

No 295.

---

**UNITED STATES OF AMERICA  
and  
CANADA**

**Exchange of notes constituting an agreement relating to  
the southern terminus of the Alaska Highway. Ottawa,  
4 and 9 May 1942**

*Official text: English.*

*Filed and recorded at the request of the United States of America on 13 September  
1951.*

---

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE  
et  
CANADA**

**Échange de notes constituant un accord relatif au terminus  
sud de la route de l'Alaska. Ottawa, 4 et 9 mai 1942**

*Texte officiel anglais.*

*Classé et inscrit au répertoire à la demande des États-Unis d'Amérique le 13 sep-  
tembre 1951.*

No. 295. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND CANADA RELATING TO THE SOUTHERN TERMINUS OF THE ALASKA HIGHWAY. OTTAWA, 4 AND 9 MAY 1942

I

*The American Minister to the Canadian Secretary of State for External Affairs*

LEGATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Ottawa, Canada, May 4, 1942

No. 668

Sir :

During the course of a conversation on April 24, 1942, Mr. Keenleyside, Assistant Under Secretary of State for External Affairs, raised the question of the southern terminus of the Alaska Highway now under construction, and inquired in particular if my Government felt that the stretch of road between railhead at Dawson Creek and Fort St. John fell within the terms of the American offer as contained in my note of March 17, 1942.<sup>2</sup>

The wording of the pertinent recommendation of the Permanent Joint Board on Defense, which was incorporated in my note of March 17th, dealt with "the construction of a highway along the route that follows the general line of airports, Fort St. John—Fort Nelson—Watson Lake—Whitehorse—Boundary—Big Delta, the respective termini connecting with existing roads in Canada and Alaska".

As there seemed from Mr. Keenleyside's query to be some ambiguity as to whether the word "termini" limited the length of the road to be constructed, or merely described where existing roads, irrespective of their size or carrying capacity, ended, the appropriate minutes of the Permanent Joint Board on Defense were consulted. These contain the following sentence :

"The proposed highway would have its southern terminus on the Edmonton, Dunvegan, British Columbian Railway, which has available

<sup>1</sup> Came into force on 9 May 1942, by the exchange of the said notes.

<sup>2</sup> See p. 205 of this volume.

[TRADUCTION<sup>1</sup> — TRANSLATION<sup>2</sup>]

N<sup>o</sup> 295. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>3</sup> ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE CANADA RELATIF AU TERMINUS SUD DE LA ROUTE DE L'ALASKA. OTTAWA, 4 ET 9 MAI 1942

I

*Le Ministre des États-Unis au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada*

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 4 mai 1942

N<sup>o</sup> 668

Monsieur le Secrétaire d'État,

Au cours d'un entretien, le 24 avril 1942, M. Keenleyside, Sous-Secrétaire d'État adjoint aux Affaires extérieures, a soulevé la question du terminus sud de la route de l'Alaska actuellement en cours de construction, et s'est enquis notamment si mon Gouvernement était d'avis que le chemin s'étendant de la tête de ligne de la voie ferrée à Dawson Creek au Fort St. John était compris dans l'offre des États-Unis telle qu'exposée dans ma note du 17 mars 1942<sup>4</sup>.

La recommandation à ce propos de la Commission Permanente de Défense Canado-Américaine, que j'ai incorporée dans ma note du 17 mars, traite textuellement de « la construction d'une voie routière le long de la ligne marquée par la suite des aéroports Fort St. John—Fort Nelson—Lac Watson—Whitehorse—Boundary—Big Delta, les terminus respectifs qui relient les routes existantes du Canada et de l'Alaska. »

Comme il semblait, d'après la question posée par M. Keenleyside, y avoir quelque équivoque sur le point de savoir si le mot « terminus » limitait la longueur du chemin à construire ou indiquait simplement où les chemins existants, sans égard à leur étendue ou à leur capacité de transport, finissaient, on a consulté les procès-verbaux de la Commission Permanente de Défense Canado-Américaine qui y ont rapport. On y relève la phrase suivante :

« La route envisagée viendra aboutir au sud sur le chemin de fer Edmonton, Dunvegan, Colombie-Britannique, chemin de fer dont la

<sup>1</sup> Traduction du Gouvernement canadien.

<sup>2</sup> Translation by the Government of Canada.

<sup>3</sup> Entré en vigueur le 9 mai 1942, par l'échange desdites notes.

<sup>4</sup> Voir p. 205 de ce volume.

carrying capacity substantially in excess of the possible carrying capacity of the road. Its northern terminus would be at a point about sixty miles south of Fairbanks on the Richardson Highway, which connects Fairbanks with Valdes.”

In view of the foregoing, which clarified the intent of the Permanent Joint Board on Defense, my Government believes that its offer to undertake the building and wartime maintenance of the highway does in fact include the stretch of road from Dawson Creek to Fort St. John. As a matter of record, it would welcome a confirmation of its belief from the Canadian Government.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

Pierrepont MOFFAT

The Right Honorable  
The Secretary of State for External Affairs  
Ottawa

## II

*The Canadian Secretary of State for External Affairs to the American Minister*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS  
CANADA

Ottawa, Canada, May 9, 1942

No. 66

Sir :

With reference to your note of May 4, 1942, No. 668, regarding the southern terminus of the Alaska Highway, and to our previous exchange of notes regarding the construction of a highway to Alaska, I have the honour to inform you that the Canadian Government is prepared to agree that the stretch of highway between Dawson Creek, British Columbia, and Fort St. John, British Columbia, be included in the proposed road, and that the railhead at Dawson Creek be accepted as the southern terminus of the highway.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

N. A. ROBERTSON  
for Secretary of State for External Affairs

Hon. J. Pierrepont Moffat  
United States Minister to Canada  
United States Legation  
Ottawa

capacité de transport disponible dépasse de beaucoup la capacité de transport possible de la route. Elle aboutira au nord en un point situé à soixante milles environ au sud de Fairbanks sur la route Richardson, laquelle relie Fairbanks à Valdes. »

Vu ce passage, qui précise l'intention de la Commission Permanente de Défense Canado-Américaine, mon Gouvernement est d'avis que son offre d'entreprendre la construction et l'entretien pendant la guerre de la route comprend, en fait, le chemin qui s'étend de Dawson Creek au Fort St. John. Pour en garder note, mon Gouvernement serait heureux de recevoir confirmation du Gouvernement du Canada qu'il partage cet avis.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma plus haute considération.

Pierpont MOFFAT

Le Très Honorable  
Secrétaire d'État aux affaires extérieures  
Ottawa

## II

*Le Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures du Canada au Ministre des États-Unis  
au Canada*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Ottawa, le 9 mai 1942

N° 66

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à votre note N° 668 en date du 4 mai 1942 relative au terminus sud de la route de l'Alaska et à notre échange de notes précédent touchant la construction d'une voie routière menant en Alaska, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement du Canada est disposé à admettre que la route s'étendant de Dawson Creek, en Colombie-Britannique, au Fort St. John, en Colombie-Britannique, soit comprise dans la route envisagée, et que la tête de ligne de la voie ferrée à Dawson Creek soit reconnue comme terminus nord de la route.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures

W. L. MACKENZIE KING

L'Honorable J. Pierpont Moffat  
Ministre des États-Unis d'Amérique  
Légation des États-Unis  
Ottawa

