

- The CN Story, Part 5 – Putting It All Together
- Stan's Photo Gallery – Ballantyne Tower
- Business Car
- CRHA Communications

- L'histoire du CN, partie 5 : le rassemblement
- Les Photos de Stan – Ballantyne, une jonction ferroviaire
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 599 • NOV./NOV. - DEC./DÉC. • 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

- 323** The CN Story Part 5 - Putting It All Together /
L'histoire du CN, partie 5 : le rassemblement, by/par Douglas N.W. Smith
- 368** Stan's Photo Gallery: Ballantyne Tower / *Les Photos de Stan : Ballantyne –
Une jonction ferroviaire à Montréal by / par Stan J. Smail*
- 384** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 387** 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: Still sporting its as-delivered road number, CNR CFA-16-48702 is about to wallop the diamond at Ballantyne Junction with a southbound manifest freight from Garneau, Quebec in July 1955. CNR 8702, renumbered 9302, would become the second to last CNR freight C-Line locomotive to operate. All were off the roster by 1967. Jack Marjoribanks / Nil Huxtable collection.

PAGE COUVERTURE : En juillet 1955, portant encore le numéro de parc qu'elle avait à sa livraison, la 8702, un modèle CFA-16-4 du CNR, est sur le point de passer à grand fracas sur le croisement de Ballantyne, avec un convoi de marchandises à l'indicateur en direction sud en provenance de Garneau, Québec. La locomotive, renumérotée 9302, allait devenir l'avant-dernière « C-Line » en service de trains de marchandises. Par 1967, il n'en restait aucune sur le tableau de service. Jack Marjoribanks, collection de Nils Huxtable

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 5 Putting It All Together

L'histoire du CN, partie 5 : le rassemblement

By / Par Douglas N W Smith

French Version / Version française : Gilles Lazure



The annual employee picnic train stands ready to depart Biggar, Saskatchewan circa 1923. The gaily decorated consolidation started out as Grand Trunk Pacific power, but was lettered Canadian National by this time. Biggar Museum and Gallery

Le convoi du pique-nique annuel des employés s'apprête à quitter Biggar, Saskatchewan, autour de 1923. La Consolidation 2503 gaiement décorée avait débuté comme force motrice au Grand Trunk Pacific, mais avait reçu la livrée du Canadien National à cette époque. Biggar Museum and Gallery

A NEW GOVERNMENT

"Foremost is the national debt. Then the question is that of the National Railways. These are now making a better showing and sane government requires that the strong public ownership sentiment in this country be given scope." - Editorial in *Monetary Times*, December 9, 1921

As the government was in its final stage of its policy to unite the CNoR, CGR, GTR and GTP, major shifts in the political landscape occurred. Prime Minister Borden resigned on July 1, 1920. Exhausted by the constant stress and strain of World War I and the railway problem, he had

UN NOUVEAU GOUVERNEMENT

« Vient en tête la dette nationale. Puis la question est celle des chemins de fer nationaux. Ces derniers performant mieux maintenant et un sain gouvernement requiert que l'on accorde plus d'importance au fort sentiment de propriété publique dans ce pays. » - Éditorial du *Monetary Times*, 9 décembre 1921

Alors que le gouvernement était dans l'étape finale de l'union du Canadian Northern (CNoR), des Chemins de fer du gouvernement canadien (CGR), du Grand Trunk Railway (GTR) et du Grand Trunk Pacific (GTP),

been in poor health since the end of the war. His replacement, Arthur Meighen, continued Borden's railway policy. The Union government, the uneasy coalition of Conservatives and Liberals who had come together in 1917 to win the war, became increasingly unstable once peace was concluded.

The Dominion election was held on December 6, 1921. Ending ten years of Conservative majority government, the Liberals captured 118 seats making Mackenzie King the new Prime Minister of a minority government. The Conservative Party fractured - the new Progressive Party (with a farm and public ownership agenda) took 59 seats in Ontario and the Prairies while the Conservatives took only 49 seats. With ten independents elected, the Liberals needed support of at least one opposition member to remain in power. Further reflecting discontent with established parties, the winds of populism swept the United Farmers Party to power in the provincial legislatures of Ontario in 1919, Alberta 1921 and Manitoba in 1922.

During the election campaign King had promised to give government-ownership a fair trial, though many doubted his sincerity. The powerbase for the Liberals remained in Quebec where the opposition to nationalization was strongest. The CPR and the Montreal financial institutions and their mouthpiece, the *Montreal Gazette*, led the opposition. With the old party ties weakening, however, it behooved the Liberals to put aside their traditional opposition to government ownership of railways. Success at the polls placed the Liberals in position to structure governance of the railway to best suit their political ends - a factor that did not bode well for the future of the CNR.

A cornerstone of the railway policy of Borden and the Conservative Party had been the need to wall off the railway from political interference so as to foster efficient operation and the best possible financial return. To the dismay of many MPs, who relished the thoughts of the patronage which could be dispensed on the government railway, Borden was able to enforce this policy. Matters changed under King and his Liberals. After ten years in opposition, they were ready to put their stamp on the government and to reward their faithful supporters.

The *Monetary Times* on February 3, 1922 obliquely made reference to the change writing, "It may be taken for granted the [Liberal] government will have a great deal more to say in the shaping of the policy of the CNR than has hitherto been the case. It is in the public interest that politics be kept out of the management; but it is plain that if Parliament is to become anything more than a mere signer of blank cheques for any amount that the management may see fit to fill in, then the government may assume more responsibility for the policy. After

des changements majeurs dans la sphère politique se produisirent. Le premier ministre Borden démissionna le 1er juillet 1920. Épuisé par la tension nerveuse constante et les soucis relatifs à la guerre et au problème des chemins de fer, il était en mauvaise santé depuis la fin de la guerre. Son remplaçant, Arthur Meighen, poursuivit sa politique ferroviaire. Une fois la paix revenue, le gouvernement unioniste, la délicate coalition des Conservateurs et des Libéraux qui avait été formée en 1917 pour gagner la guerre, devint de plus en plus instable.

Le 6 décembre 1921, des élections furent tenues dans le Dominion. Mettant fin à dix ans de gouvernement conservateur majoritaire, les libéraux gagnèrent 118 sièges faisant de Mackenzie King le nouveau premier ministre d'un gouvernement libéral minoritaire. Le Parti conservateur se rompit; il obtint seulement 49 sièges tandis que le nouveau Parti progressiste (fermiers et propriété publique à l'agenda) remportait 59 sièges en Ontario et dans les Prairies. Avec dix députés indépendants élus, les Libéraux requéraient l'appui d'au moins un parti de l'Opposition pour rester au pouvoir. Reflétant encore plus le mécontentement envers les partis établis, le vent du populisme poussa le mouvement United Farmers au pouvoir lors des élections provinciales en Ontario (1919), en Alberta (1921) et au Manitoba (1922).

Durant la campagne électorale, King avait promis de donner une chance honnête à la propriété par le gouvernement, mais plusieurs doutaient de sa sincérité. La base du pouvoir pour les libéraux demeurait au Québec, où l'opposition à la nationalisation était la plus forte. Le CPR et les institutions financières de Montréal, avec la *Montreal Gazette* comme porte-parole, menaient l'opposition. Cependant, comme les liens avec les partis établis s'affaiblissaient, il incombait aux libéraux de mettre de côté leur opposition traditionnelle à la propriété des chemins de fer par le gouvernement. Leur succès aux urnes les avait mis en position de structurer l'administration du chemin de fer national de la manière qui servirait le mieux à leurs fins, un facteur qui n'annonçait rien de bon pour l'avenir du CNR.

Une des pierres angulaires de la politique ferroviaire de Borden et du Parti conservateur avait été le besoin d'isoler la compagnie des influences politiques afin de promouvoir une opération efficiente et le meilleur rendement financier possible. Au grand regret de plusieurs parlementaires qui chérissaient des projets de faveurs à distribuer par le biais du chemin de fer, Borden avait été capable de faire respecter cette politique. Les choses changèrent sous King et ses libéraux. Après dix ans dans l'Opposition, ils étaient prêts à mettre leur empreinte sur le gouvernement et à récompenser leurs fidèles partisans.

Le *Monetary Times*, du 3 février 1922, fit allusion à cela en publiant : « Il peut être tenu comme certain que le



Canadian Northern Railway (CNoR) 1018 with the first passenger train to go over the Victoria-Patricia Bay line on Vancouver Island in 1915. This line typified the gross overbuilding of the first 15 years of the 20th century being paralleled by the Victoria & Sydney Railway (V&S) and the British Columbia Electric (BCER) interurban line. A traffic poor area, the V&S abandoned operations in 1919 and the BCER in 1924. Library Archives Canada e011213723

La 1018 du CNoR avec le premier train pour voyageurs à rouler sur la ligne Victoria-Patricia Bays sur l'île de Vancouver, en 1915. Cette ligne est un exemple typique des excès flagrants de construction des 15 premières années du 20e siècle, étant parallèle à celle du Victoria & Sydney Railway (V & S) et à la ligne interurbaine du British Columbia Electric (BCER). Le V & S abandonna son exploitation dans cette région faible en trafic en 1917 et le BCER le fit en 1924. Bibliothèque et Archives Canada e011213723

having voted \$150,000,000 of new money last year, it was remarkable how little Parliament really knew about the affairs of the CNR."

HOPELESS CASES INTO THE CNR FOLD

"The proposal is made that the operation of the Government roads shall be entrusted to a company formed for the purpose . . . the object being to eliminate the evil influence of politics. In theory the plan may be admirable, but in practice it must fail. The people being the proprietors of the properties can not long be divested of a voice in the policy of administration. Successful operation implies authority as well as responsibility, and neither Government nor Parliament can delegate authority indefinitely to a Board. The policy of the management must be constantly under the fear of political intrigue, clamour, discontent, selfishness." - Sir Robert Borden in Montreal Gazette, September 3, 1918

Despite the repeated statements that the railway would be operated free of political interference, such proved impossible to achieve. Either friends of the party in power needed a favour or provincial governments needed placating, but these wide ranging influences led to encumbering the national railway with an increasing heavy load of questionable rail lines and debt capped by very low

gouvernement libéral va avoir beaucoup plus à dire dans l'élaboration de la ligne de conduite du CNR que cela n'a été le cas jusqu'à présent. Il est de l'intérêt public que la politique soit tenue à l'écart de son administration, mais il est clair que si le Parlement est pour devenir plus qu'un simple signataire de chèques en blanc pour n'importe quelle somme que les administrateurs vont croire bon d'y inscrire, il devra assumer plus de responsabilités pour leur direction. Après avoir voté cent cinquante millions de dollars de nouvel argent l'an dernier, il est remarquable de constater combien peu la législature connaît des affaires du CNR.

CAUSES SANS ESPoir DANS LE GIRON DU CNR

« La proposition est faite que l'exploitation des chemins de fer du gouvernement doit être confiée à une compagnie créée pour cela...l'intention étant d'éliminer l'influence néfaste de la politique. En théorie, ce plan est admirable, mais en pratique, il doit échouer. La population étant propriétaire de ces avoirs ne peut être privée longtemps d'une voix dans la menée de leur administration. Une exploitation réussie implique autorité autant que responsabilité, et ni le gouvernement et ni la législature ne peuvent déléguer indéfiniment l'autorité à un conseil de direction. La conduite de celui-ci doit

freight rates. The following are examples of burdens that the government piled on the railway which made balancing its books ever more improbable.

Failed Short Lines

Speaking of Bill 24, to incorporate the Pabos, Amqui & Edmundston Railway Company to run through the Gaspé, Dr Reid (the Minister of Railways) pointed out that in the eastern provinces there was not a branch line without national connections which was not knocking at the door and asking to be taken over by the Government. If this road was built, it meant that the Government railways would have to take it over. - *Montreal Gazette*, April 16, 1920

After the Dominion government began granting financial inducements to new railways in 1882, there had been veritable deluge of charters issued. Most often the charters were granted to MPs and political party supporters. These men often had no intention of building the railway but sought to sell their valuable charter rights and the related government subsidy at a profit to themselves. Others chose to take profits from construction contracts. As a result, many of these lines were over-capitalized, cheaply built and their struggle to make ends meet usually ended unsuccessfully. No area sprouted so many financial basket cases as the Maritimes where the owners of short lines persistently sought to be taken over by the ICR or to acquire used rails, locomotives and cars from the government railway at bargain prices.

A policy decision was taken by the Borden government in 1915 that the CGR would acquire those branch lines in the Maritimes that could more conveniently be operated by it. Over the next five years, the owners of hopelessly uneconomic lines lined up to sell their poorly

toujours respecter la crainte d'intrigue politique, de clameur, de griefs, d'égoïsme. » - Sir Robert Borden, *Montreal Gazette*, 3 septembre 1918

Malgré de nombreuses assurances que le chemin de fer serait exploité libre d'interférence politique, ceci s'avéra impossible à réaliser. Ou des amis du parti au pouvoir avait besoin d'une faveur ou des gouvernements provinciaux demandaient à être apaisés, mais ces influences touchant à bien des domaines menèrent à ce que la compagnie soit grevée d'un nombre grandissant d'embranchements non justifiés et d'une dette que ne soulageaient pas des tarifs très bas de transport de marchandises. Suivent des exemples de fardeaux que le gouvernement imposa à la compagnie et qui rendirent la balance de ses comptes toujours plus improbable.

Fiascos de lignes secondaires

Discourant sur le Bill 24 pour l'incorporation du Pabos, Amqui & Edmundston Railway qui traverserait la péninsule gaspésienne, le docteur Reid (le ministre des Chemins de fer et Canaux) souligna que dans les provinces de l'Est, il n'y avait aucune voie secondaire non raccordée au réseau national qui ne cognait pas à la porte et ne demandait pas à être prise en charge par le gouvernement. Si cette voie était construite, cela signifiait que les chemins de fer du gouvernement auraient à en prendre le contrôle. - *Montreal Gazette*, 16 avril 1920

Lorsque le gouvernement central commença à donner des incitatifs financiers pour de nouveaux chemins de fer en 1882, il se produisit un véritable déluge d'octroi de chartes. Le plus souvent, celles-ci furent accordées à des parlementaires et à des partisans politiques. Ces hommes n'avaient souvent aucune intention de construire, mais

International Railway of New Brunswick locomotive No 3 stands at the Campbellton, New Brunswick station waiting to pull out on the run across New Brunswick to St Leonard. Douglas N W Smith Collection

La locomotive 3 de l'International of New Brunswick Railway est arrêtée à la gare de Campbellton, Nouveau-Brunswick, attendant de partir sur le trajet à travers la province jusqu'à St. Leonard. Collection de Douglas N.W. Smith



maintained and lightly built lines. The government purchased almost 400 miles of these (the only railways that weren't purchased either lacked the necessary political connections or were in receivership like the Inverness Railway & Coal Company, a former Mackenzie and Mann property that was not taken over in 1917).

Some well-placed Quebecers also unloaded their faltering lines, further loading down the CGR (now an integral part of the new national railway) with more uneconomic lines. The Quebec & Saguenay (Q&S) was a notable albatross. Rodolphe Forget parlayed his family's successful stockbrokerage into a fortune through investments in the new electric business in Quebec. He was a major investor in both the Montreal, Heat, Light & Power Company and the Quebec Railway, Light & Power Co. Adding to his activities was the successful run for a seat representing Charlevoix region in Parliament as a Conservative in 1904. During that campaign, he promised to build a railway between Quebec City and La Malbaie. Miles of right of way had to be blasted through the mountains that dropped into the St Lawrence River. The project ran into huge cost over-runs. By 1916, Forget had persuaded the Borden government to take over this line and complete it. When the line opened in 1919, the 61 miles of line had cost over \$100,000 a mile, some of the most expensive ever built in the Dominion. As all the settlements reached by the railway were on the banks of the St Lawrence River, competition with the steamboats was fierce for what small amounts of traffic were available.

Crowning the load of hopeless financial cases piled onto the new CNR was the Hudson Bay Railway. When it was entrusted to the CNR in 1919, construction had ceased leaving the end of track 92 miles from Hudson Bay. Traffic was so sparse that service consisted of a mixed train once every two weeks running 214 miles from The Pas to a terminus at an aboriginal fishing village¹.

cherchaient à vendre les droits négociables de leur charte et le subside qui lui était associé pour leur profit personnel. D'autres choisissaient de profiter des contrats de construction. Comme résultat, plusieurs de ces voies furent surcapitalisées, médiocrement construites et leurs efforts pour joindre les deux bouts échouèrent le plus souvent. Aucune région ne vit l'apparition d'autant de ces compagnies insolvables que les Maritimes, où les propriétaires de voies secondaires essayèrent sans relâche de les faire prendre en charge par l'ICR ou d'acquérir à prix coupés du réseau national des rails usagés, des locomotives et des wagons.

En 1915, une décision de politique ferroviaire fut prise par le gouvernement Borden selon laquelle les CGR allaient acquérir, dans les Maritimes, les embranchements qu'ils pourraient exploiter d'une manière plus rationnelle. Au cours des cinq années qui suivirent, les propriétaires n'ayant absolument aucun espoir de rentabilité firent la queue pour vendre leurs lignes pauvrement construites et entretenues de manière médiocre. Le gouvernement en acheta ainsi presque 650 kilomètres (les seuls chemins de fer qui ne le furent pas n'avaient pas les relations politiques nécessaires ou étaient en procédure de liquidation comme le Inverness Railway & Coal, un ancien avoir de Mackenzie et Mann qui n'avait pas été pris en charge en 1917).

Quelques Québécois bien placés se débarrassèrent aussi de leurs lignes défailtantes, grevant les CGR (qui étaient maintenant partie du nouveau réseau national) avec encore plus de lignes non rentables. Le Quebec & Saguenay (Q & S) fut un ennui notable. Rodolphe Forget fit fructifier en une fortune les prospères entreprises de courtage de sa famille par des investissements dans l'industrie de l'électricité au Québec. Il fut à la fois un investisseur majeur dans la Montreal Heat, Light and Power et la Quebec Railway, Light and Power. En 1904, s'ajouta à ces activités une campagne électorale

The sketchy construction standards typical of the Maritime short lines is shown in this image of the terminus of the St Martins & Upham Railway. It is literally on the beach at St Martins, New Brunswick. Douglas N.W. Smith Collection

Les normes de construction peu exigeantes typiques des lignes secondaires des Maritimes sont démontrées sur cette photo au terminus du chemin de fer St. Martins & Upham. Il est pratiquement sur la plage à St. Martins, Nouveau-Brunswick. Collection de Douglas N.W. Smith



¹ The entrustment of the HBR to the CNR was withdrawn in 1926 and the government paid the costs to complete the line to Churchill. In 1958 it was once again made a part of the CNR.



What appears to be a construction train on the Hudson Bay Railway crosses the bridge over the Saskatchewan River at The Pas. While the line was a chronic money loser and has never lived up to expectations that it would become a major grain shipping route, it did spur development of large mineral deposits in the northern part of Manitoba. Library Archives Canada PA-041503

Ce qui semble être un convoi de constructeur du chemin de fer Hudson Bay traverse le pont au-dessus de la rivière Saskatchewan à The Pas. Bien que la ligne fut chroniquement en déficit monétaire et ne réalisa jamais les attentes qu'elle devienne une ligne majeure pour le transport de grain, elle contribua tout de même à l'exploitation de grands dépôts minéraliers dans la partie nord du Manitoba. Bibliothèque et Archives Canada PA-041503

TABLE/TABLEAU 1

UNECONOMIC RAIL LINES TURNED OVER TO CNR - 1915 TO 1920
LIGNES NON RENTABLES CÉDÉES AU CNR de 1915 À 1920

Year Acquired (a) Année acquise (a)		Length (miles) Longueur (milles)	Price Paid by Govt Prix payé par le Gouv't	Financial Net 1919 (b) Montant net 1919 (b)
Maritimes:				
1914-1917	New Brunswick & Prince Edward Island	36	\$270,000	(\$11,000)
1916	International Railway Company of New Brunswick	111	\$2,700,000	(\$274,000)
1918	Moncton & Buctouche	30	\$127,000	(\$45,000)
1918	York & Carleton	5	\$18,000	(\$20,000)
1918	St Martin's	29	\$65,000	(\$39,000)
1918-1919	Salisbury & Albert	45	\$150,000	(\$73,000)
1918-1920	Elgin & Havelock	26	\$37,000	(\$46,000)
1920	Cape Breton	31	\$100,000	(\$6,000)
1920	Caraquet & Gulf Shore	79	\$200,000	No report/Pas de rapport
Quebec:				
1919	Quebec & Saguenay	61	\$6,600,000(c)	Not operating/Non exploité
1919-1920	Lotbinière & Megantic	26	\$336,000	\$2,000
Subtotal East/Sous-total (Est)		479	\$10,603,000	(\$515,000)
1919	Hudson Bay	333	\$20,800,000(d)	No report/Pas de rapport
Total		693	\$31,739,000	

Notes:

- (a) Some lines were placed under ICR/CNR operation before the purchase was complete.
 (b) Excludes depreciation costs.
 (c) Purchase price was \$3.5 million; CGR spent \$3.1 to complete construction of the line.
 (d) Amount spent by the Dominion Government up to the time construction ceased in 1917. includes the costs for the failed port development at Port Nelson.

Notes:

- (a) Quelques lignes furent exploitées par le ICR/CNR avant que leur achat ne soit finalisé
 (b) Exclut les coûts d'amortissement
 (c) Le coût d'achat de la ligne fut de 3.5 millions \$; les CGR dépensèrent 3.1M\$ de plus pour compléter sa construction
 (d) Montant dépensé par le Gouvernement du Dominion jusqu'au moment de la fin de la construction de la ligne en 1917. Il inclut les coûts du développement abandonné de Port Nelson (Présentation anglaise seule).

Sources:

Annual Report Department of Railways and Canals, King's Printer, Ottawa, various years and Synoptical History of Organization, Capital Stock, Funded Debt and Other General Information, AB Hopper and T Keaney, CNR, 1962

Sources:

Department of Railways and Canals, Annual reports, various years/Rapports annuels, diverses années, King's Printer/ Imprimeur du Roi, Ottawa, and/et Synoptical History of Organization, Capital Stock, Funded Debt and Other General Information, AB Hopper and/et T Keaney, CNR, 1962

An Alberta & Great Waterways freight creeps over the gumbo of northern Alberta. The provincial government, which was left holding the financial bag when the company failed, spent over a decade working to have the CNR or CPR take the line off their hands. University of Calgary Archives, Glenbow fonds NA-5745-318

Un train de marchandises du Alberta & Great Waterways roule lentement sur les marécages du nord de l'Alberta. Le gouvernement provincial qui paya pour les pots cassés lorsque la compagnie fit faillite, s'évertua pendant plus d'une décennie pour que le CNR ou le CPR prenne la ligne en charge. Archives de l'Université de Calgary, fonds Glenbow NA-5745-318



The Pacific Great Eastern faced tremendous geographic challenges in the construction of its line between Vancouver and Prince George. In this view an early train of second hand passenger cars operates through the Cheakamus Canyon. City of Vancouver Archives A16135

Le Pacific Great Eastern (PGE) fit face à d'énormes difficultés de terrain lors de la construction de sa ligne entre Vancouver et Prince George. Sur cette photo, un des premiers trains formés de voitures pour voyageurs achetées d'occasion, roule à travers le canyon de Cheakamus. Archives de la Ville de Vancouver A16135



In a scene that could not be repeated today, the BC Mountaineering Club ride a flat car in this circa 1913 scene. Pacific Great Eastern Consolidation 52 was delivered from Montreal Locomotive Works that year. City of Vancouver Archives

Sur cette scène qui ne pourrait pas être reproduite de nos jours, le club des alpinistes de la Colombie-Britannique voyage sur un wagon plat autour de 1913. La Consolidation 52 du PGE fut livrée par les Montreal Locomotive Works cette année-là. Archives de la Ville de Vancouver



The total cost just to acquire these hopelessly uneconomic railways was \$31.5 million and of the lot only one - the obscure Lotbinière & Megantic in Quebec - recouped its operating costs from revenues (see Table 1). Additionally, the CNR was saddled with the cost to overhaul the Maritime lines and to complete the struggling Quebec & Saguenay.

By the end of the war, the provincial governments of Alberta and British Columbia were hoping to unload their problem railways. Alberta had guaranteed the bonds of the Edmonton, Dunvegan & British Columbia and Alberta & Great Waterways, while BC had backed the Pacific Great Eastern, the erstwhile connection of Vancouver to the GTP at Prince George. These projects had unravelled - a combination of too little traffic, financial scandals, tightening of British financial markets, and expensive engineering obstacles - leaving settlers along the lines demanding that these railways be improved to allow timely operation and completed to their projected terminal points.

Alberta had guaranteed \$11.5 million of bonds and faced interest cost of almost \$500,000 a year - this when the province was running an annual deficit. Both of the Alberta lines were in poor shape and needed an immediate cash infusion of \$2 million to put the existing roadbeds in shape and to purchase additional locomotives and rolling stock. Further it was estimated that \$1.5 million was needed for new construction.

BC had guaranteed over \$20 million of bonds with interest costs of over \$900,000 a year. The railway was in two disconnected parts and terminated 80 miles from the junction with the GTP at Prince George. The annual fixed charges were five times the railway's annual revenues.

The Dominion government refused to take on these additional financial responsibilities of these independent projects sponsored by provincial politicians - the tough position was probably buttressed by the fact that the Liberals were in power in both Alberta and BC.

That Sinking Feeling

"In the heat of war-time enthusiasm and optimism there was inaugurated a project to carry Canadian goods to all parts of the world - the Canadian Government Merchant Marine." - Editorial in Monetary Times, June 30, 1922

victorieuse pour le siège de député conservateur de la région de Charlevoix. Durant cette campagne, il promit de construire un chemin de fer entre la ville de Québec et La Malbaie. Des kilomètres d'assise de voies durent être dynamités à travers les montagnes bordant le fleuve Saint-Laurent. D'énormes surcharges de coûts s'ajoutèrent au projet. Par 1916, Forget avait persuadé le gouvernement de prendre la ligne en charge et de la compléter. Lorsque la voie fut inaugurée en 1919, ses 98 kilomètres avaient coûté plus de 62 100 dollars par kilomètre, l'une des plus dispendieuses à n'être jamais construite dans le Dominion. Toutes les localités desservies étant sur les rives du fleuve, la compétition avec les navires à vapeur pour le peu de trafic offert était féroce.

Le chemin de fer de la baie d'Hudson fut le pire de tous les cas désespérés qui alourdirent le nouveau CNR. Lorsqu'il fut confié au CNR en 1919, sa construction avait été arrêtée laissant sa tête à 148 kilomètres de la baie d'Hudson. Le trafic était si rare que le service consistait en un train mixte quinzomadaire parcourant 444 km à partir de The Pas jusqu'à un terminus dans un village de pêche autochtone¹.

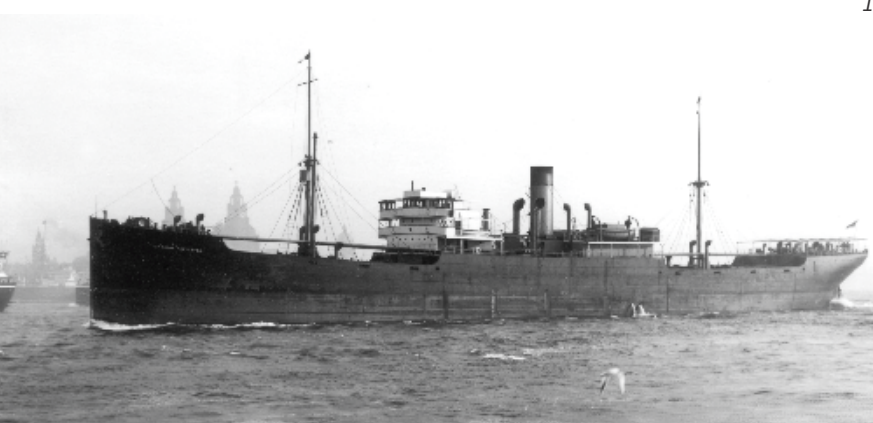
Le coût total seulement pour acquérir ces chemins de fer sans espoir de rentabilité fut de 31,5 millions de dollars et de ce lot, seul le peu connu Lotbinière & Megantic, au Québec, amortit ses coûts d'opération à l'aide de ses revenus (Tableau 1). De plus, les coûts de réhabiliter les lignes des Maritimes et de parachever le fragile Québec & Saguenay furent imposés au CNR.

Par la fin de la guerre, les gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique espéraient se décharger de leurs problèmes de chemin de fer. L'Alberta s'était portée garante des obligations de l'Edmonton, Dunvegan & British Columbia et de l'Alberta & Great Waterways, tandis que la Colombie-Britannique avait garanti celles du Pacific Great Eastern, l'ancien raccordement de Vancouver au GTP, à Prince George. Ces projets s'étaient désintégrés sous l'effet combiné de trafic trop faible, de scandales financiers, d'une diminution d'offres sur les marchés financiers britanniques et

¹ Le fait de confier le HBR au CNR prit fin en 1926 et le gouvernement paye les coûts de parachèvement de la voie jusqu'à Churchill. En 1958, le HBR devint de nouveau une composante du CNR.

At 6,136 tons the Canadian Freighter was the fourth largest vessel in the CGMM fleet. It was launched in Vancouver in 1921. J Clarkson photo, Douglas N W Smith Collection

Le Canadian Freighter jaugeant 6136 tonnes fut le quatrième plus grand navire dans la flotte commerciale du gouvernement du Canada. Il fut lancé à Vancouver en 1921. J. Clarkson, collection de Douglas N.W. Smith



The Dominion government did not stop with just railways when piling additional questionable operations onto the CNR. As the war ended, the Canadian government had just launched a major shipbuilding initiative designed to carry Canadian goods to all parts of the globe. Vessels started hitting the water in 1919. The fleet of 66 freight ships forming the Canadian Government Merchant Marine (CGMM) was turned over to the CNR for operation. Ocean services were operated from both the east and west coast to destinations on all continents.

After a brief promising start, a global recession reduced traffic and decreased ocean rates as shipping companies chased traffic. In July 1922, CNR President Hanna stated, "I do not think the Merchant Marine is making money any more than any other steamship company, but it is expanding Canadian trade and bringing the Dominion into touch with lands with which we have had no commercial relations before."

The CGMM, whose fleet had been built when costs were at an all-time high, posted consistent losses, averaging \$1 million a year, from 1921. The CGMM was wound up in 1936.

d'obstacles techniques majeurs de construction, laissant les colons le long de ces lignes à réclamer qu'elles soient améliorées pour que leur opération respecte les indicateurs et leur longueur parachevée jusqu'à leur terminal projeté.

L'Alberta avait garanti 11,5 millions de dollars d'obligations et faisait face à des coûts annuels d'intérêts de plus de 500 000 dollars, et ceci alors que la province encourait un déficit chaque année. Les deux réseaux en Alberta étaient en pauvre état et avaient besoin d'une infusion de capital immédiate de 2 M\$ pour remettre les assises de voies en état et acheter des locomotives et du matériel roulant additionnel. De plus, l'on estimait qu'un million de dollars et demi supplémentaires étaient nécessaires pour de la construction nouvelle.

La Colombie-Britannique avait garanti plus de 20 M\$ d'obligations avec des frais d'intérêts annuels de plus de 900 000 \$. Le chemin de fer était en deux parties non raccordées et sa tête était à 129 km de la jonction avec le CNR à Prince George. Les frais fixes représentaient cinq fois les revenus annuels de la compagnie.

Le gouvernement du Dominion refusa de prendre en plus les responsabilités financières de ces projets séparés commandités par des politiciens provinciaux – sa ferme position reposa probablement sur le fait que les libéraux étaient au pouvoir dans les deux provinces.

Cette impression de naufrage

« Dans la ferveur du temps de la guerre, un projet fut fomenté pour transporter les marchandises canadiennes dans toutes les parties du monde – la Marine marchande du gouvernement canadien. » Éditorial du *Monetary Times*, 30 juin 1922

Le gouvernement du Dominion ne se limita pas seulement aux chemins de fer lorsqu'il s'est agi de confier au CNR des projets supplémentaires douteux. Alors que la guerre s'achevait, il avait lancé un programme majeur de construction navale visant à transporter les marchandises du pays partout dans le monde. Les navires commencèrent à être lancés en 1919. La flotte de 66 cargos formant la Marine marchande du Canada (Canadian Government Merchant Marine, ou CGMM, en anglais) fut confiée au CNR pour son exploitation. Des services océaniques furent opérés à partir des côtes est et ouest vers des destinations sur tous les continents.

Après un court début prometteur, une récession mondiale réduisit le trafic et diminua les tarifs alors que les compagnies maritimes couraient après le trafic. En juillet 1922, le

66 Vessels

Canada's Commerce Carriers

Total Tonnage 390,000

Canadian Government Merchant Marine Limited

REGULAR FREIGHT SERVICES

From Montreal, Que., in Summer
From St. John, N.B., and Halifax, N.S., in Winter

Weekly—To St. John, Newfoundland.
Weekly—To the United Kingdom, Liverpool, London, Glasgow, London, etc.
Fortnightly—To Madras, Bombay, India and Ceylon.
Every Three Weeks—To Hongkong, Cuba and Jamaica.
Monthly—To Brazil and West Indies.
Monthly—To India, Straits Settlements and Dutch East Indies.

From Vancouver, B.C.

Monthly—To Australia and New Zealand.
Monthly—To China and Japan.
Monthly—To Straits Settlements, Java and India.

Information from any Canadian National or Grand Trunk Railway Agent or
W. J. CUNNINGHAM, Acting General Freight Agent, Canadian Government Merchant Marine Limited, 225 St. James St., Montreal, Que.
B. G. WOOD, General Foreign Freight Agent, Canadian National-Grand Trunk Railways, Board of Trade Bldg., Montreal, Que.

Canadian National Railways

This ad shows the wide range of destination reached by the CCGM ships from Montreal. *Montreal Gazette*, August 16, 1921

Cette annonce montre la vaste étendue des destinations desservies par les navires de la CCGM à partir de Montréal. *Montreal Gazette*, 16 août 1921

Since the CNR management was responsible for ocean shipping, the government also added responsibilities for newly constructed Piers 2 and 3 at Ogden Point in Victoria in 1919 and the ill-fated Prince Rupert drydock and shipyard in 1923.

Which Way Do You Want to Pay?

"Let us leave rates just as they are, and let any deficit on the operation of the government railways be made up out of consolidated revenue." - Robert Richardson, MP in Hansard, April 21, 1920

This implementation of the nationalization policy brought to a head the debate over freight rates. Should they be increased to levels sufficient to allow the CNR to operate without government funding? Or should the government fund deficits in recognition that lower freight rates made Canadian goods more competitive in world markets and supported the patriotic goal of settling empty prairie farmlands with returned soldiers?

While the nationalization question agitated politicians and financiers, freight rates were almost a national obsession. Everyone had an opinion and seemingly an axe to grind. Some examples: the British Columbia shippers felt that they should not have to pay the mountain differential imposed for the higher operating costs in this district; prairie farmers constantly complained of the iniquitous freight rates; Saint John and Halifax demanded the same rates as those charged to ship grain through Portland, Maine even though the rail haul to them was several hundred miles longer; Quebec City wanted cheap winter grain rates over the NTR, and shippers over the Intercolonial wanted to keep their rates from coming under Board of Railway Commissioners (BRC) control.

président Hanna du CNR déclara: « Je ne pense pas que la marine marchande est profitable, pas plus qu'aucune autre compagnie maritime, mais elle fait l'expansion du commerce canadien et procure au Dominion des liens commerciaux avec des pays avec lesquels nous n'en avons aucun auparavant. »

La CGMM, dont la flotte avait été construite dans une période où les coûts étaient au plus haut, afficha des pertes continues, en moyenne d'un million de dollars par année, à partir de 1921. Elle fut liquidée en 1936.

Puisque la direction du CNR était responsable pour l'exportation maritime, le gouvernement lui conféra aussi la charge des quais nos 2 et 3 nouvellement construits à Ogden Point, à Victoria, en 1919 et, en 1923, celle des cales sèches et du chantier maritime de Prince Rupert qui allaient mal tourner.

De quelle manière voulez-vous payer?

« Laissons les tarifs tels qu'ils sont et laissons tout déficit dans l'exploitation des chemins de fer du gouvernement à être comblé par les revenus consolidés. » - Robert Richardson, MP, Hansard, 21 avril 1920

Cette mise en œuvre de la politique de nationalisation fit aboutir le débat sur les tarifs de transport des marchandises. Devaient-ils être augmentés à des niveaux suffisants pour permettre au CNR d'opérer sans avoir recours aux subsides du gouvernement? Ou le gouvernement devait-il absorber les déficits en reconnaissant que des frais de transport plus bas rendaient les marchandises canadiennes plus compétitives sur les marchés mondiaux et soutenaient l'objectif patriotique de peupler les terrains agricoles déserts des Prairies de soldats de retour du front?



Rare are images of trains in motion in the early 1920s and even rarer those showing CGR locomotives hauling trains on the GTR. These views of CGR Mikados 2882 and 2891 were taken near Oshawa in 1920. Cecil A Barrett, Douglas N W Smith Collection

Rares sont les photos de trains en mouvement au début des années 1920 et encore rares sont celles qui montrent des locomotives des CGR tractant des convois sur les voies du GTR. Ces photos des Mikados 2882 et 2801 des CGR furent prises près d'Oshawa en 1920. Cecil A. Barrett, collection de Douglas N.W. Smith

As we have seen, inflation in the cost of materials and steep labour settlements drastically changed the financial position of the railways. The labour increase was caused by the large wage increases for rail workers in the United States. As the Canadian rail workers were members of American rail unions, the Canadian railways had to follow suit or face a strike - an unthinkable situation during wartime.

Under these pressures, railway net income trended sharply downward from 1914 to 1917. The GTR net income plummeted from a surplus \$2.0 million to \$0.1 million, the CNoR from a surplus of \$0.2 million to a deficit of \$2.4 million and the GTP loss jumped from \$7.9 to \$9.0 million. And this was in the early days of the inflation cycle, which peaked in May 1920 with prices up almost 300% from 1914.

Speaking for the GTR in 1917, J E Dalrymple, a Vice President, stated locomotives now cost 100% more than before the war, rails 67%, steel shapes and plated 330%, and steel springs 184%. Speaking of the need for rate increases, he concluded, "We do not speak about dividends; the GTR stockholders have been appraised that there are none at present; but we must have means to pay our coal bill, our wages bills and the general outlays necessary at a time when materials have gone up from 100 to 200%."

In 1903 the government had established the Board of Railway Commissioners (BRC), a quasi-judicial body, to adjudicate such contentious matters as rates, rail line location, and service levels. Theoretically it was an independent body, but as all the commissioners were appointed by the government, the BRC's decisions gradually gave more and more weight to public, rather than railway, concerns. As well complaints to the BRC, such as from cities and freight shippers who constantly sought lower rates, could be renewed and appealed almost at will. With each decision, the BRC yielded more and more ground to the complainers. This became most pronounced under Chief Commissioner H L Drayton (1912-1919) who said that he was more concerned with using railways to promote development than their economic well-being. The first rate decision during Drayton's tenure was released in April 1914 after two years worth of public hearings. The decision reduced rates in western Canada by 5 to 30%. The estimated \$2 million reduction in freight revenues did little to help the struggling CNoR and GTP.

A major problem facing the GTR, GTP and CNoR in seeking rate increases was the intransigence on the part of western Parliamentarians against increases that would fatten the profits of the CPR. It was not until the government became owner of over half the Dominion's railways, that significant rate increases were authorized in 1918.

Alors que la question de la nationalisation agitait politiciens et financiers, les tarifs de marchandises étaient presque une obsession nationale. Chacun avait une opinion et prêchait pour sa paroisse. Quelques exemples : les expéditeurs en Colombie-Britannique argumentaient qu'ils ne devaient pas avoir à payer le supplément imposé pour le transport en district montagneux; les agriculteurs des Prairies se plaignaient constamment de tarifs de marchandises injustes; Saint John et Halifax demandaient à payer les mêmes coûts que ceux facturés pour expédier les céréales de Portland, Maine, même si le trajet par rail vers leurs ports était plus long de plusieurs centaines de kilomètres; la ville de Québec voulait des coûts abaissés de transport de céréales sur le NTR durant l'hiver et les expéditeurs via l'Intercolonial voulaient éviter que leurs tarifs passent sous le contrôle de la Commission des chemins de fer pour le Canada (CCF).

Comme nous l'avons vu, l'inflation du coût des matériaux et les règlements onéreux des conventions de travail avaient changé la situation financière des compagnies de façon draconienne. La montée de la masse salariale fut causée par les fortes hausses de salaire obtenues par les cheminots aux États-Unis. Comme ceux des compagnies canadiennes étaient membres des mêmes syndicats, elles durent se mettre au pas ou faire face à des grèves, une position odieuse en temps de guerre.

Sous l'effet de ces pressions, le revenu net des chemins de fer prit une tendance à la baisse marquée de 1914 à 1917. Celui du GTR dégringola d'un surplus de 2 millions de dollars en un de 0,1 million; celui du CNoR d'un surplus de 0,2 M\$ en un déficit de 2,4 M\$ et les pertes du GTP grimèrent de 7,9 M\$ à 9,0 M\$. Et ceci se passa au début d'un cycle inflationniste qui culmina en mai 1920 alors que les prix étaient de presque 300 % supérieurs à ceux de 1914.

Discourant au nom du GTR en 1917, J. E. Dalrymple, un vice-président, déclara que les locomotives coûtaient maintenant plus du double qu'au début de la guerre, les rails 67 % de plus, les pièces en acier étamé 330 % de plus et les ressorts en acier 184 % de plus. Parlant du besoin de hausses de tarifs, il conclut: « Nous ne parlons pas de dividendes - les actionnaires du GTR ont été notifiés qu'il n'y a pas en ce moment - mais nous devons avoir les moyens de payer nos factures de charbon, notre masse salariale et les dépenses générales nécessaires en une période où les matériaux ont grimpé de 100 à 200 % . »

En 1903, le gouvernement avait créé la CCF, une organisation à pouvoirs quasi judiciaires, pour décider des sujets controversés tels que les tarifs, la localisation des voies et les niveaux de service. Théoriquement elle était un corps indépendant, mais, comme tous ses membres étaient nommés par le gouvernement, les décisions de la CCF donnèrent de plus en plus de poids aux intérêts

TABLE/TABLEAU 2:

FREIGHT AND PASSENGERS RATE INCREASES - 1914 TO 1921 | (1914 = 100)
AUGMENTATIONS DES TARIFS MARCHANDISES ET PASSAGERS - 1914 À 1921 | (1914 = 100)

Date	Freight Rate Index <i>Indice du tarif marchandises</i>	Passenger Rate Index <i>Indice du tarif passagers</i>	Decision/Décision
1918-03-15	115.0	115.0	15% case/plus 15 %
1918-08-12	130.0		25% case designed to offset McAdoo Award for labour <i>Plus 25 % pour compenser l'octroi McAdoo accordé sur les salaires</i>
1920-09-12	174.0		Increase 40% east and 35% west with exceptions <i>Plus 40 % pour l'Est et plus 35 % pour l'Ouest avec exceptions</i>
1920-09-13		133.4	4 cent per mile maximum fare/ <i>Tarif maximal de 4 cents du mille</i>
1921-01-01	168.3		Reducing increase to 35% in east and 30% in west <i>Réduction de l'accroissement à 35 % pour l'Est et à 30 % pour l'Ouest</i>
1921-01-01		126.5	Reduced Sept 13th increase by a half <i>Réduction de moitié de l'accroissement du 13 sept. 1920</i>
1921-07-01		115.0	Balance of Sept 13th increase removed <i>Annulation du reste de l'accroissement du 13 sept. 1920</i>
1921-07-01	150.1		Reducing increase of Sept 13th to 25% east and 20% in west <i>Réduction de l'accroissement du 13 sept. 1920 à 25 % pour l'Est et à 20 % pour l'Ouest</i>

Note: * Base year 1914=100, the year the Western Rates Case reduced freight rates
Note: * 1914=100, l'année de base, 1914, est celle durant laquelle les tarifs des marchandises furent juridiquement réduits dans l'Ouest (Présentation anglaise seule)

Source: CNR Annual Report for Year Ending March 31, 1922, Department of Railways and Canals, King's Printer, Ottawa
Source: Rapport annuel sur le CNR pour l'année se terminant le 31 mars 1922, Département des chemins de fer et canaux Imprimeur du Roi, Ottawa

The railways filed a 15% rate increase on March 26, 1917 with an implementation date of April 23rd. There was strong opposition to the application - even though everyone but the railways were steadily increasing the cost of their products. The BRC dithered over the matter and did not approve the increase (with some reductions) until December 24th and pushed the implementation date to February 1, 1918. Even though the entire matter was thrashed out in public hearings by the BRC, the Cabinet responded to the outraged protests and promptly shelved the decision. A committee of six cabinet ministers - Reid, Meighen, Calder, Carvell, Robertson and White - was appointed to investigate.

The committee heard appeals from the Province of Manitoba, the Winnipeg Board of Trade, the United Farmers of Ontario, the Western Retail Lumbermen's Association, the Canadian Credit Men's Trust Association and the Canadian Council of Agriculture. The railways argued for implementation of the decision though after almost a year's delay the increase would not even cover the cost of labour settlements. The cabinet, having allowed the opponents to speak their piece, allowed the increase effective March 15th.

As a sop to the western outcry that the increase would generate additional millions in profit for the CPR, the government invoked the War Measures Act to pass an extraordinary Order in Council on March 14th. It required

populaires plutôt qu'à ceux des chemins de fer. De plus, les plaintes auprès de la CCF, telles que celles des villes et des expéditeurs sans cesse à la recherche de tarifs plus bas, pouvaient être renouvelées et portées en appel presque à volonté. La CCF, à chaque décision, concéda de plus en plus de terrain aux plaignants. Ceci devint indéniable sous la direction de H. L. Drayton, son chef de 1912 à 1919, qui affirma qu'il souhaitait plus se servir des chemins de fer pour promouvoir le développement qu'à les voir prospérer. La première décision sur les tarifs sous son administration fut publiée en avril 1914 suite à deux ans d'audiences publiques. Elle réduisit les tarifs dans l'ouest du Canada de 5 à 30 %. La baisse, estimée à 2 M\$, des revenus du transport des marchandises n'aida guère les CNoRetGTP en difficulté.

Un problème majeur auquel faisaient face le GTR, le GTP et le CNoR dans leurs demandes d'augmentations de tarifs était l'intransigeance des parlementaires de l'Ouest contre des hausses qui gonfleraient les profits du CPR. Ce n'est que lorsque le gouvernement posséda plus de la moitié des chemins de fer du Dominion que des augmentations de tarifs significatives furent autorisées en 1918.

Le 26 mars 1917, les compagnies ferroviaires logèrent une demande de hausse des tarifs de 15 % devant entrer en vigueur le 23 avril. Il y eut une forte opposition à cette demande, même si tout un chacun, à l'exception des



The battle over transport rates was unending between shippers wanting cheap freight rates and the railways wanting to operate at a profit. Matters came to a head in the early 1920s over the reinstatement of the Crow Rates that had greatly benefited western farmers and communities. Here a string of elevators line the CPR right of way as a local freight train pulls into Bow Island, Alberta. Douglas N.W. Smith Collection

La dispute sur les tarifs de transport n'avait de cesse entre les expéditeurs désirant des tarifs bon marché et les compagnies de chemin de fer désireuses de réaliser un profit. Elle culmina au début des années 1920 lors de la remise en vigueur des tarifs de la Convention du Nid-de-Corbeau qui avaient grandement favorisé les fermiers et les communautés de l'Ouest. Une série d'élévateurs à grain occupe ici le côté de la voie du CPR alors qu'un local de marchandises arrive à Bow Island, Alberta. Collection de Douglas N.W. Smith

the CPR to pay a special tax of one half the net earnings after paying debt costs and dividends on the preferred stock and 7% on common stock.

Prime Minister Borden gave a glimpse of where he would come down in the debate as to whether the shipper should pay rates that yielded a profit or the government should subsidize low freight rates. While listening to the opponents of the rate increase on January 25, 1918, he said, "We have been loaning money to the railways for a long time, and I may tell you frankly we do not intend to do it any more."

The government had decided that railway rates would increase to cover the increases in operating costs. Rates were steadily increased through 1920 (see Table 2). The government circumvented the BRC and used its powers under the War Measures Act and through legislation in 1919 both to boost rates and to suspend the Crows Nest Pass rates for a three year period².

chemins de fer, gonflait régulièrement le coût de leurs produits. La CCF tergiversa sur celle-ci, ne l'approuva (avec quelques réductions) que le 24 décembre et retarda sa mise en vigueur au 1er février 1918. Même si l'entière proposition avait été débattue au cours d'audiences publiques par la CCF, le Cabinet céda aux protestations outrées et mit rapidement la décision de côté. Un comité de six ministres membres du Cabinet (Reid, Meighen, Calder, Carvell, Robertson et White) fut formé pour enquêter sur l'affaire.

Le comité entendit des demandes en appel du Manitoba, des United Farmers of Ontario, de la Chambre de commerce de Winnipeg, du Canadian Credit Men's Trust Association, de la Western Retail Lumbermen's Association et du Conseil canadien de l'agriculture. Le lobby des chemins de fer argumenta pour la mise en vigueur de la décision, même si après un délai de près d'un an, la hausse ne compensait même pas les coûts des règlements des conflits de travail. Le Cabinet, ayant permis aux opposants de dire leur mot, approuva l'augmentation pour prendre effet le 15 mars.

En concession aux protestations de l'Ouest disant que l'augmentation générerait des millions de dollars de profits additionnels pour le CPR, le gouvernement invoqua la Loi sur les mesures de guerre pour adopter un extraordinaire Ordre en conseil le 14 mars. Celui-ci obligea le CPR à payer une taxe spéciale de la moitié de ses revenus nets après déduction des frais de dettes, des frais de dividendes des actions préférentielles et de ceux du dividende de 7 % des actions ordinaires.

Le premier ministre Borden donna un aperçu de la position qu'il allait prendre dans le débat entre le paiement par l'expéditeur de tarifs qui donnerait un profit au gouvernement et la subvention par le gouvernement de bas tarifs. Le 25 janvier 1918, alors qu'il écoutait les dires d'opposants à la hausse des tarifs, il déclara : « Nous avons prêté de l'argent aux chemins de fer depuis longtemps et je peux vous affirmer franchement que nous n'avons plus l'intention de le faire à l'avenir. »

Le gouvernement avait décidé que les tarifs des chemins de fer allaient augmenter de façon à compenser les hausses des coûts d'exploitation. Les tarifs furent augmentés de manière régulière jusqu'en 1920 (Tableau 2). Le gouvernement contourna la CCF et utilisa ses pouvoirs octroyés par la Loi sur les mesures de guerre et légiféra en 1919 et pour accroître les tarifs et pour suspendre ceux de la Convention du Nid-de-Corbeau pour une période de

² The Crows Nest Pass agreement was concluded between the CPR and the Dominion Government in 1897, and in return for cash subsidies amounting to \$4,000,000, the company agreed to grant certain reductions in the freight rates on grain and flour moving eastward from points on the prairies to the head of the Lakes, and to grant certain reductions ranging from 10 to 23% on a number of commodities shipped westward from points east of Port Arthur.

The BRC took a very different approach to rates under Chief Commissioner Frank Carvell, who was appointed in 1919. He wrote in the Sept 1920 rate decision, "I realize that these rates will be a substantial burden upon the people of Canada, but it was admitted by all parties at the hearing that the cost of the operation and maintenance of railways have increased more than 100% in the last four years, while the railway companies have been granted increases in what is known as the 15% and 25% cases, amounting to an average of not more than 35% . . . while not attempting to grant a rate which will immediately place the Canadian (National) system upon a self-supporting basis, yet it should be one which will at least give its managers the hope that by wise and prudent operations this happy end may be attained, and that it may, within a reasonable time, reach a position of independence without which, I fear, nothing but disaster can be the result."

Borden's experiment with rate increases had yielded mixed results as the increases were not sufficient to offset the increase in the CNR expenses. As wartime induced inflation began to abate during the recession of 1921, pressure to reduce rates increased. The three year suspension of the Crow Rates was due to expire in 1922. There was a long and acrimonious debate in the House of Commons as to whether the Crow Rates should be restored or not. Thomas Crerar, leader of the Progressive Party (the largest opposition bloc in the House of Commons) opposed any further suspension of the Crows Nest Pass agreement claiming that there could be no real prosperity for western farmers as long as railway rates remain as high as they were. The Liberals with their minority in Parliament catered to the Progressive Party and legislation was passed restoring the Crow Rate on grain and flour in 1922. The freight rates on the other 13 commodities included in the Crows Nest agreement remained suspended for an additional year to allow further study of the matter.

The revival of the Crow Rate stimulated sectional demands for similar treatment. John Baxter, MP, and future premier of New Brunswick claimed that the entire Dominion suffered to give a rate reduction to the west. "Why," he queried, "did the government give the west such a low rate on grain and deny the east a just rate on potatoes? The best potatoes in the world were being used for fertilizer, because it was impossible to sell them."

With Parliament failing to spell out a clear railway policy, the CNR was left to face continuous and contradictory demands that it keep rates low so as not to

trois ans².

La CCF considéra les tarifs d'une manière très différente sous l'égide de son chef Frank Carvell nommé en 1919. Il écrivit dans la décision de septembre 1920 : « Je réalise que ces tarifs vont être un fardeau substantiel pour le peuple canadien, mais il fut admis par tous les participants aux audiences que les coûts d'exploitation et d'entretien des chemins de fer ont augmenté de plus de 100 % dans les quatre dernières années alors que l'on a accordé aux compagnies des augmentations de tarifs connues sous le nom des cas 15 % et 25 % qui totalisèrent une hausse moyenne de pas plus de 35 %... alors que nous n'essayons pas d'accorder un tarif qui placerait immédiatement le CNR en position de se supporter lui-même, ce tarif devrait en être un qui donnerait aux directeurs au moins l'espoir que par le biais d'une exploitation avisée et prudente, cette fin heureuse pourrait être atteinte et peut-être qu'en dedans d'une période de temps raisonnable, le réseau pourrait atteindre une position d'indépendance sans laquelle, je le crois, rien d'autre qu'un désastre ne résulterait.

L'expérimentation de Borden avec les hausses de tarifs donnèrent des résultats mitigés parce que non suffisantes pour compenser la croissance des dépenses du CNR. Alors que l'inflation du temps de guerre commençait à diminuer durant la récession de 1921, la pression de réduire les tarifs grimpa. La suspension des tarifs du Nid-de-Corbeau devait expirer en 1922. Il y eut un long et acrimonieux débat à la Chambre des communes sur s'ils devaient être remis en application ou pas. Thomas Crerar, leader du parti conservateur (le plus grand groupe de l'Opposition aux communes) bloqua toute suspension additionnelle de la Convention en clamant qu'il ne pouvait y avoir aucune réelle prospérité pour les fermiers de l'Ouest tant que les tarifs de transport ferroviaire demeuraient aussi élevés qu'ils l'étaient. Les libéraux, minoritaires à la législature, plièrent devant les conservateurs et une loi fut adoptée restaurant les tarifs du Nid-de-Corbeau pour les céréales et la farine en 1922. Les tarifs de treize autres items inclus dans la convention demeurèrent suspendus pour une année additionnelle afin de permettre d'étudier le sujet plus à fond.

La restauration des tarifs du Nid-de-Corbeau encouragea les demandes sectorielles pour un traitement similaire. John Baxter, MP et futur premier ministre du Nouveau-Brunswick, clama que le Dominion entier souffrait de l'octroi d'une diminution de tarifs à l'Ouest. « Pourquoi », s'enquerra-t-il, « le gouvernement a-t-il donné

² La Convention du Nid-de-Corbeau fut conclue entre le CPR et le gouvernement du Dominion en 1897; en échange pour des subventions de quatre millions de dollars en argent comptant, la compagnie accepta d'accorder certaines réductions de tarifs de transport de céréales et de farine expédiées en direction est à partir de localités des Prairies jusqu'à la tête des Grands Lacs et de faire de même, à concurrence de 10 à 23 %, pour un certain nombre de marchandises expédiées vers l'ouest de points situés à l'est de Port Arthur.

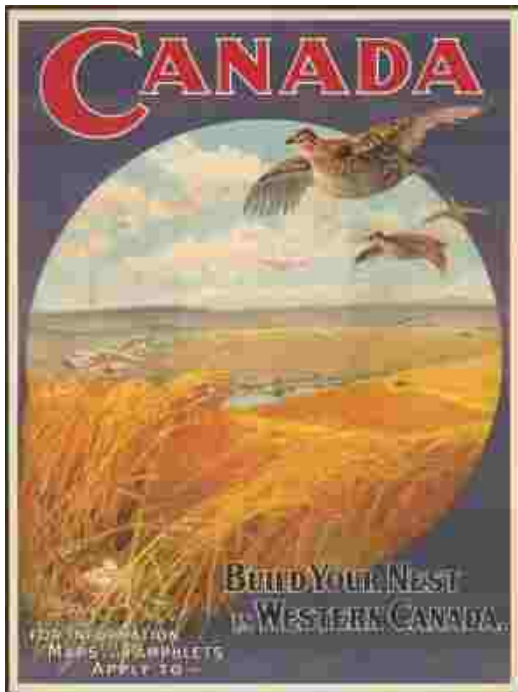
stir up voters while eliminating its deficit.

Development versus Economics

Saskatchewan, Alberta and British Columbia faced huge financial liabilities when the CNoR and GTP earnings failed to meet the payments on the bonds that the provinces had guaranteed. Ottawa eventually rescued the provinces by taking over these debts and it even paid back any funds the provincial governments had paid.

But the provinces and their MPs never stopped demanding the construction of more branch lines in the 1920s. Despite the huge increase in rail mileage during the first two decades of the twentieth century, they argued that such construction would increase settlement and development opportunities (as well as benefit their political careers). Such considerations were deemed more important than the fact that most of the proposed lines would be uneconomic and a drag on the national railway. If national taxation was used to support lower freight rates, the feeling was that it might as well cover expansion of branch lines.

THE HANNA YEARS



"We have in contemplation for the coming spring and summer a large program of construction and betterments which will apply to all parts of the system. Everything will be done to promote a higher efficiency in economic operation. The seasons' program will give employment to 12,000 or 15,000 men in addition to those usually employed." - David Hanna, *Montreal Gazette*, January 29, 1919

à l'Ouest un si bas tarif pour les céréales et refusé à l'Est un tarif équitable pour les pommes de terre? Les meilleures patates au monde sont utilisées comme engrais parce qu'il est impossible de les vendre.»

Avec le manque du gouvernement à exposer une politique ferroviaire bien définie, il resta au CNR de faire face à des demandes continues et contradictoires de garder les tarifs bas pour ne pas déplaire aux électeurs tout en éliminant son déficit.

Le développement en opposition avec l'économie

La Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique firent face à d'énormes obligations financières lorsque les revenus du CNoR et du GTP devinrent insuffisants pour effectuer les paiements sur les actions qu'elles avaient garanties. Ottawa les dépanna éventuellement en prenant ces dettes à sa charge et leur remit même tout l'argent qu'elles avaient déboursé.

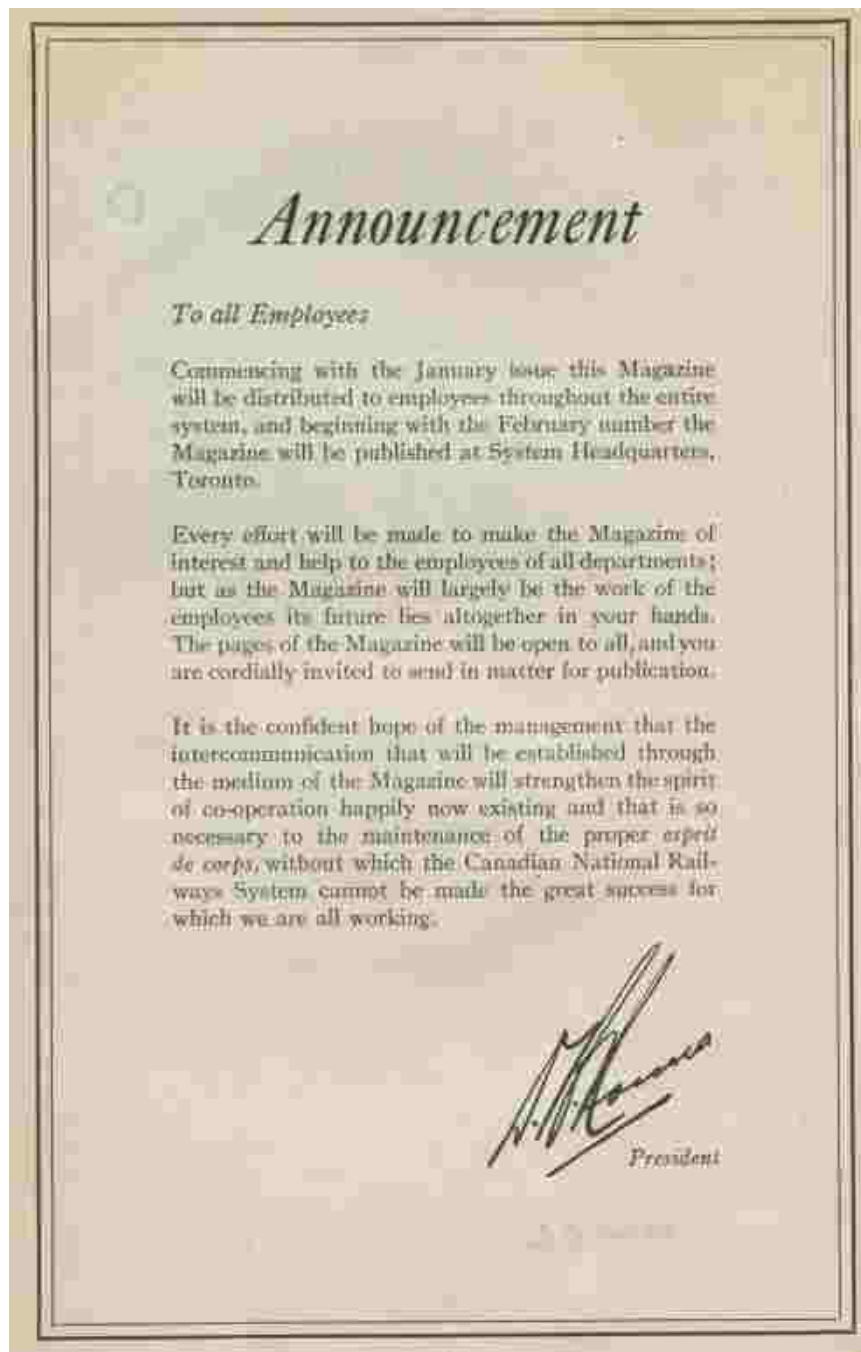
Cependant, les provinces et leurs parlementaires n'arrêtèrent jamais de réclamer la construction de plus de lignes secondaires durant les années 1920. Malgré les énormes augmentations de longueur des réseaux durant les deux premières décennies du 20^e siècle, elles soutinrent qu'une telle construction favoriserait la colonisation et les opportunités de développement (tout en bénéficiant leurs propres carrières politiques). De telles considérations primaient sur le fait que la plupart des lignes proposées seraient déficitaires et un fardeau pour le CNR. Si le système de taxation était utilisé pour supporter des tarifs de transport plus bas, l'impression était qu'il pouvait tout aussi bien couvrir le prolongement des embranchements.

Government advertisement promoting settlement of western farmlands. Opening empty land distant to railways drove both provincial and Dominion government railway policy Douglas NW Smith Collection

Annonce du gouvernement encourageant la colonisation des terres cultivables de l'Ouest. L'établissement de fermes éloignées des voies principales de chemin de fer fit pression sur la politique ferroviaire du Dominion et de ses provinces. Collection de Douglas N.W. Smith

LES ANNÉES HANNA

« Nous sommes à considérer pour les printemps et été prochains, un grand programme de construction et d'améliorations qui vont toucher à toutes les parties du réseau. Tout va être fait pour promouvoir une meilleure efficacité d'économie d'exploitation. Les programmes saisonniers vont donner de l'emploi à 12 000 ou 15 000 hommes en addition de ceux qui ont un emploi régulier. » David Hanna, *Montreal Gazette*, 29 janvier 1919



CRHA / ACHF Exporail Archives

In March 1920, The CNR Magazine under the direction of A J Hills, Assistant to the CNR President, made its appearance. Distributed free to its 50,000 employees, it was designed to foster a unifying sense of esprit de corps in the employees. President Hanna said the issue marked the start of showing the employees the present greatness of the system and its future possibilities.

Le « CNR Magazine », sous la direction de A.J. Hill, assistant du président du CNR, fit son apparition en mars 1920. Distribué gratuitement à 50 000 employés et employées, il fut conçu pour favoriser un sentiment unificateur d'esprit de corps parmi ceux et celles-ci. Le président Hanna déclara que la publication marquait un départ pour leur montrer l'importance actuelle du réseau et de ses futures possibilités.

The government's appointment of David Hanna, the Third Vice President, to head the CNoR in September 1918 was generally greeted with approbation. His long service with the railway provided him with an intimate knowledge of the railway and its condition. The

En septembre 1918, la nomination par le gouvernement du troisième vice-président du CNoR, David Hanna, à la tête de la compagnie fut approuvée de façon générale. Son long service à la compagnie lui donnait une profonde connaissance du chemin de fer et de sa

TABLE/TABLEAU 3:
INCREASE IN LOCOMOTIVES AND ROLLING STOCK OF CNoR
AUGMENTATION DES LOCOMOTIVES ET DU MATÉRIEL ROULANT DU CNoR

	1917	1918	1919	1920	Increase 1917 to 1920 Augmentation de 1917 à 1920
Locomotives	735	788	850	906	23%
Sleeping and Dining Cars/ Voitures-lits et voitures-restaurants	116	116	114	155	34%
Coaches/voitures-coach	624	596	741	763	22%
Head End Cars/wagons de tête de train	187	191	227	250	34%
Freight cars/wagons de marchandises	29,489	31,828	37,457	40,660	38%
Vans/wagons de queue	443	426	438	552	25%
Work equipment/équipement de construction	1,520	1,676	1,775	1,950	28%

Note: Totals are net of retirements and acquisitions
Note: les totaux sont la différence entre les achats et les mises hors de service (Présentation anglaise seule)
 Source: Annual Report of the CNoR dated Dec 31, 1920/Rapport annuel du CNoR en date du 31 déc. 1920.

government approved a massive capital program to properly equip the railroad to economically handle the traffic and expand into new areas. For example between 1918 and 1922, the CNoR spent \$55 million to replace worn-out locomotives and rolling stock with modern stock while expanding the total amount of equipment to meet the needs of the expanding grain crop and provide modern all-steel passenger equipment for its premier trains (see Table 3).

condition. Ottawa approuva les capitaux pour un programme massif pour bien équiper le réseau afin qu'il dispose du trafic à bons frais et s'agrandisse dans de nouveaux territoires. Par exemple, entre 1918 et 1922, le CNoR dépensa 55 millions de dollars pour remplacer à neuf des locomotives et du matériel roulant extrêmement usés tout en augmentant la flotte pour faire face aux récoltes de céréales grandissantes et pour équiper de matériel moderne entièrement en acier ses meilleurs trains pour voyageurs (Tableau 3).

One of the first new engines purchased by the CNR in 1920, Pacific 5146 stands on the turntable at the divisional point of Biggar, Saskatchewan roundhouse. Biggar Museum and Gallery

Une des premières locomotives neuves achetées par le CNR en 1920, la Pacific 5146 est sur le pont tournant de la rotonde de Biggar, Saskatchewan, un centre divisionnaire. Biggar Museum and Gallery



An aggressive program of branch line construction was launched in the western provinces with the dual goals of creating employment and to open farm land for settlement by returning veterans. Between 1919 and 1922, over 500 miles of such lines were constructed in the four western provinces.

Hundreds of miles of worn 60 pound rails were replaced with new 85 pound steel rails on the CNoR main lines across the prairies. Most of the 60 pound rails lifted from the CNoR main lines was laid on the new branch lines, some which had been graded before the First World War began.

Upgrades to the fixed plant included new and expanded stations, freight sheds, coaling plants, water supplies, new sidings and major work on bridges (see Table 4 for summary of work done in 1920).

Un programme agressif de construction de voies secondaires fut lancé dans les quatre provinces de l'Ouest avec le double but de créer des emplois et d'ouvrir des terres agricoles à la colonisation par des vétérans de retour. Plus de 800 kilomètres de tels embranchements furent construits entre 1919 et 1922 dans celles-ci.

Des centaines de kilomètres de rails usés de 60 livres au yard furent remplacés par des rails neufs en acier de 85 livres au yard sur les voies principales du CNoR à travers les Prairies. La majorité des rails légers remplacés furent réutilisés lors de la construction de nouvelles voies secondaires, les assises de certaines d'entre elles ayant été nivelées avant le début de la Première Guerre mondiale.

Les améliorations aux infrastructures incluent des gares nouvelles ou agrandies, des entrepôts pour marchandises, des installations de ravitaillement en charbon, des châteaux d'eau, des nouvelles voies d'évitement et des travaux majeurs sur les ponts (voir le Tableau 4 pour un résumé des travaux effectués en 1920).

TABLE/TABLEAU 4:

NUMBER OF NEW STRUCTURES AND IMPROVED FACILITIES CONSTRUCTED IN 1920 ALONG CNR LINES
QUANTITÉS DES NOUVELLES STRUCTURES ET DES COMMODITÉS
AMÉLIORÉES CONSTRUITES EN 1920 LE LONG DES LIGNES DU CNR

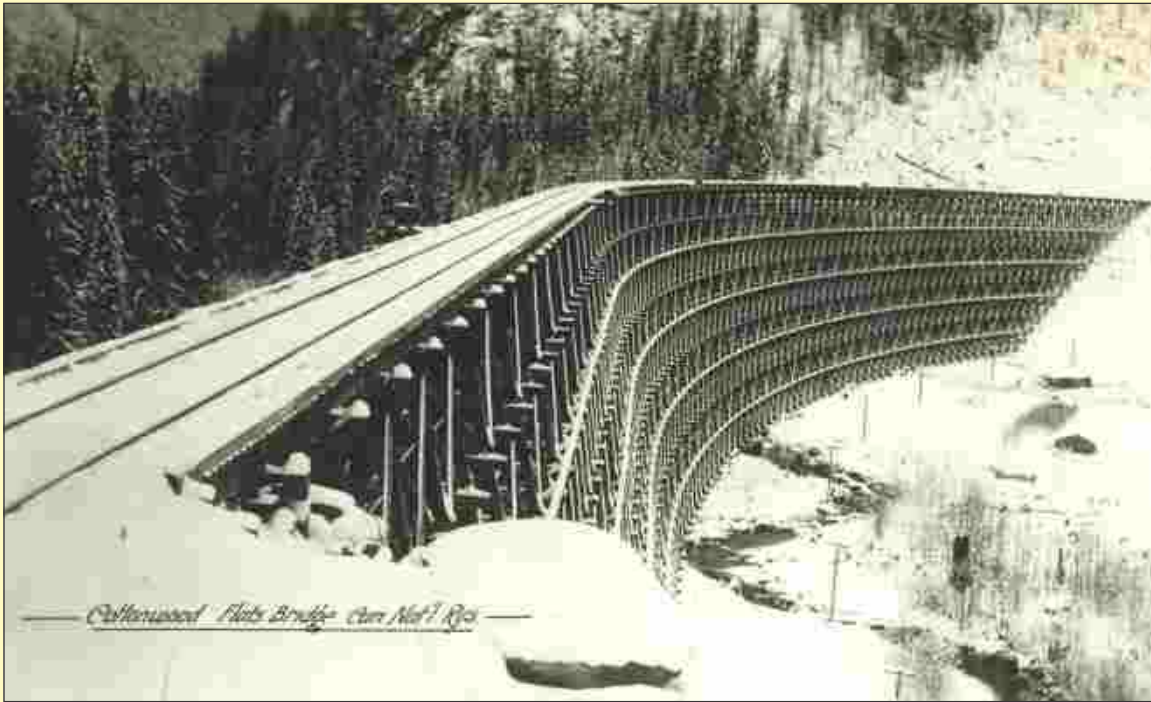
	CGR		CNoR		Total
	ICR & PEI	NTR	Eastern Lines Lignes de l'Est	Western Lines Lignes de l'Ouest	
Stations – New/Gares – nouvelles	6	2	22	17	47
Stations – Extension/Gares – agrandissements	6		3	14	23
Freight Sheds – New Entrepôts de marchandises – nouveaux	3		3	4	10
Freight Sheds – Extension Entrepôts de marchandises – agrandissements	7		1	7	15
Section Houses/Dortoirs de section	38	5	37	69	149
Other Buildings – New Autres bâtiments – nouveaux	13	2	11	111	137
Other Buildings – Extension Autres bâtiments – agrandissements	2		1	14	17
Coaling Plants/Tours de ravitaillement en charbon	8		1	7	16
Water Supplies/Amenées d'eau	14		9	8	31
Sidings/Voies d'évitement	102	8	57	86	253
New Culverts/Nouveaux ponceaux	137		30	12	179
New Bridges/Nouveaux ponts	10	1	29	18	58
Bridges and Trestles Filled/Ponts et ponts sur chevalets comblés	2	16	54	23	95

Source: Annual Report of the Minister of Railways and Canals, Hansard, March 17, 1921

Source: Rapport annuel du Ministre des chemins de fer et canaux, Hansard, 17 mars 1921

CNR DEVELOPMENT REPORT FOR 1921

RAPPORT DE 1921 SUR LA CROISSANCE DU CNR



The CNR inherited hundreds of wood trestles, which had been built as a temporary structures to speed construction of GTP and CNoR. They needed to be filled in. One such example was the massive trestle at Cottonwood Flats that was on the CNoR main line north of Kamloops, British Columbia. An article on the filling of this trestle appeared in the November-December 1989 issue of Canadian Rail. Douglas N.W. Smith Collection

Le CNR hérita de centaines de ponts sur chevalets en bois qui avaient été érigés en structures temporaires pour accélérer la construction du GTP et du CNoR. Ils avaient besoin d'être comblés. Un tel exemple est l'énorme pont sur chevalets à Cottonwood Flats sur la ligne principale du CNoR au nord de Kamloops, Colombie-Britannique. Un article sur le comblement de ce pont a paru dans le numéro de novembre-décembre 1989 de Canadian Rail. Collection de Douglas N.W. Smith

While it is not possible to present all the work undertaken during the years of the Hanna presidency, the extract below from the 1921 CNR Annual Report will give a flavour of the massive program that was needed to bring the government railways up to efficient operating condition.

Upon the new branch lines built 12 station and shelters, 10 section houses, 29 loading platform, 13 stockyard, 7 water tanks, 4 pumphouses, 1,775 linear feet pipe line, 1 pumpman's dwelling and 110 miles of telegraph lines installed. Also ballasted 210 miles of new lines and erected 230 miles of new fence.

Extensive programs on western lines saw 844,000 cubic yards of material put into bridge filling, 35,000 into bank widening and 1,280,000 yards of ballast placed.

New Yard at South Saskatoon has been completed with full facilities including 15 stall

«Bien qu'il ne soit pas possible de décrire tous les travaux entrepris durant les années de la présidence d'Hanna, l'extrait suivant du Rapport annuel de 1921 du CNR donnera une idée du programme majeur qui fut nécessaire pour mener les chemins de fer du gouvernement vers des conditions d'exploitation efficaces.

Sur les nouveaux embranchements, 12 gares et abris, 10 bâtiments-dortoirs de section, 29 plateformes de chargement, 13 enclos pour bétail, 7 châteaux d'eau, 4 stations de pompage, 541 mètres de tuyauterie et une maison pour opérateur de pompe ont été construits et 177 kilomètres de ligne télégraphique ont été posés. 338 km de nouvelle voie ont été ballastés et 370 km de nouvelles clôtures érigés.

De grands programmes de construction sur les voies à l'Ouest ont mené à la mise en place de 645 300 mètres cubes pour combler sous les ponts sur chevalets, de 26 800 m³ pour élargir des assises de voies et de 978 600 m³ pour ballaster. Une nouvelle cour a été bâtie à

roundhouses, engine house, 900 ton coaling plant, machine shop, store building, ash pit, turntable, 50,000 gallon steel tank. Yard has 12.6 miles of ballasted track, 9.6 of which were laid this year.

Improvements in yards and extensions to siding have been carried out at a large number of points, totaling 41.5 miles. These include two through freight tracks in Winnipeg terminals and extension of six passing tracks to facilitate the handling of increasing passenger traffic.

As well 315 miles of new 85 pound rails were relaid on Kashabowie, Fort Frances, Sprague, Lake Superior, Reddit, Sioux Lookout, Gladstone, Pleasant Point, Harte, Kamsack, Hanna and Rainy Lake Subdivisions. Additionally 22 miles of 80 pound rails have been laid.

Co-ordination included the installation of connecting tracks at Calgary, Alix, West Edmonton, Ryley and Camrose.

Steel bridges totalling 2,200 linear feet requiring 1,522 tons of steel have been erected and 500 tons additional have been fabricated. Concrete substructures for above totalled 6,100 cubic yards; 16,300 lineal feet of new timber bridges on operated lines have been built. As well, 15,130 feet of timber bridges, including 8 bridges on the Drumheller Sub which have been eliminated by the line revision and diversion of the Rosebud River have been eliminated. 312 feet of tunnel lining has been carried out. Bridges over the Assinaboine River near Portage la Prairie and Kaministiquia River near Stanley were dismantled and will be replaced by heavy modern structures. - *Blairmore (Alberta) Enterprise*, October 5, 1922

South Saskatoon avec installations d'entretien complètes incluant une rotonde de 15 stalles pour locomotives, une tour de ravitaillement en charbon de 900 tonnes, un atelier d'usinage, un entrepôt, un puits à cendres, un pont tournant et un château d'eau de 227 300 litres. La cour comporte 20,3 km de voie ballastée dont 15,4 ont été posés cette année.

Des améliorations aux cours et des rallongements aux voies d'évitement totalisant 66,8 kilomètres ont été faits à bon nombre d'endroits. Ceci inclut deux voies de passage direct pour trains de marchandises aux terminus de Winnipeg et le rallongement de six voies de passage pour faciliter le trafic croissant de voyageurs.

Aussi, 507 kilomètres de rails de 85 livres au yard ont été posés en remplacement sur les subdivisions Kashabowie, Fort Frances, Sprague, Lake Superior, Reddit, Sioux Lookout, Gladstone, Pleasant Point, Harte, Kamsack, Hanna et Rainy Lake. De plus, 35,4 kilomètres de rails de 80 livres au yard ont été posés.

La coordination du réseau inclut la pose de voies de raccordement à Calgary, Alix, West Edmonton, Ryley et Camrose.

Des ponts en acier d'une longueur totale de 671 mètres et ayant requis 1522 tonnes d'acier ont été érigés et 500 tonnes additionnelles ont été fabriquées. Les piliers pour ces ponts ont exigé 4664 mètres cubes de béton. Un total de 4968 mètres de nouveaux ponts en bois ont été construits sur les voies en service. Aussi, un total de 4612 mètres de ponts en bois incluant 8 ponts sur la subdivision Drumheller ont été éliminés par des révisions aux parcours et au détournement de la rivière Rosebud. 95 mètres de revêtement intérieur ont été rajoutés aux tunnels. Des ponts au-dessus de la rivière Assinaboine, près de Portage la Prairie, et au-dessus de la rivière Kaministiquia, près de Stanley, ont été démolis et vont être remplacés par de solides structures modernes. » - *Blairmore Enterprise (Alberta)*, 5 octobre 1922

Many large projects were completed to improve the efficiency of the railway by eliminating duplicate lines and facilities through consolidation or, in a number of instances, by constructing new facilities. Such changes included the abandonment of the GTP line in the vicinity of Camrose, Alberta and Prince Albert, Saskatchewan, and the closure of duplicate stations and servicing facilities. A major project launched by Hanna, but only completed in 1923, was the expansion of the rail facilities at the Lakehead that included construction of a new hump yard capable of holding 3,100 grain cars and a 24 stall roundhouse at Neebing, Ontario, the double tracking of the main line from the new yard to Port Arthur and the consolidation of the parallel GTP and CNoR lines north of Fort William.

Plusieurs grands projets furent complétés pour améliorer le rendement de la compagnie par l'élimination de voies et d'infrastructures en double en les combinant ou, en quelques endroits, en construisant de nouvelles infrastructures. De tels changements inclurent l'abandon de la voie du GTP autour de Camrose, Alberta, et de Prince Albert, Saskatchewan, et la fermeture de gares et centres d'entretien redondants. Un projet majeur, lancé par Hanna, mais terminé seulement en 1923, fut l'expansion des infrastructures à Lakehead (« la tête des Grands Lacs ») qui comprit la construction d'un nouveau triage à bosse pouvant recevoir 3200 wagons à céréales et d'une rotonde de 24 stalles à Neebing, Ontario, le doublage de la voie principale de la nouvelle cour vers Port Arthur et la



Early days - the first bungalows at Jasper Park Lodge stand ready for guests in 1922. Douglas NW Smith Collection

Au tout début – les premiers bungalows du Jasper Park Lodge sont prêts à accueillir les visiteurs en 1923. Collection de Douglas N.W. Smith

The Canadian National Express Company was an early convert to motorized transport. A fully loaded vehicle stands before the A R William Machinery Company building in Toronto. CNR Photo, Library and Archives Canada e01085833

La compagnie Canadian National Express fut une précurseur en transport routier. Un véhicule complètement chargé est stationné devant l'édifice de la compagnie A.R. William Machinery à Toronto. Photo du CNR, Bibliothèque et Archives Canada e01085833



Three major legacy projects of the CNoR included the opening of the Leaside shops in Toronto in 1919, completion of the mammoth station in Vancouver in 1919 (a needless waste as it was immediately beside the large station of the Great Northern Railway, but Mackenzie and Mann had signed an agreement promising to build the station in exchange for the False Creek lands and the city held the railway to the agreement), and the construction of the first log bungalows and log dining hall and lounge at Jasper Park Lodge in 1922. The CGR completed its part of the Halifax Ocean Terminals including new freight yards at the port and suburban Fairview, new engine servicing facilities and a temporary station to replace the North Street station that had been heavily damaged in the Halifax Explosion of 1917.

On September 1, 1921 the Canadian National Express Company (owned by the CNoR) and the Canadian Express Company (owned by the GTR) were combined as the Canadian National Express Company. Royal blue was adopted as the standard colour for wagon, motor and station truck equipment replacing the Canadian National Express Company's orange and the Canadian Express Company's green and red colours.

None denied that Hanna had achieved much. The *Edmonton Bulletin* on August 28, 1922 praised his work stating, "After taking consideration of all the factors entering into the case it must be conceded that the executive head of the national railways, under whose administration these changes have been made and this efficiency achieved, is entitled to the credit of having done successfully a great and difficult - not to say Herculean - piece of work. Because the man who did it was only D B Hanna, who started railroading with "Bill and Dan" on the Dauphin line in Manitoba in 1895, and never had experience on any other road than the Canadian Northern, after all does not seem to be a real reason why he should not receive due credit for great work efficiently done."

The *Regina Leader Post*, never one to pull its punches with the railways, commented on October 14, 1922: "The service which the CNR gave the farmers of Saskatchewan three years ago was a synonym for inefficiency. Complaints of car shortages and irregularity of train service were heard on every hand . . . the very efficient manner in which it handled its share of the crop last year and is handling it again this year is the object of unstinted congratulations and commendation. . . A crop as large as this year's crop would have swamped the CNR three years ago and brought about the worst such blockade in the history of the province."

combinaison des voies parallèles du GTP et du CNoR au nord de Fort William.

Trois projets majeurs hérités du CNoR incluent l'inauguration des ateliers Leaside, à Toronto, en 1919, l'achèvement de l'immense gare à Vancouver (une dépense inutile parce que située tout à côté de l'immense gare du Great Northern, mais Mackenzie et Mann avaient promis de la construire en échange pour les terrains de False Creek, une entente à laquelle la ville ne renonça pas) et la construction, en rondins, des premiers bungalows, salle à manger et salon au Jasper Park Lodge, en 1922. Les CGR complétèrent leur portion des Halifax Ocean Terminals incluant de nouvelles cours pour marchandises au port et à la ville de Fairview en banlieue, des ateliers d'entretien neufs pour locomotives et une gare temporaire pour remplacer la gare de North Street fortement endommagée lors de l'explosion de 1917.

Le 1er septembre 1921, les compagnies Canadian National Express (possédée par le CNoR) et Canadian Express (possédée par le GTR) furent fusionnées en la compagnie Canadian National Express. Le bleu royal fut adopté pour être la couleur standard des wagons, des camions et des équipements de gare remplaçant l'orange de la Canadian National Express et le vert et rouge de la Canadian Express.

Personne ne nia qu'Hanna avait accompli beaucoup. *L'Edmonton Bulletin* du 28 août 1922 louangea son travail en déclarant: « Après avoir considéré tous les facteurs, il doit être admis que le directeur général des chemins de fer nationaux, sous la direction duquel ces changements ont été effectués et ce rendement obtenu, a droit d'être crédité d'avoir accompli avec succès une grande et difficile – pour ne pas dire Herculéenne – tâche. Parce que l'homme qui l'a faite était le D.B. Hanna, qui avait débuté en chemin de fer avec « Bill et Dan » sur la ligne de Dauphin, au Manitoba, en 1895 et qui n'a jamais eu d'expérience dans une compagnie autre que le Canadian Northern, cela ne semble pas du tout être une raison valable pour qu'il ne reçoive pas un crédit mérité pour un excellent travail accompli efficacement. »

Le *Regina Leader Post*, qui ne ménageait jamais ses critiques à l'égard des chemins de fer, commenta le 14 octobre 1922: « Le service que le CNR donnait, il y a trois ans, aux fermiers de la Saskatchewan était synonyme d'inefficacité. Les plaintes au sujet des pénuries de wagons et de l'irrégularité des trains étaient entendues partout...la manière très efficace avec laquelle la compagnie a traité sa part de la récolte l'année dernière et celle avec laquelle elle le fait de nouveau cette année est l'objet de copieuses félicitations et d'éloges...Une récolte aussi abondante que celle de cette année aurait débordé le CNR d'il y a trois ans et aurait provoqué le pire encombrement de wagons jamais vu dans la province. »

ELECTRIFIED LINES OF THE GRAND TRUNK

As was the case with the Canadian Northern, the Grand Trunk system included two types of electrification - the St Clair Tunnel Company (StCTC), a short, but heavily trafficked mainline operation, and the Montreal & Southern Counties Railway (M&SC), an interurban with a heavy commuter component.

Under the St Clair River



A pair of tunnel motors has pulled a westbound Toronto-Chicago passenger train through the tunnel to Port Huron. They will be replaced by the locomotive standing on the adjacent track. The photo was taken in August 1914. The St Clair Tunnel motors were renumbered in the 2650 series in 1910. Ralph Friske Collection

Une paire de locomotives électriques de service a tracté le train de voyageurs Toronto-Chicago en direction ouest à travers le tunnel vers Port Huron. Elles vont être remplacées par les locomotives en attente sur la voie adjacente. Cette photo fut prise en août 1914. Les locomotives spécialisées du tunnel St. Clair furent renumérotées dans la série 2850 en 1910. Collection de Ralph Friske

The GTR turned to electrification to solve problems it faced connecting Port Huron, Michigan and Sarnia, Ontario across the St Clair River. The railway car ferries, that linked the two points, became bottlenecks as traffic boomed on the GTR's Montreal-Chicago main line in the late 1880s. The GTR management adopted a bold course of tunnelling under the St Clair River to bypass the water barrier.

Overseen by Chief Engineer Joseph Hobson, the 6,025 foot tunnel was the first underwater rail tunnel in North America. The StCTC, a wholly-owned GTR subsidiary, was chartered in 1884. The tunnel and approaches were completed at a cost \$2.7 million (about \$370 million in today's currency). The ceremonial inauguration of the

LES LIGNES ÉLECTRIFIÉES DU GRAND TRUNK

Comme ce fut le cas avec le Canadian Northern, le réseau du Grand Trunk comporta deux genres d'électrification : la compagnie St. Clair Tunnel (StCTC), une ligne principale, courte, mais à trafic dense, et la compagnie Montreal & Southern Counties (M & SC), une ligne interurbaine avec un fort accent de ligne de banlieue.

Sous la rivière St. Clair

Le GTR se tourna vers l'électrification pour résoudre les problèmes auxquels il faisait face pour relier Sarnia, Ontario à Port Huron, Michigan, à travers la rivière St. Clair. Les traversiers de la compagnie qui desservaient les deux localités étaient devenus des entraves lorsque le trafic éclata sur la ligne principale Montréal-Chicago du GTR, à la fin des années 1880. La direction du GTR eut l'audace de creuser un tunnel sous la rivière afin de contourner l'obstacle qu'elle créait.

Supervisé par l'ingénieur en chef Joseph Hobson, le tunnel de 1836 mètres fut le premier tunnel ferroviaire sous étendue d'eau en Amérique du Nord. La StCTC, une filiale à 100 % du GTR, reçut sa charte en 1884. Le tunnel et ses approches furent complétés à un coût de 2,7 millions de

tunnel was on September 19, 1891.

Regular operations began in late October with four massive 0-10-0T camelback steam locomotives. Built by the Baldwin Locomotive Works, they were designed to conquer the 2% grades used to pass under the river. These behemoths were the world's largest steam locomotives at the time of their construction. Operation in the smoke filled tunnel was hazardous (a number of workers would be killed when trains broke in two and became stranded in the tunnel) and capacity was constrained as time was lost clearing the smoke from the tunnel after the passage of each train.

In the summer of 1893, the GTR hired the Edison Electrical Supply Company to study the use of electric power in the tunnel. No action was taken as the lingering effects of the economic depression, which began that year, plunged the GTR into deficits for the next four years.

In the winter of 1904 electrification studies were again undertaken. These were given added impetus after six employees were killed by coal gas following the separating of train in the tunnel in October 1904. The fact that only one main line railroad had electrified heavy freight operations by this time (the Baltimore & Ohio in the Howard Tunnel in Baltimore) left the GTR to consider the various competing options - catenary versus third rail, AC versus DC current, and General Electric versus Westinghouse products.

The circular-shaped tunnel hampered plans for electrification as it would be difficult to protect employees from the third rail system that was favoured by the consultants. It was not until January 4, 1906 that contracts were signed with the Westinghouse Electric & Manufacturing Company for an AC system that the company pioneered in 1904. Testing of the system began in December 1907. The *Montreal Gazette* reported that first freight train was pulled by the electric locomotives 1308 and 1309 from Sarnia to Port Huron on February 20, 1908. Mixed steam and electric operations lasted until May 17, 1908. Westinghouse officially turned over the electric equipment to the GTR on November 12, 1908.

The benefits of electrification were immediate - the time for a Sarnia-Port Huron run was reduced by 33% to 10 minutes and the maximum permissible train weight was increased by 24% to 1,000 tons. The cost of operations was cut by 60% allowing the \$543,205 capital costs to be fully recovered within five years. In 1908, the StCTC operations was considered to be the heaviest railway service handled by electric locomotives in the world. Electric operation through the tunnel continued until 1958 when diesels took over.

dollars (environ 370 M\$ en valeur actuelle). La cérémonie d'inauguration eut lieu le 19 septembre 1891.

L'exploitation régulière commença à la fin d'octobre avec 4 énormes locomotives à vapeur style « dos de dromadaire » 0-10-0T. Fabriquées par les Baldwin Locomotive Works, elles avaient été conçues pour négocier les pentes de 2 % utilisées pour passer sous la rivière. Ces géantes furent alors les plus grosses locomotives au monde. L'opération à travers le tunnel rempli de fumée était dangereuse (plusieurs travailleurs perdirent la vie lorsque des trains se découpèrent et restèrent pris dans le tunnel) et la capacité du tunnel était réduite parce que du temps était perdu pour évacuer la fumée du tunnel après chaque passage d'un train.

Au cours de l'été 1893, le GTR embaucha la compagnie Edison Electrical Supply pour examiner l'usage de l'électricité comme force motrice dans le tunnel. Aucune action ne fut prise, suite aux effets languissants de la crise économique qui débuta cette année-là, rendant le GTR déficitaire lors des quatre années suivantes.

Les études pour l'électrification reprirent au cours de l'hiver 1904. Celles-ci reçurent un élan supplémentaire lorsque six employés furent tués par des fumées de charbon suite à la séparation d'un train dans le tunnel en octobre 1904. Le fait qu'à cette époque, un seul chemin de fer majeur avait électrifié ses exploitations de trains de marchandises lourds (le Baltimore & Ohio avec le tunnel Howard, à Baltimore) amena le GTR à considérer diverses options concurrentes : caténaire vs troisième rail, courant alternatif vs courant direct, General Electric vs Westinghouse.

La forme circulaire du tunnel nuisait aux plans d'électrification parce qu'il serait difficile de protéger les employés du système à troisième rail proposé par les consultants. Ce ne fut pas avant le 4 janvier 1906 que des contrats furent signés avec la compagnie Westinghouse Electric & Manufacturing pour le système à courant alternatif dont elle avait été la pionnière en 1904. Les essais débutèrent en décembre 1907. La *Montreal Gazette* rapporta que le premier train de marchandises fut tracté par les locomotives 1308 et 1309 de Sarnia à Port Huron le 20 février 1908. Les opérations mixtes vapeur-électricité continuèrent jusqu'au 17 mai 1908. Westinghouse livra officiellement le système au GTR le 12 novembre 1908.

Les bénéfices de l'électrification furent immédiats : le temps de passage de Sarnia à Port Huron fut réduit de 33 %, à 10 minutes, et le poids maximal permissible des trains fut augmenté de 24 %, à 1000 tonnes. Les frais d'exploitation furent diminués de 60 %, ce qui permit d'amortir les coûts de capital de 543 205 \$ en moins de cinq ans. En 1908, les opérations de la StCTC étaient considérées comme les plus importantes en tonnage tracté à l'électricité au monde. L'opération à l'électricité continua à travers le tunnel jusqu'en 1958 alors que les diesels lui succédèrent.

Catenary Through the Counties

La caténaire à travers les comtés



Montreal bound M&SC car 103 poses at the Richelieu station in this circa 1913 view. Douglas N W Smith Collection

Le tramway interurbain 103 de la M & SC à destination de Montréal pose à la gare Richelieu sur cette photo des alentours de 1913. Collection de Douglas N.W. Smith

While the GTR embraced electrification to solve its problems at the St Clair Tunnel, such was not the case with its second electrified line. Plans for a system of electric railways to span the area lying east of Montreal were first mooted in the mid 1890s. The Montreal & Southern Counties Railway (M&SC) was incorporated in 1897 with charters to build as far east as Sherbrooke, Quebec but to reach Montreal the company faced a major hurdle - the St Lawrence River.

By the mid 1890s, the GTR's original tubular, single track Victoria Bridge had become a choke point both as to the number of trains that it could accommodate and the limitations it placed on locomotive size and weight. Plans were laid to replace the structure with a new double track bridge.

This coincided with agitation from St Lambert, Longueuil and real estate developers for better access to Montreal. At the time the GTR offered a limited commuter service and the only way for pedestrians and road vehicles to cross the river was on the Longueuil - Montreal ferries in warm weather and by ice road in winter. New technology - the electric railway - held out the promise of fast, frequent service at low cost.

So when the GTR approached the Dominion government early in 1897 for a subsidy equal to 15% of the cost of replacing the existing tube with a double track bridge, the scheme included two main line steam railway tracks, two additional tracks for electric railways and two pedestrian walkways. The government approved the general scheme on March 26, 1897 and the official

Alors que le GTR a choisi l'électrification pour résoudre ses problèmes au tunnel St. Clair, ce ne fut pas le cas pour sa seconde ligne électrifiée. Les plans d'un réseau électrifié pour desservir la région à l'est de Montréal avaient d'abord été discutés au milieu des années 1890. Le Montreal & Southern Counties (M & SC) fut incorporé en 1897 avec des chartes pour construire aussi loin à l'est que Sherbrooke, mais pour atteindre Montréal, il faisait face à un obstacle majeur, le fleuve Saint-Laurent.

Par le milieu des années 1890, le premier pont Victoria, un tube pour une voie, était devenu un étranglement à la fois par le nombre de trains qu'il pouvait desservir et par les limites qu'il imposait sur les dimensions et le poids des locomotives. Des plans furent élaborés pour le remplacer par un nouveau pont à double voie.

Ceci coïncida avec une cabale de Saint-Lambert, de Longueuil et de promoteurs immobiliers pour obtenir un meilleur accès à la ville de Montréal. À l'époque, le GTR offrait un service limité pour banlieusards et le seul moyen pour les piétons et les véhicules de passer le fleuve était les traversiers Longueuil-Montréal par temps chaud et par un chemin sur glace en hiver. Une technologie nouvelle, le tramway électrique, offrait la promesse d'un service rapide et fréquent à bas coût.

Par conséquent, lorsque le GTR sollicita le gouvernement du Dominion tôt en 1897 pour une subvention égale à 15% du coût de remplacement du pont existant avec un pont à double voie, le plan incluait deux voies principales pour trains à vapeur, deux voies

contracts for the rebuilding on December 23, 1897.

When the bridge was completed late in 1899, it differed substantially from the specifications in the government contract. The spans hung on either side of the steam railway superstructure accommodated roadways rather than the electric railway lines. The GTR ignored the pleas by the incorporators of the electric railways that planned to cross the river.

Since they could not afford to build a separate bridge over the river, several of the incorporators of the M&SC turned to an even newer technology - the auto bus. Investigation of this early technology in 1902, led to the incorporation of the Montreal and South Shore Auto Car Company in December 1903. Small 22 passenger buses started running over the bridge between Montreal and St Lambert at hourly intervals in May 1904. Neither the automotive nor the road technology were up to the demands of the service and the bus operation sputtered to oblivion.

With ever more insistent demands of the south shore communities for reliable, frequent and fast service being sent to Ottawa, the GTR bowed to the inevitable. In March 1906 it secured control of the M&SC by purchasing 3,000 shares in the company. The downstream lane on the Victoria Bridge was converted from a roadway to electric railway tracks (the pedestrian walkway remained) while two way traffic was introduced on the upstream lane that lost its walkway. Regular service between Montreal and St Lambert began on November 1, 1909. Expansion followed quickly with tracks laid through the streets from St Lambert to Longueuil in 1910.

The GTR was able to recycle some of its assets through the M&SC. As first step into the hinterland, the leg from St Lambert to Ranleigh was built in 1911. It was constructed partly on the abandoned right-of-way of the Champlain & St Lawrence Railroad (abandoned in 1860s) and partly beside the GTR main line from St Lambert to Rouses Point. In 1912, the M&SC crossed the St Lambert - Rouses Point line at Ranleigh and followed town streets to reach M&SC Junction in 1912. The section from M&SC Junction to St Césaire was leased from the Montreal & Province Line Railway (which was owned by the Central Vermont Railway, a GTR subsidiary). Electrification of this part of the route was completed in 1914. The reason for the extension over the M&PL was to reach Granby. This thriving and expanding manufacturing centre chafed under the poor service rendered over the GTR's circuitous route from Granby to Montreal via St Johns. Construction of a new line from St Césaire to Granby was completed in 1916 and nipped efforts by local manufacturers to attract the CPR to the community.

The M&SC, however, while opening up the south shore to real estate development, was a chronic money

additionnelles pour chemins de fer électriques et deux passages pour piétons. Le gouvernement approuva la proposition générale le 26 mars 1897 et les contrats officiels pour la reconstruction du pont le 23 décembre 1897.

Lorsque le pont fut complété tard en 1899, il différait considérablement des spécifications du contrat du gouvernement. Les portées fixées de chaque côté de la superstructure du chemin de fer à vapeur supportaient des routes au lieu de voies pour trains électriques. Le GTR ignora les réclamations des promoteurs des chemins de fer électriques qui planifiaient de traverser le fleuve.

Étant donné qu'ils ne pouvaient pas se payer un pont à eux, plusieurs de ceux qui avaient incorporé le M & SC se tournèrent vers l'autobus, une technologie encore plus récente. En 1902, une recherche sur cette dernière mena à l'incorporation de la compagnie Montreal and South Shore Auto Car en décembre 1903. De petits bus de 22 sièges commencèrent à rouler sur le pont entre Montréal et Saint-Lambert, à une heure d'intervalle, en mai 1904. La technologie des véhicules, de même que celle des routes, ne put satisfaire au service et l'exploitation de bus cafoilla dans l'oubli.

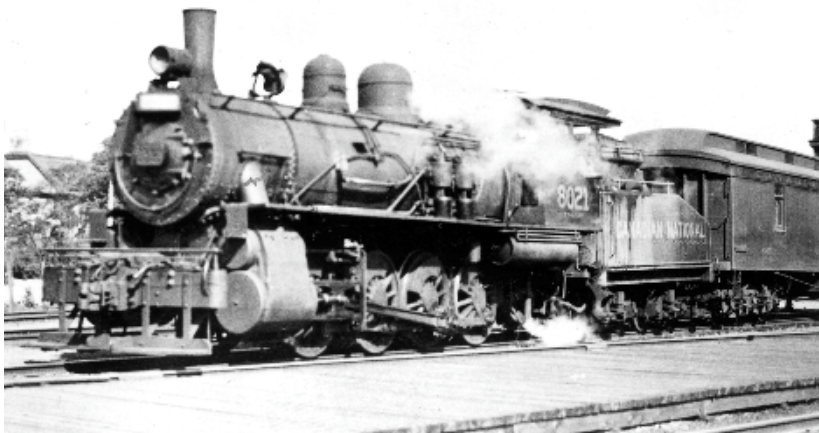
Les demandes faites à Ottawa par les villes de la Rive-Sud pour un service fiable, fréquent et rapide se faisant de plus en plus pressantes, le GTR s'inclina devant l'inévitable. En mars 1906, il prit le contrôle du M & SC par l'achat de 3000 parts de la compagnie. La travée routière en aval du pont Victoria fut modifiée en une voie ferroviaire (le passage piétonnier fut conservé) tandis qu'une circulation dans les deux sens fut instaurée sur celle en amont qui perdit son passage piétonnier. Le service régulier entre Montréal et Saint-Lambert débuta le 1er novembre 1909. Un prolongement suivit rapidement avec la pose de voies à travers les rues, de Saint-Lambert à Longueuil en 1910.

Le GTR put recycler certains de ses avoirs au moyen du M & SC. Une première étape vers l'intérieur, la voie de Saint-Lambert à Ranleigh, fut construite en 1911. Elle fut posée en partie sur l'emprise délaissée du chemin de fer Champlain & St. Lawrence (abandonnée dans les années 1860) et en partie le long de sa voie principale de Saint-Lambert à Rouses Point. En 1912, le M & SC croisa cette dernière à Ranleigh et suivit le tracé des rues jusqu'à M & SC Junction en 1912. La portion de la M & SC Junction jusqu'à Saint-Césaire fut louée du Montreal & Province Line Railway (M & PL) qui appartenait au Central Vermont Railway, une filiale du GTR. L'électrification de cette partie de la voie fut complétée en 1914. La raison de ce prolongement par les rails du M & PL était d'atteindre Granby. Cette localité en plein essor et au secteur manufacturier grandissant était irritée par le pauvre

loser. By 1920 the accumulated operating deficits ran to over half a million dollars and no payments were made on the capital invested. The operating deficit was partly explained by the M&SC rent and tolls for the use of the Victoria Bridge and the running right fees for the use of M&PL track. While the line carried tens of millions of passengers (mostly commuters) and delighted railfans, its deficits would continue through all the years of CNR ownership until the M&SC was abandoned in 1956.

AGLIMMER OF LIGHT

"Nothing succeeds like success. That first little net of \$47,000 for August put new life into the organization, and, what's more, it helped with a big section of the public. We find that there is, all over Canada a better feeling towards the National system... The net increased to half a million in September and over \$1 million in October. It's the best advertising we can get... We need long haul traffic, and if we can get enough of it, we will pullout even by December unless the weather is very bad - notwithstanding the forthcoming reduction in rates." - David Hanna, CNR President in Monetary Times, Dec 2, 1921



CNR 0-8-0 8021 switches the Halifax station in 1921. Originally built as a 2-8-0 for the Intercolonial Railway by the Manchester Locomotive Company in 1901, it was converted into a switcher by the removal of its pony truck by the CNR. Douglas N W Smith Collection

La 0-8-0 8021 du CNR en manœuvre à la gare d'Halifax en 1921. Construite à l'origine avec un arrangement de roues 2-8-0 pour le chemin de fer Intercolonial par la Manchester Locomotive Company en 1901, elle fut transformée par le CNR en une locomotive de manœuvre par l'enlèvement de son bissel. Collection de Douglas N.W. Smith

Hanna was quite elated by the fact that the CNR revenues covered operating expenses in August 1921 for the first time since his appointment as president. The deficit on the CNR peaked in 1920 with an operating loss of \$34.7 million and a total deficit including financing costs of \$67.8 million. As shown in Table 5, the operating loss

service offert par la voie indirecte du GTR de Granby à Montréal via Saint-Jean. La construction d'une nouvelle voie de Saint-Césaire à Granby fut terminée en 1916 et mit fin aux efforts des manufacturiers locaux d'attirer le CPR vers la ville.

Toutefois, le M & SC, malgré qu'il permit le développement immobilier sur la Rive-Sud, perdit de l'argent de manière chronique. Par 1920, les déficits d'exploitation accumulés avaient atteint plus d'un demi-million de dollars et aucun paiement ne fut fait sur le capital investi. Le déficit d'opération était en partie explicable par les frais de circulation et de péage pour l'utilisation du pont Victoria et par les frais de droits de circulation sur la voie du M & PL. Bien que la ligne transportait des dizaines de millions de passagers (des banlieusards en majorité) et comblait les passionnés des trains, ses déficits allaient continuer au cours de toutes ses années d'appartenance au CNR jusqu'à ce qu'elle soit abandonnée en 1956.

UN BRIN DE LUMIÈRE

« Un succès en entraîne un autre. Le premier petit profit de 47 000 \$ en d'août a revigoré la société et, ce qui est mieux, a résonné avec une grande partie du public. Nous constatons que partout à travers le Canada, le réseau national est mieux considéré...Le profit a grossi à un demi-million en septembre et à plus d'un million en octobre. C'est la meilleure publicité que nous pouvons recevoir...Nous avons besoin de trafic à longue distance et, si nous pouvons en trouver assez, nous équilibrerons nos finances en décembre, à moins que la température ne devienne très mauvaise, et ce malgré la baisse prochaine des tarifs. » - David Hanna, président du CNR, dans le Monetary Times, 2 décembre 1921

Hanna exulta du fait que les revenus du CNR couvrirent ses frais d'exploitation en août 1921 pour la première fois depuis sa nomination au poste de président. Le déficit du CNR fut à son sommet au cours de 1920, avec des pertes d'exploitation de 34,7 millions de dollars et des pertes totales, incluant les frais de financement, de 67,8 M\$. Tel que montré au Tableau 5, les pertes d'exploitation diminuèrent de plus de 70 % en 1922, à un total de 9,9 M\$. Ceci ne fut pas accompagné d'une diminution correspondante dans le déficit total parce que les pertes des années précédentes

decreased to \$9.9 million in 1922, a fall of over 70%. This was not matched by a decrease in the total deficit as the prior year's losses and capital investments were added to growing mountain of debt. The decrease in the total deficit only fell by 24%.

TABLE/TABLEAU 5

OPERATING AND TOTAL DEFICIT ON CNR LINES*
DÉFICIT D'EXPLOITATION ET TOTAL DES LIGNES DU CNR*
(\$ MILLIONS)

	1920	1921	1922
A. Operating Loss/perte d'exploitation:			
- CNoR	(\$15.7)	(\$5.6)	(\$2.9)
- GTP	(\$9.4)	(\$6.0)	(\$4.3)
- CGR	(\$9.4)	(\$4.6)	(\$2.9)
Total Operating Loss/ total des pertes d'exploitation	(\$34.7)	(\$16.2)	(\$10.1)
B. Fixed Charges/frais fixes:			
- CNoR	\$24.3	30.8	31.4
- GTP	\$8.9	10.0	9.6
- CGR	-	-	-
Total Fixed Charges/ total des frais fixes	\$33.2	40.8	41.0
C. Deficit/déficit:			
- CNoR	(\$40.0)	(\$36.4)	(\$34.3)
- GTP	(\$18.0)	(\$14.3)	(\$13.9)
- CGR	(\$9.8)	(\$6.3)	(\$2.9)
Total CNR Deficit/ déficit total du CNR	(\$67.8)	(\$57.0)	(\$51.2)
Total GTR Deficit* / déficit total du GTR	(\$4.6)	(14.1)	(\$8.4)
Deficit of All Gov't Railways Déficit de tous les chemins de fer du gouvernement	(\$72.4)	(\$71.1)	(\$60.0)
Notes - Some columns do not add due to rounding			
* As the GTR was not officially taken over until 1923, its financial statements were published separately			
Notes: quelques colonnes ne s'additionnent pas exactement à cause de l'arrondissement de certains chiffres			
* Le GTR n'ayant pas été officiellement pris en charge avant 1923, ses états financiers furent publiés séparément (Présentation anglaise seule)			
Source: Rapport annuel CNR Annual Report, Department of Railways and Canals, King's Printer, Ottawa			
Source: Rapport annuel CNR, Département des chemins de fer et canaux, Imprimeur du Roi, Ottawa			

Hanna certainly was not pleased that his efforts to drive the losses on the national railway down were countered by rate decreases that came into effect in December 1921 and July 1922 as the cost of living and wage scales began to decline.

CHANGING OF THE GUARD

"We know that there are many competent operating officers now in the employ of the CNR. Of these, Mr

s'ajoutèrent et les investissements de capitaux augmentèrent la montagne de dette grandissante. Le déficit total ne diminua que de 24 %.

Cela ne plut certainement pas à Hanna que ses efforts pour réduire les pertes sur le réseau national fussent contrecarrés par les baisses de tarifs qui prirent effet en décembre 1921 et en juillet 1922, alors que le coût de la vie et les échelles de salaires commencèrent à baisser.

CHANGEMENT DE LA GARDE

« Nous savons qu'il y a maintenant de nombreux responsables d'exploitations compétents à l'emploi du CNR. Parmi ceux-ci, Monsieur Warren est, à notre avis, le plus remarquable, mais la difficulté est qu'au CNR, il y a tellement de jalousies entre les cadres que le sentiment des hommes d'expérience ferroviaire avec lesquels nous avons discuté à fond de ce point, est que la situation requiert un homme de la plus haute compétence, et de l'extérieur de la compagnie, en lequel ils pourraient avoir confiance. » - Les membres du Parlement George B. Nicholson et Charles R. Harrison au premier ministre Meighen, le 31 mai 1921

Le GTR passant sous le contrôle d'Ottawa en mai 1921, la question était de savoir qui allait diriger les réseaux joints du CNR et du GTR. Pour le moins, les propos débutèrent aussi tôt qu'au printemps 1921. Une raison de remplacer Hanna était le sentiment que le chef de la direction devait être libre de toutes attaches au CNR et au GTR. Ces compagnies ayant chacune des loyautés et des traditions de longue date, leur union s'avèrerait pour sûr difficile si leur chef provenait de l'une ou l'autre.

De plus, Hanna avait irrité les puissants syndicats de cheminots avec son ordre de 1920 interdisant aux employés du CNR de briguer les suffrages pour un poste à un gouvernement provincial ou à celui du Dominion. Faire cela constituerait une cause de renvoi. À l'automne de la même année, les syndicats parlaient de proposer un vote de grève sur cette question. La situation fut désamorcée par la création d'un Conseil de conciliation pour enquêter sur cette doléance. Un rapport majoritaire, déposé en février 1921, recommanda que l'ordre soit retiré. Toutefois, le gouvernement ne força pas Hanna à faire marche arrière (ceci aurait paru comme une ingérence dans une question de gouvernance ferroviaire interne).

Le gouvernement s'inquiéta cependant d'agiter un si grand groupe d'électeurs. Ce n'est probablement pas une coïncidence que le premier ministre Meighen approcha en premier Sir Joseph Clavelle, un homme d'affaires et financier éminent de Toronto, avec une offre pour la présidence du CNR, en mars 1921. Sir Joseph

Consolidation 575 was Montreal Locomotive Works delivered Consolidation 575 to the GTR in 1913. Pictured at Oshawa in 1920, the ballast is rudimentary. Gravel ballast was not adopted by the CNR and CPR until the late 1920s. A GTP box car stands at left. Ralph Friske Collection

Les Montreal Locomotive Works livrèrent la Consolidation 575 au GTR en 1913. Photographié à Oshawa en 1920, le ballastage est médiocre. Le ballastage en gravier ne fut adopté par le CNR et le CPR qu'à la fin des années 1920. Un wagon couvert du GTP se trouve à gauche. Collection de Ralph Friske



Warren is, in our opinion, the most outstanding, but the difficulty is with regard to CNR officials there are so many jealousies that the opinion of railroad men with whom we have discussed this whole project intimately, is that an outside man of the highest calibre in whom all railway men have confidence, is what the situation demands." - George B Nicholson and Charles R Harrison, MPs to Prime Minister Meighen, May 31, 1921

With the GTR coming under government control in May 1921, the question was who would head the combined CNR and GTR system. The discussion began at least as early as the spring of 1921. One reason for replacing Hanna was the feeling that the senior executive officer should be unfettered by ties to either the CNR or the GTR. Certainly merging the two companies with longstanding loyalties and traditions would prove difficult if the senior officer was from either railway.

As well, Hanna had upset the powerful railway brotherhoods by his 1920 order that CNR employees could not run for provincial or Dominion office. Doing so would be cause for dismissal. By the fall of the year, the powerful railway unions were talking about a strike vote on the issue. This was defused by the establishment of a Board of Conciliation to investigate the grievance. The majority report filed in February 1921 recommended that the order be withdrawn. But the government did not force Hanna to back down (this would be seen to be meddling in an internal railway matter).

The government, however, was concerned about stirring up such a large block of voters. It probably was no coincidence that Prime Minister Meighen first approached Sir Joseph Flavelle, a leading Toronto businessman and financier, with an offer of the CNR presidency in March 1921. Sir Joseph recognized the challenge running the CNR would be. In 1920 he had written: "This government owned

reconnut tout de suite le défi que ce serait de diriger le CNR. En 1920, il avait écrit : « Ce réseau ferroviaire propriété du gouvernement va être la plus vaste entreprise commerciale que ce pays n'aura jamais eue. Le directeur général d'un tel réseau devrait être un homme d'affaires au jugement éprouvé, dynamique et d'une grande vision, plutôt qu'un homme de compétence ferroviaire, peu importe son degré d'expertise dans ce domaine...Il ne devrait pas être âgé de plus de 45 ans ou au plus en avoir 50. Ceci lui assurerait une libre période de 10 ou 15 ans pour remplir cette haute fonction. » Flavelle avait 63 ans et bien qu'appréciant l'offre, il la refusa. Meighen parvint à lui faire accepter le poste de chef de l'administration du GTR lorsque ce dernier passa sous le contrôle du gouvernement en mai 1921.

Flavelle suggéra au moins deux candidats pour la présidence du CNR – Robert Home Smith et un certain monsieur Mitchell. Home Smith avait parfaitement les qualifications que Flavelle jugeait nécessaires pour le poste. Il était un banquier en investissements, un heureux spéculateur en titres miniers et en promotion immobilière, le président du Mexican Northwest Railway et aussi de la Lake Superior Corporation qui l'avait mis à la tête des chemins de fer Algoma Central et Algoma Eastern et il avait supervisé la restructuration du Buffalo Lockport & Rochester, une compagnie d'interurbains électriques de l'état de New York. En 1921, il avait été nommé président de la Toronto Harbour Commission par les conservateurs.

Meighen discuta de l'affaire avec les parlementaires George B. Nicholson et Charles R. Harrison (Harrison avait été conducteur avant d'être élu en 1917). Le 31 mai 1921, ils écrivirent : « [Notre] opinion est bien qu'il

system of railway is the biggest business enterprise this county will ever have. The chief figure in the government owned system should be a man of affairs, with proven judgment, capacity and a large grasp, rather than the railway man, no matter how expert he might be in that field . . . He should not be more than 45 or at the most 50 years of age. This would give him a clear 10 or 15 years for service at top capacity." Flavelle was 63 years old, and while appreciating the offer, refused. Meighen was successful in getting Flavelle to accept the GTR Chairman position when the government got control in May 1921.

Flavelle suggested at least two possible candidates for the CNR presidency - Robert Home Smith and an unidentified Mr Mitchell. Home Smith fit perfectly the qualifications that Flavelle felt were necessary for the job. He was an investment banker, successful mine speculator and real estate developer, President of Mexican Northwestern Railway, President of the Lake Superior Corporation which placed him in the president's chair of the Algoma Central Railway and Algoma Eastern Railways, and he had overseen the restructuring of the Buffalo Lockport & Rochester Railway (an electric interurban) in New York State. He was appointed President of Toronto Harbour Commission by the Conservatives in 1921.

Meighen discussed the issue with George B Nicholson and Charles R Harrison, MPs (Harrison had been a railway conductor before being elected in 1917). On May 31, 1921, they wrote "(our) view is that while an outstanding business man or financier as Chairman of the Board of Directors could be made to great advantage, the problem in its most acute aspect is nevertheless a railroad man's problem and it matters not how able the chief executive or Chairman of the Board may be, if he has not the right type of man associated with him in the organization of the operation staff, the success of the CNR will be an impossibility."

They recommended four senior men at the CPR - Grant Hall, Vice President; J J Scully, General Manager Eastern Lines; A D MacTier, Vice President Eastern Lines and Charles Murphy, General Manager Western Lines - as possible candidates. The poor optics of hiring a CPR man to run the government railway ruled out these men.

The election of the Liberals in December 1921 brought change, though more slowly than many expected. Seven months after being elected, on July 21, 1922, the new government asked for the resignations of the CNR and GTR boards of directors. They, however, did not take effect immediately. The directors, who included Hanna and Flavelle, would continue to serve until the new CNR board was appointed. Asking for the resignations seems to have been more to point some activity to the Liberal supporters than to have any clear rationale as the Liberals had not yet found the man to be the new president.

pourrait être très avantageux de nommer un homme d'affaires ou un financier exceptionnel comme chef du conseil de direction, le problème dans son aspect le plus critique en est néanmoins un pour un expert ferroviaire et la véritable compétence du directeur général ou du chef de l'administration n'importe pas; s'il n'a pas à ses côtés le bon type d'hommes pour organiser le personnel d'exploitation, la réussite du CNR sera une impossibilité.»

Ils recommandèrent quatre vétérans du CPR comme candidats pour le poste : Grant Hall, vice-président, J. J. Scully, directeur général des lignes de l'Est, A. D. MacTier, vice-président - lignes de l'Est et Charles Murphy, directeur général - lignes de l'Ouest. L'éventuelle réaction négative quant à prendre un homme du CPR pour le mettre à la tête du chemin de fer du gouvernement les élimina tous les quatre.

L'élection des Libéraux, en décembre 1921, amena un changement, bien que plus lentement que beaucoup s'y attendaient. Le 21 juillet 1922, sept mois après avoir été élu, le nouveau gouvernement demanda la démission des membres des conseils d'administration du CNR et du GTR. Celles-ci cependant ne prirent pas effet immédiatement. Les directeurs, Hanna et Flavelle y compris, continueraient de servir jusqu'à ce que le nouveau conseil d'administration du CNR soit nommé. Plus que toute raison logique, la demande des démissions semble avoir été un signe d'action pour leurs partisans parce que les Libéraux n'avaient pas encore trouvé l'homme qui serait le nouveau président.

Parlant à un reporter, Hanna fut encouragé par la volte-face à la compagnie qu'il avait dirigée. Il déclara : « Il y a eu des périodes difficiles. Nous avons dû dépenser de grandes sommes d'argent au cours de 1919 et 1920, alors que les salaires étaient élevés et le rendement du personnel faible. Nous avons dû alors restructurer presque tout le réseau. Les résultats commencent maintenant à apparaître. »

En août, le premier ministre Mackenzie King déclara que le nouveau président du CNR « doit être un cheminot avec une expérience à l'échelle du continent », un financier d'habileté éprouvée avec aucun lien ou autre relation qui l'embarrasserait de quelque manière dans sa position tout en étant « le génie qui sortira le réseau national du bourbier des déficits ». Il aurait à être un génie pour sûr, parce qu'à la fin de 1922, le CNR avait plus de 1,6 milliard de dollars de dettes (Tableau 6).

Le Parti progressiste, qui détenait la balance du pouvoir au Parlement, stipula que la présidence du CNR ne

TABLE/TABLEAU 6

BONDED DEBT, DEBENTURE STOCK AND CAPITALIZED INTEREST OF COMPONENTS OF CNR AT END OF 1922
DETTE COUVERTE, ACTIONS SANS GARANTIE ET INTÉRÊT CAPITALISÉ DES COMPAGNIES FORMANT LE CNR À LA FIN DE 1922
 (\$ MILLIONS)

	Debt Dette	Gov't Loans Prêts du gouv't	Receiver Certificates Sommes certifiées sous tutelle	Interest on Loans Intérêt sur les prêts	Total
CNoR	\$350.4	\$298.8	-	\$51.2	\$700.4
CGR*	\$367.0	-	-	-	\$367.0
GTP	\$152.5	\$51.1	\$44.1	\$4.4	\$252.1
GTR	\$215.4**	\$84.5	-	\$4.7	\$304.6
Total	\$1,085.3	\$434.4	\$44.1	\$60.3	\$1,624.1
Notes: * CGR costs paid by government and not capitalized ** Includes \$60 millions of 4% guaranteed stock Notes: * <i>Frais des CGR payés par le gouvernement et non capitalisés</i> ** <i>Inclut \$ 60 millions d'actions garanties de rapporter 4 % (Présentation anglaise seule)</i>					
Source: 1924 Annual Report, Department of Railways and Canals Source: <i>Rapport annuel 1924, Département des chemins de fer et canaux</i>					

Speaking to a reporter, Hanna took heart in the turnaround at the railway he had overseen. He said, "There have been times of struggle. We have had to spend large sums of money during the years 1919 and 1920, at a time when wages were high and labor was inefficient. At that time we had to revamp almost the whole system. The results are beginning to show now."

In August, Prime Minister Mackenzie King said the new president of CN "must be a railway man of experience on a continental scale," a financier of tried ability with no business or other connections that would in any way embarrass him in his position as well as "the wizard who is to drag the National system out of the slough of deficits." A wizard he would have to be as by the end of 1922, the CNR was carried over \$1.6 billion of debt (see Table 6).

The Progressive Party, which held the balance of power in Parliament, stipulated that the CNR president's job could not be offered to any man who at any time had worked for the CPR. The Progressives feared that the CPR was planning to absorb the CNR. This edict ruled out such accomplished railroad leaders as Sir George Bury, F P Gutelius³ and Sir Thomas Tait.

pourrait être offerte à tout homme ayant déjà travaillé un temps pour le CPR. Les progressistes craignaient que le CPR planifiât d'absorber le CNR. Cet arrêté élimina des hommes possédant une grande expérience ferroviaire tels que Sir George Bury, F.P. Gutelius³ et Sir Thomas Tait.

La liste des personnes non intéressées par le poste continua de s'allonger. « Pas moi » dit George Graham, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux dans le cabinet Laurier. Les chemins de fer américains furent explorés. Des approches furent faites à des hommes des plus grandes compagnies, tels que Carl Gray, le président de l'Union Pacific, et W.P. Kenney, le vice-président du Great Northern Railway, aux plus petites, tels que Lockhart Coleman, vice-président du Boston & Maine, et le canadien Percy R. Todd, président du Bangor & Aroostock. Tous refusèrent, l'expérience, vécue durant la Guerre mondiale, de travailler sous la coupe de Washington les ayant sans doute rendus amers de ce genre de direction.

Aucun candidat acceptable n'ayant pu être trouvé

³ F P Gutelius was not so well-known as the other two. He was an American civil engineer whose railway career started in 1888 on the Pennsylvania Railroad, in 1895 he oversaw the construction of the Trail Creek Tramway in British Columbia, in 1898 he was appointed General Superintendent of the Columbia & Western Railway, he moved to the CPR in 1900 and by 1910 was General Superintendent of the Eastern Division of the CPR. He was appointed one of three commissioners to oversee the ICR in 1910 and three years later was made General Manager of that railway. In 1917 he was appointed a vice president of the Delaware & Hudson Railway.

³ *F.P. Gutelius n'était pas aussi bien connu que les deux autres. Il était un ingénieur civil américain dont la carrière avait débuté en 1888 au chemin de fer Pennsylvania. En 1898, il supervisa la construction du Trail Creek Tramway, en Colombie-Britannique. En 1898, il fut nommé superviseur en chef du Columbia & Western Railway. Il passa au CPR en 1900 et par 1910, il était devenu le superviseur en chef de la Division Est de la compagnie. Il fut nommé l'un des trois commissaires à la supervision de l'ICR en 1910 et, trois ans plus tard, il avait été promu Administrateur en chef de celui-ci. En 1917, il fut nommé comme l'un des vice-présidents du Delaware & Hudson Railway.*

The list of people not interested in the job continued to grow. "Not me," said the Honourable George Graham, former Minister of Railways and Canals in the Laurier cabinet. The American railroads were scoured. Approaches were made to men from the biggest railroads, such as Carl Gray, President of the Union Pacific and W P Kenney, Vice President of the Great Northern Railway to the smallest, Lockhart Coleman, Vice President of the Boston & Maine and Percy R Todd, a Canadian and President of the Bangor & Aroostook. All refused, no doubt the experience working under American government ownership during the First World War had soured them on government ownership.

Finding no suitable candidate willing to take the job in North America the scene shifted to Britain. In early September it was rumoured that Sir Eric Geddes could take the job. His railroad career had started on the Baltimore & Ohio where he served as a station master and car-tracer. Later in India he became superintendent on the Rohikund & Kumaon Railway in 1901. He returned to England and rose to the post of Deputy General Manager of the North-Eastern Railway in 1911. Five years later he was appointed Director General of Military Railways and Inspector-General of Transportation with the rank of Major General. He and his team got the ports and railways working efficiently and built light railways to bring materials to the front. In 1917 he became the First Lord of the Admiralty. Two years later he was appointed the first British Minister of Transport. Seemingly a perfect candidate, Geddes, who had no stomach for political infighting and controversy, declined.

The job fell to another man working in Britain. On October 4, 1922 it was announced that Sir Henry Thornton would be the CNR's next President and Chairman. Born in the United States, Thornton had worked his way up the supervisory ladder of the mighty Pennsylvania Railroad. In 1912 he was made General Superintendent of the Long Island Railroad, a Pennsylvania Railroad subsidiary noted for the massive daily flows of passenger traffic it carried to and from New York City.

He was hired in 1914 as General Manager of the Great Eastern Railway, which operated intensive passenger services carrying 76 million passengers a year between London and points in East Anglia. He became a Major General and Director of Channel Transports during the war. In 1919 he became a British subject and was knighted.

In announcing the decision, Prime Minister King called Thornton "a big, capable man from the outside to act as an umpire and to see that the whole thing is properly administered. I think we have found that man in Sir Henry Thornton, who has an excellent record as a railway man and whose integrity is highly praised everywhere."

Addressing the assembled newspaper reporters,

en Amérique du Nord, on se déplaça en Angleterre. En début de septembre, la rumeur courut que Sir Eric Geddes pourrait prendre le poste. Sa carrière avait débuté au Baltimore & Ohio où il avait été chef de gare et chasseur de wagons. Plus tard, en 1901, il devint gérant du chemin de fer Rohikund & Kumaon, en Inde. Il retourna en Angleterre et monta en grade jusqu'au poste de directeur général adjoint du North Eastern Railway en 1911. Cinq ans plus tard, il fut nommé directeur en chef des chemins de fer militaires et inspecteur général des transports avec le grade de major général. Son équipe et lui parvinrent à faire opérer efficacement les ports et chemins de fer et construisirent de petits chemins de fer pour acheminer les fournitures au front. En 1917, il devint premier lord de l'Amirauté. Deux ans plus tard, il fut nommé le tout premier ministre du Transport en Angleterre. Un parfait candidat en toute apparence, Geddes, qui n'avait aucun goût pour les intrigues internes et controverses politiques, refusa.

Le poste échut à un autre travaillant en Angleterre. Le 4 octobre 1922, il fut annoncé que Sir Henry Thornton serait le nouveau président et directeur général du CNR. Né aux États-Unis, Thornton avait gravé tous les échelons de la direction du puissant Pennsylvania Railroad (PRR). En 1912, il avait été nommé superviseur en chef du Long Island Railroad, une filiale du PRR bien connue pour les foules quotidiennes de banlieusards qu'il transportait matin et soir, vers et de, la ville de New York.

Il fut engagé, en 1914, en tant que gérant général du Great Eastern Railway, qui exploitait intensément des services voyageurs transportant annuellement 76 millions de passagers entre Londres et des gares dans l'est de l'Angleterre. Il devint un major général et directeur des transports à travers la Manche durant la guerre. En 1919, il devint un sujet britannique et fut fait chevalier.

En annonçant la décision, le premier ministre King le désigna comme « un grand, compétent individu de l'extérieur pour agir en arbitre et voir à la bonne gérance de l'entreprise. Je pense que nous l'avons trouvé en Sir Henry Thornton, qui a d'excellents états de service ferroviaire et une intégrité partout louangée. »

S'adressant à la foule des journalistes présents, Thornton déclara: « Nous devons tous nous attaquer à ce problème avec l'idée que nous allons faire de ce réseau un grand service public sans qu'il devienne une saignée pour le trésor public. »

On peut se demander pourquoi Thornton accepta le poste. Il n'était jamais venu au Canada et ne pouvait avoir qu'une connaissance extrêmement vague de la foule

Thornton said, "We all must tackle this problem with the idea that we are going to make the system a great public utility without it becoming a drain on the public purse."

One wonders why Thornton accepted the job. He had never been to Canada and could have had only the foggiest knowledge of the host of problems that awaited the unwary.

Having found a new president the government also chose on October 4th to officially bring the Canadian National Railways into existence. After a gap of over three years since the passage of the corporation's enabling legislation, the government nominated the board of directors as called for under section 1 of the Canadian National Railway Company's Act of 1919. Most were long time Liberal party supporters, but in a break with tradition one member of the board represented labour. The first meeting of the new board was on October 10th when the old CNR and GTR boards resigned. Hanna retired as President and issued a circular to the employees expressing his appreciation for their loyal support and co-operation during his term in office. Thornton was now the new President and Chairman.

de problèmes qui attendait une personne sans méfiance.

Ayant trouvé un nouveau président, le gouvernement choisit aussi, en ce 4 octobre, de créer officiellement les Chemins de fer nationaux. Plus de trois ans après avoir déposé la législation les concernant, le gouvernement nomma un conseil de directeurs comme stipulé à la première section de la Loi des Chemins de fer nationaux du Canada de 1919. La plupart étaient des partisans de longue date du parti libéral, mais, dans un bris de tradition, un de ses membres fut le représentant des employés. La première réunion du nouveau conseil fut tenue le 10 octobre alors que les membres des anciens conseils du CNR et du GTR démissionnèrent. Hanna se retira de la présidence et publia un communiqué aux employés exprimant son appréciation pour leur appui loyal et leur coopération durant sa période en poste. Thornton était maintenant le nouveau président et chef de l'administration.

**"I AND CANADA OWN THE CNR" -
This A Single Shareholder
Can Say**

The Canadian government has owned all the capital stock of the GTR for some time and this week the Minister of Finance voted to exchange . . . [this for] stock in the CNR. Canada is only the majority stockholder in the CNoR. A certain English investor owns one share making him and Canada the only owners of the CNoR. - Financial Post, February 2, 1923

Welcome to the Family! CNR and GTR workers clasp hands on the cover of the March 1923 issue of the Canadian National Railways Magazine.



**« LE CANADA ET MOI POSSÉDONS LE CNR »
- ceci, un détenteur d'une
seule action peut le dire**

Le gouvernement canadien a détenu tout le capital action du GTR depuis quelque temps et cette semaine, le ministre des Finances a voté pour échanger celui-ci pour des actions du CNR. Le Canada est seulement l'actionnaire majoritaire du CNoR. Un certain investisseur britannique possède une action, ce qui fait que le Canada et lui sont les uniques propriétaires du CNoR. Financial Post, 2 février 1923

Bienvenu dans la famille! Un ouvrier du CNR serre la main d'un ouvrier du GTR sur la couverture du numéro de mars 1923 du magazine des Chemins de fer nationaux du Canada. Archives ACHF/Exporail

The official amalgamation of the GTR into the CNR was not completed until an Order-in-Council was passed on January 30, 1923 transferring the stock of the GTR, all held by the Dominion government, to the CNR. Serving the industrial and population heartland of Canada, the GTR was the strongest component of the CNR system. As the inflationary cycle broke and that following the end of the war eased, the GTR financial position was rapidly improving (see Table 7). In 1922, while it had about half the mileage of the CNoR, its revenues per track mile were almost 30% higher (see Table 8).

TABLE/TABLEAU 7

FINANCIAL RESULTS FOR GTR: 1919-1922
RÉSULTATS FINANCIERS DU GTR 1919-1922
 (MILLIONS)

	1919	1920	1921	1922
Operating Net/ <i>Surplus net d'exploitation</i>	\$9.8	\$5.4	\$2.1	\$10.1
Fixed Charges/ <i>frais fixes</i>	\$9.5	\$10.0	\$16.2	\$18.5
Deficit/ <i>déficit</i>	\$0.3	(\$4.6)	(\$14.1)	(\$8.4)

Note: *présentation anglaise seule*
 Source: Poor's Manual of Railroads, 1923

La fusion officielle du GTR et du CNR ne fut complète que lorsque fut voté, le 30 janvier 1923, un Ordre en conseil transférant au CNR le stock d'actions du GTR, toutes détenues par le Dominion. Desservant la majorité de la population et le centre industriel du Canada, le GTR était la plus forte composante du réseau du CNR. Alors que le cycle inflationniste se brisait et que l'inflation de la fin de la guerre diminuait, la position financière du GTR s'améliorait rapidement (Tableau 7). En 1922, bien qu'il n'avait qu'environ la moitié de la longueur du réseau du CNoR, ses revenus par mille de voie étaient supérieurs par près de 30 % (Tableau 8).

TABLE/TABLEAU 8

REVENUES BY COMPONENTS OF THE
GOVERNMENT CONTROLLED RAILWAYS IN 1922
REVENUS DES COMPOSANTS DES CHEMINS DE
FER CONTRÔLÉS PAR LE GOUVERNEMENT EN 1922

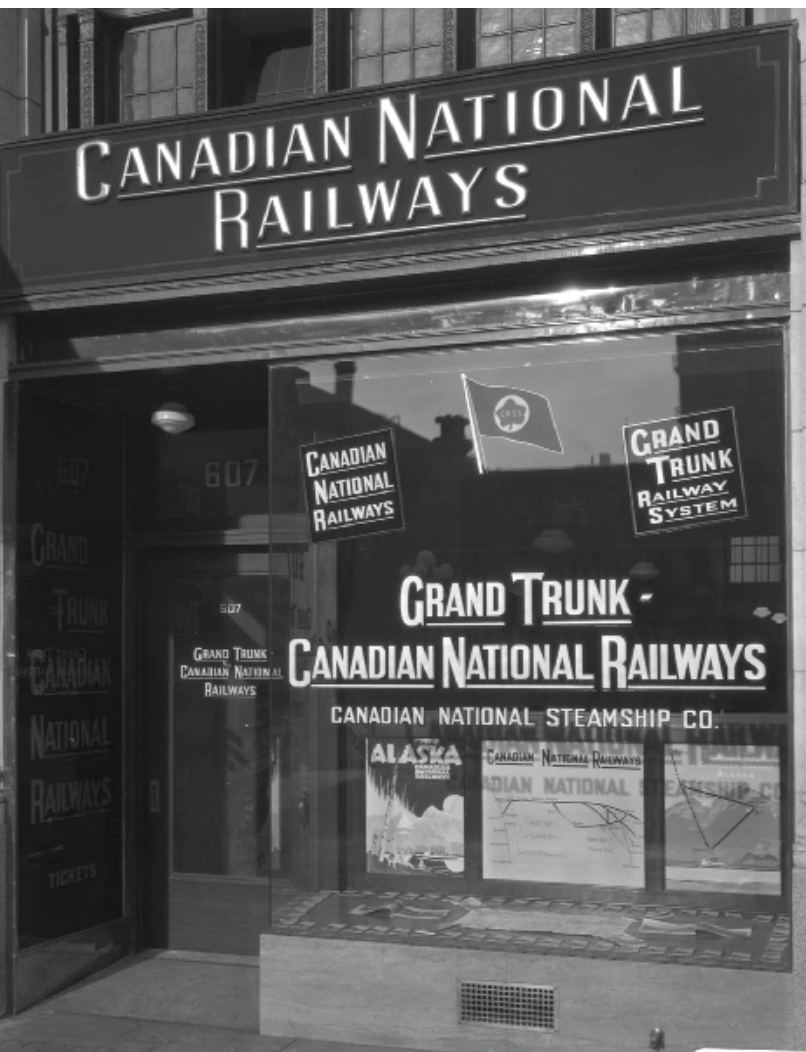
	Mileage <i>Millage</i>	Revenues in millions <i>Revenus</i> <i>en millions</i>	Revenue Per Track Mile <i>Revenu par</i> <i>mille de voie</i>
CNoR	9,995	\$60.7	\$6,073
CGR	4,667	\$40.9	\$9,610
GTP	2,711	\$18.5	\$6,824
GTR*	5,308	\$77.7	\$14,638
Total	22,681	\$197.8	\$8,721

Note: * GTR was not officially part of CNR in 1922, but was controlled by the government

Note: * *Le GTR ne faisait pas officiellement partie du CNR en 1922, mais le gouvernement le contrôlait (Présentation anglaise seule)*

Sources: 1924 Annual Report of Department of Railways and Canals and Poores Manual of Railroads for 1923

Sources: *Rapport annuel 1924 du Département des chemins de fer et canaux et Poores Manual of Railroads for 1923*



While the GTR's American lines became part of the CNR system in 1923, they continued to exist under the Grand Trunk name. Hence many downtown ticket offices and passenger timetables continued to show both names. This view shows an unidentified city shows both names in this 1924 view. Library Archives Canada e010860209

Lorsque les lignes du GTR aux États-Unis devinrent parties du réseau du CNR en 1923, elles continuèrent d'exister sous le nom du Grand Trunk. Par conséquent plusieurs billetteries de centre-ville et indicateurs continuèrent d'exhiber les deux appellations. Ces dernières apparaissent sur cette photo prise dans une ville non identifiée en 1924. Bibliothèque et Archives Canada e010860209

EARLY DECISIONS

"A new President is in charge, in the person of Sir Henry Thornton, who appears to be taking quite literally the assurance received from the Prime Minister that a free hand would be given him. He is traversing the Dominion, meeting deputations, receiving requests for extensions of one kind and another, and is making pronouncements which, later on, must either be made good or recalled. It is possible that Sir Henry Thornton, in common with others who speak of the National Railways as having been taken out of politics, has overlooked the fact that not one dollar of capital expenditures upon these railways can be available without the action of Parliament, which means that the control of the railway rests with Parliament, now as always a political body." - Montreal Gazette, January 22, 1923

Thornton returned to England to wind up his affairs shortly after attending the first CNR board meeting on October 10th. He did not return until December 1st; at which time the eyes of the country were on the by-election in the riding of Lanark in Ontario. With a minority in Parliament, the Liberals campaigned hard to take the seat. Conservative leader Meighen slammed the King government and pulled no punches. He attacked the replacement of the old CNR board and Hanna with the inexperienced board headed by Thornton. As well, he complained about Thornton's high salary and the fact that he was drawing a salary from the time of his appointment in October though he did not take up full-time duties in Canada for several weeks.



PREMIÈRES DÉCISIONS

« Un nouveau président est en charge, en la personne de Sir Henry Thornton, qui semble accepter à la lettre l'assurance reçue du premier ministre que carte blanche lui serait donnée. Il est à traverser le Dominion, rencontrant des délégations, recevant des demandes d'allongements de voies d'une sorte et autre et faisant des déclarations qui plus tard devront être respectées ou infirmées. Il est possible que Sir Henry, tout comme d'autres qui parlent des Chemins de fer nationaux comme ayant été isolés de la politique, ait négligé le fait que pas un seul dollar de dépense capitale ne peut être octroyé à cette compagnie sans l'action du Parlement, ce qui signifie que le contrôle du chemin de fer demeure au Parlement qui est maintenant comme toujours une organisation politique. » - Montreal Gazette, 22 janvier 1923

Thornton retourna en Angleterre pour y boucler ses affaires peu de temps après avoir assisté à la première réunion du conseil d'administration du CNR, le 10 octobre. Il ne revint pas avant le 1er décembre; l'attention du pays était alors tournée vers les élections partielles dans le comté de Lanark. En minorité au Parlement, les libéraux menèrent une campagne intense pour remporter le siège. Meighen, le chef conservateur, attaqua le gouvernement King sans aucune retenue. Il s'en prit au remplacement de l'ancien conseil d'administration et d'Hanna avec un conseil d'administration inexpérimenté dirigé par Thornton. Il se plaignit aussi du salaire élevé de Thornton et du fait que celui-ci avait été payé dès sa nomination en octobre alors qu'il n'avait pas exercé ses fonctions au

The first symbol of the modern CNR was the Mountain type locomotives. Designed as dual purpose engines, the 6020 was photographed hauling an eastbound freight rolls over the Ottawa River bridge at Vaudreuil, Quebec. The order for the first 16 of these locomotives was placed by Sir Henry Thornton with the Canadian Locomotive Company on December 31, 1922. Designed for speed and economy of operation, they were the largest passenger engine in Canada and boasted electrically welded fireboxes. Six of the original order were destined to the Montreal - Toronto trains and the remainder to the Atlantic District. Library archives Canada e0100859793

Le premier emblème du CNR moderne fut ses locomotives de service mixte de type Mountain. La 6020 fut photographiée tractant un convoi de marchandises en direction est sur le pont au-dessus de la rivière des Outaouais, à Vaudreuil, Québec. La commande pour les seize premières de ces locomotives fut octroyée à la compagnie Canadian Locomotive, le 31 décembre 1922. Conçues pour la vitesse et une opération économique, elles étaient alors les plus grosses locomotives pour trains de voyageurs au Canada et possédaient des foyers inédits soudés à l'électricité. Six locomotives de la première commande furent affectées aux trains Montréal-Toronto et le reste au district Atlantique. Bibliothèque et Archives Canada e0100859793



The first head office for the newly constituted CNR were in the CNoR Toronto headquarters. They also housed downtown ticket and telegraph offices at 52 and 54 King Street East, kitty corner from the luxurious King Edward Hotel. Library and Archives Canada e010860388

Les premiers quartiers généraux du CNR nouvellement formé furent ceux du CNoR à Toronto. Ils abritaient aussi les bureaux de la billetterie et de la télégraphie du centre-ville aux 52 et 54, rue King Est, profitant de la proximité du luxueux hôtel King Edward. Bibliothèque et Archives Canada e010860388

Even the *Montreal Gazette*, no friend of public ownership, expressed unhappiness at this politicization of the railway saying: "A good deal of latitude is allowed politicians in the heat of an electoral battle when hard blows are struck and intemperate language used, by Hon. Mr Meighen's disparagement of the new president and board of the CNR is not to be palliated by the excuse that it was made under incitement of an audience craving strong meat."

The first question Thornton was asked by the reporters who met his ship at New York was where the CNR headquarters would be located. The media delighted in reporting his quip that until further notice the headquarters of the system will be under his hat.

This choice plum was to be determined once the CNR legislation of 1919 came into force and was to be fixed by the Governor-in-Council (the Cabinet). This posed a thorny issue: Toronto was the headquarters for the CNoR and Montreal for the GTR. Pressure was exerted by both cities to keep the prestige and high paying jobs associated with the head offices. Reflecting the tradition of Canadian political compromise, someone proposed the executive

Canada durant plusieurs semaines.

Même la *Montreal Gazette*, ennemie de la propriété publique, exprima son chagrin en regard de cette politisation des chemins de fer: « Beaucoup de marge est donnée aux politiciens lors de lutte électorale quand de durs coups sont donnés et un langage déplacé utilisé; cependant, le mépris de l'Hon. Meighen envers les nouveaux président et conseil d'administration du CNR ne doit pas être atténué par l'excuse qu'il a été fait sous l'encouragement d'une foule affamée de viande fraîche. »

La première question que les journalistes, présents à l'arrivée de son navire à New York, posèrent à Thornton fut de s'enquérir où le siège social de la compagnie serait localisé. Les médias se régalerent à

citer sa réponse: « jusqu'à nouvel ordre les quartiers généraux du réseau seront sous mon chapeau ».

Le choix juteux allait être fait une fois mise en application la législation de 1919 sur le CNR et allait être statué par le Gouverneur-en-conseil (le Cabinet). Ceci posait un épineux problème: les quartiers généraux du CNoR avaient été à Toronto et ceux du GTR, à Montréal. De la pression fut exercée par les deux villes pour conserver le prestige et les emplois associés à ces derniers. Reflétant la tradition canadienne de compromis, quelqu'un proposa de localiser les bureaux de la direction à Montréal et ceux de l'exploitation, à Toronto. Thornton jeta une douche froide sur l'idée.

Les premiers jours de la présidence de Thornton furent passés dans les bureaux temporaires que le gouvernement avait préparés pour lui dans l'immeuble Jackson, au centre-ville d'Ottawa. Ceci le plaça commodément à peu de distance pour des discussions avec le premier ministre et les membres du cabinet.

Bien que plusieurs petites villes, comme Belleville et New Westminster, en firent la proposition, Ottawa était la

officials be located in Montreal and the operating officers in Toronto. Thornton poured cold water on the idea.

The initial days of Thornton's presidency were spent in temporary offices which the government had prepared for him in the Jackson Building in downtown Ottawa. This placed him conveniently close at hand for talks with the Prime Minister and cabinet members.

While several small cities like Belleville and New Westminister applied, the only other true contender outside of Montreal and Toronto for the headquarter's location was Ottawa. But the fiction of separation of politicians and party interests from railway decisions would be difficult to maintain if the CNR's headquarters was in the capital.

Thornton undertook a 'get acquainted' coast-to-coast tour in December 1922 and January 1923 to meet key railway officials, prominent politicians and business leaders. His first such outing was to Montreal, where the opposition to nationalization was the strongest. There he inspected the GTR facilities (including the GTR offices), interviewed senior officers and attended a banquet in his honour sponsored by the Board of Trade.

Speaking at a banquet, Thornton said public ownership would not be successful "if the railways are to be regarded as a Christmas tree, and the chairman as a sort of glorified Santa Claus . . . Let it be emphatically understood, now for once and for all, that there is to be no political interference, direct or indirect, in the administration and working of the CNR."

As for the headquarters, it would be placed "at that point from which the CNR can be most efficiently, and consequently most economically worked, having regard to all the circumstances."

Reports of his speech were carried on page 1 in newspapers across the country. Even the *Montreal Gazette* was impressed with Thornton. In an editorial the day after the speech, it said: "Sir Henry Thornton cannot right the wrongs, check extravagance, and reduce the whole system to a business basis in a night. Perhaps he may never succeed in so doing, being restrained in radical reforms by the bane of business, politics; but we trust him to at least try. Efficiency is of the first importance, then economy, and the intelligent politician should understand that a managerial policy which can make a success of the National Railway is the best card the Government can play."

Speaking to reporters, Sir Joseph Flavelle, the recently retired Chairman of the GTR, referred to the announcement of W C Kennedy, Minister of Railways, that the national system should be "administered without fear or favor, without thought of politics and in the general interests." Sir Joseph remarked that this was satisfactory, but stated frankly he had seen no evidence of its

seule prétendante véritable pour être le site des quartiers généraux en dehors de Montréal et Toronto. Cependant, l'illusion de la séparation des politiciens et des intérêts de parti des décisions de la compagnie ferroviaire allait être difficile à maintenir si les quartiers généraux du CNR étaient dans la capitale.

Thornton entreprit un voyage de familiarisation d'une côte à l'autre en décembre 1922 et janvier 1923 afin de rencontrer les principaux officiers du chemin de fer et les politiciens et hommes d'affaires importants. Sa première sortie du genre fut à Montréal, là où l'opposition à la nationalisation était la plus forte. Il y inspecta les installations du GTR (ses bureaux y compris), interviewa les officiers supérieurs et fut présent à un banquet en son honneur organisé par la Chambre de commerce.

Parlant lors d'un banquet, Thornton déclara que la propriété publique ne serait pas un succès « si les chemins de fer étaient pour être considérés comme un sapin de Noël et leur directeur comme une sorte de Père Noël glorifié...Qu'il soit compris catégoriquement, maintenant une fois pour toutes, qu'il n'y aura pas d'interférence politique, directe ou indirecte, dans l'administration et les opérations du CNR. »

Quant aux quartiers généraux, ils allaient être localisés « à un endroit à partir duquel le CNR peut être exploité de la manière la plus efficace, et par conséquent la plus économique, en considération de toutes les circonstances. »

Des reportages de ce discours firent la une des journaux à travers le pays. Même la *Montreal Gazette* fut impressionnée par Thornton. Il fut écrit dans un éditorial le lendemain : « Sir Henry Thornton ne peut redresser les torts, contrecarrer l'extravagance et ramener le réseau entier sur une base d'entreprise en un seul soir. Peut-être n'arrivera-t-il jamais à le faire, étant entravé quant aux réformes profondes par la politique, le fléau des entreprises commerciales, mais nous avons confiance qu'il va au moins essayer. L'efficacité est de première importance, puis l'économie, et le politicien intelligent devrait comprendre qu'une politique de gestion qui peut faire un succès du CNR est la meilleure carte que le gouvernement peut jouer.

Parlant à des reporters, Sir Joseph Flavelle, le chef de l'administration du GTR récemment retiré, fit allusion à la proclamation de W.C. Kennedy, le ministre des Chemins de fer, que le réseau national devait être « administré sans peur ou favoritisme, sans pensée pour la politique et dans les intérêts de tous. » Sir Joseph remarqua que ceci était satisfaisant, mais il déclara franchement qu'il n'avait encore vu aucune évidence de sa mise en application. Il continua: « Il doit être gardé en tête que ces chemins de fer sont des entreprises exploitées en propriété publique, ayant des opérations dans pratiquement toutes les régions

observance. He continued, "It is to be remembered that this railway is a public-owned and operated enterprise, in active business in almost every constituency in the country, and that 90,000 workers are employed. If the declared policy is observed, a hitherto undeveloped courage and purpose in public affairs will be brought into play, and at a time when the system of group representation in Parliament denies the Government the necessary support for independent action."

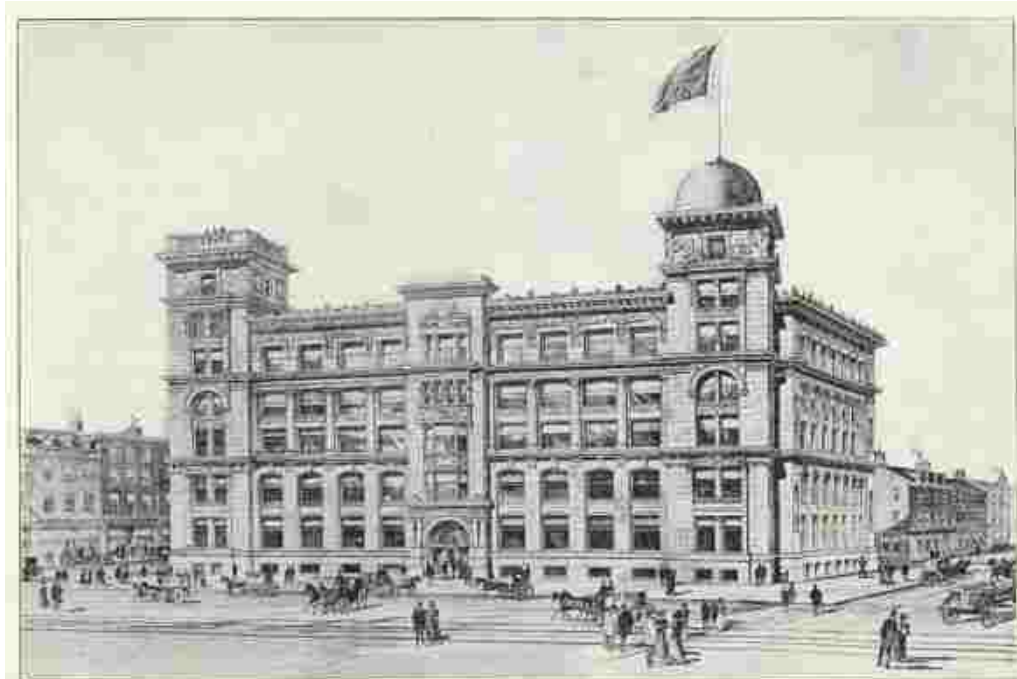
One of Thornton's early policy decisions was to cancel the 'Hanna Order' forbidding railway employees from running for political office. This was announced at a meeting with Tom Moore, President of the Trades and Labour Congress and a CNR board member, at a meeting with representatives of the various railway unions on January 5, 1923. Three employees, who had been discharged by Hanna for running for political office, were reinstated in their old jobs.

On February 1st, it was announced the CNR board had recommended to the government that the general offices be placed at Montreal and that the system be split into three operating districts. Headquartered at Moncton, the Atlantic District incorporated all lines in the Maritimes and as far west in Quebec as Rivière du Loup on the ICR and Monk on the NTR. This district took in all the original footprint of the ICR. Toronto gained a second prize in being named headquarters for the Central District, which extended from Rivière du Loup and Monk to just east of Port Arthur on CNoR and Superior Junction on NTR. The Western District, with headquarters at Winnipeg, incorporated all track west these points to the Pacific.

du pays et employant 90 000 personnes. Si la politique d'exploitation annoncée est respectée, un courage et un sens de gestion d'affaires publiques jamais vus jusqu'ici devront être mis en jeu, et ce, en une période où le système de représentation de groupes au Parlement enlève à celui-ci l'appui nécessaire pour une action indépendante.»

L'une des premières décisions de la ligne d'action de Thornton fut d'annuler « l'ordre d'Hanna » interdisant aux employés de briguer des suffrages en politique. Ceci fut annoncé lors d'une rencontre avec Tom Moore, président du Congrès des métiers et du travail du Canada et membre du conseil d'administration du CNR, lors d'une assemblée avec les représentants de tous les syndicats ferroviaires, le 5 janvier 1923. Trois employés qui avaient été congédiés par Hanna pour s'être présentés comme candidats en politique furent réintégréés dans leurs anciens emplois.

Le 1er février, il fut annoncé que le conseil d'administration du CNR avait recommandé au gouvernement que les quartiers généraux soient localisés à Montréal et que le réseau soit divisé en trois districts d'exploitation. Le district Atlantique, avec son chef-lieu à Moncton, réunissait toutes les lignes des Maritimes et celles d'aussi loin vers l'ouest que Rivière-du-Loup sur l'ICR et Monk sur le NTR, au Québec. Ce district engloba toutes les lignes originelles de l'ICR. Toronto gagna un second prix par sa désignation de chef-lieu du district Central, qui s'étendait de Rivière-du-Loup et Monk jusqu'à un point tout juste à l'est de Port Arthur, sur le CNoR, et Superior Junction, sur le NTR. Le district Western, avec son chef-lieu à Winnipeg, englobait toutes les lignes à l'ouest de ces



Grand Trunk Railway Offices (new), McGill Street and Place Royale.

The new Grand Trunk Railway head office building at 360 McGill Street in Montreal which opened on March 26, 1923. The stately building exists today as the Gérald-Godin Building housing various offices. National Library and Archives of Quebec

Le bâtiment inauguré le 26 mars 1923 des nouveaux quartiers généraux du Grand Trunk au 360, rue McGill, à Montréal. Cet imposant immeuble existe de nos jours sous le nom d'Édifice Gérald Godin et abrite une variété de bureaux.

The Toronto Globe commented, "Among those in all parts of Canada who are eager for the success of the great public ownership project of the national Railways there will be keen disappointment - not to say misgiving - over the decision to locate the general offices of the national System in Montreal. The sister city has been too long and too ardently the centre of those corporate interests which have been hostile to every development of the progressive principle of public ownership..."

The Monetary Times had taken a contrary view. It had predicted that Montreal would be made the headquarters saying, "Montreal strongly opposed government ownership; but if the headquarters are located there, it will do much to placate the opposition. Montreal went dead against the government as soon as it got into the head that a number of GTR employees might be removed."

It took several weeks to prepare the necessary office space for the transfer of the CNR officials from Toronto and Ottawa. To make room for all its employees, 90,000 square feet of space, sufficient for 1,900 people, was leased in a former department store at Bleury and St Catherine Streets. Thornton's Ottawa office was closed on March 24th. Thornton and several vice presidents moving from Toronto took up their quarters in the GTR office building at 360 McGill Street on Monday, March 26th.

FINISHING THE UNION

"Unless the Dominion government intends to pay the interest on the GTPR debentures, its present policy of advertising the prosperity of the CNR seems unwise." - The Truth, British Liberal Party newspaper reprinted in Winnipeg Tribune, January 6, 1926

There remained one unfinished piece of business. Unlike the GTR, the GTP was not officially melded into the CNR in 1923. Indeed it would take another four years. With the GTP in receivership, any reorganization plan required the assent of the security holders and the holders of the

points jusqu'au Pacifique.

Le *Toronto Globe* commenta : « Parmi ceux partout au Canada qui souhaitent ardemment le succès du grand projet de réseau ferroviaire national en propriété publique, il va y avoir une déception majeure, pour ne pas dire une crainte, quant à la décision de localiser les quartiers généraux du réseau à Montréal. La ville a trop longtemps et trop vivement été jumelée aux intérêts corporatifs qui ont été hostiles à tout développement du principe novateur de la propriété publique... »

Le *Monetary Times* prit une attitude contraire. Il avait prédit que Montréal serait choisie pour les quartiers généraux, disant : « Montréal s'est fortement opposée à la propriété par le gouvernement, mais si les quartiers généraux y sont localisés, cela apaisera beaucoup l'opposition. Montréal se dressa absolument contre Ottawa dès qu'elle se mit en tête que nombre d'employés du GTR pourraient partir. »

Plusieurs semaines furent nécessaires pour préparer l'espace à bureaux requis pour le transfert de tous les officiers du CNR venant de Toronto et d'Ottawa. Pour obtenir de l'aire pour tous les employés, 8361 mètres carrés de plancher, assez pour 1900 employés, furent loués dans un grand magasin situé au coin des rues Bleury et Sainte-Catherine. Le bureau de Thornton, à Ottawa, fut fermé le 24 mars. Thornton et plusieurs vice-présidents venant de Toronto emménagèrent dans leurs nouveaux bureaux dans l'édifice du GTR, au 360 rue McGill, le lundi 26 mars.

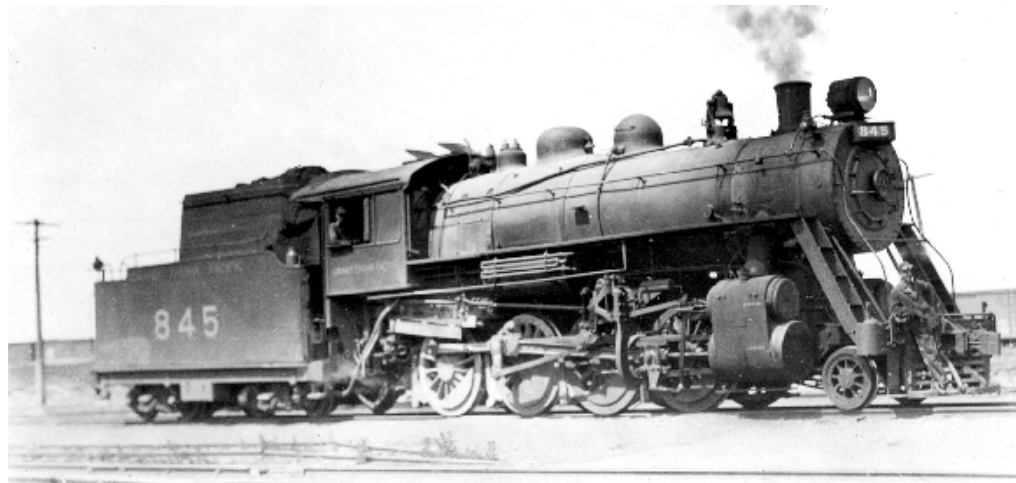
LE PARACHÈVEMENT DE L'UNION

« À moins que le gouvernement du Dominion n'ait l'intention de payer les intérêts sur les obligations du GTP, sa présente politique d'annoncer la prospérité du CNR semble imprudente. » - The Truth, journal du Parti libéral britannique repris par le Winnipeg Tribune, le 6 janvier 1926

Il restait une partie des affaires qui n'était pas encore complétée. Contrairement au GTR, le GTP n'avait

Grand Trunk Pacific 845 was one of 25 superheater - equipped Consolidations acquired by the GTP from the Montreal Locomotive Works in 1912. These would be the last locomotives purchased by the GTP. Douglas N.W. Smith Collection

La 845 du Grand Trunk Pacific fut l'une de 25 Consolidations équipées de surchauffeurs acquises par le GTP des Montreal Locomotive Works en 1912. Elles devinrent les dernières locomotives achetées par le GTP. Collection de Douglas N.W. Smith



GTP 4% perpetual debenture holders refused to accept the arbitration award that said their shares were valueless. They organized an effective lobby group and the negative publicity they generated had a considerable effect on shaping British public opinion towards Canada and investing in the Dominion.

The payment of 4% interest twice annually on these debentures had been guaranteed by GTR. With the CNR financial position improving in 1923, the committee lobbied for a determination as to whether the former GTR net earnings were sufficient to make payment on their debentures. The Department of Railways and Canals had Touche & Company conduct an independent audit. It determined the GTR component of the CNR had sufficient earnings to pay at least a portion of the interest for the last six months of 1923. The debentures, which had been selling for as little as £28 on the London exchange, rose to £63.



The CNR and GTP shared equal billing in this ad for the Montreal - Vancouver train, The Continental Limited. The last ads showing both the GTP and CNR names for the transcontinental service were in June 1921. Regina Leader Post, March 19, 1921

Le CNR et le GTP ont parts égales sur cette annonce pour le train Montréal-Vancouver, le « Continental Limited ». Les dernières annonces montrant les noms des deux compagnies pour ce service transcontinental apparurent en juin 1921. Regina Leader Post, 19 mars 1921

GTP 4% perpetual debenture holders refused to accept the arbitration award that said their shares were valueless. They organized an effective lobby group and the negative publicity they generated had a considerable effect on shaping British public opinion towards Canada and investing in the Dominion.

The payment of 4% interest twice annually on these debentures had been guaranteed by GTR. With the CNR financial position improving in 1923, the committee

pas été officiellement intégré au CNR en 1923. De fait cela allait prendre encore quatre autres années. Le GTP étant en tutelle, tout plan de réorganisation requérait l'assentiment des détenteurs des gages et les propriétaires des actions à 4 % en perpétuité du GTP refusèrent la déclaration de l'arbitrage que leurs actions étaient sans valeur. Ils organisèrent un groupe de lobbying efficace et la publicité négative qu'il généra eut un effet profond sur l'orientation de l'opinion publique en Angleterre et sur l'investissement dans le Dominion.

Le paiement semi-annuel d'un intérêt de 4 % sur ces actions avait été garanti par le GTR. La situation financière du CNR s'améliorant en 1923, le comité fit du lobbying pour qu'il soit établi si les revenus nets de l'ancien GTR étaient suffisants pour verser les intérêts des actions. Le département des Chemins de fer et Canaux demanda à Touche et Compagnie d'enquêter indépendamment. Elle détermina que la composante GTR du CNR avait des revenus suffisants pour payer au moins une partie des intérêts pour les six derniers mois de 1923. Les actions, qui s'étaient vendues pour seulement 28 £ sur la Bourse de Londres, montèrent à 63 £.

Les commentaires en Angleterre furent négatifs. Le *Daily Telegraph* pensa qu'il n'était pas rassurant de constater que les détenteurs d'actions avaient dû forcer une vérification spéciale des comptes pour recevoir leurs justes dus. Le *Financial Times* déclara : « Le simple fait que l'ancien réseau du GTR fasse si belle figure rend encore plus flagrante l'injustice avec laquelle les actionnaires furent traités à l'occasion de son expropriation. Même maintenant il n'est pas trop tard pour le gouvernement canadien de reconsidérer l'entière situation à la lumière des événements récents et de faire un geste plus généreux en faveur d'un groupe d'investisseurs britanniques sévèrement lésés. »

Bien que les revenus du GTR n'avaient pas été suffisants pour payer les intérêts des actions au cours des six premiers mois de 1924, ceux des six derniers mois furent de nouveau suffisants pour assurer leur paiement pour l'année entière.

La situation était embarrassante pour le gouvernement et coûteuse pour le CNR qui avait à tenir une compatibilité séparée pour le GTR et le GTP. On délégua Thornton pour qu'il rencontre les détenteurs d'actions afin de résoudre la situation. Il fut annoncé dans la presse anglaise, le 2 septembre 1926, qu'une résolution avait été obtenue grâce aux efforts de médiation d'un comité consultatif spécial de financiers notoires de Londres.

lobbied for a determination as to whether the former GTR net earnings were sufficient to make payment on their debentures. The Department of Railways and Canals had Touche & Company conduct an independent audit. It determined the GTR component of the CNR had sufficient earnings to pay at least a portion of the interest for the last six months of 1923. The debentures, which had been selling for as little as £28 on the London exchange, rose to £63.

British commentary was critical. The Daily Telegraph thought it was not reassuring that the debenture holders had to force a special audit to receive their just dues. The *Financial Times* said, "The very fact that the old GTR system is rendering such good account of itself, makes all the more flagrant the injustice with which the stockholders were treated on the occasion of its expropriation. Even now it is not too late for the Canadian government to reconsider the whole position in the light of recent events and make a more generous gesture towards a sorely tried body of British investors."

While the GTR earnings were not sufficient to pay any interest on the debentures for the first six months of 1924, yet again the last six months of the year had produced sufficient return to make another full interest payment.

The situation was embarrassing to the government and costly for the CNR which had to maintain separate financial statements for both the GTR and GTP. Thornton was delegated to meet with the debenture holders to resolve the situation. On September 2, 1926 it was announced in the British press that a settlement had been reached through the mediation efforts of a special advisory committee consisting of several of London's financial leaders. The settlement provided for the issue of

L'entente pourvut à la mise en marché de nouvelles actions portant un intérêt de 2 % par année qui seraient échangées livre pour livre avec les anciennes actions du GTP. Un montant d'actions totalisant 34,9 millions de dollars était alors en circulation. Le capital et l'intérêt des nouvelles actions furent garantis par le gouvernement du Dominion. Le premier versement d'intérêt serait postdaté au 1er juillet 1926. Le gouvernement aurait la possibilité de racheter ces actions lors des dix prochaines années à des prix à être négociés avec les vendeurs.

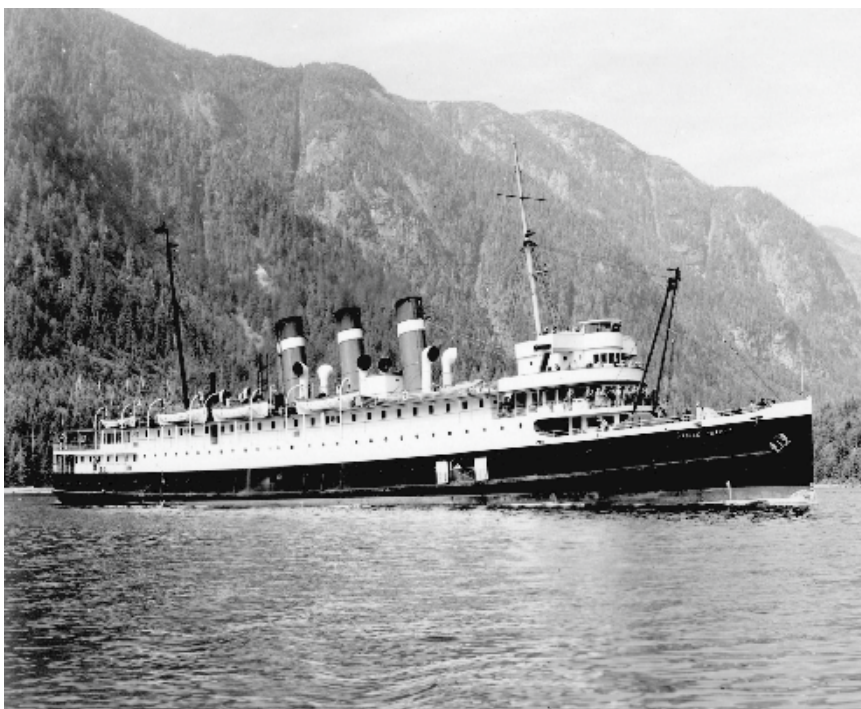
Le résultat fut bienvenu par la presse britannique. Le *Times* écrivit : « La résolution va réhabiliter ce crédit aux yeux des investisseurs britanniques... Elle va ouvrir de nouveau le marché britannique pour le soutien de prêts aux Canadiens sur des termes justifiés par leurs ressources économiques et auxquels leur appartenance à l'Empire leur donne droit. » Le *Financial Times* qualifia l'offre « de raisonnable, même si elle ne pêche pas du tout par générosité. »

En février 1927, le gouvernement entérina la législation nécessaire. Le 10 mars, les détenteurs d'actions tinrent leur dernière réunion. Le 27 mai, le gouvernement adopta un Ordre en conseil stipulant que la mise en tutelle du GTP prendrait fin le 31. Le processus de nationalisation qui avait été commencé en 1915 était maintenant achevé.

Au bout de la ligne

« La population du Canada s'est aventuré dans une entreprise [la propriété publique] qui n'a pas été manifestement un succès ailleurs. » - Sir Henry Thornton dans le *Financial Post* du 8 décembre 1922

Maintenant dans sa forme ultime, le CNR n'était



With the absorption of the GTP properties into the CNR in 1927, the Prince boats on the west coast became part of the Canadian National Steamship Company. The most noticeable change was that the repainting of the smokestacks with red, white and blue bands. The graceful SS Prince Rupert sailed the scenic Inland Passage between Vancouver and Prince Rupert until being laid up in 1954. City of Vancouver Archives

Lors de la prise en charge des avoirs du GTP par le CNR en 1927, les navires de la série Prince sur la côte ouest devinrent parties de la compagnie Canadian National Steamship. Le changement le plus visible fut leurs cheminées repeintes avec des bandes rouges, blanches et bleues. L'élégant SS Prince Rupert navigua sur le pittoresque Inland Passage entre Vancouver et Prince-Rupert jusqu'à son retrait du service en 1954. Archives de la Ville de Vancouver

new debenture stock to bear interest at the rate of 2% per annum which would be exchanged pound for pound for old GTP stock. At the time the equivalent of \$34.9 million of stock was outstanding. Both the capital and interest on this new debenture stock was guaranteed by the Dominion government. The first interest payment would be backdated to July 1, 1926. The government had the option to repurchase the securities over the next ten years at prices to be negotiated with the seller.

The outcome was welcomed in British press. The Times wrote, "The settlement will rehabilitate that credit in the eyes of the British investors . . . The settlement will re-open the English market to the floatation of Canadian loans on terms which the economic resources of Canada justify and whereto her membership in the Empire entitles her." The *Financial Times* called the offer "just, though it still is hardly erring on the side of generosity."

In February 1927, the government passed the necessary enabling legislation. On March 10th, the debenture holders held their final meeting. The government passed an Order-in-Council on May 27th declaring that the receivership of the GTP would terminate on May 31st. The nationalization process that had commenced in 1915 was now complete.

END OF THE LINE

"The people of Canada have embarked upon an adventure (public ownership) which has not been conspicuously successful elsewhere." - Sir Henry Thornton in Financial Post, December 8, 1922

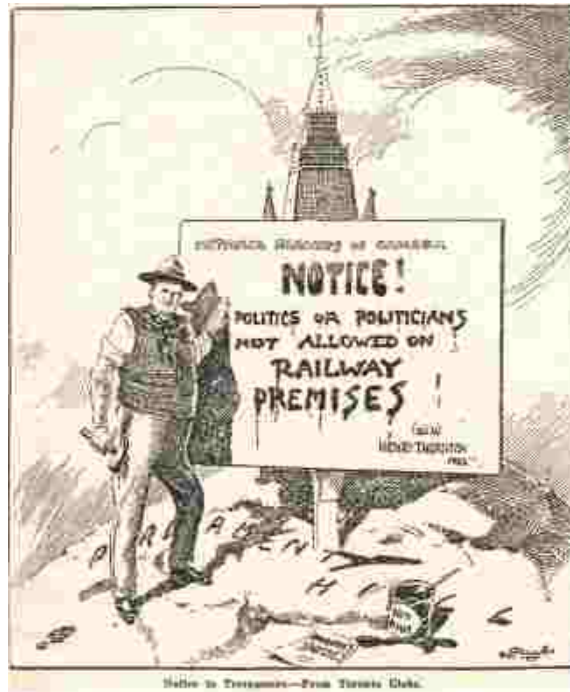
Now in its final form, the CNR was no ordinary railway. With 23,500 miles of lines, it was the single largest railway in the world. It employed over 100,000, was the single biggest business in the country, and the only railway serving all provinces. Operating under the lowest freight rate tariffs in the world, its only hope of achieving financial success was the expansion of traffic through new business activity and settlement.

The path to this point had by no means been the result of careful planning. Between 1896, when Mackenzie & Mann had started work on the first

pas un chemin de fer ordinaire. Avec ses 37 200 kilomètres de voies, il était le plus grand réseau au monde. Il employait plus de 100 000 personnes, était la plus grande compagnie au pays et le seul chemin de fer desservant ses dix provinces. Opérant avec les plus bas tarifs de transport de marchandises au monde, son seul espoir d'atteindre le succès financier était l'expansion du trafic via de nouvelles activités économiques et la colonisation.

La trajectoire jusque là n'avait été en aucune manière le résultat d'une planification minutieuse. Entre 1896, lorsque Mackenzie et Mann avaient entrepris le travail sur son premier composant, le CNoR, et 1923, le réseau national avait grandi de 26 180 à 63 810 kilomètres. Cette hausse de 147 % doublait presque celle de la population du pays. La folie du CNoR de dupliquer la ligne du GTP/NTR à travers le pays avait été purement le résultat de politiques aveuglément partisans. Une fois que les sources de financement publiques furent disponibles (en sommes comptant ou en garanties), les politiciens n'eurent aucune retenue. Et le Dominion et les provinces cherchèrent la faveur des électeurs en supportant la construction de nouvelles lignes. Les garanties fédérales et provinciales sur la dette n'avaient jamais été prévues pour devenir un fardeau pour les contribuables parce que les profits attendus devaient toujours suffire à rencontrer les frais de service de la dette.

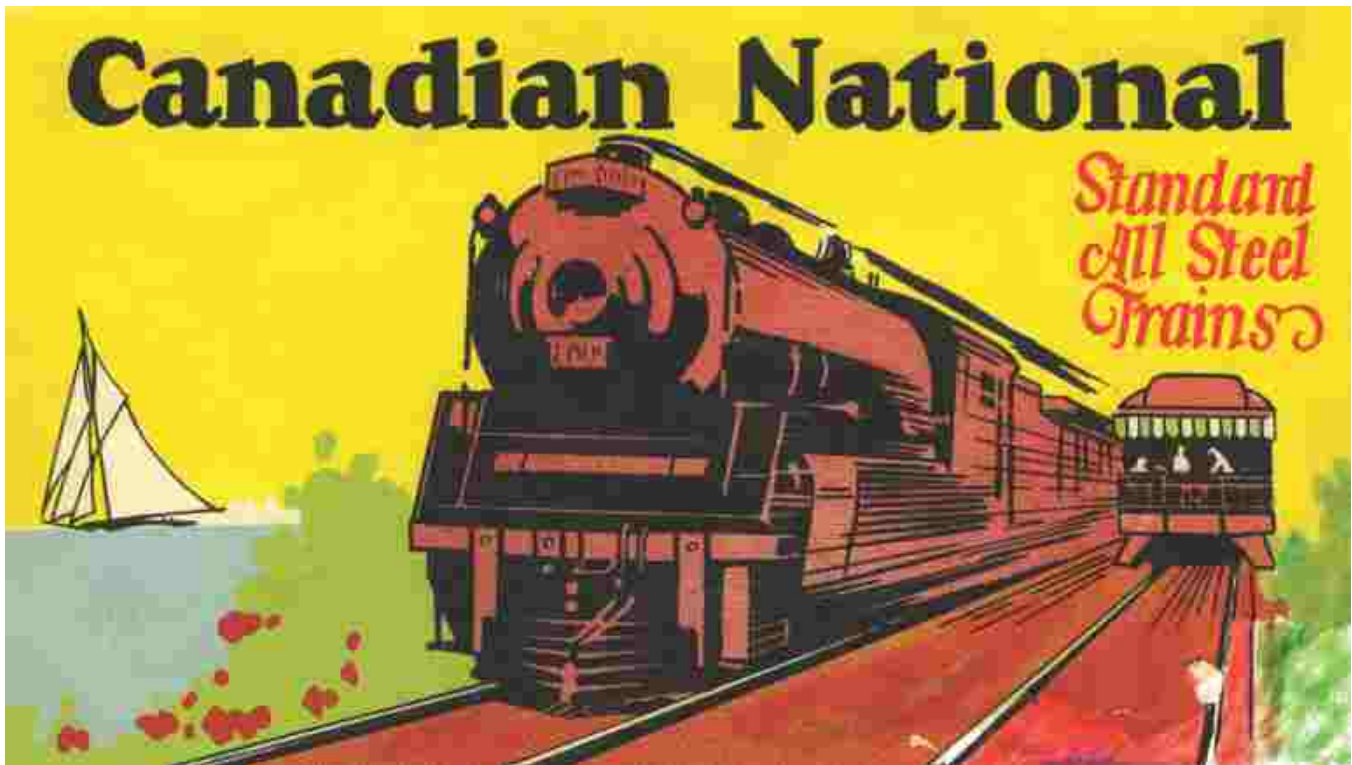
Sir Henry Thornton, l'homme redoutable qui allait être à la tête du CNR et qui n'était jamais venu au Canada, était un choix étrange comme directeur général. Son expérience ferroviaire venait surtout de chemins de fer transportant de grandes foules de voyageurs dans de petites régions densément peuplées telles que Long Island, New York et East Anglia, en Angleterre. Néanmoins, toute personne familière avec la situation au Canada avait ou refusé le poste ou en avait été disqualifiée pour avoir travaillé



Notice to Politicians—From Toronto Globe.

A cartoon from the Toronto Globe shows Thornton posting a no trespassing notice to politicians. Thornton was to find that government funding came with many strings attached. *Canadian Railway and Marine World*, January 1923

Une caricature du Toronto Globe montre Thornton érigeant un panneau de défense d'entrer aux politiciens. Thornton allait découvrir que les allocations du gouvernement venaient avec bien des restrictions. Canadian Railway and Marine World, janvier 1923



A CNR ticket envelop from the 1920s featured the 6000 class of steam locomotive. Douglas N W Smith Collection

Une enveloppe de billet du CNR datant des années 1920 mettait en vedette la série 6000 de locomotives à vapeur. Collection de Douglas N.W. Smith

A VOICE FROM THE PAST: Summing Up the CNoR Experience and Legacy

The final words on this remarkable period of both railway and national development I leave to Sir Donald Mann. How did those Sir Donald, who with his partner had almost single-handed built and owned a transcontinental railway, feel about the CNoR? The text comes from an extraordinary interview he gave to Emil Beau, a Toronto writer, in 1920.

Sir Donald said, "Come up to the office and let's have a chat." I went gladly for he was always a copious talker - once he took the clamps off. Sir Donald has a cosy room next Sir William Mackenzie's . . . The Victoria Street setting (of their offices in Toronto) is not as spacious as one used to observe in the Canadian Northern offices; but the man was bigger because he was more humane.

He looks older, to be sure, for nearly 70 takes toll of everybody. For a wonder Sir Donald was not smoking and he scarce waited to sit down before he began to discourse.

"You see Beau," he said, "these aren't a magnates quarters. I left the magnate business - or rather it left me. But I'm better off than when I saw you last. It was a terrible jolt to lose the Canadian Northern after living

UNE VOIX DU PASSÉ: L'AVENTURE ET L'HÉRITAGE DU CNoR EN BREF

Je laisse à Sir Donald Mann les derniers mots sur cette période remarquable dans le développement à la fois des chemins de fer et de la nation. Que ressentait Sir Donald au sujet du CNoR, lui qui, avec son partenaire, avait pratiquement construit et possédé à lui seul un chemin de fer transcontinental? Le texte provient de l'extraordinaire entrevue qu'il accorda à Emil Beau, un écrivain de Toronto, en 1920.

Sir Donald dit: « Venez au bureau et bavardons. » J'y suis allé avec empressement parce qu'il a toujours été volubile, une fois qu'il était à l'aise. Sir Donald avait un confortable bureau près de celui de Sir William Mackenzie...L'emplacement de la rue Victoria (de leurs bureaux à Toronto) n'était pas aussi spacieux que ceux qu'une personne avait l'habitude d'observer aux bureaux de la Canadian Northern, mais l'homme y paraissait grand parce qu'il y était plus terre à terre.

Il paraissait assurément plus vieux parce que soixante-dix ans pèsent sur n'importe qui. Étonnamment, Sir Donald ne fumait pas alors et il attendit à peine de s'asseoir avant de commencer à discourir.

with it night and day for 20 years. It was my ambition to build a railroad from the Atlantic to the Pacific. I thought Mackenzie and I were going to do it; but we have to be satisfied with having built from tidewater to tidewater [Quebec City to Victoria]."

"It was I who made the deal with [Premier] Dick McBride that took us to the Pacific. Mackenzie was the one who wanted most to get to the Atlantic. He thought he had the Intercolonial cinched at one time, but I don't believe Sir Wilfrid would have stood for it, even if George Graham (the Minister of Railways and Canals) had really been willing to make the deal."

"They say it was the building across British Columbia that put the kybosh on us. But it wasn't. We can see now that we bit off more than we could have chewed. It wasn't to be, and that's all there is in it . . . Nothing can alter the fact that we did a big piece of work, you can say it landed the country in obligations that the country may remember almost as long as it will remember us. But it will remember us - never fear that . . . In the end the country will come out all right with the legacy it got from Mackenzie and me."

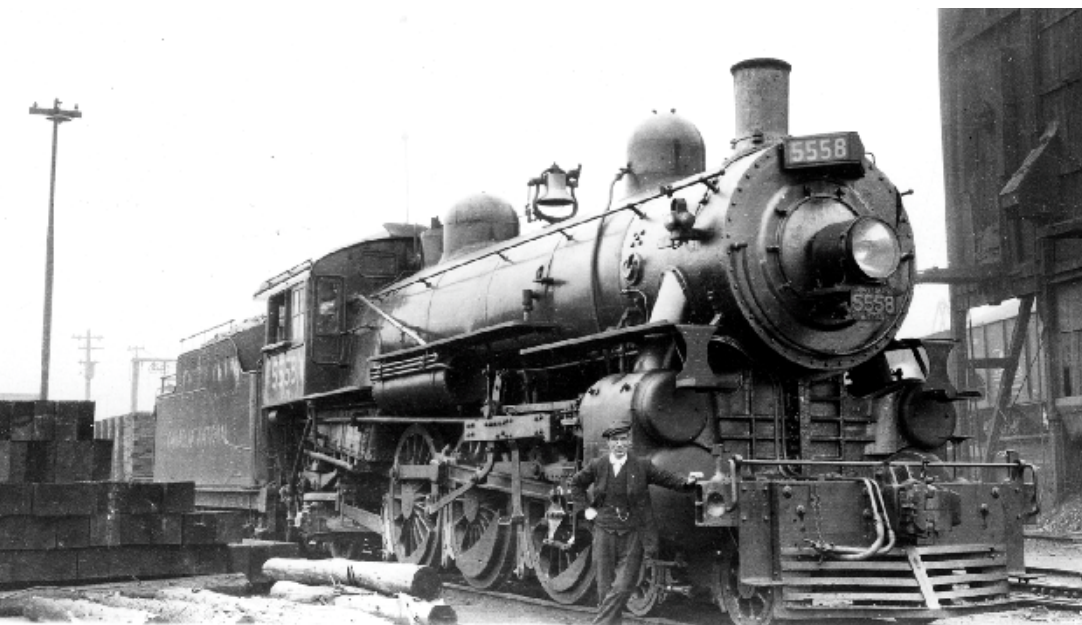
- The Confessional: Big Men's Uncensored Talk by Emil Beau, Regina Leader Post, October 23, 1920

« Vous voyez, Beau, dit-il, ces bureaux ne sont pas ceux d'un magnat. J'ai quitté le monde des magnats, ou plutôt il m'a quitté. Mais je suis mieux que la dernière fois que je vous ai vu. Ce fut un coup terrible de perdre le Canadian Northern après avoir vécu avec lui nuit et jour durant vingt ans. J'ambitionnais de construire un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique. J'ai pensé que Mackenzie et moi allions le faire, mais nous devons être satisfaits d'avoir construit d'eaux de marée à d'autres [Ville de Québec à Victoria]. »

« Je suis celui qui réalisa l'accord avec le (premier ministre) Dick McBride qui nous amena au Pacifique. Mackenzie fut celui qui voulut le plus atteindre l'Atlantique. À un moment donné, il a cru avoir saisi l'Intercolonial, mais je ne crois pas que Sir Wilfrid l'aurait supporté, même si George Graham (le ministre des Chemins de fer et Canaux) avait vraiment été désireux de conclure l'accord. »

« Ils disent que ce fut la construction à travers la Colombie-Britannique qui nous a arrêtés. Mais ce ne fut pas le cas. Nous pouvons maintenant voir que nous avons tenté quelque chose au-dessus de nos forces. Cela n'allait pas se réaliser et c'est tout ce qu'il y a là... Rien ne peut changer que nous avons fait un énorme travail; vous pouvez dire que cela a entraîné le pays dans des obligations dont il va se souvenir aussi longtemps qu'il va se souvenir de nous. Mais il va souvenir de nous, prenez-en ma parole... En fin de compte, le pays va bien s'en sortir avec l'héritage qu'il a reçu de Mackenzie et moi. »

- The Confessional: Big Men's Uncensored Talk par Emil Beau, Regina Leader Post, 23 octobre 1920



A photo from the early days of the Canadian National. Built in the GTR shops in 1911, it bore the number 204. It was renumbered 5558 when taken into the CNR roster in 1923. Douglas N W Smith Collection

Une photo des premiers jours du Canadien National. Construite dans les ateliers du GTR en 1911, la 4-6-2 fut alors attribuée le numéro 204. Elle fut renumérotée 5558 lorsqu'elle passa au tableau de force motrice du CNR en 1923. Collection de Douglas N.W. Smith

component of the CNoR, and 1923, the railway network of Canada grew from 16,270 to 39,650 miles. This 147% increase was practically twice that of the growth in the population of the country. The folly of duplicating the CNoR and GTP/NTR transcontinental lines was purely the result of blind partisan politics. Once the government funding taps were turned on (either in cash or guarantees) there was no stopping the politicians. Both the Dominion and most provincial governments carried favour with voters by supporting construction of new rail lines. The federal and provincial guarantees on debt never were supposed to become a burden on the taxpayers as the expected profits would always be sufficient to meet the debt servicing charges.

The bear of a man who was to lead the CNR, Sir Henry Thornton, who had never been to Canada, was a strange choice for chief executive. His railroad experience was largely on massive passenger carrying railways in small, densely populated areas like Long Island, New York and East Anglia, England. Anyone familiar with the Canadian situation had either turned down the job or been disqualified by the government for having worked for the CPR. This left the King government with no other choice.

In an age when railway presidents expected to be treated like royalty, Thornton had a common touch that endeared him to the rank and file workers. Hanna's work had laid the foundation that Thornton would build upon as the CNR saw large increases in freight and passenger traffic during the economic boom of the 1920s. With traffic and revenues in a free fall as the Great Depression laid waste to the Canadian economy in the 1930s, Thornton followed Hanna into a forced retirement as new political masters demanded a scapegoat. Less than ten years after forming the CNR, the country found itself facing yet another railway crisis.



Monuments to the exuberance and folly of the pre-war years were the Great Northern and Canadian Northern stations standing side by side on Vancouver's False Creek. The GNR station closed in 1962 when its remaining trains moved into the CNR station. Today the CNR station serves as a hub for VIA Rail and Amtrak trains and intercity bus operators. The park before the CNR station is named for Sir Henry Thornton. Douglas N.W. Smith Collection

Monuments à l'exubérance et à la folie des années d'avant-guerre, les gares du Great Northern et du Canadian Northern sont côte à côte au bord de la False Creek, à Vancouver. La gare du GNR ferma en 1962 lorsque les derniers trains la fréquentant furent détournés vers celle du CNR. De nos jours, la gare du CNR sert de centre d'activités pour les trains de VIA et d'AMTRAK et les exploitants d'autobus interurbains. Le parc en face de la gare du CNR est nommé en l'honneur de Sir Henry Thornton. Collection de Douglas N.W. Smith

au CPR. Ceci ne laissa aucun autre choix au gouvernement King.

À une époque où les présidents de chemins de fer comptaient d'être traités comme de la royauté, Thornton eut une attitude qui le rendit sympathique à l'ensemble des employés. Le travail d'Hanna avait créé la fondation sur laquelle Thornton basa ses efforts, quand le CNR connut de grandes hausses de trafic de voyageurs et de fret lors du boom économique des années 1920. Lorsque la Grande dépression fit tomber en chute libre le trafic et les revenus en dévastant l'économie canadienne des années 1930, Thornton, tout comme Hanna, fut forcé de prendre sa retraite par les nouveaux dirigeants politiques cherchant un bouc émissaire. Moins de dix ans après avoir formé le CNR, le pays fit face encore à une autre crise ferroviaire.

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

November - December / Novembre - Décembre

Ballantyne - A Montreal Steel Rail Nexus / Ballantyne – Une jonction ferroviaire à Montréal

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Introduction

A life interrupted. Since March because of the Covid-19 virus life and times for many of us is on hold, not unlike what the military forces who defended our country dealt with during two world wars. The 2020 holiday season will be vastly different for all of us. So to all our loyal readers, members, volunteers and paid staff, hang in there! Thanks for your continued support and here's hoping that 2021 will improve our lots in life everywhere.

To close out 2020, an important Montreal railway crossroads is featured. Ballantyne was (and still is in a greatly different configuration) a CNR-CPR junction point in the near-western reaches of Montreal Island, about 4 kilometres west of the Montreal West CPR Station. Indeed the original name for this intersection was Western Junction, so named when the Canadian Pacific Railway sought to cross the Jacques Cartier Union Railway (JCUR), a GTR owned property, in 1887.

To effect a safe and expeditious crossing of the two railways, a modest mechanical interlocking was erected in the southeast quadrant of the diamond crossing of the CPR and the JCUR. The tower was staffed around the clock with a CPR operator. Not surprisingly, the telegraph call letters for this locale were 'JC'. Western Junction had about twenty levers to operate the switches, derails and signals.

Coincident with the opening of Sortin Yard circa 1910, a new interlocker was installed in the northeast quadrant of the diamond. Extra levers and signal appliances were required to control trains to and from Sortin Yard as well as the new CPR main line Winchester Subdivision bypass which skirted the north side of the yard. At this point, the new interlocking tower was called Ballantyne after a prominent Montreal West family.

Ballantyne continued as a busy nexus between the CPR Winchester Subdivision and the CNR's former Jacques Cartier Union Railway until 1959. The CPR operator provided train order service to both railways as well as the control of rail traffic through this busy crossing until the location became grade separated coincident with the opening of CN's new Montreal Yard (later re-named Taschereau Yard) by 1962.

Through the years, Montreal had at least six mainline railway crossings at grade between the CPR, CNR and its predecessors and the various tramway lines. Let's

Introduction

Une existence interrompue. Depuis le mois de mars et à cause du virus Covid-19, l'existence et les activités de nombre d'entre nous sont en suspens, un peu comme celles des forces militaires qui défendirent notre pays durant les deux Grandes guerres. La saison des Fêtes 2020 va être très différente pour nous, alors ne lâchez pas, vous tous qui êtes fidèles lecteurs, membres, bénévoles et salariés de l'ACHF! Merci pour votre encouragement continu avec nos souhaits que 2021 améliore notre sort dans bien des aspects de nos vies.

Pour conclure l'année 2020, une importante jonction ferroviaire, à Montréal, est mise en vedette. Ballantyne a été (et le reste dans une configuration bien différente) une jonction du CNR et du CPR dans les confins de l'ouest de l'île de Montréal, à environ 4 kilomètres à l'ouest de la gare Montreal West du CPR. De fait, le nom originel de cette intersection était Western Junction, ainsi nommée lorsque le chemin de fer Canadien Pacifique (CPR) ambitionna, en 1887, de croiser celui du Jacques Cartier Union (JCUR), propriété du chemin de fer Grand Trunk (GTR).

Afin de créer un croisement sécuritaire et expéditif pour les deux chemins de fer, un modeste poste d'enclenchement mécanique fut construit dans le quartier sud-est du coupement des voies du CPR et du JCUR. La tour fut habitée jour et nuit par un télégraphiste du CPR. Sans surprise, ses lettres d'appel télégraphique furent JC. Western Junction abrita une vingtaine de leviers pour actionner des aiguillages, des dérailleurs et des signaux.

De pair avec l'inauguration de la cour Sortin aux alentours de 1910, un nouvel ensemble d'enclenchements fut installé dans le quartier nord-est du coupement des voies. Des leviers et signaux supplémentaires étaient nécessaires pour contrôler les trains allant à et venant de la cour Sortin ainsi que la voie de contournement de la ligne principale de la subdivision Winchester du CPR qui longeait le côté nord de la cour. La nouvelle tour fut alors nommée Ballantyne en l'honneur d'une famille bien en vue de Montréal-Ouest.

Ballantyne continua d'être une jonction affairée entre la sub Winchester du CPR et l'ancien Jacques Cartier Union du CNR jusqu'en 1959. Le télégraphiste du CPR assurait le service d'ordre de train aux deux compagnies ainsi que le contrôle du trafic ferroviaire à travers

have a look at the last decade of Ballantyne with a few historical surprises thrown in for good measure! In closing this rather lengthy introduction, thanks are in order to Michael Leduc, Exporail archivist Mylene Belanger, the late Ron Ritchie and Canadian Rail Co-Editor M. Peter Murphy for their assistance with this project. Special thanks to Nil Huxtable of Steamscenes for the wonderful colour images taken by Jack Marjoribanks, a former CRHA / Exporail alumnus. More on Jack and Nils next year! Stay safe!

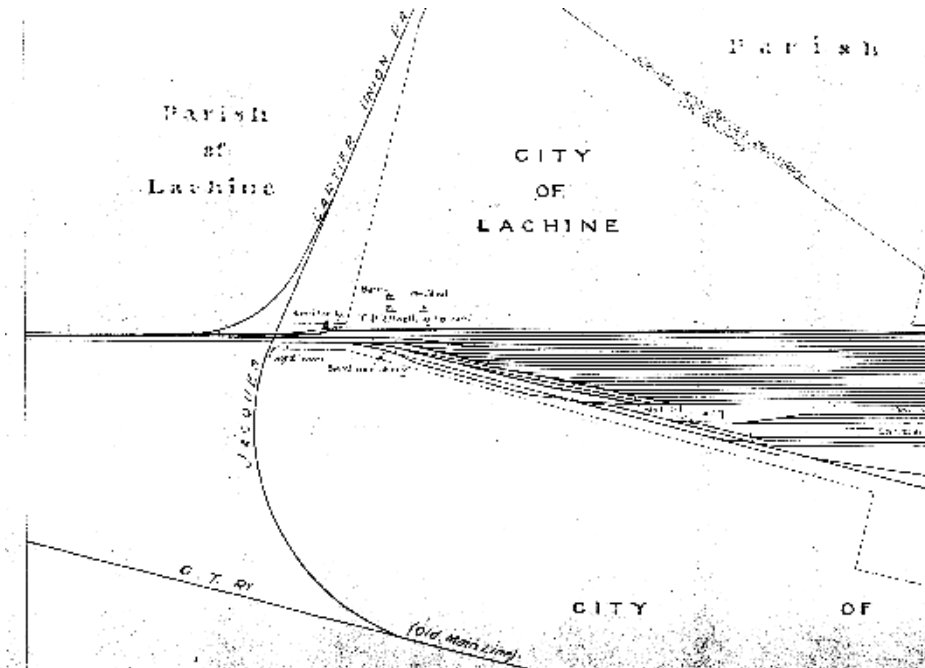
l'intersection jusqu'à ce que les voies soient étagées à cet endroit au moment de l'inauguration. en 1962, de la nouvelle cour Montréal du CN (renommée plus tard cour Taschereau).

Au fil des années, Montréal a eu au moins six intersections à niveau de voies majeures du CPR, du CNR et des compagnies qui l'ont précédé et de diverses compagnies de tramways. Jetons un coup d'œil sur la dernière décennie de Ballantyne avec quelques surprises historiques ajoutées pour le compte! À la fin de cette introduction quelque peu longue, nos remerciements vont dans l'ordre à Michael Leduc, l'archiviste d'Exporail Mylène Bélanger, le regretté Ron Ritchie et le coéditeur de Rail canadien Peter Murphy pour leur assistance au cours de ce projet. Des remerciements spéciaux vont à Nils Huxtable de Steamscenes pour les merveilleuses photographies en couleurs prises par Jack Marjoribanks qui fut membre de l'ACHF. Nous aurons plus sur Jack et Nils l'année prochaine. Restez en sécurité!



The first interlocker at what became Ballantyne was named Western Junction. In this Joseph Heckman view from 1914, we are looking east toward Sortin Yard and Montreal West. Soon after this photo was made, the new Ballantyne tower was built across the tracks in the northeast quadrant of the diamond. CRHA / ACHF Exporail Archives, Canadian Pacific Limited fonds, Heckman A1283

La première tour d'enclenchements de ce qui est devenu Ballantyne fut nommée Western Junction. Sur cette photo de 1914 de Joseph Heckman, nous regardons vers l'est dans la direction de la cour Sortin et de la gare Montreal West. Peu de temps après la prise de cette photo, la nouvelle tour Ballantyne fut construite de l'autre côté des voies, dans le quartier nord-est du croisement. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadian Pacific Limited, Heckman A1283



This blueprint shows the west end of CPR's Sortin Yard and the location of the Western Junction interlocking tower. The revised date of this blueprint is 1917 and the CPR Winchester Subdivision double track main line now skirts the north side of Sortin Yard. Note the Jacques Cartier Union Railway is shown as a Grand Trunk Railway property. Smail collection from the late Ron Ritchie.

Ce plan montre l'extrémité ouest de la cour Sortin et la localisation du poste d'enclenchements Western Junction. La révision de ce plan date de 1917 et la voie principale double de la subdivision Winchester du CPR longe maintenant l'extrémité nord de la cour. Notez que le chemin de fer Jacques Cartier Union est montré comme propriété du Grand Trunk. Collection Smail du regretté Ron Ritchie

New power! It is September 1956 and Ballantyne operator Claude Boucher has orders for Extra 8911 West leaving St. Luc yard with brand new CLC-Fairbanks Morse Trainmaster diesels 8911 and 8912. A ubiquitous Alco S-2 yard engine waits for the westbound manifest to clear. The CRHA collection at Exporail includes CPR 8905, the only FM Trainmaster preserved. Jack Marjoribanks / Nils Huxtable collection

Nouvelle force motrice! C'est septembre 1956 et le télégraphiste Claude Boucher de la tour Ballantyne a des ordres de train pour l'Extra 8911 West quittant la cour Saint-Luc derrière les locomotives CLC-Fairbanks Morse « Trainmaster » 8911 et 8912 flambant neuves. L'une des locomotives de manœuvre ALCo S-2 présentes partout attend que le train à l'indicateur libère les lieux. La collection de l'ACHF à Exporail comprend la 8905 du CPR, la seule « Trainmaster » préservée. Jack Marjoribanks, collection de Nils Huxtable



Now for a sampler of the fantastic colour photography of Ballantyne in the fifties by the late Jack Marjoribanks courtesy of Nil Huxtable.

Voici maintenant un échantillonnage, courtoisie de Nils Huxtable, de la formidable photographie en couleurs de Ballantyne faite par le regretté Jack Marjoribanks au cours des années 1950.



The black smoke rolls as CPR G3g 4-6-2 2392 gets underway with a westbound drag freight leaving Sortin Yard for Smiths Falls, Ontario on a wintry late afternoon circa 1955. Ballantyne tower appears in the distance with a clear board as Extra 2392 West passes in review. Jack Marjoribanks / Nils Huxtable collection

En une fin d'après-midi d'hiver autour de 1955, la fumée noire se répand alors que la 2392, une 4-6-2 classe G3g du CPR, débute son trajet, en direction ouest, de la cour Sortin vers Smiths Falls, Ontario, avec un lourd convoi de marchandises. La tour Ballantyne apparaît dans la distance avec le signal de voie libre que l'Extra 2392 West va croiser. Jack Marjoribanks, collection de Nils Huxtable





CPR Train No. 10 from Sault Ste. Marie and Sudbury pulled by the first Royal Hudson 2820 raises dust from the neatly trimmed ballast on the approach to Ballantyne in the summer of 1952. Eight years later, in June 1960, the 2820 will power last steam-powered CPR main line freight between Smiths Falls and Montreal. Preserved companion engine 2850, THE Royal Hudson, is front and centre on display in the Angus Pavilion at Exporail. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Le train numéro 10 du CPR venant de Sault-Sainte-Marie et Sudbury et tracté par la 2820, la première « Royal Hudson », soulève la poussière du ballast soigneusement épandu à l'approche de Ballantyne au cours de l'été 1952. Huit ans plus tard, en juin 1960, la 2820 va tracter le dernier train de marchandises mû à la vapeur sur voie principale. Sa jumelle préservée 2850, celle-là du train royal de 1939, est exposée bien en évidence dans le pavillon Angus d'Exporail. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill

More CPR royalty at Ballantyne. CPR H1c 4-6-4 2827 has train No. 10 well in hand approaching Ballantyne in 1953. The 2827 will remain on the books until 1966, a failed preservation effort. Exporail CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds, Paterson / Smaill collection.

Un peu plus de royauté à Ballantyne! La 2827, une 4-6-4 de la classe H1c du CPR, a le plein contrôle du train no 10 à l'approche de Ballantyne en 1953. La 2827 va rester inscrite sur les livres jusqu'en 1966, un échec dans la campagne de préservation. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill





Livestock is marshalled behind the tender of CNR Extra 2533 North, a transfer freight bound for Longue Pointe, Quebec from Turcot Yard. It is June 1954 and the CNR train order signal is clear. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Des wagons pour bétail sont accouplés au tender de la locomotive de l'Extra 2533 North du CNR, un convoi de transfert vers Longue-Pointe, Québec, en provenance de la cour Turcot. Nous sommes en juin 1954 et le signal d'ordre de train indique une voie libre. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill

The pops lift as CNR T-3-a 2-10-2 4209 crosses the diamond southbound at Ballantyne on a sultry May 17, 1952 with a manifest freight from Garneau, Quebec. CNR 4209 began life as New York Central 1100, built in 1919 by Brooks as a USRA locomotive assigned to the Boston and Albany. In 1926, after considerable upgrade work performed at the Grand Trunk Western's Battle Creek, Michigan shops, such as an enclosed cab and the installation of an Elesco feedwater appliances, 4209 began a long career on the CNR, mostly on lines north of Montreal. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Le 17 mai 1952, par une chaleur étouffante, les soupapes de sécurité de la 4209, une 2-10-2 classe T-3-a du CNR, sont ouvertes alors qu'elle traverse le croisement de Ballantyne en direction sud, avec un train de marchandises à l'indicateur en provenance de Garneau, Québec. La locomotive commença sa carrière en tant que la 1100 du New York Central, construite par Brooks aux normes de l'USRA et affectée au Boston & Albany. En 1926, à la suite de travaux d'amélioration considérables réalisés aux ateliers de Battle Creek, Michigan, du Grand Trunk Western, tels qu'une cabine de conduite fermée et l'installation d'un réchauffeur d'eau d'appoint Elesco, la 4209 entreprit un long service au CNR, principalement sur des lignes au nord de Montréal. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill





Another southbound at Ballantyne, this time a passenger extra in the charge of CNR U-1-f 4-8-2 6066 on July 1, 1950. Except for movements involving the transfer of CNR engines and passenger equipment for pool trains 6 and 15, a passenger train on the L'Assomption Subdivision at this late a date is unusual. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Un autre train en direction sud à Ballantyne, cette fois un extra de voyageurs à l'arrière de la 6066, une 4-8-2 classe U-1-f du CNR, le 1er juillet 1950. À part des déplacements impliquant le transfert de locomotives et de voitures de voyageurs pour les trains en commun nos 6 et 15, un train de voyageurs sur la subdivision de L'Assomption à cette date tardive est inhabituel. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill

CNR T-3-a 2-10-2 4200, the class leader, rounds the long curve northbound at Ballantyne on the metals of the former Jacques Cartier Union Railway on May 17, 1952. A stock car converted from a Fowler design boxcar is first out behind the tender as Extra 4200 North passes in review. A favorite exhibit at Exporail features stock car CN 173543 (like CN 173667 in the photo) complete with the option of bovine sound effects at the touch of a button! CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Le 17 mai 1952, la 2-10-2 classe T-3-a 4200 du CNR, la première de la classe, roule sur la longue courbe en direction nord localisée sur la voie de l'ancien chemin de fer Jacques cartier Union. Un wagon pour bétail, construit à partir d'un wagon couvert de conception Fowler, est le premier wagon derrière le tender alors que l'Extra 4200 North défile. Une des pièces d'exposition les plus prisées à Exporail met en vedette le wagon pour bétail 173543 du CNR (similaire au 173667 sur la photo) avec la possibilité d'activer une simulation de meuglements au toucher d'un bouton! Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill





On July 1, 1950, CNR T-1-c 2-10-2 4033 is on the northward approach to Ballantyne with a transfer freight bound for Montreal's east end oil refineries. At this time, 4033 still retains its auxiliary piping to perform snow removal duties with the Barber-Greene snow-melter. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Le 1er juillet 1950, la 2-10-2 T-1-c 4033 du CNR est sur l'approche par le nord de Ballantyne avec un convoi de transfert de marchandises destiné aux raffineries de Montréal-Est. La locomotive exhibe encore à cette période la tuyauterie auxiliaire lui permettant d'effectuer des travaux de déblaiement de neige avec le fondeur de neige Barber-Greene. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill

CNR 4033, a T-1-c 2-10-2 built in 1920 by MLW, was one of the first batch of steam locomotives received by the fledgling Canadian National Railways. Exiting Paton siding southbound, Extra 4033 South is about to cross the diamond at Ballantyne in July 1952. The auxiliary snow melting pipes have now been removed. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

La 4033, fabriquée en 1920 par les MLW, fit partie de la première commande de locomotives du CNR à son tout début. Sortant de la voie d'évitement Paton en direction sud, l'Extra 4033 South est tout juste au point de passer sur le croisement à Ballantyne, en juillet 1952. La tuyauterie auxiliaire pour la fonte de neige est maintenant enlevée. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill





Second CPR class H1a 4-6-4 2801 eases its train onto the St Luc Branch Subdivision at Ballantyne with an eastbound freight from Smiths Falls. It is May 1952 and 2801 still sports the early 'shield' herald applied to some CPR steam power in the 1930s. Alco S-2 7058 is still decorated in its as-delivered early CPR diesel switcher paint scheme pioneered by original CPR diesel 7000 in 1937. 7000, of course, is a treasured member of the CRHA collection at Exporail. As 2801's train passes Ballantyne tower, it shows off a new end cupola steel van. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smail collection.

À Ballantyne, la 4-6-4 2801 du CPR, la seconde de la classe H1a, tracte lentement, en direction est, son convoi de marchandises en provenance de Smiths Falls, sur la voie de la subdivision St. Luc. Nous sommes en mai 1952 et la 2801 arbore encore l'écusson en forme de bouclier fixé à quelques locomotives à vapeur du CPR au cours des années 1930. L'ALCo S-2 7058 montre encore sa peinture originelle, livrée des premières locomotives diesel de manœuvre telle qu'appliquée, en 1937, sur la 7000, la toute première locomotive diesel du CPR. La 7000, bien sûr, est une précieuse membre de la collection de l'ACHF, à Exporail. Alors que le train passe devant la tour Ballantyne, il exhibe un tout nouveau fourgon de queue en acier avec coupole placée à l'arrière. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smail



Bound for Smiths Falls, CPR Extra 5328 West storms out of Sortin Yard on Dominion Day, July 1, 1950. The open window on the west side of Ballantyne tower suggests that it is a warm summer evening. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smail collection.

Le 1er juillet 1950, jour de la fête du Dominion, l'Extra 5328 West à destination de Smiths Falls montre une allure décidée à la sortie de la cour Sortin. La fenêtre ouverte sur le côté ouest de la tour Ballantyne suggère une chaude soirée d'été. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smail

Alco built CPR FA-1 4004 on May 31, 1949. Decorated in the original maroon and gray paint scheme particular to these American built CPR FA's, Extra 4004 West is about to clear the interlocking limits at 'JC' in a view from May 1950. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smail collection.

La 4004 du CPR, une FA-1 manufacturée par l'ALCo le 31 mai 1949. Sa locomotive peinte dans la livrée originelle rouge foncé et grise propre à ces FA du CPR fabriquées aux États-Unis, le convoi Extra 4004 West est sur le point de dépasser les limites des enclenchements au point « JC » sur cette photo de mai 1950. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smail





More FA's, this time home grown! Built by MLW in September 1950, FA-1 4021 is running Extra East arriving at Ballantyne on its first test trip east. Master Mechanic Creighton's test van is right behind the 'B' unit. The diesel gloss finish on the two units is dazzling! CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Plus de FA, cette fois-ci originaires du pays! Construite par les MLW en septembre 1950, la FA-1 4021 tracte un Extra arrivant à Ballantyne lors de son premier trajet d'essai en direction est. Le fourgon du maître-mécanicien Creighton est tout juste derrière l'unité « B ». Le fini brillant sur les deux unités est éblouissant! Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill

More test runs, more CPR MLW FA's. The Creighton test van trails the 'B' unit as Extra 4011 West passes through the interlocking at Ballantyne in July 1950. The dwarf signals protecting the South Independant Lead frame the westbound manifest. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

D'autres trajets d'essai, d'autres FA MLW du CPR. Le fourgon de Creighton durant les essais est à la suite de l'unité « B » alors que l'Extra 4011 West passe à travers les enclenchements à Ballantyne en juillet 1950. Les signaux nains protégeant la voie South Independant Lead cadrent le train à l'indicateur en direction ouest. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill





Closing out our look at Ballantyne in the fifties, we end on a steamy note as CPR P2c 2-8-2 5341, long a Montreal assigned engine, clumps across the diamond at Ballantyne on May 17, 1952 with an Extra West for Smiths Falls. Note that at this early date the CNR train order signal has been removed. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson / Smaill collection.

Terminant notre aperçu de Ballantyne au cours des années 1950, nous concluons sur une note vapeur alors que la 5341, une 2-8-2 de classe P2c du CPR longtemps affectée à Montréal, passe lourdement sur le croisement à Ballantyne, le 17 mai 1952, avec un extra à destination de Smiths Falls, à l'ouest. Notez qu'à cette date avancée, le signal d'ordre pour trains du CNR a été enlevé. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson, collection Smaill

Long-time CRHA and Canadian Rail team member Garth Stevenson commented recently, referring to the Ballantyne Photo Gallery that he had a CPR 'Terminal Clearance form B' for 4-4-0 29 from St. Luc Yard to Windsor Station via Ballantyne dated November 6, 1960. This of course was the CRHA excursion to St. Lin, Quebec commemorating the 75th anniversary of the driving of the last spike at Craigellachie, British Columbia in 1885. Garth had the privilege of riding the cab from St. Luc, by Ballantyne, through Montreal West and Westmount to Windsor Station where the 29 coupled onto its three-car train.

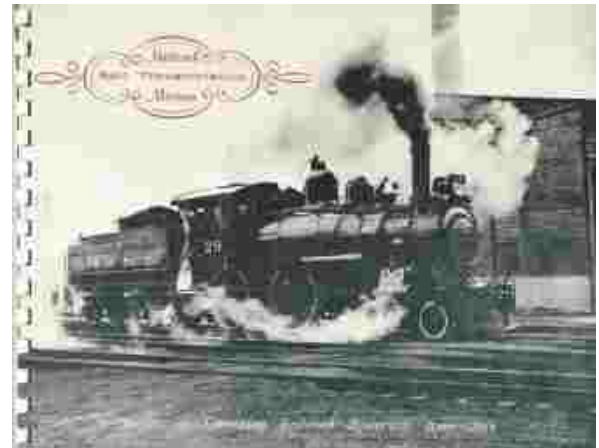
By November 1960, the steam locomotive servicing facilities had been retired at The Glen roundhouse in Westmount. Accordingly, since the St. Luc roundhouse was still equipped to service steam power, the 29 left from there. Ballantyne Tower had thus witnessed the 'End of Steam' on Canadian Pacific, the tower would be gone by 1962.

Référant récemment à la Galerie de photos de Stan, Garth Stevenson, un membre de longue date de l'ACHF et de l'équipe de Rail canadien, fit le commentaire qu'il possédait le « Terminal Clearance Form B » du CPR pour la 4-4-0 29 pour le trajet de la cour Saint-Luc à la gare Windsor via Ballantyne daté du 6 novembre 1960. Il s'agit là bien sûr de l'excursion de l'ACHF à Saint-Lin, Québec, célébrant le 75e anniversaire de la pose du dernier crampon, à Craigellachie, Colombie-Britannique, en 1885. Garth eut le privilège d'être dans la cabine de conduite de la locomotive à partir de Saint-Luc, passant Ballantyne, Montreal West et West-mount, jus-qu'à la gare Windsor où la 29 fut accouplée à son convoi de trois voitures.

Par novembre 1960, les ateliers d'entretien de locomotives à vapeur à la rotonde de la cour Glen, à Westmount, avaient été fermés. Par conséquent, puisque la rotonde de Saint-Luc pouvait encore faire l'entretien des locomotives à vapeur, la 29 était partie de là. La tour Ballantyne assista ainsi à la fin de la vapeur sur le Canadien Pacifique, mais, par 1962, elle était elle-même disparue.



Garth Stevenson collection



Stan Smaill collection

A photo taken on this occasion at St. Luc yard was used on the cover of the first promotional brochure in 1960 to raise funds for the Canadian Railway Museum, today's Exporail.

Une photo de la 29, prise à cette occasion à la cour Saint-Luc, fut utilisée pour la couverture de la première brochure faisant la promotion du Musée ferroviaire canadien (maintenant Exporail) pour une collecte de fonds en 1960.

The Ballantyne 'See-saw' for the 'Pool'

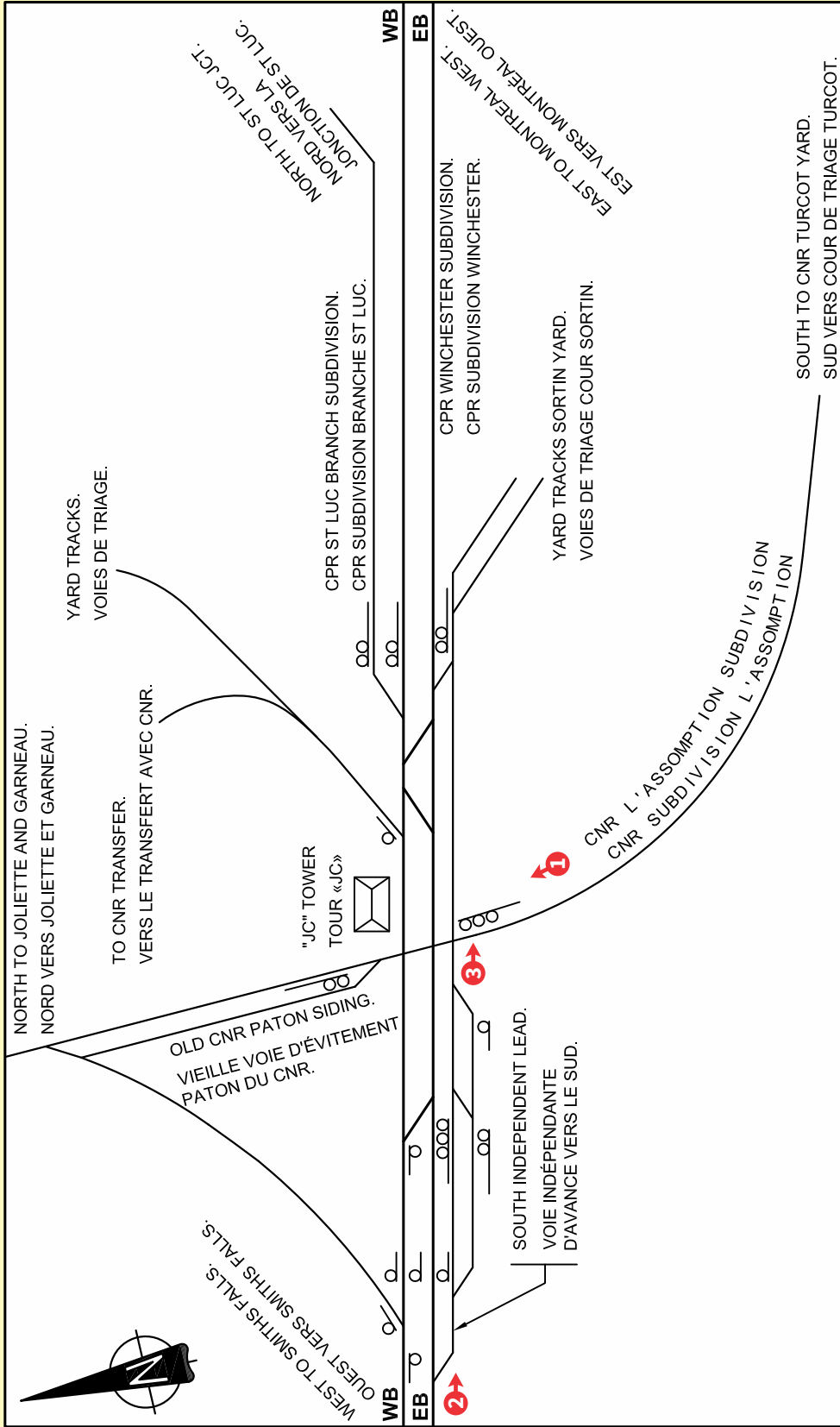
How the CNR equipment for trains 6 and 15, the 'Pool' trains between Montreal and Toronto, got to and from the CNR yards at Turcot and Pointe St. Charles and the CPR Terminals at Windsor Station and the Glen Yard in Westmount had always intrigued me. Especially when these trains operated via Ballantyne.

When the equipment for westbound pool train, CNR No. 15 sought to attain CPR metals, the movement (Light engine or engine and train if more than one section was operated) would arrive at Ballantyne in reverse on the CNR L'Assomption Subdivision. The movement would proceed northward over the CPR diamonds to a point beyond the north siding switch at a location known at one time as Paton. The movement would then be lined onto the CNR-CPR connection and proceed southward on this connection to the junction with the westward track of the CPR Winchester Subdivision.

L'aller et retour du train en commun (« Pool Train ») à Ballantyne

Une chose m'a toujours intriguée: comment le matériel roulant du CNR pour les trains numéros 6 et 15, les trains en commun avec le CPR entre Montréal et Toronto, allait et venait entre les cours du CNR à Turcot et Pointe-Saint-Charles et la cour Glen du CPR à Westmount et sa gare Windsor, spécialement lorsque ces trains passaient par Ballantyne.

Lorsque le matériel roulant pour le train no 15 du CNR, le train en commun vers l'ouest, désirait atteindre les rails du CPR, le déplacement, soit de la locomotive haut-le-pied, soit de la locomotive et de son convoi lorsque le train était opéré en plus d'une section, parvenait à Ballantyne à reculons par la voie de la subdivision L'Assomption du CNR. Le matériel se déplaçait ensuite vers le nord à travers le croisement du CPR jusqu'à un point passé l'aiguillage de la voie d'évitement nord désignée pendant un temps sous le nom de Paton. Il était alors aligné sur l'aiguillage reliant les voies du CNR et du CPR avant de continuer sur cette connexion en direction sud jusqu'à la jonction avec la voie de la subdivision Winchester du CPR en direction ouest.



CPR BALLANTYNE - TRACKS AND SIGNALS CIRCA 1950
CPR BALLANTYNE - VOIES ET SIGNAUX AUTOUR DE 1950

- NOTES : EB - EASTBOUND TRACK / VOIE ALLANT VERS L'EST
 WB - WESTBOUND TRACK / VOIE ALLANT VERS L'OUEST
- SIGNALS LEGEND / LEGENDE DES SIGNAUX
- 3 HEAD SIGNAL / SIGNAL À 3 TÊTES
 - 2 HEAD SIGNAL / SIGNAL À 2 TÊTES
 - DWARF SIGNAL / SIGNAL NAIN

©2020 C.R.H.A. Canadian Rail
 Map illustration by James Taylor.
 Not to scale. Not all switches and signals shown. Not an official map.

© 2020 C.R.H.A. Canadian Rail
 Illustration de la carte par James Taylor.
 Pas dessiner à l'échelle. Non tous les aiguillages et signaux sont montrés. Pas une carte officielle.



1 CN 6402 and equipment for Pool Train No. 15 has come from Pointe St. Charles via Turcot in reverse and is seen here rounding the curve from west to north to attain the Ballantyne diamond on August 13, 1954. The three photos in this sidebar are in sequence of the movement. George Dimond, Morning Sun Book collection

Le 13 août 1954, la 6402 du CNR et le matériel roulant pour le train en commun numéro 15 est arrivé à reculons de Pointe-Saint-Charles, via Turcot, et est vu ici parcourant la courbe de l'ouest vers le nord menant au croisement de Ballantyne. Les trois photos dans cet encart suivent la séquence du déplacement. George Dimond, collection de Morning Sun Book

Upon receiving a signal indication to proceed, the movement would then pull westward onto the westward track of the CPR Winchester Subdivision pulling far enough to clear the eastward facing dwarf signal governing the junction between the CNR - CPR connection and the CPR Winchester Subdivision in the rear.

Sur la réception du signal de continuer, le déplacement se fait alors vers l'ouest sur la voie de la subdivision Winchester du CPR en direction ouest sur une distance suffisante pour dépasser le signal nain pointant vers l'est et contrôlant la jonction entre la connexion du CNR et du CPR et la voie de la subdivision Winchester du CPR à l'arrière.

2 A marvellous shot by Jack Marjoribanks demonstrates the track layout at Ballantyne used by CNR engines and passenger equipment operating between the CNR L'Assomption Subdivision and the CPR Winchester Subdivision. In July 1955, CPR train No. 1, *The Canadian* is crossing the diamond at Ballantyne westbound while a CNR Northern and the equipment for an advance section of pool train No. 15 (to Toronto) waits for No. 1 to pass. Afterwards the CNR train will pull forward (westward) off the CNR - CPR connecting track, then back all the way to CPR's Windsor Station in Montreal. Jack Marjoribanks / Nils Huxtable collection

Une merveilleuse photographie de Jack, à Ballantyne, montre l'agencement des voies, utilisées par les locomotives et les voitures pour voyageurs roulant entre la subdivision L'Assomption du CNR et la subdivision Winchester du CPR. En juillet 1955, le train numéro 1 du CPR, « The Canadian », traverse le croisement en direction ouest, alors qu'une Northern du CNR et ses voitures pour une section extra du train en commun no 15 (vers Toronto) attendent que le train no 1 soit passé. Peu après, le convoi du CNR va avancer (en direction ouest) sur la voie reliant celles du CNR et du CPR, puis il va reculer sur toute la distance le séparant de la gare Windsor du CPR, à Montréal. Jack Marjoribanks, collection de Nils Huxtable



Upon receiving a proceed indication on the dwarf signal, the movement would then proceed eastward in reverse, over the diamond at Ballantyne all the way to either Westmount or Windsor Station, depending on whether not the equipment was a light engine for train 15 or a train and engine combination for a section of train 15.

Sur le signal de continuer aperçu sur le signal nain, le déplacement va alors continuer à reculer vers l'est, à travers le croisement à Ballantyne et sur tout le parcours jusqu'à soit Westmount, soit la gare Windsor, selon qu'il s'agit d'une locomotive haut-le-pied ou d'un ensemble locomotive-convoi d'une section du train no 15.



3 The fireman is straining his neck as CNR 6402, with equipment for the Montreal - Toronto Pool Train No. 15 backs eastward across the Ballantyne diamond on CPR rails en route to Windsor Station (almost the same position as The Canadian in the preceding photo). The date is August 13, 1954. George Dimond, Morning Sun Book collection

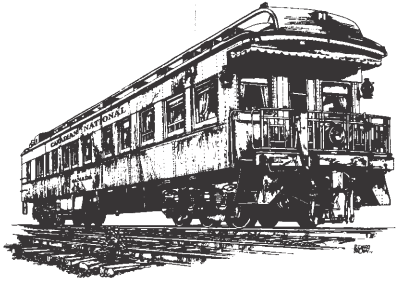
Le chauffeur de la 6402 du CNR s'étire le cou alors que la locomotive et le matériel roulant pour le train en commun no 15 Montréal-Toronto reculent vers l'est, sur les rails du CPR, à travers le croisement de Ballantyne en route vers la gare Windsor (il est pratiquement au même endroit que le « Canadian » sur la photo précédente). La date est le 13 août 1954. George Dimond, collection de Morning Sun Book

To understand the itinerary for eastbound train no. 6 (and any sections thereof) just reverse the above described procedure!

When the direct connection between the CNR and CPR at Ballantyne disappeared with the grade separated approach to Montreal Yard after 1960, light engines and sections of 'The Pool' had to travel over the new CNR Montreal Subdivision to Dorval where the interchange was effected between the two railways over the aptly named 'Pool track'.

Pour comprendre l'itinéraire pour le train en commun numéro 6 en direction est (ou celui des sections de celui-ci), inversez simplement la procédure décrite ci-dessus!

Lorsque la connexion directe entre le CNR et le CPR à Ballantyne disparut lors de la construction d'une approche séparée vers la cour Montréal passé 1960, les locomotives haut-le-pied et les sections des trains en commun durent rouler sur la nouvelle subdivision Montréal du CNR vers Dorval où le passage d'un réseau à l'autre fut dès lors effectué par la voie fort à propos désignée « Pool Track ».



Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

Mail Received



Donated by David Jenkins

Mail Received

Brian Kelly writes from Savona, British Columbia

I wanted to let you know that former ex-PGE, ex-BC Rail caboose 1837 has been transferred from the Prince George Railway Museum to Kelly's Kaboose, the Railway Store in Savona BC. It is now on permanent display beside our store and plans are to restore it to its 1950's PGE colours as part of our railway display and in store museum.



Changes for VIA's Canadian



VIA Rail Canada sees no prospect for restoring a third full Toronto-Vancouver round trip of its flagship long-distance train, the Canadian, and says the train's current business model is 'no longer sustainable,' although it does not indicate plans to discontinue service.

Those assessments are part of the summary for the passenger carrier's 2020-24 corporate plan, now posted on the VIA Rail Canada website. The document says the Canadian's model has become unsustainable "predominantly due to host railroad actions," leaving a service that is not capable of serving shorter-distance travelers or the tourism market. Poor on-time performance, with delays up to 43 hours, along with lengthening the train's schedule by 10 hours, "have halted four years of revenue growth while simultaneously increasing operating costs." VIA says it needs to explore options that would revitalize the Canadian and other services in Western Canada, but offers no indication what such a revitalization might entail.

Restoration of the third weekly round trip of the Canadian, which ended in 2019, is not possible because the current schedule would require five trainsets of VIA's head-end-power equipped stainless steel heritage railcars to meet that schedule. And with some of the HEP cars from the Canadian slated to be moved to the Montreal-Halifax Ocean, there will not be enough of the HEP heritage equipment to create a fifth trainset.

The Canadian was inaugurated by Canadian Pacific Railway on April 24, 1955. It still runs with the same stainless steel Budd-built cars though they have been updated in many ways. As well the train has gone from daily service to twice weekly, moved to operating on CNR tracks, and had its schedule increased. Vancouver to Toronto in 1956 was scheduled for 66 '40"; today's schedule is 103'00". (Trains Newswire)

Orford Express Ceases Operation



PAL+ has ceased operations of its Orford Express tourist train. The train had been inactive for the past few months due to COVID-19. This decision is the result of several factors including the need to focus on growth and development of the group's other businesses. Over the past 14 years, some 350,000 people have travelled aboard the train. (Orford Express website)

CN 6167 Changes its Guelph Location



November 14 was moving day for CN 4-8-4 locomotive, its location changing Guelph's John Galt Park.

The Northern was donated to the city in 1967, Canada's centennial year, and sat beside the CN main line and bus terminal until 2010, when it was moved to the south side of the tracks to be incorporated into a future GO Transit station platform. Plans changed at Metrolinx, and the locomotive owner, the Guelph Museum, was given a 2020 deadline to move the locomotive.

The move was planned for November 14 to take advantage of an already-scheduled Metrolinx line closure for major track maintenance. The new site is located beside the Guelph Junction Railway mainline (Trains Magazine)

CP Fires Up Steam Locomotive For First Time in Eight Years

Canadian Pacific fired up 4-6-4 2816 for the first time in eight years in early November 2020. However CP spokesperson, Andy Cummings, said "CP has steamed up 2816 and is assessing its mechanical position. We have no plans to operate the engine on main lines."

The locomotive was being made ready for an appearance in CP's "Holiday Train at Home". Because of the pandemic CP cancelled the cross-country holiday train in 2020.



Wikipedia

CP 2816 was built in 1930 for heavy passenger service across Canada. The 2816 is notable in that it is only surviving non-streamlined H1 Hudson. The engine was retired in 1960 and later sold to Steamtown USA in Vermont. It then migrated to the Steamtown National Historic Site collection in Scranton, PA. until being acquired by CP for its new steam program in the late 1990s. The locomotive returned to excursion service in 2001 after a major overhaul and ran across Canada and parts of the U.S. for a decade before being retired again when the late E. Hunter Harrison took over as CEO and cancelled all steam train action on CP. Since then, the locomotive has been on display inside the CP's Calgary Ogden Yard campus. (Railfan & Railroad Magazine)

Canadian National Has Unveiled Two Tribute Locomotives



Doug Wilson via Bruce Chapman

Canadian National has unveiled two locomotives clad in a special paint scheme saluting veterans and armed force members in Canada and the United States.

CN spokesman Jonathan Abecassis says. "Their custom design represents the proud footprint we have established across our network and our deep recognition for the veterans who live and work in the communities our trains pass through every day."

The locomotives feature camouflage paint on the long hood. The engineer's side of the locomotive carries a "Thank You For Your Service" message, along with the Yellow "Support our troops" Ribbon. The conductor's side has the message "Merci pour votre service", along with an image of a poppy and the words "Lest We forget" and "Ne l'oublions pas". (Trains Newswire)

The Railway Coastal Museum in Newfoundland to Close



Reid Newfoundland's Station in St. John's became the site of the Coastal Museum in 2003. Douglas Smith collection

À Terre-Neuve, la gare Reid dans la ville de St. John's est devenue le site du Coastal Museum en 2003. Collection de Douglas N.W. Smith

The City of St. John's has plans to shut-down the Railway Coastal Museum, closing yet another door on Newfoundland history. The museum opened in 2003, and is housed in the combined office and station building constructed by the Reid Newfoundland company in 1903. The historic building is built of Granite from the Gaff Topsails in the interior Newfoundland and is located in the historic Newfoundland Railway terminal on Water Street in St. John's.

One of the last surviving station in the province, the museum contains exhibits detailing the histories of the Newfoundland Railway and coastal water transportation in the province. The Reid Newfoundland Railway was built across the province in the late 1880's. Rail service lasted until the late 1980's when the railway was shut-down. Efforts are being made to reverse the decision. (CBC News)

Guelph Junction Railway Changes Operator



Here a pair of Ontario Southland MLW M-420 units returning south from Guelph to Guelph Junction on October 4, 2019. The units were ex-BC Rail hence the red, white and blue colour scheme. Ken Goslett

Le 4 octobre 2019, une paire d'unités MLW M-420 de l'Ontario Southland retournent vers le sud de Guelph à Guelph Junction. Les diesels sont ex-BC Rail d'où leur livrée rouge, blanc et bleu. Ken Goslett

On August 28th the Ontario Southland Railway ceased to be the operator of the Guelph Junction Railway (GJR), a contract it had held for 22 years. The GJR is owned by the City of Guelph and provides a connection to the CPR for industrial customers in Guelph which would otherwise be served only by CN, the primary rail line through the town.

The GJR connects with the CPR at Guelph Jct, near Campbellville, and stretches 18 miles north to Guelph where local industries consume plastic pellets, grain, malt and barley that arrives by railcar. As operator of the GJR, Ontario Southland was kept busy shuffling these commodities to customers five days a week with occasional runs on Saturdays well. In recent years traffic had reached the level that two trains operated most days in order to provide good customer service.

Ontario Southland's GJR operation became a fan favourite due to its attractive red and cream paint scheme and interesting motive power that included Montreal Locomotive Works units. MLW RS-23, RS-18u and M-420 locomotives handled much of the railway's work supplemented by GMD GP9 units. With a daytime start at 0900 the Guelph bound train was frequently photographed.

This year the operating contract for the GJR came up for renewal. The Ontario Southland decided not to bid as it did not feel that the terms of the contract proposed by the City of Guelph were satisfactory. Other bids were received and the Goodrich & Exeter Railway (GEXR) was awarded the contract. From 1998 to 2018 the GEXR had operated the CN trackage through and in Guelph when orange GEXR locomotives had been representing CN and switching alongside OSR units in the north Guelph industrial park. Now CN locomotives are there beside the orange GEXR units spotting cars this time from the CPR.

It remains to be seen whether the new operator of the Guelph Junction Railway can provide the same level of service and dedication as Ontario Southland. But one can be certain that fewer fans will visit the railway. (Ken Goslett)



Ontario Southland Railway eclectic fleet of locomotives stored on September 4, 2020 after the expiration of their operating contract. Bryant Barbopur

La flotte très diverse de locomotives de l'Ontario Southland entreposée le 4 septembre 2020 à la suite de l'expiration de son contrat d'exploitation. Bryant Barbopur



The Montreal Transportation Commission (MTC) had a fleet of 16 wing plows as part of their snow-fighting roster. Plow 114 is seen here plowing out back of Youville shops shortly before it was scrapped in 1959. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paul McGee

La Commission de transport de Montréal (CTM) possédait une flotte de 16 charrues à lames latérales parmi ses équipements de déblaiement de neige. La charrue 114 est montrée ici en train de nettoyer la neige à l'arrière des ateliers Youville, quelque temps avant son envoi à la ferraille en 1959. Archives ACHF/Exporail, fonds Paul McGee

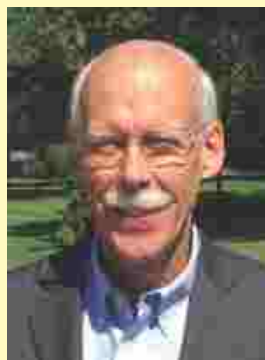
COMMUNICATIONS

President's Report

Taking Exporail to the members

I was thinking recently about the story that Mohammed had to go to the mountain because it would not come to him. That's been true about Exporail too - members had to come to Montreal to visit the collection, because it wouldn't go to them. Unfortunately, the large majority of CRHA members live at some distance, and so many have never had the opportunity to view the museum, which is the CRHA's major project.

Technology is giving us an opportunity to share the collection in new ways now, perhaps not as good as being there in person, but as a second best alternative. Elsewhere in this issue you will read about an initiative to film the interiors of several of the vehicles on display here. The initial idea was to give museum visitors the chance to see what was inside cars that we didn't want to open to the public either because of safety or fragility reasons. They would be able stand outside the car and view the presentation of the interior on their smart phones or tablets. We had a new public wi-fi system installed inside



Robbie Robinson

Rapport du Président

Présentation d'Exporail aux membres

Je pensais récemment à l'histoire de Mohammed qui devait se rendre au sommet de la montagne parce qu'elle ne viendrait pas à lui. C'est aussi vrai pour Exporail - les membres devraient venir à Montréal pour visiter la collection, parce qu'elle ne se rendrait pas à eux. Malheureusement, la grande majorité des membres de l'ACRH vivent à une certaine distance, et beaucoup n'ont jamais eu l'occasion de voir le musée, qui est le projet majeur de l'ACHF.

La technologie nous offre maintenant de nouvelles possibilités de partager la collection, peut-être pas aussi bien qu'en personne, mais comme seconde meilleure alternative. Dans ce numéro, vous trouverez également des informations sur un projet visant à filmer l'intérieur de plusieurs des véhicules exposés. L'idée initiale était de donner aux visiteurs du musée la possibilité de voir ce qu'il y avait à l'intérieur des véhicules que nous n'ouvrons pas au public en temps normal pour des raisons de sécurité ou de préservation. Ainsi, ils pourront se tenir à l'extérieur des véhicules exposés et visionner la présentation de l'intérieur à partir de leur téléphone intelligent ou de leur tablette. Nous avons fait

the Grand Gallery to facilitate this, thanks to a generous donation from the Heller-Smith Foundation.

But if we can share vehicle interiors with on site visitors, why not also with members over the internet? And we can go further. We have applied for a grant from the local regional municipality to permit us to film what the museum visitors get to see when they are here - the Dorchester on its turntable, the newly created artifacts corridor, and the entire vehicle collection inside the Angus Pavilion. If we are successful in getting the money, it is our intention to create on-line virtual small group internet tours with a live guide. The guide would be able to customize the experience and answer questions just as if the internet guest was present at Exporail.

We will keep you advised on progress on this project. I'm hoping a lot more members will be able to see the marvelous collection the CRHA has preserved over the years, but from the comfort of their own homes.

installer un nouveau système wi-fi public à l'intérieur de la Grande Galerie afin de faciliter cela, grâce à une généreuse donation de la Fondation Heller-Smith.

Mais si nous pouvons montrer l'intérieur des véhicules aux visiteurs sur place, pourquoi ne pas le faire également avec les membres sur Internet ? Nous pouvons aller plus loin. Nous avons sollicité une subvention à la municipalité régionale de comté (MRC) afin de nous permettre de filmer ce que les visiteurs du musée ont l'occasion de voir lorsqu'ils sont ici - la Dorchester sur son plateau tournant, le couloir d'artefacts nouvellement créé, ainsi que toute la collection de véhicules à l'intérieur du pavillon Angus. Si nous parvenons à obtenir le financement nécessaire, nous avons également l'intention de créer des visites virtuelles pour des petits groupes, avec un guide en direct sur Internet. Le guide serait même en mesure de personnaliser l'expérience en répondant aux questions, comme si l'internaute était présent à Exporail.

Nous vous tiendrons informés de l'avancement de ce projet. J'espère que beaucoup plus de membres pourront voir la merveilleuse collection que l'ACHF a préservé au fil des années, dans le confort de leur propre maison.

CRHA's 2019 Annual Report is available now



The CRHA's 2019 Annual Report is available now on-line at:

English: https://www.exporail.org/wp-content/uploads/Exporail_EN-AnnualReport2020.pdf

Français: https://www.exporail.org/wp-content/uploads/Exporail_FR-RapportAnnuel2020-page.pdf



Le Rapport annuel de l'ACHF pour 2019 est maintenant disponible en ligne à:

Vacancy on the CRHA Collections Committee

The CRHA currently has two positions to fill on its Collections Committee. If you are interested in applying to join this dynamic group and participate in the process, please let us know by January 31, 2021. With today's technology, the applicant need not be in the Montreal vicinity. Full details are available on the insert enclosed with this issue.

Poste vacant au sein du Comité des collections de l'ACHF

L'ACHF dispose actuellement de deux postes à pourvoir au sein de son comité des collections. Si vous souhaitez poser votre candidature pour rejoindre ce groupe dynamique et faire partie du processus de sélection, veuillez nous le faire savoir d'ici le 31 janvier 2021. Avec la technologie actuelle, le candidat n'a pas besoin d'être situé dans les environs de Montréal. Tous les détails sont disponibles dans l'encart joint à ce numéro.

La Halte de la Gare project in Sainte-Martine, Quebec: a regional project in collaboration with Exporail.



Projet de La Halte de la Gare de Sainte-Martine, Québec: un projet régional en collaboration avec Exporail

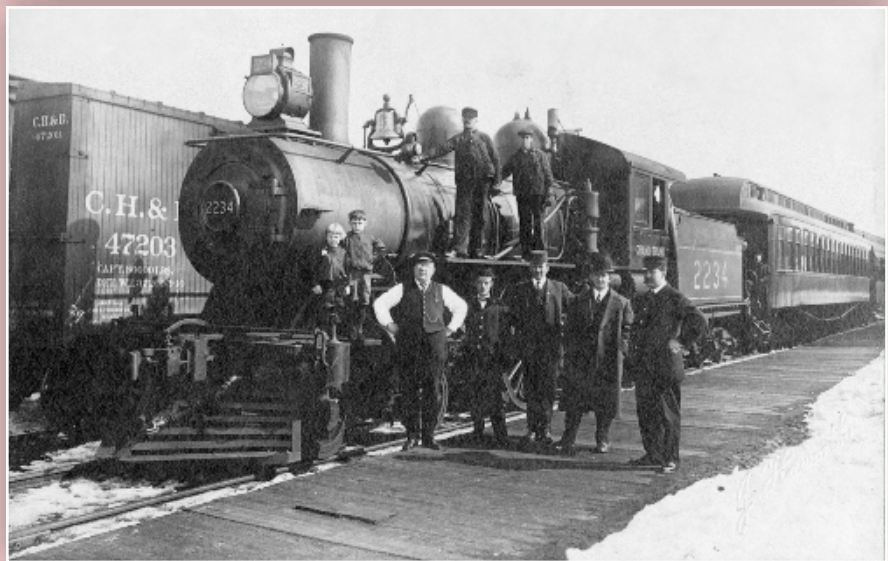
Gare Saint-Martine Station June 9, 1970. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds George BN Mackay P140

La gare de Sainte-Martine, le 9 juin 1970. Archives ACHF/Exporail, fonds George B.N. Mackay P140



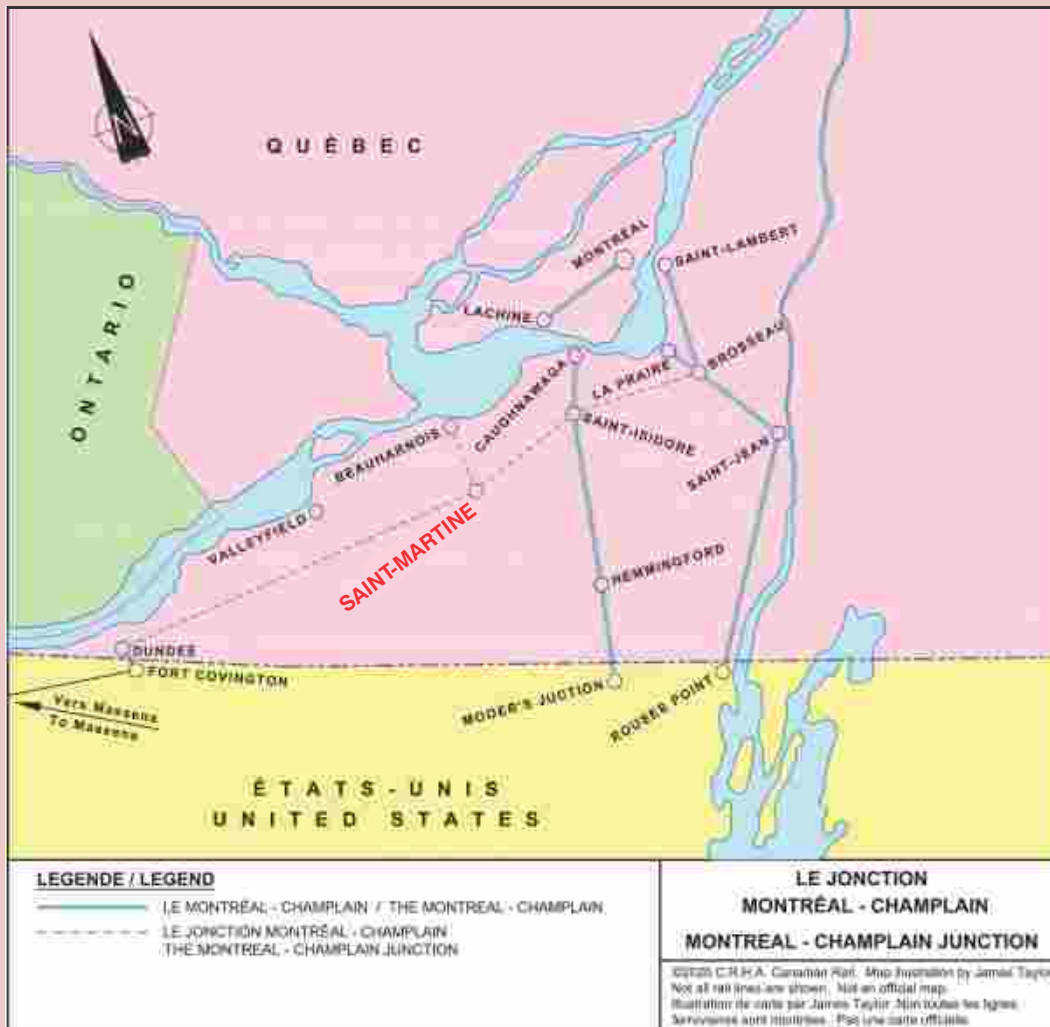
Grand Trunk 2234 and train at Saint-Martine, Quebec Circa 1915. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds William Cole P010

La 2234 du Grand Tronc et son train à Sainte-Martine, Québec, autour de 1915. Archives ACHF/Exporail, fonds William Cole P010



The Exporail team is proud to have contributed to the revival of this former focal point of this small tightly knit community established along a former Grand Trunk Railway Company right-of-way. The 'La Halte de la Gare' (Station Rest Stop) project was created along the bicycle path built on the former railway right-of-way. The rest stop acts as a reception centre and gateway to the Regional Park for the entire Montérégie Est sector. This project is an initiative of the Regional County Municipality of Beauharnois-Salaberry, which received funding from the Government of Québec, as part of the Fonds d'appui au rayonnement des régions of the Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

L'équipe d'Exporail est fière d'avoir contribué à faire revivre cet ancien point central de cette petite communauté tissée serrée établie le long d'une emprise ferroviaire appartenant autrefois Grand Tronc. C'est en bordure de la piste cyclable aménagée sur l'ancienne emprise ferroviaire que le projet de La Halte de la Gare a été réalisé. La halte agit comme pôle d'accueil et porte d'entrée du Parc régional pour tout le secteur de la Montérégie Est. Ce projet est une initiative de la Municipalité régionale de comté de Beauharnois-Salaberry qui a reçu du financement du Gouvernement du Québec dans le cadre du Fonds d'appui au rayonnement des régions du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.



The Sainte-Martine Station Rest Stop is located on the former site of the original station, which saw passing trains from Brossseau Station that used to take the branch line to head towards Beauharnois, Quebec and Massena, New York. A few years after the inauguration of the first railroad in Canada between Laprairie and Saint-Jean in 1836, the Montréal and Champlain Junction Railway Company was completed between Brossseau and Saint-Isidore and then pushed further to Sainte-Martine. Construction continued between 1881 and 1883 when the railway was pushed further from Sainte-Martine to Dundee, Quebec (on the USA border towards Massena). In 1889, a second line was built from Sainte-Martine to Beauharnois, making Sainte-Martine a meeting place for merchants from the entire region that stretches from Sault-Saint-Louis to the U.S. border. In 1893, the Grand Trunk Railway Company bought these lines and operated them until 1923, when that railway was nationalized and became part of CN. Operations ceased in 1970 and commercial activity twenty years later. In 1993 the station was demolished and the tracks lifted.

La halte de la gare de Sainte-Martine est aménagée à l'ancien emplacement de la gare originale qui a vu passer des trains provenant de Brossseau Station (aujourd'hui Brossard) qui prenaient l'embranchement pour se diriger vers Beauharnois et vers Massena (état de New York, É.-U.). Quelques années après l'inauguration de la première voie ferrée au Canada entre Saint-Jean à La Prairie en 1836, la compagnie Jonction Montréal Champlain est complétée entre Brossseau et Saint-Isidore puis entre Saint-Isidore et Sainte-Martine. Construction entre 1881 et 1883 du Chemin de fer de Jonction Montréal-Champlain entre Brossseau et Dundee (frontière avec USA, en direction de Massena). En 1889, une seconde ligne est construite en direction de Beauharnois faisant alors de Sainte-Martine un lieu de rencontre pour les commerçants de toute la région qui s'étend du Sault-Saint-Louis aux frontières américaines. En 1893, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc rachète ces lignes et les exploite jusqu'en 1923, année de la nationalisation des chemins de fer. Les activités cesseront en 1970 et l'activité commerciale, vingt ans plus tard. La gare sera détruite et les voies seront démantelées en 1993.

A reception building reminiscent of the former Sainte-Martine station was built during the first phase of the project and the development of an outdoor interpretation area was completed and officially inaugurated on November 10, 2020. Railway equipment was used as exhibition material to create an historical content. The project also offers a literary and poetic aspect through the posting of quotations related to the theme, including an excerpt from a poem by Adam Palm, a former brakeman on the CPR.

"Remember the sound and smell
Stories of steam days
Engines that seemed alive
Cold and dead in a museum now" ¹

Une structure d'accueil évoquant l'ancienne gare de Sainte-Martine a été érigée lors d'une première phase du projet et l'aménagement d'une aire d'interprétation extérieure a été complétée et inaugurée officiellement le 10 novembre dernier. Du matériel ferroviaire a été utilisé comme matériel d'exposition pour présenter du contenu historique et l'aménagement offre aussi un aspect littéraire et poétique par l'impression de citations liées à la thématique, dont un extrait d'un poème de Adam Palm, ancien serre-frein au CP.

« Rappelez-vous le son et l'odeur
Les histoires de jours de vapeur
Des moteurs qui semblaient vivants
Dans un musée froid et mort maintenant » ¹



¹ GEE, Michael. An Anthology of Steam Railroad Poetry, Volume One, British Columbia Edition, 1986, 17 pp, page 4.

MONTREAL, HEMMINGFORD AND MASSENA

82	76	80	74	Miles	TABLE No. 70	81	85	77	79
7:58	8:34	8:58	9:15	0.00	Montreal, Que. A	8:45	9:00	9:10	9:27
14:50	15:26	15:50	16:07	1.55	St. Hubert A	15:05	15:20	15:30	15:47
4:35	5:11	5:35	5:52	3.10	St. Jerome A	6:50	7:05	7:15	7:32
5:06	5:42	6:06	6:23	4.65	St. Lambert A	7:41	7:56	8:06	8:23
5:15	5:51	6:15	6:32	6.20	St. Lambert A	8:30	8:45	8:55	9:12
5:24	6:00	6:24	6:41	7.75	St. Lambert A	9:12	9:27	9:37	9:54
5:33	6:09	6:33	6:50	9.30	Hemmingford A	10:00	10:15	10:25	10:42
5:42	6:18	6:42	6:59	10.85	L'Assommoir A	10:42	10:57	11:07	11:24
5:51	6:27	6:51	7:08	12.40	Delson Jct. A	11:24	11:39	11:49	12:06
6:00	6:36	7:00	7:17	13.95	St. Germain A	12:06	12:21	12:31	12:48
6:09	6:45	7:09	7:26	15.50	St. Germain A	12:48	13:03	13:13	13:30
6:18	6:54	7:18	7:35	17.05	St. Martine Jct. A	13:30	13:45	13:55	14:12
6:27	7:03	7:27	7:44	18.60	St. Martine Jct. A	14:12	14:27	14:37	14:54
6:36	7:12	7:36	7:53	20.15	St. Martine Jct. A	14:54	15:09	15:19	15:36
6:45	7:21	7:45	8:02	21.70	St. Martine Jct. A	15:36	15:51	16:01	16:18
6:54	7:30	7:54	8:11	23.25	St. Martine Jct. A	16:18	16:33	16:43	17:00
7:03	7:39	8:03	8:20	24.80	St. Martine Jct. A	17:00	17:15	17:25	17:42
7:12	7:48	8:12	8:29	26.35	St. Martine Jct. A	17:42	17:57	18:07	18:24
7:21	7:57	8:21	8:38	27.90	St. Martine Jct. A	18:24	18:39	18:49	19:06
7:30	8:06	8:30	8:47	29.45	St. Martine Jct. A	19:06	19:21	19:31	19:48
7:39	8:15	8:39	8:56	31.00	St. Martine Jct. A	19:48	20:03	20:13	20:30
7:48	8:24	8:48	9:05	32.55	St. Martine Jct. A	20:30	20:45	20:55	21:12
7:57	8:33	8:57	9:14	34.10	St. Martine Jct. A	21:12	21:27	21:37	21:54
8:06	8:42	9:06	9:23	35.65	St. Martine Jct. A	21:54	22:09	22:19	22:36
8:15	8:51	9:15	9:32	37.20	St. Martine Jct. A	22:36	22:51	23:01	23:18
8:24	9:00	9:24	9:41	38.75	St. Martine Jct. A	23:18	23:33	23:43	24:00
8:33	9:09	9:33	9:50	40.30	St. Martine Jct. A	24:00	24:15	24:25	24:42
8:42	9:18	9:42	9:59	41.85	St. Martine Jct. A	24:42	24:57	25:07	25:24
8:51	9:27	9:51	10:08	43.40	St. Martine Jct. A	25:24	25:39	25:49	26:06
9:00	9:36	10:00	10:17	44.95	St. Martine Jct. A	26:06	26:21	26:31	26:48
9:09	9:45	10:09	10:26	46.50	St. Martine Jct. A	26:48	27:03	27:13	27:30
9:18	9:54	10:18	10:35	48.05	St. Martine Jct. A	27:30	27:45	27:55	28:12
9:27	10:03	10:27	10:44	49.60	St. Martine Jct. A	28:12	28:27	28:37	28:54
9:36	10:12	10:36	10:53	51.15	St. Martine Jct. A	28:54	29:09	29:19	29:36
9:45	10:21	10:45	11:02	52.70	St. Martine Jct. A	29:36	29:51	30:01	30:18
9:54	10:30	10:54	11:11	54.25	St. Martine Jct. A	30:18	30:33	30:43	31:00
10:03	10:39	11:03	11:20	55.80	St. Martine Jct. A	31:00	31:15	31:25	31:42
10:12	10:48	11:12	11:29	57.35	St. Martine Jct. A	31:42	31:57	32:07	32:24
10:21	10:57	11:21	11:38	58.90	St. Martine Jct. A	32:24	32:39	32:49	33:06
10:30	11:06	11:30	11:47	60.45	St. Martine Jct. A	33:06	33:21	33:31	33:48
10:39	11:15	11:39	11:56	62.00	St. Martine Jct. A	33:48	34:03	34:13	34:30
10:48	11:24	11:48	12:05	63.55	St. Martine Jct. A	34:30	34:45	34:55	35:12
10:57	11:33	11:57	12:14	65.10	St. Martine Jct. A	35:12	35:27	35:37	35:54
11:06	11:42	12:06	12:23	66.65	St. Martine Jct. A	35:54	36:09	36:19	36:36
11:15	11:51	12:15	12:32	68.20	St. Martine Jct. A	36:36	36:51	37:01	37:18
11:24	12:00	12:24	12:41	69.75	St. Martine Jct. A	37:18	37:33	37:43	38:00
11:33	12:09	12:33	12:50	71.30	St. Martine Jct. A	38:00	38:15	38:25	38:42
11:42	12:18	12:42	12:59	72.85	St. Martine Jct. A	38:42	38:57	39:07	39:24
11:51	12:27	12:51	13:08	74.40	St. Martine Jct. A	39:24	39:39	39:49	40:06
12:00	12:36	13:00	13:17	75.95	St. Martine Jct. A	40:06	40:21	40:31	40:48
12:09	12:45	13:09	13:26	77.50	St. Martine Jct. A	40:48	41:03	41:13	41:30
12:18	12:54	13:18	13:35	79.05	St. Martine Jct. A	41:30	41:45	41:55	42:12
12:27	13:03	13:27	13:44	80.60	St. Martine Jct. A	42:12	42:27	42:37	42:54
12:36	13:12	13:36	13:53	82.15	St. Martine Jct. A	42:54	43:09	43:19	43:36
12:45	13:21	13:45	14:02	83.70	St. Martine Jct. A	43:36	43:51	44:01	44:18
12:54	13:30	13:54	14:11	85.25	St. Martine Jct. A	44:18	44:33	44:43	45:00
13:03	13:39	14:03	14:20	86.80	St. Martine Jct. A	45:00	45:15	45:25	45:42
13:12	13:48	14:12	14:29	88.35	St. Martine Jct. A	45:42	45:57	46:07	46:24
13:21	13:57	14:21	14:38	89.90	St. Martine Jct. A	46:24	46:39	46:49	47:06
13:30	14:06	14:30	14:47	91.45	St. Martine Jct. A	47:06	47:21	47:31	47:48
13:39	14:15	14:39	14:56	93.00	St. Martine Jct. A	47:48	48:03	48:13	48:30
13:48	14:24	14:48	15:05	94.55	St. Martine Jct. A	48:30	48:45	48:55	49:12
13:57	14:33	14:57	15:14	96.10	St. Martine Jct. A	49:12	49:27	49:37	49:54
14:06	14:42	15:06	15:23	97.65	St. Martine Jct. A	49:54	50:09	50:19	50:36
14:15	14:51	15:15	15:32	99.20	St. Martine Jct. A	50:36	50:51	51:01	51:18
14:24	15:00	15:24	15:41	100.75	St. Martine Jct. A	51:18	51:33	51:43	52:00
14:33	15:09	15:33	15:50	102.30	St. Martine Jct. A	52:00	52:15	52:25	52:42
14:42	15:18	15:42	15:59	103.85	St. Martine Jct. A	52:42	52:57	53:07	53:24
14:51	15:27	15:51	16:08	105.40	St. Martine Jct. A	53:24	53:39	53:49	54:06
15:00	15:36	16:00	16:17	106.95	St. Martine Jct. A	54:06	54:21	54:31	54:48
15:09	15:45	16:09	16:26	108.50	St. Martine Jct. A	54:48	55:03	55:13	55:30
15:18	15:54	16:18	16:35	110.05	St. Martine Jct. A	55:30	55:45	55:55	56:12
15:27	16:03	16:27	16:44	111.60	St. Martine Jct. A	56:12	56:27	56:37	56:54
15:36	16:12	16:36	16:53	113.15	St. Martine Jct. A	56:54	57:09	57:19	57:36
15:45	16:21	16:45	17:02	114.70	St. Martine Jct. A	57:36	57:51	58:01	58:18
15:54	16:30	16:54	17:11	116.25	St. Martine Jct. A	58:18	58:33	58:43	59:00
16:03	16:39	17:03	17:20	117.80	St. Martine Jct. A	59:00	59:15	59:25	59:42
16:12	16:48	17:12	17:29	119.35	St. Martine Jct. A	59:42	59:57	60:07	60:24
16:21	16:57	17:21	17:38	120.90	St. Martine Jct. A	60:24	60:39	60:49	61:06
16:30	17:06	17:30	17:47	122.45	St. Martine Jct. A	61:06	61:21	61:31	61:48
16:39	17:15	17:39	17:56	124.00	St. Martine Jct. A	61:48	62:03	62:13	62:30
16:48	17:24	17:48	18:05	125.55	St. Martine Jct. A	62:30	62:45	62:55	63:12
16:57	17:33	17:57	18:14	127.10	St. Martine Jct. A	63:12	63:27	63:37	63:54
17:06	17:42	18:06	18:23	128.65	St. Martine Jct. A	63:54	64:09	64:19	64:36
17:15	17:51	18:15	18:32	130.20	St. Martine Jct. A	64:36	64:51	65:01	65:18
17:24	18:00	18:24	18:41	131.75	St. Martine Jct. A	65:18	65:33	65:43	66:00
17:33	18:09	18:33	18:50	133.30	St. Martine Jct. A	66:00	66:15	66:25	66:42
17:42	18:18	18:42	18:59	134.85	St. Martine Jct. A	66:42	66:57	67:07	67:24
17:51	18:27	18:51	19:08	136.40	St. Martine Jct. A	67:24	67:39	67:49	68:06
18:00	18:36	19:00	19:17	137.95	St. Martine Jct. A	68:06	68:21	68:31	68:48
18:09	18:45	19:09	19:26	139.50	St. Martine Jct. A	68:48	69:03	69:13	69:30
18:18	18:54	19:18	19:35	141.05	St. Martine Jct. A	69:30	69:45	69:55	70:12
18:27	19:03	19:27	19:44	142.60	St. Martine Jct. A	70:12	70:27	70:37	70:54
18:36	19:12	19:36	19:53	144.15	St. Martine Jct. A	70:54	71:09	71:19	71:36
18:45	19:21	19:45	20:02	145.70	St. Martine Jct. A	71:36	71:51	72:01	72:18
18:54	19:30	19:54	20:11	147.25	St. Martine Jct. A	72:18	72:33	72:43	73:00
19:03	19:39	20:03	20:20	148.80	St. Martine Jct. A	73:00	73:15	73:25	73:42
19:12	19:48	20:12	20:29	150.35	St. Martine Jct. A	73:42	73:57	74:07	74:24
19:21	19:57	20:21	20:38	151.90	St. Martine Jct. A	74:24	74:39	74:49	75:06
19:30	20:06	20:30	20:47	153.45	St. Martine Jct. A	75:06			

The Archive and Documentation Centre of the CRHA was involved in the project, notably by providing relevant works on the subject of station gardens, by carrying out archival research and providing images. We also prepared the digitization of documents selected for the project and by drafting the user license. Exporail's archivist and curator worked on the proofreading and validation of the content and texts.

Exporail was able to provide some of its surplus equipment by donating an axle and three switch stands. Volunteers helped select the pieces of equipment, adapted them to the technical needs of the designers and prepared them for exhibition. Lacking certain items that were requested, Exporail staff directed the designers to suppliers so that they could complete their layout plans.

The landscaping takes the form of crossings reminiscent of intersecting railway tracks. Themes represented are crossing signals, switch stands, station gardens, the station as a focal point of civic life, the role of the station and its stationmaster in a community, the importance of 'railway time' and the decline of railways in the region. There is even a mention of the CRHA and Exporail, the Canadian Railway Museum and the enthusiasts who are working to preserve Canada's railway heritage.

In this way Exporail is able to carry out part of its mandate 'off site' and continue to position itself as a major and "not to be missed" player in the field of railway heritage. We are pleased that the Station Rest Stop project brings this central place of the community back to life by bringing back memories for some and also educating others about the local railway history that has left a lasting imprint on the landscape of an entire region.

Submitted by: Nadine Cloutier, Executive Director with the collaboration of Mylène Bélanger, Archivist, Jean-Paul Viau, Curator and Mathieu Graveline, Coordinator of Operations and Volunteer Management

Le Centre d'archives et de documentation de l'ACHF a été mis à contribution lors du projet, notamment en fournissant des ouvrages pertinents au sujet des jardins de gare, en exécutant des recherches au sein de ses documents et images historiques, en préparant la numérisation des documents retenus dans le cadre du projet et la rédaction de la licence d'utilisation. L'archiviste et le conservateur d'Exporail ont travaillé à la relecture et à la validation du contenu et des textes.

Exporail a été en mesure de fournir quelques éléments parmi son matériel excédentaire en faisant don d'un essieu et de trois stations d'aiguillage. Des bénévoles ont contribué à la sélection des pièces d'équipement, à les adapter aux besoins techniques des designers et à les préparer pour le transport. Ne possédant pas en quantité suffisante certains éléments demandés, le personnel d'Exporail a conseillé des fournisseurs pour qu'ils puissent compléter dans la mesure du possible, leur plan d'aménagement.

L'aménagement paysager proposé au public prend la forme de croisements rappelant des voies ferrées qui s'entrecroisent. Les thématiques sont représentées sur des signaux de passages à niveaux ainsi que sur des stations d'aiguillages : les jardins de gare attrayants, la gare comme point central de la vie citoyenne, le rôle de la gare et de son chef de gare dans une communauté, les communications de l'époque et leur importance, ainsi que le déclin du chemin de fer dans la région. Il y a même une mention de l'ACHF/EXPORAIL et des passionnés qui évoluent pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire canadien.

Exporail réalise donc une partie de son mandat hors de ses murs et continue de se positionner comme un joueur majeur et incontournable en ce qui concerne le patrimoine ferroviaire. Nous apprécions que le projet de halte redonne vie à ce lieu central d'une communauté en rappelant des souvenirs pour certains et aussi en éduquant plusieurs à ce passé ferroviaire fondateur qui a laissé une empreinte durable sur le paysage de tout un territoire.

Submitted by: Nadine Cloutier, directrice générale avec la collaboration de Mylène Bélanger, archiviste, Jean-Paul Viau, conservateur et Mathieu Graveline, coordonnateur des opérations et de la gestion des bénévoles

Division news

Esquimalt & Nanaimo Division

The Parksville water tower, which was set for demolition this year, will be donated along with \$35,000 to the Esquimalt & Nanaimo Division. On Nov. 2, the division's Vice President Jack Peake, went before Parksville city council to ask if the city would gift the water tower, currently located at 600 Alberni Highway, along with the sum of \$35,000 in order to relocate it to the Island Corridor Foundations (ICF) property, approximately 150 feet south of its current location. The relocation will take place in the Spring of 2021. The Division is interested in keeping the water tower as it's the last fully intact, original style tower on the Esquimalt & Nanaimo Railway and could possibly be used in conjunction with any future tourist railway operation.



Kingston Division

There were no Division meetings from April through July due to pandemic restrictions. Normally, outdoor meetings occur during the summer months. These have taken place (August and extended through November) at either Kingston or Napanee VIA Rail Stations with Members required to wear a mask and respect physical distancing. Approximately a dozen members attended each month. Both VIA Rail and CN traffic was sparse but that allowed more time to 'talk trains'.

The normal schedule would have seen indoor meetings resume in September but KCVI, the school where meetings are held, would not allow outside groups onto the premises. KCVI closed permanently on December 11th with students moving to a newly constructed school in the New Year. In future, subject to confirmation, Division meetings will take place at LCVI, another local school.

The quarterly magazine, Kingston Rail, has continued publication on schedule during the pandemic thanks to the stalwart work of Hugues Bonin and the editorial team.

Niagara Division

The Division's annual calendar sale went extremely well – a sell out within 4 days! No second printing is contemplated. Reporting on future calendar plans, the Division reported that they have some sponsorships already lined up through and including 2023! There are

Nouvelles des divisions

Division Esquimalt & Nanaimo

Le château d'eau de Parksville, qui devait être démolie cette année, sera donné avec 35 000 \$ à la division d'Esquimalt et Nanaimo. Le 2 novembre, le vice-président de la division, Jack Peake, s'est présenté devant le conseil municipal de Parksville pour demander si la ville ferait don du château d'eau, actuellement situé au 600 Alberni Highway, ainsi que de la somme de 35 000 \$ afin de

le déplacer sur la propriété de l'Island Corridor Foundations (ICF), à environ 150 pieds au sud de son emplacement actuel. La relocalisation aura lieu au printemps 2021. La Division souhaite conserver le château d'eau, car c'est la dernière tour originale du style entièrement intacte sur le chemin de fer Esquimalt & Nanaimo et elle pourrait éventuellement être utilisée, en lien avec toute future exploitation ferroviaire touristique (Parksville Qualicum Beach News)

Division de Kingston

Il n'y a pas eu de réunion de la Division d'avril à juillet en raison des restrictions liées à la pandémie. Normalement, les réunions en plein air ont lieu durant les mois d'été. Elles ont eu lieu (en août et se sont extensionnées jusqu'en novembre) dans les gares VIA Rail de Kingston ou de Napanee, les membres étant tenus de porter un masque et de respecter les distances physiques. Une douzaine de membres environ y a participé chaque mois. La circulation des trains de VIA Rail et du CN était peu dense, mais cela laissait justement plus de temps pour "parler de trains".

Le calendrier normal aurait dû permettre la reprise des réunions en salle dès septembre, mais KCVI, l'école où se tiennent les réunions, n'a pas autorisé les groupes extérieurs à entrer dans ses locaux. Le KCVI a fermé définitivement le 11 décembre, les élèves déménageant dans une école nouvellement construite au cours de la nouvelle année. À l'avenir, sous réserve de confirmation, les réunions de la Division auront lieu à la LCVI, une autre école locale.

Le magazine trimestriel, Kingston Rail, a continué à être publié dans les délais prévus pendant la pandémie grâce au travail acharné d'Hugues Bonin et de l'équipe de rédaction.

already several confirmed pages of photos for the 2022 calendar. They've requested Members to provide a few really good photos for the 2022 calendar. Calendar sale proceeds keep the Divisions unique plaque programme going. They have five plaques out there so far with more on the drawing board. As Covid19 has stifled the Division a bit in terms of their usual monthly draws, book auctions at Christmas and the annual summer BBQ, calendar sales are essential to keep the plaque programme ON THE RAILS.

The Division also has a developing story regarding their Christmas Food Drive for the local Food Bank. There has been a tremendous response from the Membership. As of mid-December \$600 had already been collected with two weeks to run - wrap up at the usual Food Drive finale on December 27 at the CRHA Niagara Division Christmas Party...this year being held virtually of course!

In closing, The Niagara Division and CRHA wishes that everyone has a safe holiday season and better things in 2021.

Division de Niagara

La vente du calendrier annuel de la Division s'est très bien déroulée - une vente totale durant 4 jours ! Aucune seconde impression n'est envisagée. En ce qui concerne les futurs calendriers, la Division a indiqué que certains partenariats sont déjà prévus jusqu'en 2023, entre autres ! Il y a déjà plusieurs pages de photos confirmées pour le calendrier 2022. Ils ont demandé aux membres de fournir quelques très bonnes photos pour le calendrier 2022. Les recettes de la vente du calendrier permettent de maintenir le programme des plaques uniques de la Division. Cinq plaques ont été vendues jusqu'à présent et d'autres sont en cours de réalisation. Comme la COVID-19 a un peu étouffé la Division en ce qui concerne ses tirages mensuels habituels, les ventes aux enchères de livres à Noël et le barbecue annuel d'été, les ventes de calendriers sont essentielles pour maintenir le programme des plaques sur les rails.

La division a également une histoire en développement concernant sa campagne de collecte de nourriture de Noël pour la banque alimentaire locale. La réaction des membres a été formidable. À la mi-décembre, soit deux semaines avant la fin de la campagne de collecte de denrées alimentaires qui se termine habituellement le 27 décembre lors de la fête de Noël de la Division Niagara de l'ACHF, 600 \$ avaient déjà été collectés... un événement qui s'est tenu virtuellement cette année, bien entendu !

En conclusion, la Division Niagara et l'ACHF souhaite à tous de bonnes fêtes de fin d'année et de meilleures choses pour 2021.

BACK COVER TOP: Sir Donald Mann's prediction that the value of their transcontinental system would eventually be realized has fully come to pass. Today's trainloads of containers, grain, sulphur, potash and mixed freight traversing the former CNoR main line in British Columbia have made CN one of the top performing railroads on the continent. Here a westbound CN freight rumbles over the bridge at Canoe River, BC. CN

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: La prédiction de Sir Donald Mann que la valeur de leur réseau transcontinental serait un jour évidente s'est maintenant pleinement réalisée. De nos jours, des trains chargés de conteneurs, de grain, de soufre, de potasse et de marchandises diverses roulant sur la voie principale de l'ancien CNoR à travers la Colombie-Britannique ont fait du CN l'un des chemins de fer les mieux performants sur le continent. Sur cette photo, un train de marchandises du CN en direction ouest roule bruyamment sur le pont au-dessus de la rivière Canoe, en C.-B. Photo CN

BACK COVER BOTTOM: The first snowflakes of the season are falling as CN 5464 and 5455 lead their train over the Thompson River in Kamloops, British Columbia on October 23, 2020. Russ Grycan

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 23 octobre 2020, les premiers flocons de neige de la saison tombent alors que les 5464 et 5455 du CN tractent leur train au-dessus de la rivière Thompson, à Kamloops, Colombie-Britannique. Russ Grycan

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'expéditeur, frais de port garantis**

