

[Text]

another standing inspection for 600 to 700 miles.

Mr. Skoberg: In other words, if the initial terminal were Vancouver it would go to where before having an actual standing inspection by qualified carmen?

Mr. Bowra: I will take it the other way, so that I can get my mileage right. I am not as familiar with the west coast as you are.

A through train going out of Toronto or Montreal heading for Winnipeg would receive journal box attention and inspection at Hornepayne and then proceed to Winnipeg. If the Toronto-Montreal train was to be consolidated at Capreol of course it would receive an inspection there as well as a full brake test, because of the consolidation.

Mr. Skoberg: Do you have the answer for the maintenance of way?

Mr. Vaughan: I have the road maintenance classification. In 1967 it was \$16,318 and in 1968 it was \$13,654.

Mr. Skoberg: There has been no attrition taken into consideration in respect of this drop. I realize there is some attrition here now.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Skoberg: With the straight reduction of maintenance staff—I am now referring to maintenance of way now—has there been any form of protection offered these employees on your railroad?

Mr. MacMillan: Of course these were all done under the agreements.

Mr. Skoberg: How many slow orders would you possibly have two years ago compared to today?

Mr. MacMillan: Mr. Skoberg, we would not have that information. You would not expect us to have that information available here, would you?

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, I believe you could possibly get it. I understand that every time you post a slow order it should be recorded with the Canadian Transport Commission. Is that not correct?

Mr. MacMillan: Oh, yes. We could ascertain this if you would like us to get it for you.

Mr. Skoberg: I would appreciate that information. I believe it is most important with the over-all subject of maintenance of way inspection at this particular time.

[Interpretation]

n'y aurait peut-être plus d'inspection complète au cours de 600 ou 700 milles qui suivent.

M. Skoberg: En d'autres termes, si le terminus d'origine était à Vancouver, où irait-il avant de faire l'objet d'une inspection complète par les préposés aux wagons?

M. Bowra: Je procéderai différemment, de façon à avoir la bonne distance. Je ne connais pas aussi bien que vous la côte du Pacifique.

Par exemple, un train quitte Toronto ou Montréal à destination de Winnipeg et fait l'objet d'une inspection du palier à Hornepayne, et se rend ensuite à Winnipeg. Si le train de Montréal Toronto devait être consolidé à Capreol, évidemment il y serait inspecté et on vérifierait complètement les freins, en raison de la consolidation.

M. Skoberg: Avez-vous la réponse à l'entretien de la voie?

M. Vaughan: J'ai la classification de l'entretien de la voie. En 1967, cela a coûté \$16,318 et en 1968, \$13,654.

M. Skoberg: On n'a pas tenu compte de l'attrition dans cette baisse. Je constate qu'il y en a maintenant.

M. Vaughan: Oui.

M. Skoberg: Avec la forte réduction du personnel de l'entretien de la voie, y a-t-il eu une certaine protection offerte à ces employés?

M. MacMillan: Tout cela a été effectué en vertu des conventions collectives.

M. Skoberg: Combien d'ordonnances de ralentissement aviez-vous il y a deux ans, par rapport à aujourd'hui?

M. MacMillan: Nous n'avons pas ces renseignements. Vous ne vous attendriez pas à ce qu'on ait ces renseignements avec nous.

M. Skoberg: Vous auriez pu les trouver. J'ai l'impression que chaque fois que vous affichez une telle ordonnance, vous devez en faire part à la Commission canadienne des transports? N'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, mais nous pourrions vous les fournir si vous le désirez.

M. Skoberg: Je vous en serais très reconnaissant car c'est très important dans la question de l'entretien de la voie à l'heure actuelle. J'aimerais revenir à l'inspection des