

# montréal '66

MAI  
MAY  
MAYO  
MAGGIO



# montreal 66



VOL. 3

No 5

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

## *sommaire contents*

as french as paris . . . . .	4
stanislas et marie de france . . . . .	6
du traîneau au métro . . . . .	8
from sleigh to subway . . . . .	9
creativity, u.s. style . . . . .	12
les états-unis à l'expo '67 . . . . .	13
le premier cheminot du canada . . . . .	16
donald gordon — 'mr. cn' . . . . .	18
masterpieces from montreal . . . . .	19
en guise d'invitation à l'expo '67, le musée des beaux-arts expose sa collection aux états-unis . . . . .	22
les courses de chevaux . . . . .	24
horse racing — bigger purses, bigger handles . . . . .	26
joe beef — son of the people . . . . .	27
la taverne de joe beef . . . . .	29
focus on montreal . . . . .	30
actualités . . . . .	31

Directeur général — Managing Editor  
**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., Montreal.

Reproduction autorisée des textes et illustrations.  
Texts and illustrations may be reproduced without permission.

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numé-  
raire et l'envoi comme objet de deuxième classe de la présente publication.  
Post paid at Montreal.

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 Bellemare -- Photography Place Inc. -- Fred Bruemmer  
Canadien National — The Montreal Museum of Fine Arts  
Photo Lambert Inc. — Gazette

*Couverture: À l'hippodrome du Parc Richelieu,  
Montréal • Cover: An action-filled moment during  
the sulky races at Montreal's Richelieu Park •  
Portada: En la pista del hipódromo del Parque  
Richelieu, de Montreal • Copertina: La pista dell'  
ippodromo del Parc Richelieu a Montréal • Titel-  
bild: Trabrennen werden in Montrealeer Richelieu-  
park abgehalten.*

## ma ville et la vôtre

*Ce que vous voyez ici, Messieurs, n'est qu'un grain de sénevé; mais il est jeté par des mains si pieuses et si animées de foi et de religion, qu'il faut sans doute que le Ciel ait de grands desseins, puisqu'il se sert de tels instruments pour son oeuvre. Oui, je ne doute nullement que ce petit grain ne produise un grand arbre, qu'il ne fasse un jour des progrès merveilleux, ne se multiplie et ne s'étende de toute part.*

C'est en ces termes prophétiques que le Père Vimont, au matin du 18 mai 1642, saluait le débarquement sur l'île de Montréal du Sieur de Maisonneuve et de ses compagnons, marquant ainsi la fondation de Montréal. Après 324 ans, on peut mesurer jusqu'à quel point cette prophétie s'est réalisée jusqu'ici et toutes les promesses qu'elle contient encore pour l'avenir. En effet, s'il y a loin de la petite bourgade de Ville-Marie, nom sous lequel l'on désigna Montréal à ses débuts, à la grande ville d'aujourd'hui, il y a peut-être encore plus loin de celle-ci à l'immense cité dont la vision avait enflammé l'esprit et l'imagination de ses fondateurs.

La géographie et l'histoire ont conféré à Montréal une vocation, une place singulière parmi toutes les villes d'Amérique, vocation et place qu'elle s'apprête maintenant à remplir pleinement. Elle se dote peu à peu des instruments indispensables à l'une et à l'autre; elle tend à être de plus en plus une porte d'entrée sur l'Amérique du Nord et un lien étroit et fécond entre les civilisations européennes et nord-américaines. Elle est aussi et elle sera de plus un témoignage, témoignage de ce qui difficilement a été et sera. L'expression d'une ville qui, après plus de trois siècles, retient la foi et l'élan de ses origines de même que l'audace et le dynamisme qui caractérisent le nouveau monde.

Mais il ne suffit pas de bâtir une grande cité orgueilleuse avec ses gratte-ciel, il ne suffit pas d'avoir un équipement remarquablement moderne, une infrastructure de tout premier ordre sur tous les plans. Il faut faire que, dans une cité où se conjuguent l'espace, le rythme et la beauté, le citoyen puisse demain trouver le confort et la sécurité, mais davantage les éléments indispensables pour lui et les siens à un épanouissement authentique et harmonieux. C'est peut-être là en définitive le grand défi que toutes les agglomérations urbaines doivent relever et devant quoi s'impose la recherche des solutions les plus diverses, les plus diversement novatrices et ambitieuses.

C'est cette image du Montréal moderne que nous cherchons à présenter au monde par notre revue mensuelle dont nous marquons également en ce mois de mai, le deuxième anniversaire de publication. Expression que nous avons voulu la plus fidèle de nos espoirs et de nos rêves, cette revue s'adresse à toutes ces villes qui, sur tous les continents, s'efforcent d'édifier à leur façon, la cité nouvelle. Puisse-t-elle leur apporter un message de confiance et de solidarité, en même temps qu'un témoignage de notre amitié et de notre coopération.

## my city and yours

*That which you see, gentlemen, is only a grain of mustard seed but it is cast by hands so pious and so animated with faith and religion that it must be that God has great designs for it, since He makes use of such instruments for His work. I doubt not but that this little grain may produce a great tree, that it will make wonderful progress some day, that it will multiply itself and stretch out on every side.*

It was with these prophetic terms that Père Vimont on May 18, 1642, hailed the landing of Sieur de Maisonneuve and his companions on the Island of Montreal, marking the founding of Montreal. Today, 324 years later, one can see to what point this prophesy has been realized and all the promise it holds for the future. In effect, if it has been a long way from the little colony of *Ville-Marie*, the name under which Montreal first was designated, to the great city it is today, the road is longer still to the immense city envisaged by the spirit and imagination of its founders.

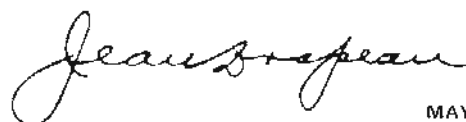
Geography and history have conferred a vocation on Montreal, a singular place among all the cities of America, a vocation and place which it is recognizing completely. Step by step, it is equipping itself with the necessary instruments for this; it tends to be more and more a gateway to North America and a close and fertile link between European and North American civilizations. It is and will be a testimony, a testimony to what was and what will be: The expression of a city which, after more than three centuries, retains the faith and *élan* of its origins as well as the boldness and dynamism which characterize the *New World*.

But it is not enough to build a large, proud city with skyscrapers. It is not enough to have remarkably modern equipment, a top-level organization in every field. In a city where space, rhythm and beauty are conjugated, the citizen must be able to find comfort and security but even more so, the elements vital to a real and harmonious development of the individual. That is perhaps the great challenge which must be met by all great urban centres. And to do this, the most diverse, innovating and ambitious solutions must be sought out.

It is this image of modern Montreal that we seek to present to the world through our monthly magazine, which also marks an anniversary this month: The beginning of the third year of publication. We have wished it to be the most faithful expression of our hopes and our dreams.

This publication addresses itself to all cities, on every continent, which are determined to erect, in their own way, the *new city*. May it bring a message of confidence and solidarity as well as a statement of our friendship and co-operation.

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL



# as french as paris

photostory by Fred Bruemmer

Most Canadians know about the rigors of French education only by reputation. But to the nearly 2,000 students of Montreal's *Collège Stanislas* and *Collège Marie de France*, it is a tough reality. In both *lycées*, the accent is on excellence.

Montreal's Stanislas is an offshoot of Paris' famed *Collège Stanislas*, founded under Napoleon in 1804 and the alma mater of many famous Frenchmen, among them President Charles de Gaulle.

The Montreal Stanislas, established in 1938, started its existence with 200 students in a converted telephone exchange building. Later the French government built a new school to which extensions since have been added. Even at that, the \$2,000,000 complex now is barely sufficient for the 1,100 students who attend its *Grand Collège*, *Moyen Collège* and *Petit Collège*.

Abbé Milet, Stanislas' director, cheerfully agrees that Stan's standards are *très exigeants* — very demanding. This is nearly an understatement. Students spend up to 34 hours in class each week and are expected to put in another 20 odd hours of homework. Such a scholastic pace is bound to take its toll and Stan's dropout rate averages 10 per cent.

But the results of this academic *tour de force* are quite remarkable. During the last years, every one of Stan's senior students has passed France's feared *bacot*, the baccalaureate exam, and nearly all have gone on to university, most in Montreal, some to France and England.

Although the first graduates of *Collège Stanislas* are now only in their 30s, their achievements in many fields have been impressive. They include a long list of well-known lawyers. Many have gone into the diplomatic field and Quebec's senior civil service is studded with Stan graduates, including a *sous-ministre*.

*Collège Marie de France*, for girls, named after a 12th century poetess at the court of Henry Plantagenet and Eleanor of Aquitaine, rivals *Collège Stanislas* in academic achievement, though not yet in size.

Since the *lycée's* founding in 1939, its enrolment has risen from 50 to 880 students. As at the *Collège Stanislas*, about a fourth of the students are French, including the



Classe d'histoire au Collège Stanislas • Large map spans wall in history class at Collège Stanislas • Clase de historia en el Colegio Stanislas • Grandi carte geografiche coprono le pareti della classe di storia al Collegio Stanislas • Geschichtsunterricht im Stanislas College.

Les sports, même l'esgrime, occupent une place importante à Stanislas • Stan students excel in sports and fencing is especially popular • En Stanislas los deportes, y principalmente la esgrima, ocupan un lugar importante • Gli sports, compresa la scherma, occupano un posto importante al collegio Stanislas • "Stan"-Studenten sind ausgezeichnete Sportler, Fechten ist besonders beliebt.





children of many of Montreal's consular corps and of diplomats in Ottawa and Washington. The others are French – and English – Canadians and although an extension to *Marie de France* is planned for next year, it still will have to turn back half of the annual applicants.

Both *lycées* are financed jointly by the governments of France and Quebec and the teaching staff (60 at Marie and 70 at Stan) for both comes from France. Marie de France's Directress, Georgette de La Rochefoucault, has headed *lycées* in Normandy, Paris and Cairo, before coming to Montreal. One of Stan's most famous teachers was France's former Finance Minister Giscard d'Estaing, who taught history during the 1947-48 academic year.

The *ambiance* in both *lycées* is frankly French but possibly because most members of their administrative councils are Canadian, both schools also have a distinctly Canadian *cachet*.

Apart from providing an excellent education, Marie de France and Stanislas pride themselves on the *esprit de corps* of their students. *Les Anciens* of both schools, now in their 20s and 30s, have their own associations and apart from convivial meetings when they recall their jitters before the dreaded *bac*, they also give freely of their time and experience to help senior students at their *lycées* with career counselling.

Quite a number of the school's students are English-Canadian as France's former Premier Robert Schuman found out when he visited *Collège Stanislas* some years ago. During a tour through the classes, he stopped near a small boy and asked him if he knew who had burned Joan of Arc. The English-Canadian boy looked up and said sadly: *C'était nous, Monsieur!*

Schuman is only one of a great number of famous Frenchmen who have visited the *lycées*. In fact, whenever a French dignitary comes to Canada, a visit to *Collège Stanislas* and *Collège Marie de France* is a must and the signatures in their golden books include those of the late President Vincent Auriol, of Pierre Mendès-France and André Malraux, and of writers like Georges Duhamel and Robert d'Harcourt.

One person who has been associated with *Collège Stanislas* since its beginning, is *Expo '67* Commissioner-General Pierre Dupuy who, while working at the Canadian legation in Paris in 1938, played an important rôle in the negotiations that brought the *lycée* to Montreal.

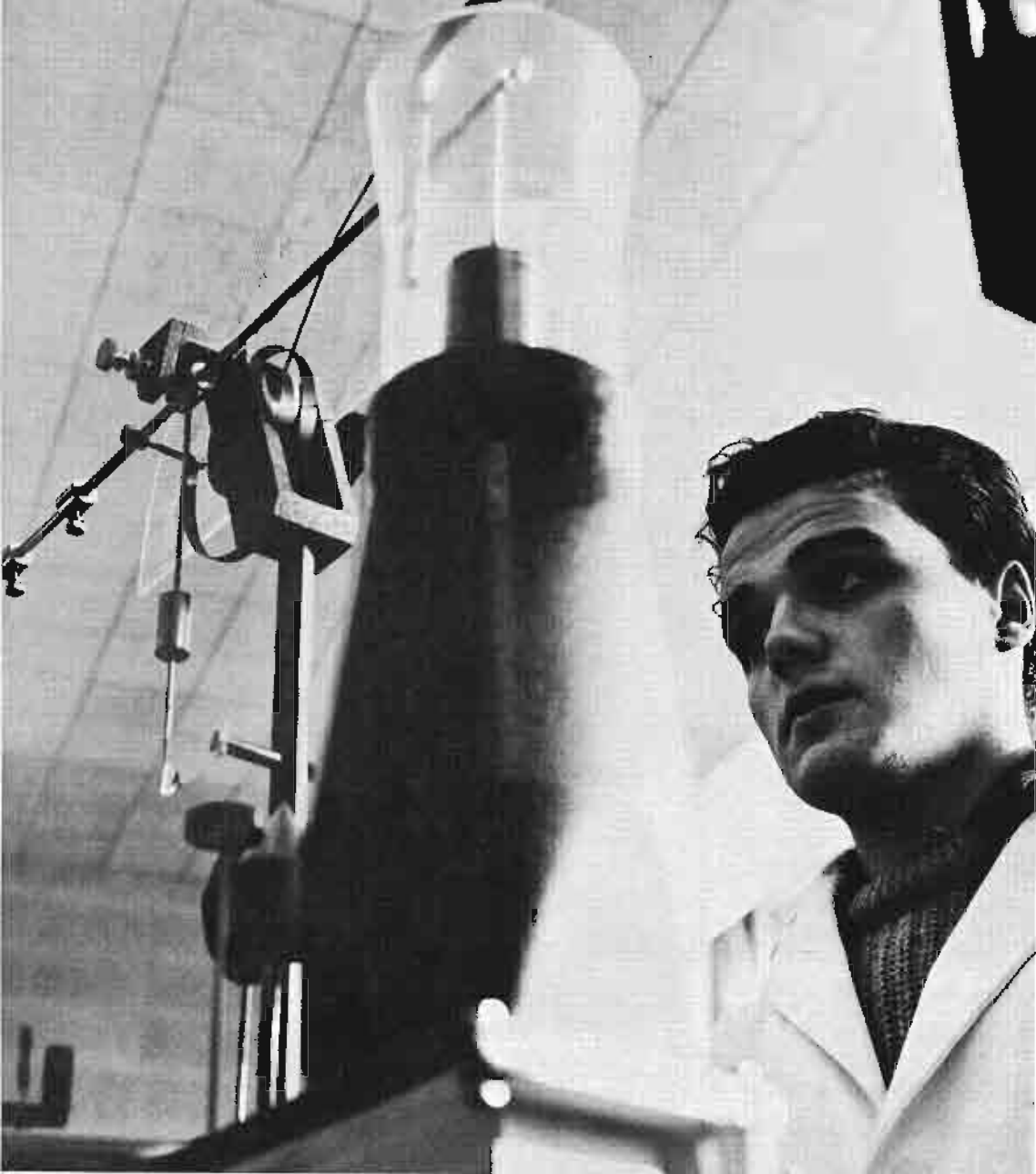
(Fred Bruemmer is a freelance writer-photographer.)



*Cours d'artisanat à Marie de France • Girls in Marie de France class learn to print fabric patterns • Clase de costura en Marie de France • Le allieve in una classe del Marie de France imparano a stampare i tessuti • Nähkurs in der Marie de France - Schule.*

*Des affiches de France ornent les salles d'étude à Marie de France • Posters from France hang in hall of Marie de France where students study • Carteles de Francia adornan las salas de estudio de Marie de France • Manifesti della Francia ornano le sale di studio del Marie de France • Plakate aus Frankreich schmücken die Klassenzimmer der Marie de France - Schule.*





*Un étudiant poursuit une expérience au laboratoire de physique • Student concentrates on experiment in Collège Stanislas' well-equipped physics lab • Un estudiante realiza una experiencia en el laboratorio de física • Uno studente si concentra in un esperimento nel laboratorio del Collegio Stanislas • Ein Student stellt Versuche an im modern ausgestatteten physikalischen Laboratorium des Stanislas College.*

d'expression française. Quelque 35 pour cent sont d'origine française. De ce dernier groupe, la moitié sont des immigrants désormais établis définitivement au Québec et les autres sont issus de familles dont le père appartient à la diplomatie française au Québec, à Ottawa, à Washington et ailleurs, ou bien se trouve en stage d'affaires ou autrement sur ce continent. Reste enfin cinq pour cent environ d'étudiants d'origine européenne diverse ou canadienne-anglaise.

Stanislas avait déjà ses lettres de créance lorsque l'abbé Amable Lemoine est venu de France installer l'institution à Montréal, en 1938. L'abbé Lemoine et l'équipe qui l'accompagnait transportaient avec eux le modèle d'éducation, la tradition et le prestige du vieux collège Stanislas de Paris, cette vénérable institution mise au monde par Napoléon en 1804 et qui s'enorgueillit d'avoir formé, entre autres, le président actuel de la France, Charles de Gaulle, et d'avoir compté dans son personnel enseignant un bras droit du général, M. Valéry Giscard d'Estaing.

Le collège ne comptait que 200 étudiants à ses débuts. Il prit racine dans un ancien poste d'échange téléphonique, rue Rockland. Mais la qualité de l'enseignement offert fit écho dans le milieu et l'espace devint vite insuffisant. La maison déménagea boulevard Dollard où elle connut plusieurs phases d'expansion. La dernière remonte à tout récemment alors que le collège s'est enrichi de six nouvelles salles de cours et de nouveaux laboratoires modernes.

Par souci de maintenir les liens étroits avec la civilisation française la plus authentique, le personnel de Stanislas est demeuré français. Sur les 70 professeurs qu'on y trouve actuellement, sous la direction de l'abbé Jean Milet, trois seulement sont du Québec. La formation qu'on y donne se situe dans la plus pure ligne de l'enseignement français, tant pour les programmes que pour les méthodes.

L'institution se divise en trois paliers: le *petit collège* reçoit quelque 480 jeunes du niveau élémentaire pour une durée de cinq ans; le cours secondaire, d'une durée

## ***stanislas et marie de france***

***par Réal Pelletier***

De tous les liens organiques qui peuvent unir les communautés française et québécoise, le collège Stanislas et le collège Marie de France à Montréal comptent sans doute parmi les plus vitalement importants.

Il y a plus de 25 ans maintenant, soit bien avant que les gouvernements de Paris et de Québec ne nouent des relations étroites dans le domaine de l'éducation, ces deux institutions s'implantaient dans

la Métropole pour y devenir rapidement des foyers de culture de toute première valeur, tant pour la collectivité montréalaise autochtone que pour les ressortissants français établis à Montréal ou en séjour au pays.

*Stan*, comme on l'appelle familièrement, accueille aujourd'hui dans ses imposants immeubles du boulevard Dollard, à Outremont, 1,100 étudiants, appartenant pour 60 pour cent environ au milieu québécois



de quatre ans, est donné à 450 élèves au moyen collège; enfin, le grand collège prépare en trois ans au bachelot français.

Afin de favoriser l'adaptation de l'enseignement donné à Stanislas aux exigences universitaires du Québec, notamment en ce qui a trait à l'âge minimum requis pour s'inscrire à l'université, Stanislas donne de plus une année supplémentaire de philosophie, après l'année de philosophie réglementaire qui couronne le baccalauréat. Les récentes transformations survenues dans la programmation scolaire en France n'entraîneront pas de changement dans les structures de Stanislas, mais nécessiteront une spécialisation au niveau du baccalauréat.

Si Stanislas vaut, bien sûr, par la renommée qu'il véhicule sur les deux continents, son prestige n'en demeure pas moins bien réel par la qualité de la formation actuelle qu'il imprime à ses étudiants. Le collège est l'un des mieux cotés dans les universités locales. Malgré son jeune âge, il a déjà produit toute une floraison d'hommes de première valeur pour la collectivité québécoise qu'on retrouve dans la fonction publique, dans l'enseignement

universitaire, dans le journalisme et ailleurs.

De son côté, Marie de France est un peu le pendant de Stanislas pour la formation des jeunes filles. Fondé un an après Stanislas, le collège a reçu le nom d'une poétesse du XII<sup>e</sup> siècle qui s'est illustrée à la cour de Henri Plantagenet et Eléonore d'Aquitaine. Placé sous la direction de Madame Georgette de La Rochefoucault, Marie de France reçoit présentement près de 900 étudiantes. Comme Stanislas, il doit refuser chaque année la moitié des candidatures reçues.

Au plan financier, les deux institutions vivent surtout de la perception des frais de scolarité. Mais elles comptent aussi sur des subventions spéciales de l'ambassade de France, de même que sur l'octroi statutaire de \$200 par élève qu'accorde le gouvernement du Québec aux institutions pré-universitaires accréditées. L'accueil obtenu par Stanislas l'an dernier à l'occasion d'une souscription publique à Montréal mesure bien l'affection que lui porte la population de la Métropole.

(M. Réal Pelletier est journaliste au Devoir.)



Les étudiantes sont invitées à décorer leurs salles de cours • Marie de France students are encouraged to decorate classrooms • Se invita a las estudiantas a decorar sus clases • Le allieve sono richieste di provvedere la decorazione delle sale • Schülerinnen beim Ausschmücken der Klassenzimmer.

Cours de modelage (argile) à Marie de France • Art class students mold clay figures at Marie de France • Cursos de modelado (arcilla) en Marie de France • Corsi di modellaggio al Marie de France • Kunsis Schülerinnen beim Modellieren.



Une étudiante apprend à tresser un panier d'osier • Student at Marie de France handicrafts class weaves basket • Una estudianta aprende a trenzar una cesta de mimbre • Un'allieva impara a intrecciare un paniero di vimini • Eine Schülerin beim Korbflechten.





*Les constructeurs du Métro ont récemment mis à l'essai une rame de neuf wagons en prévision de l'inauguration cet automne • Greater Montreal administrators and special guests at trial run of Montreal's a-building Métro, scheduled to begin operations in the fall • Los constructores del Metro han puesto recientemente a prueba un convoy de nueve vagones en previsión de su inauguración en el otoño próximo • I costruttori della Metropolitana hanno recentemente collaudato un convoglio di nove vagoni in previsione dell'inaugurazione nel prossimo autunno • Montrealer Verwaltungsbeamte und Ehrengäste bei einer Versuchsfahrt der im Bau befindlichen Montrealer Untergrundbahn, die im Herbst in Betrieb genommen wird.*

## du traîneau au métro

par **Dikran Aganian**

Comme toutes les grandes agglomérations, Montréal a senti très tôt la nécessité d'être desservie par un réseau de transports pouvant satisfaire à son expansion et à ses besoins. La configuration géographique particulière de la ville l'imposait. Au moment où la construction des premières lignes de métro entre dans sa phase finale, il est intéressant d'évoquer les différentes étapes de cette évolution.

Montréal déborde à peine des limites qu'elle possède depuis plus de deux cents ans à l'intérieur des fortifications érigées contre les attaques des Iroquois, quand,

en 1861, apparaissent les premiers tramways. C'est à la Montreal City Passenger Railway Company qu'est confiée la concession pour l'exploitation du nouveau moyen de locomotion. La future Métropole du Canada compte alors 91,000 habitants.

La compagnie se met à l'œuvre avec ses faibles moyens. Son actif se compose d'une voie unique de six milles de long, de huit voitures, de quelques chevaux et d'une écurie! Coût total: \$80,000. Les débuts de l'entreprise sont modestes, mais en 1863 plus d'un million de passagers auront déjà été transportés.

L'avenir du tramway est désormais assuré. Et dès ce moment l'expansion du réseau de transport va se confondre avec celle de la ville elle-même. Les localités périphériques telles que Cartierville, Ahuntsic, Rosemont ou Outremont, isolées en pleine campagne, vont être reliées régulièrement à Montréal. Ce développement va cependant poser des difficultés. En 1864, les voies sont prolongées jusqu'à

la rue Sainte-Catherine, la grande artère commerciale de Montréal. Mais ce n'est qu'en 1878 que la dénivellation abrupte existant à l'est, entre la rue de Bleury et le boulevard Saint-Laurent, aura été suffisamment atténuée pour qu'on puisse établir un service d'est en ouest, sans faire de détour.

Les abondantes chutes de neige — 14 pieds (4 m. 27) durant l'hiver 1886-87 — n'étaient pas pour faciliter les choses à Montréal, qui n'avait aucune rivale, sous ce rapport, à l'exception de Saint-Petersbourg. On eut recours, pour y remédier, à la solution la plus naturelle: la mise en service de traîneaux. Quant au problème du chauffage, on le résolut en plaçant sur le plancher une bonne épaisseur de paille dans laquelle les passagers transis enfouaient leurs pieds.

Très accommodants, les conducteurs s'arrêtaient n'importe où, au gré du client. La compagnie, malheureusement, dut faire cesser ces aimables habitudes en 1865, devant l'affluence des voyageurs. Une seule



tradition fut conservée: celle qui consistait, pour les passagers, à descendre pour aider le cheval à monter la côte du Beaver Hall!

Car la ville, dont l'activité s'est concentrée jusqu'alors dans sa partie la plus ancienne, le long du Saint-Laurent, va gagner les hauteurs environnantes et s'étaler par une série de terrasses jusqu'au pied du Mont-Royal, qui s'élève à 764 pieds (233 m.) au-dessus du niveau du fleuve.

Malgré tous les obstacles que peut présenter Montréal — ville étroite et étagée, encaissée entre les rives du Saint-Laurent et les flancs du Mont-Royal — pour l'établissement de transports urbains, la compagnie n'en prospère pas moins et, en 1877, possède 13 milles de voies.

En 1886, quand elle cède la place à la Montreal Street Railway, son réseau sillonne tous les grands axes est-ouest et nord-sud de la ville, empruntant les rues Sainte-Catherine, de Bleury, Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent.

Mais déjà les jours de la traction animale sont comptés. À Richmond, en Virginie, vient d'être expérimenté avec succès un tramway mû par l'électricité. Malgré les récriminations et les appréhensions de certains, Montréal s'engage sur la voie de la modernisation. En septembre 1892, les Montréalais voient apparaître les premiers tramways électriques et, en 1895, la voiture

tirée par des chevaux entre dans l'histoire. La population atteint maintenant 260,000 habitants.

L'électricité va ouvrir toutes grandes les portes du tourisme. En 1905, on voit en effet dans les rues pour la première fois des voitures d'observation. Il s'agit de véhicules ouverts permettant à chacun d'admirer tout à loisir les beautés et les endroits pittoresques de la ville. Décorés d'une façon ostentatoire et peints de couleurs vives, les Montréalais les adoptent aussitôt et les gratifient amicalement du nom de "chars dorés", qui leur restera jusqu'à leur fin. Parce qu'eux aussi partiront, remplacés ces dernières années par les "autobus-promenade" qui emmènent désormais en excursion touristes et visiteurs.

Les tramways électriques ont joué un rôle capital dans l'expansion de Montréal. Leur règne, pourtant, n'aura eu qu'un temps. En 1925, les premiers autobus sont mis en service. La population montréalaise dépasse alors le million. Et le 30 août 1959, le dernier tramway prend la voie de garage.

Les Montréalais, qui ont le sens du spectacle, ne pouvaient pas laisser passer l'événement inaperçu. On organisa donc un cortège de 12 tramways qui fit le tour de la ville au grand plaisir de tous.

Mais les bons vieux tramways n'ont laissé aucun regret; on a oublié qu'ils ont révolutionné le transport urbain. C'est en effet à Montréal qu'on inaugura le système qui consiste à faire payer le passager en montant dans le véhicule, système qui a été repris dans le monde entier. C'est également à Montréal qu'on a utilisé pour la première fois au monde des tramways à châssis d'acier.

C'est donc d'un excellent réseau qu'hérita la Commission de transport de Montréal, en 1950. Cette régie des transports urbains mit aussitôt sur pied un plan de modernisation qui aboutit, après dix ans d'efforts, à la disparition des tramways et à l'emploi généralisé des autobus. Montréal étant devenue une des agglomérations les plus peuplées d'Amérique du Nord, il était nécessaire de la doter de transports en commun plus rapides et plus adaptés aux exigences nouvelles.

La ville n'attendait plus qu'un métro. Dès 1910, la Montreal Street Railway avait étudié la possibilité de construire un chemin de fer souterrain. Le Métro est devenu une réalité: dès l'automne 1966, les Montréalais circuleront dans un métro ultra-moderne.

(M. Dikran Aganian est journaliste à Perspectives.)

## from sleigh to subway

by Al Palmer

Montreal's streetcars never enjoyed the affection San Franciscans lavish on their beloved cable cars but, in their day, Montreal's much-maligned trams played a far greater role in building their city than did the "cables" in the growth of the city by the Golden Gate.

Such Montreal districts as Cartierville, Ahuntsic and Rosemount, among others, were little more than farmlands until the coming of the streetcar made it possible to work in the city and yet live away from the business centre.

When the streetcar first made its appearance in 1861, Canada's future metropolis had a population of 91,000. The city, as it had for 200 years, then huddled within the lines of the fortifications built to guard against attacks by hostile Iroquois.

The Montreal City Passenger Railway Company was born May 18, 1861, as the

city marked its 219th birthday.

On that day the Quebec Legislature adopted a law incorporating the company "for the purpose of constructing and operating street railways in the City and Parish of Montreal."

The company started with little ceremony—and not much of anything else, either. It boasted six miles of single track, eight cars, a few horses and a stable. Cost: \$80,000. Stock books closed with 2,500 shares at \$50 for a grand total of \$125,000.

But during 1863, the company's horse-drawn cars carried 1,066,845 passengers and Montrealers generally agreed the street railway was here to stay. And stay it did: To such an extent that the history of urban transit is also the history of the development of the city.

L'un des nouveaux autobus de Montréal • New autobus of Montreal Transportation Commission at Peel and St. Catherine Streets, crossroads of Montreal • Uno de los nuevos autobuses de Montreal • Nuovo autobus della Montreal Transportation Commission all'incrocio delle vie Peel e St. Catherine • Einer der neuen Montrealer Autobusse an einer der belebtesten Strassenkreuzungen der Stadt.



Archives de la Ville de Montréal



*L'autobus "Promenade", avec ses couleurs or et violet, invite les Montréalais et les touristes à visiter la ville; la tournée complète dure deux heures et demie • Promenade bus, with gold and purple flags, is used for sightseeing tours of city • El autobus "Promenade", con sus colores oro y violeta, invita a los Montrealenses y a los turistas a visitar la ciudad en su recorrido de dos horas y media • L'autobus "Promenade", dai colori oro e violetto, invita i montrealensi e i turisti a visitare la città; il giro completo ha la durata di due ore e mezza • Eine Stadtrundfahrt mit dem "Promenade-Autobus" dauert zweieinhalb Stunden.*

By 1864 the company had extended its tracks to St. Catherine St., now Montreal's main shopping thoroughfare. It was here the first major problem confronted the builders. In that period of its history, St. Catherine St. fell into a deep ravine between Bleury St. and St. Lawrence Blvd., the two most important south-north arteries in the city.

The depth of the depression prohibited horse-drawn transportation over its length, consequently streetcars were re-routed around it. It wasn't until 1878 that St. Catherine St. was graded sufficiently to permit east-west service without detour.

Montreal's peculiar topography wasn't the only problem that faced these pioneers of urban transit. In that era, no other major city in the world, with the exception of Leningrad (then St. Petersburg), had a greater annual snowfall. Over 14 feet of snow fell on Montreal during the winter of 1886-87.

In the 1860's there was only one way to cope with snow-filled streets; sleighs were built and put into service. The sleighs lacked, among other amenities, a heating system. Thus another problem presented itself. The company compromised with the climate by laying a foot-deep carpet of straw on the floor into which passengers thrust their feet.

The conductors dressed for the occasion in massive fur coats which had a decided tendency to shed. Hence it was easy to single out a recent passenger by the number of hairs and straws clinging to his person.

Life in the earlier half of the 1860's was lived at a leisurely pace and the streetcar system followed that pace. If a passenger saw a friend on the sidewalk and felt the urge to engage in small talk, the streetcar obligingly waited for him. Or, should a lady passenger decide on a shopping spree enroute, that was perfectly all right with the conductor. He waited for her and gave his horse a rest at the same time.

By 1865, however, business had stepped up to a degree where such niceties were banished from the line. In June of that year, the company stated, in effect, that the Montreal City Passenger Railway had joined with time and tide and henceforth waited for no man—or female shopper, either.

One tradition was held over, though. Men passengers still disembarked and helped the horse get the car up Beaver Hall Hill. It was the sporting thing to do.

The route of expansion ran up Beaver Hall Hill and it was apparent that the trend was towards "uptown Montreal". Hitherto it was centered mainly in the older sector, the original French settle-

ment which was, and still is, a maze of narrow streets.

This old sector, however, did not present too many serious problems to surface transportation as the area is generally flat. Congestion in its narrow streets was considered more an irritant than an obstacle.

The uptown move was something else again: This expansion stretched the city up from the vicinity on the banks of the St. Lawrence River over a series of terraces to the base of Mount Royal which rises 764 feet above the river.

Operating conditions for public transportation were thus—and, in fact, still are—difficult in Montreal. For instance, the familiar checker-board layout of most American streets is absent in Canada's metropolis. The city's streets are laid out in blocks; the north-south ones are long (about 1,000 feet), and the east-west ones are short (200-400 feet).

In addition the main business district is squeezed between Mount Royal and the river, a distance of approximately one-and-a-half miles and on different levels.

These levels posed problems that have been only slightly eased over the years. Windsor St., in the heart of the tourist district, for instance, rises 70 feet in 1,500; St. Lawrence Blvd., 68 feet in the same distance and Beaver Hall, 60 feet in a mere 900.

But the company took these difficulties in the steady stride of their horses and prospered doing it. It issued \$10,000 in new stock on its 10th birthday and, four years later, its horses had over 13 miles of track to follow.

By 1886 the original company was succeeded by the Montreal Street Railway and lines were in operation east and west on St. Catherine St., north and south on Bleury St., St. Denis St. and St. Lawrence Blvd. Another route ran to the predominately Irish district of Point St. Charles.

Two years later came a report from Richmond, Va., that an experiment to replace the horse by electricity had proved successful. Five years later, Montreal launched the beginning of the end of horse-drawn public transport.

Even then many were reluctant to let the horses go. Some directors resigned, others were thoroughly convinced that electricity was a certain road to ruination. But the coming of the electric car was inevitable.

And its coming was a colorful one, indeed. The Montreal Transportation Commission has in its archives a letter from an electrician who worked on the change-over from horse to electric power.



It reads, in part: "The old horse-drawn cars ran on strap rails spiked to wooden sills laid in the macadam pavement and great trouble was experienced in binding these rails to complete a circuit for the return of the electrical current.

"Bonds originally were bolted to the rails and passage of the cars was like a fireworks display due to the poor contact between rails and joints."

The car on which the writer worked was built by the Brownell company of St. Louis, Mo., and was No. 350 on the company's books. It was best known to employees and passengers alike as *The Rocket*, however, and this name was prominently displayed on the sides of the car.

*The Rocket*, incidentally, has been kept in operating condition over the years and, given the overhead power lines, can still run on its own.

September of 1892 saw the first tramway poles sprout on Montreal streets and *The Rocket* made its maiden run with dignitaries and press aboard.

These first passengers were loud in their praise of the red plush upholstery and the "brilliant illumination by means of five incandescent electric lamps" and assured each other that "the electric" was a vast improvement over the horse.

With the horse went the straw carpet foot warmer and in its place was a small, cast-iron stove—a prominent feature of *The Rocket* and other electric cars that followed.

Newspapers of that era expressed surprise that the horses which, until then, enjoyed sole ownership of the streets, seemed but little affected by the stranger in their midst.

Not so all humans, though. Many religious mothers were convinced that electric cars were of diabolical origin since the agency of locomotion was not readily apparent. This conviction was heightened by the profusion of sparks given off by the trolley and the wheels.

Others advanced the theory that the cars merely carried rows of potential electric chairs and flatly refused to ride in them.

As for the company, it played a waiting game and won. In 1895 the horse car vanished after over 30 years of service. Montreal's population had climbed to 260,000.

The coming of electricity was followed by the appearance—in 1905—of the first of the Observation Cars. These were open cars which rose in a series of steps to the rear, giving each passenger an unobstructed view.

They were gaudily decorated, bedecked in gilt and resplendent in Victorian gingerbread—and an instant success. Montrealers promptly dubbed them *The Golden Chariots* and their numbers were increased over the years.

Their successors, *The Promenade*, modern buses, also proved a success with Montrealers and tourist alike.

The era of the electric tram is considered the second phase of transportation in the city. It lasted until 1925 when autobuses were added to the tramway system; and Montreal's population had reached the million mark.

A quarter century later, urban transit was reorganized by the Montreal Transportation Commission in 1950. By then Montreal had become one of the most densely populated centres of North America.

Its ancient network of narrow streets had become inadequate and its tramway system outmoded. As result the MTC, aided by the city, began a vast modernization program.

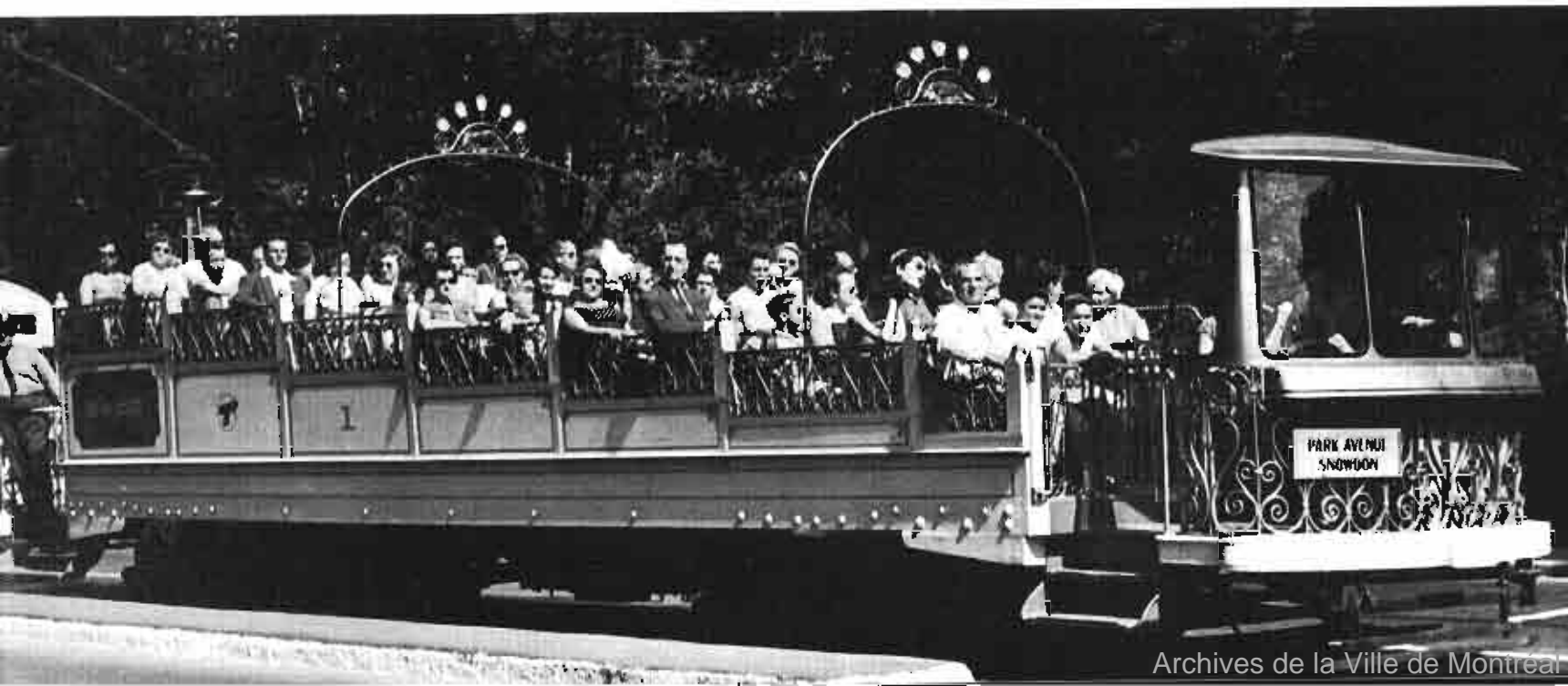
Within 10 years the system was completely streamlined by carrying out an eight-year rolling stock and line conversion designed to accelerate transportation and make the system more flexible. The reorganization wrote finis to the electric streetcar even as the electric streetcar wrote finis to horse-drawn transportation.

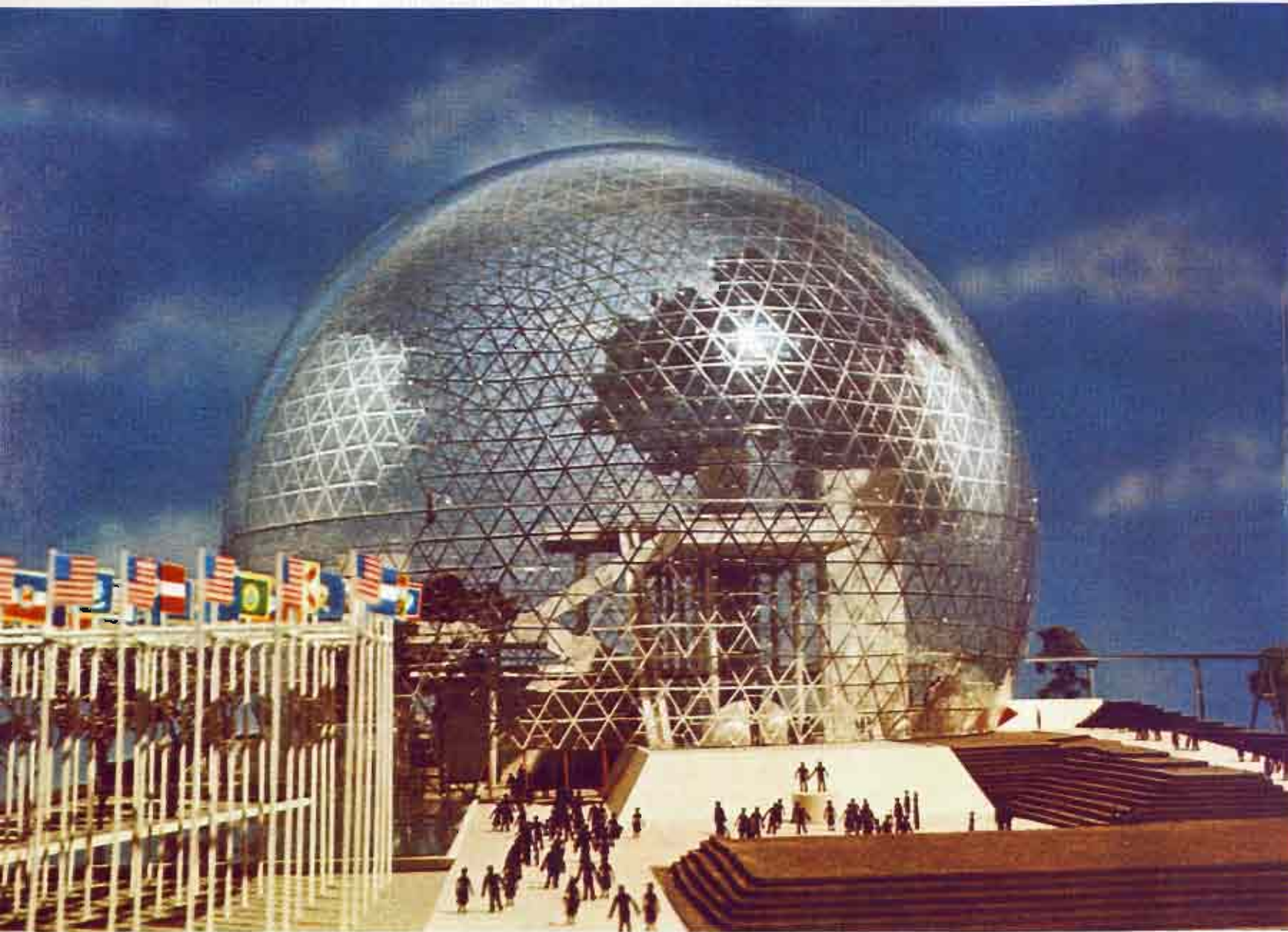
On Aug. 30, 1959, the last tramcar was retired from service leaving only the buses and the trolleybuses on the routes.

Today, construction on Montreal's first subway—*The Métro*—is ahead of schedule. The schedule calls for completion prior to the staging of *Expo '67*, the world exhibition in Montreal. The official opening is scheduled for this fall.

(*Al Palmer is a columnist on The Gazette.*)

*L'ancien Tramway-Observatoire photographié en 1955 • Golden Chariot, photographed here in 1955, was highly popular but disappeared with removal of rails from city streets • El antiguo Tranvía-Observatorio, fotografiado en 1955 • L'antico Tramway-Osservatorio fotografato nel 1955, era molto popolare • Ein Andenken aus einer vergangenen Zeit: Montreal's einst so beliebte Strassenbahn mit ihren goldfarbenen Aussichtswagen, aufgenommen 1955.*





*Le pavillon des États-Unis à l'Expo '67 épousera la forme d'un ballon: il s'agit d'une sphère de 275 pieds (83.81 mètres) de diamètre et 200 pieds (60.95 mètres) de hauteur • Geodesic dome is form of United States pavilion at Expo '67 • En la Exposición de 1967 el pabellón de los Estados Unidos tendrá la forma de un globo: se trata de una esfera de 275 pies (83.81 metros) de diámetro y de 200 pies (60.95 metros) de alto • Il padiglione degli Stati Uniti all'Expo '67 ha la forma di un pallone: si tratta di una sfera di più di 83 metri di diametro e di 61 metri di altezza • Der Pavillon der Vereinigten Staaten auf der Expo '67 wird die Form einer riesigen Kugel aufweisen.*

## *creativity, u.s. style*

A giant transparent bubble—symbolic of man's unending quest for more effective adaptation to his environment—will enclose the United States' participation in Expo '67.

The exhibits, billed as an exciting synthesis of past, present and future, will tell the story of man's accomplishments

in the arts, space and technology in the United States.

R. Buckminster Fuller, the famed American philosopher-inventor-builder, is the creator of the bubble, known as a geodesic dome. It will be 20 storeys high, covering an interior volume of 7,000,000 cubic feet, with an equatorial diameter of 250 feet.

From the inside, there will be uninterrupted visual contact with the exterior world. The sun or moon will shine in, the landscape and sky will be seen completely. But the hostile effects of climate, heat, dust, insects, glare and other factors will be modulated by the skin, consisting of tinted acrylic sheets. Temperature will be



conditioned by a system of retractable shading screens which will travel across the surface of the dome, following the course of the sun through the sky.

By day, the dome will glisten and scintillate as the sun highlights the structure. By night, the total spherical form will be more readily perceived through the golden glow from the evenly distributed lighting.

The United States, one of 70 nations participating in the first international exhibition of the first category ever to be held in North America, is basing its theme on *Creative America*.

A lunar exhibit will contain a visualization of the projected 1970 United States Apollo flight by means of simulated lunar conditions and space training devices. Authentic research components and actual "hardware" manufactured for the project also will be shown.

A fine arts exhibit will feature new trends in American painting, representing significant and diverse creative talents in the United States.

A new technology exhibit will be an assembly of technological innovations, which will include working displays of new computer technology as well as break-

throughs in the fields of communications and transportation.

An *American Spirit* exhibit will "identify the creative forces from which the American concept of dynamic democracy is derived." Actual artifacts and authentic documents will be used to illustrate the historic as well as the contemporary aspects of the U.S. It will include a diversified display of memorabilia, such as early inventions and arts and crafts.

A multi-screen, 20-minute full-color film will be projected in a specially-constructed theatre within the pavilion and will tell the story of creative Americans at work.

In addition, a program of special events is being organized in the field of the performing arts.

"Talent," says a U.S. spokesman, "is being drawn from all sections of the United States and is expected to provide a broad and representative range of activity."

Commissioner-general of the U.S. \$9,300,000 participation is Ambassador Stanley R. Tupper, a Republican member of the U.S. Congress from the State of Maine. He was nominated for the post by President Johnson and was confirmed by the Senate.

A man with long-standing interest in Canada-U.S. relations, Ambassador Tupper has been a delegate from the House of Representatives to the U.S.-Canada Interparliamentary Group. He lived in Canada for a time and is a distant relative of the late Sir Charles Tupper, one-time prime minister of Canada.

Says the United States Information Agency of Fuller's design for the American pavilion:

"If the designers of London's Crystal Palace and Paris' Eiffel Tower helped determine the structures of 20th century architecture, the designer of the U.S. pavilion may well determine the architecture of the 21st, among other things."

Named as architects and designers of the exhibits are the Cambridge Seven Associates, Inc., of Cambridge, Mass., the firm that designed the *Graphic Arts: U.S.A.* exhibition presented by the United States Information Agency in the Soviet Union in 1963.

The U.S. pavilion, to be situated on a lot of 170,000 square feet on *Ile Ste-Hélène*, will face that of the Soviet Union.

The bubble provides shelter for a multi-level composition of exhibit platforms connected by escalators.

## les états-unis à l'expo '67

par Michèle Juneau

Un Canadien français racontait récemment à un groupe de camarades l'émerveillement qu'il avait ressenti devant le pavillon des États-Unis à l'Exposition universelle de Bruxelles, en 1958.

"Extraordinaire, dit-il. C'était l'un des pavillons les plus achalandés. On trouvait à l'intérieur les éléments les plus nouveaux, et ce, dans tous les domaines: électronique, mode, musique . . . On s'y attardait bien un minimum de trois heures."

Si les Américains ont mérité cet éloge à Bruxelles, qu'en sera-t-il vis-à-vis de leur participation à l'Exposition universelle de 1967?

On soupçonne déjà, après lecture des divers documents concernant le pavillon américain, que les réactions seront des plus enthousiastes. Tout, de l'architecture aux différents éléments qui entreront dans le pavillon, constitue une nouveauté.

Insistons sur la structure même du pavillon américain. Gigantesque, le pavillon occupera une superficie de 170,000 pieds carrés (15,793 mètres carrés) et aura la forme d'une sphère géodésique dont le diamètre aura 250 pieds (76.2 m.) et la hauteur, 187 pieds (57 m.). La structure comporte un squelette de métal léger recouvert d'une surface transparente

composée de matériaux divers, de matière plastique ou de verre. Ainsi, le visiteur aura, à l'intérieur du pavillon, le reflet de la lumière solaire ou les mille feux de la nuit.

"La Sphère est aussi intéressante que les éléments qu'elle abrite, explique M. Roger Provencher, agent de liaison des États-Unis à l'Expo. Imaginez des planchers sans mur, des ascenseurs sans support. Remarquez que ce n'est pas une innovation en soi. En Allemagne, l'expérience fut déjà tentée: on a recouvert une vallée d'un filet. Disons que les États-Unis

appliquent cette idée en beaucoup plus grand."

Ici, M. Provencher ouvre une parenthèse qui fait rêver le Canadien soumis aux dures conditions de son climat: "À partir de ce principe, rien ne nous empêche de croire qu'éventuellement on pourra ainsi recouvrir des villes entières d'une pellicule quelconque. D'ailleurs, les États-

Unis tenteront probablement cette expérience d'ici quelque temps."

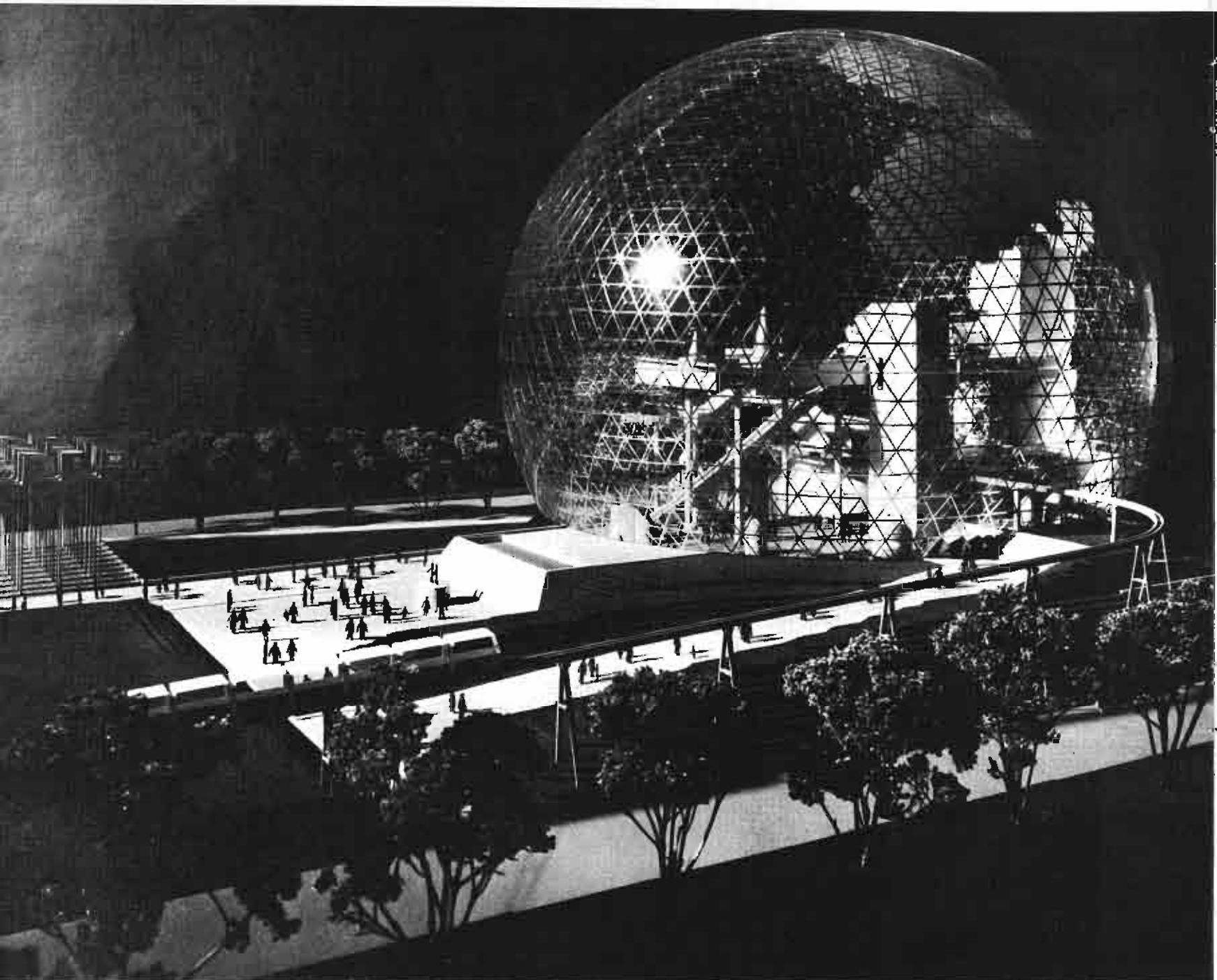
L'architecte, M. R. Buckminster Fuller, créateur de cet ensemble, voit grand; le pavillon, tout temporaire qu'il soit, aura 20 étages.

À l'intérieur, le visiteur voyagera à travers tous les mondes: technologie, histoire américaine, théâtre, peinture,

musique, cinéma. Dans l'ensemble, on tentera de réunir des éléments capables de stimuler tant l'intérêt des enfants que celui des adultes.

Déjà, on peut compter sur la participation de 40 artistes peintres, de diverses écoles, qui exposeront tout spécialement pour l'Expo '67 quelque 100 toiles nouvelles.

*Le pavillon sera construit en acier, en plastique et en aluminium. Outre le dôme géodésique, il sera caractérisé par un colisée à l'extérieur et un terrain de jeux pour enfants • Lunar exhibit will be one of a number of displays in U.S. participation • Para la construcción del pabellón se utilizará acero, plástico y aluminio. Además de su domo geodésica, se caracterizará por un coliseo en su exterior y una cancha de juegos para los niños • Il padiglione sarà costruito in acciaio, in plastica e alluminio. Oltre alla cupola geodesica, sarà caratterizzato da un anfiteatro e da un terreno di giochi per i bambini • Stahl, Kunststoff und Aluminium sind die Baumaterialien des Pavillons.*





Le visiteur profitera également d'un spectacle continu: chaque jour, à l'intérieur et à l'extérieur du pavillon, des artistes, musiciens et comédiens offriront des divertissements variés. On prévoit en tout 100 artistes par jour.

La participation des États-Unis à l'Exposition universelle de 1967 représente la somme de \$9 millions et demi.

Pour le Canada, cette participation ne représente pas tellement une possibilité de nouveau développement commercial. D'ailleurs, là n'est pas l'objectif premier des États-Unis, comme l'explique M. Provencher: "Notre participation ne se fait pas dans une optique industrielle, mais éducative. Nous voulons apporter un complément au thème choisi par la compagnie canadienne: *Terre des hommes.*"

Bien sûr, il faut compter, comme apport économique, les quelque 5 millions et demi de touristes américains qui viendront visiter l'Expo '67 et, par conséquent, séjourneront à Montréal.

M. Stanley R. Tupper, commissaire général des États-Unis, a su interpréter la véritable portée de la participation américaine à l'Exposition universelle de 1967:

"Je suis persuadé que ce sera là un événement sans précédent, non seulement grâce à la situation géographique, mais à cause de la portée profondément culturelle et spirituelle de l'Expo '67. Nous sommes en face d'une rencontre du Vieux Monde et du Nouveau sur les rives de l'Amérique du Nord. Toute cette scène offre une fresque impressionnante des puissances qui ont présidé à la formation des sociétés du vingtième siècle et de celles qui forgeront les sociétés futures."

(Michèle Juneau est journaliste à La Presse.)

M. Stanley R. Tupper est le commissaire général de la participation des États-Unis à l'Expo '67 • Congressman Stanley R. Tupper (R.-Me.) has been named commissioner-general of United States pavilion • El Sr. Stanley R. Tupper, Comisario General del pabellón de los Estados Unidos en la Exposición de 1967 • Stanley R. Tupper é il commissario generale del padiglione degli Stati Uniti • Kongressmitglied Stanley R. Tupper, Generalsekretär für den Pavillon der Vereinigten Staaten auf der Expo '67.



# le premier cheminot du canada

À la tête des 90,000 employés du CN, notre compagnie nationale de chemins de fer, la plus importante du monde, se trouve le fils d'un pêcheur écossais.

À qui ou à quoi Donald Gordon, cet émigrant venu d'Écosse avec sa famille en 1914, doit-il sa réussite surprenante ? Quelles circonstances l'ont amené à diriger aujourd'hui cette Compagnie gouvernementale des chemins de fer, au capital de \$3,500,000,000 et dont le revenu annuel s'élève à près de \$700,000,000 ?

Nommé président du CN le 1<sup>er</sup> janvier 1950, Gordon prenait en main ce jour-là, une institution dont l'actif était en pileux état.

Ce n'était pour lui qu'un autre défi, un de ces défis qu'il sut si bien relever et dominer depuis sa jeunesse, jalonnant sa brillante carrière de victoires toujours plus éclatantes.

L'enfant Donald Gordon, qui n'avait que 13 ans à son arrivée à Toronto, s'engageait immédiatement dans une cartonnerie, à l'insu des autorités scolaires, au salaire dérisoire de \$6 par semaine. Carrière de courte durée qui le menait par les nombreux détours que connaissent souvent les humbles, à un emploi de forgeron, puis d'aide électricien et enfin de vendeur de revues. Il ne devait point tarder pourtant à devenir un *col-blanc*, mais le jour où il se présente à l'examen d'entrée qui devait le mener à son premier emploi de garçon de banque, il ne s'y rend que sa pile d'illustrés sous le bras, bien décidé à ne pas lâcher la proie pour l'ombre.

Ce premier échelon dans le monde des affaires ne sera pas gravi sans incidents cependant, mais qu'il soit victime d'un contrefacteur de chèques ou d'un flou, l'adolescent fera toujours front avec obstination, endossant ses responsabilités avec l'énergie qui mènera loin l'adulte. Et c'est peut-être pourquoi à 19 ans il est le plus jeune inspecteur de banque du Canada.

À 29 ans, nous le retrouvons directeur adjoint du siège social de la Banque de la Nouvelle-Écosse à Toronto; à 34 ans, il

devient secrétaire de la Banque du Canada et, à 39 ans, il est fondé de pouvoir du gouverneur de cette même banque.

L'homme, dans la quarantaine, se verra alors successivement confier des postes de la plus haute importance. Président du conseil d'administration de la Régie des prix et du commerce en temps de guerre à 40 ans; trois ans après, il est administrateur de la Banque pour le développement industriel et, trois ans plus tard, administrateur délégué de la Banque mondiale pour la reconstruction et le développement. À 49 ans enfin, il est le plus jeune président et président du conseil, qu'ait jamais eu le CN.

Donald Gordon ne cherche jamais à cacher la trace d'accent écossais qui résonne encore dans sa voix profonde. Il est fier de ses antécédents et les caractéristiques de sa race l'ont d'ailleurs bien servi. Dur à la tâche, travailleur infatigable et acharné, il arrive chaque jour à son bureau entre 8 heures 30 et 9 heures, pour ne le quitter qu'à 6 heures du soir.

S'il exige cette même énergie et ce même courage de tous ses employés et s'il tient à ce que chacun s'acquitte de son ouvrage de façon systématique et ordonnée, il sait écouter et faire preuve de considération, de compassion s'il le faut. Il n'a qu'un dada: la ponctualité.

Conscient de sa puissance et de l'importance du petit empire à la tête duquel l'ont placé ses qualités exceptionnelles d'organisateur, il a, malgré soucis et responsabilités, conservé un sens extraordinaire de l'humour et rien ne lui plaît plus qu'échanger de vives réparties avec des causeurs brillants. Il peut aussi conter avec brio de ces histoires écossaises dont seuls les natifs ont le secret, et ne répugne pas à chanter quelques airs de son pays en s'accompagnant sur un concertina.

Son rire résonne fort et haut car il sait entendre la plaisanterie, et c'est sans doute pourquoi il accepte — avec un peu d'ironie néanmoins — les critiques souvent amères qui accueillent certaines de ses décisions. Il considère ces reproches et ces

réflexions comme les inconvénients du métier.

Dans la vie, ses goûts sont restés ceux du simple garçon du bord de la mer: il préfère les tenues sobres, la cuisine familiale sans trop d'appâts; il ne fume jamais, mais ne reproche point aux autres d'aimer ces choses qu'il considère frivoles pour lui-même. Si vous le lui offrez il ne refusera pas cependant le scotch de l'amitié, de préférence à l'eau.

Cet homme extraordinaire déclarait avec franchise, le jour où il prenait son poste à la tête du CN, que toutes ses connaissances dans le domaine du chemin de fer avaient été acquises au cours de ses voyages en train. Il n'empêche qu'aujourd'hui tous les cheminots de la compagnie s'accordent pour affirmer qu'il en connaît à ce sujet tout autant que n'importe lequel d'entre eux.

Et qu'a-t-il fait des chemins de fer nationaux du Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1950 ?

S'attaquant au problème par la base, il lui a fallu d'abord persuader ses équipiers de la valeur de ce principe: *Quel que soit le produit que vous avez à vendre, mettez-le dans un emballage plaisant, et offrez-le au public à un prix convenable.* Pour surprenantes que fussent ces théories gordonniennes pour quelques-uns, la vente des billets de chemin de fer se fit donc un peu sur le même principe que la vente du savon: bonne publicité, emballage attrayant — c'est-à-dire wagons agréables, tarifs abordables pour tous, attention spéciale aux enfants, etc. Transformations vingtième siècle qui ne tardèrent pas à se manifester par un renouveau de prospérité au sein de la compagnie.

Ces systèmes révolutionnaires exigeaient bien entendu des méthodes de mise en marché modernes qui ne furent pas réservées uniquement au transport des voyageurs. Le revenu que ceux-ci assurent à la compagnie ne représente d'ailleurs que 8 à 9% des affaires du CN qui exploite aussi un réseau de télécommunications et une chaîne d'hôtels.

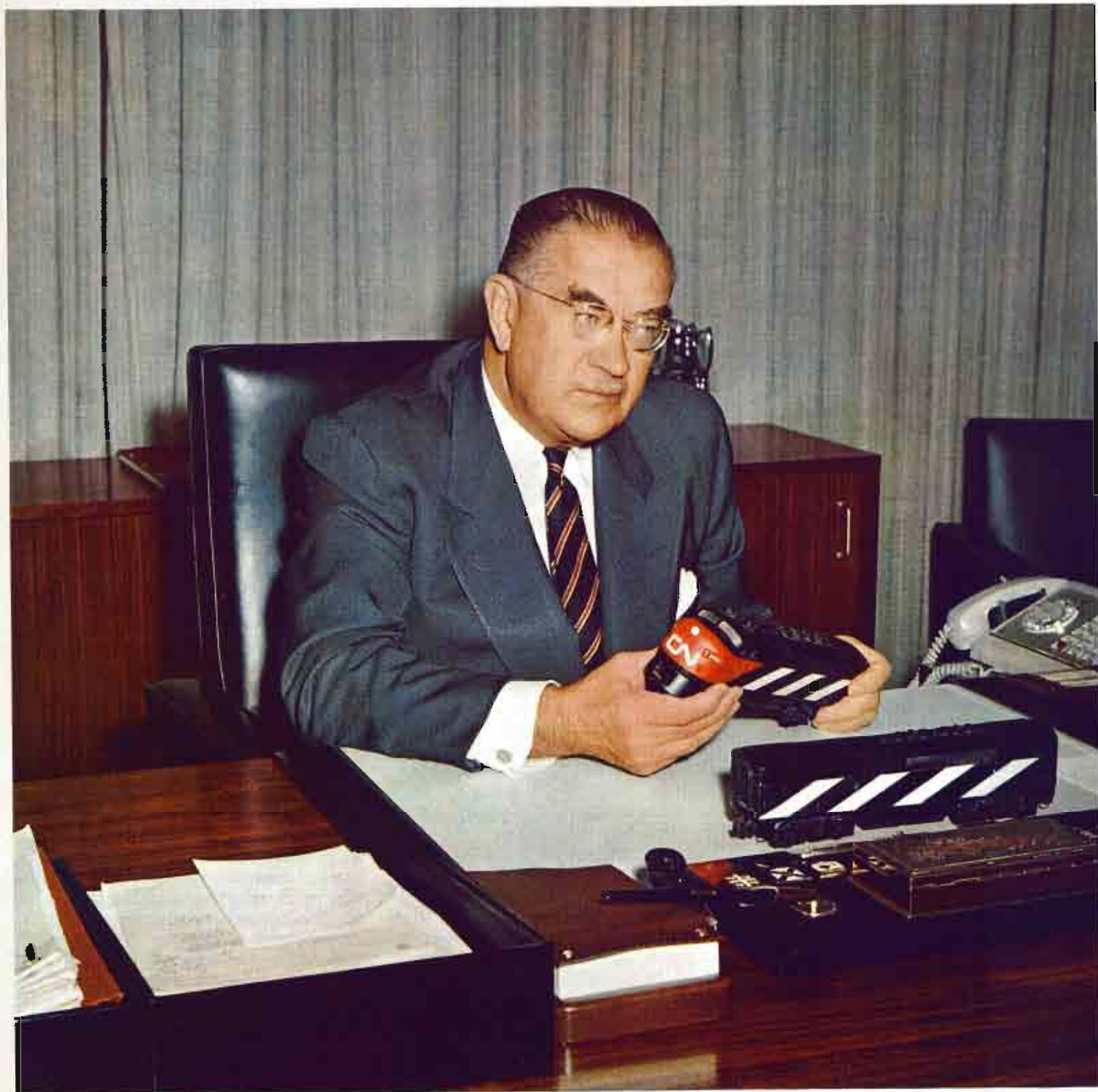


Donald Gordon s'est attaqué aussi au service de messageries et au transport des marchandises lourdes. Les expéditeurs ne devaient pas tarder à trouver des avantages sérieux aux nouveaux tarifs mis en vigueur, aux wagons spéciaux destinés au transport des voitures, du bétail, de la potasse. Du matériel fut créé pour la manutention des produits tels que la pulpe et le papier. Rien ne fut ménagé pour

mettre le rail au service du public, et ce public si versatile répondait avec enthousiasme.

Pour garder sa faveur, le CN sous l'impulsion de son entreprenant président ne prévoit-il pas d'installer des solariums dans ses trains, des piscines, la télévision, le cinéma, des bars et des restaurants, sans pour cela négliger d'en améliorer la vitesse qui doit doubler bientôt.

Jeune de 65 printemps, Donald Gordon compte bien prouver longtemps encore que ce rail dont il s'est fait le serviteur peut en retour servir magnifiquement la nation, car il affirme — et devant les résultats qu'il obtient depuis 16 ans on est bien tenté de le croire — que la voie ferrée est l'unique réponse aux problèmes que pose l'immensité d'un pays comme le nôtre.



# donald gordon — 'mr. cn'

by Brodie Snyder

"The art of competition," says Donald Gordon, "does not consist in doing what your competitor does."

That has been the philosophy of this big man (he's 6'4" tall and weighs 235 pounds) in a big job—chairman of the board and president of Canadian National Railways, the largest railroad in the world and Canada's largest employer, with some 90,000 people on the payroll.

Gordon took over CN on Jan. 1, 1950, when the government-owned system was in tough shape; and he went right to work.

"Selling passenger rail service," he said, "is just like selling soap. Take a good product, put it into an attractive package, price it right and the public will buy."

There were new fancy cars, fare inducements, nightly bingo games on the trains, morning play periods for children and simplified tickets and new merchandising methods.

But passenger revenues are only about eight or nine per cent of the business for CN—which also runs a telecommunications system and a chain of hotels—and Gordon also took a look at the freight side.

There have been incentive rates for bulk loading; special equipment devised to handle pulp and paper products; special cars invented to carry everything from motor cars to potash and cattle; and the machinery to advise shippers on the whole distribution process from factory to market—from plant location to packaging.

Largely because of these efforts, more Canadians now travel by train than at any time except during the peak years of the Second World War. The railroads also are moving more freight than ever before.

And CN has become a \$3.5 billion enterprise, with annual revenues touching the \$700 million mark.

Even Gordon's most bitter critics—"an occupational hazard," he grins—will admit that he has done his big job in a big way.

Gordon does his job from a corner office on the 17th floor of CN's headquarters building in the heart of Montreal.

As he approaches his 65th birthday—he was born in Old Meldrum, a Scottish fishing village, Dec. 11, 1901 — Gordon still brims with the energy that has marked his many careers: Canada's youngest bank

inspector at 19; assistant manager of the Bank of Nova Scotia's main branch in Toronto at 29; secretary of the Bank of Canada at 34 and its deputy governor at 37; chairman of the Wartime Prices and Trade Board at 40; director of the Industrial Development Bank at 43; executive director of the World Bank for Reconstruction and Development at 46; and the youngest ever chairman and president of CN at 49.

Gordon's family moved from Scotland to Toronto in 1914 and he went to work in a box factory at \$6 per week until the truant officer caught up with him. Then came jobs as blacksmith's and electrician's helper and he delivered magazines.

He's proud of his Scottish birth, still has a bit of a burr in his deep, resonant voice, as well as some Scottish traits.

When he took the bank entrance test, he arrived carrying a pile of magazines. "I wasn't going to stop delivering them," he recalls, "until I was sure I had a job at the bank."

From the very beginning, he had his own method of solving problems. "He doesn't meet them halfway in the approved manner," a friend once said. "He collides with them."

When he was a 16-year-old bank clerk, he was stung by a bad cheque artist. But he had a clue to the part of Toronto in which the man lived, found him after eight weeks, grabbed him by the scruff of the neck and recovered the money.

Another time, a customer disappeared with a \$1,500 loan for which the collateral had been a contract to write, produce and direct a series of radio shows. Gordon and his wife wrote 13 one-act mysteries, played the leads themselves and paid off the obligation.

When he took on the CN job, he said with his customary frankness: "All I know about railroads is what I learned riding on trains." But now he's as much a railroader as anyone, as the people who work for him will tell you.

He comes across as a good boss—a strong personality with an open mind; a man who likes order and the systematic disposal of work; expecting a high standard but considerate; and a strong believer in punctuality—"he's a bit of a bug on that," said one of his aides.

Added another: "He won't bend with

the wind. There's a lot of compassion in him and a great sense of humor. Sure, he loves power but he knows what to do with it. And he's got the guts to cut through red tape. And he works."

Gordon's in his office between 8.30 and 9 o'clock each morning and rarely leaves before 6 at night. He says: "I have no free time at all apart from the social requirements my wife inflicts on me."

But a friend says he's "the easiest loafer as well as the hardest worker" and refers to a trapdoor under his bed in an old Dutch windmill anchored just off-shore on his 150-acre summer place at Lake Lustre, near Ottawa. The friend swears he's seen Gordon simultaneously fish—with a line tied around his toe—and sleep.

Fishing is his favorite relaxation but he also reads—historical novels and whod-units top the list—is a do-it-yourself home carpentry man; and plays bridge—"more argumentatively than brilliantly," says a friend—and poker. He is an avid hockey fan, doesn't care much for other sports and seldom bothers with movies, concerts or the theatre.

Perhaps what he likes best are laughs and repartee and congenial people and when he's among them he's apt to sing Scottish songs in a lusty baritone, accompanying himself on an under-sized concertina. He's also a first-rate raconteur and has been known to take a drink—Scotch and plain water. He doesn't smoke but has no prejudice about it, and his tastes in clothes and food are simple ones.

He is a dominating man and never more than when he is talking about his job.

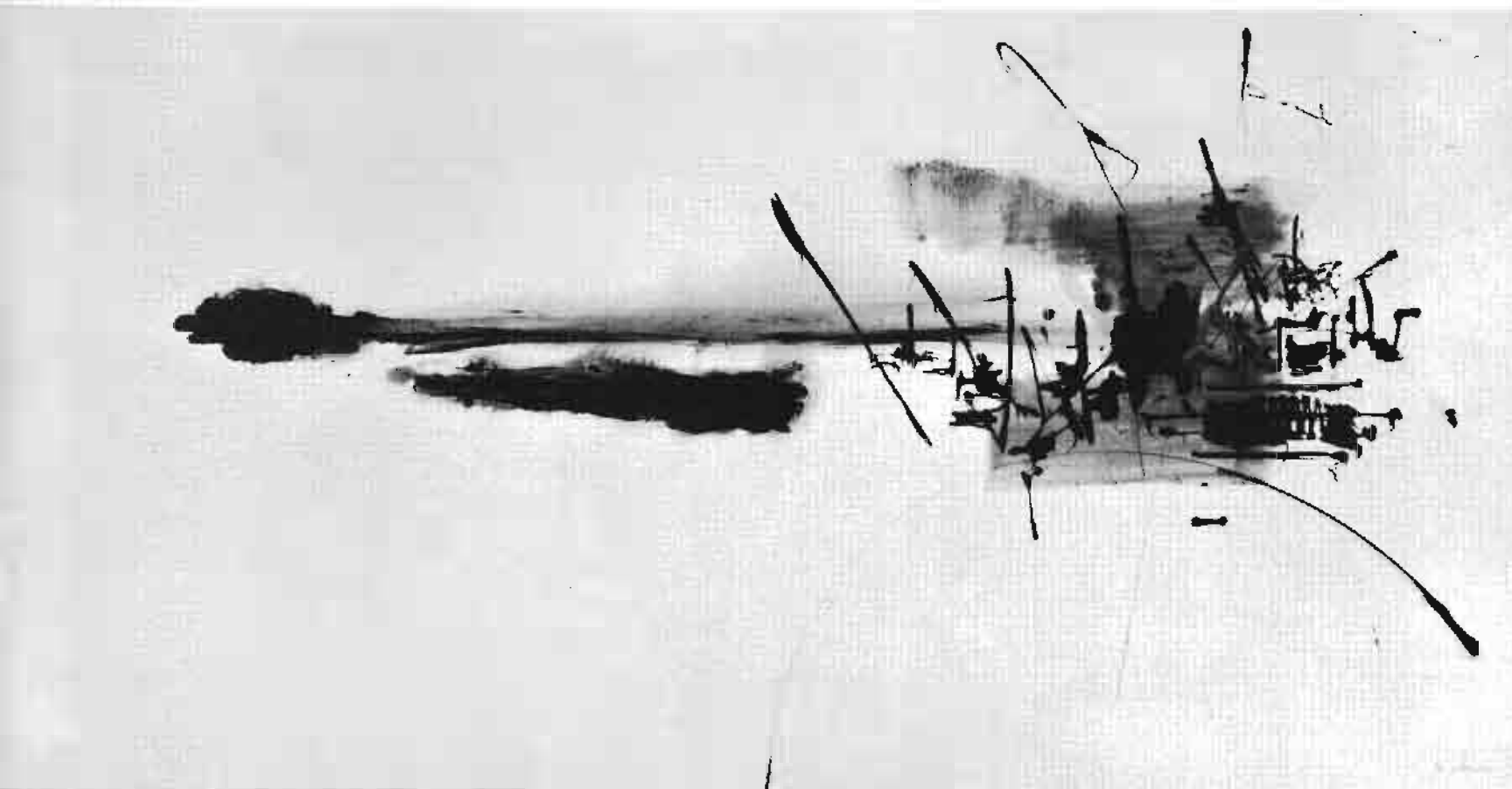
"The country was built around her railroads," he says. "And railroads can be the only answer for flocks of people and the strangulation of the cities."

For the future, CN envisions sun decks and swimming pools; television and movies; bars and restaurants; and even live fashion shows on trains that will travel at double present speeds.

A man with a lot to say about it will be Donald Gordon, who holds that "no one ever did anything by pussyfooting." So CN likely is to continue to be one place where the action is.

(Brodie Snyder is general news editor of *The Gazette*.)





"Anaximandre de Milet"

Georges Mathieu

## *masterpieces from montreal*

Some of the greatest paintings from The Montreal Museum of Fine Arts, Canada's oldest art institution, are on a 15-month tour of the United States – a "prologue and invitation," says Director David G. Carter, to *Expo '67*, the first world exhibition of the first category in North America to be approved by the International Exhibitions Bureau, Paris.

The exhibition is entitled *Masterpieces from Montreal*. It is, in effect, just that: A hundred major paintings selected from a collection in excess of 1,500.

The works are from various periods in the history of art and have been assembled by the Montreal Museum to give visitors to seven important U.S. galleries an idea of the treasures held by the 105-year-old institution (June edition, *Montréal '64*). In fact, it is the only museum in Canada whose collection combines painting, sculpture and the decorative arts – with more than 100,000 objects, one of the most diverse collections of decorative arts in America.

The exhibition was shipped to the United States in complete secrecy, with no previous announcement being made in order to guarantee security.

Among the artists represented are Afro, Appel, Bonington, Borduas, Boudin, Bourdon, Breughel the Elder, Canaletto, Constable, Corot, Courbet, Daumier, Decamps, Delacroix, Derain, Fantin-Latour, Gainsborough, El Greco, Goya, Guardi, Harpignies, de Heem, van der Helst, Hofman, Hogarth, Lemieux, Mantegna, Mathieu, Matisse, Monet, Morrice, Pissarro, Plamondon, Raeburn, Rembrandt, Renoir, Reynolds, Ribera, Riopelle, Tintoretto, Rouault, Rosa, van Ruisdael, Sickert, Sisley, Strozzi, Tiepolo and Utrillo – in effect, a Who's Who of painting of past and present.

With the exception of the Museum's important collection of panel paintings, regarded as too fragile to travel, the exhibition contains "the choice works from each of the schools of our collection," says Director Carter, who formerly

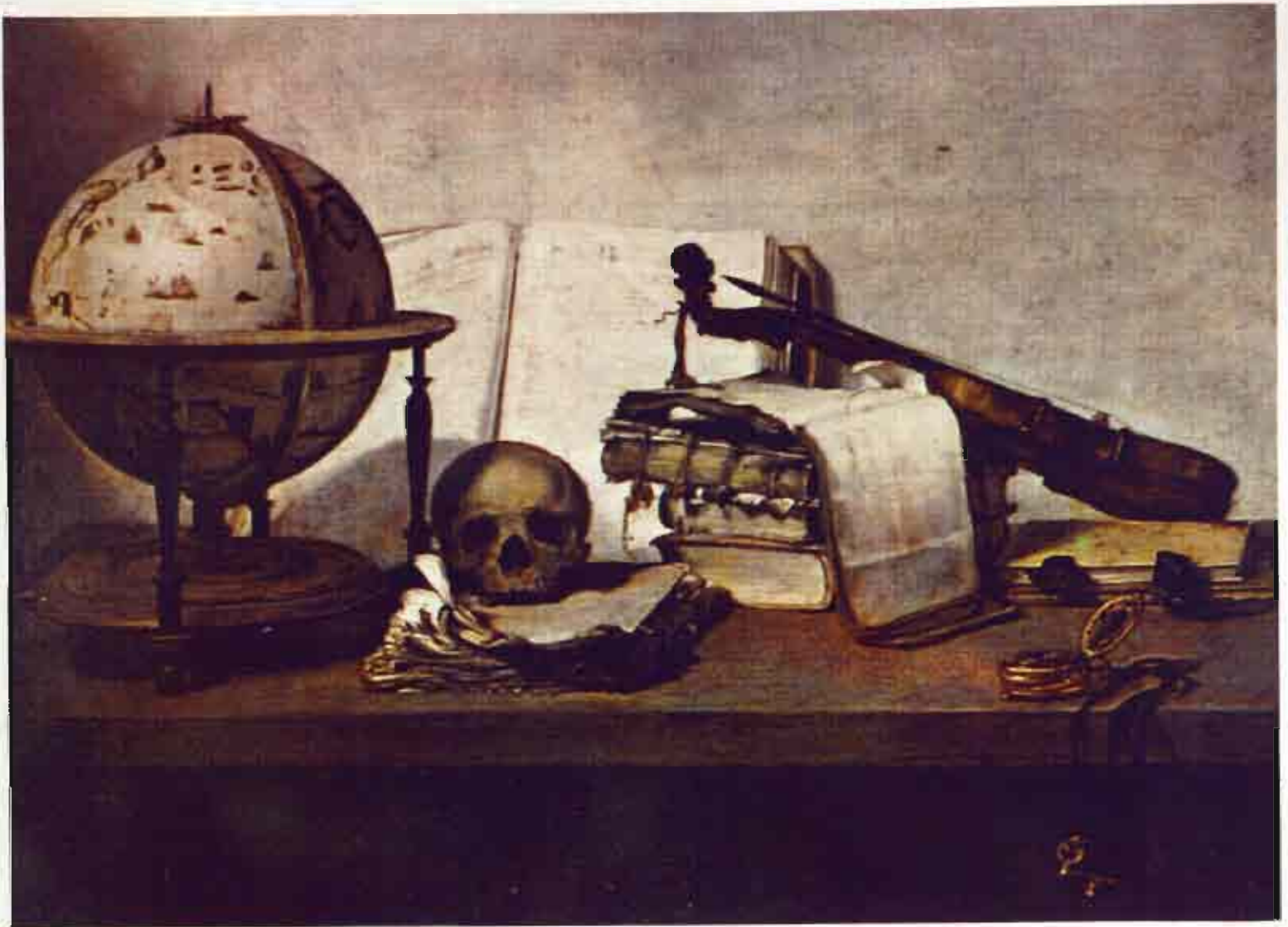
headed the Rhode Island School of Design Museum of Art, Providence, R.I.

In chronology, the paintings extend primarily from the 15th century to the present day; in origin, from European and North American schools.

The exhibition is under the distinguished patronage of Governor-General Georges P. Vanier, the Queen's representative in Canada, and Mme Vanier. It is one of the rare occasions that the vice-regal couple, long patrons of the Museum, has accorded its patronage to an event outside Canada.

In addition to Governor-General and Mme Vanier, a distinguished list of officials in Canada and the U.S. have extended their patronage to the exhibition as members of a committee of honor. They are:

U.S. Ambassador to Canada W. Walton Butterworth, Canadian Ambassador to the U.S. C. S. A. Ritchie, Secretary of State for External Affairs of Canada Paul Martin, former Secretary of State for



*"Nature morte"*

*J. D. de Heem*

Canada Maurice Lamontagne, Florida Governor Haydon Burns, New York Governor Nelson A. Rockefeller, North Carolina Governor Dan Moore, Ohio Governor James A. Rhodes, Pennsylvania Governor William Warren Scranton, Quebec Premier Jean Lesage, Quebec Education Minister Paul Gérin-Lajoie, Quebec Cultural Affairs Minister Pierre Laporte, Sarasota Mayor David Cohen, Buffalo Mayor Frank A. Sedita, Rochester Mayor Frank T. Lamb, Raleigh Mayor Travis H. Tomlinson, Philadelphia Mayor James H. J. Tate, Columbus Mayor Maynard E. Sensenbrenner, Pittsburgh Mayor Joseph M. Barr and Montreal Mayor Jean Drapeau.

The list of museums included in the tour and the dates:

The John and Mable Ringling Museum of Art, Sarasota, Florida, Jan. 10 to Feb. 13; Albright-Knox Gallery of Art, Buffalo, N.Y., March 15-April 21; the Rochester Memorial Art Gallery, Rochester, N.Y., May 6-June 25; the North Carolina Museum of Art, Raleigh, N.C., July 9-Aug. 21; the Philadelphia Museum of Art, Philadelphia, Penn., (its director, Evan H. Turner, is a former director of the Montreal Museum), Sept. 15-Oct. 23; the Columbus Gallery of Fine Arts, Columbus, Ohio, Nov. 10-Dec. 26; and the Museum of Art, Carnegie Institute, Pittsburgh, Penn., Jan. 24-March 5, 1967.



*"La rêveuse à la fontaine"*  
*J. B. C. Corot*



Director Carter says the paintings will return to Montreal prior to the opening of *Expo* April 28, 1967. During their absence, the Museum will have been completely refurbished.

All the works were inspected prior to shipment to determine their ability to travel and about a third of them were cleaned or restored. Three leading American conservators carried out the work; John Washeba, of Medford, Mass., and Carroll Wales and Constantine Tsaousis, owners of Oliver Bros. Inc., of Boston, a 75-year-old firm specialized in the restoration of works of art. All three have been working at the Montreal Museum for the past year.

Washeba was trained in the Fogg Museum's Department of Conservation at Harvard University. He was a staff member of the department for the past 15 years, 10 of which were as assistant conservator and one as acting head conservator.

He served as archaeological-conservator to the Harvard-Cornell Archaeological Explorations in Sardis, Turkey, and set up and directed a restoration laboratory there, training Turkish personnel in the treatment and restoration of archaeological finds.

Wales was born in 1918 in New Hampshire. He has a B.A. and M.A. in history and conservation of art from Harvard University and trained at the Fogg Museum.

He began work at Yale University on the Jarvis collection of Italian primitives and then cleaned Antioch mosaics at Worcester Museum, Mass. He met Tsaousis in Turkey and they worked together in Istanbul for the Byzantine Art Institute of America and at Mount Sinai, Egypt.

Wales spent some time in Nimrud, Iraq, working on Assyrian art while Tsaousis went to Cyprus.

Five years ago, they took over Oliver Bros. Their present undertakings include the cleaning of large murals in the House of Representatives, Boston.

In January, 1965, the *National Geographic Magazine* carried an article on Wales' and Tsaousis' work at Mount Sinai.

Tsaousis was born in Istanbul in 1924 and moved to America in 1960 at the invitation of the Providence Preservation Society.

He entered the field of conservation as a young man when Prof. Thomas Whitmore, founder of the American Byzantine Institute, took him on as one of his disciples in 1948.

Among his works: The restoration of frescoes in the chapel of the monastery of Chora, which took eight years and which he executed with Wales; St. Sophia Church (4th century), Istanbul; St. Catherine Church (7th century mosaic) at Mount Sinai; and frescoes in a Cyprus church in 1959.

"Les Pivoines"

H. J. T. Fantin-Latour



"Jason"

Salvator Rosa





"Castrofuerte"

Goya



"Scène méditerranéenne"

Henri Harpignies

## en guise d'invitation à l'expo '67, le musée des beaux-arts expose sa collection aux états-unis

par Françoise Saint-Michel

Les toiles les plus importantes du Musée des Beaux-Arts de Montréal font actuellement une tournée de 15 mois aux États-Unis. Entretemps, le Musée est fermé au public en raison des travaux de réaménagement qui y sont effectués en prévision de 1967.

L'exposition itinérante constitue, d'après le directeur du Musée, M. David G. Carter, un *prologue et une invitation* à l'Exposition universelle et internationale de 1967.

Les tableaux — il y en a une centaine — reviendront à Montréal avant l'ouverture de l'Expo. Durant leur absence, l'intérieur du Musée sera rafraîchi et embelli.

La préparation d'une telle exposition a exigé des mesures extraordinaires. Il fallait faire un choix de tableaux susceptibles d'intéresser le public étranger, vérifier leur état, voir à ce qu'ils puissent supporter un long voyage sans avarie et enfin, assurer la sécurité nécessaire au transport d'oeuvres d'art de grande valeur.

Le choix de M. Carter, autrefois directeur du Musée de Rhode Island à

Providence, s'arrêta aux principales écoles de peinture représentées parmi les 1,500 toiles de la collection permanente. Il avait été décidé, au préalable, d'éliminer les peintures sur panneau, trop fragiles pour voyager.

Les oeuvres choisies datent du XV<sup>e</sup> siècle à nos jours, en passant par diverses périodes de l'histoire de l'art en Europe et en Amérique du Nord. Elles donneront aux visiteurs de sept musées américains une idée des trésors que renferme notre institution dont la fondation remonte à 106 ans (*Montréal '64*, livraison de juin). C'est en effet le seul musée au Canada qui réunisse tous les arts: peinture, sculpture et arts décoratifs, soit en tout plus de 100,000 pièces.

Le catalogue énumère des noms réputés tels que ceux d'Afro, Appel, Borduas, Boudin, Bourdon, Breughel le Vieux, Canaletto, Constable, Corot, Courbet, Daumier, Decamps, Delacroix, Derain, Fantin-Latour, Gainsborough, El Greco, Goya, Guardi, Harpignies, de Heem, van der Helst, Hofman, Hogarth, Lemieux,

Mantegna, Mathieu, Matisse, Monet, Morrice, Pissarro, Flamondon, Rackburn, Rembrandt, Renoir, Reynolds, Ribera, Riopelle, le Tintoret, Rouault, Rosa, van Ruisdael, Sickert, Sisley, Strozzi, Tiepolo et Utrillo. On le lit comme un lexique des grands noms de la peinture moderne et ancienne.

Chacune des toiles a subi un examen de laboratoire avant d'obtenir le sceau officiel d'approbation. Près du tiers nécessitait des soins plus ou moins prolongés et trois spécialistes se sont vu confier le délicat travail de restauration: M.M. John Washaba, de Medford (Mass.), et Carroll Wales et Constantine Tsoulos, co-propriétaires de la maison Oliver Bros. Inc. de Boston, qui depuis 75 ans se spécialise dans la restauration d'oeuvres d'art.

M. Washaba vient du département de conservation du Musée Fogg, à Harvard. Il y fut attaché 15 ans, dont dix en tant que conservateur-adjoint et un an en qualité de conservateur en chef intérimaire.

Conservateur-archéologue des fouilles Harvard-Cornell à Sardes, en Turquie, au





"Tête de jeune Napolitaine"

Renoir



"Saint Joseph"

Josep Ribera

cours des deux premières saisons, il a fondé et dirigé un laboratoire au même endroit, enseignant à un personnel turc la restauration des objets exhumés du sol.

M. Wales est né au New Hampshire. Il a fait ses études d'histoire et conservation de l'art à l'Université Harvard et complété des travaux pratiques au Musée Fogg.

Il commença à l'Université Yale la restauration de quelques tableaux de primitifs italiens appartenant à la collection Jarvis, puis il fut chargé de réparer des mosaïques d'Antioche au Musée Worcester (Mass.). Plus tard, en Turquie, il fit la connaissance de M. Tsaousis et tous deux travaillèrent à Istantoul pour le compte du *Byzantine Art Institute of America*, en Égypte au mont Sinaï, en Iraq sur des pièces assyriennes ainsi qu'à Chypre.

M. Tsaousis est originaire d'Istantoul et c'est en 1960 qu'il est venu pour la première fois en Amérique à l'invitation de la Société de conservation de Providence (R.I.).

Il s'est intéressé très jeune à la conservation d'œuvres d'art. Le professeur Thomas Whittmore, fondateur du *Byzantine Art Institute*, le prit avec lui en 1948, à une époque où la mise au jour de l'art byzantin nécessitait des efforts de pionnier.

Ses principaux ouvrages sont les suivants: la restauration de fresques de la chapelle du monastère de Chora, qui dura huit ans et qu'il exécuta avec M. Wales;

l'église Ste-Sophie (IV<sup>e</sup> siècle), à Istantoul; l'église Ste-Catherine (mosaïque du VII<sup>e</sup> siècle) au mont Sinaï et des fresques d'une église de Chypre en 1959.

MM. Tsaousis et Wales dirigent la maison Oliver Bros. depuis cinq ans. Ils ont entrepris récemment la rénovation des murales de la Chambre des Représentants de Boston.

Les trois experts ont commencé la restauration des toiles du Musée des Beaux-Arts il y a plus d'un an. Quand vint enfin le jour du départ, cent deux tableaux soigneusement emballés dans des caisses spéciales ont pris le chemin de la Floride et ils traversèrent l'Amérique dans le plus grand secret. Par souci de sécurité, le déplacement des tableaux ne fut pas révélé avant l'inauguration officielle au Musée John and Mable Ringling de Sarasota.

L'itinéraire de la collection montréalaise est le suivant:

Afbright-Knox Gallery of Art, Buffalo (N.Y.), du 15 mars au 21 avril; Rochester Memorial Art Gallery, Rochester (N.Y.), du 6 mai au 25 juin; North Carolina Museum of Art, Raleigh (N.C.), du 9 juillet au 21 août; Philadelphia Museum of Art, Philadelphie (Penn.), dont le directeur, M. Evan H. Turner, fut autrefois directeur du musée de Montréal, du 15 septembre au 23 octobre; Columbus Gallery of Fine Arts, Columbus (Ohio), du 10 novembre au 26 décembre; ainsi que le musée du Carnegie Institute, Pittsburgh (Penn.), du 24 janvier au 5 mars 1967.

Son Excellence le gouverneur général et Mme Vanier ont accordé leur haut patro-

nage à cette exposition. C'est l'une des rares occasions où les représentants de la Reine au Canada ont consenti à appuyer officiellement un événement qui se déroule en dehors du pays.

Outre le gouverneur général et Mme Vanier, plusieurs personnalités officielles du Canada et des États-Unis font partie du comité d'honneur de l'exposition. Ce sont: l'ambassadeur des États-Unis au Canada, M. W. Walton Butterworth; l'ambassadeur du Canada aux États-Unis, M. C. S. A. Ritchie; le secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada, M. Paul Martin; M. Maurice Lamontagne, professeur et député; MM. Haydon Burns, gouverneur de la Floride; Nelson A. Rockefeller, gouverneur de l'état de New-York; Dan Moore, gouverneur de la Caroline du Nord; James A. Rhodes, gouverneur de l'Ohio; William Warren Scranton, gouverneur de la Pennsylvanie; Jean Lesage, premier ministre du Québec; Paul Gérin-Lajoie, ministre de l'Éducation du Québec; Pierre Laporte, ministre des Affaires culturelles du Québec; David Cohen, maire de Sarasota; Frank A. Scdita, maire de Buffalo; Frank T. Lamb, maire de Rochester; Travis H. Tomlinson, maire de Raleigh; James H. J. Tate, maire de Philadelphie; Maynard E. Sensenbrenner, maire de Columbus; Joseph M. Barr, maire de Pittsburgh, et Jean Drapeau, maire de Montréal.

(Madame Françoise Saint-Michel est journaliste à la pige.)



*Fil d'arrivée à la piste de l'hippodrome du Parc Richelieu • Huge crowds fill stands at Richelieu finishing line • Meta del hipódromo del Parque Richelieu • Il nastro d'arrivo alla pista dell'ippodromo del Parc Richelieu • Vollbesetzte Tribünen unweit der Ziellinie auf dem Richelieu-Rennplatz.*

## ***les courses de chevaux***

***par André Trudelle***

Epsom, Longchamp, Tor di Vale, Aqueduct ne sont pas des noms de villes, mais des champs de courses qui sont à Londres, Paris, Rome et New-York ce que sont le Parc Richelieu ou Blue Bonnets à Montréal.

À Montréal, les premières courses ont eu lieu dès le milieu du siècle dernier. S'il faut en croire certains, la première course de chevaux organisée dans la province de Québec a été le prix du Roi (King's Plate), et elle a eu lieu aux Trois-Rivières, en 1836. Sans remonter aussi loin dans l'histoire,

la génération de ceux qui ont aujourd'hui soixante ans se souvient des meetings de 14 jours de courses au galop des années '30, alors que six ou huit pistes se partageaient les faveurs du public dans la région métropolitaine, à l'île Gros-Bois, à Laprairie (Kempton Park), au parc DeLorimier, au terrain King Edward, à l'hippodrome de Dorval, à Blue Bonnets.

Plus récemment, en 1953, Blue Bonnets était la seule piste à présenter des courses au galop. La pénurie de bons chevaux et l'apathie du public obligèrent les proprié-

taires à abandonner. En même temps, au Bout-de-l'Île, le Parc Richelieu tentait sa chance dans les courses sous harnais. Blue Bonnets en fit autant.

Blue Bonnets est la seule piste au Canada où l'on présente des courses au galop sous les réflecteurs. Partout ailleurs, d'un océan à l'autre, les courses au galop sont offertes l'après-midi. Autre caractéristique, celle-là propre non seulement à Montréal, mais à toutes les autres pistes de la province, nous sommes les seuls au pays, et probablement les seuls en



Amérique du Nord à présenter des courses (sous harnais seulement) le dimanche.

Les courses sous harnais ne cessent de progresser depuis 1953. Il se pariait à l'époque, en moyenne, \$56,000 par jour; on atteint aujourd'hui la moyenne quotidienne de \$400,000 et l'on prévoit d'ici peu une moyenne d'un demi-million par jour. Le minimum des bourses offertes aux propriétaires des chevaux est de \$900 par course et les plus grosses bourses s'élèvent à \$15,000. Au turf, le minimum est de \$1,600 et le maximum d'environ \$12,000. Le turf n'a repris à Montréal qu'en 1961, après sept ans d'absence.

On présente aujourd'hui 42 jours de courses au galop par année à Montréal, habituellement en juin et juillet, et 158 jours de courses sous harnais de la fin mars à la fin novembre, avec relâche pendant le meeting du turf.

Pour 1966, Blue Bonnets procède à la réfection de sa tribune populaire, à la transformation de sa piste d'un demi-

mille en un tracé de cinq-huitièmes de mille (1 km), au coût approximatif de \$4 millions.

Une soirée aux courses est devenue pour le public en général une soirée de sortie. L'accès à la tribune populaire est de \$1.00, l'admission au *club-house* de \$2.50. On trouve des bars et des restaurants et le jeu reste toujours facultatif.

On estime que chaque personne mise en moyenne \$50 par programme, et que les pertes sont en moyenne de \$10 par personne.

On raconte, aux courses comme à la pêche, mille et une anecdotes. En voici une qui illustre le jeu de la chance et du hasard:

C'était en 1959, le jour où, pour la première fois au Canada, un cheval de courses sous harnais a franchi le mille en moins de deux minutes. Mighty Dudley avait réussi la distance en 1:59.3, au Parc Richelieu. Ce soir-là, en traversant la piste, un journaliste croisa le préposé à l'entretien

du tracé, reconnu pour ne jamais parier aux courses. Monté sur sa niveleuse, il salua d'un sourire et fit un signe de la main: "2", en pointant deux doigts. Étonné, le journaliste se demandait bien ce que ce signe voulait dire d'un homme qui ne pariait jamais. Il revint vers les estrades et, à tout hasard, joua sur le numéro "2" dans la première course. Le cheval gagna et rapporta \$17 au parieur.

À la fin de la soirée, après l'exploit de Mighty Dudley, le journaliste rechercha son homme pour le remercier. "Mais je ne vous ai pas donné de *tuyau*, protesta le brave homme toujours à son poste. Je vous ai dit "2", deux minutes. Je voulais dire: c'est ce soir que l'on réussira le mille en moins de 2 minutes."

Ce qui prouve une fois de plus qu'aux courses, à Montréal ou ailleurs, le hasard est encore le meilleur *tuyau*.

(M. André Trudelle est chroniqueur de sport à La Presse.)

En 1965, le poulain qui se distingua le plus s'appelait Woodlawn Drummond • Woodlawn Drummond was pacer of the year in 1965 • En 1965 el pairo que más sobresaltó se llamaba Woodlawn Drummond • Woodlawn Drummond era il puledro che si è distinto nel 1965 • Woodlawn Drummond, das Pferd, das 1965 als Passgänger die meisten Auszeichnungen errang.

Préparation du départ • Readyng for the race • Preparándose a partir • Preparazione della partenza • Startbereit.



# horse racing — bigger purses, bigger handles

by Dink Carroll

The first horse ever to win the Triple Crown of racing in the United States—the Kentucky Derby, the Preakness and the Belmont—was Sir Barton and the year was 1919. Although Sir Barton was American-bred, he was owned by Commander J. K. L. Ross, a Canadian residing in Montreal.

As a result of Sir Barton's unprecedented feat, there was heightened interest in racing in Canada and a sudden awareness

of Canadian racing stables. Possibly because of the influence of Commander Ross, prominent owners in the United States, such as the Whitneys, sent their horses to campaign on Canadian tracks. They raced at Blue Bonnets and Dorval in Montreal and at Toronto's Woodbine, usually against horses from the stables of Commander Ross, the Seagrams of Kitchener-Waterloo and R. S. MacLaughlin of Oshawa. But the biggest stakes race in Canada, the King's Plate, was open only

to Canadian-breds and they were excluded from it.

It was an interesting era in Canadian racing but it gradually petered out during the depression following the stock market break in 1929. There were few enough stakes events in this country before the depression and fewer of them after it, particularly during the Second World War.

Actually, there were too many tracks in the Montreal area—Blue Bonnets, Dorval, Kempton Park, DeLorimier Park, King's Park, Mount Royal and Maisonneuve—and the meetings were brief. The purses were too small to attract formful horses and public interest in racing almost touched bottom. Some racetrack proprietors abandoned the sport and sold their properties, which were converted into industrial and housing developments.

As recently as 1953, Blue Bonnets was the only track in Montreal to present flat racing. But there had been a revival of interest in the United States in harness racing and it spread to Montreal. The sulky-pullers began to do well at Richelieu Raceway and it wasn't long before the runners disappeared from Blue Bonnets to be replaced by the standardbreds. There followed two innovations—racing under the arclights, and on Sunday afternoons—and the crowds and the betting handles increased in size. The average daily handle in 1953 was \$56,000 while today it is approximately \$400,000 and still growing.

Flat racing disappeared for seven years from Montreal tracks. But it has had a long history in the Province of Quebec—the first organized race on record in the province was held in Trois-Rivières in 1836—and there were men around who believed in it and were ready to risk their money to promote it. One of these was J.-Louis Lévesque, who headed a group that brought the thoroughbreds back to Richelieu and Blue Bonnets in 1961. The public had missed them and welcomed their return.

Racing has been on the upswing in Montreal in recent years for several reasons. One was consolidating all the racing, both thoroughbred and standardbred, at the Richelieu and Blue Bonnets

*Les courses au galop sont aussi populaires que les courses sous harnais • Thoroughbred racing • Carreras de caballos pura sangre • Le corse al galoppo sono altrettanto popolari delle corse al tratto • Galopprennen sind ebenso populär wie Trabrennen.*





tracks. Another was the willingness of the owners to plough back some of their earnings into the improvement of the racing plants and the racing itself. In 1964, there were 213 days of racing at the two popular tracks, 42 of them devoted to the thoroughbreds and 171 to the standardbreds. The minimum purse for a harness race now is \$900 and the maximum approximately \$15,000. For a flat race the scale is from \$1,600 to \$12,000.

Much has been done for the comfort and convenience of patrons. There are lounges from which they may witness a race on closed-circuit television while enjoying a cocktail and a *gourmet* meal. The clubhouses are heated in the colder months. Admission to the grandstand is \$1 and to the clubhouse, \$2.50.

## *Joe Beef — son of the people*

Even when you strip away the layers of fiction and fantasy that adhere to his memory, Joe Beef remains a Montrealer *extraordinaire*.

The waterfront saloon he established over a century ago continues to flourish—its fame spread through the four corners of the globe by the seafaring men to whom Montreal and Joe Beef's are synonymous.

Joe Beef's Tavern is located on Common Street, a wide thoroughfare that rims the docks of the world's greatest inland seaport. What The Embarcadero is to San Francisco, Common Street is to Montreal.

A Montreal city directory published in 1880 listed Joe Beef's in this fashion:

"McKIERNAN, CHARLES, proprietor of the building known as the Marble Block, 4, 5 and 6 Common St.

The best standardbreds in North America, attracted by the purses, have raced at the two Montreal tracks. The top drivers have appeared there, too. Not much more can be done to improve this type of racing in Montreal. Efforts now are being concentrated on improving the quality of thoroughbred racing. A five-eighths-of-a-mile track is now being constructed at Blue Bonnets at a cost of \$4,000,000.

One event that stimulated interest in flat racing in Canada was the emergence of Northern Dancer as the best three-year-old in North America in 1964. This colt, owned by E. P. Taylor and bred at Windfields Farm near Toronto, came close to winning the Triple Crown in the United States. It finished first in the Kentucky Derby and the Preakness and third, in the

Belmont. That a Canadian-bred could beat the best colts bred in Kentucky, California and Florida fired the imagination and ambition of the owners of breeding farms all over Canada. Even the smallest farms have hopes of producing another colt like Northern Dancer.

What does the future hold for flat racing in Montreal? This question was asked of Aimé Desrosiers, an executive of Richelieu and Blue Bonnets Raceways.

"Nothing but good," he said. "The new track at Blue Bonnets and larger purses will attract a better class of horses. I think *Expo '67* is going to be a great year for the thoroughbreds in Montreal."

*(Dink Carroll is a sports columnist on The Gazette.)*

"This building is close by the insurance clock near the St. Ann's Market, opposite the Allan Dock.

"It is easy to be seen for over the door there is a barber's pole, a razor and the sign Joe Beef's Canteen."

Charles McKiernan and Joe Beef were, of course, one and the same man. He was born December 4, 1835, in County Cavan, Ireland, and, while still a boy, was sent to the School of Gunnery at Woolwich, England.

He served with the Royal Artillery in the Crimean War and rose to the rank of canteen sergeant. He still held that rank when the RA was sent to Canada as war between the United States and Britain seemed possible.

The RA was stationed at *Ile Ste-Hélène* and it was here that McKiernan became known as "Joe Beef."

He was a gifted "forager." Soldiers of later wars referred to this exacting art as "scrounging" and, still later, as "liberating."

What McKiernan liberated most was meat — usually from the stores of Guard regiments stationed nearby. Whenever his own larder was in danger of being in short supply, McKiernan would slip out in the darkness and return to camp with supplies, usually a side of beef, slung over his shoulder.

His comrades usually greeted McKiernan's return from his nocturnal, one-man

raids with the cry, "It's Joe with the beef." This soon was shortened to Joe Beef, a nickname that stuck with him until his death June 15, 1889.

It was in the 1860's that McKiernan bought his way out of the army and opened a small saloon on St. Claude Street opposite Bon Secours Market.

At that time, Montreal's city council met in an office in the market building and that was all the excuse McKiernan needed to advertise his establishment as being "opposite City Hall." There and then he started to earn his reputation as the most colorful saloon-keeper Montreal had ever known or is likely to know in the future.

He was a huge man; a huge, flamboyant and irreverent man who advertised himself as "Joe Beef of Montreal, Son of the People."

The self-styled Son of the People advised those people through his advertisements that:

"He cares not for Popc, Priest, Parson or King William of the Boync; all Joe wants is the Coin. He trusts in God in summer time to keep him from all harm; when he sees the first frost and snow, poor old Joe trusts to the Almighty Dollar and good old maple wood to keep his belly warm, for Churches, Chapels, Ranters, Preachers, Beechers and such stuff Montreal has already got enough."

When St. Claude Street was widened in 1870, Joe Beef moved his saloon into an

old three-storey building at the corner of Common and De Callière streets. There it remained in his lifetime and there it remains today.

In his time, he kept 150 beds in the upper storey and a *ménagerie* in the basement. On the floor between he operated his saloon, dispensing free food to the poor with one mighty fist and keeping order with the other.

For the entertainment of his guests he kept a trained bear on the premises which, for a pint of beer, would shinny up a pole. For a quart it would do a reasonable version of the *Sailors' Hornpipe*.

He kept another bear in one corner of the room which did little else than look vicious. It was. Patrons were expected to keep their distance without having to be warned.

The *ménagerie* boasted other livestock from time to time: Monkeys, an alligator, raccoon, porcupines and others. Among the others was a moth-eaten buffalo which could be detected by its pungent odor a block away from the saloon.

McKiernan's many feuds with civic authorities, the clergy and, for that matter, anyone of any importance in the city, are legendary.

Probably the longest lasting and most vigorously waged was one between the outspoken saloon keeper and John Dougall, publisher of the long-defunct *Witness*, a daily newspaper with heavy religious overtones.

In 1876 *The Witness* launched a campaign for increased capital through a bond issue of \$10, \$50, \$100 and \$500 lots payable in five years at seven percent interest.

Almost immediately McKiernan had cards printed bearing the message: "Any citizens, this day, having any of their Bonds in Hand, will please call at my office from 10 a.m. daily, or at next door, the Rag Store, and they will get their full value, as far as old paper goes."

Even so, it was *The Witness* that got in the last blow of the feud. Its obituary on Joe Beef read, in part:

"For twenty-five years he has enjoyed in his own way the reputation of being for Montreal what was in former days known under the pet sobriquet of the wickedest man.

"His saloon . . . was the resort of the most degraded men. It was the bottom of the pit, a sort of *cul de sac* where thieves could be coralled."

Chances are McKiernan would have laughed heartily at the obituary had it not been for the reference to the "most degraded men." This, it is certain, would have filled him with awe-inspiring wrath.



La taverne Joe Beef • Joe Beef's tavern today • La taberna Joe Beef • La taverna Joe Beef • Die Joe Beef - Tavernue.

And it would have been righteous wrath at that: Joe's beloved "bumbs" — he always spelled it that way — included many hard-working laborers, poor-but-honest citizens, sailors "on the beach" between ships and more than a couple of Remittance Men trying to keep body and soul together between allowances from the Old Country.

Joe Beef took care of them all in his own rough way. Countless unfortunates were given free supper, free lodgings and free breakfast. Joe insisted, however, that each take a bath before leaving his saloon.

When they fell ill, he sent them off to hospital and paid the expense. It was always the Montreal General Hospital for McKiernan held it in deep respect.

So much so, in fact, that he kept an iron box on his bar and continually encouraged donations for the hospital through it. Old records kept by the hospital show entries identified as "proceeds of iron box, bar room, Joe Beef's."

He dispensed his generosity in many ways: When laborers working on the Lachine Canal went out on a three-day strike in 1877, 500 gallons of soup and 3,000 loaves of bread arrived promptly from his saloon. He also financed the trips to Ottawa of two delegations chosen to intercede for the men.

One of the most recounted stories of Joe

Beef concerns his wife's funeral. Mrs. McKiernan predeceased her husband in the early 1880's and Joe, who still held a commissary function in the militia, arranged for a regimental band to play at the service.

It is reported that on the way to Mount Royal Cemetery the band played *The Dead March* from Saul but on the way back joined in that lively army tune, *The Girl I Left Behind Me*.

Joe Beef's own funeral had all the trimmings of a state occasion. Few firms bothered to open for business on that day and a contemporary account of it reads:

"The lines stretched for blocks, being thoroughly representative of all sorts of humanity.

"A larger crowd has seldom, if ever, gathered to see a funeral. Millionaires rubbed shoulders with mechanics, the 'bumbs,' plain and simple, were there in sincere sorrow."

Joe Beef's good works continued on a more temperate basis after his death. The Salvation Army took over the building, gave it a thorough cleaning, then opened it as a hostel for the needy.

In 1907, Sam Lubin reopened it as a hotel with a dining room; then, in 1921, transformed it back to a saloon. His son, Ben, operated it as such until earlier this year when he sold it to a group which



plans to operate it on the same theme — a saloon.

This news, naturally enough, was greeted with a mixture of satisfaction and relief by the patrons of Joe Beef's whether they were on Montreal's waterfront or on the docks of other seaports around the world.

Joe Beef's patrons are a much different

type than were those who frequented the place in the era of its founder.

So is Joe Beef's, for that matter. You can wander along Common St. within a block of the tavern without detecting the scent of Beef's beat-up buffalo, to say nothing of Beef's earthier clients.

"Even the mariners are different today," says Ben Lubin rather wistfully. "They no

longer come into the tavern covered with coal dust.

"It's a push-button way of sailing and the sailors who push the buttons are better educated these days."

He thought that over for a moment, then added, "Some of them thought I was Joe Beef."

He wasn't, of course.

## la taverne de joe beef

À Montréal, là où la rue de Callière arrive sur le port, au coin de la rue des Communes, en plein centre du plus grand havre intérieur du monde, s'élève depuis plus de cent ans la taverne de Joe Beef.

La réputation de cette centenaire, qui se porte bien et continue à prospérer, est transmise aux quatre coins du globe par les marins qui à l'escale ne manquent pas de venir y échanger le verre de l'amitié.

Les récits de ceux qui ont fait le tour du monde, leurs discussions, parfois leurs bagarres, n'arrivent pourtant pas à estomper l'ombre de celui qui fut son premier propriétaire, l'extraordinaire Joe Beef.

Aucune histoire n'est plus savoureuse, plus riche en couleurs que celle de Charles McKiernan, cet Irlandais qui s'appelait lui-même *l'enfant du peuple*. Un enfant du peuple, né le 4 décembre 1835 dans le comté de Cavan et venu à Montréal par les hasards de la guerre.

Après avoir étudié à l'école d'artillerie de Woolwich en Angleterre, la guerre de Crimée lui permettait de gagner ses galons de sergent fourrier. Il apprenait alors sur le champ de bataille à trouver des vivres et du logement pour ses compagnons d'armes et mettait déjà à l'épreuve cette débrouillardise qui le mènera plus tard à loger et à nourrir toute une cohorte de malheureux, de pauvres, de sans abri.

Mais n'anticipons pas, et suivons McKiernan, le sergent artiller — il n'est pas encore Joe Beef — alors qu'il s'embarque avec l'Artillerie royale vers le Canada, à une époque troublée où la guerre entre l'Angleterre et les États-Unis semblait inévitable.

L'Artillerie royale campait tous ses soldats sur notre île Sainte-Hélène, et McKiernan se voyait confier la tâche de pourvoir à leur approvisionnement. La libération des vivres ne connaissait pas encore la vogue dans les armées qui recouraient plus volontiers au chapardage, un

art dans lequel Charles McKiernan passait bientôt maître. Il s'en allait aux provisions la nuit, chipant ici et là, rapportant sur son dos robuste des quartiers entiers de bœuf *empruntés* à des régiments mieux partagés.

C'est ainsi qu'il acquit son surnom, qui lui n'était pas volé, un surnom qui ne devait plus le quitter et lui resta même après sa mort.

Las bientôt de cette vie militaire qui ne répondait guère à son indiscipline foncière, McKiernan *achetait* sa démobilisation en 1860 et ouvrait une première taverne, face au Marché Bonsecours, rue Saint-Claude, dont il disait pompeusement qu'elle faisait face à la Mairie; le Conseil municipal se réunissait en effet dans l'un des bureaux au-dessus du marché. Ainsi lancée, sa réputation de tavernier à panache ne devait que croître et embellir.

En 1870, lors de l'élargissement de la rue Saint-Claude, Joe Beef déménageait dans l'immeuble que nous connaissons encore aujourd'hui. Une lourde maison de pierres de trois étages, où l'on servait à boire et à manger, taverne doublée d'un hôtel de 150 lits et d'un zoo, car Joe Beef témoignait autant d'affection et de générosité à ses frères inférieurs qu'aux humains.

Aux plus beaux temps de la ménagerie, deux ours erraient en liberté parmi les clients, des singes, un alligator, des ratons laveurs, des porcs-épics vivaient là et l'on dit même qu'un vieux bison y finit des jours tranquilles.

Cette originalité, jointe à une façon souvent insolente d'exprimer des sentiments, qui pour être généreux n'en étaient pas moins, à l'époque, révolutionnaires, mettaient parfois Joe Beef au ban de la société et l'entraînaient à des conflits tant avec les autorités municipales qu'avec le clergé.

Il fallait être Joe Beef pour oser à la fin du 19<sup>e</sup> siècle des théories presque anar-

chistes et pour déclarer officiellement qu'il ne craignait *ni Pape, prêtre ou religieux, ni le roi. Ma seule ambition est l'argent*. Il aimait aussi à claironner qu'il faisait confiance à Dieu en été, pour le vivre et le couvert, *mais vienne l'hiver, le gel et la neige, je ne crois qu'au dollar tout puissant et aux bonnes bûches d'érable pour me tenir chaud*. N'affirmait-il pas aussi que Montréal avait bien assez d'églises et de chapelles, de prêcheurs et de harangueurs.

La voix forte, la stature imposante, il ne faisait peur pourtant qu'aux riches et aux snobs. Pas un clochard qui n'ait trouvé abri chez Joe Beef, pas un ventre creux qui n'ait reçu la soupe, pas un frigorifié qui n'ait trouvé du feu. Providence des malheureux il n'est pas surprenant que le jour de ses funérailles, Montréal ait pris l'allure d'une ville en deuil, et les comptes rendus de l'époque affirment qu'en cette journée du 15 juin 1889, les rues n'avaient jamais vu tant de tristes visages. Se croisaient sans doute ces ouvriers du Canal Lachine qu'il nourrit gratuitement pendant leur grève de trois jours et tous ceux qui grâce à ses dons avaient pu se faire soigner dans les hôpitaux de la ville. On peut encore aujourd'hui voir dans les registres de l'Hôpital général de Montréal, par exemple, des dons portés au crédit et provenant de Joe Beef.

Le travail de ce patron des gueux devait être continué pendant un certain temps par l'Armée du salut qui transformait la taverne en hôtellerie pour les hommes dans le besoin. Mais Montréal évolue et comme les autres grandes villes perd ses clochards. En 1907, la taverne rouvrait ses portes. Sam Lubin, son propriétaire d'alors lui redonnait son nom et sa destination première. L'homme et sa légende reprenaient leurs droits de cité et les quais de Montréal s'enorgueillirent encore longtemps de la *Taverne de Joe Beef*.

# focus on montreal

Seldom does a day go by when the dateline 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:

- Rev. Dominique Pire, the Belgian priest who won the Nobel Peace Prize in 1958 for helping displaced persons after the Second World War, launched his first book, *Building Peace*, at Montreal's eighth *Salon du Livre*.
- The Dow Planetarium, Canada's first, opened with a presentation called *New Skies for a New City*. It seats 400.
- The *Alexandr Pushkin*, the Russian passenger liner, docked in Montreal on her maiden voyage from Leningrad.
- The new director-general of the International Air Transport Association, Knut Hammarskjöld, nephew of the late secretary-general of the United Nations, arrived at the association's headquarters in Montreal to take up his post.
- Lord Mountbatten, Supreme Allied Commander in southeast Asia during the Second World War and former chief of Britain's defence staff, opened the 41st annual convention of the Royal Canadian Legion.
- Avery Brundage, chairman of the International Olympic Committee, praised the dynamism of Montreal.
- Sir Bernard Lovell, the world-famous British astronomer who has tracked recent Soviet space flights, appealed for co-operation among scientists of all countries.
- Exohotate Georges Plytas, mayor of Athens, was a Montreal visitor.
- India opened a trade centre and handicrafts shop and Trade and Commerce Minister Robert H. Winters was greeted by Mrs. Sarala Sharma and B. P. Patel.
- Switzerland was the country honored in the 27th annual spring show of the Montreal Botanical Garden.
- French Songstress Denise Lebrun, chosen to portray Edith Piaf in a film, played Montreal's Ritz-Carlton Hotel.

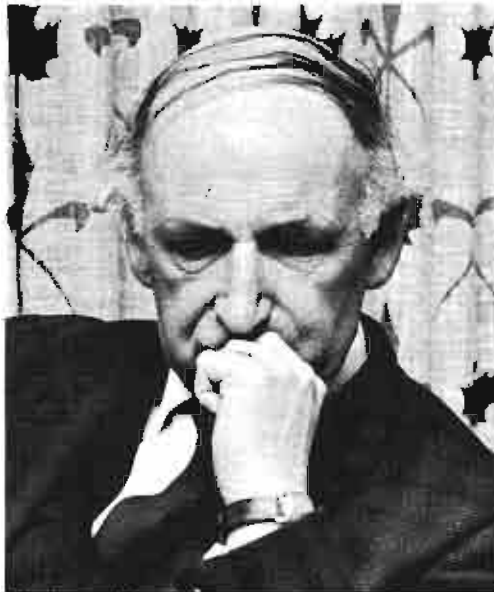


Mr. Avery Brundage



Le "Alexandre Pouchkine"

The "Alexander Pushkin"



Sir Bernard Lovell



Le R. Père Dominique Pire



Exohotate Georges Plytas



Mrs. Sarala Sharma, B. P. Patel, Hon. Robert H. Winters





Mr. Knut Hammar skjold



Lord Mountbatten



L'exposition du printemps au Jardin Botanique  
Spring show at the Botanical Garden



Le Planétarium Dow

The Dow Planetarium



Denise Lebrun

Par ses événements, ses idées et ses hommes, la vie montréalaise s'inscrit dans l'actualité internationale. Ainsi, au cours du mois écoulé, les événements suivants ont retenu l'attention :

- Le Révérend Père Dominique Pire, Prix Nobel de la paix en 1958, a lancé un ouvrage — *Bâtir la Paix* — dans le cadre du 8<sup>e</sup> Salon du livre de Montréal.

- Inauguré officiellement, le Planétarium Dow, première institution du genre au Canada, a été envahi par des milliers de Montréalais.

- Le paquebot soviétique *Alexandre Pouchkine* a fait son premier voyage à Montréal; il assurera régulièrement la liaison entre Leningrad et la Métropole.

- Le nouveau directeur général de l'Association internationale du transport aérien (IATA), M. Knut Hammar skjold, neveu du regretté secrétaire général des Nations Unies, est arrivé à Montréal pour y occuper ses nouvelles fonctions.

- Lord Mountbatten, commandant suprême des forces alliées dans le Sud-est asiatique au cours de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale et ancien chef de l'état-major en Grande-Bretagne, a inauguré à Montréal le 41<sup>e</sup> congrès annuel de la Légion Canadienne (qui groupe les anciens combattants).

- M. Avery Brundage, président du Comité international des Jeux Olympiques, s'est dit impressionné par le *dynamisme* de Montréal.

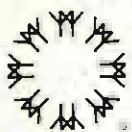
- De passage, sir Bernard Lovell, célèbre astronome britannique, a lancé un appel à tous les savants du monde.

- Le maire d'Athènes, Exohotat Georges Plytas, a été reçu officiellement à l'Hôtel de Ville.

- Le gouvernement de l'Inde a inauguré ici un bureau commercial et un atelier d'artisanat.

- L'exposition du printemps au Jardin Botanique rend hommage à la Suisse.

- La chanteuse française Denise Lebrun, choisie pour incarner Edith Piaf dans un film, s'est produite à l'hôtel Ritz-Carlton.



## montréal

- 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

