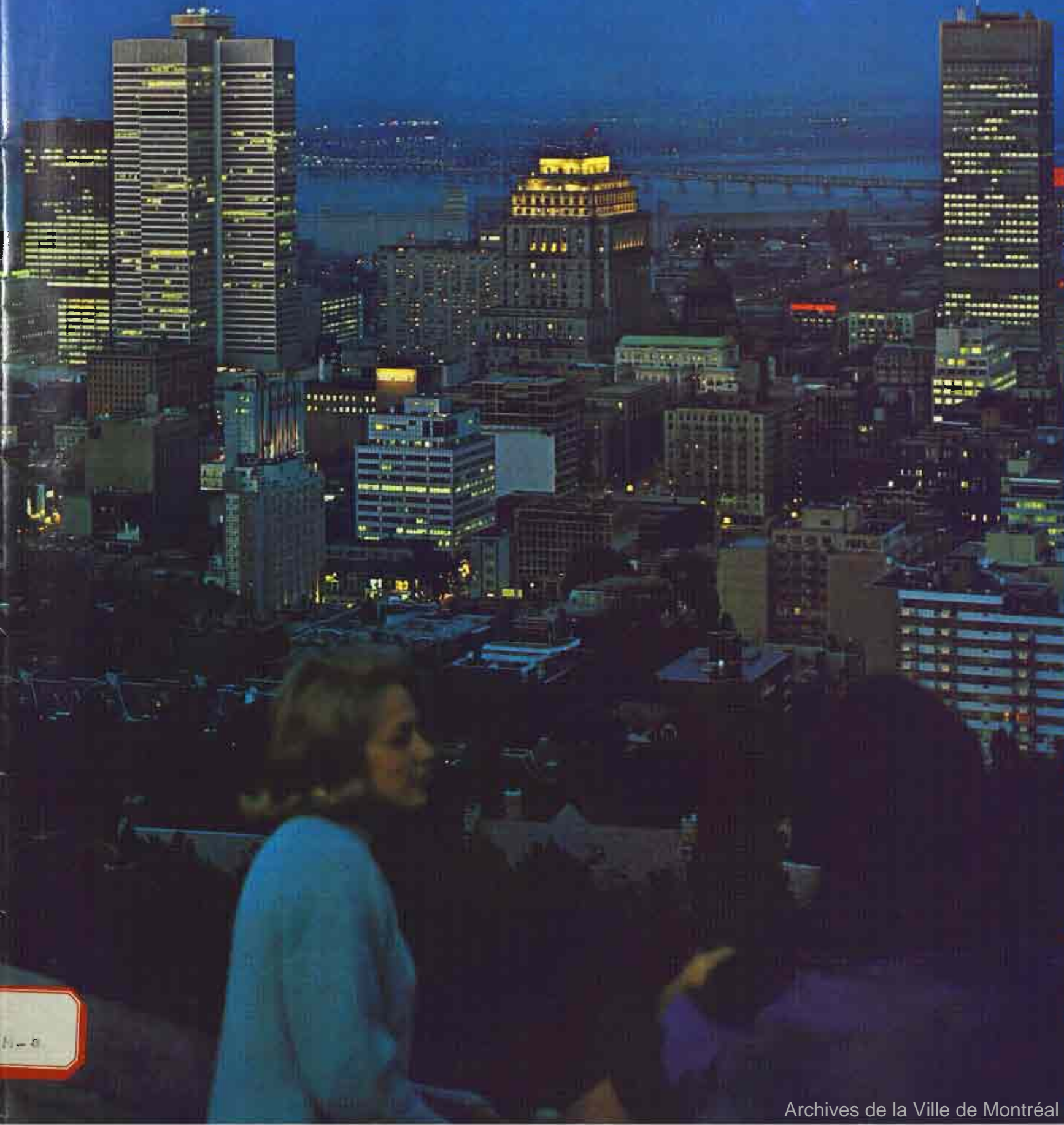


montréal

JUILLET
JULY
JULIO
LUGLIO
JULI

'65



11-8

montreal '65



VOL. 2

No 7

Publiée chaque mois par la Ville de Montréal
Published monthly by the City of Montreal
Hôtel de Ville — City Hall
Montréal, Canada

sommaire contents

la belle province: 'savor it slowly'	4
les visages du québec — allure française, dynamisme nord-américain	7
port-royal, gratte-ciel résidentiel	10
out of history, a pace-setting venture ...	12
shah of iran, empress farah visit montreal	14
le chah d'iran et l'impératrice farah	15
le pilote de brousse surveille le pipe-line de gaz naturel	16
looking for a pinpoint — from the air	17
george hees — apostle of people's capi- talism	19
un apôtre du capitalisme populaire	21
lancement de deux navires en moins de deux mois	22
two ships are born	23
the beer business: old tradition, modern technique	24
la fabrication de la bière: vieille tradition mais technique moderne	26
les chefs-d'oeuvre de toutes les époques à l'expo '67	28
expo's art show: the universality of man ..	29
focus on montreal	30
actualités	31

Directeur général — General Manager
Paul Cholette

Comité de rédaction — Editorial Board
Michel Roy
Bill Bantey

Directeur artistique — Art Director
Gaston Parent
Tirage — Circulation
Raymond Roth

Lithographiée aux ateliers de Pierre DesMarais Inc., à Montréal.
Lithographed by Pierre DesMarais Inc., Montréal.

Reproduction autorisée des textes et illustrations à moins
d'indication contraire.

Texts and illustrations may be reproduced without permission unless
copyright is shown.

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en mandat
taire et l'envoi comme objet de deuxième classe de la présente publication.
Port payé à Montréal.

Authorized as second class mail by the Post Office Department, Ottawa, and
for payment of postage in cash. Postage paid at Montreal.

PHOTOS: La section de photographie de la Ville de Montréal dirigée par
Yvon Bellamare — Photography Place Inc. — Office National du Film
Fred Bruegger — Malak — Expo '67 — Joseph Schmie
T. Grant — John de Visser — Arnot Rogers Batten Ltd.
Sun Life — Canada Wide — Gazette



Couverture: Une affiche de l'Office de tourisme du
gouvernement canadien montre cette vue sur Mont-
réal, la nuit, depuis l'observatoire du Mont-Royal
• Cover: Night-time view of Montreal, from look-
out on Mount Royal, is subject of Canadian Gov-
ernment Travel Bureau photo, being reproduced as
a poster for circulation in the U.S. and Europe
• Portada: Cartel de la Oficina de Turismo del Go-
bierno Canadiense poniendo en evidencia Montreal
la noche, vista desde el observatorio del Mont-
Royal • Copertina: Un manifesto dell'Ufficio Tu-
ristico del Governo Canadese mette in evidenza
Montréal di notte, una veduta dall'Osservatorio di
Mont-Royal • Titelbild: Montreal bei Nacht. Blick
vom Mount-Royal, eine Ansicht, die vom staatli-
chen kanadischen Fremdenverkehrsamt als Plakat
zur Verbreitung in den Vereinigten Staaten und
in Europa benutzt wird.

montréal vous attend...

"La ville de Montréal a un aspect fort riant; elle est bien située, bien percée et bien bâtie." C'est ce qu'écrivait vers 1721 l'un des premiers historiens de ce vaste pays des bords du fleuve Saint-Laurent qu'on appelait alors la Nouvelle-France et connu aujourd'hui sous le nom de la province canadienne du Québec.

C'était à l'époque un bourg minuscule que la géographie et l'histoire allaient appeler en moins de deux siècles et demi à devenir la Métropole du Canada, une sorte de carrefour aux voies tournées tout autant vers l'océan Atlantique et l'Europe qu'en direction de toutes les parties du continent nord-américain. Pourtant, Montréal n'a rien perdu de cet aspect riant dont parlait le Père de Charlevoix, malgré ses gratte-ciel, son étalement presque à la mesure de son île. Le Mont-Royal est toujours présent et offre au visiteur l'un des spectacles les plus grandioses qu'une grande ville puisse lui accorder en Amérique du Nord. Le jour, panorama de parcs, d'arbres et de fleurs, et le soir, véritable tapis d'étoiles s'étendant comme à l'infini le long de ses deux rives et jusqu'aux contreforts des Monts Laurentides au nord et à ceux des Adirondaks au sud.

Il convient donc en présentant le Québec à l'étranger de présenter aussi Montréal dont elle est en quelque sorte et de façon incontestée la capitale industrielle et commerciale et dont le dynamisme et le rayonnement sont au départ des étonnantes transformations des récentes années. Au moment même où la vieille province française rajeunie par les techniques modernes sans rien perdre toutefois du charme de son passé, est prête à l'accueil et à l'hospitalité, Montréal elle aussi tend la main au visiteur. Elle l'invite dans ses hôtels luxueux et confortables, dans ses magasins et ses boutiques aux montres resplendissantes, dans ses restaurants et ses cabarets aux menus les plus variés, dans ses églises et ses temples, dans ses musées et ses parcs; elle est prête à l'accueillir aux sons harmonieux des grands orchestres, que ce soit à la montagne, sous les étoiles, à la Place des Arts dans le décor majestueux de la Grande Salle, ou encore dans l'atmosphère chaude et plus intime des concerts populaires et au festival d'été.

A tous ceux qui s'appêtent à visiter la "Belle Province", Montréal vous dit: "Comment pouvez-vous passer sans me voir".

your host, montreal

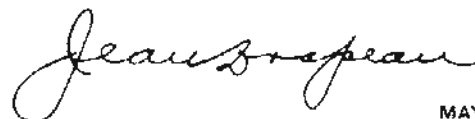
"The City of Montreal is a smiling place; it is well located, well penetrated, well built." So wrote around 1721 one of the first historians of this vast land on the banks of the St. Lawrence River, then called New France and now known as the Canadian province of Quebec.

It was, at that time, a tiny borough. It was destined, however, because of its geography and its history to become the metropolis of Canada in less than two centuries and a half. Today, it is a crossroads with access not only to every part of the North American continent but also to the Atlantic Ocean and Europe. And yet, Montreal has lost nothing of the smiling aspect referred to by Père de Charlevoix, despite its skyscrapers, its show the length of the island. Mount Royal is ever-present, offering the visitor one of the greatest spectacles of any city in North America. In the day, it is a panorama of parks, trees and flowers and, at night-time, a veritable carpet of stars rolled out, as in the infinite, along its two shores and as far as the foothills of the Laurentiens in the north and those of the Adirondacks in the south.

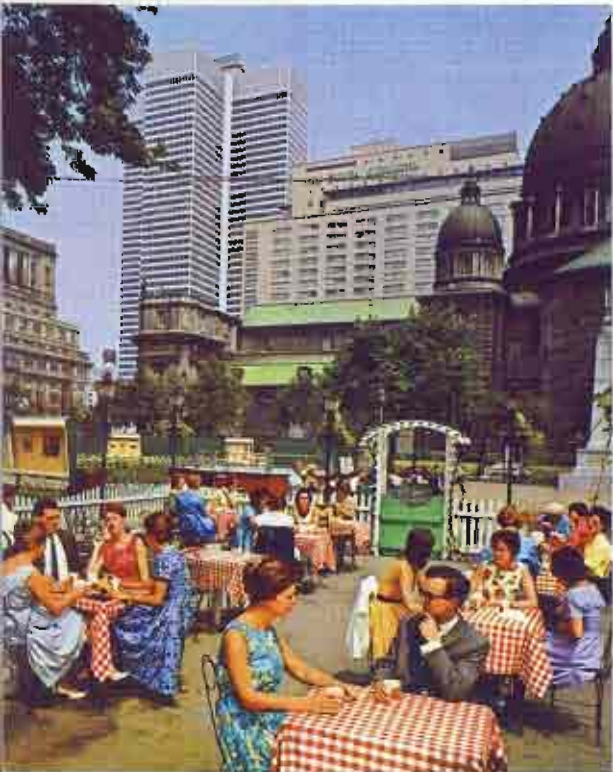
In introducing Quebec to the stranger, it is thus advisable to introduce also Montreal, its uncontested capital of industry and commerce and whose dynamism and influence triggered the astounding transformations of recent years. At the very moment that the old French province, rejuvenated by modern techniques without any loss of its past charm, is ready to welcome with hospitality, Montreal, too, extends its hand. It invites the visitor to its luxurious and comfortable hotels, to its stores and *boutiques* of marvelous showcases, to its restaurants and nightclubs of most varied menus, to its churches and its temples, to its museums and its parks; it is ready to play host to the harmonious sound of great orchestras, either on the mountain, under the stars, at *La Place des Arts* in the majestic décor of *La Grande Salle*, or in the warm, more intimate atmosphere of popular concerts or the summer festival.

To all those preparing to visit *La belle Province*, Montreal says: "How can you go without stopping by?"

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL



La Guinguette, au square Dominion, attire les visiteurs • La Guinguette is city-operated oasis on Dominion Square, in heart of Montreal • La Guinguette, en la Plaza Dominion, un oasis en el corazón de Montreal • La Guinguette, in Piazza Dominion, attira i visitatori • "La Guinguette", auf dem Dominion Platz im Herzen Montreals lockt die Besucher an.

la belle province: 'savor it slowly'

"First time in a decade I'd been to call on the great lady of Canada, the unchallengeable northern metropolis, Montreal," wrote Donald Stainsby in his column in *The Victoria Times*. "And for an old girl, she's still got a mighty kick."

"Montreal is forever with us.

"The city awakens in me a sense of communication with my national past. I like to walk about and look and feel. I had been warned before I went that Montreal had changed in the past decade. Skyscrapers and *Métro*, broad new streets and soaring apartments replacing the gracious stone homes on Sherbrooke St.

"I feared I might not know her, the Montreal I had loved. So it was pleasant to discover that these new things—so splendid, so very big, so numerous—are only frosting on the cake. They haven't changed Montreal but only added to it.

"The squares, the trees, the old

buildings, are all still there. The beauty Montreal has is very much the city's own doing.

"The metropolis is still working at it, too. Attractive litter cans instead of yellow plastic blobs. Where trees can't be readily planted, potted ones are placed, even in the sites of demolished buildings awaiting new construction.

"And fountains. Few things can be pleasanter than a fountain in a busy city street.

"And of course, Montreal has its women. Chic they are, no doubt of that."

Stainsby, one might point out, is a Canadian and therefore biased. Read then what *Venture, The Traveler's World*, said about Montreal:

"Montreal is *bonjour* and good evening, *s'il vous plaît* and thank you, *service* and hospitality, *joie de vivre* and good times. It is two languages, two cultures and two

L'Auberge St-Gabriel, restaurant à la mode dans le Vieux Montréal • Hovs d'oeuvres me served in style at Auberge St-Gabriel, in Old Montreal • Posada St-Gabriel, restaurante de moda en el viejo Montreal • L'Auberge St-Gabriel, ristorante alla moda nella vecchia Montréal • Das Sankt Gabriel Restaurant im alten Stadtteil von Montreal, ein Treffpunkt der Feinschmecker.

Un coin de la salle à manger de l'hôtel La Sapinière, à Val David, dans les Laurentides • Top cuisine attracts many guests to La Sapinière Hotel, at Val David, in Laurentians • Comedor del Hotel La Sapinière, situado en Val David, en las colinas Laurentidas • La sala da pranzo dell'hotel La Sapinière, a Val David, sulle colline Laurenziane • Der Speisesaal des La Sapinière Hotels in Val David in den Laurentiner Bergen.



ways of life that create a style so distinctive you wonder why you haven't visited the city before, or returned sooner."

The same can be said for Quebec—*La belle Province*—a huge area offering human and geographic panoramas in wide variety. It is not France but it has inherited a French quality. It is not the United States but it is bustling with the dynamic and contemporary force of North America. Quebec is French-Canada, something unique.

To taste its flavor to the full, one must explore the province's picturesque scenery, trim farmhouses, wayside shrines and colorful villages.

Montreal, of course, is the hub of tourism in *La belle Province*, a point of convergence for all the main communications systems. Millions of people start off from Montreal each year to visit the province, more than 90 per cent of them travelling by car so as to enjoy the scenery fully.

A favorite area, of course, is the mountain region of the Laurentians, which has the greatest concentration of resort hotels anywhere in Canada. Visitors pour into the Laurentians year-round since they offer not only summer holiday facilities but the most up-to-date skiing arrangements.

South of Montreal, between the St. Lawrence River and the U.S. border, running from the Richelieu to the Chaudière valley, is a region which includes the Eastern Townships, another popular resort area for Montrealers and tourists alike in both summer and winter.

Montreal is also the starting point for other tourist trips: Ottawa, Canada's capital is one. A second, beyond the Laurentians, beyond de la Vérendrye Park, is Abitibi and Temiskaming, the land of prospectors and bush pilots.

Quebec, the venerable capital of *La belle Province*, is a three-hour drive from Montreal on the new Trans-Canada Highway, slightly more along the picturesque No. 2 and 3 highways running parallel to the St. Lawrence River.

What *Venture* said of Montreal is applicable in some ways to all of *La belle Province*:

"Seven out of ten Montrealers speak French as their first language: In fact, after Paris, the city is the largest French-speaking community in the world.

"It is the spirit of Paris, the sophisticated continental manner, that dominates this largest city of Canada—and so completely disarms you.

"To appreciate it fully, you must savor it slowly, as you would a new friendship, so that all of its special individuality becomes more and more familiar."



L'hôtel Chantecler domine le Lac de Ste-Adèle, l'un des centres les plus populaires des Laurentides
• Autumn colors provide special ambiance for the Chantecler Hotel, in Ste-Adèle, north of Montreal • El Hotel Chantecler domina el lago St-Adèle, es uno de los sitios de reposo más populares de la Laurentides
• L'Albergo Chantecler domina il lago di Ste-Adèle, ed è uno dei centri di ritrovo più noti nelle colline Laurentiane • Das an einem malerischen See gelegene Chantecler Hotel, eines der beliebtesten Ausflugsziele in den Laurentiner Bergen.

L'hôtel L'Estérel, au bord du Lac Dupuis, près de Ste-Marguerite, à moins de 40 milles de Montréal
• Hotel L'Estérel, fronting on Lake Dupuis in Laurentians, is situated in 3,000-acre playground of forest, lake and mountains • Hotel L'Estérel, a orillas del lago Dupuis, cerca de Ste-Marguerite, a unos 50 kilómetros de Montreal • L'Albergo l'Estérel, sulla riva del lago Dupuis, nei pressi di Ste-Marguerite, a meno di 40 miglia da Montréal • Das von Wäldern, Seen und Bergen umgebene Hotel Esterel, rund sechzig kilometer nördlich von Montreal gelegen.





La Butte à Mathieu, une boîte à chanson à Val David • La Butte à Mathieu, at Val David, French-Canadian's equivalent of coffeehouse, attracts winter and summer guests • La Butte à Mathieu, presenta los mejores intérpretes de la canción franco-canadiense, en Val David • La Butte à Mathieu, un ritrovo della canzone a Val David • "La Butte à Mathieu", in Val David, ein französisch-kanadisches Lokal, erfreut sich zu jeder Jahreszeit grossen Zuspruchs.



Repas au homard près du rocher de Percé, à l'extrémité de la péninsule de Gaspésie • With famed Percé rock in background, visitors enjoy lobster at Gaspé Hotel • Los turistas savorean la deliciosa langosta cerca de la famosa roca "Percé", en la extremidad de la península de la Gaspesia • I turisti gustano particolarmente le aragoste nei pressi della famosa roccia "Percé" all'estremità della penisola di Gaspesia • Unweit des berühmten Percéfelsens auf der Gaspé-Halbinsel lassen sich die Besucher frische Hummern gut schmecken.

Ponts jumelés de l'Autoroute des Laurentides, près de Ste-Adèle • Scene at Val Morin shows how Laurentien Autoroute cuts through mountain resort area, providing ready access for motorists • Puentes de la Autoruta de las Lauréntidas, cerca de St-Adelu • Il doppio ponte dell'Autostrada delle colline Laurenziane, nei pressi di Ste-Adèle • Ein Teil der Autoroute zwischen Sainte-Adèle und Val Morin in den Laurentinerbergen.



les visages du québec – allure française, dynamisme nord-américain

Montréal, dynamique métropole du Canada, est non seulement une ville "différente" dans le grand tout nord-américain; c'est aussi un tremplin à partir duquel des millions de touristes parcourent "la belle Province" chaque année.

Montréal jouit d'une réputation internationale qui croît sans cesse; elle devient l'une des belles villes du monde, et le fait que la grande Exposition universelle de 1967 s'y tiendra témoigne que ce jeune géant est en voie d'atteindre la maturité.

Plus de 90 p. c. des touristes qui visitent le Québec voyagent par automobile.

De Montréal, le touriste peut tout d'abord rouler vers les Laurentides, secteur qui doit à la Métropole de posséder la plus grande concentration d'hôtels de villégiature au Canada. En effet, cette région s'est tout d'abord développée sur le plan récréatif et est devenue une sorte de terrain de jeux pour la population urbaine. Pour servir cette clientèle métropolitaine, qui s'accrut parallèlement à la popularité du ski, elle a dû s'équiper, notamment dans les domaines de l'hôtellerie et de la restauration. Elle offre bientôt un éventail complet de services, depuis les hôtels luxueux ouverts toute l'année jusqu'aux modestes et confortables auberges ou pensions. Ce puissant atout et le précieux actif d'une infinie variété de stations de sports d'hiver firent de cet ensemble de centres de villégiature une région touristique fort recherchée, sans doute l'une des plus populaires au Canada.

De Montréal, le touriste a également le loisir de se diriger vers le Sud du Québec, un ensemble géographique homogène

inséré entre la frontière des États-Unis et le fleuve Saint-Laurent, et qui s'étend de la vallée du Richelieu à celle de la Chaudière. Ce secteur comprend les Cantons de l'Est, ou "Estrie", qui sont devenus un deuxième centre de villégiature pour les Montréalais. Le Sud du Québec s'équipe à un rythme accéléré pour accueillir cet afflux de clients montréalais, et sa réputation croît rapidement sur le plan touristique, car, chaque année, des centaines de milliers de touristes venus des États-Unis le parcourent, en route vers Montréal ou Québec. Le profil accidenté des Cantons de l'Est a valu à ceux-ci un certain nombre de stations de ski.

Pour répondre aux exigences de la circulation, le gouvernement du Québec a fait construire deux autoroutes dites "des Laurentides" et "des Cantons de l'Est", qui figurent au nombre des plus modernes en Amérique.

Montréal offre d'autres itinéraires touristiques. L'un mène vers Ottawa, la capitale nationale, et vers la vallée de la Gatineau. L'automobiliste qui s'est dirigé vers les Laurentides peut prolonger son voyage au-delà de Mont-Laurier puis,



L'église Notre-Dame-des-Victoires dans le Vieux Québec • European-like square in Quebec City features Notre-Dame des Victoires Church • Iglesia de Notre Dame des Victoires en el viejo Québec • La chiesa di Notre-Dame-des-Victoires nella vecchia Québec • Die Notre-Dame-des-Victoires Kirche, eine Sehenswürdigkeit im alten Stadteil von Quebec City.

traversant l'immense parc de la Vérendrye, atteindre l'Abitibi et le Témiscamingue, pays des prospecteurs et des pilotes de brousse. De Montréal encore, trois routes



Le ski nautique est un sport populaire, comme en témoigne cette photo, prise au bord du Lac Massawippi, dans les Cantons de l'Est • Lake Massawippi is among favorite waterskiing areas in Eastern Townships region • El Ski náutico es un deporte muy popular, como demuestra esta foto tomada a orillas del lago Massawippi, en los Cantons del Est • Lo sci nautico è uno sport molto diffuso, come dimostra questa fotografia presa dalla riva del lago Massawippi, nei Cantons dell'Est • Der Wasserskisport ist besonders beliebt auf dem Massawippi See, in einer wald und seenreichen Gegend südöstlich von Montreal.

HOSPITALITÉ SPOKEN HERE

Les Québécois have a special recipe for vacation enjoyment. Into a huge serving of scenic grandeur, they've stirred all the ingredients of touring pleasure . . . fine accommodations, superb restaurants, historic sites, recreation, theatre, the arts. Then, they've added their own exuberant brand of French seasoning. The result: a delightful blend of modern excitement and Old World charm. *C'est magnifique* . . . and so near at hand. Our coupon will bring you a free preview of *la belle Province*. **QUÉBEC**

TOURIST
PARLIAM
QUÉBEC

Please see
to *la belle*

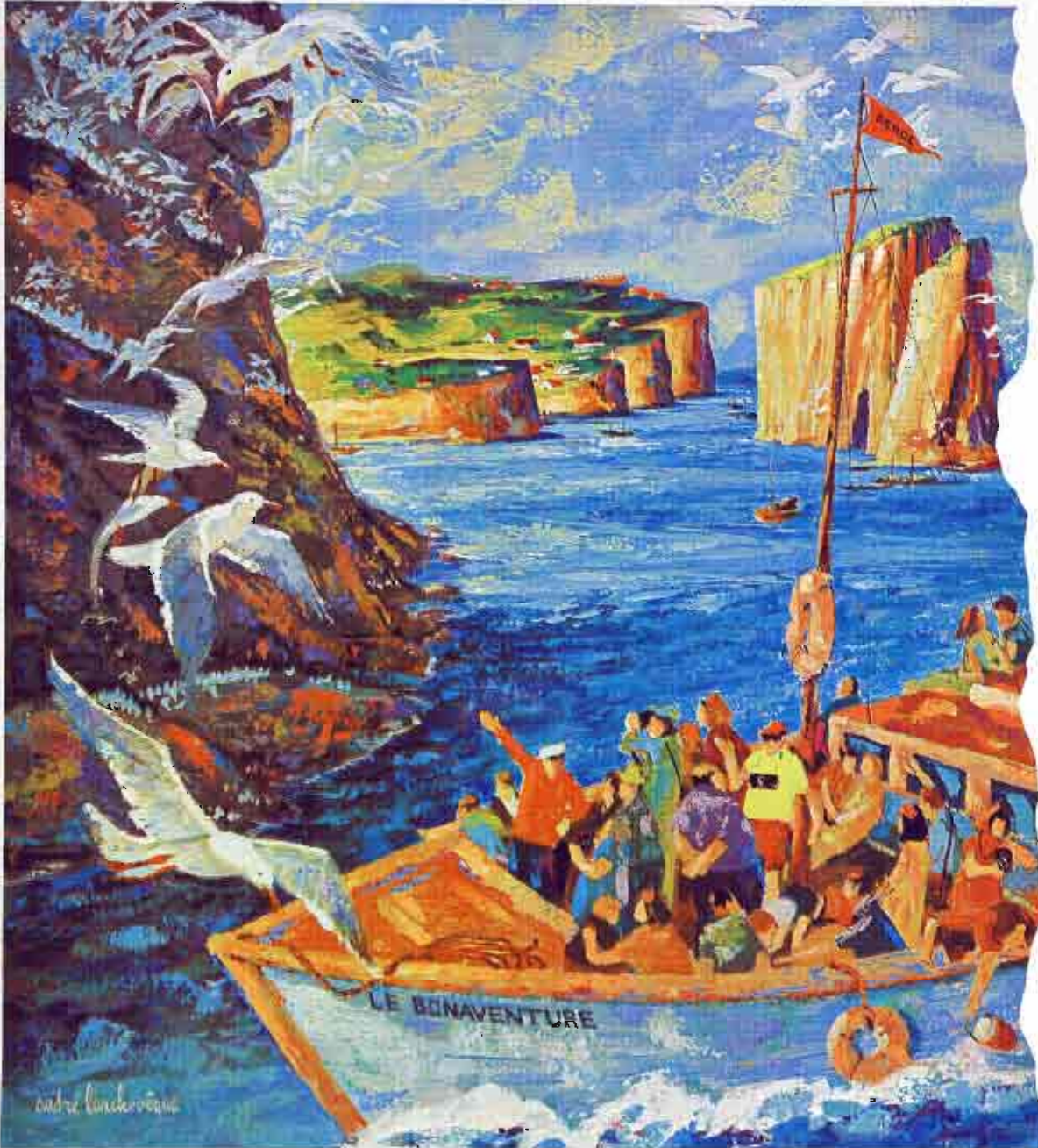
My main interest is . . .

NAME

ADDRESS

CITY

Like many of the unique sights and sounds of French Canada, the boat trip around *l'île Bonaventure* at *Percé* is emotional experience as well as an exciting spectacle. Come see for yourself, and enjoy a vacation *à la québécoise*.



Pour faire valoir les attraits du Québec aux États-Unis et dans les provinces anglophones du Canada, l'Office du Tourisme de la Province publie des annonces comme celle-ci qui évoque la joie des touristes, près de l'île Bonaventure, en Gaspésie • Quebec advertising, such as this, emphasizes French atmosphere of la belle province by use of readily understandable French terms • Este Cartel de la Oficina de Turismo, pone el énfasis en la atmósfera francesa de la Provincia de Quebec • Per mettere in valore la provincia del Québec, l'Ufficio Turistico della provincia pubblica degli annunci come questa che attirano i visitatori con l'uso di facili termini francesi • Das Fremdenverkehrsamt der Provinz Quebec legt grossen Wert darauf, durch entsprechende Werbeanzeigen die Aufmerksamkeit der amerikanischen Touristen und der englischsprachigen Kanadier auf die Naturschönheiten und die typisch französische Atmosphäre der "belle province", wie Quebec gerne genannt wird, zu lenken.

invitent le voyageur à visiter Québec, la vénérable capitale provinciale: la Transcanadienne, autoroute à voies divisées et à accès limité, conçue surtout à l'intention des automobilistes pressés, et les pittoresques routes 2 et 3 qui longent le Saint-Laurent, au nord et au sud respectivement, et passent par des localités dont l'existence remonte souvent à la concession des premières seigneuries en Nouvelle-France, au XVII^e siècle. Tout au long du parcours, l'automobiliste aperçoit sur le fleuve des océaniques qui le remontent vers Montréal, ou vers les Grands lacs par la Voie maritime, ou qui le redescendent vers l'Atlantique. Par la route 2, à mi-chemin, Trois-Rivières s'ouvre sur un autre itinéraire recherché, la splendide et riche vallée du Saint-Maurice. Une fois à Québec, le voyageur a atteint la deuxième "plaque tournante" du tourisme dans "la belle Province", d'où il peut rayonner en différentes directions: vers le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie, vers la Côte Nord, ou vers le Saguenay et le lac Saint-Jean.

Mais la Métropole elle-même compte de puissants atouts pour retenir les voyageurs: elle a la faculté de fasciner et de séduire l'étranger.

Pour le touriste à la recherche de décors naturels, l'existence au coeur même de cette grande agglomération urbaine d'une montagne couronnée d'un parc élégant et vaste est source d'émerveillement. L'hiver, les amateurs de ski y pratiquent leur sport favori tout en admirant à travers des rideaux sylvestres chargés de neige l'altière silhouette des grattes-ciel. Les fervents de la photographie qui sont sensibles aux contrastes visuels s'efforcent d'aligner dans leur objectif l'historique et massive cathédrale Marie-Reine-du-Monde et les flancs argentés de l'immeuble d'aluminium et de verre de la Place Ville-Marie.

Toutes les aventures gastronomiques sont possibles: les traditions culinaires de tous les pays se retrouvent dans cette ville cosmopolite, où domine toutefois la cuisine française. La vie artistique ne fait pas relâche durant l'été; elle connaît au contraire un souffle plus intense dans les théâtres, les galeries d'art et les salles de concert.

Oui, Montréal est plus qu'une grande ville, c'est un coeur qui bat, et pour les visiteurs, en tenir le pouls pendant quelques jours est source de souvenirs inoubliables. C'est le coeur du Canada et il vibre au rythme de deux cultures.

Montréal est vraiment une ville "différente" dans une province "pas comme les autres". C'est ce qui en fait le charme dans l'esprit de tous les touristes à la recherche d'un réel dépassement.



Une belle ferme du Québec, près du Lac Brome, dans les Cantons de l'Est • Farm in Brome Lake region of Eastern Townships suggests beauty of rural Quebec • Bella stampa del campo de la provincia de Québec, hacienda de la región del lago Brome • Una bella tenuta agricola del Québec, nei pressi del lago Brome, nei Cantons dell'Est • Ein Bauernhof in französischkanadischem Stil in der Gegend des Brome-Sees südöstlich von Montreal.

Le Cardy Alpine Inn, l'un des pionniers de l'hôtellerie de luxe, à Ste-Marguerite dans les Laurentides • Cardy-Alpine Inn, near Ste-Marguerite, is a pioneer among Laurentien resort areas • El Cardy-Alpine Inn, cerca de Ste-Marguerite, uno de los primeros hoteles de lujo de las colinas Laurentidas • Il Cardy Alpine Inn, uno dei primi alberghi di categoria di lusso, a Ste-Marguerite nelle colline Laurenziane • Das Alpine-Inn, eines der führenden Luxushotels in den Laurentinerbergen, nahe der Ortschaft Sainte-Marguerite gelegen.



port-royal, gratte-ciel résidentiel

Le nom n'a certes pas été choisi pour évoquer le souvenir du jansénisme car le Port-Royal, présentement en construction, rue Sherbrooke, est un immeuble résidentiel de 33 étages, superbe et de grand luxe, dernier cri de l'architecture et du confort modernes.

Le nom du nouveau gratte-ciel de béton blanc, dont la gracieuse silhouette se con-

fond déjà avec le panorama de la ville, s'explique plutôt par le rappel historique du premier établissement français du Canada, cet autre Port-Royal fondé par Guast de Monts, en 1605, sur les rives de la Nouvelle-Écosse, et appelé aujourd'hui Annapolis-Royal. En vérité le rapprochement est tout à fait indiqué puisque Montréal s'enorgueillit de favoriser un

heureux mélange de l'ancien et du nouveau.

Mais le nom, il s'en faut, n'est toutefois pas la première caractéristique du projet. Initiative de la *Società Generale Immobiliare* de Rome, l'une des nombreuses sociétés étrangères attirées par l'expansion fulgurante que prend actuellement la métropole canadienne, le Port-Royal

La salle de séjour d'un des appartements de l'immeuble Port-Royal • Family living has special flavors at Port-Royal • Salón de un departamento del edificio Port-Royal • La sala di soggiorno di un appartamento nel palazzo Port-Royal • Ansicht des Wohnzimmer in einer der Wohnungen des modernen neugebauten Montrealer Hochhauses "Port-Royal".



représente au Canada la première expérience importante de coopérative résidentielle. Car ses 226 appartements sont en effet destinés à être vendus à des locataires-proprétaires, tel que cela se pratique dans les plus grandes villes du monde.

Parallèlement à la migration vers les banlieues d'une forte proportion de la population montréalaise, depuis une dizaine d'années, la demande d'habitations en plein coeur de la ville n'a cessé d'augmenter. C'est ainsi qu'on a vu s'ériger au pied du Mont-Royal durant la même période de multiples immeubles à plusieurs étages. Répondant au désir de vivre en accord avec le rythme d'une grande ville, ces immeubles offrent en majorité des appartements-studios occupés surtout par des célibataires ou de jeunes couples.

Aussi bien, la nouvelle coopérative résidentielle s'adresse-t-elle à cette autre catégorie de citoyens, également désireuse de vivre au coeur de la ville, mais que l'exiguïté des logements disponibles décourageait. Ceux-là pourront désormais devenir les propriétaires d'appartements comprenant jusqu'à cinq chambres à coucher. Les prix de vente, incidemment, s'échelonnent entre \$18,000 et \$240,000. L'immeuble aura coûté \$20,000,000.

Selon le porte-parole de la Redbrook Estates, société montréalaise responsable de la réalisation du projet, on s'attend à ce qu'un cinquième des appartements soit acheté par des entreprises commerciales à l'intention de leurs invités ou de leurs directeurs appelés régulièrement à séjourner à Montréal.

Bien que l'édifice ne soit pas encore terminé, une trentaine d'appartements sont déjà vendus et quatre clients ont déjà fait connaître leur désir d'acquérir l'un des six somptueux *pent-houses* à deux étages, situés au sommet.

L'un des plus hauts immeubles du genre au monde, le Port-Royal, comme il se doit, occupe un emplacement de choix, entouré d'églises, d'universités, de galeries d'art, de restaurants, d'hôtels de première classe, de banques, d'agences de voyages et des boutiques les plus fashionables du pays.

La valeur foncière a plus que doublé au cours de la dernière décennie, rue Sherbrooke. Il n'est donc pas surprenant qu'une firme internationale telle que la *Società Generale Immobiliare* ait choisi, après Rome, Washington, Paris et Mexico, la rue Sherbrooke de Montréal pour y dresser son Port-Royal 20^e siècle.



La vie de famille dans ces appartements tout comme dans une résidence de banlieue • Atmosphere of townhouse is highlight of Port-Royal • Atmosfera familiar, en los departamentos del edificio Port-Royal • L'atmosfera familiare in questi appartamenti è quella di una residenza di suburbio • Das Familienleben in diesen Stadtwohnungen spielt sich fast so ab wie in einem Eigenheim in einer Vorortansiedlung.



out of history, a pace-setting venture

by Evva Jarmicki Yellowley



A pace-setting co-operative apartment building now being completed in Montreal bears one of the most significant names in Canadian history. Any school child in this country may or may not know where Aklavik stands or that the St. Lawrence River flows almost due north but he can certainly tell you that Port-Royal was the name of the first real settlement in Canada.

When Samuel de Champlain brought a small group of colonists from France to settle in 1605 on the sheltered, fertile soil of what is now the Annapolis Basin in Nova Scotia, their Port-Royal was an expression of faith, of a search for peace and security in new, beautiful surroundings. Theirs was the first permanent settlement in a land where the only white men before them had been itinerant fishermen and fur traders.

When *Società Generale Immobiliare* of Rome, one of many foreign investors now involved with Montreal's future, selected a site on the city's elegant Sherbrooke Street for a \$20,000,000 skyscraper apartment project, it chose the name *Port-Royal* as one befitting the building's significance.

For this *Port-Royal* has about it some of the pioneering spirit of the original. It is the first residential structure built in Canada by SGI, whose Stock Exchange Tower in Montreal's financial district was considered a landmark months before its official opening. It is the first Canadian venture of the prestigious John Hancock Mutual Life Insurance Company of Boston, which is financing the mortgage.

Port-Royal, a 33-storey tower with white quartz cladding, is also the most impressive statement to date of a new trend in the taste of Montreal's residents. In the past few decades, countless families have moved farther and farther away from the central area in search of privacy and space in homes of their own, leaving mostly single people, young married couples and wealthy older ones to pay rent in the high-

Maquette de l'immeuble Port-Royal, gratte-ciel résidentiel de 33 étages, rue Sherbrooke • Maquette shows location of Port-Royal on fashionable Sherbrooke Street West • Modelo del edificio Port-Royal, rascacielo residencial de 33 pisos, en la calle Sherbrooke • Modello dell'immobile Port-Royal, grattacielo residenziale di 33 piani nella via Sherbrooke • Modell des "Port-Royal"-Wehnhauses, ein 33 stöckiger Wolkenkratzer auf Montreals eleganter Sherbrooke Strasse.

rise apartment buildings downtown. But some suburbanites are discovering that they don't really want to be too far away from all the familiar sights and excitement of the city's heart. Co-operative apartments are an obvious answer to the paradoxical human urge to be at the hub of 20th century activity and yet be able to escape to a private, spacious home of one's own.

The designers of *Port-Royal* planned it so it would offer the best advantages of two worlds: The independence, sheltered privacy and valuable investment of home ownership, as well as proximity to some of the most fashionable old and new landmarks of Montreal and the most modern conveniences available in luxury apartments and hotels.

Tenants of the more than 200 apartments in the building purchase shares in *Port-Royal Apartments Incorporated*, thus acquiring 99-year proprietary leases on their quarters. The building will be operated by a corporation of seven residents, elected annually. In effect, the prices of the "homes" in *Port-Royal* range from \$18,000 to \$240,000.

Officials of Redbrooke Estates, the SGI—controlled local sponsor of *Port-Royal*, predict that about one fifth of the apartments will be owned by individuals and corporations from out-of-town—people who regularly visit Montreal and up to now have had to rent apartments or maintain hotel suites.

Gabor Acs, chief architect of SGI who designed *Port-Royal* in association with Ian Martin, of Montreal, believes that downtown Montreal has one of the most beautiful settings on this continent and the always fashionable Sherbrooke Street is a natural focal point between the St. Lawrence River and Mount Royal. Immediately to the east and west of *Port-Royal*, that is between Peel Street and Côte des Neiges Road, are The Montreal Museum of Fine Arts, luxury apartments and hotels, three churches, professional offices and some of the most exclusive *boutiques* in North America.

A few blocks south are St. Catherine Street, Dorchester Boulevard and Canada's financial centre.

It is small wonder, therefore, that real estate values in the vicinity of *Port-Royal* have more than doubled in the last decade and that an international firm such as SGI, which has built projects in Washington, Paris and Mexico City as well as in Italy, chose Montreal's Sherbrooke Street for its 20th century *Port-Royal*.

(Evva Jarmicki Yellowley is a freelance writer.)



Perspective de la rue Sherbrooke, dans l'ouest de Montréal, depuis le sommet du Port-Royal • The view below from Port-Royal apartment • Vista de la calle Sherbrooke, en la parte oeste de Montreal, desde lo alto del Port-Royal • Veduta della via Sherbrooke, ad ovest di Montréal, dall'alto del Port-Royal • Vom "Port-Royal"-Hochhaus geniesst man eine schöne Aussicht auf die Stadt.

L'heure du thé • A pause for tea on patio of apartment • La hora del té • L'ora del tè • Teestunde.



shah of iran, empress farah visit montreal

He was called "a bold and imaginative man, the embodiment of a great country and an illustrious civilization."

With these words, His Imperial Majesty Mohammad Reza Shah Pahalavi, Shahanshah of Iran, and the Empress Farah were welcomed to Montreal by Mayor Jean Drapeau.

The "King of Kings"—heir to a line of monarchs that reaches back 2,500 years into Persia's glittering history—and his beautiful wife spent three days in Canada's largest city in a bustling goodwill tour.

Iran, considered among the nations of the world as one of the West's strongest allies, chose the same moment to announce that it will make the *Rubaiyat of Omar Khayam* the central theme of its \$1,000,000 pavilion at *Expo '67*, the universal exhibition to be held in Montreal two years from now.

The handsome Shah visited the twin-island site of the exhibition and, on the spot where his country's pavilion will be erected, gave a press conference.

Iran's pavilion—oriental in design and blending modern Iran with the wonders of ancient Persia—will be built on a lot of 6,000 square feet on *Ile Ste-Hélène*. Conceived around the idea of the *Rubaiyat*, one of the most famous written works in history, the pavilion will provide many glimpses of Iran, ranging from a display of rug-making to modern oil refining techniques. It will also house a restaurant.

The 45-year-old Shah's visit to the *Expo* site was only one element of the Montreal tour. The day he and the Empress Farah arrived at the Montreal International Airport at Dorval, they were greeted by Mayor Drapeau and *Expo* Commissioner-General Pierre Dupuy. They were later officially welcomed at a reception at City Hall and a sparkling dinner at the city's *Restaurant Hélène de Champlain* on *Ile Ste-Hélène*.

The *Expo* site visit was on the second day's program and was followed by a call at McGill University's Institute of Islamic Studies, dinner at *Altitude 737* atop *Place Ville-Marie* and a concert at Montreal's

\$25,000,000 *Grande Salle* of *La Place des Arts*.

The third day, the Shah and Empress took separate tours. He went to nearby Beauharnois, where he watched the freighter *Silver Isle*, a 750-foot grain carrier, negotiate the St. Lawrence Seaway locks. Next he went to *Hydro-Québec's* massive central power station in Beauharnois, one of the largest in the western world. He had lunch with Seaway officers at the Ste. Catherine lock aboard the National Harbors Board vessel, *Sir Hugh Allan*.

Simultaneously, Her Imperial Majesty, accompanied by Mme Drapeau, visited the Montreal Children's Hospital, *L'Hôpital Ste-Justine* and attended a noon-hour fashion show at the city's *Chalet* on Mount Royal, with Montreal's skyline forming the backdrop.

The couple bid *adieu* to Montreal at the International Airport, leaving aboard a four-engine Royal Canadian Air Force Yukon.





Le roi d'Iran, dans son uniforme d'officier de l'aviation, et l'impératrice Farah, à leur arrivée à l'aéroport international de Montréal • Wearing air force uniform, "King of Kings", accompanied by Empress, arrives at Montreal International Airport • Acompañado por la Emperatriz, el "Rey de los Reyes" llega al aeropuerto de Montreal, llevando el uniforme de oficial de aviación • Accompagnato dall'Imperatrice, il "Re dei Re" arriva all'aeroporto di Montréal, indossando l'uniforme di aviazione • Der Schah von Iran und die Kaiserin Farah bei ihrer Ankunft auf dem Internationalen Flughafen von Montreal.

le chah d'iran et l'impératrice farah

On a dit de lui qu'il est "un homme hardi et plein d'imagination, vivante incarnation d'un grand pays et d'une illustre civilisation".

C'est par ces mots que le maire Jean Drapeau accueillait à Montréal Sa Majesté impériale Mohammed Réza Pahlavi, chah d'Iran, et l'impératrice Farah.

Héritier d'une famille de monarques qui a marqué l'histoire de la Perse depuis 2,500

ans, "le roi des rois" et sa ravissante femme ont passé trois jours dans la Métropole, étape inoubliable de leur tournée canadienne. Profitant de son séjour ici, le chah d'Iran a annoncé que le thème principal du pavillon de son pays à l'Exposition universelle de 1967 sera inspiré des célèbres *Roubayyat* du poète persan Omar-Kheyyam. À l'endroit même où sera érigé (au coût de \$1,000,000) le pavillon iranien, sur les deux îles qui forment l'emplacement de l'Expo, le chah a donné une conférence de presse au cours de laquelle il a expliqué que le bâtiment de conception orientale sera construit sur un terrain de 6,000 pieds carrés (plus de 550 mètres carrés), à l'île Ste-Hélène. Conçu selon l'esprit qui imprègne les *Roubayyat*, l'une des oeuvres les plus célèbres de la littérature orientale, le pavillon ne se bornera pas à reproduire le visage ancien de l'Iran: il évoquera en outre les aspects

plus modernes de la vie industrielle de ce pays, depuis la fabrication des tapis jusqu'aux techniques en usage dans les raffineries de pétrole. Il abritera aussi un restaurant.

Le jour de leur arrivée, le chah et l'impératrice avaient été accueillis à l'aéroport international de Montréal par le maire Drapeau et le commissaire général de l'Exposition universelle, M. Pierre Dupuy. Plus tard, ce jour-là, les autorités municipales offraient à leurs distingués visiteurs une réception à l'Hôtel de ville, puis un grand dîner au restaurant Hélène-de-Champlain de l'île Ste-Hélène.

Après avoir admiré l'emplacement de l'Expo, le chah a visité l'Institut d'études islamiques de l'Université McGill; il a dîné au restaurant Altitude 737, au sommet de l'immeuble de la Place Ville-Marie; en soirée, il entendit un concert en son honneur dans la grande salle de la Place des Arts.

Le troisième jour, le roi d'Iran se rendit à Beauharnois où il vit un bateau-céréalier, le *Silver Isle*, franchir les écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent. Toujours à Beauharnois, en banlieue de Montréal, il admira la centrale hydro-électrique de l'Hydro-Québec, l'une des plus grandes en Occident. Il déjeuna avec les dirigeants de la Voie maritime à bord d'un petit bateau du Conseil des Ports nationaux, le *Sir Hugh Allan*. Pendant ce temps, l'impératrice, accompagnée de Mme Drapeau, visitait le *Montreal Children's Hospital* et l'Hôpital Sainte-Justine. À l'heure du déjeuner, elle assista à un défilé de modes au Chalet du Mont-Royal qui domine les gratte-ciel de Montréal.

Le couple royal prit congé de ses hôtes à l'aéroport international où un quadrimoteur Yukon de l'aviation militaire du Canada les conduisit à Toronto.

◀ *Le maire Jean Drapeau accueillant le chah d'Iran et l'impératrice Farah au restaurant Hélène-de-Champlain, sur l'île Ste-Hélène • Montreal's Mayor Jean Drapeau greets Shah of Iran and Empress Farah • El Alcalde de Montreal, Jean Drapeau, recibe en la Isla Ste-Hélène, al Shah de Iran y a la Emperatriz Farah • Il sindaco di Montréal, Jean Drapeau, accoglie all'isola di Ste-Hélène lo scia dell'Iran e l'Imperatrice Farah • Der Bürgermeister von Montreal, Jean Drapeau, begrüßt den Schah von Iran und Kaiserin Farah.*



Chaque semaine, un avion survole le pipe-line transcanadien de gaz naturel • CF-GAS, one of three patrol aircraft, flies pipeline at near tree-top level • Cada semana un avión patrulla, vuela a lo largo de los conductos transcanadienses de gas natural • Ogni settimana un aeroplano sorvola la condotta transcanadese di gas naturale • Jede Woche überfliegt ein Kontrollflugzeug die Route der transkanadischen Erdgas-Rohrfernleitung.

le pilote de brousse surveille le pipe-line de gaz naturel

On n'imagine guère un pilote de la brousse survolant les abords d'une grande métropole comme Montréal et pourtant, c'est là un élément de la révolution du gaz naturel.

Il s'agit d'une nouvelle lignée de pilotes — les pilotes de la patrouille du pipe-line. Leur tâche, c'est d'assurer la surveillance du réseau de transmission de gaz naturel de la Trans-Canada Pipe Lines Limited, réseau qui s'étend sur 2,340 milles, depuis l'Alberta jusqu'à Montréal, siège de la Corporation de Gaz Naturel du Québec.

Cette canalisation de gaz naturel, la plus longue du monde entier, ne suit évidemment pas une ligne droite et les pilotes experts de la patrouille contribuent de façon essentielle au succès de l'exploitation quotidienne de cette grande artère de transmission.

Le pilotage d'un avion sur une distance de plusieurs centaines de milles par jour, à une altitude moyenne d'environ 150 pieds, peut devenir une expérience épuisante pour le système nerveux quand les courants aériens viennent compliquer la tâche des aviateurs. À leurs yeux toutefois, ces ennuis entrent dans le cadre de l'activité normale du pilote de la patrouille du pipe-line.

En fait, l'idée d'un aviateur recherchant des défauts le plus souvent à six pieds de profondeur dans le sol pourrait paraître absurde si cette méthode n'avait prouvé sa valeur à maintes reprises.

La vie de ces pilotes, leurs tâches et leurs expéditions constituent le sujet d'un documentaire intitulé *la Patrouille du Pipe-Line*. Ce film présente des images saisissantes de l'industrie du gaz naturel ainsi qu'une vue à vol d'oiseau des deux tiers du Canada, tout en fournissant les données les plus récentes sur les multiples usages du gaz naturel.

La région montréalaise dispose aujourd'hui de quantités illimitées de ce combustible; ce fait contribue à maintenir à un niveau raisonnable les prix des combustibles concurrents et à accroître l'attrait de la région montréalaise auprès des industries désireuses de s'y établir ou de s'y agrandir.

Les avions de patrouille — au nombre de trois — constituent un service rattaché à l'exploitation du gaz naturel. Ils accomplissent une tâche indispensable, avec un succès qu'aucune autre méthode ne saurait égaler — l'inspection attentive du gazoduc sur toute sa longueur au moins une fois par semaine, en moyenne.

En même temps, des équipes font également la patrouille en parcourant à pied la pleine longueur du pipe-line au moins deux fois par année. Des équipes mobiles d'entretien font en plus l'examen régulier des vannes, compteurs, clôtures et autres installations.

Le rôle des pilotes spécialement entraînés de la patrouille vise tout d'abord à l'entretien préventif. Pilotant leur bi-moteur au niveau de la cime des arbres, ils cherchent à déceler les troubles susceptibles d'influer sur les conditions d'exploitation ou d'entraîner l'interruption du service.

De temps à autre, un pilote notera, le long de l'emprise du gazoduc, la présence d'une équipe de cantonniers ou de constructeurs utilisant du matériel lourd. Il en prévient aussitôt le plus proche bureau régional au moyen de son radio-téléphone: une équipe, bientôt dépêchée sur les lieux, informe les travailleurs de la proximité du gazoduc.

Il arrive aussi qu'un propriétaire décide de construire un immeuble au-dessus ou au voisinage de la conduite; un autre y prélèvera du gravier ou du sable; un troisième pourra brûler des débris non loin d'une vanne. Un simple appel téléphonique du pilote au bureau régional, et le problème se trouve aussitôt réglé. Les observations moins importantes sont enregistrées au moyen d'un magnétophone puis rédigées sous forme de rapports après le retour du pilote à sa base.

Les pilotes ont acquis une habileté incroyable à déceler les fuites causées par des perforations minuscules de la conduite. Ces petites fuites sont relativement rares, mais les pilotes parviennent à

Vue aérienne d'une section des travaux d'enfouissement du pipe-line, dans l'ouest canadien • Pilot's view of pipeline work in Western Canada • Vista aérea de una sección de los trabajos de los conductos de gas en el Oeste canadiense • Veduta aerea di una sezione dei lavori della condotta nell'ovest canadese • Luftansicht eines Abschnittes der Rohrfernleitung in Westkanada.

les repérer avant même que les équipes au sol en aient observé la présence ou même avant qu'elles puissent causer de sérieux désordres.

La tache pâle de blé qui a séché ou dépéri dans un champ peut signifier qu'une fuite de gaz a fait périr la végétation; un jaillissement de poussière ou encore la présence de bulles dans un cours d'eau que traverse le gazoduc sont des indices certains de fuite.

Lorsqu'ils ne sont pas affectés à la patrouille, les aviateurs doivent comme tâche secondaire transporter personnel et matériel aux postes de compression. Par suite du grand nombre de ces postes dans des régions éloignées des routes aériennes et des voies principales de chemin de fer, le service de l'exploitation est en mesure d'épargner beaucoup du temps précieux de son personnel d'entretien en faisant appel aux avions de la patrouille aux fins de ce service de livraison. La plupart des postes de compression disposent de leur propre piste d'atterrissage, située dans la majorité des cas en un lieu découvert au voisinage des postes. En un endroit, une section d'une route abandonnée a pu être achetée et transformée en une piste d'atterrissage excellente.

Un avion est affecté à la patrouille du gazoduc depuis son origine, près de Burstall, Sask., jusqu'à Kenora, Ont.; le second circule entre Kenora et Kapuskasing, Ont.; et un troisième, de Kapuskasing à Niagara et de Toronto à Montréal et Ottawa.

Le matricule officiel de deux des avions identifie le gaz sans équivoque: l'un porte le sigle CF-GAS et le second, CF-GAZ.

Tous les pilotes de patrouille reçoivent un entraînement plus poussé encore que celui auquel on soumet les pilotes du ministère des transports du Canada et, en une année, ils accumulent quelque 1,790 heures de vol.

En dépit des rigueurs du vol en rase-mottes, la tâche de l'aviateur ne manque certes pas d'intérêt humain. Au bruit de l'avion qui s'approche, le cultivateur interrompt son travail, les enfants suspendent leurs jeux et, au passage de l'appareil vrombissant, font des signes d'amitié au pilote.

En réponse, l'aviateur amorce un petit mouvement des ailes de l'appareil. C'est son salut et son au revoir.

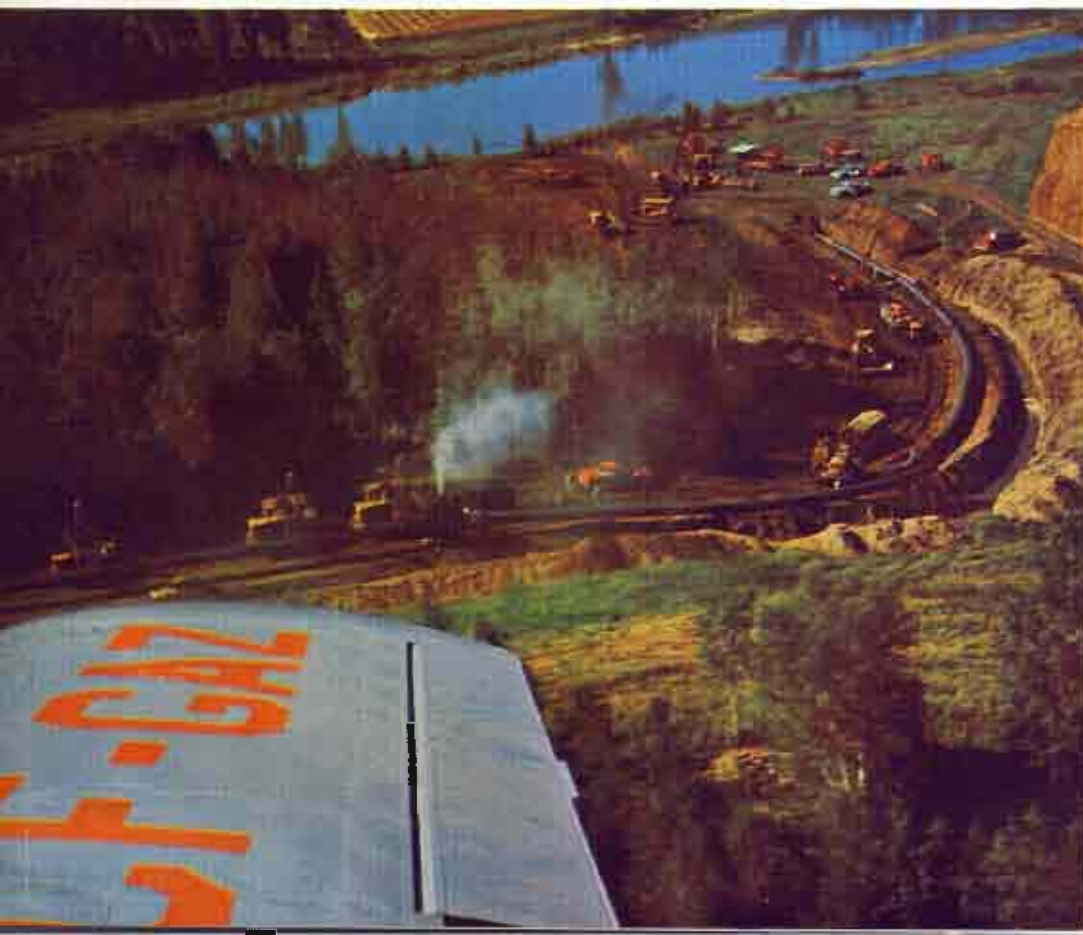
Le résultat de toute cette activité, du point de vue de Montréal, c'est l'assurance d'un service efficace aux quelque 250,000

clients de la Corporation de Gaz Naturel, desservis au moyen d'un réseau et d'installations d'une valeur de \$95,000,000.

Fondée en avril 1957, cette société compte parmi ses clients les industries et les entreprises commerciales les plus importantes de la région montréalaise — ces institutions gigantesques incluent l'aéroport international et plusieurs grands hôtels.

Comme la Corporation — les deux sociétés étant indépendantes l'une de l'autre — Trans-Canada Pipe Lines Limited est une entreprise canadienne, et toutes les deux connaissent une expansion dynamique. Cette année seulement, par exemple, Trans-Canada Pipe Lines Limited entreprend la réalisation d'un programme de construction de \$29,600,000. Entre autres, elle a conclu un contrat avec Vermont Gas Systems Inc. pour la vente et la livraison de gaz naturel canadien à la région de Burlington, dans le Vermont, aux États-Unis. À cette fin, il faudra un prolongement de quelque 65 milles du gazoduc depuis le terminus actuel, voisin de Montréal, jusqu'à la frontière du Vermont, près de Phillipsburg, Québec, au coût d'environ \$5,000,000.

looking for a pinpoint — — from the air



It's hard to conceive of a bush pilot flying near a busy metropolis such as Montreal and yet, it is part of the story of the natural gas revolution.

The men are a new breed of fier—the pipeline patrol pilot. Their job: To police the natural gas transmission system of Trans-Canada Pipe Lines Limited, which extends 2,340 miles from Alberta to Montreal, headquarters of the Quebec Natural Gas Corporation.

The longest continuous natural gas pipeline on earth is no straight line and the highly-skilled patrol pilots contribute significantly to the successful day-to-day operation of the pipeline.

Flying an aircraft several hundred miles a day at an average altitude of about 150 feet can be a nerve-racking experience when thermal currents are particularly active but it is all part of the day's work for the pipeline patrol pilot.

In fact, the thought of an airplane pilot looking for disturbances sometimes six feet below the earth's surface might appear incongruous had the procedure not proven its worth many times over.

The story of the pilots, their duties and the operations are blended in the film *Pipeline Patrol*. It adds graphic impact to the natural gas story, including a flying geography tour of two-thirds of Canada, together with an up-to-the-minute report on the wide variety of uses of natural gas.

Montreal itself now enjoys unlimited quantities of natural gas and this serves to keep fuel prices low and adds to the city's attraction for new and expanded industries.

The patrol planes—there are three of them—function as an arm of natural gas operations. They perform an essential duty, achieving results unattainable by any other method—a careful inspection of the pipeline over its entire length on an average of at least once a week.

Meanwhile, of course, the pipeline is also patrolled on foot at least twice a year and mobile maintenance crews regularly inspect valves, meters, fences and other pipeline installations.

The job of the specially-trained pilots is primarily one of preventive maintenance. They fly their twin-engine aircraft at near-tree-top level, on the alert for conditions which could result in problems for the operations department or which might lead to disruption of service.

Occasionally, a pilot may notice near the right-of-way a local road crew or construction team using heavy equipment. He immediately notifies the nearest district office by radio and a crew is soon at the scene, advising the equipment operators of the proximity of the pipeline.

A landowner may begin construction of a building over or near the pipeline; he may be digging for gravel or sand on the right-of-way or he may be burning brush near a valve. A radio call from the plane to the district office takes care of the problem. Minor observations are dictated into a tape recorder and written reports made on returning to base.

The pilots have developed an uncanny skill for searching out pin-hole leaks in the pipeline. These tiny leaks occur infrequently but the pilots can spot them before ground crews are aware of their presence or before they can develop into real problems.

A patch of dead growth in a wheat field indicates escaping gas has killed the vegetation; miniature geysers spraying earth into the air or bubbles on a pipeline water crossing are sure signs of a pin-hole.

The pilots have a secondary duty when not on patrol, that of flying personnel and material to compressor stations. Because many of the stations are in areas remote from scheduled airlines and main-line

railways, the operations department is able to save valuable time in maintenance or repair work in calling on the patrol planes for this delivery service. Most of the compressor stations have their own air strips, the majority located in open areas adjacent to the stations. At one location, an abandoned section of old highway has been purchased and converted into an ideal landing strip.

One aircraft patrols from the start of the system near Burstall, Sask., to Kenora, Ont.; the second operates from Kenora to Kapuskasing, Ont.; and the third patrols from Kapuskasing to Niagara Falls and from Toronto to Montreal and Ottawa.

The official registration of two of the aircraft closely identifies them with the natural gas business. One has the registration CF-GAS and the second, CF-GAZ.

All of the patrol pilots are trained to a higher degree of skill than is required by the Canadian Department of Transport and, in a year, they record some 1,790 hours of flight.

Despite the rigors of continued low flying, the job has its personal aspects. At the sound of the approaching plane, a farmer stops his work, children pause in their play and, as the aircraft roars low

overhead, they wave a greeting.

The pilot dips his wings in reply, a friendly salutation until next time.

The result of all this insofar as Montreal is concerned: Efficient service to the some 250,000 customers served by Quebec Natural Gas, through its \$95,000,000 establishment.

Created in April, 1957, QNG serves the leaders of Montreal industry and commerce—mammoth institutions ranging from the international airport to the top hotels.

Like QNG—each company is independent of the other—Trans-Canada Pipe Lines Limited is a Canadian enterprise and both are moving ahead dynamically. This year alone, for example, Trans-Canada Pipe Lines Limited is undertaking a \$29,600,000 construction program. Among other things, it has signed an agreement with Vermont Gas Systems Inc. for the sale and delivery of Canadian natural gas to the Greater Burlington area of Vermont, in the United States. This requires an extension of the system approximately 65 miles from the present terminus near Montreal to a point on the Vermont border near Phillipsburg, Que., at an estimated cost of \$5,000,000.

L'avion qui assure la surveillance des installations survole l'un des postes de compression du pipe-line, la canalisation de gaz naturel la plus longue au monde • Massive installations dot longest continuous natural gas pipeline in the world • El avión que controla las instalaciones, vuela sobre la canalización mas larga del mundo de gaz natural • L'aereo che sorveglia le installazioni, sorvola la più lunga conduttura al mondo di gas naturale • Ein Teil der längsten Erdgasleitung der Welt mit ihren modernen technischen Einrichtungen.



george hees— apostle of people's capitalism

by John Meyer

George Harris Hees believes Canadians must invest in their country's future if the promise of that future is to be fully realized. As president of the Montreal Stock Exchange—Canada's oldest—and its affiliated Canadian Stock Exchange, he has an unexcelled opportunity to give practical application of his conviction. He has taken every advantage of that opportunity with the patriot's true zeal.

That patriotism is the common thread that ties together Mr. Hees' careers as businessman, soldier, cabinet minister and now stock exchange president. For he is, above all, a patriot and, what is possibly more important, he is possessed of those personal qualities which make his patriotism convincing to others.

Mr. Hees is, in other words, a superb salesman, a salesman of ideas. As Minister of Trade and Commerce, he sold Canadian business on the necessity to export. As president of the Montreal and Canadian Stock Exchanges, he is selling Canadians on the equally pressing necessity to invest.

The parallel between his accomplishments as cabinet minister and as exchange president can be projected further to include their timing. He preached the doctrine of export at a time when Canadians were most receptive to it. He's preaching the doctrine of investment at a similarly propitious moment.

That sense of timing is another of his gifts as a salesman of ideas and probably the most important of them. One tangible consequence can be found in the preparations now underway to move the exchanges from their crowded quarters in the old city to *Place Victoria*, site of Montreal's newest and tallest office building.

Mr. Hees is the exchanges' third president, following Henry G. Norman who became the first president in 1956 after a

distinguished career in the diplomatic service. Norman was succeeded by Eric W. Kierans who resigned to join the Quebec Government as Minister of Revenue. Hees accepted the presidency in April, 1963.

The rapid post-war growth of the Toronto Stock Exchange, largely originating in the boom in base metals and other natural resources, gave it a rising ascendancy over the Montreal exchanges through the late forties and fifties.

During Kierans' term, that trend was slowed and eventually reversed. The Montreal exchanges, which for a time looked as if they might eventually be consolidated with the Toronto exchange, had begun to reassert their earlier dominance of the Canadian financial scene when Hees took office.

That expansion has continued since then, but the character of the exchange has subtly altered. Originating in the trade in railway securities which began in 1832, the exchange had gradually assumed the character of a predominantly English-speaking and progressively more conservative club.

The transformation began under the prodding of Kierans. It's being aggressively pursued by Hees. The effect has been to make the exchange more truly the reflection of the rapidly accelerating renovation and development of the Quebec economy.

Hees has become one of the principal spokesmen for the Canadian financial community on the strength of the exchanges' sustained connections with overseas and American markets. As a spokesman for the Montreal financial community, he occupies a unique position in the manner in which he can also speak for the emerging investors in Quebec.

"Canadians must learn how to invest their savings, not only for the return to them personally but for the benefits they confer upon our chronically capital-short

economy," says Hees. "This is my principal challenge as president of the exchanges."

But, he continues, "I see another, quite as demanding, challenge to making the exchanges a market for French-Canada. We have an opportunity such as never before to introduce the concept of a people's capitalism through the investment of French-Canadian savings in Quebec's burgeoning growth."

Hees is meeting that challenge by grasping every occasion that is presented to preach the doctrine of investment in both French and English. He's been increasingly successful in winning converts. Listings of securities with the exchange are growing rapidly and are notable for the number of Quebec companies which are included. French-Canadian brokerage houses are increasing in number and size.

The former atmosphere of an English club which used to pervade the operations of the exchange has been dissipated entirely. Hees can't be given all the credit; the transformation was set in motion by Kierans. But Hees *can* be given the credit for continuing and broadening the trend. Kierans was essentially a reformer; Hees has been essentially the salesman of reform.

Born in Toronto in 1910, Hees attended Trinity College School, Royal Military College, University of Toronto and Cambridge before entering the family business of George Hees & Son & Co. He served overseas during the Second World War with the Third Anti-Tank Regiment RCA.

He was wounded while serving in Holland in 1944. He subsequently served as brigade major, Fifth Infantry Brigade, leaving the army with the rank of major. He ran as Progressive-Conservative candidate for Toronto-Broadview in the 1950 by-election and was re-elected in the general elections of 1953, 1957 and 1958.

Hees was appointed Minister of Transport in 1957 and Minister of Trade and Commerce in 1960. He resigned his portfolio over policy differences with then Prime Minister, John Diefenbaker, prior to the general election of 1963 which he did not contest.

Hees distinguished himself as a member of the federal cabinet principally in the manner in which he injected new life into the Department of Trade and Commerce and through it, launched an export drive whose momentum is still a major force in the economy.

It was then and still is, in spite of the change in government since, acknowledged to have been a superb feat of ministerial salesmanship. Hees' infectious enthusiasm, his genuine determination and his pragmatic approach won converts among even the most indifferent.

Those same qualities of enthusiasm, determination and pragmatism are now being as vigorously employed on behalf of the stock exchanges in particular and the financial community in general as they were on behalf of the government—and with intimations of the same success.

"I believe," says Hees, "that we must open wider the channels through which savings can flow into our securities markets. This means convincing the small saver that his investment can be, in its way, just as important as that of the professional investor.

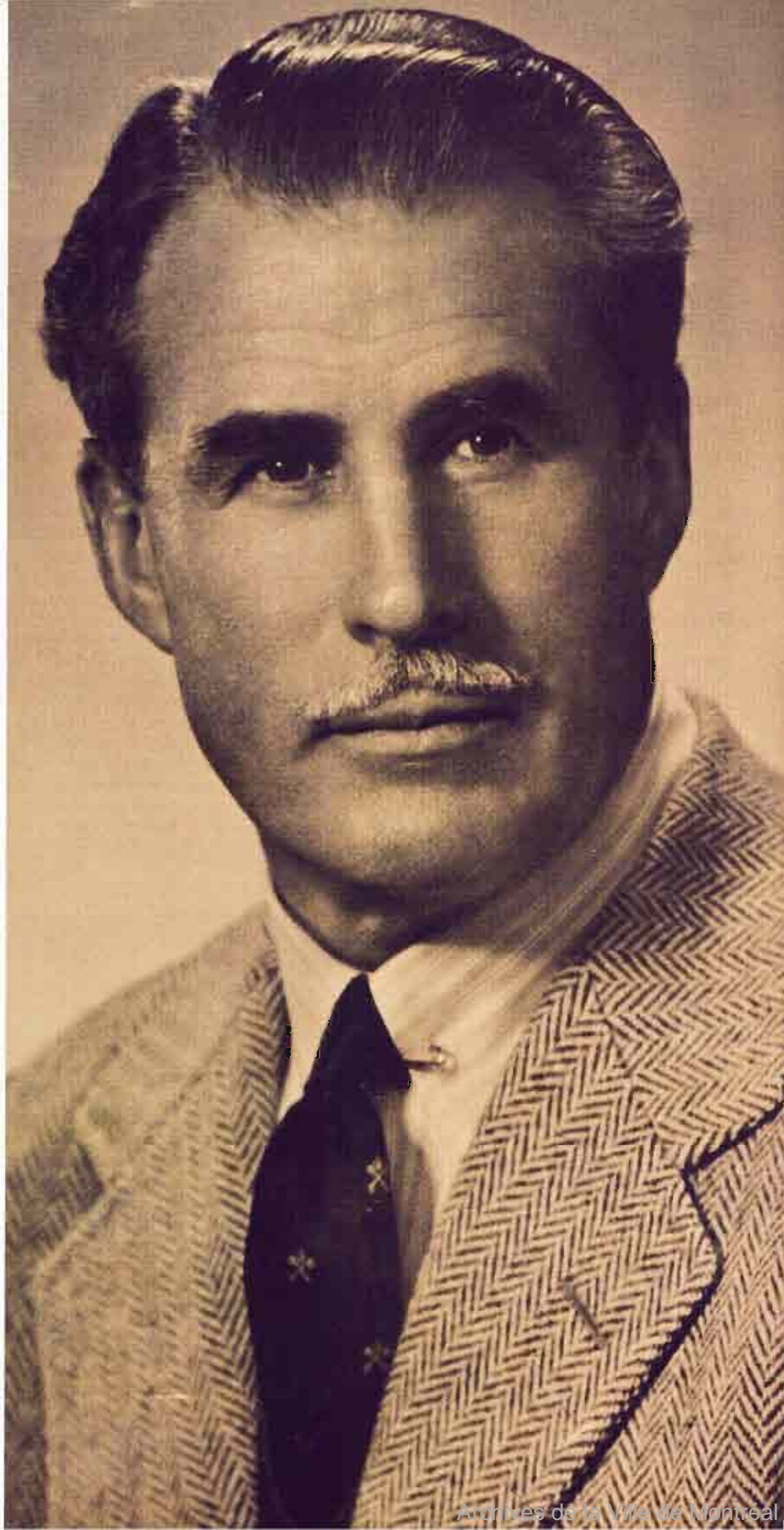
"This means that we must find out how to service the small account quickly and profitably, for both the small saver and the brokerage house. We must be prepared to take new approaches if we are going to accomplish this."

No one yet can say what those new approaches will be. An indication of where they might evolve, though, is to be found in the preparations to move the exchanges into their new quarters. Cost of operations will be reduced and new efficiency imparted to the trading floor by an extensive use of the latest in electronic communications.

"We'll have the first truly electronic trading floor," says Hees. An electronic quotation board will replace the chalked prices in the present quarters. It will be backed by a computer operation and closed-circuit television.

"The use of modern technology," he continues, "will open the market to the kind of changes we want to make to bring about a new age of small investor, a true people's capitalism."

(John Meyer is managing editor and financial editor of The Gazette.)



un apôtre du capitalisme populaire

par J. Claude Paquet

M. George Hees, qui fut ministre canadien de l'Industrie et du Commerce pendant trois ans, dans le gouvernement de M. John Diefenbaker, et qui préside aux destinées des bourses canadienne et de Montréal depuis avril 1963, n'est pas un homme à assumer passivement les postes qui lui sont confiés.

En sa qualité de ministre, M. Hees ne pouvait concevoir un accroissement sensible de la production nationale sans une augmentation parallèle du volume des exportations. Il a défendu cette thèse avec vigueur et fait valoir énergiquement son point de vue. Résultat ? La prospérité relative que connaît aujourd'hui l'industrie canadienne n'est pas étrangère aux campagnes que M. Hees a menées dans ce sens.

Des déclarations publiques toutes récentes de M. Hees démontrent qu'il continue de porter un très grand intérêt à l'accroissement de la production nationale par l'augmentation du volume des exportations. Mais en sa qualité de président des bourses canadienne et de Montréal, l'ex-ministre défend une nouvelle thèse qui lui tient à cœur, celle de l'accroissement des investissements. Ce nouveau cheval de bataille qu'enfourche M. Hees, n'est pas ce qu'on pourrait appeler un opportunisme de bon aloi, mais plutôt une conséquence logique de ses premières campagnes en qualité de ministre. Il fallait d'abord accroître le rendement des investissements en poussant la machine de production à sa pleine capacité par les exportations; aujourd'hui, il faut permettre à la roue de faire un autre tour, en augmentant les investissements.

L'importance économique qu'ont pris après la guerre les métaux de base et certaines autres matières premières avait largement favorisé la croissance de la Bourse de Toronto, au point que cette dernière a réussi à damer le pion à la Bourse de Montréal. On se demandait même, dans

les années 50, si cette dernière ne serait pas intégrée à la Bourse de Toronto.

Cependant, M. Eric Kierans, qui assumait la présidence des bourses canadienne et de Montréal en 1956, réussit à freiner graduellement cette tendance, et même à la renverser. Et le dynamisme dont M. George Hees a fait preuve depuis qu'il a pris la succession de M. Kierans couronne les efforts de son prédécesseur: les bourses de Montréal n'ont pas cessé d'affirmer leur prédominance sur la scène financière canadienne, depuis 1963.

Ce nouvel essor que connaissent présentement les bourses de la Métropole est dû en grande partie aux campagnes adroitement menées par M. Hees dans le but de favoriser l'investissement des épargnes.

"Les Canadiens, dit M. Hees, doivent apprendre à investir leurs épargnes, non seulement pour les profits personnels qu'ils peuvent en retirer, mais pour les grands avantages que ces investissements confèrent à notre économie, qui a toujours souffert d'une déficience chronique de capitaux. En tant que président des bourses canadienne et de Montréal, dit M. Hees, c'est là le défi que j'ai à relever. Et pour relever ce défi, dit-il, il faut faire en sorte que les bourses de la Métropole se transforment en un marché pour les Canadiens français. Une occasion sans précédent nous est offerte, ajoute M. Hees, d'introduire le concept d'un capitalisme populaire, par l'investissement de l'épargne des Canadiens français dans un Québec qui connaît à l'heure actuelle une croissance extrêmement rapide."

Cette nouvelle campagne menée par le président de la Bourse a produit des résultats presque immédiats. On peut déjà observer une importante augmentation du nombre de compagnies québécoises inscrites à la Bourse, ainsi qu'une augmentation, tant en nombre qu'en volume, des

maisons de courtage canadiennes-françaises.

Qui est donc cet homme qui, par la seule force de sa personnalité, peut ainsi modifier le cours de l'économie canadienne ou québécoise ?

M. George Hees est né à Toronto en 1910. Il a fait ses études au Trinity College, au collège militaire de Kingston, et aux universités de Toronto et de Cambridge. Après avoir servi sous les drapeaux pendant la dernière guerre mondiale, M. Hees a quitté l'armée avec le rang de major. En 1950, M. Hees fut élu député progressiste-conservateur pour la circonscription de Toronto-Broadview, et fut réélu aux élections de 1953, 1957 et 1958. En 1957, il fut nommé ministre des Transports, puis en 1960, ministre de l'Industrie et du Commerce, poste qu'il occupa jusqu'au moment de sa démission en 1963, à la suite de divergences d'opinions sur la politique de M. John Diefenbaker.

M. George Hees est conscient que cette nouvelle politique de l'investissement de l'épargne exigera une révision de la politique traditionnelle de la Bourse.

"Je crois, dit M. Hees, qu'il nous faudra trouver de nouveaux moyens de manipuler les petites transactions, et faire en sorte que ces petites transactions puissent se faire rapidement et d'une manière profitable, tant pour les épargnants-investisseurs que pour les maisons de courtage.

"Sans qu'il nous soit encore possible d'envisager d'une manière précise ce que sera cette attitude nouvelle face à l'investissement de l'épargne, il ne fait pas de doute que l'utilisation de la technologie moderne réduira sensiblement le coût des opérations, et qu'il nous sera enfin possible d'inaugurer une ère des petits investisseurs, un véritable capitalisme populaire."

(M. Jean-Claude Paquet est journaliste à La Presse.)



Baptême du Don de Dieu aux chantiers de la Canadian Vickers Ltd. • Bulk carrier Don de Dieu, at christening, joins highly-automated fleet • Bautismo del "Don de Dieu" en las astilleros de la Canadian Vickers Ltd. • Battesimo del "Don de Dieu" nei cantieri della Canadian Vickers Ltd. • Der Frachenträger "Don de Dieu" läuft vom Stapel in den kanadischen Vickerswerken.

lancement de deux navires en moins de deux mois

L'activité est grande sur les chantiers de construction navale de la société Canadian Vickers, rue Notre-Dame: en moins de deux mois, deux navires ont été lancés dont le plus récent, appelé *Don de Dieu*, a coûté \$7,500,000. C'est le quatrième bâtiment construit dans le Québec depuis 1960 pour le compte de l'armateur montréalais Phrixos Papachristidis.

Baptisé le 9 juin, le cargo de 26,375 tonnes est si long que la société Vickers n'a pu construire que l'arrière du bâtiment

qui fut toué jusqu'à la cale-sèche du gouvernement, à Lauzon, et soudé à l'avant, construit par la société George T. Davie. Ainsi, avec ses 730 pieds (222 mètres), le *Don de Dieu* est l'un des plus gros bâtiments dans la Voie maritime du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Il est identique à deux autres navires, construits selon les mêmes procédés: le *Montréalais* et le *Québécois*. En 1960, le même armateur avait fait construire le pétrolier *Emerillon* (42,225 tonnes), le plus gros navire jamais

réalisé au Canada. Ces quatre bâtiments ont coûté plus de \$32,500,000.

La compagnie Papachristidis détient en outre la majorité des actions de la compagnie Eastern Lake Carriers Limited qui exploite deux navires modernes conçus pour naviguer sur les Grands Lacs: le *Hamiltonian* et le *Newbrunswickier*.

Le tonnage total des bâtiments qu'exploite la compagnie Papachristidis s'élève à 195,000. Les contrats du transport du minerai de fer et des céréales sont né-

goitiés sur le marché américain ou par l'entremise de la Bourse des Grains de Winnipeg. La flotte Papachristidis est l'une des plus jeunes et des plus automatisées que l'on connaisse.

M. Papachristidis est président de Papachristidis Company Limited, de Papachristidis Tankers Limited et de compagnies filiales. L'un des premiers armateurs du Canada, il baptise de noms français les bâtiments dont il entend être l'unique propriétaire: il témoigne ainsi son affection envers le Canada français. Il est plus particulièrement attaché aux noms que Jacques Cartier donna aux bateaux qui lui ouvrirent le Nouveau-Monde: *Grande Hermine*, *Petite Hermine* et *Emerillon*. On trouve d'autres noms familiers dans sa flotte, ceux de *Saint-Malo*, de *Laflette*, d'*Alouette*, de *Québécois* et de *Montréalais*.

Frank H. Brown, tel est le nom du bâtiment ultra-moderne de 6.000 tonnes, qui

avait été lancé le 25 avril sur le même chantier de la Canadian Vickers. Il s'agit d'un navire spécialement conçu pour le transport des *containers*, longues caisses métalliques dans lesquelles sont disposées des marchandises de toutes sortes. Le *Frank H. Brown*, qui reliera Vancouver (Colombie-Britannique) et Skagway (Alaska), porte le nom du président de la White Pass and Yukon Corporation. Cette société est reconnue comme pionnière dans le développement des méthodes de manutention du fret en *containers*.

Sous la direction de M. Brown, cette compagnie avait commandé en 1954 son premier cargo à *containers*, le *Clifford J. Rogers* de 4.000 tonnes, qui fut construit sur les chantiers de la Canadian Vickers. Aujourd'hui, le *Frank H. Brown* lui succède.

La Canadian Vickers est cette même société à qui fut passée une commande de \$45.000.000 pour la construction de 369

wagons et de cinq unités de traction pour le Métro de Montréal. C'était l'un des contrats les plus importants dans l'histoire de la compagnie qui s'était surtout signalée jusque-là par la construction navale et la fabrication de machinerie lourde.

C'est en 1916 que la Canadian Vickers lança son premier navire, un brise-glace vendu au gouvernement russe et portant le nom de *Mikula*, démantelé en Grande-Bretagne à la veille de la 2^e Guerre mondiale. Durant le conflit de 1939-1945, ce fut le premier chantier de construction navale pour la marine de guerre du Canada. Par la suite, tout en construisant des navires militaires et des bâtiments commerciaux, la compagnie fabriqua l'équipement destiné à des centrales nucléaires et à des usines de produits chimiques, de même que des machines-outils pour le traitement des métaux, et les portes des écluses canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent.

two ships are born

In a period of little over a month, two new ships were christened at Canadian Vickers Limited Montreal yards on Notre-Dame Street East.

The more recent: The \$7,500,000 bulk carrier *Don de Dieu*, fourth ship to be built in Quebec since 1960 for Montreal ship-owner Phrixos B. Papachristidis.

Christened June 9, the 26,375-dwt vessel is so big that Canadian Vickers could accommodate only the stern section. It was towed to the government dry dock in Lauzon and welded to the bow, built by George T. Davie Ltd., into a 730-foot-long solid vessel, one of the biggest to ply the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes.

The *Don de Dieu* is a sister ship of two other vessels constructed in a similar manner, the *Montréalais* and the *Québécois*. In 1960, the tanker *Emerillon*, at 42,225 dwt the largest ship ever built in Canada, was delivered to the same owner. Together, the four ships cost more than \$32,500,000.

Apart from these vessels, Papachristidis Co. Ltd. holds a majority interest in Eastern Lake Carriers Limited, which has two equally modern lakers, the *Hamiltonian* and the *Newbrunswickier*.

The Papachristidis company operates a total tonnage of 195,000 dwt. Contracts for transportation of iron ore and grain are assured in the American market and through the Grain Exchange in Winnipeg.

The Papachristidis fleet—Mr. Papachristidis is president of Papachristidis Co. Ltd., Papachristidis Tankers Limited and parent companies—is one of the youngest and most automated fleets in existence. Each of the five bulk carriers is almost two city blocks in length.

One of Canada's leading shipping figures, Mr. Papachristidis calls the ships of which he intends to be sole owner by French names as a mark of his affection for French-Canada. He is particularly fond of the names Jacques Cartier used for the ships on which he journeyed to the *New World*: *Grande Hermine*, *Petite Hermine* and *Emerillon*. Other names used in the Papachristidis fleet include *Saint-Malo*, *Laflette*, *Alouette*, *Québécois* and *Montréalais*.

The other ship christened at Canadian Vickers was the ultra-modern 6,000-ton container ship *Frank H. Brown*. Specially designed to handle freight containers, the ship, christened April 25, will operate between Vancouver, British Columbia, and Skagway, Alaska, as part of The White Pass and Yukon Route.

The ship was named after Frank H. Brown, president of The White Pass. As part of an integrated transportation system, the container ship will connect at Skagway with The White Pass and Yukon Railway operating into the Yukon.

The White Pass and Yukon Route is recognized as a world pioneer in the development of containerized freight handling methods.

Under the direction of Mr. Brown, the company ordered its first container ship, the 4,000-ton *Clifford J. Rogers* in 1954. She was also built at the Vickers Montreal shipyard. Now, the *Frank H. Brown* will replace her.

Canadian Vickers is the firm which bid successfully for the \$45,000,000 contract to build 369 subway cars and five tractor units for *Le Métro* of Montreal. It was one of the largest contracts in the history of the company, noted until then primarily as a builder of ships and manufacturer of heavy machinery engineered to extremely fine tolerances.

Vickers launched its first ship in 1916, an icebreaker which was sold to the Russian government and operated as the *Mikula* before it was scrapped in England prior to the Second World War.

Vickers was the "lead yard" for the Canadian navy from 1939 to 1945. After the war, it produced civilian as well as naval vessels and manufactured equipment for chemical and nuclear plants, heavy-duty presses for metal processing factories and gates for all but one of the Canadian locks on the St. Lawrence Seaway.

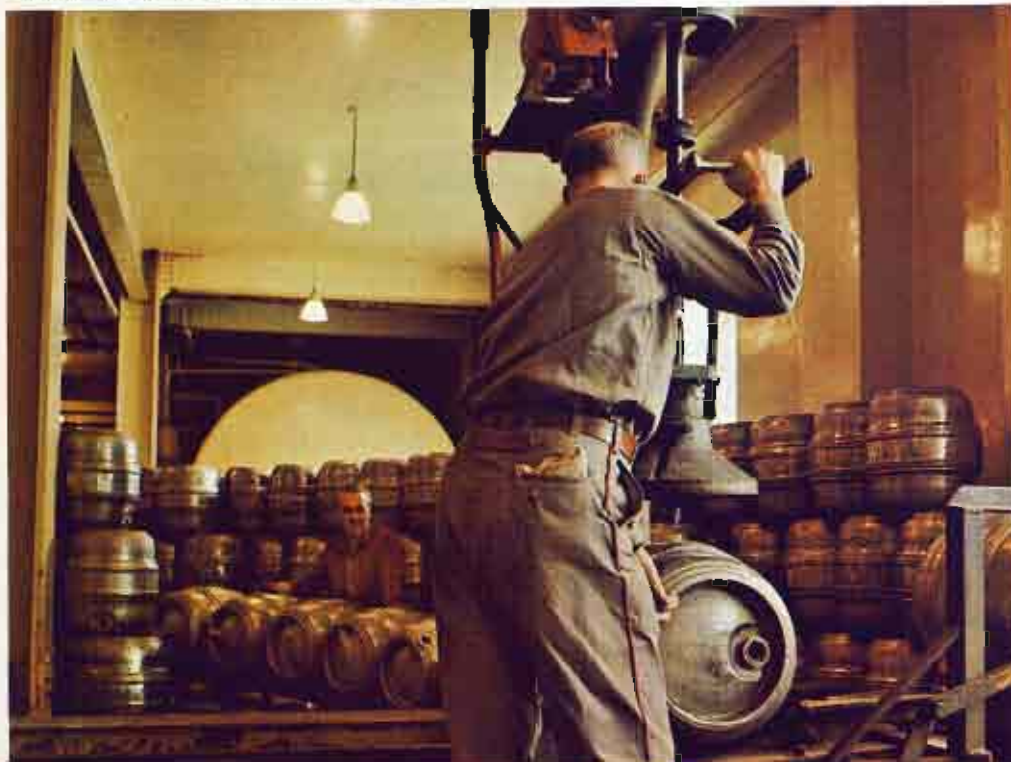
the beer business: old tradition, modern technique

photostory by Fred Bruemmer



La qualité est soigneusement contrôlée dans le laboratoire d'une grande brasserie montréalaise • Skilled laboratory workers ensure product control • En los laboratorios de una gran gervecería la calidad es rigurosamente controlada • In un laboratorio di una grande fabbrica di birra, a Montréal, la qualità è accuratamente controllata • Die Qualität des Bieres wird in dem Laboratorium einer grossen Montrealer Brauerei sorgfältig geprüft.

Un ouvrier retire le bondon d'un fût de bière • Powerful drill removes old bungs from barrels • Obrero retirando el tapón del tonel de cerveza • Un potente trapano toglie i vecchi tappi dai barili • Ein Arbeiter entfernt alte Spundzapfen von den Bierfässern.



Three of Canada's 52 breweries are located in Montreal but these giants of the industry produce roughly 30 per cent of all beer brewed in the entire country.

Canada's first industry was a brewery, established at Quebec City in 1668 by the great intendant of New France, Jean Talon. The ancient vaults of the *Brasserie du Roy* still exist and now belong to a branch plant of one of the Montreal firms, Dow Brewery Limited.

In Montreal, brewing is an old tradition. Nearly 200 years ago, John Molson, a young man from Lincolnshire, established his brewery at the edge of town, beside the mighty St. Lawrence River. From its little log building on a 40-foot plot, this brewery has expanded to cover more than 12 acres. Molson's Brewery Limited now has plants in seven of Canada's ten provinces, produces 40 per cent of the beer brewed in Montreal and has a 28 per cent share of the whole Canadian market.

Beer has always been a popular beverage in Canada although taste and, consequently, production varies greatly from coast to coast. Montrealers, like most residents of eastern Canada, prefer ale while the vast majority (95 per cent) of western Canadians drink lager or beer.

When it comes to beer drinking, Canadians, with an annual per capita consumption of 13.6 imperial gallons, rank well below such champion stein heavers as the Belgians (27.1 imp. gls.) and West Germans (23.9 imp. gls.).

But the popularity of beer is increasing and in the last 20 years, the sales volume of Canadian breweries has risen by 150 per cent. Montreal breweries have done even better than the national average.

This fact is reflected both in the constant expansion and the rational mechanization of the Montreal breweries. In 1945 Molson's produced 595,755 barrels of beer. Eight years later production had risen to 1,650,000 barrels and now the plant's installed capacity is 2,000,000 barrels or 50,000,000 imperial gallons. At peak periods in summer, 2,500,000 bottles are filled, capped and packed each day and rushed off to summer-thirsty Montrealers and people all over the province.

The Molson plant in Montreal is now the largest single brewery in Canada.

In this expansion drive, the breweries have adopted super-sized installations. At

Dow's, visitors can marvel at Canada's largest fermentation vat, big as a swimming pool and filled with 50,000 gallons of fermenting beer, topped by a foot-high head of froth and foam.

Dow's has branches in other provinces but the main plant is located in Montreal and accounts for more than 70 per cent of its production. It covers nearly 12 acres in downtown Montreal and has an installed capacity of 1,885,000 barrels.

Dow's, like Molson's, is an old Montreal industry. But unlike Molson's, which has been operated by the same family for five generations, Dow's has had an alliterative string of Scottish-descended owners, Dunn, Dawes, Dow. It was founded in 1790 by Mr. Dunn, enlarged by Mr. Dawes and finally taken over by Mr. Dow. Now it is a member of Canadian Breweries Limited.

A newcomer to the Montreal brewing scene is *La Brasserie Labatt Limitée*, an energetic offshoot of an old Ontario brewery, founded in London, Ont., in 1828 by an ambitious young Irishman, John Labatt.

In 1952, the company bought a 29-acre site in Montreal and three years later, built its \$10,000,000 plant. Since then production, bottling and storage capacities have been doubled and the total installed capacity of Labatt's is now 750,000 barrels.

Nearly all beer brewed in Montreal is for home consumption. But a small percentage is exported, mainly to the north-eastern United States and, curiously enough, to St. Pierre et Miquelon, the small French-owned islands south of Newfoundland.

In their never-ending quest for perfection of both product and methods of

production, the Montreal breweries have joined with famous breweries in many countries in "research alliances". Among the research partners of the Montreal firms are Stockholm Breweries of Sweden; Ind Coope Limited and Courage, Barclay and Simonds Limited of Great Britain; and the Amstel Brewery of Holland.

Together, Montreal's breweries employ nearly 3,000 people and in addition give employment to thousands of others who are directly or indirectly connected with these steadily expanding firms.

The growth of this ancient Montreal industry stands in direct ratio to the growth of the city and the prosperity of its population. All this has contributed to making Montreal the beer brewing capital of Canada.

(Fred Bruemmer is a freelance writer-photographer.)

L'étiquetage automatique des bouteilles • Intricate machines label beer bottles • Las botellas se etiquetan automáticamente • Apposizione automatica delle etichette sulle bottiglie • Die Etikettierung der Flaschen erfolgt automatisch.



la fabrication de la bière: vieille tradition mais technique moderne

Comme d'autres pays sont renommés pour leurs vins ou leurs apéritifs, le Canada se distingue par ses bières, et non sans raison.

Industrie florissante, la brasserie est aussi la plus ancienne industrie du Canada puisque l'intendant Jean Talon, le brillant administrateur de la Nouvelle-France, fondait la "Brasserie du Roy" à Québec en 1668. Les caves de celle-ci ont résisté au temps et appartiennent aujourd'hui à la fabrique québécoise de la maison Dow, l'une des grandes brasseries montréalaises.

C'est en effet à Montréal que se sont situées trois des plus importantes brasseries canadiennes, qui se partagent d'ailleurs 30 pour cent de la production totale du Canada.

La plus ancienne des trois a été fondée il y a près de 200 ans par un Anglais du nom de John Molson. Sa petite fabrique en rondins, érigée sur les rives du Saint-Laurent, a fait place à un établissement industriel qui s'étend sur plus de 12 acres (environ 5 hectares). La brasserie Molson, qui demeure une entreprise familiale après cinq générations, possède aujourd'hui des usines dans sept des dix provinces canadiennes et assure 28 pour cent de la production canadienne et 40 pour cent de la production montréalaise.

La bière a toujours été une boisson très appréciée au Canada, mais les goûts diffèrent sensiblement d'une extrémité à l'autre du pays. Les Canadiens ne sont pas les plus forts consommateurs de bière au monde. Ils sont distancés, et de loin, par les grands buveurs de bière que sont les Belges et les Allemands.

Pourtant, le nombre des amateurs de bière augmente régulièrement: au cours des 20 dernières années, le volume des ventes des brasseries canadiennes — et surtout montréalaises — s'est accru de 150 pour cent.

L'expansion des entreprises montréalaises reflète ce fait d'une manière très nette. La brasserie Molson qui, en 1945, produisait 595,755 fûts de bière, a aujourd'hui une capacité de production de 2,000,000 de fûts (un fût contient 112 litres). L'été, en période de forte demande, 2,500,000 bouteilles sont expédiées quotidiennement aux quatre coins de Montréal et de la province. L'usine Molson, à Montréal, est à l'heure actuelle la plus grande brasserie du Canada.



Le moût est brassé dans d'énormes cuves de cuivre • Wort is brewed in gleaming copper kettles • El mosto se manipula en enormes vacijas de cobre • Il mosto è manipolato in enormi tini di rame • Die Mulzwürze wird in riesigen Kupferkesseln zubereitet.

Pour faire face à cet essor continu, les brasseurs se sont dotés d'appareils et d'installations modernes. À l'usine de la Dow, les visiteurs peuvent voir la plus grande cuve de fermentation du Canada, aussi vaste qu'une grande piscine, remplie de 50,000 gallons (273,000 litres) de bière en fermentation, que recouvre un pied de mousse.

Comme la brasserie Molson, la brasserie Dow est une entreprise établie à Montréal depuis fort longtemps. Elle a été fondée en 1790 par un Écossais du nom de Dunn.

Nouvelle venue à Montréal, la brasserie Labatt est une filiale d'une vieille brasserie établie à London (Ontario) en 1828 par un jeune Irlandais entreprenant, John Labatt. En 1952, la compagnie faisait l'acquisition d'un terrain de 29 acres (près de 12 hectares) à Montréal et, trois ans plus tard, elle construisait une usine de \$10,000,000. Depuis, les capacités de production, d'embouteillage et d'entreposage ont doublé et la brasserie Labatt possède

maintenant une capacité totale de 750,000 fûts.

Presque toute la bière brassée à Montréal est destinée à la consommation locale, mais une certaine quantité est exportée, surtout dans les villes du nord-est des États-Unis, et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les îles françaises situées au sud de Terre-Neuve.

Cherchant toujours à améliorer leurs méthodes de production et la qualité de leurs bières, les brasseries montréalaises n'ont pas hésité à s'allier avec des brasseries européennes de grand renom pour effectuer des recherches communes. On compte parmi ces partenaires européens une brasserie suédoise, deux britanniques et une hollandaise.

Entreprises en expansion constante, les brasseries de Montréal emploient près de 3,000 personnes et procurent indirectement du travail à des milliers d'autres. L'essor de cette vieille industrie est d'ailleurs parallèle à l'essor prodigieux de la Métropole du Canada et à la prospérité grandissante de sa population.



La bière mûrit dans des réservoirs à revêtement de verre • Beer matures and mellows in giant, glass-lined tanks • La cerveza madura en depósitos revestidos de vidrio • La birra matura in depositi rivestiti di vetro • Bier wird zur Nachgärung und Reife in riesigen Fässern gelagert.

Lavage et stérilisation des bouteilles • Machines wash and sterilize all bottles • Lavado y esterilizado de las botellas • Lavaggio e sterilizzazione delle bottiglie • Das Waschen und Sterilisieren der Flaschen erfolgt mit Hilfe von Maschinen.



L'imperfection d'une bouteille n'échappe pas à l'œil exercé du surveillant • Experienced eyes check bottles for imperfections • La imperfección de una botella no escapa al ojo atento del controlador • L'imperfezione di una bottiglia non sfugge all'occhio esperto del sorvegliante • Keine einzige schadhafte Flasche entgeht dem prüfenden Blick des Aufsehers.



les chefs-d'œuvre de toutes les époques à l'expo '67

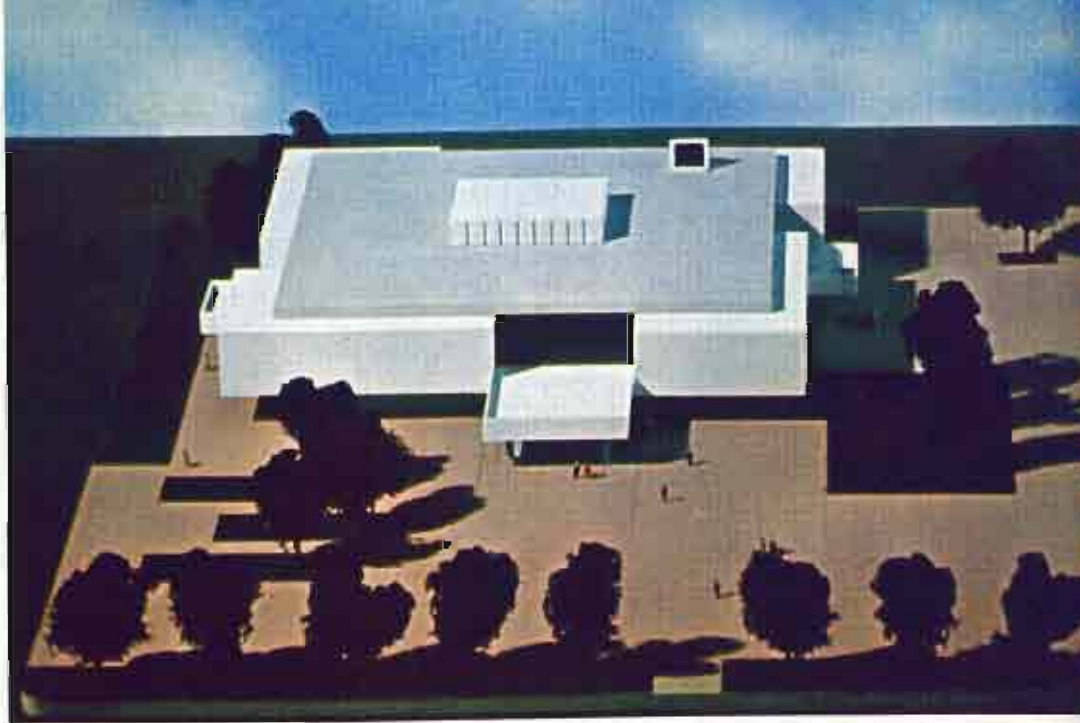
Pour illustrer la condition de l'homme et dépeindre le monde qu'il habite, l'Exposition universelle de Montréal offrira à ses visiteurs une prestigieuse galerie d'art. Plutôt qu'une simple rétrospective historique, elle évoquera les divers aspects de l'universalité de l'homme au moyen des innombrables formes d'expression artistique.

Cette exposition réunira quelque 150 chefs-d'œuvre de toutes les époques et de toutes les régions du monde. On pourra admirer l'art de l'Europe occidentale, depuis la Renaissance jusqu'au début du 20^e siècle, l'art des cultures du Proche et de l'Extrême-Orient, l'art des civilisations antiques, celui des débuts de l'ère chrétienne, l'art roman et l'art gothique.

Projet ambitieux qui sera réalisé au coût de \$2,550,000, il comprend notamment la construction d'une galerie de \$1,500,000, ainsi que des sections distinctes pour la sculpture, la photographie et le dessin industriel.

Le secrétaire du comité consultatif des beaux-arts à l'Expo '67, M. Donald W. Buchanan (ancien adjoint au directeur de la Galerie nationale du Canada à Ottawa), fait observer que cette exposition retiendra l'attention de tous les musées du monde. Elle aura quatre thèmes: l'homme et son image, l'homme et l'univers, l'homme créateur, l'homme et l'infini; les sous-thèmes montreront l'homme au travail, l'homme et ses jeux, l'homme et l'amour, l'homme prophétique, l'homme à la recherche de Dieu.

Dans chaque section, on se propose de faire valoir, par une habile juxtaposition, des œuvres anciennes et modernes, des œuvres d'Orient et d'Occident. Par exemple, on présentera à côté d'un tableau de Picasso l'un de ces masques africains primitifs dont le maître espagnol s'est inspiré.



Maquette de la galerie d'art à l'Exposition universelle de 1967 • Model of \$1,500,000 art gallery which will house 150 masterpieces of all time • Modelo de la galeria de arte de la Exposición Universal de 1967, que acogerá en permanencia 150 obras de arte • Modello della galleria d'arte all'Esposizione Universale del 1967, che accoglierà in permanenza 150 capolavori • Modell der Expo 67—Kunstgalerie. Über 150 Meisterwerke aus verschiedenen Epochen wird man dort bewundern können.

Le choix des œuvres a été confié au comité consultatif canadien des beaux-arts à l'Expo qui a travaillé en collaboration avec un comité international dont les membres sont M. Alfred H. Barr, fils, du Musée d'art moderne de New-York; Mme Kathleen M. Fenwick, de la Galerie nationale du Canada; sir Philip Hendy, de la Galerie nationale de Londres; M. Jacques Jaujard, du ministère des affaires culturelles de France; M. E. Langui, directeur général des arts et lettres à Bruxelles; M. Kurt Martin, autrefois du Bayerische Staatsgemäldesammlungen de Munich; le professeur Vinzenz Oberhammer, du Musée Kunsthistorisches de Vienne; M. H. J. Reinink, directeur général des beaux-arts et des relations culturelles avec l'étranger aux Pays-Bas; M. Laurence Sickman, de la galerie Nelson et du musée Atkins de Kansas City; M. Evan H. Turner, du musée des beaux-arts de Philadelphie; et le professeur Giorgio Vigni, du ministère des beaux-arts et des antiquités d'Italie.

L'exposition de sculptures, qui sera présentée dans un parc, en plein air, à proximité du pavillon américain, sur l'île Ste-Hélène, comprendra 50 œuvres des meilleurs sculpteurs contemporains.

Pour la sculpture, on a aussi créé un comité international de sélection dont les membres sont le professeur Gian-Alberto Dell'Acqua, du musée Brera de Milan; M. Bernard Dorival, du musée national

d'art moderne de Paris; M. Thomas M. Messer, du musée Guggenheim de New-York; M. Bryan Robertson, de la galerie Whitechapel de Londres; M. Soichi Tominaga, du musée d'art occidental de Tokyo; et M. René Wehrli, du Kunsthhaus de Zurich.

L'exposition de photographies doit illustrer le thème principal de l'Exposition de 1967: *Terre des Hommes*. Elle groupera de 400 à 500 œuvres dans le pavillon "l'Homme explorateur" et montrera les hommes dans leurs milieux respectifs. Les photographies seront disposées de telle sorte que le visiteur saura percevoir la vitalité et les dons créateurs de l'homme. Trois spécialistes de la photographie — M.M. Cobert Doisneau, de Paris, L. Fritz Gruber, de Cologne; et Beaumont Newhall, de Rochester (New-York) — ont accepté de faire partie du comité de sélection.

L'exposition d'esthétique industrielle s'attachera plus particulièrement à faire valoir les tendances dominantes qui se manifestent dans la qualité fonctionnelle et l'apparence des articles d'usage quotidien. Une centaine d'objets, choisis aux quatre coins du monde, seront présentés. Les principaux instituts de dessin industriel de l'Allemagne, de l'Australie, du Canada, du Danemark, des États-Unis, de la Finlande, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, de la Suède et de la Suisse ont déjà accepté d'y participer.

expo's art show: the universality of man

The big art exhibition which is to constitute one of the major themes of *Expo '67* is designed to illuminate man's condition and to describe his world. It is a presentation in art of the universality of man, rather than an historic document.

The exhibition will bring together from virtually every corner of the earth some 150 great masterpieces of all time—the period of western European art from the *Renaissance* to the beginning of the 20th century, the Near Eastern and Oriental cultures, ancient civilizations, the early Christian era, the Romanesque and Gothic periods.

It is an ambitious fine arts program which is to cost \$2,550,000 and involves the construction of a \$1,500,000 gallery to house the exhibition, as well as major separate sculpture, photographic and industrial design shows.

Donald W. Buchanan, a former assistant director of the National Gallery of Canada, Ottawa, and now secretary of the 1967 world exhibition's advisory committee on fine arts, says the exhibition is one for which museums around the world have been waiting.

It will have four themes—Man and his own image, Man and the universe, Man the creator and Man and the infinite. Sub-themes will show Man at work, at play, Man and love, Man the visionary and Man in search of God.

In each section of the exhibition, a juxtaposition of modern and ancient works and oriental and occidental works is planned. For example, a work by Picasso will be shown against the primitive African mask which influenced the Spanish master.

The list of works to be included was drawn up by the Canadian advisory committee on fine arts in co-operation with an international working committee. The latter's composition reads like a Who's Who of the international museum world: Alfred H. Barr, Jr., of the Museum of Modern Art, New York; Kathleen M. Fenwick, of the National Gallery of Canada; Sir Philip Hendy, of the National Gallery of London, England; Jacques Jaujard, of the *Ministère des Affaires culturelles* of Paris; Dr. E. Langui, director-general of arts and letters, Brussels; Dr. Kurt Martin, formerly of the *Bayerische Staatsgemäldesammlungen*, Munich; Prof. Vinzenz Oberhammer, of the *Kunsthistorisches Museum*, Vienna; Dr. H. J. Reinink, director-general of fine arts and external cultural relations, The Hague; Laurence Sickman, of the Nelson Gallery and Atkins Museum, Kansas City; Dr. Evan H. Turner, of the Philadelphia Museum of Art; and Prof. Giorgio Vigni, of the Department of Fine Arts and Antiquities, Rome.

The sculpture exhibition will be staged outdoors on parkland close to the United States pavilion on *Ile Ste-Hélène* and will be made up of 50 major works by the world's most significant sculptors today.

Here, again, an international selection panel has been created: Prof. Gian-Alberto Dell'Acqua, of the Brera Museum, Milan; Bernard Dorival, of the *Musée national d'art moderne*, Paris; Thomas M. Messer, of the Guggenheim Museum, New York; Bryan Robertson, of the Whitechapel Art Gallery, London; Soichi Tominaga, Museum of Western Art, Tokyo; and Dr. René Wehrli, *Kunsthhaus*, Zurich.

The photographic exhibit will reflect *Expo '67's* major theme—*Man and His World*. Comprising between 400 and 500 prints to be displayed in the Man the Explorer pavilion, it will emphasize people in their own environment. The photographs will be arranged in architectural patterns to demonstrate man's vitality and the creative experience of life. Three leading photographic experts—Cobert Doisneau, Paris; L. Fritz Gruber, of Cologne, West Germany; and Beaumont Newhall, of Rochester, N.Y.—have agreed to serve on the selection panel.

The industrial design exhibit will be devoted to distinctive trends in the improvement of quality and appearance of articles of everyday use. It will be limited to approximately 100 items of great distinction, drawn from as wide a geographical area as possible. The principal national design institutes of Australia, Austria, Canada, Denmark, Finland, France, Germany, Great Britain, Italy, Japan, The Netherlands, Norway, Poland, Sweden, Switzerland and the U.S.A. have already agreed to participate.



La galerie d'art abritera plus de 150 chefs-d'oeuvre de toutes les époques et de toutes les régions du monde • Gallery will be located on mainland section of Expo site, near main entrance to world exhibition • La galeria estará situada en la sección de la Expo, en tierra firme, cerca de la entrada principal • La Galleria sarà sistemata nella sezione dell'Expo su terraferma, accanto all'ingresso principale dell'Esposizione mondiale • Die Kunstgalerie wird nahe dem Haupteingang zum Weltausstellungsgelände errichtet.

focus on montreal

Seldom does a day go by when the date-line Montreal does not herald a story of international interest. Here are some of the events and the people who made news in Canada's greatest city in recent weeks:

- In *La Grande Salle* of *La Place des Arts*, Rudolf Nureyev, performing with the Royal Ballet, dazzled Montreal audiences.

- Former U.S. Vice-President Richard M. Nixon—now a corporation lawyer—was a visitor.

- Germany's team of Klaus Bugdahl and Clemens Gross won the six-day international bicycle race at The Forum, with Italy's racers coming second and Belgium's, third.

- Dr. E. David Sherman, director of research at the Rehabilitation Institute of Montreal, was honored in New York by the American Geriatrics Society for his outstanding contribution to the study of the aged. He received the Malfora W. Lewis Award.

- Roger Lemelin, whose popular television and radio drama series are Montreal-originated, was awarded the French Language Medal by the French Academy in Paris "for services rendered outside France to the French language."

- André Bloc, of Paris, the foremost advocate of "poetry in architecture", was the keynote speaker at the 58th annual assembly in Montreal of the Royal Architectural Institute of Canada.

- The world's largest glass sculpture—42 feet tall by eight feet wide and weighing 6,200 pounds—was unveiled at Montreal's new Stock Exchange Tower, *Place Victoria*. Each of the 3,000 elements of the sculpture were handblown by artisans at Murano, near Venice.

- French Actress Emmanuelle Riva attended the *première* here of the France-Canada co-produced film, *Le Coup de grâce*.

- Capt. J. Harvey MacPherson, of Dunmore, Scotland, visited Montreal to survey Scottish societies here in a special report for Edinburgh's *Weekly Scotsman*.

- At Montreal's Dominion Square, 45,000 Netherlands-grown tulips—a gift to the city from the Sun Life Assurance Company of Canada—burst into bloom as Beautification Week opened.



Festival des tulipes — Tulip festival



Sculpture de verre — Glass sculpture



Capt. J. Harvey MacPherson



Rudolf Nureyev



André Bloc



Richard M. Nixon



Klaus Bugdahl — Clemens Gross



Emmanuelle Riva



Dr. E. David Sherman



David Rivlin



Roger Lemelin

Par ses événements, ses idées et ses hommes, la vie montréalaise s'inscrit dans l'actualité internationale:

- Le grand danseur Rudolf Nureyev, se produisant à la Place des Arts avec le Royal Ballet, a conquis les auditoires.
- L'ancien vice-président des États-Unis, M. Richard M. Nixon, a fait escale à Montréal. C'est en sa qualité d'avocat qu'il a rencontré des clients au sujet de l'établissement d'une usine de pâte et de papier de \$50,000,000.
- Les Allemands Klaus Bugdahl et Clemens Gross ont gagné la course des Six jours cycliste au Forum de Montréal, suivis des Italiens et des Belges. Treize équipes participaient à l'épreuve.
- L'American Geriatrics Society a attribué la médaille Malfora W. Lewis au Dr E. David Sherman, directeur des recherches à l'Institut de réhabilitation de Montréal, pour ses travaux sur le vieillissement.
- L'Académie française a octroyé la Médaille de la langue à l'écrivain canadien-français Roger Lemelin pour "services rendus hors de France à la langue française".
- André Bloc, apôtre en France de "la poésie dans l'architecture", a prononcé une conférence à l'assemblée annuelle de l'Institut royal d'architecture du Canada, à Montréal.
- La plus grande sculpture de verre au monde a été dévoilée dans le hall de la Tour Victoria qui abritera la Bourse de Montréal. Chacune des 3,000 pièces de cet ensemble a été soufflée par des artisans, à Murano, près de Venise.
- Montréal a reçu la visite de l'actrice française Emmanuelle Riva à l'occasion de la première mondiale de la co-production franco-canadienne "Le Coup de grâce".
- Consul général d'Israël à Montréal depuis trois ans, M. David Rivlin a fait ses adieux à la métropole canadienne pour rejoindre un nouveau poste à Jérusalem. M. Dov Sinai lui succède.
- À l'occasion de la semaine d'embellissement, les Montréalais ont pu admirer, au square Dominion, 45,000 tulipes de Hollande, don à la Ville de la compagnie d'assurance Sun Life.

montreal

- lieu de l'Exposition universelle de 1967
- site of the 1967 Universal Exhibition
- luogo dell'Esposizione universale e internazionale del 1967
- sitio de la Exposición universal e internacional de 1967
- Stätte der Internationalen Weltausstellung 1967

