be sued. The suit should have been filed against the CGR. - Montreal Gazette, Oct 17, 1921

¹ La vague statut du CNR fut démontré lors d'un procès intenté contre la compagnie par un employé qui avait été blessé dans un accident survenu aux ateliers de Saint-Malo, à Québec, au cours de 1920. La cour soutint que puisque le CNR n'existait pas encore en tant que société, il ne pouvait être poursuivi. L'action en justice aurait dû être enregistrée contre les CGR. La Gazette de Montréal, 17 octobre 1921

MAKING IT LEGAL

"We own the CNR and public ownership of railways is a matter of fact. The only question at present before the House is the best means of obtaining for the people of Canada efficient management of the CNR." - Frank Cahill, MP, debate on CNR legislation, Hansard, May 6, 1919

The government moved on April 11, 1919 to provide the process to formally incorporate the CNR through legislation. This provided for the government to appoint the board of directors, to entrust to the company the operation of other rail lines, to name the location of the headquarters, to abandon duplicate lines and other ancillary powers.

The debate on Bill No. 70 led to several days of what the *Edmonton Bulletin* on April 24, 1919 characterized as "keen, continuous fighting." For much of the debate, the opposition Liberals continued to question the government decision to nationalize the financially faltering transcontinental railways as well as the government's intention of operating the national railway in a business-like manner, walled-off from the interference of politicians that had made the old Intercolonial a by-word for patronage and inefficiency.

Their amendments to the CNR bill ran the gamut of issues. Special sticking points were the process to select directors, the status of the old Intercolonial Railway and the CNR's relation to Parliament. One Liberal member sought to have the directors chosen from a list of 15 furnished by the House of Commons with 60% of the candidates nominated by the government and 40% by the opposition. Other MPs proposed that at least one director be a returned soldier or a representative of the employees. The government held fast to its plan to appoint those with business experience and planned to have a board member from each province of the Dominion so as bring regional perspective to decisions.



CNR timetable dated July 8, 1919. Will Smith collection
Indicateur du CNR daté du 8 juillet 1919. Collection de Will Smith

méthode de gestion la plus efficace du CNR. » - Frank Cahill, membre du Parlement, débat sur la législation du CNR, Hansard, 6 mai 1919

Le 11 avril 1919, le gouvernement se tourna vers la procédure d'incorporer officiellement le CNR au moyen d'une législation. Ceci obligeait le gouvernement à nommer un conseil de direction, de confier à la compagnie l'exploitation d'autres lignes de chemin de fer, de désigner le lieu de ses quartiers généraux, d'abandonner les lignes en double et de lui octroyer des pouvoirs d'appoint.

Le débat sur le Bill no 70 dégénéra en plusieurs jours de ce que l'*Edmonton Bulletin* du 24 avril 1919 désigna « de bataille serrée, continuelle ». Au cours de la majeure partie du débat, l'opposition libérale continua de mettre en doute la décision du gouvernement de nationaliser les chemins de fer transcontinentaux chancelants, de même que l'intention du gouvernement d'exploiter le chemin de fer national comme une entreprise commerciale, à l'abri de l'interférence des politiciens qui avaient fait de l'ancien Intercolonial un synonyme de corruption et d'inefficacité.

Leurs amendements au bill du CNR touchèrent à tous les sujets. Les principaux points en litige étaient la procédure de

nomination des directeurs, le statut de l'ancien chemin de fer Intercolonial et la relation du CNR avec le gouvernement. Un membre du parti libéral essaya d'obtenir que les directeurs soient choisis à même une liste de quinze dressée par la Chambre des communes dont 60 % seraient nommés par le gouvernement et 40 % par l'opposition. D'autres membres du gouvernement proposèrent que l'un des directeurs soit un vétéran ou un représentant des employés. Le gouvernement resta fidèle à son plan de nommer des personnes ayant de l'expérience dans les affaires et planifia d'avoir un membre du conseil de direction venant de chacune des provinces du Dominion afin d'assurer une perspective régionale aux décisions.



The American Locomotive Company's Brooks Works at Dunkirk, New York delivered ten 2-10-2s to the CGR in 1916 as war time freight train loads had outgrown the capacity of its Mikados. Use of 2-10-2s by the CGR had been handicapped by its long rigid wheel base. Application of lateral motion driving axles and boxes to the first pair of drivers solved the problem. Originally CGR 2001, this locomotive was renumbered 4001 when taken into the CNR roster. The photo was taken at Turcot yard in Montreal, date unknown. CRHA / ACHF Archives, Fonds Corley

Les ateliers Brooks de l'American Locomotive Company, à Dunkirk, New York, livrèrent dix 2-10-2 aux CGR en 1916 alors que les chargements des trains de marchandises du temps de la guerre avaient dépassé la capacité de traction de leurs Mikados. L'utilisation des 2-10-2 par les CGR fut restreinte par leur long empattement. L'ajout de boîtes à paliers permettant un déplacement latéral à la première paire d'essieux moteurs résolut le problème. À l'origine la 2003, cette locomotive fut renumérotée 4003 lorsqu'elle fut ajoutée au tableau de service du CNR. La photo fut prise à la cour Turcot, à Montréal, à une date inconnue. Archives ACHF/Exporail, Fonds Corley

Arthur Copps, the Liberal MP for Digby, Nova Scotia protested the ICR becoming part of the CNR. John Reid, the Minister of Railways and Canals, retorted that Copps objected because the legislation would eliminate patronage by MPs saying, "No man in this House has fought as hard for political patronage on the ICR as has the honorable member . . . The Board of Directors are going to operate this system independent of any members of Parliament or even of members of the Government."

The debate over whether the CNR would be a stand-alone corporation, what we now know as a Crown corporation, or be directly operated by the Minister of Railways and Canals, was the nub of many questions. Prime Ministers Laurier and Borden had both been frustrated by the Intercolonial Railway - its continuing losses, the constant demands for patronage appointments by party supporters and by businessmen for contracts, the demands for special rates to help out local businesses, and the myriad of decisions - from train schedules to sale of surplus assets - that were forwarded to Ottawa for vetting - had convinced both men that the government could not, and should not, operate railways.

Their solutions were completely divergent. During his years as Prime Minister, Laurier pondered selling ICR to either the CPR or CNoR, but the Liberal party

Arthur Copps, le représentant libéral de Digby, Nouvelle-Écosse, au gouvernement, protesta de ce que l'ICR devienne partie de CNR. John Reid, le ministre des Chemins de fer et Canaux, rétorqua que Copps s'objectait parce que la législation allait éliminer le favoritisme par les membres du gouvernement en déclarant : « Personne dans cette chambre n'a lutté plus ardemment en faveur du népotisme politique à l'ICR que l'honorable membre... Le Conseil de direction va gérer ce réseau indépendamment de tout membre de la législature, et même du Gouvernement. »

Que le CNR soit une corporation autonome, ce que nous appelons une société d'État, ou soit directement dirigé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, fut au cœur de bien des questions. Les premiers ministres Laurier et Borden avaient tous les deux été frustrés par le chemin de fer Intercolonial; ses déficits continuels, les demandes incessantes de nominations par népotisme de la part des partisans de parti ou d'octroi par favoritisme de contrats à des hommes d'affaires locaux, les demandes pour des tarifs spéciaux favorisant les compagnies locales et la multitude de décisions - des indicateurs de trains à la vente de biens en surplus - qui étaient envoyées à Ottawa pour y être examinées, avaient convaincu les deux hommes que le gouvernement ne pouvait pas, et ne devrait pas, exploiter

members in eastern Canada strongly opposed any such measure. Borden, having decided that public ownership was not the cause of the ICR problems, felt success for a state-owned railway lay in walling it off from politicians. Hence the terms of the CNR bill, which rather than making the railway a part of the Department of Railways and Canals as the ICR had been, instead made it a Crown corporation - a hybrid somewhere between a government body and private enterprise that was wholly-owned by the state, but operated at arm's length from the government. This was embodied in the treatment of the CNR's finances, which were to be kept separate rather than consolidated into the government financial accounts.

The issue of nationalization cut across party lines so while the ranking Liberal party members in all the debates on nationalization opposed the measure, some Liberals spoke in favour. Frank Carvell, a New Brunswicker, was a life-long Liberal who had joined Borden's Unionist government in the fall of 1917, and had ardently opposed the nationalization of the CNoR earlier that year. Now he stood foursquare behind Borden's plan saying, "I tell you, Sir, that unless this system is run as a business proposition, Canada will be faced with a most serious problem; with something more serious even than the debt incurred by the war. Much, therefore, as I would like to see advantages given to my own part of Canada; much as I would like to see the ICR run for the benefit of the Maritime Provinces, I cannot as a public man agree to any proposal which will cause this or any other portion of the system to be operated as anything but a business proposition. The operation of these government railways may not be perfect, but it will be under the control of a board of directors entirely independent of the Government, except that they are appointed by the Government. If ever a body of men had absolutely a free hand in the running of a railway, the board administering the CNR will have had a free hand up to the present time."

As had been the case with the CNoR debates, the government invoked closure to end the Liberals' continuing opposition. With their majority, the bill passed on May 6th by a vote of 110 to 56. By the end of the month the legislation had passed the Senate and received royal assent.

des chemins de fer.

Leurs solutions avaient été en complet désaccord. Durant ses années en tant que premier ministre, Laurier avait songé à vendre l'ICR au CPR ou au CNoR, mais les membres du parti libéral dans l'est du Canada s'étaient fortement opposés à une telle mesure. Borden, ayant décidé que la propriété publique n'était pas la cause des problèmes de l'ICR, était d'avis que la clé du succès d'un chemin de fer possédé par l'état consistait à l'isoler complètement des politiciens. Par conséquent, les termes du bill du CNR, plutôt que d'en faire une partie du Département des chemins de fer et canaux, en faisaient une société de la Couronne, une entité hybride quelque part entre une compagnie gouvernementale et une entreprise privée complètement possédée par l'état, mais administrée à distance du gouvernement. Ceci était mis en évidence par le traitement réservé aux comptes financiers qui étaient pour être tenus séparés des comptes du gouvernement plutôt que d'être intégrés à même ceux-ci.

La question de la nationalisation dépassait les politiques des partis de sorte que pendant que les membres les plus influents du parti libéral s'opposaient à la nationalisation au cours de tous les débats, quelques autres se disaient en sa faveur. Frank Carvell, un Néo-Brunswickois membre sa vie durant du parti libéral, avait joint le parti unioniste de Borden, à l'automne 1917, et s'était vivement opposé à la nationalisation du CNoR au début de cette année-là. Maintenant, il était carrément pour le plan de Borden, déclarant: « Je vous dis, Monsieur, que si ce réseau n'est pas exploité à la manière d'une compagnie, le Canada va être confronté avec un problème des plus sérieux, encore plus sérieux que celui de la dette créée par la guerre. Par conséquent, même si j'aimerais voir des avantages donnés à mon coin du Canada, même si j'aimerais que l'ICR soit exploité au bénéfice des provinces maritimes, je ne peux pas, en tant qu'élu, accepter toute proposition qui ferait que l'une ou l'autre portion du réseau ne soit pas exploitée d'aucune autre manière que de celle d'une entreprise commerciale. L'exploitation de ces chemins de fer du gouvernement ne sera peut-être pas parfaite, mais elle va l'être sous la direction d'un conseil d'administration totalement indépendant du gouvernement, à l'exception d'être nommé par celui-ci. Si jamais un groupe d'hommes ont absolument eu les mains libres pour administrer un chemin de fer, ceux qui ont administré le CNR jusqu'au moment présent les ont eues. »

Comme cela fut le cas pour les débats au sujet du CNoR, le gouvernement invoqua la fermeture pour mettre fin à la continuelle opposition des Libéraux. Grâce sa majorité, le bill fut adopté le 6 mai par un vote de 110 contre 56. Par la fin du mois, la législation avait eu l'assentiment du Sénat et reçu la sanction royale.

NEW LOCOMOTIVE LETTERING

The CGR locomotives, which have been in service on the GTR main line for months past, are being repainted at the Montreal Shops and emerge with new lettering. In place of the designation "Canadian Government Railways" formerly appearing on the cab, there now appears merely the number of the locomotive in large figures. The words "Canadian National" are spread across the length of the tender. - *Brockville Recorder*, April 15, 1920

LE NOUVEAU LETTRAGE DES LOCOMOTIVES

Les locomotives des CGR, qui ont été en service sur la voie principale du GTR ces derniers mois, sont à être repeintes aux ateliers de Montréal et elles en ressortent avec un nouveau lettrage. Les numéros des locomotives en grands caractères apparaissent maintenant sur leurs cabines de conduite au lieu de la désignation « Canadian Government Railways » qui y figurait auparavant. Les mots « Canadian National » sont maintenant répartis le long des tenders. - *Brockville Recorder*, 15 avril 1920

The government now had the legal power to merge the CNoR and CGR into one legal entity. But nothing happened. Instead the CNoR and CGR remained the legal entities and reported as such each year to Parliament. Separate annual reports were filed with the government under Hanna's signature as CNoR president and by F P Brady, General Manager of the CGR.

For incorporation to occur, the legislation required the appointment of the CNR board of directors. It appears that the government decided to wait to amalgamate the railways until it had secured the Grand Trunk Railway (GTR) and its subsidiary, the Grand Trunk Pacific Railway (GTP). Discussions had been on-going since 1915 with the Chairman Alfred Smithers, and it was hoped that an agreement would soon be reached. Such hopes were not to be.

WESTERN MISADVENTURE

"Canada is faced with heavy financial problems on account of excessive railway construction, problems which the Laurier government brought on the country... The Grand Trunk Pacific is the child of Sir Wilfrid Laurier's brain, a monument of his passion for fame." Editorial in *Calgary Herald*, reprinted in *Saskatoon Daily Star*, Aug 24, 1915

Le gouvernement avait maintenant le pouvoir légal de fusionner le CNoR et les CGR en une seule personne légale. Mais rien ne se produisit. Au lieu de cela, le CNoR et les CGR demeurèrent des personnes légales et firent rapport comme tel chaque année au Parlement. Des rapports annuels distincts furent déposés à la législature sous la signature de D.B. Hanna, comme président du CNoR, et celle de F.P. Brady, comme directeur général des CGR.

Pour que l'incorporation soit réalisée, la législation exigeait la nomination d'un conseil d'administration pour le CNR. Il semble que le gouvernement avait décidé de retarder la fusion des chemins de fer jusqu'à ce qu'il ait pris le contrôle du Grand Trunk Railway (GTR) et de sa filiale, le GTP. Des pourparlers avaient été tenus depuis 1915 avec Sir Alfred Smithers, le directeur général du conseil d'administration du GTR et l'on espérait qu'une entente serait bientôt conclue. De tels espoirs allaient être déçus.

MÉSAVENTURE DANS L'OUEST

« Le Canada fait face à de sérieux problèmes financiers à cause d'une construction excessive de chemins de fer, problèmes que le gouvernement Laurier a apportés au pays... Le Grand Trunk Pacific est l'enfant du cerveau de Sir Wilfrid Laurier, un monument à sa soif de gloire. » - Éditorial du *Calgary Herald*, republié dans le *Saskatoon Daily Star*, le 24 août 1915



The raising of the Union Jack up the flag pole marked the driving of the last spike in the GTP at Fort Fraser, British Columbia. The crowd, largely composed of the men who built the line, shifted to wondering about their future - much as the railway was. Northern BC Archives

Le hissage de l'Union Jack au haut du mât pour drapeau souligna la pose du dernier crampon sur le GTP, à Fort Fraser, Colombie-Britannique. Les hommes, majoritaires dans la foule, avaient travaillé à la construction de la voie et devaient maintenant songer à leur avenir, tout comme le chemin de fer allait le faire. Archives Northern BC

Driving of the last spike of the Grand Trunk Pacific Railway (GTP) on April 7, 1914 did not mark the end of the financial difficulties for the Grand Trunk Railway (GTR) subsidiary. Built to exceptionally high standards at great expense, the GTP lacked traffic - some called it the best constructed branch line in North America. Reaching the major cities of Winnipeg, Saskatoon, Regina, Calgary and Edmonton long after the CPR and Canadian Northern (CNoR), the GTP was at a major disadvantage in serving their industrial districts. Those riding its trains to Saskatoon, where the main line passed several miles south of the city centre, saw few signs of the city at all.

The GTP crossed the prairies through largely unsettled territory and hopes for profitability rested upon the rapid sale of the agricultural lands along its lines to quickly build traffic. But again there were large areas of vacant land for sale along the CPR and CNoR making for fierce competition for settlers. Given this situation, it is not surprising that the GTP in 1913-14 crop year carried barely 11% of the grain crop (see Table 1).

Plans to make Prince Rupert a major port proved easier said than done. When the GTP completed its main line, Prince Rupert lacked the harbour facilities needed to attract trans-Pacific ocean shipping. Established shipping lines were well-served at the competing ports of Vancouver, Victoria, Seattle and Portland, Oregon. At both Vancouver and Victoria, the local chamber of commerce and Members of Parliament were not ready to cede any business to the new northern upstart and pushed through development plans funded by the Dominion government to improve these ports. The cash-strapped GTP could not afford to compete and so the port remained a minor player off ocean shipping lanes.

As a result of the late date of its construction, dependency upon quick settlement of vacant farm lands, and its out of the way and minimally developed port facilities, freight volumes on the GTP remained anemic.

La pose du dernier crampon sur le GTP, le 7 avril 1914, ne signifia pas la fin des difficultés financières pour la filiale du GTR. Construit à grand coût suivant des normes extraordinairement élevées, le GTP manquait de trafic – certains l’appelaient la voie secondaire la mieux construite en Amérique du Nord. Atteignant les villes importantes de Winnipeg, Saskatoon, Regina, Calgary et Edmonton bien après que ne l’avaient fait le CPR et le Canadian Northern, le GTP était sérieusement désavantagé pour desservir leurs secteurs industriels. Ceux qui voyageaient à bord de ses trains pour Saskatoon, où sa voie principale passait à plusieurs kilomètres au sud du centre de la ville n’en apercevaient que peu de signes de vie.

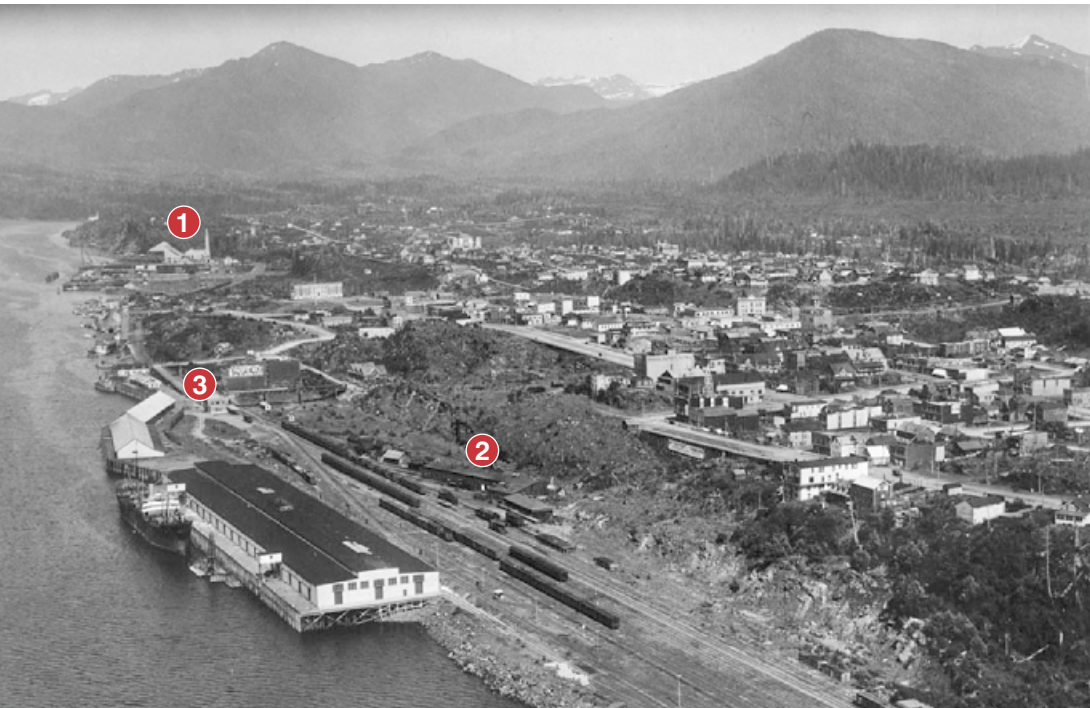
Le GTP traversait les Prairies à travers des territoires en grande partie non colonisés et ses espoirs d’être rentable reposaient sur la vente rapide de terres agricoles le long de ses voies afin de créer rapidement du trafic. Mais là, de manière semblable, il y avait aussi de vastes étendues de terres non exploitées le long du CPR et du CNoR, ce qui créait une compétition féroce pour des colons. Compte tenu de la situation, il n’est pas surprenant que le GTP transporta à peine 11 % de la récolte de grain 1913-1914 (Tableau 1).

Il s’avéra plus facile d’énoncer des plans pour faire un port majeur de Prince Rupert que de les réaliser. Lorsque le GTP compléta sa voie principale, Prince Rupert était dépourvu des installations portuaires nécessaires pour accueillir le trafic maritime traversant le Pacifique. Les lignes maritimes existantes étaient bien desservies par les ports de Vancouver, Victoria, Seattle et Portland, Oregon, qui se concurrençaient. Et à Vancouver et à Victoria, la chambre de commerce locale et les membres du parlement n’étaient pas prêts à céder quelque trafic que ce soit au nouvel arrivé plus au nord et faisaient approuver des plans de développement défrayés par le gouvernement du Dominion afin d’améliorer ces ports. Le GTP, manquant de liquidités, n’était pas en mesure de

Table/Tableau 1:
Grain elevators and movement by railway in prairie provinces
Élévateurs à grain et transport par chemin de fer dans les provinces des prairies

Railway <i>Chemin de fer</i>	Number and Capacity of Elevators <i>Nombre et capacité des élévateurs</i>		Bushels Moved by Railway in 1913-1914 <i>Boisseaux transportés par chemin de fer en 1913-1914 (millions)</i>
	Number of Locations <i>Nombre d’emplacements</i>	Capacity in Bushels <i>Capacité en boisseaux (millions)</i>	
CPR	672	58.1	143.3
CNoR	424	25.7	78.6
GTP	183	9.3	29.4

Sources: List of Licensed Elevators and Warehouses in the Western Grain Division, Board of Grain Commissioners for Canada, Fort William, 1916 and Map Titled/et carte intitulée Railway Grain Routes 1914



Only one ship is loading at Prince Rupert in this 1920s aerial view of the harbour. The scant number of cars in the yard reveal the limited use made of the port. CNR photo, Library and Archives Canada e010860309

- 1 Shipyard and drydock
- 2 Three stall engine house
- 3 Station

Un seul navire est en cours de chargement à Prince Rupert sur cette photo aérienne du port des années 1920. Le faible nombre de wagons dans la cour révèle le peu d'usage fait du port. Photo du CNR, Bibliothèque et archives Canada, e010860309

- 1 Chantier maritime et cales sèche
- 2 Rotonde de trois stalles
- 3 Gare

The unfortunate coinciding of the completion of the line with an economic recession and the start of World War I slowed the movement of new settlers to a trickle and drove up the cost of financing the continuing losses on operations. Between 1913 and 1915, the GTP lost \$7 million a year and by 1919 the loss increased to \$13.6 million (see Table 2).

concurrer et par conséquent, le port continua d'être un figurant mineur, à l'écart des routes maritimes océaniques.

En conséquence de sa date tardive de construction, de sa dépendance sur la rapide colonisation des terres agricoles inoccupées et de ses infrastructures portuaires éloignées et à peine développées, les volumes de trafic sur le GTP demeurèrent anémiques. La coïncidence malheureuse de la date de parachèvement de la ligne avec une récession économique et le début de la Première Guerre mondiale ralentit le transport de

Table/Tableau 2:
Grand Trunk Pacific financial statistics
Statistiques financières du Grand Trunk Pacific
 (\$ millions)

	Revenues <i>Revenus</i>	Net Operating Revenues <i>Revenus nets d'exploitation</i>	Debt Costs <i>Coûts de la dette</i>	Loss <i>Perte</i>
1913	\$8.2	\$0.9	\$7.0	(\$6.1)
1914	\$8.2	\$0.6	\$8.0	(\$7.4)
1915	\$6.7	(\$0.7)	\$8.4	(\$9.1)
1916	\$7.0	\$1.1	\$8.4	(\$7.3)
1917	\$8.3	(\$0.4)	\$8.6	(\$9.0)
1918	\$9.8	(\$0.9)	\$8.4	(\$9.3)
1919	\$9.6	(\$5.4)	\$8.2	(\$13.6)

Note: No figures are available prior to 1913

Note: *aucuns chiffres d'avant 1913 ne sont disponibles (Présentation anglaise seule)*

Source: Railway Statistics, Department of Railways and Canals, King's Printer/Imprimeur du Roi, Ottawa



The last track built by the GTP was the northern end of the branch to Prince Albert, Saskatchewan. This ad announces the start of passenger service. Regina Leader Post, June 26, 1917

La dernière voie construite par le GTP fut la partie septentrionale de l'embranchement vers Prince Albert, Saskatchewan. Cette publicité annonce le début du service voyageurs. Regina Leader Post, 26 juin 1917

The GTR executives were not slow to recognize that the financial picture of the GTP would not improve. Sir Alfred Smithers, Chairman of the two railways, began lobbying Prime Minister Borden on November 25, 1915 to have the Dominion take over the GTP. He proposed to turn over the GTP to the government on January 1, 1916 if the government would assume all the liabilities, forgive the loans and repay all monies the GTR had advanced its subsidiary. To hasten a decision, Smithers also stated that the GTR would be unable to advance any more funds to its subsidiary as the GTR faced increasing financial stringency. The bold effrontery of the proposal is staggering - having failed to succeed in its GTP adventure, the GTR wished to be reimbursed for all the money that it had sunk into the ill-fated project!

As the government did not yet have a clear railway policy, Borden countered Smithers's 1915 proposal with an offer to make annual loans sufficient to make up any deficiency in the fixed charges for a five year period. At the end of that time, the GTP's financial position would be clear. With no other alternative, the GTR accepted the offer, which allowed what was an insolvent railway to continue operations and make necessary capital investments. The loans for the three years between 1916 and 1918 totalled \$19.5 million.

GOODBYE NTR

"The GTR were asked to implement their agreement by taking over the [NTR] road, and they absolutely refused. They broke their contract; they broke a

nouveaux colons à un niveau très faible et gonfla le coût de financement des pertes continues de son exploitation. Le GTP perdit, en moyenne, sept millions de dollars par année entre 1913 et 1915 et par 1919, les pertes avaient grandi à 13,6 M\$ (Tableau 2).

Les dirigeants du GTR ne tardèrent pas à reconnaître que la situation financière du GTP ne s'améliorerait pas. Le 25 novembre 1915, Smithers, le directeur général des deux chemins de fer, commença à faire des avances au premier ministre Borden pour que le Dominion se charge du GTP. Il lui proposa de céder le GTP le 1er janvier 1916 si le gouvernement assumait toutes les dettes, annulait tous les prêts et remboursait tout l'argent que le GTR avait avancé à sa filiale. Afin de hâter la décision, Smithers déclara aussi que le GTR ne serait pas en mesure de prêter aucune autre somme à sa filiale parce que le GTR faisait face à des restrictions financières grandissantes. L'effronterie de la proposition est incroyable; ayant été incapable de compléter l'aventure de son GTP avec succès, le GTR désirait se faire rembourser tout l'argent qu'il avait déboursé dans cet infortuné projet!

Comme le gouvernement n'avait pas encore une politique ferroviaire définie, Borden répondit à la proposition de 1915 de Smithers avec une offre de prêts annuels suffisants pour compenser tout manque dans les frais fixes durant une période de cinq ans. À la fin de cette période, la situation financière du GTP serait claire. Sans solution de rechange, le GTR accepta l'offre, ce qui permit à un chemin de fer en faillite de continuer ses opérations et de faire les investissements de capital nécessaires. Les prêts pour les trois années entre 1916 et 1918 totalisèrent 19,5 M\$.

ADIEU AU NTR!

« Il fut demandé au GTR de donner suite à leur assentiment de prendre en charge le chemin de fer [NTR, le National Transcontinental Railway] et il refusa catégoriquement. Il n'honora pas son contrat; il brisa un contrat solennel entre la population du Canada et lui. Et ce sont ces gens qui, pleurnichant, se présentent maintenant à nous pour que nous leur accordions une attention spéciale! Le NTR fut leur propre enfant. C'était leur désir qu'ils aient le GTP et maintenant ils placent cela aussi à notre porte et nous demandent d'en prendre soin...Je crois que tout ce qu'ils devraient s'attendre de ce pays est un froid jugement. » - George Fowler, sénateur (conservateur), Hansard, 6 novembre 1919

Le GTR s'était débarrassé par ruse d'une des entreprises de Hays – le contrat du NTR – et il espérait faire de même une nouvelle fois. Le gouvernement Borden considérait toutefois les projets du NTR et du GTP d'une manière fort différente. Il conclut que le GTR avait été forcé d'accepter l'entente avec le NTR au sujet de la ligne Moncton-Winnipeg par l'administration libérale



In 1913 Montreal Locomotive Works delivered five Consolidations to the ICR. Number 214 stands at the head of what was probably an excursion train at Moncton, New Brunswick. This was one of the locomotives that was used on the NTR. Ralph Friske Collection

En 1913, les Montreal Locomotive Works livrèrent cinq Consolidations à l'ICR. La 214 est à la tête de qui est probablement un train d'excursion à Moncton, Nouveau-Brunswick. Celle-ci fut l'une des locomotives qui fut utilisée sur le NTR. Collection de Ralph Friske

solemn contract entered into between themselves and the people of Canada. And these are the people who are now coming whining to us for special consideration! The GTP was their own child. It was their own desire that they should have the GTP, and now they throw that also upon our doorsteps, and ask us to take care of it. . . . I think all they should expect from this country is cold justice . . ." - Senator George Fowler (Conservative), Hansard, November 6, 1919

The GTR had weaseled out of one of Hayes' undertakings - the National Transcontinental Railway (NTR) contract - and hoped to do so again. The Borden government, however, viewed the NTR and the GTP projects very differently. It judged that the GTR had been forced into the NTR agreement for the Moncton-Winnipeg line by the previous Liberal administration in 1903, while GTR President Hays had promoted the GTP scheme to the government.

Another factor colouring the government's decision to take over the NTR was the realization that, if the GTP had to assume the NTR, the resulting losses would immediately sink the struggling railway as well as the GTR whose financial position was also poor. In 1915, the government's priority was the war and it was not ready to face the collapse of these two railways.

The take over of the NTR earlier in 1915 had more than doubled the size of the CGR from 1,694 miles to 3,684 miles. This had been done at great expense to the country; it saddled the Canadian Government Railways with \$160 million (over \$3 billion in today's dollars) of debt. As well, after the heavy demands of wartime traffic ended the revenues failed to cover the operating costs.

Most viewed the NTR as a massive mistake. During a debate on railway policy in the House of Commons on April 21, 1920, H L Richardson said that the Canadian people had committed themselves to the folly of the NTR,

précédente en 1903, alors que le président Hays du GTR avait fait la promotion du projet du GTP auprès de celle-ci.

Un autre facteur ayant influencé la décision du gouvernement de prendre en charge le NTR fut la constatation que si le GTP était pour contrôler le NTR, les pertes en résultant causeraient immédiatement la faillite de ce chemin de fer en difficulté, ainsi que de celle du GTR qui était aussi en pauvre situation financière. En 1915, la priorité du gouvernement était la guerre et il n'était pas en mesure de faire face à la faillite de ces deux compagnies.

La prise en charge du NTR plus tôt en 1915 avait plus que doublé l'étendue des CGR de 2726 à 5929 kilomètres. Celle-ci avait été faite à grands frais pour le pays; elle avait mis sur le dos des CGR une dette de 160 millions de dollars (plus de trois milliards de dollars en valeur actuelle). De plus, lorsque disparurent les fortes demandes de transport du temps de la guerre, les revenus échouèrent à couvrir les coûts.

Beaucoup considéraient le NTR comme une énorme bêtise. Le 21 avril 1921, au cours d'un débat sur la politique ferroviaire à la Chambre des communes, H.L. Richardson déclara que le peuple canadien s'était infligé la débâcle du NTR qui traverse un territoire sauvage et qui ne serait jamais profitable d'ici la fin des temps. Le seul point à débattre était s'il devait être abandonné ou pas.

LE GOUVERNEMENT ENTRE EN ACTION

« En ce qui concerne exclusivement le GTP, le gouvernement est pleinement en position, aussi morale que légale, d'insister que le GTR honore son contrat... Mais si le gouvernement est pour libérer la compagnie du Grand Trunk des obligations [à l'égard du GTP] qu'elle a d'elle-même assumées, mais auxquelles elle trouve maintenant impossible de faire face, c'est au gouvernement, et non à la compagnie, d'en fixer les termes. » - Commission royale

which traverses a wilderness, and, which would never pay till the crack of doom. The only point to be debated was whether or not it should be abandoned.

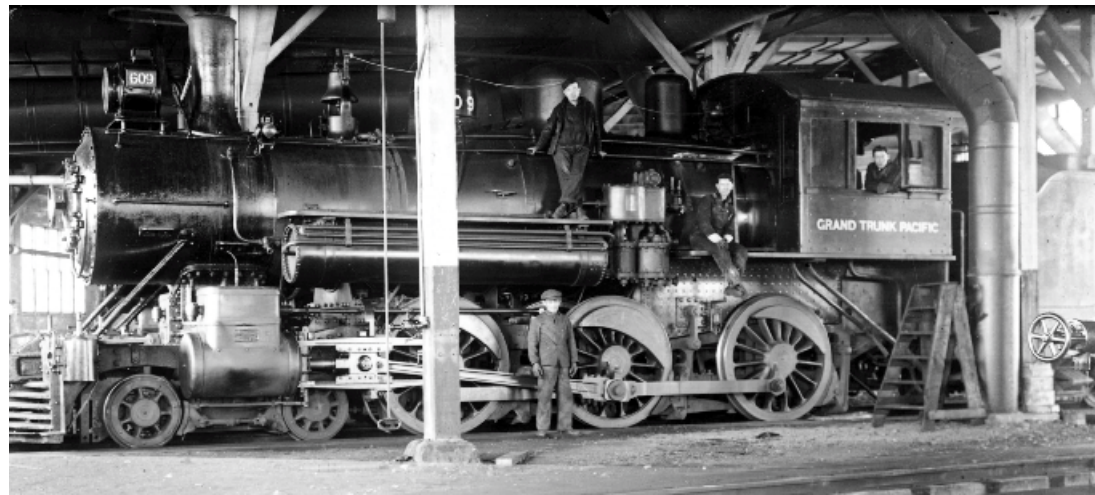
d'enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada, 1917

THE GOVERNMENT MOVES

"In respect to the GTP proper, the Government is fully entitled, morally as well as legally, to call upon the GTR Company to fulfill its contract . . . But, if the Government is to relieve the Grand Trunk Company of [the GTP] liabilities, which it voluntarily incurred, but which it now finds it impossible to meet, it is for the Government, not the company, to fix the terms." - Royal Commission on Railways and Transportation, 1917.

By 1919, the government had become tired of the drawn out negotiations with Smithers over the acquisition of the GTP and GTR. With the war over, the Borden government was now ready to complete its longstanding decision to absorb these two companies so as to complete plans for the new publicly owned national system.

The GTP became the tool to break the continuing log-jam in the negotiations to take over the GTR. In January 1919, the government told the GTR that the last installment of the GTP loan for the 1918-1919 fiscal year could only be used to cover the GTP's operating losses. Since 1916, government loans totalling almost \$20 million had been used to pay both operating losses and interest payments



Several of the shop men paused in their duties servicing GTP ten wheeler 609 in the Smithers, British Columbia round house. Killam fonds, Bulkley Valley Museum P1364

À la rotonde de Smithers du GTP, en Colombie-Britannique, plusieurs ouvriers faisant l'entretien de la 609, une « Ten-Wheeler », posèrent leurs outils pour la photo. Bulkley Valley Museum, Fonds Killam, P1364

Par 1919, le gouvernement était devenu fatigué des négociations avec Smithers au sujet de l'acquisition du GTR et du GTP. La guerre terminée, le gouvernement Borden était maintenant prêt à compléter sa décision de longue date de prendre en entier ces deux compagnies afin de réaliser ses plans pour un nouveau réseau ferroviaire national en propriété publique.

Le GTP devint l'outil pour briser l'impasse continuelle dans les négociations pour la prise en charge du GTR. En janvier 1919, le gouvernement stipula au GTR que le dernier versement du prêt au GTP pour l'année fiscale 1918-1919 ne pourrait être utilisé que pour éponger les pertes d'exploitation du GTP. Depuis 1916, les prêts du gouvernement totalisant presque les vingt millions de dollars avaient servi à couvrir à la fois les pertes d'exploitation et les paiements d'intérêts (Tableau 3). Comme conséquence, le GTP fut incapable d'ajouter les paiements d'intérêts dûs le



The GTP head offices were located at one end of Winnipeg Union Station and the NTR/CGR at the other. Library and Archives Canada

Les quartiers généraux du GTP étaient localisés à une extrémité de la gare Union de Winnipeg et ceux des NTR/CGR à l'autre. Bibliothèque et archives Canada

Table/Tableau 3:
Financial liabilities of the GTP in 1919 | Passifs du GTP en 1919
 (\$ millions)

Government Guarantees/Garanties du gouvernement :	
Chapter 98 of Statues of 1905/Chapitre 98 des Statuts de 1905	\$68.0
Chapter 34 of Acts of 1914/Chapitre 34 des Lois de 1914	\$16.0
Subtotal/sous-total	\$84.0
Government Loans with Security/Prêts du gouvernement avec garanties:	
GTP Loan Act of 1909/Loi sur l'emprunt de 1909 du GTP	\$10.0
GTP Loan Act of 1914/Loi sur l'emprunt de 1914 du GTP	\$15.0
Subtotal/sous-total	\$25.0
Non-Secured Government Loans/Prêts du gouvernement sans garanties:	
Appropriation Act 1916/Loi de crédit de 1909	\$7.1
Appropriation Act 1917/Loi de crédit de 1917	\$5.0
Appropriation Act 1918/Loi de crédit de 1918	\$7.5
Subtotal/sous-total	\$19.6
Subtotal All Government Support/Sous-total des appuis du gouvernement	\$128.6
GTP Mortgages Held by GTR/Hypothèques sur le GTP détenues par le GTR:	
First Mortgage/Première hypothèque	\$7.5
Second Mortgage/Deuxième hypothèque	\$20.2
Third Mortgage/Troisième hypothèque	\$69.6
Subtotal Owed GTR/Sous-total dû au GTR	\$97.3
Total Liabilities/Total des passifs	\$225.9

Note: *présentation anglaise seule*

Source: Figures tabled by Sir James Lougheed, Government Leader in the Senate on April 10, 1919, Hansard, King's Printer, Ottawa

Source: *Montants déposés le 10 avril 1919 par Sir James Lougheed, Leader du gouvernement au Sénat, Hansard, Imprimeur du Roi, Ottawa*

(see Table 3). As a consequence, the GTP was unable to meet the March 1st interest payments on its debt.

In response to a frantic communication from the GTR/GTP treasurer about the need for more funds, Thomas White, the Minister of Finance and Acting Prime Minister, on February 28th ratcheted up the pressure. He cabled: "I have already informed Mr Kelley, President of the company, and yourself, that it is not the intention of the government to ask parliament to provide a further vote for the GTP, while our negotiations with the GTR remain in their present unsatisfactory condition."

While the GTR scraped up the money to make the March 1st GTP debt payment, it notified the government on March 4th that it was at the end of its resources and the GTP could not continue operations beyond March 10th.

If the GTR had thought that this would force more funding, the preemptory tone of its last message was responded to with the full force of the government's powers. Using the War Measures Act, it passed an order-in-council to place the GTP, including the railway, steamships

1er mars à même sa dette.

En réponse à un message urgent du trésorier du GTR/GTP quant au besoin de plus de fonds, Thomas White, le ministre des Finances et premier ministre suppléant mit plus de pression le 28 février. Il lui câbla: « J'ai déjà informé M. Kelley, président de la compagnie et vous-même, que le gouvernement n'a pas l'intention de demander à la législature un vote de plus en faveur du GTP, alors que nos négociations avec le GTR demeurent dans leurs présentes conditions insatisfaisantes. »

Alors que le GTR rassemblait à grande peine la somme pour faire le paiement du 1er mars sur la dette, il signifia au gouvernement, le 4 mars, qu'il était au bout de ses ressources et que le GTP ne pourrait pas continuer ses opérations au-delà du 10 mars.

Si le GTR avait pensé que cela forcerait plus de financement, le ton prétentieux de son plus récent message lui mérita une réponse montrant la pleine force des pouvoirs du gouvernement. Utilisant la Loi sur les mesures de guerre, ce dernier passa un arrêté en conseil

and hotels, into receivership. It claimed that the cessation of service would be a great public detriment and, that as Canada was still at war (the peace treaty was not signed until June 28, 1919), it was important for the railway to be available to handle returning troops and supplies.

In the normal course of events, the receiver appointed to oversee the reorganization of the railway should have been one of the financial firms acting as trustees for the bondholders and mortgagees. This was fully expected by the GTR board as it would allow them to continue ownership of the company through the stock it held². The government, however, appointed the Minister of Railways and Canals to oversee the reorganization.

pour mettre en tutelle le GTP, son chemin de fer, sa flotte maritime et ses hôtels compris. Il déclara que l'interruption de service se ferait au grand détriment de la population et que le Canada étant encore en guerre (le traité de paix ne fut pas signé avant le 28 juin 1919), il était important que le chemin de fer soit disponible pour le retour des troupes et des fournitures militaires.

Normalement, le liquidateur nommé pour administrer la réorganisation du chemin de fer aurait dû être l'une des compagnies financières qui agissaient comme curatrices pour les détenteurs d'obligations et d'hypothèques. Ceci était pleinement attendu par le conseil d'administration du GTR parce que ceci permettrait à la compagnie de continuer à être propriétaire grâce à son bloc d'actions². Toutefois, le gouvernement nomma le ministre des Chemins de fer et Canaux pour superviser la réorganisation.

TOP: To cope with equipment shortages on the various government railways, the Dominion purchased over 100 locomotives in 1918 and 1919. Many of these, while lettered CGR, were leased out. Two examples are shown on the GTP; CGR switcher 866 arrived from the Montreal Locomotive Works in 1919, it was photographed working in Edmonton's Calderyard in the early 1920s.

BOTTOM: Companion CGR engine 863 was photographed about as far as it could get from home rails at Prince Rupert in the early 1920s. Both Douglas N.W Smith

Photo du haut: Afin de parer à des pénuries d'équipement sur les divers chemins de fer du gouvernement, le Dominion acheta plus de 100 locomotives en 1918 et 1919. Plusieurs d'entre elles, bien que lettrées CGR, furent louées à d'autres compagnies. En voici deux exemples sur le GTP : la locomotive de manœuvre 866 des CGR, arrivée des Montreal Locomotive Works en 1919, fut photographiée en action à la cour Calder d'Edmonton au début des années 1920.

Photo du bas: Sa compagne, la 863 des CGR, fut photographiée, au début des années 1920, à Prince Rupert, le plus loin qu'elle pouvait rouler de son propre réseau. Les deux photos : Collection de Douglas N.W. Smith



² Financial Post, March 15, 1919 / ² Financial Post, 15 mars 1919

Smithers tried to shift the blame for the takeover of the railway to the Dominion government at the March 22nd shareholders meeting in London saying, "The CPR was allowed to build branches and extensions right into new territory which the GTP was designed to service. The CNoR was not only allowed, but actually subsidized year after year to build lines competing with the GTP. Our contention is that the GTP should at all events be treated by the government with the same consideration they have shown the CNoR."

The Royal Commission in 1917 had advised against receivership for the CNoR, GTP and GTR. Prime Minister Borden reiterated this sentiment on May 15, 1918 saying the GTP was another "enterprise to which the credit of the Canadian people has been committed, and in my judgment it is expedient to maintain it, and not permit it to go into liquidation." The reasons for this position was that under a receivership or liquidation scenario, the CPR could have acquired all or significant portions of these railways - a step which would have infuriated western voters and left the government railways in a weak condition.

The receivership began on March 10, 1919. Stiff fines, ranging from \$1,000 for an employee to \$10,000 for a vice president, were announced for failure to co-operate with the receiver. Parliament confirmed the order-in-council on April 8, 1919.

Smithers essaya de passer le blâme pour la saisie du chemin de fer au gouvernement du Dominion lors de l'assemblée des actionnaires du 22 mars, à Londres, en déclarant : « Il fut permis au CPR de construire des voies secondaires et des prolongements dans le nouveau territoire que le GTP avait été planifié pour desservir. Non seulement fut-il permis au CNoR de construire des voies compétitionnant le GTP, il reçut de fait des subventions pour le faire année après année. Notre prétention est qu'à tout événement, le GTP aurait dû être traité par le gouvernement avec la même considération qu'il avait accordé au CNoR. »

La Commission royale, en 1917, s'était opposée à la liquidation des CNoR, GTP et GTR. Le 15 mars 1918, le premier ministre Borden avait réitéré ce sentiment en déclarant que le GTP était une autre « entreprise à laquelle avait été promis l'appui financier du peuple canadien et qu'à mon jugement, il était impératif de ne pas lui permettre de faire faillite ». Les raisons pour cette position étaient que sous un scénario de mise en tutelle ou de liquidation, le CPR aurait pu acquérir tous ces réseaux de chemin de fer, ou du moins leurs portions les plus importantes, un pas qui aurait rendu furieux les électeurs de l'Ouest et laissé les chemins de fer du gouvernement dans une position précaire.

La liquidation débuta le 10 mars 1919. Des amendes sévères, allant de 1000 \$ pour un employé à 10 000 \$ pour un vice-président, furent annoncées en cas de manquement à coopérer avec le liquidateur. Le Parlement adopta l'arrêté en conseil, le 8 avril 1919.

**HANG UP YOUR STOCKING
IN YOUR OLD HOME TOWN
THIS CHRISTMAS**

**Round Trip 60-Day Tickets
To Eastern Canada**

Two Daily Trains from Edmonton
Through Sleeping Cars to Toronto And Montreal

CHOICE OF ROUTES



Full information from
Tourist & Travel Bu-
reau, Corner Jasper
Avenue and 100th
Street.
Phones 1712 and 4057

The government's hold on the GTP was graphically portrayed in this ad for The National passenger train. Regina Leader Post, January 26, 1921

La main-mise du gouvernement sur le GTP fut illustrée dans cette annonce pour le train dénommé National. Regina Leader Post, 26 janvier 1921

W P Hinton, GTP vice president and general manager, and all officers were retained by the Minister of Railways and Canals to run the GTP, which continued as a separate corporation from the other government-owned railways. This resulted in the odd situation of the CNR and GTP competing for business across the prairies and it hampered efforts to reduce duplication between the two railways.

To address this state of affairs, the government passed an order-in-council on July 12, 1920 placing the operation and management of the GTP under the control of the CNoR board of directors. Despite this measure, separate financial accounts were maintained for the GTP and the Minister of Railways and Canals, as receiver, continued to issue receiver's certificates for the purpose of financing.

MORE PROVINCIAL TROUBLES

"Certain it is, that Union Government cannot succeed in its present avowed intention of taking over and operating the GTP branch lines in the West, and at the same time holding the Provincial Governments responsible for their bond indebtedness." - Saskatoon Star-Phoenix, Oct 30, 1919

W.P. Hinton, vice-président et directeur général du GTP et tous les cadres supérieurs furent conservés par le ministre des Chemins de fer et Canaux pour administrer le GTP, qui garda son statut de corporation distincte des autres compagnies de chemin de fer possédées par le gouvernement. Ceci résulta en l'étrange situation de voir le CNR et le GTP se concurrencer pour les occasions d'affaires à travers les Prairies et nuisit aux efforts en vue de diminuer les duplications entre les deux chemins de fer.

Pour faire face à cette situation, le 12 juillet 1920, le gouvernement adopta un arrêté en conseil plaçant l'exploitation et l'administration du GTP sous le contrôle du conseil de direction du CNoR. Malgré cette mesure, des comptes financiers séparés furent maintenus pour le GTP et le ministre des Chemins de fer et Canaux continua, en tant que liquidateur, d'émettre des certificats de liquidation pour les besoins de financement.

PROBLÈMES ADDITIONNELS EN PROVINCES

« Il est certain que le gouvernement unioniste ne peut réussir dans sa présente intention avouée de prendre en charge et d'exploiter les voies secondaires du GTP dans

Table/Tableau 4:
GTP branch lines in Saskatchewan and Alberta in 1919
Embranchements du GTP en Saskatchewan et en Alberta en 1919

	Miles/Milles
Saskatchewan:	
Regina-Melville-Canora	152.1
Regina-Northgate	154.2
Regina-Moose Jaw-Riverhurst	112.6
Young-Prince Albert	111.5
Biggar-4th Meridian/de Biggar au 4e Méridien	104.1
Oban-Battleford	48.6
Battleford to/à End of Steel	49.9
Subtotal Saskatchewan Lines/Sous-total des embranchements en Saskatchewan:	733.0
Alberta:	
Tofield-Calgary	202.4
Bickerdike-Lovett	56.3
Mountain Park Collieries Spur/Embranchement des mines de charbon de Mountain Park	30.6
Alberta Coal Branch/Embranchement de l'Alberta Coal	2.5
Miscellaneous spurs/Embranchements divers	10.0
Subtotal Alberta Lines/Sous-total des embranchements en Alberta:	301.8
Grand Total/Grand total	1,034.8

Note: Saskatchewan guarantees amounted to \$9.9 million and Alberta \$3.6 million with interest payments of \$395,175 for Saskatchewan and \$143,583 for Alberta

Note: les garanties pour la Saskatchewan s'élevèrent à 9.9 millions \$ et à 3.6 millions \$ pour l'Alberta et les paiements d'intérêt à \$ 395,175 pour la Saskatchewan et \$ 143,583 pour l'Alberta (Présentation anglaise seule)

Sources: Poor's Manual of Railroads, New York, 1919 and/et Saskatoon Star-Phoenix, 1919-10-30

The financial problems of the GTP affected more than the Dominion government. As had been the case with the CNoR, several western provinces had guaranteed the bonds on branch lines built by the GTP. In this case the Saskatchewan and Alberta governments had guaranteed the interest on the bonds issued by a GTP subsidiary, the Grand Trunk Pacific Branch Lines Company (GTPBL). It built slightly over 1,000 miles of branch lines in the two provinces at a cost of \$13 million (see Table 4).

The GTPBL posted deficits of \$1.2 million in 1918 and \$2.4 million in 1919. With the acquisition of the GTP on March 10, 1919, provincial politicians assumed that the Dominion government would assume the annual interest payments of over \$450,000 on the debt. After all, the Dominion government had relieved Alberta of the payments on the Canadian North Western and British Columbia on the Canadian Northern Pacific debt when it took over the CNoR in 1917³.

l'Ouest et en même temps de tenir les gouvernements provinciaux responsables de leurs dettes en obligations. » - Saskatoon Star-Phoenix, 30 octobre 1919

Les problèmes financiers du GTP affectèrent plus que le gouvernement du Dominion. Comme cela avait été le cas avec le CNoR, plusieurs des provinces de l'Ouest avaient garanti les voies secondaires construites par le GTP. Dans ce cas, les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta avaient garanti l'intérêt sur les obligations émises par une filiale du GTP, la compagnie Grand Trunk Pacific Branch Lines (GTPBL). Celle-ci avait construit un peu plus de 1600 kilomètres de voies secondaires dans les deux provinces au coût de 13 millions de dollars (Tableau 4).

La GTPBL afficha des déficits de 1,2 M\$ en 1918 et de 2,4 M\$ en 1919. Lors de l'acquisition du GTP, le 10 mars 1919, les politiciens provinciaux présument que le gouvernement du Dominion se chargerait des paiements annuels d'intérêts de plus de 450 000 \$ sur sa dette. Après tout, ce dernier avait bien soulagé l'Alberta des paiements pour la dette du Canadian North Western et la Colombie-Britannique pour celle du Canadian Northern Pacific lorsqu'il avait pris en charge le CNoR en 1917³.

A PROUD POLITICAL BOAST

The statement of the increase of railway mileage in the province since its inception, tabled by Minister of Railway J A Calder, shows that in 1905 the total railway mileage was 1,552, whereas, in 1915 there were 6,101 miles, an increase of 4,550 miles since the government took office in 1905. In other words more than more mile of railway has on the average been built every day in Saskatchewan during the eleven years the government has been in office, Sundays and holidays included.

The stimulus to railway construction which resulted from the policy adopted by the Saskatchewan government of guaranteeing the bonds for the construction of branch lines is apparent from statistics contained in the report. This policy has enabled Saskatchewan to build a vast network of railways without the cost of a cent or any burden whatever to the public, whereas the other provinces have granted railway companies cash subsidies besides giving largely of their provincial wealth to secure railroad extension.

The comparative railway development of Saskatchewan with other provinces of Canada is brought down in a statement [which] shows that

UNE VANTARDISE POLITIQUE

La déclaration d'une augmentation de la longueur de chemins de fer dans la province depuis son élection, telle que déposée par le ministre des chemins de fer J. A. Calder, montre qu'en 1905, le kilométrage total des chemins de fer était de 2498 kilomètres, tandis qu'il atteignait 9819 km en 1915, une augmentation de 7321 km depuis que le gouvernement était entré en fonction en 1905. En d'autres mots, plus d'un kilomètre et demi de chemin de fer avait été construit en moyenne chaque jour en Saskatchewan durant les onze ans que le gouvernement avait été en fonction, les dimanches et jours fêtés inclus.

L'encouragement à la construction de chemin de fer qui a résulté de la politique adoptée par le gouvernement de la Saskatchewan de garantir les obligations pour la construction de voies secondaires est démontré dans les statistiques apparaissant dans le rapport. Cette politique a permis à la Saskatchewan de construire un vaste réseau de chemins de fer sans qu'il en coûte un cent ou aucune autre charge au public, tandis que les autres provinces ont dû accorder aux compagnies ferroviaires des subventions en argent comptant, en plus de consacrer une large part de leur

³ The western provinces had been quite lavish with their guarantees. Saskatchewan had guaranteed \$11.3 million of GTPBL bonds and Alberta \$3.6 million. BC had guaranteed \$25 million of CNoP bonds and Alberta \$6.4 million of Canadian North Western bonds.

³ Les provinces de l'ouest avaient été fort généreuses avec leurs garanties. La Saskatchewan et l'Alberta avaient respectivement garanti 11,3 M\$ et 3,6 M\$ d'obligations de la GTPBL. La Colombie-Britannique avait garanti 25 M\$ d'obligations du CNoP et l'Alberta 6,4 M\$ d'obligations du Canadian North Western

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

trésor provincial pour obtenir l'agrandissement de leurs réseaux ferroviaires.

Le développement des chemins de fer en Saskatchewan par rapport aux autres provinces du Canada est résumé dans une déclaration [qui] stipule que la Saskatchewan a devancé de loin toutes les autres provinces du Dominion en matière de construction de chemin de fer depuis l'entrée en vigueur de la politique de son gouvernement jusqu'au début de la Grande Guerre. - Regina Leader Post, 6 février 1917

On April 5th, Sir Thomas White announced his government would not make those payments. Provincial representatives travelled to a conference at Ottawa in May 1919 to press for the Dominion to take over the payments. They were informed that the Dominion government had adopted a policy of not making payments on the GTP bonds as one measure to squeeze the GTR shareholders sufficiently to make them let go of the GTR. The Edmonton Bulletin (a newspaper with Liberal leanings) asked why the Province of Alberta was made to finance a railway system, seized by the Dominion, in order that the government might commandeer another railway system.

While the provinces made intermittent payments on the GTPBL bonds, the Dominion government did not make any payments on the GTP bonds for over two and a half years. With the GTR on course to becoming part of the national railway, the CNR, with the sanction of the government, began payments on these bonds on November 1, 1922 and Ottawa reimbursed the provinces for the earlier payments. This was not an altruistic step; the provinces as the holder of the first mortgage on the GTPBL lines in the province, could have taken over the lines and leased or sold them to the CPR.

THE LAST PIECE

"A committee of the Grand Trunk's debt holders described it in 1861 as "an undertaking which is overwhelmed with debt, wholly destitute of credit and in imminent danger of lapsing into utter insolvency and confusion." - Michael Bliss, Globe and Mail, July 1, 2015.

The GTP was not the only problem facing the GTR management. From its inception in the 1850s, the GTR's history had been one of continuing financial troubles that were only met by piling on new issues of stocks. The crushing debt level left little to see the company through tough economic times. The history of the GTR might have been different if it had undergone a receivership, as so many American railroads did in the late nineteenth

Le 5 avril 1919, Sir Thomas White annonça que le gouvernement ne ferait pas ces paiements. En mai, des représentants des provinces allèrent à Ottawa pour faire pression afin que le gouvernement se charge de ces paiements. Il leur fut annoncé que le gouvernement du Dominion avait adopté une politique de ne pas faire de paiements pour les obligations du GTP comme moyen de pressurer ses détenteurs d'obligations suffisamment pour les obliger à abandonner la compagnie. L'Edmonton Bulletin (un journal d'allégeance libérale) demanda pourquoi la province de l'Alberta était obligée de financer un réseau ferroviaire saisi par le Dominion afin que le gouvernement puisse en saisir un autre.

Alors que les provinces faisaient de temps à autre des paiements sur les obligations de la GTPBL, le gouvernement du Dominion ne fit aucun paiement sur celles du GTP durant plus de deux ans et demi. Le GTR étant bien en voie de devenir partie du chemin de fer national, le CNR, avec l'approbation du gouvernement, commença à faire des paiements sur ces obligations le 1er novembre 1922 et Ottawa remboursa les provinces pour les paiements précédents. Ceci n'était pas un geste altruiste; les provinces en tant que détentrices de la première hypothèque sur les lignes de la GTPBL dans leur territoire respectif auraient pu les saisir et les louer ou les vendre au CPR.

LA DERNIÈRE PIÈCE

« Un comité de créanciers du Grand Trunk le décrit en 1861 comme une entreprise qui était écrasée par sa dette, qui était totalement privée de crédit et qui était en danger imminent de glisser dans une totale insolvabilité et incohérence » - Michael Bliss, Globe and Mail, 1er juillet 2015

Le GTP n'était pas le seul problème auquel faisait face la direction du GTR. Dès ses débuts au cours des années 1850, l'histoire du GTR en avait été une de déboires financiers continuels qui ne pouvaient être réglés qu'en



A westbound GTR passenger train stands ready to depart Toronto's sprawling Union Station complex. Pacific 203 was built in the GTR shops in 1910 and renumbered in 1911. - City of Toronto Archives f1244

Un train de voyageurs du GTR en direction ouest est prêt à quitter l'ensemble grandissant des installations autour de la gare Union de Toronto. La 203, une Pacific, fut construite par les ateliers de la compagnie en 1910 et fut renumérotée en 1911. Archives de la ville de Toronto, f1244

century, to restructure its finances. The long delayed restructuring would now occur under the most unfavorable circumstances.

During the years of Charles Hays' tenure as general manager and president (1896-1912) he resumed payments of dividends on the non-guaranteed stock in 1898. In some years, the amount paid exceeded the funds available and the company used borrowed money to continue the payments (see Table 5). The Royal Commission of 1917 damned the payments in its report stating: "Average dividends paid for 10 years (1906 to 1915) was \$3.6 million. Fair value if the dividends had been earned, but in view of the statements of the company's own officers that \$21 million ought to have been spent for maintenance, but went to dividends, it cannot be contended that these dividends have been earned."

As inflation raised operating costs in the latter years of the war, the GTR financial position rapidly slid from barely breaking even in 1917 to a deficit of \$4.6 million in 1920. Reflecting this, the company ceased paying

émittant encore plus d'actions. Le niveau écrasant de sa dette ne laissait à la compagnie que peu de latitude pour passer au travers des périodes économiques difficiles. L'histoire du GTR aurait pu être différente s'il avait subi une liquidation comme tant de compagnies américaines l'avaient fait à la fin du dix-neuvième siècle pour restructurer leurs finances. La restructuration du GTR, si longtemps retardée, allait maintenant être effectuée dans des circonstances des plus défavorables.

Au cours des années durant lesquelles il fut président et directeur général, soit de 1896 à 1912, Charles Hays recommença, en 1898, à payer des dividendes sur le groupe d'actions non garanties. Certaines années, le montant déboursé dépassa le montant disponible et la compagnie utilisa de l'argent emprunté pour continuer à les faire (Tableau 5). En 1917, la Commission royale critiqua vivement ces paiements dans son rapport, déclarant: « La moyenne des dividendes payés pendant dix ans (de 1906 à 1915) fut de 3,6 millions de dollars. Une somme raisonnable si les dividendes avaient été générés, mais à la

Table/Tableau 5:
Grand Trunk Railway financial statistics | Statistiques financières du Grand Trunk Railway
 (\$ millions*)

	Revenues Revenus	Net Income or Loss Revenu net ou perte	Dividends Paid from Net Income Dividendes payés à même le revenu net	Surplus or Deficit Surplus ou déficit	GTP Funding Needs Besoins de fonds du GTP
1910	\$36.4	\$3.7	\$3.7	0	NA/ND
1911	\$39.9	\$4.1	\$4.2	(\$0.1)	NA/ND
1912	\$43.6	\$4.8	\$4.8	0	NA/ND
1913	\$46.9	\$4.9	\$4.9	0	(\$6.1)
1914	\$44.6	\$2.1	\$2.2	(\$0.1)	(\$7.9)
1915	\$44.5	\$2.6	\$2.5	0.1	(\$7.7)
1916	\$52.3	\$6.0	\$4.0	\$2.0	(\$7.3)
1917	\$55.4	\$0.1		\$0.1	(\$9.0)
1918	\$66.2	\$0		\$0	(\$9.3)
1919	\$74.4	\$0		\$0	(\$13.6)
1920	\$89.1	(\$4.6)		(\$4.6)	**
1921	\$85.4	(\$14.1)		(\$14.1)	(\$14.3)
1922	\$86.5	(\$8.4)		(\$8.4)	(\$13.9)

Notes: * From 1912 to 1919 financials reported in £ and converted to dollars at 1£=\$5

** GTP taken over by Dominion Government in 1919, GTP deficit not available

Notes: * De 1912 à 1919 les montants furent rapportés en £ et convertis en dollars au taux de 1£=\$5

** Le gouvernement du Dominion prit charge du GTP en 1919; le montant du déficit du GTP en 1920 n'est pas disponible (ND)
 (Présentation anglaise seule)

Sources: Rapports annuels du GTR Annual Reports and/et Rapports du Department of Railways and Canals reports, King's Printer/Imprimeur du Roi, Ottawa

dividends after 1916.

While the CNoR and the GTP together would make a strong system in western Canada, the position of the government railways in the east was weak. The Minister of Railways and Canals speaking in the House of Commons explained the need to acquire the GTR for economic operation of the lines the government had already taken over⁴. The CNoR was without branch lines or terminals in the east and so it could not gather freight in the east for shipment west. If the GTR was not taken over, it would be necessary to spend from \$100 to \$200 million to provide these. Even if it did, the government railway would face stiff competition from the entrenched CPR and GTR. By acquiring the GTR the outlay and needless duplication would be averted.

The Royal Commission of 1917 had also recognized that the GTR's terminals and network of lines were necessary if the national railway was to compete with the CPR in eastern Canada. The popularity of this

vue de déclarations des directeurs mêmes de la compagnie comme quoi 21 millions auraient dû être dépensés pour l'entretien, mais le furent en dividendes, il ne peut être contesté que ces dividendes n'avaient pas été générés.»

Comme l'inflation avait haussé les coûts d'exploitation au cours des dernières années de la guerre, la position financière du GTR passa rapidement d'avoir tout juste fait ses frais en 1917 à un déficit de 4,6 millions de dollars en 1920. Reconnaisant cela, la compagnie cessa de verser des dividendes à partir de 1917.

Alors que l'ensemble du CNoR et du GTP constituerait un réseau solide dans l'ouest du Canada, la position des chemins de fer du gouvernement dans l'est était faible. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, discourant à la Chambre des communes, expliqua que le besoin d'acquiescer le GTR était de rendre économique l'exploitation des chemins de fer que le gouvernement avait déjà acquis⁴. Le CNoR n'avait ni voies secondaires ni gares dans l'Est et ne pouvait de ce fait rassembler des

⁴ Edmonton Bulletin, Oct 16, 1919 / ⁴ Edmonton Bulletin, 16 octobre 1919

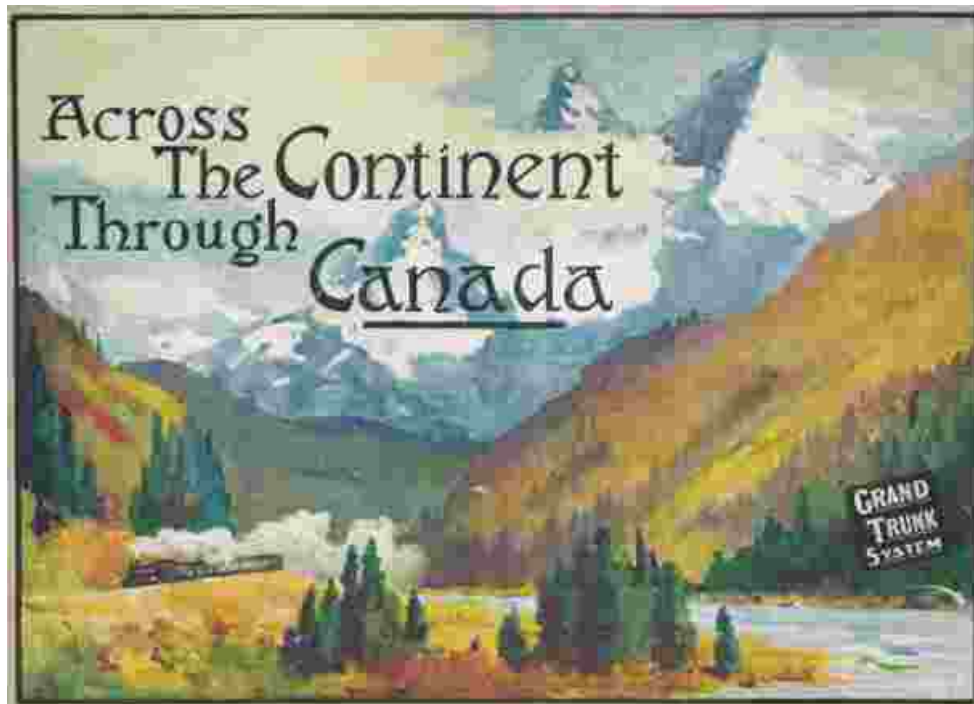
recommendation was reflected by the resolution adopted by the Union of Canadian Municipalities calling for the nationalization of the GTR at its annual meeting in August 1917 meeting.

As 1918 dawned, the GTR financial position became critical. In January, GTR President Kelley approached the government for a loan. This request resulted in the government sending a cable to the GTR London offices asking for terms by which the government could purchase the railway⁵. After Kelley had several meetings with the Prime Minister and Minister of Railways and Canals, it was decided to transfer the talks to England.

To meet debt payments falling due on July 1st, the cabinet authorized a loan of \$600,000. To ease its financial situation the GTR then asked the government to guarantee an issue of £3,000,000 of bonds to meet refinancing needs in October of that year⁶.

OPENING GAMBITS

"The Company [GTR] is clearly bankrupt and should take what the government will offer . . ." - Minister of Finance White cable to Prime Minister Borden in London, August 16, 1918



In 1916, the GTR issued *Across the Continent Through Canada*, a photo book highlighting the scenery, railway owned tourist facilities and infrastructure along the GTR and GTP. Douglas N W Smith Collection

*En 1916, le GTR publia *Across the Continent Through Canada*, un livre de photographies mettant en vedette les paysages, les installations pour touristes et les infrastructures le long du GTR et du GTP. Collection de Douglas N.W. Smith*

marchandises dans l'Est pour les transporter vers l'Ouest. Si le GTR n'était pas pris en charge, il serait nécessaire de dépenser de 100 à 200 millions de dollars pour fournir ces infrastructures. Même s'il le faisait, le gouvernement ferait face à une compétition serrée des réseaux établis du CPR et du GTR. En acquérant le GTR, ces dépenses et une duplication excessive seraient évitées.

La Commission royale de 1917 avait aussi reconnu que les terminaux et le réseau de lignes du GTR dans l'est étaient nécessaires si le réseau national était pour concurrencer le CPR dans l'est du Canada. La popularité de cette recommandation avait été reflétée par la résolution adoptée par l'Union canadienne des municipalités qui demanda la nationalisation du GTR lors de son assemblée annuelle en août 1917.

À l'aube de 1918, la situation financière du GTR devint critique. En janvier, le président Kelley fit des avances au gouvernement pour un prêt. Cette demande provoqua un câblogramme du gouvernement aux bureaux londoniens du GTR s'enquérant des termes selon lesquels il pourrait acheter le chemin de fer. Suite à plusieurs rencontres de Kelley avec le Premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux, il fut décidé de transférer les discussions en Angleterre.

Afin que les paiements de la dette dûs le 1er juillet soient effectués, le cabinet autorisa un prêt de 600 000 dollars. Afin d'améliorer sa situation financière, le GTR demanda ensuite au gouvernement de garantir l'émission de 3 000 000 £ pour aider à refinancer ses besoins en argent au cours d'octobre de la même année.

PREMIÈRES MANŒUVRES

« La compagnie [GTR] est de toute évidence en faillite et devrait accepter ce que va offrir le gouvernement. » - Le ministre des Finances White dans un câblogramme au premier ministre Borden, à Londres, le 16 août 1918

⁵ See Borden Papers, Library Archives Canada, pages 47896-47898 / ⁵Voir les Borden Papers, Bibliothèque et archives Canada, pages 47896-47898

⁶ See Borden Papers, Library Archives Canada, pages 47867-47874 / ⁶Voir les Borden Papers, Bibliothèque et archives Canada, pages 47867-47874

The takeover of the GTR was much more complex than had been the case with the CNoR. In the case of the latter, the government had to deal with only two individuals, Mackenzie and Mann, who held practically all the stock. Securing control of the company was relatively straightforward as all negotiations could be held with these two businessmen. Unlike the CNoR, the GTR had thousands of stockholders, most of whom resided in Great Britain. Any arrangement negotiated for the takeover of the GTR required the agreement not only of the GTR Chairman and board of directors, but also of the stockholders.

Why was the GTR/GTP treated so differently from the harsh measures adopted in nationalizing the Canadian Northern Railway? Prime Minister Borden gave a partial answer on May 23, 1918 in the House of Commons. He referred to the conclusion of the royal commissioners - Drayton, Acworth and Smith - that the CNoR and GTP should not be allowed to go into liquidation, but that the Dominion should see that interest charges on securities were met. Borden continued saying, "It is very easy to say that the country ought to acquire the GTR, but when it comes down to the practical proposal of how you are going to acquire it, the problem is not so easy. Of course, we may take advantage of the situation . . . but on the whole, we must remember, not only in this connection, but in many other connections, that Canada is a country which, for years to come, will require to borrow large amounts of capital from other countries, and if the government or any province lays itself open to the reasonable charge of acting unfairly or unjustly towards those who, in good faith, have invested their capital in business enterprises of this character in Canada, the country, in the end, will pay much more than it will gain by any such injustice."

Arthur Meighen, the Minister of the Interior, became the government point man in the acquisition negotiations with the GTR Chairman Smithers and the GTR directors.

The Government offered to assume payments of all bonds and debenture stocks carrying a Canadian government guarantee. On the remainder of the stock, whose par value was \$240 million, it offered to pay the GTR \$2.5 million per annum for the first three years, \$3 million per annum the next five and \$3.6 per annum thereafter in perpetuity. The GTR board was to determine how the rental would be distributed amongst their stockholders.

Initially the GTR sought an annual rental of \$8 million (sufficient to pay a dividends on all the stock, including the common stock on which no payments had been made in 50 years). In March 1918 the GTR reduced this to \$5.5 million per annum.

During the summer of 1918, the railway agreed on arbitration to determine the value of the stock. However, remembering what had happened to the CNoR

La saisie du GTR fut beaucoup plus complexe que cela n'avait été le cas avec le CNoR. Pour celle de ce dernier, le gouvernement n'avait eu à négocier qu'avec deux individus, Mackenzie et Mann, qui détenaient pratiquement toutes les actions. Prendre le contrôle de la compagnie avait été relativement simple puisque toutes les négociations purent être tenues qu'avec ces deux hommes d'affaires. Contrairement au CNoR, le GTR avait des milliers d'actionnaires dont la plupart résidaient en Grande-Bretagne. Toute entente négociée pour la prise en charge du GTR nécessitait l'assentiment de non seulement du directeur général et du conseil d'administration du GTR, mais aussi celui des actionnaires.

Pourquoi le GTR/GTP fut-il traité d'une manière fort différente des mesures strictes prises lors de la nationalisation du CNoR? Le premier ministre Borden donna une réponse partielle, à la Chambre des communes, le 23 mai 1918. Il fit référence à la conclusion des membres de la Commission royale (Drayton, Acworth et Smith) qu'il ne fallait pas permettre au CNoR et au GTP de tomber en faillite, mais que le Dominion devait s'assurer que les frais d'intérêts sur les obligations soient payés, en déclarant: « Il est très facile de dire que le pays doit acquérir le GTR, mais lorsque l'on en vient à considérer comment vous allez le faire concrètement, le problème n'est pas si simple. Bien sûr, nous pouvons abuser de la situation...mais globalement, nous devons nous souvenir, non seulement pour cette transaction, mais pour bien d'autres, que le Canada est un pays qui au cours des prochaines années, va avoir besoin d'emprunter de grandes sommes de capital d'autres pays; si le gouvernement, ou toute province, s'expose à des charges probantes d'avoir agi de manière inéquitable ou injuste envers ceux qui, de bonne foi, ont investi leurs capitaux dans des entreprises commerciales de ce genre au Canada, le pays, en fin de compte, pourrait payer bien plus cher que ce qu'il pourrait gagner par le truchement d'injustices de ce genre. »

Arthur Meighen, le ministre de l'Intérieur, devint le principal négociateur du gouvernement pour les démarches d'acquisition du GTR avec le président de son conseil d'administration Smithers et ses directeurs.

Le gouvernement offrit d'assumer le paiement de tous les bons et obligations portant des garanties du gouvernement. Pour le reste du capital-action, dont la valeur au pair était de 240 millions de dollars, il offrit de payer au GTR 2,5 M\$ par année durant les trois premières années, 3 M\$ par année durant les cinq années suivantes et 3,6 M\$ par année pour les années suivantes, et ce, en perpétuité. Le conseil d'administration du GTR aurait à déterminer de quelle manière ce loyer serait distribué parmi leurs actionnaires.

Au départ, le GTR chercha à obtenir un loyer annuel de 8 M\$ (suffisant pour payer un dividende sur tout

stockholders, the GTR proposed to the Prime Minister on August 7th that the arbitrators should be bound by a minimum valuation of \$4.7 million for the stock. On hearing of this proposal, the Minister of Finance wired Borden his opposition to any arbitration with provision for a minimum value, adding: "It does not appear to me that any good purpose can be served by prolonging negotiations, which I think should be definitely broken off by you."

TIGHTENING THE SCREWS

"I stated in the House on more than one occasion, that the Government desired to be fair, but the Government is the trustee of the Canadian public; it is the Government's duty to see that if the GTR is taken over, it shall be on terms that will be fair not only to the GTR Company but also to the Canadian people, whom we represent." - Sir Thomas White, Minister of Finance speaking in House of Commons, Montreal Gazette, July 1, 1919

le capital-action, incluant les actions ordinaires sur lesquelles aucun dividende n'avait été payé en cinquante ans). En mars 1918, le GTR réduisit ce montant à 5,5 M\$ par année.

Au cours de l'été 1918, le chemin de fer accepta d'aller en arbitrage pour la détermination de la valeur du capital-action. Toutefois, se souvenant de ce qui était arrivé aux actionnaires du CNoR, le GTR proposa, le 7 août, au premier ministre que les arbitres soient liés à une évaluation du capital-action d'au moins 4,7 M\$. Apprenant cette proposition, le ministre des Finances envoya immédiatement un câblogramme à Borden lui faisant part de son opposition à tout arbitrage assujéti à une entente de valeur minimale, ajoutant: « Il ne m'apparaît pas qu'il n'y aura aucune utilité à prolonger les négociations qu'à mon avis, vous devriez interrompre de façon définitive. »

L'ÉTAU EST RESSERRÉ

« J'ai déclaré à la Chambre, en plus d'une occasion, que le gouvernement désire être équitable, mais il est le protecteur de l'intérêt public; c'est le devoir du gouvernement de voir à ce que si le GTR est saisi, cela le soit suivant des termes qui soient justes non seulement pour la compagnie du Grand Trunk, mais aussi pour le peuple canadien que nous représentons. » - Sir Thomas White, ministre des Finances, parlant à la Chambre des communes, la Gazette de Montréal, le 1er juillet 1919



A highly visible part of Hays plans to modernize the GTR included the construction of new stations. The complex of station, restaurant and office building at Allandale, Ontario, completed in 1905, was particularly handsome. The busy junction marked the point where the line to the Muskokas and North Bay split from the branches running to the communities at the southern end of Georgian Bay. Douglas N W Smith Collection

Une partie très visible des plans de modernisation de Hays pour le GTR inclut la construction de nouvelles gares. L'ensemble de gare, restaurant et immeuble de bureaux complété à Allandale, Ontario, en 1905, était particulièrement élégant. Cette jonction très fréquentée était l'endroit où la ligne vers le district de Muskoka et North Bay se séparait des embranchements qui rejoignaient des communautés dans la partie sud de la baie Georgienne. Collection de Douglas N.W. Smith

The negotiations remained at an impasse over nine months. On March 21, 1919, the Minister of Finance stated that the government had offered to take over the GTR and GTP by assuming their debt and pay the stockholders a rental of \$2.7 million per annum for the first three years, \$3 million per annum for the next five and \$3.6 million per annum thereafter in perpetuity. After the government publicly revealed its position, Tom King, a political correspondent based in Ottawa, said: "Unless these stockholders are entirely out of their senses, they will jump at the proposition."

But jump they did not, even though the bargaining position of the GTR was rapidly deteriorating. The negotiations dragged on until the fall. On October 10, 1919 the deal was announced in the House of Commons (the same day that the GTR agreed to the terms) by Arthur Meighen. The GTR settled with the government as its finances were at the breaking point. The failure of the GTR to redeem the 10 year GTP debentures that had come due on April 1, 1919 left it open to receivership. The GTR had issued these debentures in exchange for a government loan in 1909.

Under the terms of the agreement, the government assumed \$155.4 million of GTR debenture stock (the equivalent of bonds). To sweeten the takeover for the shareholders, the government agreed to continue payments on the \$60.8 million of the 4% guaranteed stock. The value of the remaining \$180 million of common and preferred shares would be settled by arbitration. Once a joint Committee of Management was established the government would loan the GTR sufficient funds to meet its financial obligations.

The five member Committee of Management was to have two members named by the government, two by the GTR and the fifth by the four members. The Committee would function from the time this agreement was approved by the GTR shareholders until stock was vested with the government. The role of the Committee was to ensure that the GTR operated in harmony with the government railway.

The government had not been above using some not so subtle pressure to force the GTR to come to terms. In February 1919, it was mooted in the press that if the GTR did not make reasonable terms for its acquisition, the government would join with Adam Beck to construct a new high class electrified Hydro-Electric line from Toronto to the Niagara River and would build a 40 mile link from the Temiskaming & Northern Ontario Railway to Sudbury. Both of these would drain significant volumes of traffic from the heart of the GTR. Then on May 3rd, CNR President Hanna announced that a right of way had been acquired through Hamilton with the intention of the building a new line to the Niagara Frontier in the immediate future. This

Les négociations demeurèrent dans l'impasse durant plus de neuf mois. Le 21 mars 1919, le ministre des Finances déclara que le gouvernement avait offert de prendre en charge le GTR et le GTP en assumant leurs dettes et en payant aux actionnaires un loyer de 2,7 millions de dollars par année durant les trois premières années, 3 M\$ par année durant les cinq années suivantes et 3,6 M\$ par année pour les années suivantes, et ce, en perpétuité. Après que le gouvernement ait révélé publiquement sa position, Tom King, un correspondant politique basé à Ottawa, déclara: « À moins que ces actionnaires soient complètement fous, ils devraient immédiatement sauter sur la proposition. »

Mais les actionnaires ne sautèrent pas dessus, même si la position de marchandage du GTR était en train de se détériorer rapidement. Les négociations traînèrent jusqu'à l'automne. Une entente fut annoncée à la Chambre des communes par Arthur Meighen, le 10 octobre 1919 (le même jour où le GTR en accepta les conditions). Le GTR le fit parce que ses finances étaient au point de rupture. L'incapacité du GTR de racheter les obligations de 10 ans du GTP qui étaient parvenues à maturité le 1er avril 1919, le plaça dans une situation où il pouvait être placé en liquidation. Le GTR avait émis celles-ci en échange pour un prêt du gouvernement en 1909.

Selon les termes de l'entente, le gouvernement acceptait 155,4 M\$ d'actions du GTR (une valeur équivalente à celle des obligations). Pour rendre la saisie moins amère pour les actionnaires, le gouvernement accepta de continuer de faire des paiements sur les quelque 60,8 M\$ d'obligations garanties à 4 %. La valeur des quelque 180 M\$ d'actions ordinaires et préférentielles restantes serait déterminée par arbitrage. Une fois qu'un comité de gestion conjointe aurait été établi par le gouvernement, ce dernier prêterait au GTR les fonds suffisants pour qu'il fasse face à ses obligations financières.

Le comité de gestion conjointe de cinq membres allait avoir deux membres nommés par le gouvernement, deux par le GTR et un cinquième nommé par les quatre autres. Le comité devait être en fonction à partir du moment de l'approbation de cette entente par les actionnaires du GTR jusqu'à ce que le capital-action soit acquis par le gouvernement. Le rôle du comité était d'assurer que l'exploitation du GTR se fasse en harmonie avec celle du CNR.

Le gouvernement n'avait pas été sans utiliser des pressions pas très subtiles pour forcer le GTR à accepter les conditions. En février 1919, il fut divulgué à la presse que si le GTP n'offrait pas des conditions raisonnables pour son acquisition, le gouvernement se joindrait à Adam Beck pour construire une voie électrifiée

would give the CNR its first connection with the American railroads east of Fort Frances, Ontario.

CAPITULATION

" If this proposal before us involved the beginning of public ownership by Canada, I should cast my vote against it because I believe that I should be doing my county an injustice in encouraging the Government of Canada in any way to embark upon commercial enterprises. But I regard it as quite a different subject. I regard this as a case arising after one has got into the trouble." - Senator George Lynch-Staunton, Senate Hansard, November 6, 1919



GTR 4-6-0 421 puts on a fine head of steam as it pulls into the Callander, Ontario station. Built in 1907 at the GTR shops, it was renumbered 1021 in 1910. Municipality of Callander

Une épaisse fumée s'échappe de la 421, une 4-6-0 du GTR, alors qu'elle entre en gare de Callander, Ontario. Construite aux ateliers de GTR en 1907, elle fut renumérotée 1021 en 1910. Municipalité de Callander

The House of Commons debated the Grand Trunk Railway Acquisition Act from October 10th through November 4th. The usual long debates filled pages of Hansard, moving the *Ottawa Citizen* to editorialize on October 20th, "This proposal has been before the country for nearly three years . . . [the opposition leaders] can think of nothing better in the name of Liberalism than to urge further delay. The plain fact is that the opposition as a party is opposed to public ownership, but, confronted with the failure of private ownership, it is devoid of any alternative policy to guide its criticism of the government's gigantic scheme."

As had occurred with the CNoR bill in 1915, the Senate refused to pass the legislation unless the

de haute qualité entre Toronto et la rivière Niagara et construirait une voie de raccordement de 67 km à partir du chemin de fer Temiskaming & Northern Ontario (T & NO) jusqu'à Sudbury. Ces deux projets détourneraient une quantité importante de trafic du cœur du GTR. Puis, le 3 mai, D.B. Hanna, le président du CNR, annonça que des droits d'emprise avaient été acquis à travers Hamilton dans l'intention de construire dans le proche futur une nouvelle voie jusqu'à la frontière du Niagara. Ceci donnerait au CNR son premier raccordement avec les chemins de fer américains, à l'est de Fort Frances, en Ontario.

CAPITULATION

« Si cette proposition qui est devant nous impliquait le début de la propriété publique par le Canada, je voterais contre elle parce que je crois que je rendrais un mauvais service à mon pays en encourageant tant soit peu le Gouvernement du Canada à s'engager dans des entreprises commerciales. Mais je considère ceci comme un sujet fort différent. Je le considère comme un cas créé par quelqu'un qui s'est mis dans le pétrin. » - George Lynch Stauton, sénateur, Hansard du Sénat, 6 novembre 1919

La Chambre des communes débattit la Loi sur l'acquisition du chemin de fer du Grand Trunk du 10 octobre jusqu'au 4 novembre. Les longs débats habituels remplirent les pages du Hansard, ce qui amena l'*Ottawa Citizen* à mettre en éditorial le 20 octobre : « Cette proposition a été devant le pays pour plus de trois ans...les leaders de l'Opposition ne peuvent penser mieux à faire, au nom du Libéralisme, que de promouvoir plus de délais...la vérité est que l'opposition en tant que parti est opposée à la propriété publique, mais, lorsque confrontée à une faillite de propriété privée, elle n'a aucune politique de rechange à proposer pour épauler sa critique du grand projet de gouvernement. »

Comme cela s'était produit lors du bill du CNoR en 1915, le Sénat refusa de passer la loi à moins que le gouvernement stipule que le montant maximal que les arbitres pourraient octroyer soit de 5 millions de dollars. La Chambre des communes accepta cette condition le 8 novembre et l'Acte d'acquisition du GTR reçut l'assentiment royal le 10 novembre.

Ceci était la première pièce du processus de nationalisation au cours de laquelle Laurier n'avait pas dirigé les Libéraux. Il était décédé le 17 février 1919. Son successeur, Mackenzie King, fut choisi pour être à la tête du parti libéral en août 1919. Le premier ministre Borden n'était pas aussi en Chambre durant le débat sur

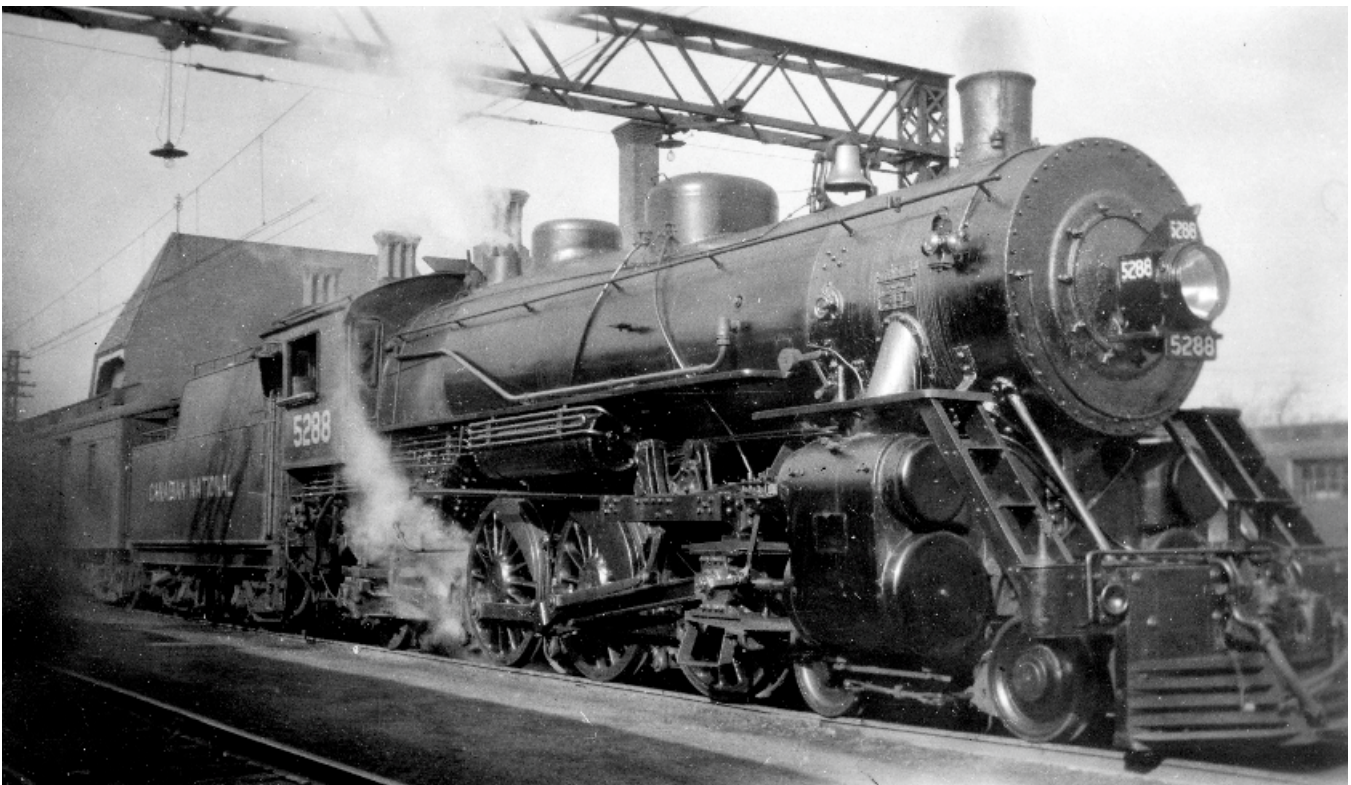
government set a maximum amount that the arbitrators could award at \$5 million. The House of Commons agreed to this condition on November 8th and the GTR Acquisition Act received Royal assent on November 10th.

This was the first major piece of the nationalization process where Laurier did not lead the Liberals. He had died on February 17, 1919. His successor, Mackenzie King, was selected to head the Liberal Party in August 1919. Prime Minister Borden was also not in the House for the debate on the GTR Acquisition Act as he was attending the Peace Conference deliberations in Paris.

The GTR shareholders met in London on February 19, 1920 and, with the exception of a vocal minority, approved the acquisition agreement. The British press was equally supportive. *The Times* wrote, "The arbitration agreement seems to offer a very fair solution of a difficult position." *The Daily Telegraph* said, "Some hard and unjustifiable things have been said about the attitude of

l'acquisition du GTR parce qu'il assistait alors aux délibérations de la Conférence de la paix, à Paris.

Le 1er février 1920, les actionnaires du GTR se réunirent à Londres, et, à l'exception d'une minorité vociférante, approuvèrent l'entente d'acquisition. La presse britannique la supporta également. *The Times* écrivit: « L'entente d'arbitrage semble proposer une solution très équitable à une situation difficile. » *Le Daily Telegraph* publia: « Quelques déclarations sévères et injustifiées ont été faites au sujet de l'attitude du gouvernement canadien. Cependant, un esprit de compromis a prévalu. » *Le Daily Telegraph* opina aussi de manière moins affable: « L'insuffisance de l'offre est patente. La perspective pour les détenteurs d'actions ordinaires est déplorable, mais dans les présentes circonstances, il ne restait aucune possibilité raisonnable que de céder la propriété au gouvernement à une valeur absurdement faible. »



To relieve a serious power shortage on the GTR, the Dominion government provided the railway with new heavy motive power even as the negotiations were proceeding to acquire the line. The 5288 was one of 45 Pacific turned out by Montreal Locomotive Works for the Dominion government. The 5288 was originally assigned to the CGR as their 516, but it was leased to the GTR before being delivered in 1919 when it was given the number 1516. It was re-lettered from Canadian Government Railways to Canadian National and re-numbered 5288 in the 1920-1921 period to fit the CNR locomotive numbering plan. It remained on lease to the GTR until that railway was taken over by the government in 1923. Photo was taken at Sarnia, Ontario on October 28, 1922. Douglas N.W. Smith Collection

Afin de soulager une sérieuse pénurie de force motrice sur le GTR, le gouvernement du Dominion lui procura de nouvelles locomotives lourdes alors même que se poursuivaient les négociations d'acquisition du réseau. La 5288 fut l'une des 45 Pacific construites par les Montreal Locomotive Works pour le gouvernement du Dominion. La 5288 fut affectée à l'origine aux CGR en tant que leur 516, mais elle fut louée au GTR avant d'être livrée en 1919 alors qu'elle reçut le numéro 1516. Elle fut relettrée des CGR au CNR et renumérotée 5288 au cours des années 1920-1921 afin d'être conforme au schéma de numération des locomotives du CNR. Elle demeura en location aux GTR jusqu'à ce que ce dernier soit pris en charge par le gouvernement en 1923. La photo fut prise à Sarnia, Ontario, le 28 octobre 1922. Collection de Douglas N.W. Smith

the Canadian government. However, a spirit of compromise has prevailed..." *The Daily Telegraph* was less gracious stating, "The inadequacy of the offer is transparent. The outlook for the ordinary shareholders is deplorable, but under the present circumstances there remains no reasonable alternative save the disposing of the property to the government at absurdly low valuation."

Parliament passed a bill to give its sanction to the final agreement to acquire control of the GTR. Royal assent was given to the legislation on May 11th.

INTEGRATING THE GRAND TRUNK

"One of the first steps in connection with the coordination of the GTR and CNoR will be a transcontinental service from Montreal to Vancouver operated over the rails of the two systems." - *Vancouver Sun*, June 20, 1920

The joint CNR-GTR Board of Management was

Le Parlement passa un bill pour sanctionner l'entente finale pour l'acquisition du contrôle du GTR. L'assentiment royal fut donné à la législation le 11 mai.

L'INTÉGRATION DU GRAND TRUNK

« L'une des premières étapes quant à la coordination entre le GTR et le CNoR sera un service transcontinental de Montréal à Vancouver exploité sur les rails des deux réseaux. » - *Vancouver Sun*, 20 juin 1920

Le comité de gestion conjointe CNR-GTR fut organisé peu de temps après. Les membres furent F. Scott, vice-président et trésorier du GTR, W.D. Robb, vice-président-transport et entretien du GTR, S.J. Hungerford, vice-président adjoint-exploitation du CNR et C.A. Hayes, vice-président du CNR responsable du trafic. Ces quatre membres élurent H.G. Kelley, président du GTR, en tant que directeur général le 20 mai. Le comité se mit

“THE NATIONAL”
WINNIPEG DIRECT VANCOUVER

PRINCE RUPERT, MT. BELSON, VANCOUVER, VICTORIA, SEATTLE, JASPER, CALGARY, REGINA, EDMONTON, SASKATOON, PRINCE ALBERT, WINNIPEG

THE NEW WAY

NEW DAILY TRAIN TO THE PACIFIC COAST
Via Grand Trunk Pacific and Canadian National Railways

“THE FAVORITE TOURIST”

WESTBOUND SCHEDULE		EASTBOUND SCHEDULE	
Lv. WINNIPEG (C.T.)	10:25 p.m.	Lv. VANCOUVER (P.T.)	8:00 a.m.
PORTAGE LA PRAIRIE	12:05 a.m.	NEW WESTMINSTER	8:35 a.m.
RIVERS	2:40 a.m.	KAMLOOPS	6:02 a.m.
MELVILLE	7:06 a.m.	JASPER	7:30 p.m.
WATROUS	10:20 a.m.	EDMONTON	7:10 a.m.
Lv. REGINA	11:50 a.m.	Ed. (M.T.)	8:00 a.m.
SASKATOON	12:40 p.m.	WAINWRIGHT	11:50 a.m.
lv.	1:00 p.m.	BIGGAR	4:05 p.m.
BIGGAR	3:10 p.m.	SASKATOON	6:00 p.m.
WAINWRIGHT	7:30 p.m.	Ar. REGINA	6:20 p.m.
EDMONTON	11:25 p.m.	Ar. (M.T.)	6:35 a.m.
lv.	12:10 a.m.	WATROUS	9:55 p.m.
JASPER	9:52 a.m.	MELVILLE	2:10 a.m.
KAMLOOPS	10:25 p.m.	RIVERS	6:35 a.m.
NEW WESTMINSTER	1:25 a.m.	PORTAGE LA PRAIRIE	9:15 a.m.
VANCOUVER	9:00 a.m.	WINNIPEG	9:15 a.m.
		WINNIPEG	11:00 a.m.

Finest Modern Equipment

FROM WINNIPEG

Fast Time Character Service

GRAND TRUNK PACIFIC

Canadian National Railways

Connections made at Winnipeg to and from the Esso. Circuit tours may also be arranged via Vancouver thence G.T.P. Steamships to Prince Rupert.
Equipment of "THE NATIONAL" consists of First-Class Coaches, Tourist, Standard Sleeping and Dining Cars, and Observation Cars.

Grand Trunk Pacific City Ticket Office, 1029 Searth St. Phone 3857. Canadian National Railway City Ticket Office, Eleventh Avenue, opp. Post Office. Phone 3955.

The integration of the CNR and GTP began with reorganization of the western transcontinental passenger service. The National, a new name train between Winnipeg and Vancouver utilized the shortest and fastest parts of the two systems. Instead of following the CNoR line through Dauphin and Lloydminster, the transcontinental train shifted to the more direct, faster GTP line through Melville. Regina Leader Post, June 30, 1919

L'intégration du CNR et du GTP débuta avec la réorganisation du service voyageurs transcontinental dans l'Ouest. Le National, un nouveau train dénommé entre Winnipeg et Vancouver, utilisa les portions les plus courtes et les plus rapides des deux réseaux. Au lieu d'emprunter la voie du CNoR à travers Dauphin et Lloydminster, le transcontinental fut redirigé sur celle du GTP, plus directe et rapide, à travers Melville. Regina Leader Post, 30 juin 1919

organized shortly thereafter. The members were F Scott, GTR Vice President and Treasurer; W D Robb, GTR Vice President, Transportation and Maintenance; S J Hungerford, CNR Assistant Vice President, Operations and C A Hayes, CNR Vice President, in charge of Traffic. These four members elected H G Kelley, GTR President, as Chairman on May 20th. The Board immediately began work to harmonize operations of the two systems.

One of its first measures was to restructure the western transcontinental train service. Starting June 27th the CNR began operating a section of the transcontinental trains from Montreal. It operated over the GTR between Montreal and Ottawa and thence west over the CNoR via Port Arthur to Winnipeg where through cars were forwarded to Vancouver. Prior to this the CNoR had only operated a tri-weekly Toronto-Vancouver train.

Similarly, the GTR-T&NO-CGR Toronto-Winnipeg service operating via North Bay and Cochrane saw its frequency increased from four round trips a week to daily and was extended to Vancouver. West of Winnipeg, this train operated over the GTP to Edmonton and then took the CNoR rails to Vancouver. This train was named The National, a reflection of the growing government-owned system.

immédiatement à la tâche pour harmoniser les opérations des deux réseaux.

L'une de ses premières mesures fut de restructurer le service transcontinental à travers l'Ouest. À partir du 27 juin, le CNR commença à opérer une section des trains transcontinentaux à partir de Montréal. Ils empruntèrent les voies du GTR entre Montréal et Ottawa et de là roulèrent sur les voies du CNoR, via Port Arthur, vers Winnipeg d'où continuèrent les voitures destinées à Vancouver. Avant cela, le CNoR n'avait seulement exploité qu'un train trois fois par semaine entre Toronto et Vancouver.

De manière similaire, le service Toronto-Winnipeg, via North Bay et Cochrane, des GTR-T & NO-CGR vit sa fréquence augmentée de quatre allers-retours par semaine à une fois par jour et il fut prolongé jusqu'à Vancouver. À l'ouest de Winnipeg, ce train empruntait la voie du GTP jusqu'à Edmonton, puis il passait à celle du CNoR jusqu'à Vancouver. Ce train fut nommé le National, un reflet du réseau grandissant propriété du gouvernement.

The GTP finally reached downtown Saskatoon when it secured access to the CPR's facility. This ad heralded the change that occurred shortly before the GTP was placed in receivership. *Edmonton Journal*, February 25, 1919

Le GTP rejoignit enfin le centre-ville de Saskatoon lorsqu'il s'assura l'accès à la gare du CPR. Cette publicité annonçait le changement qui se produisit peu de temps avant que le GTP ne soit mis en liquidation. Edmonton Journal, 25 février 1919

As well, on June 27th the GTP ceased operating its passenger trains into downtown Saskatoon over the CPR. To overcome the disadvantage of its remote location three miles from the city centre, the GTP had started sharing the CPR station on October 6, 1918. With the closer

Aussi, le 27 juin, le GTP cessa d'exploiter ses trains de voyageurs jusqu'au centre-ville de Saskatoon sur la voie du CPR. Afin de surmonter l'inconvénient de sa situation à 4,8 km du centre de la ville, le GTP avait commencé à partager la gare du CPR, le 6 octobre 1918. Grâce à sa relation plus étroite avec les chemins de fer du

Canadian National - Grand Trunk
NEW FAST DAY SERVICE
TORONTO --- OTTAWA
 Grand Trunk Double Track via Napanee
 Daily Except Sunday—Standard Time

“The Capital City”	“The Queen City”
Lve. Toronto 12.00 Noon (Union Station)	Lve. Ottawa 1.15 p.m. (Union Station)
Ar. Ottawa 7.15 p.m.	Ar. Toronto 8.30 p.m.

CAFE PARLOR CARS
NIGHT SERVICE—DAILY
 Leave Toronto (Union Station). 10.40 p.m.
 Standard Sleeping Cars—Club Compartment Cars.

The new fast Ottawa-Toronto schedule was heralded in this advertisement. *Toronto World*, July 3, 1920

Le nouvel horaire écourté entre Ottawa et Toronto fut annoncé sur cette publicité. *Toronto World*, 3 juillet 1920

relationship with the government railways, the GTP passenger trains began using the CNoR's downtown station.

In Ontario, on June 28th the daytime Ottawa-Toronto trains that had operated over the CNoR, were moved onto the GTR between Toronto and Napanee. This allowed the Ottawa-Toronto trains to run on a 7 hour 15 minute schedule, a reduction of 1 hour 45 minutes.

The Board of Management also announced a long list of cost savings measures. In Ontario consolidation of facilities was the order of the day. At Napanee the CNoR freight shed and passenger station would close; at Cobourg and Belleville the CNoR freight shed would close; at Ottawa all less than carload freight and team track work would be consolidated at the GTR Central Station. The Board of Railroad Commissioners would be asked to allow the closure of the interlocking towers at Brooklin, Cobourg and Mount Albert in Ontario. At Toronto the CNoR passenger equipment would be serviced in the GTR yards allowing withdrawal from flood-prone CNoR Rosedale yard; the CNoR freight sheds at Cherry Street would absorb the freight business at the GTR sheds at Cherry Street while the GTR sheds would become a new sub-station for joint express traffic to relieve congestion at Union Station; and the dining car commissaries at Union Station would be consolidated. The CNoR would shift from the CPR to the GTR downtown Kingston station. The use of CPR trackage from Udney Junction to Orillia (2.98 miles) by the CNoR would cease with this traffic moving to Orillia over the GTR line from Washago.

gouvernement, ses trains de voyageurs commencèrent à utiliser la gare du CNoR au centre-ville.

En Ontario, le 28 juin, les trains de jour Ottawa-Toronto qui avaient roulé sur les rails du CNoR furent déplacés sur ceux du GTR entre Toronto et Napanee. Ceci permit à ces trains de rouler selon un horaire de 7 heures 15 minutes, une réduction de 1 h 45 min.

Le comité de gestion conjointe annonça aussi une longue liste de mesures d'économies de coûts. En Ontario, la consolidation fut à l'ordre du jour. À Napanee, la gare de voyageurs et l'entrepôt de marchandises du CNoR seraient fermés; à Cobourg et à Belleville, l'entrepôt de marchandises du CNoR serait fermé; à Ottawa, tous les chargements de moins d'un wagon et transbordements de charrettes se feraient dorénavant à la gare centrale du GTR. On demanderait à la Commission canadienne des chemins de fer de permettre la fermeture des tours d'interverrouillages à Brooklin, Cobourg et Mount Albert en Ontario. À Toronto, les trains pour voyageurs du CNoR seraient entretenus dans les cours du GTR, ce qui permettrait de quitter la cour Rosedale du CNoR sujette aux inondations; les entrepôts de marchandises du CNoR à Cherry Street recevraient celles des entrepôts du GTR sur la même rue tandis que ces derniers deviendraient une gare auxiliaire pour le trafic express des deux compagnies, soulageant la congestion à la gare Union et les services d'intendance des voitures-restaurants seraient regroupés à la gare Union. À Kingston, le CNoR passerait de la gare du CPR à celle du GTR au centre-ville. L'usage des voies du CPR d'Udney Junction à Orillia (4,8 km) cesserait avec ce trafic allant à Orillia sur la voie du GTR à partir de Washago.



An influx of china

Thousands of pieces of custom 'corporate identification standard' marked china from the dining and parlour cars, hotels and other facilities had to be dealt with by the newly formed CNR. From left to right: Canadian Northern ornate crest, Fort Garry Hotel - Grand Trunk Pacific shield, Intercolonial script, Grand Trunk Railway initials. All images courtesy Will Smith from his railway china collection

Une abondance de porcelaine.

Le CNR nouvellement constitué eut à disposer de milliers de pièces de vaisselle en porcelaine de marques diverses en provenance de voitures-restaurants et voitures-salons, d'hôtels et autres installations. De gauche à droite, élégant logo du Canadian Northern, écusson du Grand Trunk Pacific à l'hôtel de Fort Garry, inscription au lettrage cursif de l'Intercolonial et initiales du Grand Trunk Railway. Toutes les illustrations courtoisie de Will Smith à partir de sa collection de porcelaine ferroviaire

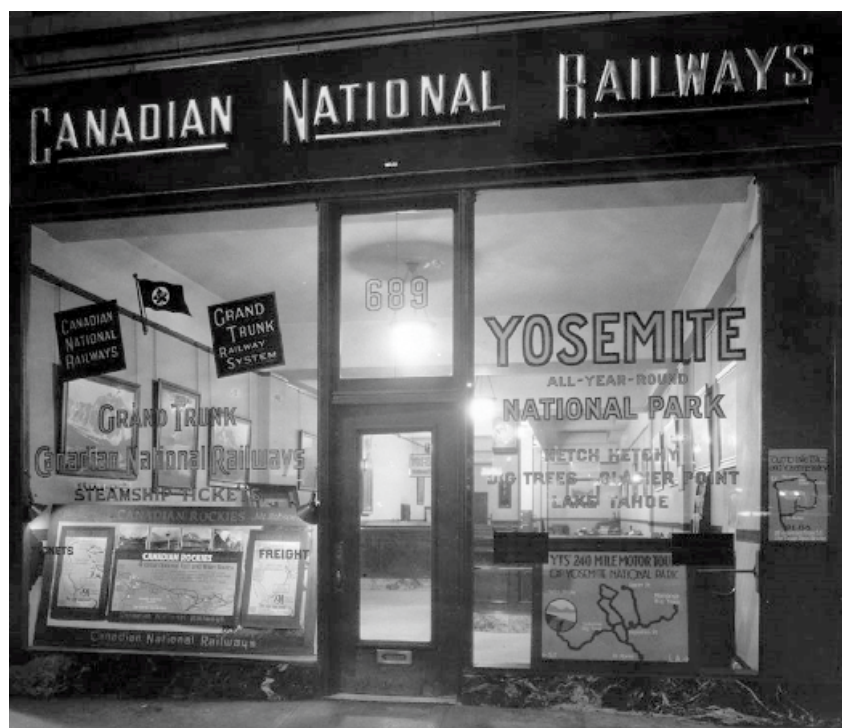
In Quebec the Montreal-St Hyacinthe commuter train would be extended to St Rosalie where the CGR would service the GTR equipment in the extensive facilities it had there. To reduce train miles, the CGR freight trains would no longer run through Montreal over the GTR, but would terminate and originate at St Rosalie. An application would be made to close the GTR station at Aston Junction, Quebec.

As well duplicate downtown ticket and sales offices were consolidated at 23 locations across North America.

Au Québec, le service de train pour banlieusards Montréal-Saint-Hyacinthe serait prolongé jusqu'à Sainte-Rosalie où les CGR feraient l'entretien des équipements du GTR dans les grandes installations qu'ils possédaient là. Afin de réduire les trains-milles, les trains de marchandises des CGR ne passeraient plus à travers Montréal sur les voies du GTR, mais ils se termineraient à Sainte-Rosalie et en partiraient. Une demande serait faite pour la fermeture de la gare du GTR à Aston Junction, Québec.

Les billetteries et les bureaux des ventes en double furent aussi combinés dans vingt-trois localités à travers l'Amérique du Nord.

The CNR-GTR Chicago ticket office reflects the joint management of the two systems. Library Archives Canada e010860059



La billetterie partagée du CNR et du GTR, à Chicago, reflète la gestion conjointe des deux réseaux. Bibliothèque et archives Canada, e010860059

ARBITRATION AGAIN

"The essential point for the public to remember is that the GTR is bankrupt through its liabilities in connection with the GTP. The government is the guarantor of the GTP and is thus the principal creditor of the GTR. The government is therefore in a position to make any kind of a deal it likes with the GT." - Editorial in the Saskatoon Star-Phoenix, Oct 24, 1919

The three members of the arbitration panel to determine the value of the GTR stock were announced on July 9, 1920. The Chairman, who was approved of by both the government and the GTR, was Sir Walter Cassels, the Chief Justice of the Exchequer Court of Canada. The government representative was Sir Thomas White, the Minister of Finance, who had piloted the Canadian government through World War I and was an ardent supporter of government ownership of the railways. White would retire from his position as Minister of Finance on August 2, 1919. He would leave Parliament in 1921. The GTR representative was former American President William Howard Taft.

By legislation the Board of Arbitration had only nine months from the time the members were appointed to report its findings. Thus the date for the arbitration report to be filed was April 9, 1921. Despite this deadline, the Board dallied and did not have its first meeting until Sept 1st. Weeks passed while the Board undertook a physical inspection of the GTR and GTP. Also the GTR dragged its feet preparing its case with the result that the arbitration hearings did not begin until February 1st.

When the GTR asked for a three month extension to the deadline, the exasperated government refused unless the GTR would turn over management and control of the GTR immediately. To tighten the noose, the government notified the GTR on March 21st that it would cease making loans to the railway until such time as it was convinced that the road would come into its possession. Arthur Meighen using his fine lawyer reasoning told Smithers on March 30th that if the GTR management could no longer fund its obligations, then it should no longer insist on possession and control.

Faced by debt payments due on April 1st that it could not fund, the GTR capitulated. On April 19th, the government introduced legislation in the House of Commons to extend the arbitration period for three months from May 16th. Under the legislation the English board of directors were forced to resign and be replaced by a Canadian board nominated by the government. The Canadian board was to act without consulting the shareholders, to meet in Canada, and to replace the Board of Management. The only concession to the shareholders was that they were made a party to the arbitration proceedings in lieu of the old English board.

DE NOUVEAU EN ARBITRAGE

« Le point essentiel pour le public est de se souvenir que le GTR est en faillite à cause de ses obligations reliées au GTP. Le gouvernement se porte garant du GTP et est donc le principal créancier du GTR. Le gouvernement est donc en position de faire toute sorte de transactions qu'il préconise avec le GTR. » - Éditorial dans le Saskatoon Star Phoenix du 24 octobre 1919

Les trois membres du conseil d'arbitrage pour la détermination de la valeur du capital-action du GTR furent annoncés le 9 juillet 1920. Son directeur général, qui fut approuvé à la fois par le gouvernement et par le GTR, fut Sir Walter Cassels, le juge en chef de la Cour de l'Échiquier du Canada. Le représentant du gouvernement fut Sir Thomas White, le ministre des Finances, qui avait guidé celui-ci tout au long de la Première Guerre mondiale et qui était un ardent partisan de la propriété des chemins de fer par le gouvernement. White allait quitter son poste de ministre des Finances, le 2 août 1919, et le Parlement, en 1921. Le représentant du GTR fut l'ancien président des États-Unis William Howard Taft.

D'après la législation, le conseil d'arbitrage n'avait que neuf mois pour faire rapport de ses constatations à partir du moment de la nomination de ses membres. La date à laquelle son rapport devait être déposé était donc le 9 avril 1921. En dépit de cette date limite, le conseil tergiversa et n'eut sa première réunion que le 1er septembre. Les semaines passèrent pendant que le conseil faisait sur place l'inspection du GTR et du GTP. Le GTR se traîna aussi les pieds lors des de la préparation de son cas de sorte que les délibérations d'arbitrage ne débutèrent que le 1er février.

Lorsque le GTR demanda une extension de trois mois de la date limite, le gouvernement exaspéré refusa à moins que le GTR ne lui cède immédiatement l'administration et le contrôle du GTR. Afin de resserrer l'étau, le gouvernement signifia au GTR qu'il cesserait de prêter au chemin de fer le 21 mars jusqu'au moment où il se sentirait certain que le chemin de fer deviendrait sa propriété. Le 30 mars, Arthur Meighen, se servant de son raisonnement aiguisé d'avocat, dit à Smithers que si la direction du GTR ne pouvait plus financer ses obligations, il ne devait plus dorénavant insister pour en avoir la possession et le contrôle.

Faisant face à des paiements sur sa dette dûs le 1er avril qu'il ne pouvait pas financer, le GTR capitula. Le 19 avril, le gouvernement présenta une législation à la Chambre des communes allongeant de trois mois la période d'arbitrage à partir du 16 mai. D'après la législation, le conseil de directeurs en Angleterre était forcé de remettre sa démission et était remplacé par un conseil canadien nommé par le gouvernement. Le conseil canadien devait agir sans consulter les actionnaires, devait tenir ses réunions au

On May 12, 1921 the GTR shareholders approved the transfer of the property to the government and the agreement with the government was signed the following day. Six days later, an Order in Council was passed naming the new Canadian board to manage the GTR composed of Sir Joseph Flavelle, one of Canada's leading businessmen; J N Landry, a Montreal dry goods merchant; H G Kelley, the GTR President; E Newcombe, Deputy Minister of Justice; and A J Mitchell, CNR Vice President of Finance.

THE ARBITRATOR'S FINDINGS

"It is apparent that the GTR was at the end of the tether, and, without assistance, could not carry on." - Sir Walter Cassels in Arbitrators Report, Sept 7, 1921.



GTR advertising image for its passenger service over its double track main line from Chicago east to Montreal. Douglas N W Smith Collection

Une illustration publicitaire du GTR pour son service voyageurs le long de sa voie double de Chicago à l'est de Montréal. Collection de Douglas N.W. Smith

On May 12, 1921 the GTR shareholders approved the tranThe arbitration hearing resumed on June 1st, concluding on July 18th. The results of the arbitration were announced on September 7, 1921.

As had been the case with the CNoR proceedings, the arbitration decision was not unanimous. In their majority report, Cassels and White found that none of the stock referred for adjudication has any value. Sir Thomas White stated: "The actual earning power of the GTR before, during, and since the war, and so far as can be estimated for the future, does not justify the assumption that any profits from the date of the acquisition by the Government of the preference and common shares, namely May 1920, ever would have been available for distribution to the stock holders thereof after providing for the contingent liability of the company in respect of GTP securities guaranteed by the company..."

Canada et remplacer le conseil d'administration conjointe. La seule concession pour les actionnaires fut qu'ils devinrent participants aux délibérations d'arbitrage à la place de l'ancien conseil britannique.

Le 12 mai 1921, les actionnaires du GTR approuvèrent le transfert de la compagnie au gouvernement et l'entente avec ce dernier fut signée le jour suivant. Six jours plus tard, un ordre du conseil fut voté nommant le conseil canadien pour la direction du GTR composé de Sir Joseph Flavelle, un des hommes d'affaires prééminents au Canada, J.N. Landry, marchand de denrées non périssables de Montréal, H.G. Kelley, président du GTR, E. Newcombe, ministre adjoint de la Justice et A.J. Mitchell, vice-président des finances du CNR.

LES CONCLUSIONS DE L'ARBITRAGE

« Il est évident que le GTR était au bout de ses ressources et que, sans assistance, il ne pouvait plus tenir bon. » - Sir Walter Cassels, dans l'Arbitrators Report, 7 septembre 1921.

Les séances d'arbitrage reprirent le 1er juin 1921, se terminant le 18 juillet. Les résultats de l'arbitrage furent annoncés le 7 septembre.

Comme cela avait été le cas lors des délibérations du CNoR, la décision des arbitres ne fut pas unanime. Dans le rapport de la majorité, Cassels et White trouvèrent qu'aucun capital-action soumis à l'arbitrage n'avait de valeur. Sir Thomas White déclara: « Le véritable potentiel de gagner des revenus du GTR avant, pendant et depuis la guerre et autant que cela puisse être estimé dans le futur, ne justifie pas la supposition qu'aucun des profits, à partir de la date d'acquisition par le Gouvernement des actions préférentielles et ordinaires, soit mai 1920, n'auraient jamais pu devenir disponibles pour être alors distribués aux actionnaires après que les charges de la compagnie attenantes à la dette relative aux obligations du GTP qu'elle a garanties eurent été rencontrées. »

Sir Walter Cassels conclut que sans l'aide du gouvernement, le GTR serait tombé en faillite. Pour le garder en activité, le gouvernement avait prêté au GTR un total de 84,5 millions de dollars au cours de la période de gestion conjointe entre 1920 et 1923.

Taft présenta un rapport minoritaire prétendant qu'avec le retour aux conditions normales, le GTR pouvait continuer en tant que société privée, bien qu'il ne puisse pas estimer quand la compagnie pourrait payer des dividendes sur ses actions. Il évaluait le capital-action à 48

Sir Walter Cassels concluded that without the government's aid the GTR would have slipped into receivership. To keep the GTR afloat, the government had provided the GTR with loans totalling \$84.5 million between the time of the formation of the Committee of Management in 1920 to 1923.

Taft presented a minority report claiming that with the return of normal conditions the GTR could continue as a private corporation, though he could not estimate when the company could pay dividends on the stock. He valued the stock at \$48 million, or 27% of the par value of \$180.4 million. This was close to the price range that the stock had been trading on the London market.

The arbitrators' majority decision was greeted with hostility in England where 30,000 stockholders lived. *The Pall Mall Gazette* called the decision "one of the greatest tragedies of finance" and the *Westminster Gazette* "a bombshell." Much was made of the government's payment of \$10.8 million for the CNoR stock, (most held by Mackenzie and Mann and for which little cash had been paid), while most of the GTR stock had been bought at par.

Since the decision of the arbitrators was not unanimous, the shareholders exercised the right of appeal provided for in the GTR acquisition agreement. The appeal was filed in December 1921 with the Judicial Committee of the Privy Council in London, England (at the time this was the highest court of appeal for Canadians). The case opened on July 10, 1922 and was heard by the Lord Chancellor (Lord Birkenhead), Lord Cave, Lord Snow, Lord Parmoor and Lord Carson. Their decision on July 28th dismissed the appeal.

Howard Kelley was the last president of the GTR. He was appointed to this office in 1917 following the retirement of Edson Chamberlin who had stepped down shortly after the government placed the GTR into receivership. McCord Museum

Howard Kelley fut le dernier président du GTR. Il fut nommé à ce poste en 1917, suite à la prise de retraite d'Edson Chamberlin qui avait démissionné peu de temps après que le gouvernement avait mis le GTR en liquidation. Musée McCord

With the decision of the Lord Justices, the last legal barrier to the takeover of the GTR was removed. On August 16, 1922, Howard Kelley resigned as GTR President. With the GTR expected soon to pass under the control of the CNR, the President's position was not filled. W D Robb, the GTR Vice President of Transportation, was appointed ranking Vice President and General Manager. Robb was the

M\$, ou 27 % de sa valeur nominale de 180,4 M\$. Ceci était près de l'éventail de prix dans laquelle les actions avaient été négociées à la bourse de Londres.

La décision majoritaire des arbitres fut accueillie avec hostilité en Angleterre où résidaient quelque 30 000 actionnaires. La *Pall Mall Gazette* qualifia la décision comme « l'une des plus grandes tragédies financières » et la *Westminster's Gazette* de « bombe ». On fit grand plat du paiement de 10,8 M\$ du gouvernement pour le capital-action du CNoR (détenu majoritairement par Mackenzie et Mann et pour lequel peu d'argent comptant n'avait été déboursé), tandis que la grande partie de celui du GTR avait été achetée à sa valeur nominale.

Étant donné que la décision des arbitres n'avait pas été unanime, les actionnaires exercèrent leur droit de faire appel inclus dans l'entente d'acquisition du GTR. L'appel fut enregistré en décembre 1921 auprès du Comité judiciaire du Conseil privé, à Londres, en Angleterre (à cette époque, celui-ci était la plus haute cour d'appel pour les Canadiens). Le procès débuta le 10 juillet 1922 et fut entendu par le lord Chancelier (lord Birkenhead), lord Cave, lord Snow, lord Parmoor et lord Carson. Le 28 juillet, leur décision fut de rejeter l'appel.



Le dernier obstacle légal à la saisie du GTR fut enlevé par la décision des juges de la cour d'appel. Le 16 août 1922, Howard Kelley démissionna de la présidence du GTR. Entendu que le GTR passerait bientôt sous le contrôle du CNR, le poste de président ne fut pas comblé. W.D. Robb,

first native born Canadian to be serve as chief executive officer of the GTR. He had an extraordinary career with the GTR, having started as an apprentice with the company in 1871. When he retired after a 60 year career, he was CNR vice president in charge of telegraphs, colonization, natural resources, and radio⁷.

le vice-président - transport et entretien du GTR fut nommé vice-président et directeur général. Robb fut la première personne née au Canada à servir en tant qu'officier responsable du GTR. Ayant débuté comme apprenti en 1871, il eut une extraordinaire carrière au GTR. Lorsqu'il se retira après 60 ans de service, il était vice-président au CNR responsable de la télégraphie, de la colonisation, des ressources naturelles et de la radio⁷.

A Sampling of Rolling Stock

As if locomotive integration wasn't enough, the newly formed Canadian National Railways had to deal with the integration of thousands of pieces of rolling stock from constituent companies. These Canadian Car & Foundry builders photos dating from 1912 to 1920 illustrate some of the rolling stock involved. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Car & Foundry

Un échantillonnage de matériel roulant

Comme si l'intégration des locomotives n'était pas déjà assez, les Chemins de fer nationaux du Canada nouvellement formés eurent à faire celle de milliers de pièces de matériel roulant des compagnies constituantes. Ces photos du constructeur Canadian Car & Foundry datant de 1912 à 1920 illustrent quelques-unes des voitures pour voyageurs et des wagons de marchandise impliqués. Archives ACHF/Exporail, Fonds Canadian Car & Foundry



⁷ For Details of Robb's career see "Working on the Railway, Canadian Rail, March-April 1994

⁷ Pour des détails sur la carrière de Robb, lisez l'article « Working on the Railway » Rail canadien, mars-avril 1994



BEYOND OUR BORDERS

"It seems to me when you compare the deficit of \$47,000,000 in Canada, with that of \$1,129,000,000 in the United States, we do not suffer by comparison." - R L Richardson, MP, Hansard, April 21, 1920

Canada was neither alone with its railway problem nor in adopting a nationalization policy during the difficult years of the First World War. The fallout from the conflict played havoc with privately owned railways beyond Canada's borders. The two prime examples and the largest networks in private ownership prior to the war

AU-DELÀ DE NOS FRONTIÈRES

« Il me semble que si vous comparez le déficit de 47 000 000 \$ au Canada avec celui de 1 129 000 000 \$ aux États-Unis, nous ne souffrons pas de la comparaison » - R.L. Richardson, membre du Parlement, Hansard, 21 avril 1920

Le Canada ne fut pas le seul, durant les années difficiles de la Grande Guerre, à avoir des problèmes de chemin de fer ni à adopter une politique de nationalisation. Les retombées du conflit firent de grands ravages dans les chemins de fer privés au-delà des frontières du Canada. Les deux meilleurs exemples étaient

were those in the United Kingdom and the United States.

The British railways were taken over by the government immediately upon the declaration of war in August 1914 under the Requisition of Forces Act of 1871. The War Office and Admiralty had longstanding plans for such an eventuality. The railways were run by The Railway Executive Committee, which was composed of General Managers of the 13 largest British railways. Its chairman was Sir Herbert Walker, an experienced railway man who was the General Manager of the London & South Western Railway.

The government agreed to compensate the owners of the railways based upon the 1913 financial results. While the government toyed with the idea of nationalization, it abandoned the idea and returned the railways to private owners in 1921. In the same year, the government under the Railway Act of 1921 forced the consolidation of 120 railways into four systems: the Great Western, the Southern, the London and North Eastern and the London, Midland and Scottish Railways.

In the United States, the need for nationalization came out of chaos that engulfed the railroads after the Americans entered the war in the spring of 1917. The United States Railroad Administration (USRA) came into being on December 28, 1917 when President Wilson nationalized the American railroads. Railroad industry finances had been deteriorating since the Interstate Commerce Commission was given oversight of rates in 1906. By 1915 one-sixth of the American railroads were in receivership and the industry as a whole had been forced to reduce investments in plant and equipment expansion. The demands of the Allies for war and food supplies flooded the railroads with traffic seeking to move through the Atlantic ports. As ocean shipping failed to move cargoes expeditiously, the inadequate Atlantic port terminal facilities rapidly became congested. Attempts to move priority war supplies on special bills of lading were confounded as almost any shipper could get priority clearances from their Congressman. Rail yards and main lines became backed up for hundreds of miles tying up freight cars and exacerbating rail car shortages. The railroads attempted to co-ordinate their efforts to streamline routing of freight cars, but ran afoul of anti-trust legislation.

ceux de Grande-Bretagne et des États-Unis, les deux plus grands réseaux en propriété privée avant le début de la guerre.

Les chemins de fer britanniques furent pris en charge par le gouvernement immédiatement à la déclaration de la guerre en août 1914 à la faveur du Requisition of Forces Act de 1871. Le bureau de la Guerre et l'Amirauté avaient des plans élaborés depuis longtemps pour une telle éventualité. Les chemins de fer britanniques furent dirigés par le Railway Executive Committee, qui fut formé des directeurs généraux des treize plus grandes compagnies. Son chef de direction fut Sir Herbert Walker, un homme d'expérience qui était le directeur général du London & South Western Railway.

Le gouvernement accepta de dédommager les propriétaires selon leurs résultats financiers de 1913. Bien que le gouvernement flirtât avec l'idée de la nationalisation des chemins de fer, il abandonna l'idée et les retourna à leurs propriétaires en 1921. Au cours de la même année, le gouvernement à la faveur du Railway Act de 1921 força l'amalgamation de 120 compagnies en quatre réseaux : le Great Western, le Southern, le London and North Eastern et les London, Midland and Scottish.

Aux États-Unis, le besoin de la nationalisation provint de la confusion dans laquelle les chemins de fer tombèrent, lorsque les Américains entrèrent dans la guerre au printemps de 1917. La United States Railroad Administration (USRA) fut créée le 28 décembre 1917, lorsque le président Wilson nationalisa les chemins de fer américains. L'état des finances de l'industrie ferroviaire s'était détérioré depuis que l'on avait confié la gestion des tarifs à l'Interstate Commerce Commission en 1906. Par 1915, un sixième des compagnies était en faillite et l'industrie entière avait été forcée de diminuer les investissements dans la croissance des infrastructures et du matériel roulant. Les demandes des Alliés pour du matériel de guerre et des rations avaient inondé les chemins de fer de trafic destinés aux ports sur l'Atlantique. Étant donné que le transport maritime fut incapable de transporter les marchandises en temps, les installations inadéquates des ports de l'Atlantique devinrent rapidement congestionnées. Les tentatives de transporter des fournitures de guerre en priorité sous des ordres spéciaux de chargement échouèrent parce que pratiquement n'importe lequel transporteur pouvait obtenir une priorité de leur représentant au Congrès. Les cours et les voies devinrent congestionnées sur des centaines de kilomètres immobilisant les wagons de marchandises et exacerbant les pénuries en wagons disponibles. Les compagnies essayèrent de coordonner leurs efforts pour acheminer sans retard les wagons de marchandises, mais ils se heurtèrent aux dispositions des lois antimonopoles.



The Grand Trunk Western Railroad, the GTR's American subsidiary that operated in the Midwestern States, was one of the properties taken over by the USRA after that country entered World War I. A GTW local stops at the sprawling Battle Creek, Michigan station. Douglas NW Smith Collection

Le Grand Trunk Western Railroad, la filiale américaine du GTR qui opérait dans les états du Midwest, fut l'une des propriétés réquisitionnées par la USRA suite à l'entrée en guerre de ce pays. Un local du GTW fait un arrêt à l'immense gare de Battle Creek, Michigan. Collection de Douglas N.W. Smith

Commenting on the takeover in a letter to Edward Pennington, the President of the Soo Line, a CPR subsidiary, Sir Thomas Shaughnessy in January 1918 stated, "I have never doubted that the interference by Government with the operation of the railroad systems of the United States would result, as it has resulted, in chaos."

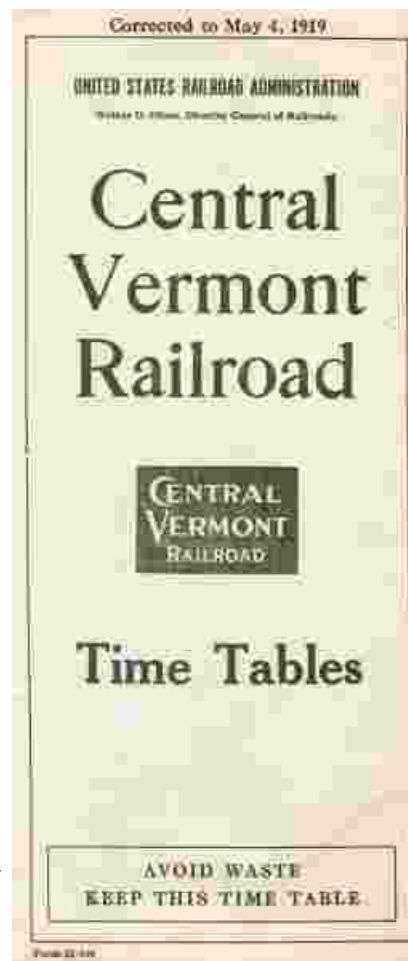
The American government rented the railroad system, paying the owners an average of the income in the three years prior to the nationalization. As well the government promised to return the railroads in at least as good condition as when they were taken over.

President Woodrow Wilson appointed his son-in-law, William McAdoo, as administrator of the USRA. The railroad labour unions were able to extract new contracts with significantly higher rates of pay, better working conditions and for hourly staff the implementation of the eight hour day. These measures were quickly approved by McAdoo, who planned to run for the presidency after the war and so curried favour with the unions. These new agreements, as in Canada, caused railroad deficits to spiral upwards as the increase in expenses outpaced rate increases.

En janvier 1918, commentant la saisie dans une lettre à Edward Pennington, le président de la Soo Line, une filiale du CPR, Sir Thomas Shaughnessy stipula : « Je n'ai jamais douté que l'ingérence du gouvernement dans les opérations des réseaux de chemins de fer américains résulterait, comme elle l'a fait, dans le chaos. »

Le gouvernement loua le réseau ferroviaire payant en loyer aux propriétaires la moyenne de leurs revenus au cours des trois années précédant la nationalisation. Il promet aussi de leur retourner leurs chemins de fer dans un état au moins tout aussi bon qu'ils l'étaient au moment de leur saisie.

Le président Woodrow Wilson nomma son gendre, William McAdoo, à la direction de l'USRA. Les syndicats des travailleurs ferroviaires furent capables de négocier de nouvelles ententes de travail avec de meilleures échelles de salaires, de meilleures conditions de travail et, pour les employés rémunérés à l'heure, l'implantation de la journée de travail de huit heures. Ces mesures furent rapidement approuvées par McAdoo qui planifiait faire campagne pour la présidence après la guerre et qui, par conséquent, cherchait à obtenir la faveur des unions syndicales. Ces nouvelles ententes causèrent, tout comme au Canada, une spirale ascendante des déficits des compagnies ferroviaires parce que l'accroissement des dépenses ne fut pas compensé par l'augmentation des revenus.



The American government takeover proved to be a temporary war measure. The railroads were to be returned to private owners within 21 months of the signing of the peace treaty. Any sentiment for permanent nationalization that had existed before the war was largely dissipated by the mounting cost to the taxpayer. The railroads were returned early to private ownership in March 1920. The total cost of the 26 month period of USRA operation to the taxpayer was \$1.1 billion.

WHAT ABOUT ADDING THE CPR?

"It is even hinted, that the government's policy goes still farther and that the inclusion of the CPR is a possibility sooner or later. The government is said not to be averse to taking this tremendous step, time and conditions favoring it." - *Fort William Times Journal*, February 25, 1918

The CPR was an active opponent of nationalization. It feared that with the limitless resources of the government to back the CNR, there would be ruinous decreases in rates as politicians pandered for the votes of farmers and shippers as well as expansion of the CNR into areas where the CPR had a monopoly.

Prime Minister Borden and a number of senior cabinet ministers discussed taking over the CPR as either a war measure, as had occurred in Great Britain and the USA, or as a permanent feature with the hope that by blending the profitable CPR with the unprofitable CNR, the annual losses could be eliminated or at least sharply reduced.

In a letter on January 30, 1918 to the President of the Soo Line, Lord Shaughnessy complained that, while the Canadian railways had been able to avoid the serious congestion that had hampered the American railroads, the Canadian government talked of imitating the United States in the establishment of a War Board to control the operation of the transportation lines. He added, "Nominally this is proposed as a measure for the more effective prosecution of the war, but back of it there is, beyond doubt, the anxiety of politicians to get their fingers into what some of them may believe to be a toothsome pie."

Certainly some groups were eager to see such a takeover. The Canadian Council of Agriculture in March 1918 adopted resolutions protesting against the proposed 15% freight increase ordered by the BRC and called for nationalization of all Canadian railways as the "only complete and satisfactory solution of the railway problem. Every important country in the world except Canada has adopted this policy."

The Council enumerated the advantages: "The

La prise en charge du gouvernement s'avéra être une mesure de guerre temporaire. Les chemins de fer devaient être retournés à leurs propriétaires en dedans des 21 mois suivant la signature du Traité de paix. Tout sentiment pour une nationalisation permanente qui avait existé avant la guerre fut pratiquement éclipsé par le coût croissant pour le contribuable. Les chemins de fer furent retournés à la propriété privée en mars 1920, bien en dedans du délai. Le coût total pour le contribuable de la période de gérance de la USRA s'éleva à 1,1 milliard de dollars.

ET ON AJOUTE LE CPR?

« Il est même suggéré que la politique du gouvernement aille encore plus loin et que l'inclusion du CPR soit une possibilité tôt ou tard. Le gouvernement ne se dit pas opposé à franchir cette extraordinaire étape, si le temps et les conditions la favorisent. » - *Fort William Times Journal*, 25 février 1918

Le CPR s'opposait vivement à la nationalisation. Il craignait qu'avec les ressources illimitées du gouvernement pour soutenir le CNR, il y ait des diminutions ruineuses de tarifs parce que les politiciens cherchaient à obtenir les votes des fermiers et des expéditeurs ainsi que le prolongement du CNR dans les endroits où le CPR avait un monopole.

Le premier ministre Borden et un certain nombre de ministres très influents du Cabinet eurent des discussions sur la prise en charge du CPR soit en tant que mesure de guerre comme cela s'était produit en Grande-Bretagne et aux États-Unis, soit en tant que mesure permanente dans l'espoir qu'intégrer le prospère CPR au CNR déficitaire pourrait éliminer, ou du moins sérieusement diminuer, les pertes annuelles de ce dernier.

Dans une lettre, datée du 30 janvier 1918, au président de la Soo Line, lord Shaughnessy se plaignit qu'alors que les chemins de fer canadiens avaient pu éviter la sérieuse congestion qui avait ralenti les chemins de fer américains, le gouvernement canadien avait parlé d'imiter les États-Unis dans la mise sur pied d'un bureau de la Guerre pour contrôler l'opération des voies de transport. Il ajouta: « Au premier abord, ceci est proposé comme une mesure destinée à mener la poursuite de la guerre plus efficacement, mais, cachée derrière elle, il y a, sans aucun doute, le désir des politiciens de mettre leurs doigts dans une tarte que certains d'entre eux pourraient croire être des plus savoureuses. »

Quelques groupes étaient certainement désireux de voir une telle saisie. En mars 1918, le Conseil canadien de l'agriculture adopta des résolutions contestant l'ordre de la Commission canadienne des chemins de fer d'augmenter les tarifs de 15 % tel que proposé et réclama la nationalisation de tous les chemins de fer canadiens comme « la seule solution complète et satisfaisante au

benefits will be the elimination of duplication of railway lines in the same territory, terminals in the same town, switching charges, office staff, high paid officials, etc.; it will enable the government to provide the lowest possible cost for the construction of railways in those districts where they are urgently needed; and by operating all railways as a unit, the rolling stock can be made to give more effective service; the pooling of all revenues would provide sufficient funds to operate those sections not immediately profitable but which are necessary for the proper development of the country; it would enable all freight to be handled over the most direct route; and failure to take over all railways would allow private interests to seek to dominate the government and bring about the failure of the government owned roads in order to poison the public mind against government ownership."

Responding to the failure of the railways to move critical coal shipments during the winter of 1918 and to a possible strike of Canadian rail workers over the acceptance of the latest American wage scale, Sir Thomas White, the Minister of Finance, led a movement by several cabinet ministers in July 1918 to have the government take control of all Canadian railways for the balance of the war much as had occurred in the United States. Under his plan, a member of the government was to be appointed as Director General of all Canadian Railways. The Prime Minister, who was at an imperial war conference in London, sought postponement of a decision till he returned in August. By that time, both the railway and war situation were looking considerably brighter.

Three years later, in April 1921, Prime Minister Meighen received a stunning proposal by Lord Shaughnessy, then Chairman of the CPR. Under his scheme the railway would be split from other CPR assets and the railway would be joined with the CNR. The CPR would assume management of the unified railway for a guarantee by the government to pay the CPR shareholders a fixed dividend, which would be supplemented when the combined railway was yielding a specified return. The ancillary CPR operations - the hotels, steamships, land department, mines, etc - would be split into a separate company. At the time the railway yielded about 60% of the dividends of the CPR and the other operations 40%. An intriguing twist in Shaughnessy's plan was that the GTR would not become part of the CNR, but would remain independent to provide competition in the most heavily populated and industrialized centre of the country. While he claimed that the proposal had no official sanction, it is doubtful Shaughnessy would have forwarded such a plan

problème des chemins de fer. Chaque pays majeur au monde a adopté cette politique à l'exception du Canada ».

Le Conseil énuméra les avantages: « Les bienfaits seront l'élimination des chemins de fer en double dans les mêmes territoires, des gares dans les mêmes villes, des frais de triage, des employés de bureau, des officiers chèrement payés et autres; elle va permettre au gouvernement d'obtenir le plus bas coût possible pour la construction de chemins de fer dans les districts où ils sont requis de toute urgence et du fait que tous les chemins de fer vont opérer à l'unisson, de faire que le matériel roulant donne un service plus efficient; la mise en commun de tous les revenus procurerait suffisamment de fonds pour exploiter ces portions qui ne sont pas tout de suite profitables, mais qui sont nécessaires pour le bon développement du pays; elle permettrait l'acheminement de toutes les marchandises de la manière la plus directe et le manque à prendre en charge tous les chemins de fer permettrait aux intérêts privés de chercher à dominer le gouvernement et à chercher la faillite des chemins de fer qu'il possède afin d'empoisonner l'esprit du public contre la possession de chemins de fer par le gouvernement. »

Répliquant à l'incapacité des chemins de fer de transporter les cargaisons tant requises de charbon au cours de l'hiver de 1918 et à une grève possible des cheminots canadiens au sujet de l'acceptation de l'échelle des salaires américaine la plus récente, Sir Thomas White, le ministre des Finances, fut à la tête d'un mouvement de plusieurs ministres fédéraux, en juillet 1918, visant à ce que le gouvernement prenne en charge tous les chemins de fer canadiens pendant le reste de la guerre, tout comme cela avait été fait aux États-Unis. Selon son plan, un membre du gouvernement aurait été nommé directeur général de tous les chemins de fer canadiens. Le premier ministre, qui assistait à une conférence impériale sur la guerre à Londres, chercha à retarder la décision jusqu'à ce qu'il revienne en août. Par ce temps-là, la situation relative aux chemins de fer et à la guerre s'était considérablement améliorée.

Trois ans plus tard, en avril 1921, le premier ministre Meighen reçut une proposition renversante de lord Shaughnessy, alors directeur général du conseil d'administration du CPR. Selon celle-ci, le chemin de fer serait dissocié des autres actifs du CPR et serait joint au CNR. Le CPR prendrait la direction du réseau unifié contre la garantie par le gouvernement que celui-ci paierait un dividende fixe à ses actionnaires, qui serait augmenté lorsque le réseau unifié produirait un retour spécifié sur l'investissement. Les opérations des services subordonnés du CPR – les hôtels, les navires à vapeur, le département des territoires, les mines et autres – seraient dévolues à une compagnie séparée. À cette époque, le chemin de fer contribuait 60 % aux dividendes du CPR et les autres

without some support.

While the idea of reduced losses on the national railway was attractive to many in the private sector, the idea of creating a giant rail monopoly had few political supporters either in Ottawa or the provincial capitals - especially as so much of the nation's money had been spent by the government to create a competitor to the CPR.



While the Canadian government was dealing with the 'railway crisis' the Canadian Pacific Railway was busy expanding its network and services to customers. In this 1919 photo, the Napinka - Winnipeg local has arrived at Killarney, Manitoba, the railway played a pivotal role in rural life across Canada. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Railway Company

Alors que le gouvernement était aux prises avec « le problème des chemins de fer », le Canadien Pacifique était actif à prolonger sa portée et à servir ses clients. Sur cette photo de 1919, le local Napinka-Winnipeg arrive à Killarney, Manitoba. Le chemin de fer joua un rôle primordial dans la vie des communautés rurales à travers le Canada. Archives ACHF/Exporail, Fonds de la Compagnie Canadien Pacifique

On April 7, 1921, Sir Joseph Flavelle, a leading Toronto businessman who was being lobbied by the government to serve as Chairman of the GTR, wrote to Prime Minister Meighen about Lord Shaughnessy's proposal commenting: "If this course were followed, both the CPR and the Government would be subject to deep suspicion that the transaction was not on the square. When the inevitable deficit would appear, I consider there would be much more angry criticism . . . Nothing more unnatural than the administration of a Government system of railways by its great rival."

CNR President Hanna pulled no punches in speaking of the proposed monopoly. In a rather incendiary comment, he said on April 21st, "I have lived in the West myself when the CPR had practically a monopoly, and I

exploitations, 40 %. Un aspect intrigant du plan de Shaughnessy était que le GTR ne deviendrait pas une partie du CNR, mais demeurerait indépendant afin de fournir de la concurrence dans les parties du pays les plus peuplées et industrialisées. Même s'il affirma que sa proposition n'avait pas de sanction officielle, il est douteux que Shaughnessy ait proposé un tel plan sans un certain appui.

Bien que la perspective de pertes plus faibles pour le réseau ferroviaire national fut attrayante pour plusieurs dans le secteur privé, l'idée de créer un monopole géant du rail avait peu de partisans tant à Ottawa que dans les capitales provinciales, spécialement après que tant d'argent du trésor public ait été dépensé en vue de créer un compétiteur au CPR.

Le 7 avril 1921, Sir Joseph Flavelle, un homme d'affaires éminent de Toronto qui était sollicité par le gouvernement pour servir comme chef de la direction du GTR, écrivit au premier ministre Meighen au sujet de la proposition de lord Shaughnessy, la commentant ainsi: « Si cette approche était suivie, et le CPR et le gouvernement feraient l'objet d'une profonde suspicion que cette transaction n'était pas honnête. Lorsque l'inévitable déficit apparaîtrait, je considère qu'il y aurait beaucoup plus de furieuses critiques... Rien de moins naturel que l'administration d'un réseau ferroviaire gouvernemental par son grand rival. »

Le président Hanna du CNR n'y alla pas de main morte en parlant du monopole proposé. Dans un commentaire plutôt enflammé, il déclara, le 21 avril: « J'ai vécu moi-même dans l'Ouest alors que le CPR avait pratiquement un monopole et je sais combien mieux il se comporte depuis

qu'il y a quelqu'un pour partager le commerce. »

Le Toronto Globe critiqua le plan parce qu'il transférerait le contrôle à des étrangers en une période où les cinq sixièmes des actions du CPR étaient détenues par des citoyens américains et britanniques. Par leurs votes, ces actionnaires contrôlèrent le choix des membres du conseil d'administration. Aussi, selon la proposition, le CPR aurait la mainmise pratiquement à perpétuité sur une propriété appartenant à la population du Canada.

Le Financial Post s'étonna: « Est-ce que l'union aboutirait à abaisser le CPR au niveau du réseau national ou aurait-elle la tendance d'élever ce dernier au standard du CPR? » Le journal trouva aussi que le point faible du plan de Shaughnessy était le dividende garanti, qui sans être excessif, enlèverait l'incitation d'être efficace dans la recherche des profits.

know how much better they behave since they've had someone to help them handle the business."

The Toronto Globe criticized the plan as it would transfer control to foreigners at a time when five-sixths of the CPR stock was held by Americans and British citizens. Through their votes, these shareholders would control the selection of the members of the board of directors. As well the CPR would under the proposals control almost in perpetuity property owned by the people of Canada.

The Financial Post wondered "Would its consummation result in bringing the CPR down to the level of the National system or would it have the tendency to bring the National system up to the standard of the CPR?" Also the newspaper found the weak feature of the Shaughnessy plan was the guarantee of a dividend, which though not excessive, would remove the incentive to efficiency in the search for profits.

In the end the CPR resigned itself to competing with the National Railway. CPR President Edward Beatty promised "keen competition, adroit, persistent, aggressive and fair," and hoped that both their own system and the National could in future work in common for the advancement of the country.

Despite Beatty's soothing words, the CPR, which had kept its branch line construction program generally south of the CNoR Winnipeg-Edmonton line, laid plans from 1919 to invade the northern parts of the Prairie Provinces. *The Financial Post* noted on January 31, 1920 that the CPR was looking north where the latest mineral discoveries had been made, where the best crops had been of late and there was little or no drought. One proposed CPR line was to run from Lanigan towards the new gold fields and Hudson's Bay via Melfort. Interesting times lay ahead.

SIR JOSEPH MAKES A STATEMENT

"I have very grave doubts if the angel Gabriel came down that this great property [the CNR] could be administered on behalf of the public as a public enterprise under the absolutely necessitous condition it should be." - Flavelle Papers, Public Archives of Canada, MG30-A 16, vol. 75, report of meeting, September 14, 1921

Though he was a leading Canadian businessman and financier, Sir Joseph Flavelle supported steps by the Borden government to nationalize the CNoR and GTR. The map of the nationalized railways and an early CNR advertising logo appears on his clothes. He became chairman of the GTR in May 1921 after refusing an offer of the CNR presidency. McCord Museum

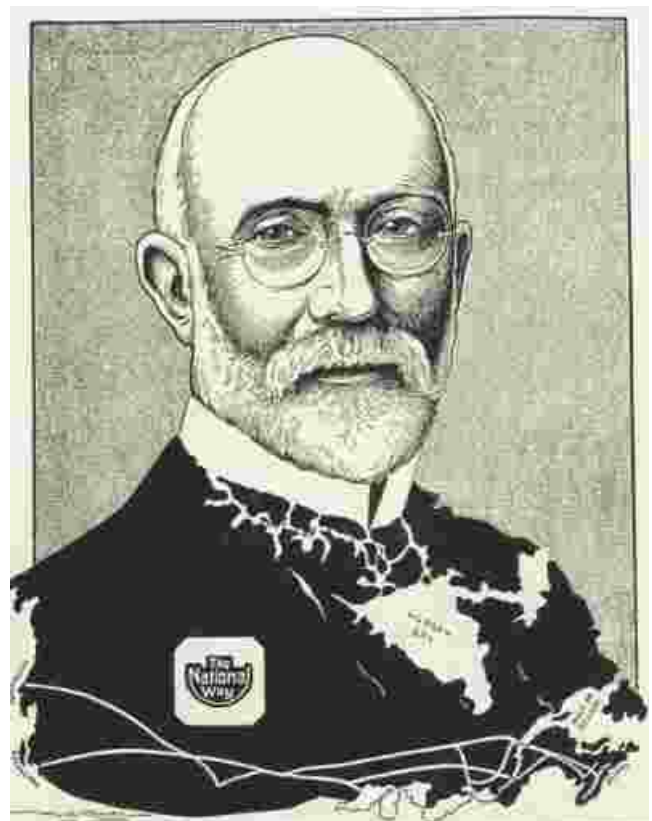
Même s'il était un homme d'affaires canadien marquant et un financier, Sir Joseph Clavelle supporta les efforts du gouvernement Borden pour nationaliser le CNoR et le GTR. La carte des chemins de fer nationalisés et l'un des premiers logos publicitaires du CNR apparaissent sur ses vêtements. Il devint directeur général du GTR, en mai 1921, après avoir refusé la présidence du CNR. Musée McCord

En fin de compte, le CPR se résigna lui-même à concurrencer le réseau national. Le président Edward Beatty promit « une compétition intense, adroite, persistante, agressive et loyale » et l'espoir que son propre réseau et celui de la nation puissent dans le futur travailler ensemble pour le progrès du pays.

Malgré les propos consolants de Beatty, le CPR, qui avait ralenti de façon générale son programme de construction de voies secondaires au sud de la voie du CNoR entre Winnipeg et Edmonton, élaborait des plans à partir de 1919 pour faire l'invasion de la partie septentrionale des provinces des Prairies. *The Financial Post* nota, le 31 janvier 1920, que le CPR regardait au nord où les plus récentes découvertes de gisements avaient été faites, où les meilleures récoltes avaient été réalisées dernièrement et où il n'y avait pas, ou peu, de sécheresse. Une voie considérée par le CPR allait de Lanigan vers les nouveaux champs aurifères et la baie d'Hudson via Melfort. Des temps intéressants s'annonçaient.

SIR JOSEPH FAIT UNE DÉCLARATION

« J'ai de sérieux doutes, si l'ange Gabriel descendait, que cette grande propriété [le CNR] pourrait être administrée pour le compte de la population en tant qu'entreprise publique sous les absolues conditions nécessitantes qu'elle devrait l'être. » - Documents de Flavelle, Archives nationales du Canada, MG30-A 16, vol. 75, rapport de réunion, 14 septembre 1921



On August 12, 1921, Sir Joseph Flavelle wrote the Prime Minister outlining his proposal to place the emerging CNR on a sound financial and managerial basis. During his brief time as Chairman of the GTR, he had been exposed to Members of Parliament who sought special favours from the railway, among them a new suburban station near a popular recreation spot in Montreal or to have work sent to certain favoured railway backshops rather than cheaper locations.

Flavelle's assessment of the emerging situation with the CNR was both hopeful and bleak. He recommended that the government restructure the debt of the company, recognizing that almost 5,000 miles of lines - notably the entire NTR, the GTP west of Winnipeg, the CNoR east of Port Arthur, Hudson Bay Railway and large parts of the ICR - were not needed for the business of the county and would fail for years to cover their operating costs. Additionally, between \$125 and \$175 million of additional capital investments would need to be spent on betterments, consolidation and terminal facilities to allow the CNR to compete with the CPR.

Contrasting the position of the CPR and CNR, he found that the CPR had fixed charges of \$15.9 million a year, including taxes and rentals for leased railroads. Additionally the company paid \$21.4 million in dividends, making the total fixed charges \$37.3 million a year. The CNR had fixed charges of \$66 million per year arising from the mountain of debt from over-construction and the loans from the government to fund operating deficits (on which the government charged interest).

As the CNR would not go through a receivership to trim debt to levels that could be supported from earnings, Flavelle recommended that the government convert \$750 million of CNR bonds and debentures to stock. This would be split into \$500 million of common stock, that would only earn a dividend when the CNR was profitable, and \$250 million of preferred stock. The \$500 million of common stock basically represented the value of those parts of the CNR that Flavelle felt had very little possibility of ever earning their operating expenses, let alone contributing to the fixed charges.

He also recommended that the government recognize that most of its loans, totalling some \$320 million, were unlikely to be paid and that they should be converted to common stock. This would have reduced the annual fixed charge payment from \$66 million to \$30 million (\$20 million for the bonds and debentures payments and \$10 million for preferred shares).

The capital costs for the projected \$175 million of improvements would add \$7 million in annual capital costs. This would make total annual fixed cost of \$37 million, equal to those of the CPR.

The object of this financial restructuring was to

Le 12 août 1921, Sir Joseph Flavelle écrivit au premier ministre lui exposant sa proposition pour placer le CNR en voie de développement sur une solide base financière et administrative. Durant son court séjour en tant que directeur général du CNR, il avait été en contact avec des membres du Parlement qui avaient cherché des faveurs spéciales du chemin de fer, parmi lesquelles une nouvelle gare de banlieue proche d'un lieu de divertissement populaire à Montréal ou l'octroi de travaux à certains ateliers favoris du chemin de fer plutôt qu'à des entreprises moins chères.

L'évaluation de Flavelle de la situation qui se développait au CNR était à la fois souriante et désolante. Il recommanda que le gouvernement restructure la dette de la compagnie, percevant que presque 8000 kilomètres de voies - notamment l'entier réseau du NTR, le GTP à l'ouest de Winnipeg, le CNoR à l'est de Port Arthur, le chemin de fer de la baie d'Hudson et de grandes portions de l'ICR - n'étaient pas nécessaires pour le commerce du pays et failliraient à couvrir leurs coûts pour des années. De plus, entre 125 et 175 millions de dollars d'investissement en capital additionnel seraient nécessaires pour des améliorations, de l'amalgamation et des terminaux pour permettre au CNR de concurrencer le CPR.

Contrastant les positions du CPR et du CNR, il déduisit que le CPR avait des frais fixes annuels de 15,9 M\$, incluant les taxes et les loyers des chemins de fer loués. En addition, la compagnie payait 21,4 M\$ en dividendes, pour un total de frais fixes annuels de 37,3 M\$. Le CNR avait des frais fixes annuels de 66 M\$ découlant de la montagne de dette provenant de la construction et des prêts du gouvernement pour financer les déficits (sur lesquels le gouvernement facturait de l'intérêt).

Comme le CNR refusait de passer à travers une faillite pour réduire le montant de sa dette à un niveau qui pourrait être soutenu par ses revenus, Flavelle recommanda que le gouvernement convertisse 750 M\$ de bons et d'obligations garanties en actions. Celles-ci seraient divisées en 500 M\$ d'actions ordinaires, qui ne gagneraient de dividende que lorsque le CNR ferait un profit et 250 M\$ d'actions préférentielles. Les 500 M\$ d'actions ordinaires représentait fondamentalement la valeur des portions du CNR que Flavelle estimait n'avoir que de très faibles possibilités de même compenser leurs frais d'exploitation, encore moins de contribuer aux frais fixes.

Il recommanda aussi que le gouvernement reconnaisse que le remboursement de la majeure partie de ses prêts, totalisant quelque 320 M\$, était improbable et qu'ils devraient être convertis en actions ordinaires. Ceci réduirait le montant annuel des frais fixes de 66 M\$ à 30 M\$ (20 M\$ pour les bons et obligations garantis et 10 M\$ pour les actions préférentielles).

put management in a position where the company would not have to seek large cash infusions from Parliament each year.

Besides the fiscal restructuring, the railway would have to cease being a political football of the political parties and the press; otherwise Flavelle felt it would not attract the class of manager that was needed to weed out inefficiencies and rigorously pursue cost savings.

Flavelle's letter became pessimistic when assessing if this could be achieved. He wrote, "Parliament will not contract itself out of responsibility to critically examine the estimates for railway administration annually submitted to the House. It has yet to be demonstrated, however, that it will bring to the consideration of the estimates and review of the work of management a temper and sense of fairness which is associated with the successful administration of private enterprises. If these are denied, the administration of this publicly-owned property will break down."

The media generally missed the point of Flavelle's letter and homed in on the fact that the railway construction debt would not magically disappear under his plan, but would have to be assumed by the taxpayer (as if the taxpayer were not already funding the deficit). The *Montreal Gazette* opined, "It may be that in the future traffic earnings will pay operating expenses; to believe otherwise is to lose confidence in Canada; but the writing down of capital charges will never remove the obligation those capital charges incur."

While Flavelle's letter may have appealed to Meighen, the optics of piling the debt on the taxpayers in an election year, were bad. The railway debt of \$1.6 billion was only exceeded by the war debt of \$2 billion. In 1921, the cost of servicing the debt, military pensions and resettlement schemes equalled 37% of all government spending. The CNR absorbed another 33% of the budget, leaving just 30% for all other purposes.

To be continued

Le coût des capitaux nécessaires pour le montant estimé de 175 M\$ des améliorations ajouterait 7 M\$ au total. Ceci rendrait le total annuel de frais fixes égal à celui du CPR.

Le but de cette restructuration financière était de placer la direction dans une position dans laquelle elle n'aurait pas à demander, chaque année, de grosses sommes à la législature.

En plus de la restructuration financière, le chemin de fer devrait cesser d'être un jouet pour les partis politiques et la presse, sinon Flavelle était d'avis qu'il ne pourrait attirer la qualité de dirigeants qui serait nécessaire pour éliminer les inefficacités et rechercher rigoureusement des économies de coûts.

Le ton de la lettre de Flavelle devint pessimiste que cela pourrait être réalisé. Il écrivit: « Le gouvernement ne va pas se libérer de sa responsabilité d'examiner de façon critique les estimations des dépenses qui vont être soumises chaque année à la Chambre des communes. Cependant, il est encore à démontrer qu'il va apporter à l'examen des estimations et à l'évaluation de la gestion de la direction la modération et le sens d'équité qui sont associés à la gestion couronnée de succès d'entreprises privées. Si ceux-ci sont déniés, la gestion de cette entreprise publique va se désintégrer.

De façon générale, la presse manqua l'essentiel de la lettre de Flavelle et se concentra sur le fait que la dette de construction du réseau n'allait pas disparaître par magie sous son plan, mais aurait à être assumée par le contribuable (comme si celui-ci ne payait pas déjà pour le déficit). *La Gazette* de Montréal opina: « Il se peut que dans le futur les revenus paient les dépenses d'exploitation, penser le contraire serait de perdre confiance dans le Canada, mais décrier les frais de capital n'enlèvera jamais l'obligation que ces frais entraînent. »

Bien que la lettre de Flavelle ait pu être séduisante pour Meighen, la perspective d'imposer plus de dettes aux contribuables en cette année d'élection n'était pas bonne. La dette de 1,6 milliard de dollars du chemin de fer n'était dépassée que par celle de 2 milliards de la guerre. En 1921, les coûts de service de la dette, des pensions militaires et des plans de recolonisation égalèrent 37 % de toutes les dépenses du gouvernement. Le CNR absorba un autre 33 % du budget, ne laissant que 30 % pour d'autres fins.

À suivre

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

July - August / Juillet - Août

The New York Central in Quebec-Part Two Le New York Central au Québec – 2e partie

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Graphic of a non streamlined NYC Hudson from an old NYC remittance envelope found in the Huntingdon station attic after closure. Stan J. Smail collection



Illustration d'une locomotive Hudson non carénée du NYC sur une vieille enveloppe de paie trouvée au grenier de la gare d'Huntingdon après sa fermeture. Collection de Stan J. Smail

Introduction

The ongoing Covid-19 pandemic has many of us sequestered for health and safety reasons in an attempt to curtail the spread of this nasty, insidious virus. For me, it has been a time for reflection remembering a lifetime of railroading through photography as I revisit the Smail railway photograph collection, which comprises over 80,000 images. Many of these scenes and reflections stop and start with Quebec's Chateauguay Valley railway remembrances and the epicentre of those memories, Huntingdon.

As I mentioned in 'New York Central in Quebec-Part One', Huntingdon to the Smail clan was a New York Central town, even though the CNR's predecessor, the Grand Trunk Railway, had been first on the scene arriving on Christmas Eve 1883. The NYC dieselized the Montreal Branch of their Adirondack Division early, by 1951 and initially employed EMD F3's, followed by Alco FA's, RS-3's and RS-32's.

The Penn Central and early Conrail years saw the use of EMD and GE four axle diesels although in the first year of Penn Central operations in 1968, ex Pennsylvania Railroad power appeared including ex-Pennsy Alco C-628's and at least one SD45.

In the eighties, the L. Stanley Crane era Conrail inspection train made a couple of visits to the former NYC in Quebec, powered by E8's of Pennsylvania and Erie Railroad heritage. The first E unit that appeared on the Conrail inspection train was the 4022, ex Erie Lackawanna, ex Erie 822. CR 4022 was equipped with a Hancock air whistle. Some American railroads used the Hancock air whistle which supposedly replicated the sound of a Pennsylvania Railroad steam passenger engine whistle, for use in urban areas. A fair number of New York Central Alco RS-3's were equipped with Hancock air whistles including some such units which appeared on the NYC in Quebec in the fifties and sixties. For awhile, your author operated NYC 8223 on

Introduction

La pandémie en cours du Covid 19 isole plusieurs d'entre nous pour des raisons de santé et de sécurité dans une tentative de réduire la propagation de ce dangereux et insidieux virus. Pour moi, cela a été un temps de réflexion par la réminiscence d'une vie de cheminot à travers l'examen de ma collection de photographies ferroviaires qui comprend plus de 80 000 items. Beaucoup de ces scènes et de mes réflexions proviennent de, et me retournent à, la vallée de la rivière Châteauguay, au Québec, et à Huntingdon, le centre de tous ces souvenirs.

Comme je l'ai mentionné dans « Le New York Central au Québec – 1re partie », Huntingdon, pour le clan Smail, était une ville du New York Central (NYC), même si le prédécesseur du CNR, le chemin de fer du Grand Trunk, avait été le premier à l'atteindre à la veille de Noël 1883. Le NYC avait fait passer la subdivision Montreal de sa division Adirondack à la traction diesel de bonne heure (dès 1951) et il utilisa d'abord des EMD F3, suivies d'ALCo FA, RS-3 et RS-32.

Des diesels EMD et GE à quatre essieux moteurs furent utilisés durant les années Penn-Central (P-C) et les toutes premières de celles de Conrail, bien que lors de la première année de l'exploitation par le Penn-Central, en 1968, des locomotives de l'ancien chemin de fer Pennsylvania (PRR) apparurent dont des ALCo C-628 et au moins une EMD SD45.

Au cours des années 1980, celles de l'ère de L. Stanley Crane, un train d'inspection de Conrail, tracté par une E8 héritée du Pennsylvania et de l'Erie, fit plusieurs visites sur le réseau de l'ancien NYC au Québec. La première E8 qui apparut en tête de ce train fut la 4022, ex-Erie-Lackawanna, ex-Erie 822. La 4022 de CR était équipée d'un sifflet Hancock qui était supposé imiter le son de celui des locomotives à vapeur du Pennsylvania en service dans les zones urbaines. Bon nombre d'ALCo RS-3 du NYC, dont plusieurs roulèrent sur le réseau de la compagnie au Québec durant les années 1950 et 1960, étaient équipées de sifflets Hancock. Pendant

the Adirondack Scenic Railroad equipped with a Hancock air whistle courtesy of Doug Ellison who obtained it from a retired New Haven Railroad FL9.

In this colour look at the later years of the NYC in Quebec, the trains still run through Quebec's Chateauguay Valley to that epicentre of the Smaill railroad beginnings, Huntingdon, Quebec. Who says you can't go back!

In memory of that event and many others, this Photo Gallery is dedicated to the memories of John Smail, Stanton Sutherland Smail, Wayne McKell and Luke Wood.

Note: Except for the Conrail inspection train images and the Adirondack Scenic Railroad images, the photos are arranged from north to south, from the CPR Montreal Terminals to Huntingdon, Quebec.

quelque temps, sur le réseau de l'Adirondack Scenic Railway, l'auteur de ces lignes conduisit la 8223 du NYC pourvue d'un tel sifflet, grâce à Doug Ellison qui l'avait récupéré d'une unité FL9 retirée du service au New Haven Railroad.

Tout au long du panorama en couleur des dernières années du NYC au Québec, les trains roulent encore à travers la vallée de la Chateauguay vers Huntingdon, le point central des débuts de Smail dans les chemins de fer. Qui a dit que l'on ne pouvait pas revenir en arrière?

En mémoire de cet événement, et de plusieurs autres, cette galerie de photos est dédiée au souvenir de John Smail, Stanton Sutherland Smail, Wayne McKell et Luke Wood.

Note: sauf pour celles du train d'inspection de Conrail et celles du Conway Scenic Railroad, les photos sont disposées du nord au sud, à partir des terminus du CPR, à Montréal, jusqu'à Huntingdon.

Ken Goslett writes

I came across this shot of a Penn Central freight on the Kahnawake Reserve on Montreal's south shore. For years the New York Central and later the Penn Central and Conrail, came onto Montreal Island to interchange with the Canadian Pacific at St Luc yard. Originally the trains came north from Utica, New York via a route through the Adirondack Park to Huntingdon, Quebec. But this was changed to a route from Syracuse to the border town of Massena, NY and was more recently known as the Montreal Secondary.

During the NYC diesel era Alco FA units were common power along with RS-3 and RS-32 units due to the DeWitt (Syracuse) diesel shop having Alco units assigned there. In the initial years after the Penn Central merger a bizarre mixture of power came to Montreal including an ex-PRR C-628. But in this photo from the summer of 1975 was a pair of General Electric U23B units. PC had purchased 77 such units (2700-2766) during 1972 and 1973. The one shown leading in this photo was the 75th unit of the series. For some reason PC elected to get some of the units with dual control stands with the intention of running them long hood forward in pairs coupled short nose to short nose. Such was the case with this pair.

The NYC/PC/Conrail trains to CPR at St Luc eventually ceased when Conrail expressed a desire to continue to the Port of Montreal in search of maritime container traffic. CPR quickly put



Ken Goslett écrit

J'ai retrouvé cette photo d'un train de marchandises du Penn-Central sur la réserve indienne de Kahnawake au sud de Montréal. Au cours de bien des années, le NYC et le P-C vinrent sur l'île de Montréal pour y échanger des wagons avec le CPR, à la cour Saint-Luc. À l'origine, les trains provenaient d'Utica, New York, via un passage à travers le parc Adirondack vers Huntingdon, Québec.

Mais ceci fut changé pour un trajet de Syracuse jusqu'à Massena, New York, sur la frontière, un trajet qui devint connu plus récemment comme la voie « Montreal Secondary ».

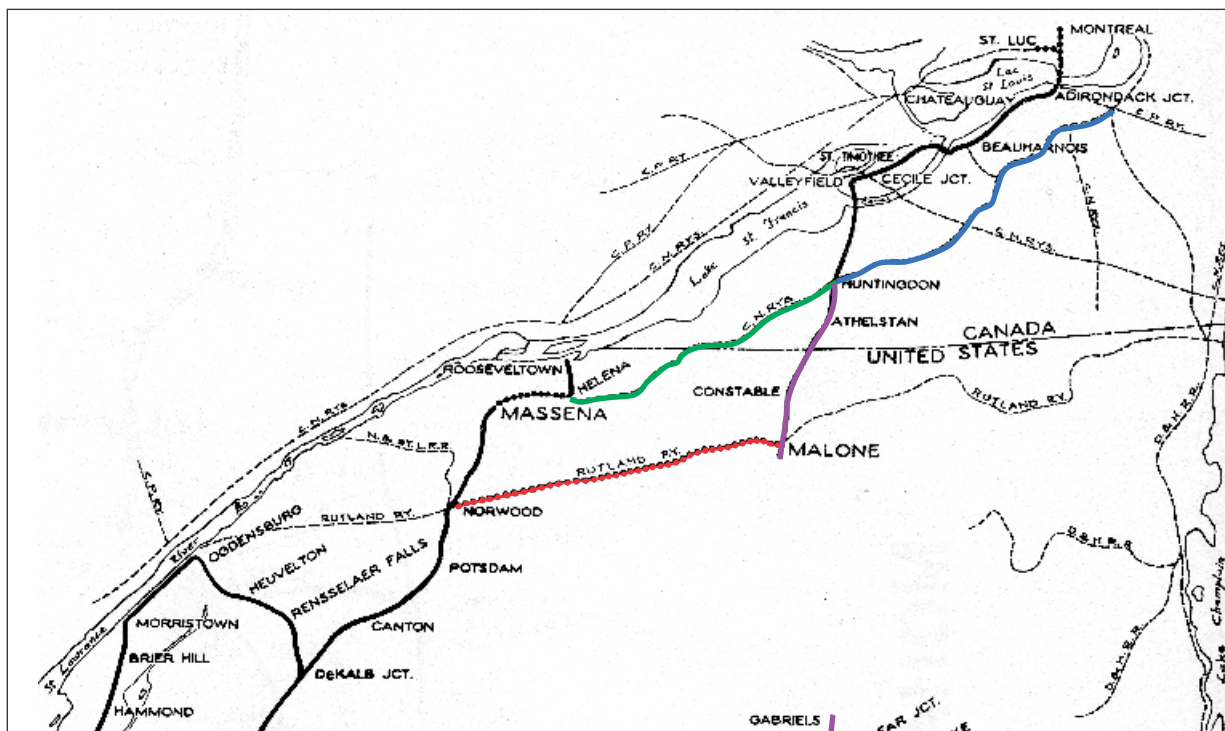
Au cours de l'ère du diesel du NYC, les modèles ALCo FA furent courants ainsi que les modèles RS-3 et RS-32, et ce parce que les unités ALCo étaient affectées à l'atelier diesel DeWitt, à Syracuse, pour y être entretenues. Lors des premières années qui suivirent la fusion Penn-Central, un curieux mélange de locomotives vint à Montréal, y compris une ALCo C-628 ex-PRR. Cependant, une paire d'unités General Electric U23B apparaît sur cette photo de l'été 1975. Le P-C avait acheté 77 exemplaires de ce modèle, numérotés de 2700 à 2776 au cours de 1972 et 1973. Celle qui est montrée en tête de train sur la photo était la 75e de la série. Pour une raison quelconque, le P-C avait choisi d'acquérir certaines unités équipées de doubles pupitres de commande dans l'intention de les opérer, en paires, long capot vers l'avant accouplées capot court à capot court avec une compagne. Tel était le cas avec cette paire.

to stop to that potential intrusion into its territory by revoking the American carrier's right to cross the St Lawrence River Bridge onto Montreal Island. The line north of Beauharnois to Adirondack Junction (at the west-end of the bridge) became disused and the rails were removed through the reserve.

Today the Montreal Secondary is owned by CSX and connects only to the Canadian National at Cecile Junction outside of Valleyfield, Quebec. Trains come to and from CN's Taschereau yard in Montreal by the Valleyfield and Kingston subdivisions. CN had agreed to purchase the entire Montreal Secondary from CSX and the deal was supposed to have been consummated this spring. The plan is on hold due to an objection by the Finger Lakes Railway that desires a direct connection with CN at Syracuse. CSX will not allow this so the sale is stalled.

Les trains NYC/P-C/Conrail vers la cour Saint-Luc du CPR, à Montréal, cessèrent éventuellement lorsque Conrail exprima le désir de continuer vers le port de Montréal à la recherche de trafic de conteneurs. Le CPR mit rapidement un frein à cette intrusion potentielle dans son territoire en révoquant les droits de circulation de la compagnie américaine à travers le pont ferroviaire au-dessus du Saint-Laurent, vers l'île de Montréal. La voie au nord de Beauharnois vers Adirondack Junction, à l'extrémité ouest du pont, ne fut plus utilisée et les rails traversant la réserve indienne furent enlevés.

De nos jours, la « Montreal Secondary » est la propriété de CSX et est raccordée seulement au CN, à Cecile Junction, en banlieue de Valleyfield, Québec. Les trains vont à la cour Taschereau du CN à Montréal, et en proviennent, par ses subdivisions Valleyfield et Kingston. Le CN a accepté d'acheter l'entière « Montreal Secondary » de CSX et l'entente était prévue pour être conclue dès ce printemps. Le plan est présentement en attente à cause d'une objection du chemin de fer des Finger Lakes qui désire une connection directe au CN à Syracuse. Le CSX ne va pas permettre cela, de sorte que la vente est bloquée.



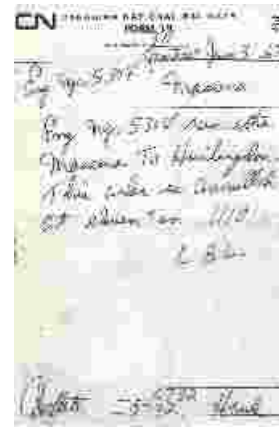
NYC Timetable detail, Sunday, October 29, 1961. Stan J. Smail collection

- NYC ceased using the Rutland's Norwood to Malone in 1962, when the line was abandoned
- The line between Malone and Gabriels was abandoned in 1960
- Post 1962, NYC operates over CN Massena Sub. to Huntingdon
- NYC main line Huntingdon to Adirondack Junction

Extrait de l'indicateur du New York Central daté du dimanche 29 octobre 1961. Collection de Stan J. Smail

- Le NYC cessa d'utiliser la voie du Rutland de Norwood à Malone en 1962, lorsque la voie fut abandonnée
- La voie entre Malone et Gabriels a été abandonnée en 1960
- Après 1962, le NYC utilisa la voie de la subdivision Massena du CN, vers Huntingdon
- La voie principale du NYC d'Huntingdon à Adirondack Junction

MILES FROM MASSENA		STATIONS		MILES FROM HUNTINGDON	
0.0	0.1	MASSENA	0.0	0.0	0.0
0.2	0.3	MASSENA	0.1	0.1	0.1
0.4	0.5	MASSENA	0.2	0.2	0.2
0.6	0.7	MASSENA	0.3	0.3	0.3
0.8	0.9	MASSENA	0.4	0.4	0.4
1.0	1.1	MASSENA	0.5	0.5	0.5
1.2	1.3	MASSENA	0.6	0.6	0.6
1.4	1.5	MASSENA	0.7	0.7	0.7
1.6	1.7	MASSENA	0.8	0.8	0.8
1.8	1.9	MASSENA	0.9	0.9	0.9
2.0	2.1	MASSENA	1.0	1.0	1.0
2.2	2.3	MASSENA	1.1	1.1	1.1
2.4	2.5	MASSENA	1.2	1.2	1.2
2.6	2.7	MASSENA	1.3	1.3	1.3
2.8	2.9	MASSENA	1.4	1.4	1.4
3.0	3.1	MASSENA	1.5	1.5	1.5
3.2	3.3	MASSENA	1.6	1.6	1.6
3.4	3.5	MASSENA	1.7	1.7	1.7
3.6	3.7	MASSENA	1.8	1.8	1.8
3.8	3.9	MASSENA	1.9	1.9	1.9
4.0	4.1	MASSENA	2.0	2.0	2.0
4.2	4.3	MASSENA	2.1	2.1	2.1
4.4	4.5	MASSENA	2.2	2.2	2.2
4.6	4.7	MASSENA	2.3	2.3	2.3
4.8	4.9	MASSENA	2.4	2.4	2.4
5.0	5.1	MASSENA	2.5	2.5	2.5
5.2	5.3	MASSENA	2.6	2.6	2.6
5.4	5.5	MASSENA	2.7	2.7	2.7
5.6	5.7	MASSENA	2.8	2.8	2.8
5.8	5.9	MASSENA	2.9	2.9	2.9
6.0	6.1	MASSENA	3.0	3.0	3.0
6.2	6.3	MASSENA	3.1	3.1	3.1
6.4	6.5	MASSENA	3.2	3.2	3.2
6.6	6.7	MASSENA	3.3	3.3	3.3
6.8	6.9	MASSENA	3.4	3.4	3.4
7.0	7.1	MASSENA	3.5	3.5	3.5
7.2	7.3	MASSENA	3.6	3.6	3.6
7.4	7.5	MASSENA	3.7	3.7	3.7
7.6	7.7	MASSENA	3.8	3.8	3.8
7.8	7.9	MASSENA	3.9	3.9	3.9
8.0	8.1	MASSENA	4.0	4.0	4.0



CN St. Lawrence Region - Champlain Area timetable detail dated April 25, 1965. Note the NYC connection at Huntingdon and Massena, also this is the former Grand Trunk Railway line that passed through St. Constant, see the photo on the back cover. Stan J. Smail collection

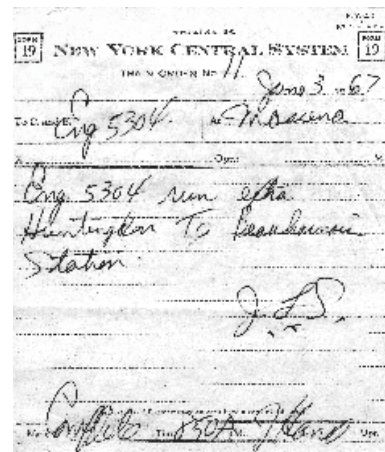
When Extra NYC 5304 North gets to Huntingdon, it is under the control of the NYC Mohawk and St. Lawrence train dispatcher who as per our example, directs engine 5304 to run extra Huntingdon to Beauharnois on the NYC main as per train order No 11 of June 3, 1967. When this train got to Beauharnois, it would receive a further authorisation to run extra from Beauharnois to Adirondack Jct.

Extrait tiré de l'indicateur de la Région Saint-Laurent du CN daté du 25 avril 1965. Notez les raccordements avec le NYC à Huntingdon et à Massena, et aussi que cette voie est l'ancienne ligne du Grand Trunk qui passait à travers Saint-Constant – voir la photo sur la page couverture arrière. Collection de Stan J. Smail

Lorsque l'Extra NYC 5304 North parvient à Huntingdon, il est sous le contrôle du répartiteur de la division Mohawk and St. Lawrence du NYC qui, conformément à notre exemple, indique à la locomotive 5304 de rouler en tant qu'extra d'Huntingdon à Beauharnois sur la voie principale du NYC conformément à l'ordre de train no 11 daté du 3 juin 1967. Lorsque ce train va arriver à Beauharnois, il va recevoir une autorisation supplémentaire de rouler de Beauharnois jusqu'à Adirondack Junction.

ADIRONDACK JCT. AND MALONE—MBS	
Southward	Northward
Miles from Montreal	STATIONS
8.9	Adirondack Jct.
14.4	Chateaugay
21.8	Beauharnois
33.8	Cecile Jct.
35.7	Valleyfield
47.8	Huntingdon
51.6	Atholston
60.4	Constable
65.7	Malone

On single track, southward trains are superior to northward trains.



Prior to 1962 and since the NYC mainline south of Malone was abandoned, trains bound for Canada operated over the Rutland Railroad from Norwood to Malone then north on the former NYC mainline. This detail is from the October 29, 1961 NYC timetable.

Circa 1962 when the Rutland abandoned its line from Norwood to Malone, New York, NYC through freight service to Montreal began operating on the NYC St. Lawrence Division between DeWitt Yard in Syracuse, and Massena New York. From Massena northward, trains operated under the control of the CNR Massena Subdivision train dispatcher in Montreal between Massena and Huntingdon, CN train order No. 311 of June 3, 1967 is an example of this. Extra NYC 5304 North is Montreal bound train VM-11, authorised to run extra between Massena and Huntingdon.

Avant 1962 et depuis que la voie principale du NYC au sud de Malone avait été abandonnée, les trains à destination du Canada avaient utilisé la voie du chemin de fer Rutland de Norwood à Malone, puis l'ancienne voie principale du NYC vers le nord. Cet extrait est tiré de l'indicateur du NYC daté du 29 octobre 1961.

Autour de 1962, lorsque le Rutland abandonna sa voie de Norwood à Malone, un service de trains de marchandises direct vers Montréal fut inauguré par le New York Central sur sa division St. Lawrence entre la cour DeWitt, à Syracuse, et Massena. À partir de Massena, vers le nord, les trains opérèrent sous le contrôle du répartiteur de la subdivision Massena du CN localisé à Montréal, et ce entre Massena et Huntingdon. L'ordre de train no 311 du CN, daté du 3 juin 1967, est un exemple de ceci. L'Extra NYC 5304 North à destination de Montréal est le train VM-11 autorisé à rouler en tant qu'extra entre Massena et Huntingdon.

A fabulous mystery photo! R. Ian Stronach, a long-time friend and photo companion in our early days of Montreal railfanning, provided me with a scan of this photo showing an incredible meeting of American Alco cab units at Adirondack Junction circa 1968. The image came from Bill Baird's Canadian Railway Observation website and shows NYC (or maybe PC, depending on the date of the photo which so far, we do not know) train VM-11 with NYC Alco FA-2's meeting the



Une formidable et mystérieuse photo! R. Ian Cronach, un ami de longue date et un compagnon lors de nos premières excursions de photographie en tant que passionnés des trains à Montréal, m'a donné une photo numérisée montrant un renversant de diesels à cabines de conduite avant ALCo à Adirondack Junction, autour de 1968. La photo provient du site Internet « Canadian Railway Observations » de Bill Beard et illustre le train VM-11 du NYC (ou peut-être du P-C

southbound Delaware and Hudson day passenger train No 34 to New York City powered by an ex Santa Fe Alco PA.

The Massena to Montreal freight with the NYC FA's is powered by NYC 1071, one of the FA-2's that was conveyed to the Penn Central in 1968. Does anyone know who took this remarkable shot of American Alco cab units meeting at the northernmost point of the NYC in Quebec circa 1968? Photographer unknown- Smaill collection

selon la date de la photo qui, pour le moment, nous est inconnue) avec, à sa tête, une ALCo FA-2 du NYC, rencontrant le train de jour de voyageurs numéro 34 du Delaware & Hudson, en direction sud vers la ville de New York et tracté par une ALCo PA ex-Santa Fe.

Le train de marchandises de Massena vers Montréal avec la FA-2 du NYC est tracté par la 1071 de ce dernier, une des FA-2 qui a été transférée au Penn-Central en 1968. Quelqu'un connaît-il qui a pris cette remarquable photo de locomotives fabriquées aux États-Unis par l'ALCo au point le plus au nord du réseau du NYC au Québec autour de 1968? Photographe inconnu, collection de Stan J. Smaill

The New York Central Adirondack Division dieselized early. EMD F3's powered the first through freights between Utica and Malone from 1948 on. Following a brief period when L2 class Mohawk 4-8-2 steam power handled the trains from Malone to Montreal, Alco FA's and RS-3's became the normal diesel motive power utilised after 1951 until the late sixties. In the spring of 1967, awaiting a call to power train MD-12, NYC F3 1635 is leading on an A-B-A set of F3's at CPR's St Luc Yard in Montreal. NYC 1635 was the last F3 in its class and will be retired in April 1968 with the start of the Penn Central era. Stan J Smaill

La division Adirondack du NYC passa de bonne heure à la traction par diesels. Des unités EMD F3 tractèrent les premiers trains de marchandises directs entre Utica et Malone, New York, à partir de 1948. Après une courte période durant laquelle des locomotives à vapeur 4-8-2 Mohawk de classe L2 eurent charge des trains de Malone à Montréal, les diesels ALCo des modèles FA et RS-3 devinrent la force motrice normale utilisée de la fin de 1951 jusqu'à la fin des années 1960. Au printemps 1967, attendant une instruction de prendre en charge le train MD-12, la 1635 du NYC est en tête d'un trio A-B-A de F3 à la cour Saint-Luc du CPR, à Montréal. La 1635 était la dernière F3 de sa classe et allait être retirée du service en avril 1968 avec l'avènement de l'ère du Penn-Central. Stan J. Smaill





It's October 1968 and the Penn Central merger has been a fact of life since April. NYC F7 1688 is Massena bound at South Junction, Quebec in the CPR Montreal Terminals. The locomotive is decorated in the NYC 'cigar band' paint scheme. G B Will - Smaill collection

Nous sommes en octobre 1968 et la fusion Penn-Central est une réalité depuis avril. À South Junction, aux terminus du CPR à Montréal, la F7 1688 du NYC a Massena comme destination. La locomotive est peinte à la livrée « bague de cigare » du NYC. G.B. Will, collection de Stan J. Smaill

A going away shot for the DeJean brothers! Twin NYC RS-3's led by the 5235 are on the move southbound at North Junction with train MV-12 in March 1968 just before the Penn Central merger. CRHA Montreal legends Brenda and Chuck DeJean now live just to the left of where MV-12 is passing and would have enjoyed this view! DW Clark

Une photo souvenir pour les frères DeJean! Une paire de RS-3 du NYC, la 5235 en tête, roulent en direction sud à North Junction avec le train MV-12, en mars 1968, juste avant la fusion du NYC et du PRR. Chuck et Brenda DeJean, membres bien connus de l'ACHF, habitent tout juste à gauche de l'endroit où passe le MV-12 et auraient apprécié cette scène! D.W. Clark





Starting in the seventies, the newly formed Penn Central began a curious policy of equipping the Montreal-Massena through freights with EMD GP-38-2's in the summer and GE U25B's in the winter. In September 1981, twin GP-38-2's, led by the 8017, display their Conrail sub-lettering from Jackson's bridge near South Junction in the CPR Montreal Terminals. Stan J Smaill

À partir des années 1970, le Penn-Central nouvellement constitué inaugura une étrange politique d'affecter, aux trains de marchandises directs Montréal-Massena, des locomotives EMD GP38-2, en été, et GE U25B, en hiver. En septembre 1981, une paire de GP38-2, la 8017 en tête, exhibent leur lettrage Conrail sur cette photo faite à partir du pont Jackson, près de South Junction. Stan J. Smaill

It is late summer 1981 and Conrail B23-7 2020 is leading on the Massena freight as it crosses over at North Junction, Quebec in the CPR Montreal Terminals. Today, despite the many EXO commuter trains between Montreal and St. Jerome, Quebec, North Jct. is no longer a CTC control point in the CPR Montreal Terminals. Stan J Smaill

L'été 1981 s'achève et la 2020, une B23-7 de Conrail, est à la tête de train de marchandises vers Massena alors qu'il change de voie à North Junction. De nos jours, en dépit de nombreux trains de banlieue entre Montréal et Saint-Jérôme, Québec, North Junction n'est plus un point contrôlé par la Commande centralisée de la circulation des terminus du CPR, à Montréal. Stan J. Smaill





In March 1972, twin Penn Central U25B's cross the Lachine Canal swing bridge southbound with train MV-12 in the CPR Montreal Terminals near LaSalle, Quebec. For now, the tower that controls the moveable bridge is still staffed when required to accommodate 'canaller' boats carrying coal to Lasalle Coke on the Lachine Canal-after the ice is out of course. Stan J Smail

En mars 1972, une paire d'unités U25B du Penn-Central traversent le pont tournant au-dessus du canal Lachine avec le train MV-12, en direction sud, près de LaSalle. Pour l'instant, la tour qui contrôle le mouvement du pont abrite encore des opérateurs pour la commodité des navires de chenaux transportant du charbon à l'usine LaSalle Coke, près du canal, lorsque, bien sûr, il n'y a pas de glace. Stan J. Smail

Further along PC train MV-12 has attained former NYC metals and is passing the northward approach signal to 'DZ' interlocking at Adirondack Junction. This photo was taken from the right of way of the former Montreal and New York Railway referred to by the NYC as 'the old Grand Trunk road crossing'. The station at this location was spelled Kaniwaki in NYC times, very close to the actual Mohawk name Kahnawake. Stan J Smail.

Plus loin, le train MV-12 a atteint les rails de l'ancien réseau du NYC et il passe le signal d'approche « DZ » de l'interverrouillage d'Adirondack Junction. Cette photo a été faite de l'emprise de l'ancien chemin de fer Montreal & New York, endroit auquel le NYC référait comme « le vieux point de croisement avec le Grand Trunk ». À l'époque du NYC, la gare près de cet endroit était dénommée Kaniwaki, un nom très proche de Kahnawake, le nom Mohawk actuel. Stan J. Smail





Twin Conrail B23-7's are stopped at the northward home signal governing entry to the CPR Adirondack Subdivision at 'DZ'. The single story Adirondack Junction station building has been shuttered in this August 1978 view. By 1959, this structure had replaced the large rambling two storey station/tower complex seen in photos used in 'New York Central in Quebec-Part One' in the previous issue of Canadian Rail. Control of the signals and switches was transferred to the then brand new Seaway Tower. Stan J Small

Une paire de diesels B23-7 de Conrail est à l'arrêt au signal d'approche « DZ » contrôlant l'entrée de la subdivision Adirondack du CPR. La gare d'un étage Adirondack Junction apparaît fermée sur cette photo d'août 1978. En 1959, cette structure avait remplacé le grand édifice tour et gare de deux étages illustré dans l'article « Le New York Central au Québec – 1re partie » dans le numéro précédent de Rail canadien. La commande des signaux et des aiguillages avait été transférée à la tour Seaway, alors toute neuve. Stan J. Smail

Going the other way, twin Conrail U25B's with 2567 in the lead swing off the CPR Adirondack Subdivision at 'DZ' and enter the so-called Montreal Secondary in September 1980. A large cut of CPR hoppers follow CR2567 and its mate. Stan J Small

En septembre 1980, roulant en direction opposée, une paire de U25B de Conrail, dont la 2567 en tête, quitte la voie de la subdivision Adirondack du CPR à l'aiguillage « DZ » et entre dans ce qui était désigné la « Montreal Secondary ». Une longue rame de wagons-trémies ouverts du CPR suit la 2567 et sa compagne. Stan J. Smail





Air horns blare as Penn Central MV-12 occupies the Route 132 Primeau crossing between Kahnawake and Chateaugay, Quebec behind twin GP-38-2's led by PC 8079. The NYC heritage of this locale is evident by the 'hockey stick' style of snowplow sign in the foreground of this scene from March 1975. Stan J Smaill

Les cornes retentissent alors que le train MV-12 du NYC, derrière une paire de GP38-2 avec la 8079 en tête, traverse le passage à niveau Primeau de la route 132 entre Kahnawake et Châteaugay. L'héritage NYC de cet endroit est mis en évidence par le signal de déblayage de neige en forme de bâton de hockey visible au premier plan de cette photo de mars 1975. Stan J. Smaill

It is summer 1974 and PC GP-38-2's led by 8105 have MV-12 well in hand as they cross the impressive four span bridge over the Chateaugay River at namesake Chateaugay, Quebec. Peggie Hopkins and Dave Jenkins, this one's for you! Long live the Riverview! Stan J Smaill

C'est l'été de 1974 et des GP38-2, avec la 8105 en tête, ont le train MV-12 du P-C sous plein contrôle alors qu'elles traversent l'impressionnant pont à quatre travées au-dessus de la rivière Châteaugay, à la ville du même nom. Peggie Hopkins et Dave Jenkins, celle-ci est pour vous! Longue vie au Riverview! Stan J Smaill





After an extensive mid-eighties work program to replace rails, ties and ballast, track speeds on the Conrail Montreal Secondary were raised to at least 30 miles per hour and allowed use of larger power such as Conrail SD-40-2 6453 powering the southbound Montreal to Massena freight at Cecile Junction, Quebec in July 1988. Incredibly, the upper quadrant semaphore signal still governs the approach to the diamond crossing with the remnants of the CNR Valleyfield Subdivision at this late date.

In the going away shot, ex NYC bay window caboose 21293, long a fixture on the Central Montreal through freights carries the markers for Extra 6453 South at Cecile Jct. Both Stan J Smaill

Suite à un grand programme de restauration, exécuté au milieu des années 1980, pour remplacer les rails, les traverses et le ballast, les vitesses permises sur la « Montreal Secondary » furent augmentées à au moins 48 km/h et il devint possible d'utiliser des locomotives plus puissantes, telle que la SD40-2 6453 de Conrail, tractant le train de marchandises Montréal-Massena à Cecile Junction, en juillet 1988. Incroyablement, à cette date tardive, le sémaphore à quadrant supérieur contrôle encore l'approche du croisement à angle avec les vestiges de la voie de la subdivision Valleyfield du CNR.

Sur cette dernière photo, à Cecile Junction, les feux arrières de l'Extra 6453 South sont portés par le wagon de queue à fenêtres latérales en saillie 21293 du NYC, du type qui fut longtemps habituel sur les trains de marchandises directs du NYC vers Montréal. Les deux photos: Stan J. Smaill

The Conrail Inspection Train Comes to the Montreal Secondary

Le train d'inspection de Conrail vient visiter la « Montreal Secondary ».



On at least two occasions in the eighties, the Conrail inspection train made visits to the Montreal Secondary and to the CPR Montreal Terminals. Powered by E8's of Erie and Pennsylvania Railroad heritage, the Conrail inspection train recalled an earlier time on the NYC in Quebec when two through passenger trains operated daily between Montreal and New York City.

In September 1985, Conrail E8's are at CPR's Montreal West station backing the inspection train to its overnight location at Montreal's Windsor Station. The cyclists on the Westminster Avenue crossing are oblivious to the rare sighting that has just passed! Stan J Smail

The dulcet tone of the Hancock air whistle on CRE8 4022 recalls an earlier time when some New York Central RS-3's made the same sounds on the Montreal Secondary. In September 1986, Conrail, E8 4022 is northbound for Adirondack Jct, Hancock whistle singing as it passes travelling agent Marcel Weaner's camper truck at Beauharnois, Quebec. This version of the inspection train will turn at 'DZ', one of the last trains to use the old NYC wye at Adirondack Jct. and return south. Stan J Smail

À au moins deux occasions durant les années 1980, le train d'inspection de Conrail rendit visite à la « Montreal Secondary » et aux terminus du CPR, à Montréal. Tracté par des E8 héritées du Pennsylvania et de l'Erie, le train rappelle une période révolue du NYC, au Québec, au cours de laquelle deux trains de voyageurs directs circulaient quotidiennement entre Montréal et New York.

En septembre 1985, des E8 de Conrail sont à la gare Montreal-West poussant leur train à reculons vers sa voie de stationnement de nuit à la gare Windsor de Montréal. Les cyclistes au passage à niveau de l'avenue Westminster ignorent tout à fait la scène rare qui vient de se passer!

Le son harmonieux du sifflet Hancock sur la locomotive E8 4022 de Conrail rappelle un temps ancien lorsque certaines RS-3 du NYC émettaient le même son sur la « Montreal Secondary ». En septembre 1986, la 4022 est en direction nord vers Adirondack Junction, son sifflet chantant alors qu'elle passe près de la camionnette de camping du commis voyageur Marcel Weaner, à Beauharnois. Cette variante du train d'inspection va tourner à « DZ », un des derniers trains à utiliser le triangle de virage de l'ancien NYC à Adirondack Junction avant de retourner au sud. Stan J. Smail





Huntingdon, Quebec, the epicentre of early Smail railfan doings never saw New York Central E8's on the passenger trains that operated on the NYC in Quebec. The majestic E units did operate 'down country' on special trains to Lake Placid and indeed at least once on the remaining passenger service between Utica and Lake Placid, New York. In September 1986, the sweet tones of CR E8 4022's Hancock air whistle call for Bouchette Street in Huntingdon as the Conrail inspection train traverses the CN-CR connection northbound for Adirondack Jct. The unique, turreted station of Adirondack and St. Lawrence heritage and the NYC searchlight signals bear witness to this rare happening. Stan J Smail

Huntingdon, le centre des premières activités de Smail en tant que passionné des trains, ne vit jamais passer de trains de voyageurs du NYC tractés par des E8 durant les années où le NYC opéra au Québec. Les majestueuses unités E8 furent utilisées au sud de la frontière sur des trains spéciaux vers Lake Placid et, à au moins une occasion, sur le train de voyageurs régulier entre Utica et Lake Placid. En septembre 1986, le son harmonieux de la E8 4022 de Conrail retentit, près de la rue Bouchette, à Huntingdon, alors que le train d'inspection roule à travers le croisement du CNR et de Conrail vers Adirondack Junction plus au nord. La gare exceptionnelle avec sa tourelle d'héritage du chemin de fer Adirondack & St. Lawrence et les signaux de type projecteur du NYC sont témoins de ce rare évènement. Stan J. Smail

On the 'other' connecting track with the CN at Huntingdon, Quebec, NYC RS-3 5313 sleeps away a long summer Sunday afternoon in 1970. Come Monday, it will be hard at work on the Beauharnois travelling switcher. Stan J Smail

Sur l'autre voie se raccordant au CN à Huntingdon, la RS-3 5313 du NYC fait la sieste au cours d'un long après-midi d'été en 1970. Lorsque ce sera lundi, elle sera activement au travail pour des manœuvres le long de la voie vers Beauharnois. Stan J Smail





Cela pourrait être Athelstan, Huntingdon, Valleyfield ou Beauharnois, au Québec, au cours des années 1950, mais cela ne l'est pas. Nous sommes en septembre 1995 et la 8223 du NYC (la première RS-3 de cette compagnie) attend son conducteur (en l'occurrence, moi, le photographe!) avant de quitter Thendara, New York, avec le convoi Minnehaha de l'Adirondack Scenic Railroad. La SW1 705, peinte à la livrée « bandes-éclair » du NYC, est sur la voie d'évitement avec un train d'entretien Dave « Wally » Van Pelt. Stan J. Smail

It could be Athelstan, Huntingdon, Valleyfield or Beauharnois, Quebec in the fifties, but it is not. It is September 1995 and NYC 8223, (that carrier's first RS-3) awaits its engineer (Me, the photographer!) before departing Thendara, New York with the Adirondack Scenic Railroad's Minnehaha turn. NYC painted SW1 705 is in the clear with a Dave 'Wally' Van Pelt work train. Stan J Smail

If somebody had told me that back in the fifties, that I would operate a reasonable facsimile of the trains I first encountered as a boy on the NYC in Quebec, I would never have believed it! Yet the proof is in the photo! In 1998, your author was the assigned locomotive engineer on an Adirondack Scenic Railroad photo charter organised by Doug Elliston, the late Tom Trencansky and myself. Kudos to Lori Dutcher, our graphic artist at the time for designing the magnetic sign which names 8223's engineman - in the classic NYC sans serif lettering to boot! Kirsten Down

Si quelqu'un m'avait dit autrefois, dans les années 1950, que je conduirais un facsimilé bien proche des trains qu'étant gamin, j'avais d'abord observés sur le NYC au Québec, je ne l'aurais jamais cru! Mais la preuve est sur la photo! En 1998, votre auteur fut le mécanicien de locomotive affecté sur un train d'excursion photographique nolisé par Doug Elliston, le regretté Tom Trencansky et moi. Bravo à Lori Dutcher, notre artiste graphiste d'alors, pour la création de l'affiche magnétique qui identifie le mécanicien, et dans le lettrage sans empattements classique du NYC avec ça! Kirsten Down





Sundown on a Dream Scheme

The waning light of sundown makes the long shadows run as the old NYC station at Huntingdon, Quebec stands guard over the diamond crossing of the former Grand Trunk Railway and the New York Central in February 1972. By 1989, despite efforts by the Smail family and the Chateauguay Valley Historical Society to preserve the station as a library, archives and reading room, the historic building will be demolished without warning in the early hours of a February 1989 morning. Stan J Smail

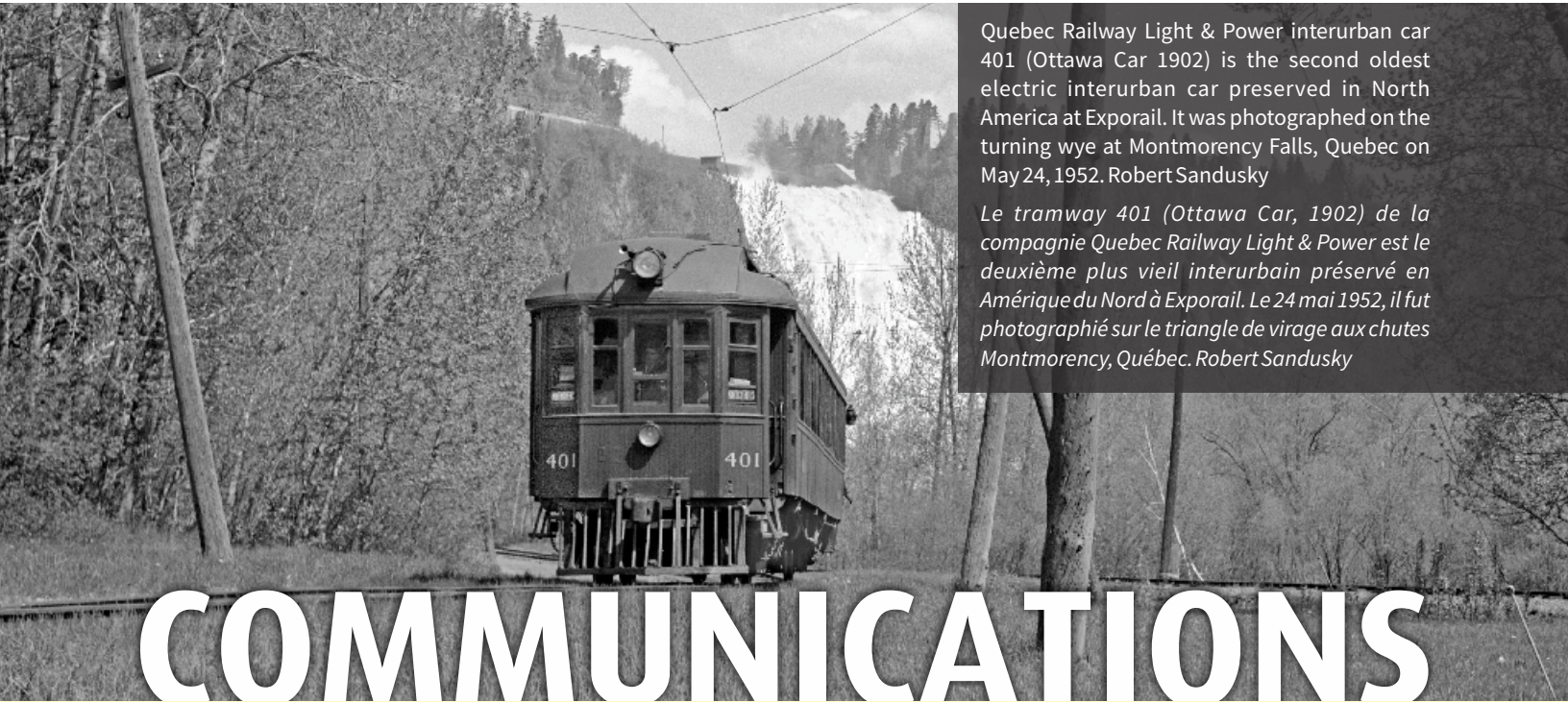
Still life at Beauharnois. Sweet evening light prevails in this August 1986 view that shows the very distinctive NYC Beauharnois station and freight house. Conrail B23-7 1923 and its transfer cabooses are at rest. For years, Beauharnois was the highest revenue station on the former NYC in Quebec. Attempts by the Chateauguay Valley Historical Society to preserve Beauharnois station failed, like similar efforts at Huntingdon. Stan J Smail

Crépuscule sur un projet rêvé

Les dernières lueurs du jour allongent les ombres alors que la vieille gare d'Huntingdon fait la garde du croisement à angle de l'ancien Grand Trunk Railway et du New York Central en février 1972. Au cours de 1989, malgré les efforts de la famille Smail et de la Société historique de la vallée de la Châteauguay pour préserver la gare en tant que bibliothèque, dépôt d'archives et salle de lecture, le site historique va être démolé sans préavis au petit matin d'un jour de février. Stan J Smail

Nature morte à Beauharnois. Une douce lumière de crépuscule baigne cette scène d'août 1986 qui montre la gare de Beauharnois d'apparence très particulière et l'entrepôt pour les marchandises. La 1923, une B23-7 de Conrail, et un wagon de queue de transfert sont à l'arrêt. Pendant bien des années, Beauharnois fut la gare ayant les revenus les plus élevés de l'ancien NYC, au Québec. Les tentatives de la Société historique de la vallée de la Châteauguay pour préserver la gare de Beauharnois échouèrent, tout comme le firent des tentatives semblables pour la gare de Huntingdon. Stan J. Smail





Quebec Railway Light & Power interurban car 401 (Ottawa Car 1902) is the second oldest electric interurban car preserved in North America at Exporail. It was photographed on the turning wye at Montmorency Falls, Quebec on May 24, 1952. Robert Sandusky

Le tramway 401 (Ottawa Car, 1902) de la compagnie Quebec Railway Light & Power est le deuxième plus vieux interurbain préservé en Amérique du Nord à Exporail. Le 24 mai 1952, il fut photographié sur le triangle de virage aux chutes Montmorency, Québec. Robert Sandusky

COMMUNICATIONS

President's Report

While life is far from normal, some railway heritage operations in Canada have returned to partial operation, with protocols for distancing, sanitation, and face covering. It's good to be able to redeem at least some of the summer with some enjoyable activities.

The CRHA's Exporail museum welcomed its first public visitors on June 26th, and is operating five days a week with a limited program. Many people are still reluctant to go out in public however, and attendance is running at less than 25% of usual summer numbers so far. There are signs that this may be improving, but it all feels very fragile.

It's a pity, because we were set to have a splashy launch of our new permanent exhibition in May. Visitors who do come get to enjoy it anyway. We have installed an artifacts corridor at the entry which displays more than 300 smaller items along with video presentations and interpretive panels. There is an exhibit focused on our archives showing what's in the collection and why they are important. In the main Angus Pavilion the rolling stock on display can be seen in a new light - literally. Original overhead industrial lighting has been replaced with a \$200,000 LED spotlight system which is custom designed to highlight the collection.

Our government subsidies provide the base for the funding of our operations, but there is a big hole in revenues this year due to lack of visitor spending. That



Robbie Robinson

Rapport du Président

Même si le style de vie que nous connaissons avant les bouleversements récents est loin d'être de retour, plusieurs musées et points d'intérêt historique au Canada sont maintenant réouverts de façon partielle avec de nouveaux protocoles concernant la distanciation sociale en complémentarité avec le port obligatoire du masque dans les lieux publics fermés et les mesures d'hygiène par respect d'autrui. Il reste tout de même important de laisser une chance à cette si belle saison qu'est l'été en profitant des activités offertes malgré la pandémie.

Le musée Exporail de l'ACHF a reçu ses premiers visiteurs le 26 juin dernier et opère maintenant cinq jours par semaine malgré un programme quelque peu réduit. Beaucoup de gens hésitent toujours à faire des sorties dans les lieux publics et notre achalandage est moins de 25% du nombre que nous avons habituellement pour la même période de l'année. Il y a quelques signes d'une amélioration prochaine, mais le tout reste précaire.

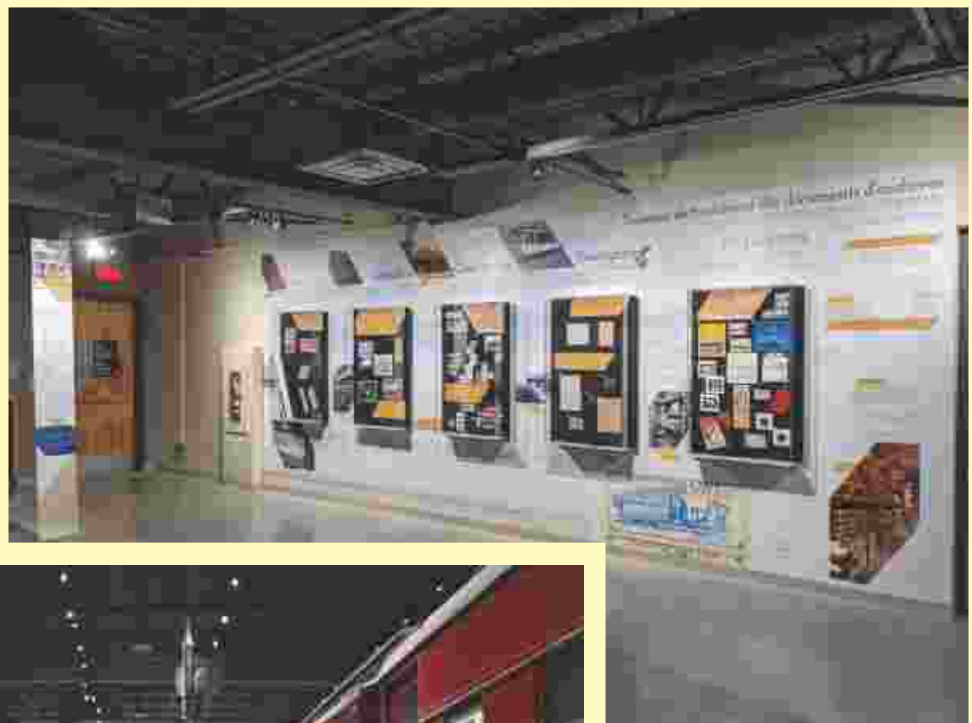
C'est très désolant principalement dû au fait que nous étions prêts pour un dévoilement haut en couleur pour notre nouvelle exposition permanente en mai dernier. Heureusement, les visiteurs peuvent quand même profiter de cette dernière en ce moment même. Nous avons installé un corridor à l'entrée avec plus de 300 items de collection ainsi que des présentations vidéos et des panneaux d'interprétation. Il y a aussi une exposition qui met en lumière nos archives montrant ce qu'elles contiennent ainsi que leur importance pour l'histoire des chemins de fer au Canada.

Artifacts corridor, all three photos Stephen Cheasley

Le corridor des pièces de musée – les trois photos : Stephen Cheasley



Part of the CRHA Archives display
Partie de l'exposition d'archives de l'ACHF



New lighting in the Angus Pavilion
Nouvel éclairage dans le pavillon Angus

makes the current CRHA members' fundraising campaign of vital importance to us. This year we are aiming for \$100,000, which will not come close to filling the hole, but will allow us to keep up with the basics. Some members have been early contributors and I thank them very much for their support. I encourage the rest of you to be generous in helping.

Timely communication with members is important, and the bi-monthly Canadian Rail isn't ideal for us to keep everyone up-to-date. Mailing costs a fortune, so we don't use it if we can avoid it. That's why we encourage you to share your e-mail address with us. If you haven't had anything from us by e-mail recently, we don't have your address. Our website and Facebook page are another source of information which we provide to keep members current.

I hope you are all well and coping through these extraordinary times. Bon courage!

Robbie

Dans le pavillon principal Angus, le matériel roulant en exposition peut être maintenant observé sous une toute nouvelle lumière-littéralement! L'éclairage d'origine de style industriel au plafond a été remplacé par un tout nouveau système par DEL qui a été spécialement conçu pour rehausser et mettre en valeur l'exposition.

Les subventions gouvernementales sont la base de financement pour nos opérations mais le manque de visiteurs dû aux contraintes de la pandémie a créé un manque à gagner important cette année. Ceci donne une importance vitale à la campagne de financement actuelle auprès des membres de l'ACHF. Cette année, nous visons 100, 000 \$ ce qui nous permettrait d'avancer et rencontrer nos besoins de base sans malheureusement aller au delà de ça. Certains membres ont été des contributeurs de la première heure et je les remercie chaudement pour leur support. J'encourage tous les autres à être généreux pour la préservation de notre héritage ferroviaire.

Une communication accrue avec nos membres est très importante et la revue bimestrielle Canadian Rail n'est pas la meilleure façon de le faire pour garder tous les intéressés au fait de tout ce qui concerne l'ACHF. Le service postal coûte une fortune alors nous ne l'utilisons pas si nous pouvons l'éviter. C'est pourquoi nous vous encourageons à partager votre adresse courriel avec nous. Si vous n'avez rien reçu récemment de notre part par courriel, nous n'avons pas votre adresse courriel en banque. Notre site Internet et notre page Facebook sont aussi d'autres excellentes sources d'informations que nous fournissons pour garder les membres bien informés.

J'espère que vous êtes tous bien et que vous vous en tirez en cette période extraordinaire. Bon courage !

Robbie

CRHA volunteers have won the Canadian Museums Association Museum Volunteer Award

ACHF bénévoles ont remporté le Prix du bénévolat des musées, de l'Association des musées canadiens



CANADIAN
MUSEUMS
ASSOCIATION

Museum Volunteer Award, in partnership with the Canadian Federation of Friends of Museums

This award recognizes individuals or groups who generously volunteer their time and commitment to a museum or related heritage institution and have made a significant impact within the museum community.

- The Volunteers of l'Association canadienne d'histoire ferroviaire, Exporail, the Canadian Railway Museum (Saint-Constant, QC).

Prix du bénévolat muséal, en partenariat avec la Fédération canadienne des amis des musées

Ce prix rend hommage à des personnes ou à des groupes qui consacrent généreusement leur temps et leurs efforts à un musée ou à une institution patrimoniale et qui ont une incidence considérable dans la communauté muséale.

- Les bénévoles de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire, Exporail, le Musée ferroviaire canadien (Saint-Constant, au Québec).

Exporail and the Canadian Railroad Historical Association team is delighted to announce that our volunteers have won the Canadian Museums Association Museum Volunteer Award, in partnership with the Canadian Federation of Friends of Museums. This award recognizes individuals or groups who generously volunteer their time and commitment to a museum or related heritage institution and have made a significant impact within the museum community.

Volunteers have formed an integral part of Exporail, the Canadian Railway Museum since its inception in 1961. Today, more than 130 men and women volunteer their time to make a contribution to Exporail's operations. Exporail's volunteers are faithful allies: Many activities at the Museum are made possible thanks to the vast expertise of our volunteers, including telegraphy demonstrations, maintaining the model train network and operating the passenger train and streetcar. Volunteers also lend their skills to various committees that support the management of the Museum and its operations. Thanks to their commitment and dedication, Exporail is able to offer visitors a true railway experience.

Volunteers donated 26,504 hours of their time in 2019. They form an efficient and effective team with the employees: this is what makes Exporail a unique institution in Quebec. As the leading railway museum in Canada, it strives to be among the best in the world.

Toute l'équipe d'Exporail et de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est heureuse d'annoncer que ses bénévoles ont remporté le Prix du bénévolat des musées, de l'Association des musées canadiens. En partenariat avec la Fédération canadienne des amis des musées, ce prix récompense des personnes ou des groupes qui donnent généreusement de leur temps et de leur engagement dans un musée ou une institution patrimoniale connexe et qui ont eu un impact significatif au sein de la communauté muséale.

Les bénévoles font partie intégrante d'Exporail depuis la création du Musée, en 1961, par l'ACHF. Aujourd'hui, plus de 130 bénévoles, hommes et femmes, contribuent à ses activités. Les bénévoles sont des fidèles alliés d'Exporail : ils possèdent l'expertise ferroviaire et rendent possible l'offre de plusieurs activités au musée, comme les démonstrations de télégraphie, l'entretien du réseau de trains miniatures et l'opération du train passager et du tramway. Leurs compétences sont aussi mises à profit par leur participation à divers comités qui soutiennent la gestion du musée et ses opérations. Grâce à leur engagement et à leur dévouement, Exporail est en mesure d'offrir aux visiteurs une véritable expérience ferroviaire dans les deux langues officielles.

En 2019, les bénévoles ont accompli 26 504 heures. Avec les employés, ils forment une équipe efficace et performante : c'est ce qui fait d'Exporail une institution unique en son genre au Québec. En tant que principal musée ferroviaire au Canada, il vise à être parmi les meilleurs au monde.



CRHA Archives

The CRHA Archives and Documentation Centre is pleased to welcome Caroline Deshaies as an intern, she took up her post on August 3. Caroline is a Master's graduate student at the School of Information Science (EBSI) of the Université de Montréal and will spend a total of 36 days with us. Among other things, she will have the opportunity to process some archival fonds and to do research in order to create small virtual photo albums that will be released soon. Welcome Caroline and good luck!



Archives de l'ACHF

Le Centre d'archives et de documentation de l'ACHF est heureux d'accueillir Caroline Deshaies à titre de stagiaire depuis le 3 août dernier. Finissante à la maîtrise à l'École des sciences de l'information (EBSI) de l'Université de Montréal, Caroline passera un total de 36 jours avec nous. Entre autres, elle aura l'occasion de traiter certains fonds d'archives et d'effectuer des recherches afin de créer de petits albums photos virtuels qui verront le jour prochainement. Bienvenu Caroline et bon succès!

CRHA Awards

With Covid 19 we have all gone through a period quite unlike anything we've ever experienced before - Exporail included.

The deadline for nominations for the 2019 awards has been extended to September 30th 2020.

Please mail in your awards nomination form by the new deadline.

Thank you for your patience and understanding, keep safe.

Prix annuels 2019 de l'ACHF

À cause du Covid 19, nous avons tous passé à travers des moments bien différents de tous ceux que nous avons connu par le passé, et ceci inclut Exporail.

La date limite pour la présentation des mises en nomination pour les prix 2019 a été reportée au 30 septembre prochain.

Veuillez, s'il vous plaît, poster vos formulaires de mise en nomination d'ici cette nouvelle date.

Merci pour votre patience et votre compréhension et demeurez prudents.

Notice of Annual General Meeting

By these presents, you are invited to attend the Annual General Meeting of the members of the Canadian Railroad Historical Association. The purpose of the meeting is to receive the annual reports from the directors, the balance sheet, a general statement of income and expenditures, the election of directors, to appoint an auditor for the ensuing year, and to transact the general business of the Association

**Saturday, September 19th,
2020 at 10:00 AM**

**Exporail Angus Pavilion,
110 rue St. Pierre, Saint-Constant, QC**

In addition, you may attend by ZOOM conference 827 2593 8095 password 572156 (James Bouchard, Secretary)

Convocation pour l'assemblée générale annuelle des membres

Par la présente, vous êtes invité(e) à l'assemblée générale annuelle des membres de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire. Le but de cette assemblée est de vous présenter les rapports des administrateurs, les états financiers de l'organisme, le rapport du vérificateur de l'Association, le rapport d'élection des administrateurs, de nommer un vérificateur pour le prochain exercice et de transiger les affaires générales de l'Association.

**L'assemblée se tiendra
le samedi 19 septembre 2020**

**à 10h00 au pavillon Angus d'Exporail, au 110
rue St- Pierre, Saint-Constant, QC**

Ou aussi sur conférence ZOOM à 827 2593 8095 mot de passe 572156 (James Bouchard Secrétaire)

Notice of availability of financial statements

The audited financial statements for the year ending March 31, 2020 are now available. As they run to more than 15 pages a summary is printed on the back for your convenience. You may obtain a complete copy on our website at <http://www.exporail.org/en/crha/publications/financial-statements/> or for a printed copy by mail phone 450 638 1522 ext 244 or e-mail to stephane.stemarie@exporail.org.

The audited financial statements for the year ending March 31, 2019 had to be revised to provide a better description of the Association's participation in the Placement Mécénat Culture program offered by the Quebec government. The changes are only to the notes, in particular note 13 and 17 as well as the cover letter which now states the statements have been revised. The revised statements are now available at the same places as the 2020 statements. (Robert Nantel, Treasurer)

Avis de disponibilité des états financiers

Les états financiers vérifiés pour l'exercice finissant le 31 mars 2020 sont maintenant disponibles. Considérant que le document excède 15 pages, un sommaire est inclus au verso pour votre information. Les états financiers complets sont disponibles sur notre site Internet à <http://www.exporail.org/achf/publications/etats-financiers/> ou pour recevoir une copie papier par le poste, veuillez communiquer avec Stéphane Ste-Marie au 450 638-1522, poste 244 ou par courriel à stephane.stemarie@exporail.org.

Les états financiers vérifiés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 ont dû être révisés afin de mieux décrire la participation de l'Association au programme Placement Mécénat Culture offert par le gouvernement du Québec. Les changements ne concernent que les notes, en particulier les notes 13 et 17 ainsi que la lettre d'accompagnement qui indique maintenant que les états ont été révisés. Ces états financiers révisés sont maintenant disponibles aux mêmes endroits que les états financiers pour 2020. (Robert Nantel trésorier)

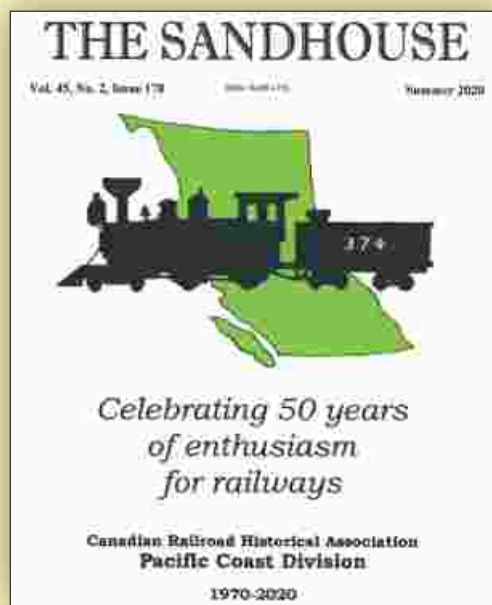
Division news

Pacific Coast Division reaches 50th anniversary

Pacific Coast Division observed its 50th anniversary on August 30, becoming the first CRHA division to reach that milestone.

When the Pacific Coast Branch was awarded its certificate of formation by CRHA in 1970, it became just the third active branch of the Montreal-based organization at that time, and the first in British Columbia. Aside from a short-lived Toronto branch in the 1940s, others had been established in Edmonton and Ottawa, with formal certification dates of 1962 and 1967, respectively. (CRHA renamed its branches as divisions in 1979.)

Pacific Coast is now the oldest of the remaining eight CRHA divisions, as the two that preceded it from the 1960s have long since evolved into other organizations.



Nouvelles des divisions

La Division de la côte du Pacifique célèbre ses 50 ans

La Division de la côte du Pacifique a souligné son 50^e anniversaire le 30 août dernier et devient par le fait même la première division de l'ACHF à atteindre cette marque.

Lors de l'obtention de la certification pour la formation de la branche de la côte du Pacifique par l'ACHF en 1970, elle n'était que la troisième branche active de l'association basée à Montréal à l'époque et la première en Colombie-Britannique. Mise à part la branche de Toronto créée dans les années 1940 mais qui fut de courte durée, Edmonton et Ottawa furent les deux autres branches créées respectivement en 1962 et 1967 à

intégrer l'ACHF. (L'ACHF renomma les branches en divisions en 1979.)

La Division de la côte du Pacifique est maintenant la



Engine 374 Website

Ian Smith

A key step in Pacific Coast Division's evolution came on October 25, 1983, when it was incorporated as a non-profit society under the B.C. Society Act. Since then the full legal name has been The Canadian Railroad Historical Association, Pacific Coast Division. That change in status made Pacific Coast legally independent of the national CRHA, but it remains affiliated to this day. Society status enabled the Division to become a registered charity under the Income Tax Act, permitting it to issue tax receipts to donors.

That came just in time for the Division to accept donations for an ambitious project to restore ex-CPR 4-4-0 locomotive No. 374, which had hauled the final leg of the first transcontinental train to reach Vancouver in 1887. The project saw the Division partnering with the West Coast Railway Association to cosmetically restore the city-owned locomotive in time for static display at Expo 86, the World's Fair with a transportation theme. (Today, WCRA is custodian of the locomotive, which is housed in a pavilion attached to the preserved CPR roundhouse in Vancouver's Yaletown district, also owned by the city.)

While that project was in full gear, in 1984 the Division was granted custody of the former CPR Fraser Mills station building, owned by the suburban municipality of Coquitlam, for the purpose of creating a railway museum. Located in a municipal park, the building gave the Division a physical base for housing its artifacts and archives.

Fifteen years later, the municipality relocated the station to a new complex called Heritage Square, where it was united with two heritage buildings still at their original locations on the former site of Fraser Mills, once the largest sawmill in the British Empire. In anticipation of the move, the Division had successfully applied to CP Rail for the donation of a caboos to complement the station, with the railway providing wide-vision steel caboos CP 434553 in 1995.

Over the ensuing years, the challenge of caring for these physical assets fell to a dwindling number of interested members. This led to the Division transferring custody of the station and ownership of the caboos to the Coquitlam Heritage Society in 2017. That society operates a museum at

plus ancienne division des huit restantes en considérant que deux qui l'ont précédée dans les années 1960 sont devenues depuis des organisations distinctes.

Une étape importante dans l'avancement de la Division de la côte du Pacifique arriva le 25 octobre 1983, lorsque cette dernière fut incorporée comme société à but non lucratif sous le B.C. Society Act. Dorénavant, le nom légal sera The Canadian Railroad Historical Association, Pacific Coast Division. Ce changement au statut permet à la Division d'opérer légalement indépendamment de l'ACHF, mais elle demeure affiliée à l'ACHF jusqu'à ce jour. Le statut de la société permet à la Division de s'enregistrer sous le Income Tax Act, qui permet de donner des reçus pour fins d'impôts aux donateurs.

Tout ceci arriva à point pour que la Division reçoive des dons pour l'ambitieux projet de restauration de la locomotive No 374, une 4-4-0 ayant appartenu au CPR, qui assura, pour la portion finale du trajet, la traction du premier train transcontinental à rejoindre Vancouver en 1887. Le projet a connu une entraide mutuelle entre la Division et la West Coast Railway Association pour la restauration cosmétique de la locomotive, appartenant à la ville de Vancouver, à temps pour une exposition statique à Expo 86, l'exposition universelle ayant le transport comme thème. (De nos jours, la WCRA s'occupe toujours de la locomotive 374 qui est entreposée dans l'ancienne rotonde du CPR dans le quartier Yaletown de Vancouver. Elle, ainsi que la rotonde, appartiennent toujours à la ville.)

Avec ce projet en plein essor, la Division se fait offrir en 1984, la garde de l'ancienne gare Fraser Mills du CPR, propriété de la ville de Coquitlam, une banlieue de Vancouver, pour la création d'un musée ferroviaire. Située dans un parc municipal, le bâtiment assure à la Division un endroit sûr pour y entreposer les archives et biens que possède cette dernière.

Quinze années plus tard, la municipalité déplaça le bâtiment vers un nouveau complexe nommé Heritage Square où il fut joint à deux autres bâtiments patrimoniaux sur le site original de Fraser Mills qui était autrefois le plus gros endroit servant à la coupe du bois de l'empire britannique. Anticipant ce déplacement, la Division avait entrepris des négociations fructueuses avec CP Rail en vue d'acquiescer un fourgon de queue pour compléter la gare. La compagnie fit don du fourgon de queue en acier à tourelle en saillie CP 434553, en 1995.

Dans les années qui suivront, une poignée de membres veillera sans relâche à l'entretien constant de ces pièces historiques. La Division décida finalement de transférer la garde du bâtiment ainsi que la propriété du fourgon de queue à la Coquitlam Heritage Society en 2017. Cette société opère un musée situé au Heritage Square et possède une équipe de membres et de bénévoles sur place qui assure l'ouverture au public et l'entretien tout au long de l'année de la gare et du fourgon de queue.

Heritage Square and has the staff and volunteer resources to keep the station and caboose open to the public on a year-round basis.

With that change, the Division no longer has a physical presence and its focus is now squarely on research and publishing, as it was at the beginning.

In its early years, Pacific Coast produced a series of monographs under the title of B.C. Rail Guides, along with several railway maps. Some later Rail Guides were published as full-fledged books, and more elaborate versions of the earlier maps were produced in the early 1990s.

But the constant publishing activity for most of the Division's existence has been The Sandhouse, launched in April 1976 and issued quarterly without interruption ever since. It has evolved into a journal carrying articles on both historical and present-day subjects, together with a long section of current news items.

To mark the anniversary, Issue No. 178 of The Sandhouse features coverage of the Division's first half-century and complimentary copies have been sent to various museums and railway heritage organizations.

The CRHA extends its congratulations to the Pacific Coast Division and its members on this important anniversary.

Avec ce changement, la Division n'a plus de présence physique proprement dite et s'en remet à la recherche et à la publication, comme à son tout début.

Durant ses premières années de vie, la Division de la côte du Pacifique produisit une série de monographies sous le titre B.C Rail Guides en plus de plusieurs cartes ferroviaires. Quelques-uns des plus récents "Rail Guides" furent publiés sous forme de livres et des exemplaires plus élaborée des cartes ferroviaires déjà produites furent réimprimés au début des années 1990.

Mais ce qui identifiera le plus la Division durant le plus clair de son existence est sans aucun doute The Sandhouse, inauguré en avril 1976 et publié quatre fois par année sans interruption depuis. Cette publication a évolué vers un style journalistique avec des articles traitant de sujets à la fois historiques et actuels ainsi qu'une rubrique de nouvelles très complète.

Pour souligner ce 50e anniversaire, l'édition No 178 de The Sandhouse inclura un survol complet des 50 premières années de la Division et sera distribuée à plusieurs musées et associations ferroviaires gratuitement.

L'ACHF offre ses félicitations les plus sincères à la Division de la côte du Pacifique et à ses membres à l'occasion de cet important anniversaire.

BACK COVER TOP: The Grand Trunk Railway came to Saint Constant, Quebec in 1881 with a rural line serving the lush farmlands on the south side of the St. Lawrence River. It was built in stages, with the ultimate destination being Massena Springs, New York. The line was built to thwart the American roads running east – west just below the border from building north. The CPR arrived in Saint Constant four years later when it built its main line to St. John, New Brunswick. Both the CNR tracks and the station are long gone, the CPR's main line is still extant and St. Constant is a stop on the EXO commuter rail network out of Montreal. This locale is the home of Exporail along with the adjoining city of Delson. Ralph Friske collection

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: En 1881, le Grand Trunk Railway rejoignit Saint-Constant, Québec par une voie rurale desservant les riches terres agricoles du côté sud du fleuve Saint-Laurent. Elle fut construite en portions, la destination finale étant Massena Springs, New York. La ligne fut construite afin de contrecarrer les lignes américaines allant de l'est à l'ouest, tout juste au sud de la frontière, de construire vers le nord. Le Canadien Pacifique arriva à Saint-Constant quatre ans plus tard lorsqu'il construisit sa voie principale vers Saint John, Nouveau-Brunswick. La voie et la gare du CNR sont toutes deux disparues depuis longtemps; la voie du CPR existe toujours et Saint-Constant est un arrêt sur le réseau de banlieue d'EXO à l'extérieur de Montréal. La localité est le site d'Exporail tout comme l'est la ville avoisinante de Delson. Collection de Ralph Friske

BACK COVER BOTTOM: The New York Central's Montreal Secondary remains in active service, here we see CSX 6095 and mate southbound crossing St. Lawrence Seaway lift bridge at Beauharnois, Quebec on July 21, 2020. Michael Berry

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: La voie « Montreal Secondary » du New York Central demeure en pleine activité; nous apercevons ici la 6095 et une compagne du CSX traversant, en direction sud, le pont levant au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent situé à Beauharnois, Québec, le 21 juillet dernier. Michael Berry

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

