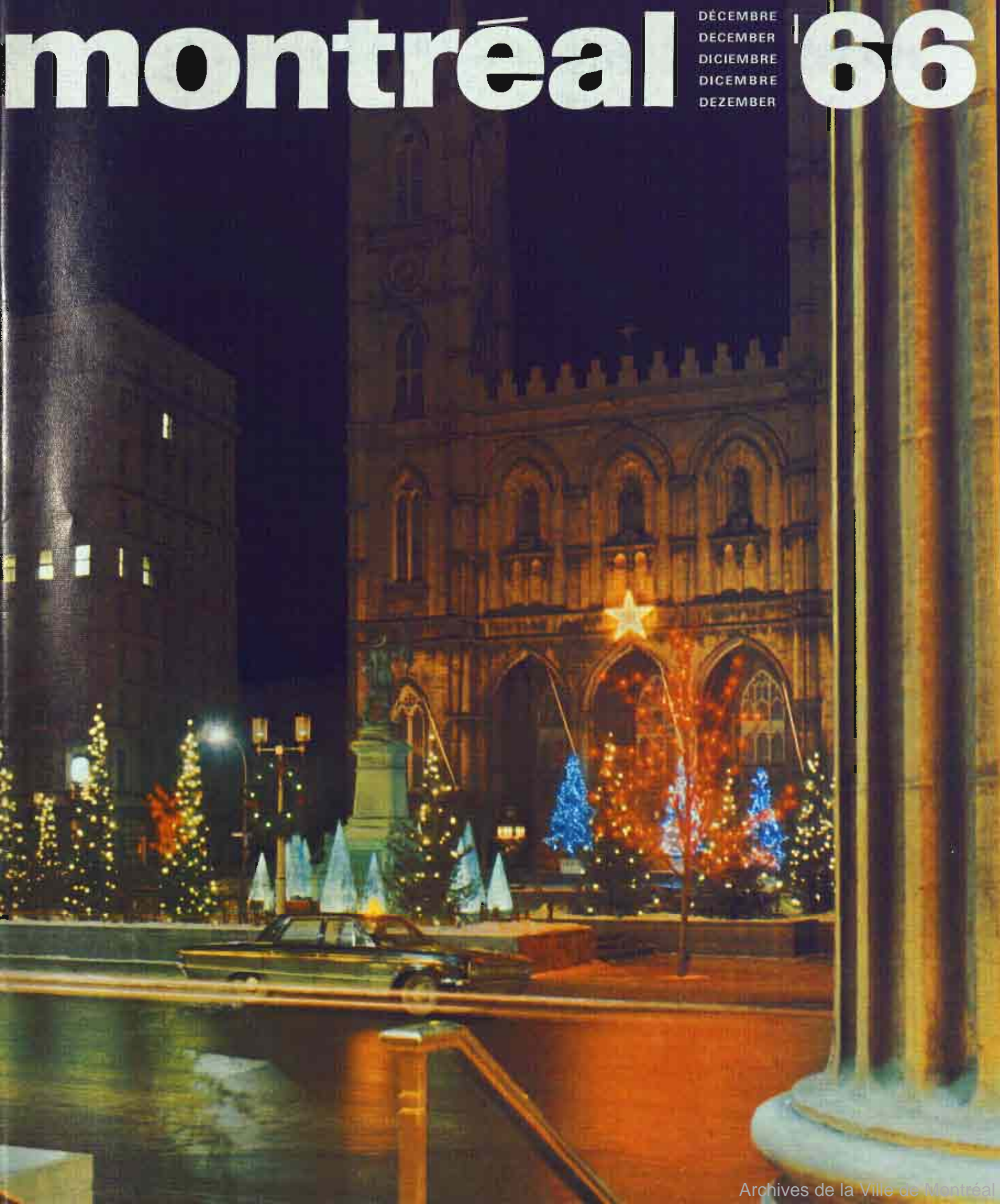


montréal '66

DÉCEMBRE
DECEMBER
DICIEMBRE
DICEMBRE
DEZEMBER



montreal '66



VOL. 3

No 12

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

sommaire contents

montreal's marvelous métro	4
le merveilleux métro de montréal	8
it's 'in' to go under!	10
les transports en commun, une formule nouvelle	13
un coin de la terre des hommes	16
man and (part of) his world	19
how to make the lively arts livelier	22
le conseil des arts de la région métropolitaine	24
les écossais ont profondément marqué montréal	26
lords of the wilderness	28
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 Ronalds-Federated Ltd.
Lithographed by Ronalds-Federated Ltd., 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 numéraire et l'envoi comme objet de deuxième classe de la présente publication.
Port payé à Montréal.

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

PHOTOS: La section de photographie de la Ville de Montréal, dirigée par
Yvon Bellemare — Photography Place Inc. — Armour Landry
Paul Garceau — Reynald Rompré — Geby

Couverture: Décor de Noël sur la Place d'Armes devant l'église Notre-Dame • Cover: Sparkling Christmas trees form a guard of honor in front of Notre-Dame Church, in Old Montreal • Portada: Decoración de Navidad en la Plaza de Armas frente a la iglesia Notre-Dame • Copertina: Smaglianti alberi di Natale formano una guardia d'onore di fronte alla Chiesa Notre-Dame nella vecchia Montréal • Titelbild: Weihnachtsbäume erglänzen vor der Notre-Dame Kirche auf dem Place d'Armes in der Montrealer Altstadt.

une œuvre colossale

Chers lecteurs,

Parce que vous êtes des amis, vous comprendrez facilement l'exubérance qui transpire dans les pages qui suivent.

Un événement important est survenu dans ma ville en octobre dernier auquel nous donnons une très large place dans le présent numéro. Il n'arrive qu'une fois dans l'histoire d'une ville, — et pas de toutes les villes — d'inaugurer un métro.

Depuis quatre ans et demi une armée de travailleurs perçaient les tunnels et installaient les voies. Dans une grande usine de Montréal, les wagons prenaient forme.

Plusieurs milliers d'artisans vivaient la fièvre des grands bâtisseurs des cathédrales séculaires. Le public montréalais ne soupçonnait pas l'ampleur de ce qui se construisait pour lui et sous ses pieds. Même s'il rêvait d'un métro depuis des générations.

Et puis vint un quatorze octobre. Ce n'était pas un jour comme les autres.

Plus de six mille invités d'honneur ont participé à l'inauguration du réseau. Tous les milieux étaient représentés: politique, religieux, diplomatique, professionnel, ouvrier, financier, industriel, commercial, culturel.

Cinquante-deux pays y prenaient part officiellement, soit par leur ambassadeur, soit par leur consul.

Immédiatement après, mes concitoyens se sont précipités dans les stations du métro et ont inauguré, chacun pour soi, un nouveau mode de leur propre vie.

Nous avons pensé vous associer à la fête, avec un peu de recul sans doute, mais moins qu'on ne pense. Car un métro, ça dure longtemps . . . et si vous n'étiez pas là pour sa mise en marche officielle, vous viendrez le voir un jour. Il vaut vraiment une visite, croyez-moi. Il réhabilite la notion même du transport en commun. C'est une des grandes réalisations du génie, de la technique, oui. Mais c'est aussi, en même temps et au même degré, une des grandes réalisations de l'urbanisme et de l'architecture. Nous croyons avoir, tous ensemble, réussi à démontrer que dans une grande ville le métro peut aussi exprimer une forme d'humanisme.

Et si vous êtes de ceux qui ne pourront jamais venir à Montréal, son métro va un peu vers vous avec ce numéro de notre revue.

Aux uns et aux autres, en effet, il apporte non seulement le témoignage d'une œuvre colossale qui marque l'année qui s'achève, mais aussi mes vœux ardents et sincères pour l'année qui va bientôt commencer.

Puissions-nous la vivre jusqu'au bout, sans défaillance devant les épreuves qu'elle nous réserve peut-être, mais aussi avec l'esprit de partage des moments de bonheur qu'elle ne manquera sûrement pas de nous apporter.

Bonne année!

a colossal undertaking

Dear Readers,

You are friends and therefore you can appreciate the exuberance manifested in the pages which follow.

An important event occurred in my city in October, an event reported at length in the present edition. Only once in its history does a city inaugurate a *Métro* and even then, not all cities do.

For the past four and a half years, an army of workers had been tunneling and installing roadways. In a large Montreal factory, wagons were taking shape.

Several thousand men took to the task with the excitement of builders of cathedrals. Montrealers could not imagine the scope of what was being developed for them under their feet, even though they had been dreaming of a subway for generations.

And then came October 14th. It was a day unlike any other.

More than 6,000 guests of honor participated in the official opening of the network. All *milieux* were represented: The fields of politics, religion, diplomacy, professions, labor, finance, industry, commerce, culture.

Fifty-two countries took part officially, represented either by ambassadors or consuls.

Immediately after, my fellow-citizens hurried to the *Métro* stations. Each of them, in turn, inaugurated a new way of life.

We wanted you to be part of this event. Admittedly, it is a little late — but less so than one might think. A *Métro*, after all, lasts a long time and if you were not present for the official launching, you will come to see it one day. Believe me, a visit is essential. The *Métro* even modifies the notion of mass transportation.

Yes, it is one of the great achievements of engineering and of technique. Simultaneously, it is, to the same degree, a great achievement of planning and architecture.

Together, we believe we have succeeded in showing that a *Métro* in a major city also can express a form of humanism.

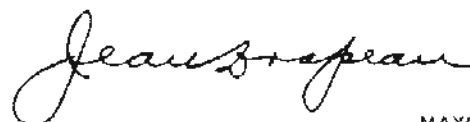
And, if you are among those who perhaps may never be able to come to Montreal, its *Métro* goes out to you, in a sense, through the medium of this publication.

To one and all, it is evidence of a colossal undertaking which marks the year drawing to a close. Similarly, it reflects my sincere wishes for the year about to begin.

May we live it to the end, without flinching in face of any difficulties which may arise and with a spirit of sharing the moments of happiness which it surely will bring us.

Bonne Année!

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL

montreal's marvelous métro

by Leo MacGillivray



Montreal has its new *Métro* subway system, debated for 50 years, built in less than five.

It has 16 miles of underground railway and now that Montrealers have had a taste of it, they want more. And the city intends to build it.

The new service was opened October 14, 1966, and it was an immediate success. The people like the trains, their comfort and speed. They like the rubber tires and lack of noise. They like the 26 stations, each individually styled by a different architect. They like the ease of access to the trains, the broad platforms, the convenient escalators. And they like being able to get from midtown to the outskirts in less than 20 minutes — in rush hour.

There, in a nutshell, is the immediate impact of the new subway on the Canadian metropolis.

How it came about is a longer story. The idea of an underground transportation system began around 1910 when the Montreal metropolitan area had a population of less than half-a-million and there were 4,700 motorcars on the streets. As the population increased — it more than quadrupled in 50 years — and the number of motor vehicles soared, the talk went on. In 1953, the results of a feasibility study were announced by the municipal transit authority but it was in 1960 that the subway became a firm project.

By 1960, the population of Greater Montreal exceeded two million and there were some half-a-million motor vehicles clogging the streets.

Intensive engineering studies were launched at once. Within 12 months, the plans were completed and on November

L'un des quais de la station Berri-de Montigny du métro de Montréal, construit en moins de cinq ans au coût de \$213,700,000 • Subway cars enter one of stations of Montreal's new \$213,700,000 Métro system • Uno de los andenes de la estación Berri-de Montigny del metro de Montreal. Costó \$213,700,000 y ha sido construido en menos de cinco años • La stazione Berri-de Montigny della metropolitana di Montréal costruita in meno di cinque anni al costo di \$213,700,000 • Untergrundbahn bei der Einfahrt in eine Station der neuen Montrealer Metro, die in knapp fünf Jahren mit einem Kostenaufwand von \$213,700,000 erbaut wurde.

3, 1961, City Council voted \$132,090,000 for the construction and operation of two lines. Groundbreaking took place May 23, 1962, and the burrowing began.

A little more than a year later, the city decided it would have to extend its original lines and construct still another one. Montreal had been awarded the 1967 International and Universal Exhibition and the site selected was *Ile Sainte-Hélène*, a second island to be created, *Ile Notre-Dame*; and a strip of land jutting into the St. Lawrence River from Montreal. The third subway line was ordered to provide an additional link between Montreal and *Ile Sainte-Hélène* and between that island and the south shore city of Longueuil.

By April, 1966, the two original lines had been completely tunneled and concrete had been applied to 80 per cent of the interior of the tubes, while the three-mile tunnel under the St. Lawrence was nearly through and partly concreted. When the two lines were opened in October, all that remained was completion of six of the stations, including those on *Ile Sainte-Hélène* and in Longueuil. Complete service would be in effect by early 1967.

Montrealers, accustomed to waiting in winter weather for buses delayed by slippery streets or stalled cars, now are enjoying the speed and comfort of trains operating below ground level, and running at two- to three-minute intervals. The passengers await their trains on spacious platforms in what many outside officials have proclaimed as among the most beautiful subway stations in the world.

The trains themselves travel on rubber tires, running on concrete rails, and they are powered by electricity. They purr in and out of the stations smoothly and without jolts. As a train arrives, its doors open automatically and there are enough of them — four to a car — so that no passenger has to move more than a couple of steps to get aboard. When all have boarded, the doors close automatically and the train moves on, accelerating quickly but without jarring the passengers.

There is never any question of a last-minute passenger running to get aboard. As soon as a train arrives in a station, safety gates are closed automatically and only those already on the platform can board the train. And the train doesn't move until the platform is cleared. It is usually only a matter of seconds.

The new service is being offered along routes that parallel main thoroughfares. Although 70 per cent of the Montreal *Mé-tro* was blasted through rock at depths substantially below ground level, the other 30 per cent was constructed by the open cut and cover method, mainly in the mid-



Beaubien est le nom d'une des 26 stations • Beaubien station is one of 26 serving underground system • Beaubien es el nombre de una de las 26 estaciones • Beaubien è il nome di una delle 26 stazioni • Die Beaubien-Station, eine der 26 U-Bahnstationen.

Chacune des stations se distingue par une architecture particulière. Ici, la station Rosemont • Tunnels are widened to 44 feet for distance of 500 feet at each station. Rosemont station is shown here • Cada una de las estaciones posee una arquitectura particular. Aquí vemos la estación Rosemont • Ogni stazione si distingue per uno stile architettonico particolare. Qui, la stazione Rosemont • Jede einzelne Station weist eine besondere Ausgestaltung auf. Ansicht der Rosemont-Station.





La station McGill facilite l'accès aux grands magasins du quartier • McGill station is widely used by shoppers • La estación McGill facilita el acceso a las grandes tiendas del barrio • La stazione McGill facilita l'accesso ai grandi magazzini della zona • Kauflustige benutzen gerne die in der Nähe grosser Warenhäuser gelegene McGill-Station.

Le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, et le président du Comité exécutif, M. Lucien Saulnier, principaux artisans du métro, à la station Peel • Mayor Drapeau and Lucien Saulnier, chairman of city's executive committee, who teamed up to realize Métro • El Señor Jean Drapeau, Alcalde de Montreal y el Presidente del Comité Ejecutivo Señor Lucien Saulnier, principales promotores del metro, en la estación Peel • Il sindaco di Montréal, Jean Drapeau, e il presidente del Comitato esecutivo, principali artefici della metropolitana, alla stazione Peel • Bürgermeister Jean Drapeau und Lucien Saulnier, Vorsitzender des Vollzugsausschusses des Stadtrates von Montreal, die sich tatkräftig für die Errichtung der Untergrundbahn einsetzen.

Chacun des wagons est pourvu de 40 sièges et peut recevoir 120 passagers debout • Each Métro car has 40 seats and standing room for another 120 passengers • Cada uno de los vagones tiene 40 asientos y puede llevar 120 pasajeros de pie • Ogni vettura è provvista 40 posti a sedere e può accogliere 120 passeggeri in piedi • Jeder Wagen hat 40 Sitzplätze und 120 Stehplätze.



town area, and it was done without seriously hampering the flow of traffic on main thoroughfares.

One *Métro* line runs east and west parallel to and a block north of Ste. Catherine Street, Montreal's principal downtown commercial street. Stations have direct access to some of the department stores and into major commercial and cultural developments. One commercial building is built on land expropriated for the subway line. The land later was made available by the municipal administration for private development.

The other main line has its downtown terminal in a building that links it to the two railway stations — Canadian National and Canadian Pacific — as well as to two major commercial and hotel complexes adjacent to the stations. This line runs beside the financial district, has access to the Stock Exchange Tower and has stations located within a short distance of other key buildings in that area before swinging north to pass under the first line and proceed to the populous residential areas that extend to the north end of the island.

Montreal's proud boast is that it has constructed the subway itself through its Public Works Department, without financial help from superior governments, that it had the rolling stock designed and manufactured in Montreal and that the system is its own in every respect.

The city, however, did establish close links with the Paris *Métro* from which it got the idea of using rubber-tired trains. A technical assistance agreement between the City of Montreal and *la Régie autonome des transports parisiens* was signed early in 1962 and, under it, Montreal benefited from French know-how and technical counsel. France's contributions included both engineering assistance and the automatic fare collection equipment being used in Montreal *Métro* stations, a speedy method of handling passengers that was perfected by *la Société de construction d'appareils mécaniques de précision*. And, of course, Montreal adopted the Parisian name for its subway system, calling it *Métro* — short for *Métropolitain*, an underground rapid transit electric railway serving a large city.

Montreal has built and equipped its subway at a cost of \$213,700,000, including \$152,000,000 for the three tunnels and 26 stations with all installations, and \$61,700,000 for rolling stock.

This cost has been described as a "bargain" by competent outside engineers who have pointed out that at the general rate of \$12,000,000 per tunnel mile, Montreal's



La station Place-des-Arts est située sous l'immeuble qui abrite la plus grande salle de spectacle de Montréal
■ View of Place des Arts station, under city's new cultural complex ■ La estación Place-des-Arts se encuentra debajo del edificio donde funciona la sala de espectáculos más grande de Montreal ■ La stazione Place-des-Arts si trova sotto l'immobile che racchiude la più grande sala di spettacoli di Montréal ■ Die Place des Arts-Station befindet sich unter Montreal's grösster Konzerthalle.

tunnels alone would have cost \$192,000,000.

Actual cost of Montreal's 16 miles of tunnel, including the foundations of the stations, was \$63,000,000. Two main factors account for this "bargain": Montreal built one single two-way tunnel instead of the customary double-barreled tunnels used elsewhere, and few difficulties were encountered in tunneling through rock for 70 per cent of the system. Even the cost of that 30 per cent where cut and cover was necessary was kept down to no more than \$4,250,000 a tunnel mile.

The tunnels are a uniform 23 feet and a few inches in width and rise to a height of 16 feet in the middle of the curved ceiling. They are widened to 44 feet for a distance of 500 feet at each station. Their depth in relation to ground level ranges generally from 20 to 30 feet in Montreal itself, although the section under the St. Lawrence River goes down to a depth of 120 feet.

The speed with which the tunnels were constructed was due to the awarding of 20 contracts for as many sections which enabled contractors to work concurrently on their various segments. On an average, the contractors blasted their way through rock at the rate of 35 feet a day. The blasting itself was conducted so that buildings

above the tunnel were unaffected by vibrations.

Speed also was a factor in the manufacture of the *Métro* trains. Designed by a Montreal industrial designer, the trains were manufactured by Canadian Vickers under a contract awarded August 6, 1963. The first trains were delivered August 24, 1965, and the contract was fulfilled with the delivery of all 369 cars in 1966.

The *Métro* has 41 nine-car trains, the usual train used during rush hours. Each nine-car train is 500 feet long and exactly fills a station platform. The longest cars — those containing motors and an operating compartment — are 56 feet, five inches in length. The others are 53 feet, 10.5 inches in length. Each car is eight feet wide and stands 12 feet in height from track to roof. The four doors on each side are six feet, five inches high and four feet, three inches wide. The cars have 40 seats and standing room for another 120 passengers.

The capacity of a nine-car train is 1,440 passengers and, with trains operating every ninety seconds in each direction on each line, the system is capable of moving upwards of 120,000 passengers an hour.

(Leo MacGillivray is features editor of The Gazette.)



MM. Paul Martin, ministre des affaires extérieures du Canada, Louis Joxe, ministre d'état du gouvernement français, Daniel Johnson, premier ministre du Québec, et Hugues Lapointe, lieutenant-gouverneur du Québec à la cérémonie d'inauguration du métro • Canadian External Affairs Minister Paul Martin, French Minister of State Louis Joxe, Quebec Premier Daniel Johnson and Quebec Lieutenant-Governor Hugues Lapointe at official opening of Métro • Los Señores Paul Martin, Ministro de Relaciones Exteriores del Canada, Louis Joxe, Ministro de Estado del Gobierno Francés, Daniel Johnson, Primer Ministro del Québec y Hugues Lapointe, Teniente-Gobernador del Québec durante la ceremonia inaugural del metro • I signori, Paul Martin ministro degli affari esteri del Canada, Louis Joxe ministro di stato del governo francese, Daniel Johnson primo ministro della provincia del Québec et Hugues Lapointe Luogotenente Governatore del Québec, alla cerimonia d'inaugurazione della metropolitana • Der kanadische Aussenminister Paul Martin, der französische Staatsminister Louis Joxe, der Premier-minister der Provinz Québec Daniel Johnson und der Gouverneur der Provinz Québec Hugues Lapointe, bei der feierlichen Eröffnung der Métro.

le merveilleux métro de Montréal

Il aura fallu un peu moins de cinq ans pour construire à Montréal un métro qui alimentait les débats depuis un demi-siècle. Ce réseau souterrain de transport atteint une longueur de 16 milles (25,7 kms) et les Montréalais, qui en sont ravis, en veulent davantage. La Ville entend donner suite à leur désir.

Inauguré le 14 octobre 1966, le métro est aussitôt devenu synonyme de succès. Les voyageurs aiment les voitures, leur confort, leur rapidité. Ils aiment rouler sans bruit sur pneumatiques. Ils aiment les 26 stations dont chacune se signale par une architecture qui lui est propre. Ils aiment la facilité avec laquelle on accède aux voitures, les longs et larges quais, les escaliers mécaniques. Et, par-dessus tout, ils aiment pouvoir quitter le centre-ville et gagner la périphérie en moins de 20 minutes aux heures de pointe.

Tels sont, en substance, les effets les plus immédiats du nouveau métro de la Métropole canadienne.

Mais l'histoire de sa réalisation est beaucoup plus longue. L'idée d'un réseau souterrain de transport en commun est née vers 1910 lorsque la population totale de la région montréalaise n'atteignait même pas 500,000 habitants et le parc automobile, à peine 4,700 voitures. Mais l'idée devait progresser à mesure qu'augmentaient la population — qui a plus que quadruplé en 50 ans — et le nombre des véhicules. En 1953, les conclusions d'une étude permettaient d'envisager l'éventuelle réalisation d'un tel projet. Mais ce n'est qu'en 1960 que le projet fut définitivement arrêté. La population de la région montréalaise dépassait alors 2 millions et quelque 500,000 véhicules commençaient d'encombrer les rues.

On procéda sans délai, et systématiquement, à des études de génie. En 12 mois, les plans et devis étaient achevés et, le 3 novembre 1961, le Conseil municipal votait des crédits de \$132,090,000 pour la construction et l'exploitation de deux lignes. Les travaux commencèrent le 23 mai 1962.

Un peu plus d'un an s'écoula et la Ville décida qu'elle devait prolonger les lignes déjà envisagées et en construire une troisième. C'est que le Canada venait d'obtenir l'autorisation de monter à Montréal pour 1967 l'Exposition internationale et universelle sur un emplacement comprenant, outre l'île Sainte-Hélène, une deuxième île artificiellement créée, l'île Notre-Dame, et une bande de terre qui, depuis Montréal, s'étendait dans le Saint-Laurent. C'est pourquoi il fut décidé de construire une troisième ligne assurant un lien entre Montréal et l'île Sainte-Hélène et entre cette dernière et la ville de Longueuil, sur la rive sud du fleuve.

En avril 1966, les travaux avaient déjà progressé rapidement: les tunnels des deux premières lignes étaient terminés et, à l'intérieur, le revêtement de béton était à 80 pour cent parachevé, tandis que le souterrain de trois milles (4,8 kms) sous le Saint-Laurent était presque entièrement creusé et partiellement bétonné. Lors de l'inauguration, en octobre 1966, il ne restait plus qu'à terminer six des stations, dont celles de l'île Sainte-Hélène et de Longueuil. Au début de 1967, le service sera total et complet.

Habités d'attendre avec patience les autobus que retardaient par temps froids les voitures embourbées ou les chaussées glissantes, les Montréalais jouissent maintenant d'un mode de transport souterrain à la fois rapide et confortable; toutes les deux ou trois minutes, les rames de voitures s'arrêtent aux quais des stations spacieuses, stations dont plusieurs personnalités étrangères ont déjà proclamé l'incomparable beauté.

Mues par l'électricité, les voitures roulent sur pneumatiques qui adhèrent à des rails de béton. Elles démarrent et s'arrêtent en douceur et sans vibration. Dès qu'une rame entre en station, l'évacuation et l'embarquement se font très rapidement par les quatre portes de chaque voiture. Dès le départ, l'accélération est rapide mais sans à-coups.

Le nouveau service souterrain de transport en commun est sensiblement parallèle aux principales artères de surface. Bien que les tunnels du métro aient été percés pour 70 pour cent dans un sous-sol dur et profond, il reste que 30 pour cent de l'ouvrage a été réalisé en tranchée, notamment dans le centre-ville.

L'une des lignes du métro, qui va d'est en ouest, s'étend à peu près parallèlement à la rue Sainte-Catherine, principale artère commerciale de la ville. Les stations permettent d'accéder directement à quelques-uns des grands magasins à rayons et aux centres commerciaux et culturels.

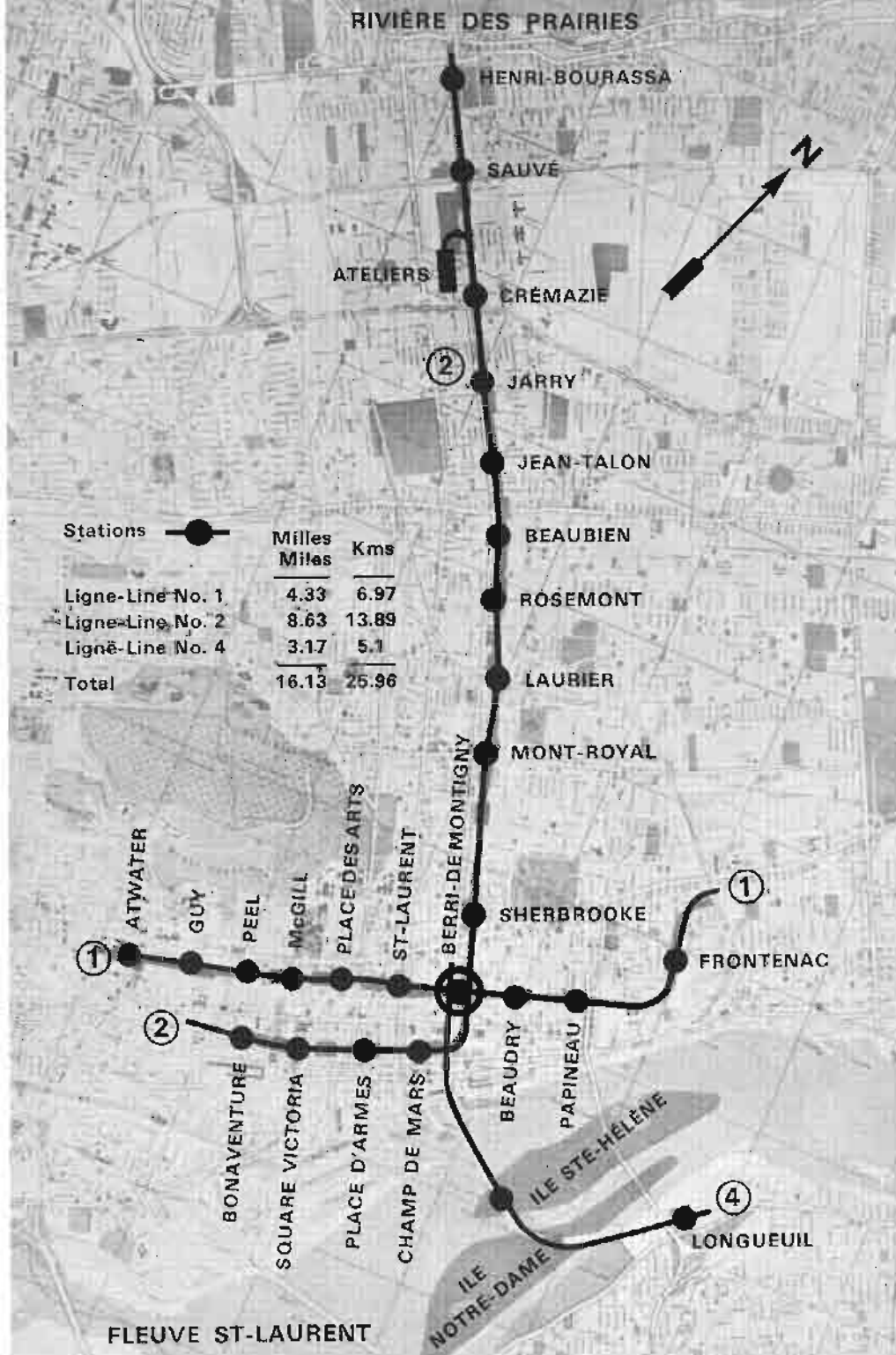


M. Lucien L'Allier, président et gérant général de la Commission de Transport de Montréal, fut l'ingénieur en chef du métro • Lucien L'Allier, chairman and general manager of the Montreal Transportation Commission, who served as chief engineer of Métro development • El Señor Lucien L'Allier, Presidente y Gerente General de la Comisión de Transporte de Montreal, ha sido el ingeniero jefe del metro • Il signor Lucien L'Allier, presidente e gerente generale della Commissione dei Trasporti di Montréal, era l'ingegnere capo della metropolitana • Lucien L'Allier, Vorsitzender und Generaldirektor der Montrealer Transportkommission, fungierte als Chefingenieur beim Bau der Metro.

L'autre ligne aboutit à une station qui permet aux voyageurs l'accès aux deux gares de chemin de fer — les Chemins de fer nationaux et le Canadien Pacifique — de même qu'à deux grands ensembles constitués de nombreux magasins, salles d'exposition et hôtels. Cette ligne, qui plonge dans le quartier des affaires, permet aux usagers de passer directement du métro à la Tour de la Bourse; ses stations sont situées aux abords des principaux immeubles à bureaux du quartier; elle remonte ensuite, passe sous la première ligne et gagne les quartiers résidentiels qui la bordent jusqu'au nord de l'île de Montréal.

Ce n'est pas sans fierté que la Ville de Montréal a réalisé cette entreprise par son Service des travaux publics et sans l'aide des gouvernements fédéral et provincial. Ce n'est pas sans fierté que la Ville a conçu et fait construire sur place son matériel roulant et qu'elle revendique à juste titre la paternité de ce gigantesque ouvrage.

Mais la Ville, pour parvenir à ces résultats, avait su établir avec le métro de Paris des liens précieux. C'est dans la capitale française, en effet, que Montréal a puisé l'idée des voitures sur pneumatiques. Dès 1962, un accord d'assistance technique était



Le métro traverse la ville du Saint-Laurent à la Rivière des Prairies • Artist's sketch shows Métro network which, on north-south line, runs from river to river • El metro atraviesa la ciudad del río San Lorenzo hasta Rivière des Prairies • La metropolitana attraversa la città dal Saint-Laurent alla Rivière des Prairies • Sketch mit einem Überblick über Montreal's Metro, das neu erbaute Untergrundbahnnetz.

conclu entre la Ville de Montréal et la Régie autonome des transports parisiens, accord qui assurait aux Montréalais les conseils et les connaissances techniques des ingénieurs français. Outre l'assistance technique, le concours de la France apportait au métro de Montréal le système automatique de perception des tickets et de distribution des titres de correspondance, système mis au point par la Société

de construction d'appareils mécaniques de précision.

Le coût total de la construction et de l'équipement du métro s'élève à \$213,700,000, dont \$152,000,000 pour les trois tunnels et les 26 stations pourvues de toutes leurs installations, et \$61,700,000 pour le matériel roulant.

Des ingénieurs étrangers y voient une aubaine, estimant qu'à raison de \$12,000,000

par mille de tunnel (1.61 km.), — ce qui représente le coût moyen reconnu — les seuls tunnels auraient coûté \$192,000,000.

Le coût réel des 16 milles (25.7 kms) de tunnel, compte tenu de l'infrastructure des stations, s'établit à \$63,000,000. Deux grandes raisons expliquent cette *aubaine*: c'est d'abord que Montréal a construit un seul tunnel à deux voies plutôt que le traditionnel souterrain à deux tunnels utilisé ailleurs; c'est ensuite le fait qu'aucune difficulté majeure n'a entravé le creusage dans le roc de la plus grande partie de l'ouvrage. Et même le coût de la partie des tunnels creusés en tranchée (30 pour cent) n'a pas excédé \$4,250,000 le mille.

Les tunnels ont tous une largeur de 23 pieds et quelques pouces (un peu plus de 7 m.) et une hauteur de 16 pieds (près de 5 m.). Aux stations, la largeur atteint 44 pieds (13.4 m.) sur une distance de 500 pieds (152.4 m.). Sous le niveau du sol, les tunnels

atteignent des profondeurs qui varient de 20 pieds (6 m.) à 80 pieds (24.3 m.) dans la ville et vont jusqu'à 120 pieds (36.57 m.) sous le lit du fleuve.

La rapidité avec laquelle les tunnels ont été creusés s'explique par l'octroi simultané de 20 contrats, ce qui permettait aux entrepreneurs de progresser tous à la fois, chacun dans le secteur qui leur était dévolu. En moyenne, les entrepreneurs avançaient à la cadence de 35 pieds (10.65 m.) par jour.

C'est avec célérité que les voitures du métro ont été construites. Conçus par un dessinateur industriel de Montréal, les wagons ont été réalisés par la Canadian Vickers en vertu d'un contrat adjugé le 6 août 1963. Les premières voitures étaient livrées le 24 août 1965 et la commande complètement exécutée en 1966 (369 voitures).

Le matériel roulant se compose de 41 rames de neuf voitures dont la longueur

correspond exactement à celle de chaque station: 500 pieds (152.4 m.). Les voitures les plus longues, celles qui sont pourvues de moteurs et d'une cabine réservée au conducteur, atteignent 56 pieds et 5 pouces (17.19 m.) et les autres voitures, 53 pieds et 10.5 pouces (16.41 m.). Leur largeur est de huit pieds (2.44 m.) et la hauteur, du rail au toit, de 12 pieds (3.66 m.). Les quatre portes de chaque côté mesurent chacune six pieds et cinq pouces de hauteur (1 m. 95) sur quatre pieds et trois pouces de largeur (1 m. 29).

Les voitures contiennent 40 places assises et 120 places debout. Une rame transporte 1,440 personnes. En supposant qu'une rame de 9 voitures passe toutes les 90 secondes, la capacité maximum de transport est de 60,000 voyageurs l'heure sur une seule voie dans une seule direction, ou de 120,000 voyageurs l'heure sur les deux voies dans les deux directions.

it's 'in' to go under!

Montreal's new underground rapid transit railway, the *Métro*, is changing public attitudes towards public transportation, creating a new image for it.

Urban transit has been lacking prestige for many years. The private automobile became the "in" method of getting around, the socially acceptable mode of city travel. Its cousin, the taxicab, runs a close second. People who ride buses, though they are the most economical users of street space, were in a class apart.

The opening of the Montreal *Métro* has changed that for thousands of residents. Among them, the new "in" thinking is expressed like this: "Why bother taking your car downtown to battle traffic and pay parking when you can get down more quickly and certainly more easily by subway and bus?"



Les ingénieurs ont percé un seul tunnel pour les deux voies • Single two-way tunnels, instead of double-barrelled tunnels used elsewhere, helped cut cost • Los ingenieros han abierto un solo túnel para las dos vías • Gli ingegneri hanno costruito un solo tunnel per i due percorsi • Statt der üblichen jeweils zwei Tunnel hat die Montrealer Metro jeweils einen Tunnel mit Gleisen in beiden Richtungen.

This sort of question is uttered with special feeling on rainy days and in winter time, when vehicular traffic on streets slows down.

The word "underground" is one that is heard frequently in Montreal these days and not always in relation to the subway. Much has been written here and elsewhere about the network of underground streets being developed between and through a number of major commercial complexes in the heart of the city.

The new *Métro* forms an integral part of these developments, itself the link that joins many of them. Conscious of the growing importance of this underground city, many Montrealers are realizing that in the *Métro* they have been provided with a second-level street placed exclusively at the use of subway travellers.

This, added to the purely functional attractiveness of the subway system, its speed, capacity and regularity, is enhancing the worth of public transport in the public mind.

Still another factor is the physical appearance of the *Métro*, its trains, stations and tunnels. *Métro* cars run on two lines in a single tunnel. This provides a more spacious environment and, the tunnels being well lighted, the impression is given of travelling on an underground street rather than in a tube.

The cars are bright, modern and pleasing to the eye with their sleek lines, official blue and white colors on the outside, comfortable seats and standing areas inside, their wide windows and conveniently placed doors. Watching a *Métro* train slide smoothly and quietly on rubber tires into a station is a fascinating view.

Another source of delight is the stations themselves. No two stations are alike. Designed by different architects, each has a distinctive architectural and decorative treatment and the result is that each station presents its own expression of a pleasing, spacious and tastefully decorated environment.

All the stations are of the side platform type with the entry and exit concourse above. Except in two cases, the entire two-level station structures are below ground level. Escalators are provided where the rise from one level to another is more than 12 feet.

The largest *Métro* station is the one at the junction of the two main lines of the system where one line passes over the other while the third line, linking Montreal with *Île Sainte-Hélène* and the south shore of the St. Lawrence River, originates there at still a third underground level. This huge transfer terminal has a vast top level concourse where stores and concessions



La station Peel est située au cœur du quartier commercial • Peel St. station is at crossroads of downtown business district • La estación Peel se encuentra en el corazón del barrio comercial • La stazione Peel si trova nel cuore della zona commerciale • Die Peel-Station liegt im Zentrum des Geschäftsviertels in der Innenstadt.

Berri-de Montigny, la plus importante de toutes les stations, est le point de rencontre des trois lignes du réseau • Métro cars pull into Berri-de Montigny station • Berri-de Montigny es la más importante de todas las estaciones, allí se cruzan tres líneas del metro • Berri-de Montigny, la più importante di tutte le stazioni, è il punto di incontro delle tre linee della rete • Die Berri-de Montigny-Station, Schnittpunkt der drei Linien des Untergrundbahnnetzes.



are permitted, but the whole structure is below ground level.

Access to the stations is through attractive off-street structures, generally three or four for a station, and through commercial buildings. There are no entrances on the sidewalks, leaving them clear for pedestrian traffic.

The popularity of the *Métro* is being enjoyed by buses as well in this new attitude towards public transport. In the integrated urban travel plan launched by the Montreal Transportation Commission with the opening of the subway, a fleet of some 2,000 buses operates along routes

designed, where possible, to feed the subway trains.

Another factor contributing to Montrealers' pride in their new *Métro* has been the amount of praise heaped on the system by visitors to the city.

It started the day the *Métro* was inaugurated by Louis Joxe, the French minister of state, who was President de Gaulle's representative for the occasion. Mayor Jean Drapeau had invited official representation from France because French engineers had played a role in the planning of the system. Joxe, who pushed the button setting the system in operation, had

many compliments for the subway and summed up his impression of the whole enterprise as one of "harmony and elegance."

One of the French engineers on hand for the ceremony remarked: "There is no doubt in my mind that this surpasses the Paris *Métro*," going on to explain that "the stations are more modern, more impressive."

Other comments, to be echoed many times by Montreal subway riders in the weeks to follow, included: "The quietest, smoothest ride I've ever had" and "a magnificently conceived work."

Le conducteur d'une rame devant son tableau de bord • Subway conductor at control panel • El conductor del metro frente a su tablero de control • Il conduttore della ferrovia sotterranea di fronte al quadro-controllo • Der Wagenführer bedient das Schaltbrett.

Le symbole du métro • Symbol of Métro • El simbolo del metro • Il simbolo della metropolitana • Symbol der Metro.



les transports en commun, une formule nouvelle

En quelques semaines, le métro de Montréal a modifié l'attitude des Montréalais à l'égard des transports en commun.

Depuis quelques années, le prestige des transports publics à l'intérieur de la ville avait tendance à baisser. L'automobile a en effet imposé un mode de déplacement qui déclassait les autres, du moins dans l'échelle des valeurs sociales, ou simplement mondaines. Le taxi se classait au deuxième rang. Quant aux usagers des autobus, c'est-à-dire ceux qui font un usage économique des rues, ils constituaient une classe bien distincte.

L'avènement du métro a sensiblement changé ces méthodes subjectives d'appréciation chez des milliers de citoyens. Et le nouvel adage populaire s'énonce ainsi: "Pourquoi s'encombrer d'une automobile pour gagner le centre-ville, affronter la circulation intense et payer une place de stationnement quand il est possible de voyager plus rapidement et avec beaucoup plus de facilité en métro ou en autobus?"

Cette question vient encore plus spontanément à l'esprit les jours de pluie et les jours d'hiver, quand la circulation ralentit.

A vrai dire, le mot *souterrain* est de plus en plus fréquemment entendu ces jours-ci à Montréal, et il ne s'applique pas toujours au métro. On a beaucoup écrit, à Montréal et ailleurs, sur le réseau des passages souterrains en voie de développement entre divers ensembles commerciaux, au cœur de la ville.

Le métro fait partie de ce nouveau mode de communication . . . sous terre. Conscients de l'importance croissante de la ville souterraine, beaucoup de Montréalais



Les 26 stations sont pourvues de 123 escaliers mécaniques, dont 25 à la station Berri-de Montigny • Métro system is served by 123 escalators • Las 26 estaciones poseen 123 escaleras mecánicas, 25 de las cuales se encuentran en la estación Berri-de Montigny • Le 26 stazioni sono provviste di 123 scale mobili, 25 delle quali alla stazione Berri-de Montigny • Die 26 Stationen sind mit 123 Rolltreppen ausgestattet.

Les voitures roulent sur des bogies à pneumatiques conçus suivant des plans de la R.A.T.P. • Use of pneumatic tires on subway is based on Paris concept • Los coches ruedan sobre llantas neumáticas concebidas según los planos de la R.A.T.P. • L'uso di pneumatici è basato sul modello della R.A.T.P. • Die Wagen rollen auf Luftreifen, nach dem Vorbild der Pariser Métro.





Les titres de correspondance sont distribués automatiquement • Transfer system is automatic, first of its kind in America • El sistema de transbordo es automático y el primero de su género en América • I biglietti di corrispondenza sono distribuiti automaticamente • Automatische Umsteigefahrkartenausgabe, erstmalig in Amerika.

constatent que le métro leur ouvre une voie facile au sous-sol de la Métropole.

Cette prise de conscience, à laquelle il faut ajouter les attraits et la commodité des déplacements par le métro — la rapidité, la régularité, la souplesse — redore le blason des transports publics aux yeux des Montréalais. L'aspect purement physique du métro n'est pas sans influencer les Montréalais: la beauté des lignes, la pureté des formes, l'attrait des stations et des voitures neuves. Comme les rames circulent sur deux voies à l'intérieur d'un même tunnel, la sensation d'espace, la lumière, le dégagement donnent l'impression au voyageur d'avancer moins dans un tunnel que dans une rue souterraine.

Tous s'accordent à reconnaître que les voitures sont élégantes, modernes, agréables avec leurs lignes effilées, leurs sièges confortables et l'espace qu'elles offrent aux passagers, leurs larges fenêtres et leurs portes commodément situées. Il est fascinant d'observer une rame qui pénètre dans une station avec la douceur qu'assurent les pneumatiques.

Les stations ne sont pas moins saisissantes. Aucune ne ressemble à l'autre puisque toutes ont été conçues par des architectes différents, toutes ont un décor original, une personnalité physique bien distincte. Il est à remarquer que la préparation des plans de 10 des 26 stations a été confiée à des architectes du Service des travaux publics de la Ville.

Toutes les stations ont pourtant en commun des caractéristiques fonctionnelles: les quais sont également larges, longs et spacieux, faciles d'accès par les escaliers latéraux. Toutes, sauf deux, dissimulent leurs deux étages sous le niveau du sol. Toutes sont aussi dotées d'escaliers mécaniques dès que la hauteur dépasse 12 pieds (3.7 m.).

La plus grande des stations de métro est située au point de rencontre des trois lignes. A l'étage supérieur, cette station est un carrefour commercial avec ses magasins, ses comptoirs et ses kiosques, toujours sous le niveau du sol.

On accède aux stations par de petits bâtiments, à raison de trois ou quatre par station, qui ne sont jamais situés en bordure des trottoirs ou à proximité de la chaussée. On peut aussi, dans quelques cas, accéder aux stations par certains immeubles commerciaux.

La popularité du métro rejaillit sur le réseau des autobus dont les itinéraires ont été repensés et sensiblement modifiés dans plusieurs quartiers afin de les rendre complémentaires du transport en commun souterrain. La Commission de Transport de Montréal a profité de l'inauguration du métro pour revaloriser le transport par autobus.

Les Montréalais ne sont pas insensibles aux éloges adressés au nouveau métro par les visiteurs étrangers. Le jour même de l'inauguration, M. Louis Joxe, ministre

Un bâtiment, près de la station Berri-de Montigny, abrite le poste de commande centralisée • Métro's central control is housed in special building near Berri-de Montigny station • Cerca de la estación Berri-de Montigny, el edificio donde funciona la central de control del metro • La stazione di comando centrale della metropolitana si trova in un edificio speciale nei pressi della stazione Berri-de Montigny • Die Hauptkontrollanlage befindet sich in einem Gebäude in der Nähe der Berri-de Montigny-Station.



d'Etat dans le gouvernement français et représentant du président de Gaulle à la cérémonie, devait souligner d'abondance les avantages et la beauté de l'entreprise. Deux mots résumaient ses impressions: "Harmonie et élégance".

La Ville de Montréal avait tenu à inviter plusieurs représentants de la France à la cérémonie d'inauguration afin de souligner l'importance du rôle joué par les ingénieurs français dans la conception et la mise au point du métro.

L'un des ingénieurs français qui se trouvait là devait déclarer: "Il ne fait aucun doute dans mon esprit que ceci surpasse le métro de Paris . . . que les stations sont plus modernes, plus impressionnantes."

Les préposés à la vente des tickets • Métro passenger buys his ticket • Los encargados de la venta de los boletos • Gli incaricati della vendita dei biglietti • Metro Fahrgast kauft seinen Fahrchein.

Le réseau d'autobus a été repensé en fonction du métro • Bus service fans out from each Métro station • El itinerario de los autobuses ha sido modificado en función del metro • La rete degli autobus è stata riorganizzata in funzione della metropolitana • Autobushaltestellen befinden sich unweit jeder Untergrundbahnstation.



un coin de la terre des hommes

Imaginez un café viennois; admirez ensuite quelques-unes des plus belles œuvres d'art de la Belgique; assistez à l'une des représentations de la Scala du Milan; entrez dans un temple bouddhiste de la Thaïlande au dix-huitième siècle; examinez de près une mosaïque du deuxième siècle venant de Tunisie, et admirez des fresques médiévales de la Yougoslavie . . .

. . . vous n'aurez eu alors qu'un aperçu de l'Expo 67. Rien de plus. Mais ce choix que vous aurez fait, ce choix qui vous est ici proposé, souligne la prodigieuse diversité de la première exposition universelle et internationale officiellement sanctionnée en Amérique. Et ces visites successives ne vous auront encore conduit que dans six pays.

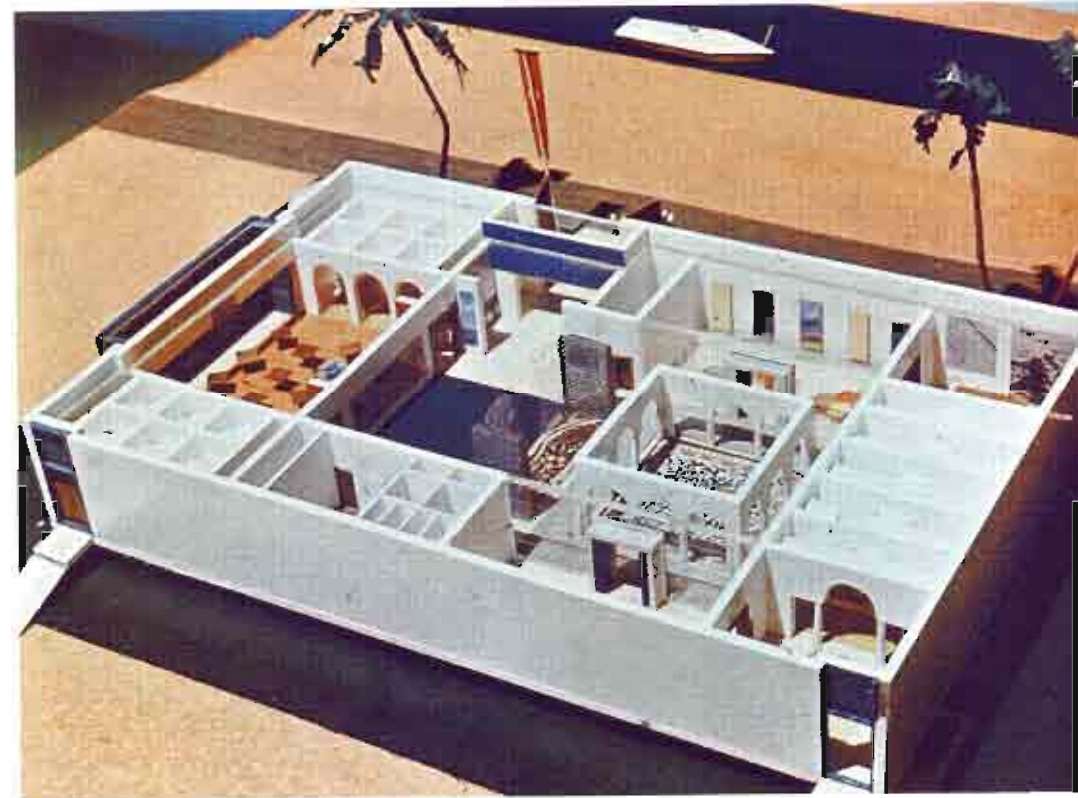
Songez que 70 pays participent à l'Expo 67 et qu'il vous est ainsi donné de posséder la *Terre des Hommes*, admirablement concentrée en un seul lieu. Car Montréal aura l'honneur, à compter du 28 avril et durant six mois, d'accueillir la plus grande exposition internationale au monde. Voici quelques précisions sur la participation des six pays évoqués au début:

Par son architecture, le pavillon de l'Autriche ressemble un peu à une structure moléculaire de cristaux dont la précision géométrique est saisissante et qui évoque à la fois les montagnes et les paysages grandioses du pays, et l'idée de science, de génie, de logique et d'art. Non seulement y trouvera-t-on une ambiance de musique, d'art et de tradition, mais aussi les témoignages concrets des grandes réalisations modernes de l'Autriche. Une partie importante du pavillon abritera l'*autrovision*, sorte de théâtre mécanique qui présentera une synthèse du patrimoine autrichien.



Le pavillon de la Belgique à l'Expo 67 est conçu de telle sorte que le visiteur pourra le parcourir sans halte • Belgium, site of last first-category world exhibition in 1958, conceived Expo 67 pavilion in such a way that visitor will take uninterrupted walk, rather than go through series of halls • El pabellón de Bélgica para la Expo 67 ha sido concebido para que el visitante pueda recorrerlo sin detenerse • Il padiglione del Belgio è stato concepito in modo che il visitatore possa percorrerlo ininterrottamente, senza passare attraverso una serie di sale • In dem Expo 67 Pavillon von Belgien machen die Besucher einen ununterbrochenen Rundgang, ohne durch verschiedene Säle zu gehen.

Le pavillon de la Tunisie fut le premier terminé • Tunisia's pavilion was first of national pavilions to complete construction • El primer pabellón terminado ha sido el de Túnez • Il padiglione della Tunisia fu il primo ad essere terminato • Der tunesische Pavillon wurde als erster fertiggestellt.





Le pavillon de l'Italie se distingue par la grande simplicité de ses lignes • Simplicity is fundamental characteristic of Italy's pavilion • El pabellón de Italia se destaca por la gran sencillez de sus líneas • Il padiglione dell'Italia si distingue per la grande semplicità delle sue linee • Bezeichnend für den italienischen Pavillon ist seine betont schlichte Bauweise.

L'Autriche participe aussi aux pavillons thématiques, sa contribution étant surtout centrée sur les inventions et les entreprises scientifiques du pays, sur la musique et la littérature. Un café viennois permettra au visiteur d'apprécier la richesse de la cuisine autrichienne.

Dans le cadre du Festival mondial de l'Expo, l'Autriche déléguera sa compagnie nationale d'opéra et l'Orchestre philharmonique de Vienne. Enfin, l'Autriche prêterà à l'Exposition internationale des arts quelques-unes de ses plus célèbres œuvres, notamment celles qui viendront du *Kunst-historisches Museum* de Vienne.

La Belgique, qui organisa l'Exposition universelle de Bruxelles en 1958, a conçu un pavillon fort original. Le rez-de-chaussée sera un véritable musée aux œuvres nombreuses dont l'une des principales sera la chasse de saint Remacle, œuvre d'art religieux du douzième siècle. On pourra

également admirer des tapisseries et des peintures parmi les plus célèbres de l'art flamand.

A l'étage, c'est un véritable panthéon que l'on a élevé à la mémoire de 53 personnalités belges qui se sont signalées dans les arts, les sciences et les humanités. Les sciences, les réalisations industrielles, les communications auront aussi leur place dans ce pavillon.

Pour participer au Festival mondial, la Belgique déléguera, en plus du Théâtre National et du Rideau de Bruxelles, le spectacle folklorique de l'Ommegang ainsi que le Ballet du XXe siècle, l'organiste Flor Peeters, les Solistes de Liège et l'Ensemble vocal de Bruxelles. A l'Exposition internationale des beaux-arts on pourra admirer notamment une toile de Jan van Eyck, le portrait de sa femme Margarethe, prêtée par le Musée communal des beaux-arts de Bruges.

C'est par la simplicité des lignes que se distingue le pavillon de l'Italie.

L'intérieur est divisé en trois secteurs: Poésie, Tradition et Progrès. Ainsi l'Italie pourra-t-elle illustrer, non seulement les richesses matérielles et spirituelles du passé, mais aussi les tendances nouvelles de l'ère moderne. On y trouvera, naturellement, un restaurant. On y admirera aussi *L'amour* de Donatello, célèbre bronze de Florence.

Les musées de Milan, de Venise, de Volterra, de Rome et de Valdarno prêteront à l'Exposition des beaux-arts des œuvres de maîtres aussi célèbres que Tintoretto, Carpaccio et Lotto.

Au Festival mondial, l'Italie déléguera les 400 membres de la troupe de la Scala de Milan et le pianiste Benedetti Michelangeli.

Situé sur l'île Notre-Dame, le pavillon de l'Italie est ainsi conçu que les trois grands secteurs qui le composent sont re-



Le pavillon de la Thaïlande est la réplique d'un temple bouddhiste du 18^e siècle • Replica of 18th Century Buddhist shrine is main building of Thailand's pavilion
 • El pabellón de Thailandia es la réplica de un templo budista del siglo 18 • Il padiglione della Thailandia è la replica di un tempio buddista del 18^{mo} secolo • Der thailändische Pavillon ist eine Nachbildung eines buddhistischen Tempels aus dem 18. Jahrhundert.

liés par des couloirs qui symbolisent le voyage de l'homme à travers la vie.

La partie principale du pavillon de la Thaïlande est la reproduction d'un temple bouddhiste du dix-huitième siècle. Son toit délicatement ouvré et doré s'élève à 80 pieds (24 m.) du sol. On y a ajouté une salle aux lignes très simples qui fait contraste avec le temple ancien. Parmi les objets exposés: des bijoux orientaux, des statuettes étonnantes, d'anciens costumes d'apparat, des reproductions d'une embarcation employée dans les cérémonies, d'un éléphant de combat ancien et d'un char royal.

Dans une autre salle, des objets modernes: bijoux, tissus, pièces d'argenterie et de bronze; échantillons d'articles d'exportation: riz, caoutchouc, maïs, tapioca, minéraux et produits de la forêt. Construit en Thaïlande, transporté par sections à Montréal, le pavillon a été remonté sur l'île Notre-Dame.

C'est aussi sur l'île Notre-Dame que sera situé le pavillon de la Tunisie dont la conception rappelle l'héritage carthaginois de

ce pays de l'Afrique du Nord. Construit autour d'un patio dont le sol est orné d'une mosaïque du deuxième siècle intitulée *Orphée* et appartenant au Musée de Bardo, le bâtiment abritera un restaurant de 100 places et un café arabe.

Les éléments d'exposition évoqueront l'artisanat, le tourisme, l'agriculture et les industries en voie de développement. Des artisans, sur place, travailleront le cuivre et tisseront des tapis.

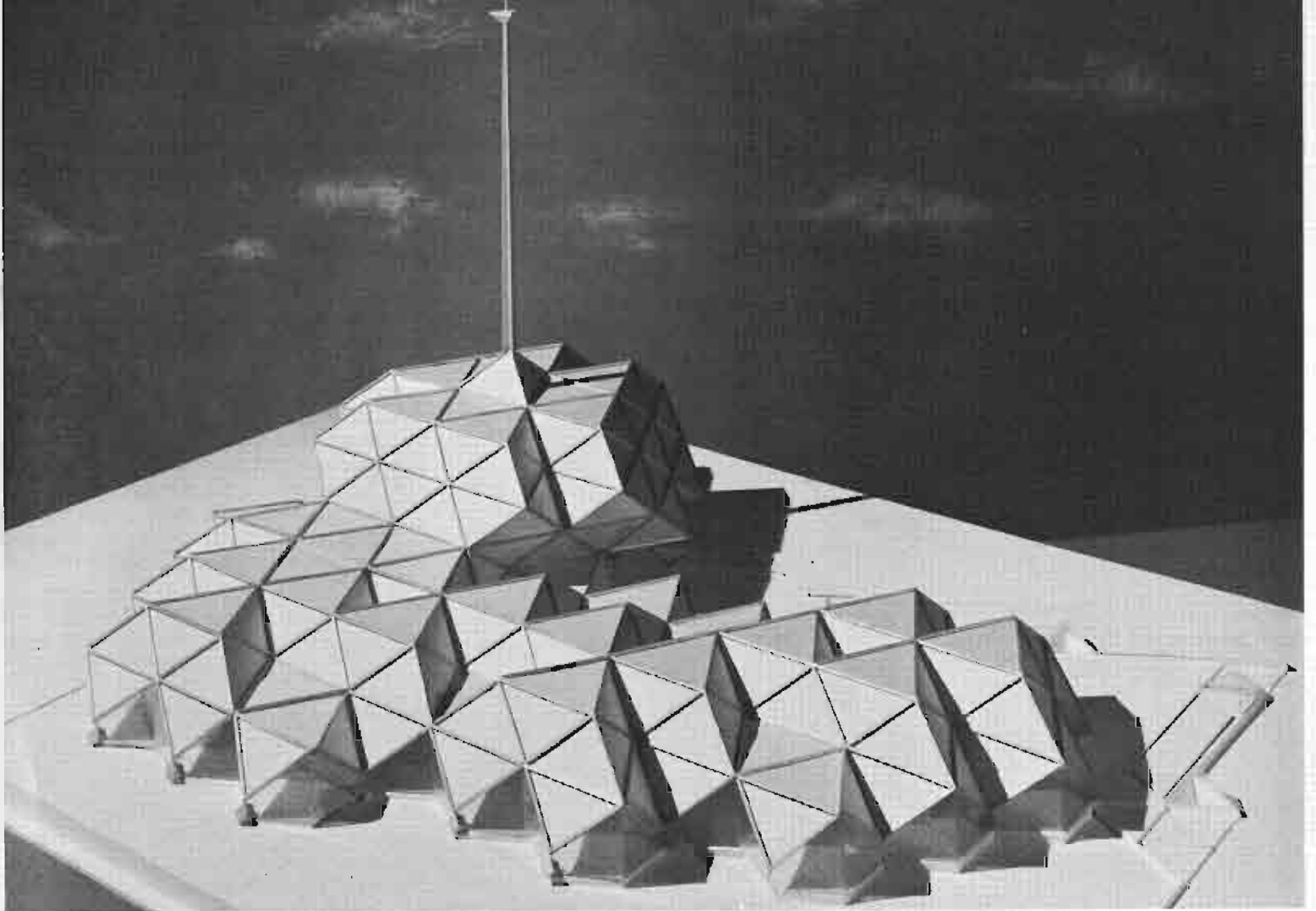
L'un des murs du restaurant sera de verre et les visiteurs pourront suivre de près la préparation d'authentiques repas tunisiens. Un ensemble folklorique de 50 danseurs participera au Festival mondial. Une autre mosaïque, *Assès attaqué par un tigre*, sera exposée au Musée de l'Expo.

De tous les pavillons nationaux, celui de la Tunisie fut le premier terminé.

Le pavillon de la Yougoslavie a été conçu pour illustrer le passé, le présent et l'avenir. Situé, lui aussi, sur l'île Notre-Dame, il comporte deux étages. On pourra y voir des pièces d'archéologie et d'anciennes

fresques, ainsi que des produits commerciaux (cuirs, textiles, machines-outils, équipement électronique), une carte en relief du pays, un cinéma et divers éléments illustrant le développement du tourisme, de l'économie et de l'industrie, les structures sociales du peuple yougoslave et son désir de coexistence pacifique. Quant à sa participation au Festival mondial, la Yougoslavie a décidé de déléguer à Montréal une troupe de danseurs folkloriques, un célèbre chanteur d'opéra et d'autres artistes bien connus.

L'un des éléments les plus importants du pavillon yougoslave sera sans doute l'énorme carte en relief du pays. Constituée de 3,000 pièces, cette maquette fournira, grâce à un réseau électrique, des renseignements précis sur des régions données. On pourra ainsi plus facilement découvrir les divers aspects du pays: géographique, historique, touristique, culturel et industriel. Enfin, les œuvres d'une quarantaine de peintres contemporains seront exposées dans une salle du pavillon.



Le pavillon de l'Autriche évoque par ses lignes et sa blancheur les montagnes aux neiges éternelles • Split-level structure of sprawling honey-comb shapes is Austria's representation • El pabellón de Austria evoca con sus líneas y blancura las nevadas cumbres de su país • Il padiglione dell'Austria ricorda per la sua linea il candore delle sue montagne dalle nevi eterne • Baulinie und weisse Farbe des österreichischen Pavillons lassen einen unwillkürlich an mit ewigem Schnee bedeckte Berggipfel denken.

man and (part of) his world

by **Bill Bantey**

Take a Viennese coffee-house, add art masterpieces from Belgium, opera from Italy, an 18th century Buddhist shrine from Thailand, a 2nd century mosaic from Tunisia and medieval frescoes from Yugoslavia and you have a glimpse of *Expo 67*.

A glimpse. Nothing more.

Nonetheless, the selection serves to underline the diversity of the first internationally-approved world exhibition ever held in America.

And the cross-section represents only six nations.

Consider the fact that 70 countries are taking part (others such as England, France, the Soviet Union, Czechoslovakia, Canada, to name a few, already have

been covered in these pages) and you can easily appreciate that *Man and His World* is just that.

Expo 67, to be held in Montreal for six months starting next April 28, is the biggest world exhibition ever organized.

But here are some specifics about the six countries referred to:

The Austrian pavilion aims to suggest the molecular structure of crystals through its geometrical precision, evoking thoughts of mountains, gems and scenery as well as concepts of science and engineering, logic and art.

Tradition and modern development, music and art will be emphasized.

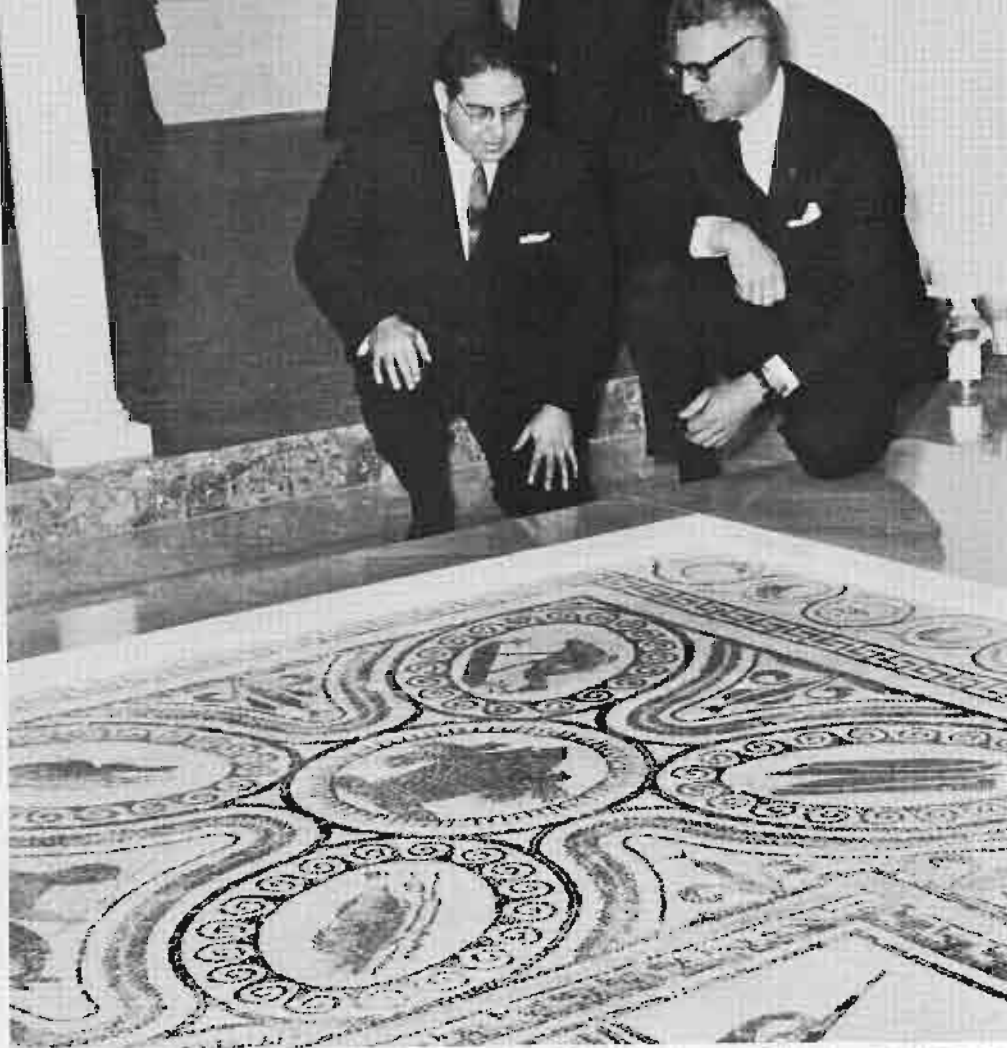
A major portion of the exhibition space will be assigned to a panoramic

theatre which will present *Austrovision*. It will strive to give the impression of a mechanized theatre, with musical and comic-strip effects intended to relieve the serious artistic message. The contents of *Austrovision* are based on *Imago Austriae*, a book which has been hailed as an exhaustive work of scholarship and journalism.

Austria also is participating in the theme pavilions, with examples of Austrian inventions and scientific endeavor, music and literature.

A Vienna coffee-house will give visitors a chance to taste specialties of Austrian cuisine, such as *sacher-torte*, *palatschinken* and *krapfen*.

Austria also is sending the Vienna State



M. Salah Benjennet, commissaire général de la Tunisie, et M. André Kniewasser, directeur général de l'Expo, admirent les mosaïques du parquet • Mr. Salah Benjennet, commissioner-general of Tunisian pavilion, and Expo General Manager Andrew Kniewasser examine second century mosaic floor installed in pavilion • Los Señores Salah Benjennet, Comisario General de Túnez y André Kniewasser, Director General de la Expo 67 admiran los mosaicos del piso • Salah Benjennet, commissario generale della Tunisia, e il signor André Kniewasser, direttore generale dell'Expo, ammirano il mosaico del pavimento • Generalbeauftragter des tunesischen Pavillons Salah Benjennet, und Generaldirektor der Expo Andrew Kniewasser, bewundern den Mosaikbelag des Fussbodens.

Opera Company and the Vienna Philharmonic Orchestra to the *World Festival*. Similarly, notable works are being loaned to the international art exhibition, especially by the *Kunsthistorisches Museum*, Vienna.

Belgium, site of the last international exhibition of the first-category in 1958, has conceived its pavilion in such a way that the visitor will take an uninterrupted walk, rather than go through a series of halls.

On the first floor, great masterpieces of Belgian art will be shown, among them, the reliquary of Charles the Bold from Liège; a tapestry of Rubens' *Education of the Virgin* and the 12th century shrine of St. Remacle.

Also on the first floor will be a tourism exhibit, a description of the state, a restaurant and a lace-making demonstration.

A pantheon dedicated to the memory of 53 great Belgians in the fields of art, science and civilization will be on the

second floor. Other exhibits will be a scientific section; an industrial display, including a diamond cutter at work; a communications section and a publishing exhibit.

Belgium is sending the *Ballet du Vingtième Siècle*, the folk-spectacle *Ommegang* of Brussels, the *Rideau de Bruxelles*, the *Théâtre National*, organist Flor Peeters, the *Solistes de Liège* and the *Ensemble vocal de Bruxelles*.

It also is lending major works to *Expo's* international fine arts exhibition, one of the most significant being Jan van Eyck's portrait of his wife, Margarethe, belonging to the permanent collection of the *Musée communal des beaux-arts, Bruges*.

Simplicity is the fundamental characteristic of Italy's pavilion.

The interior has been divided into three sectors. The first is called *Poetry*, the second *Tradition* and the third *Progress*. In this way, Italy will illustrate not only

the physical and spiritual riches of the past but also the new impulses in industrialization and modernization. There will, of course, be a restaurant.

A key exhibit will be a famous sculpture of the *Renaissance*, Donatello's *Love*, a bronze from Florence.

Museums in Milan, Venice, Udine, Volterra, Rome and Valdarno are lending works to the international art exhibition by such masters as Tintoretto, Carpaccio and Lotto. Earlier works include a second century A.D. Roman bust of Emperor Vitellius and two Etruscan funeral figures.

In the field of the performing arts, Italy is sending the famed 400-member *La Scala* of Milan and the celebrated pianist Benedetto Michelangeli to the *World Festival*.

The Italian pavilion will cover an area of 38,000 square feet and will be located on *Ile Notre-Dame*.

The three focal points of the pavilion will be linked by a corridor, representing man's journey through life.

A replica of a famous 18th century Buddhist shrine, with spired and gilded roof rising nearly 80 feet, is the main building of Thailand's pavilion. The second element is an exhibition hall.

Vivid colors and intricate carvings capture the spirit of Thai architecture. Beneath the pavilion, a replica of the distinctive royal barge will be assembled in a reflecting pool.

Inside the pantheon, traditional Thailand will be represented by exquisite statuary, displays of classic costumes, models of a ceremonial barge, an ancient war elephant and a royal chariot.

The exhibits in the hall will demonstrate aspects of the modern nation—displays of Thai jewelry, silk, bronze and silverware and examples of the country's exports, such as rice, rubber, maize, tapioca, minerals and forest products.

The pavilion was built in Thailand, shipped to Montreal in pieces and re-assembled on *Ile Notre-Dame*.

Tunisia's pavilion, Arabic in concept and reflecting the nation's Carthaginian heritage, will be located on *Ile Notre-Dame*. Built around a central patio, complete with mosaic floor, the pavilion also will feature a 100-seat restaurant and an Arabic *café*.

Close to 20 feet high and rectangular in form, the building is mainly white with blue decoration.

Handicraft, tourism, agriculture and newly-developing industries will be among the subjects covered in the exhibits. Artisans will work in copper and in the production of hand-made rugs.

A feature of the restaurant will be a glass wall through which guests may see their

meals being prepared in authentic Tunisian fashion. The *café* will feature *café turc* and *thé aux pignons*.

Tunisian folk dancers will perform in the pavilion and a national folk troupe of 50 will participate in the *World Festival*.

The loan of the famed mosaic, *Asses being attacked by a Tiger*, to the international art exhibit has been agreed to by Tunisian authorities.

Tunisia's pavilion, incidentally, was the first of the national pavilions to complete construction.

The mosaic floor in the patio dates back to the second century. Titled *Orphée*, it belongs to the Bardo museum and measures nine feet by 12.

The Yugoslav pavilion is designed to

illustrate the past, present and a vision of the future. Triangular forms constructed of modern alloys form the architectural basis of the pavilion. Situated on *Ile Notre-Dame*, it covers 26,483 square feet.

Yugoslavia's pavilion will be a two-storey structure and its exhibits will include archaeological objects, ancient frescoes and icons, commercial products (leather, textiles, machinery, electronic equipment), a display relating to Yugoslavia's desire for peaceful co-existence, a tourism promotion, the development of industry and the economy generally, a cinema and a section dealing with the social structures of the state.

To *Expo's World Festival*, Yugoslavia will send Antonio Janigro's Zagreb So-

loists, a folk dancing troupe and a noted opera singer.

A featured exhibit in the pavilion will be a king-sized (14 feet square) scale model of Yugoslavia consisting of at least 3,000 pieces. Not only will the map show the geographical makeup of Yugoslavia but, via an automatic timer, it will pinpoint areas of special interest — historical, cultural, touristic and industrial. In addition, the map has been devised in such a way that it will indicate the elevation of Yugoslavia's most important mountain ranges.

Another section will contain paintings by 40 of Yugoslavia's contemporary artists.

(Bill Bantey is English editor of *Montréal '66*.)

Le pavillon de la Yougoslavie vise à illustrer le passé, le présent et l'avenir • Yugoslavia pavilion aims to illustrate past, present and vision of future • El pabellón de Yugoslavia tiende a ilustrar el pasado, el presente y el porvenir • Il padiglione della Yugoslavia mira ad illustrare il passato, il presente e l'avvenire • Der jugoslawische Pavillon wird Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Landes veranschaulichen.



how to make the lively arts livelier

by Lawrence Sabbath

As the Greater Montreal Council of Arts enters its 11th season of operations, it can look back with merited pride on the contributions it has made to the cultural life of Canada's metropolis.

Although Montreal is multilingual, it is unique among the world's great international centres, such as Paris, London and New York, in possessing two dominant groups, French and English. Separately and together, they produce an incredible richness and variety of cultural expression.

To encourage and assist them, as well as any other language organization that meets the required standards of achieve-

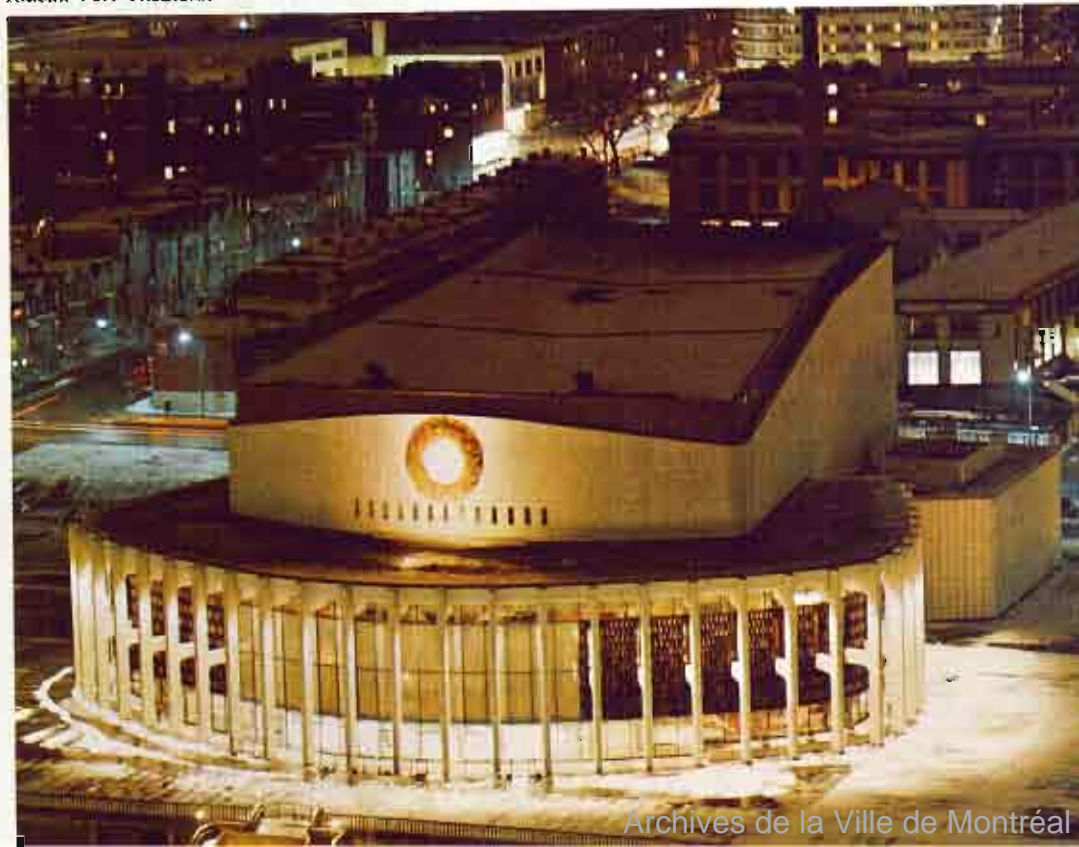
ment, is the function of the Greater Montreal Council of Arts.

Until creation of the council in 1956 (which, incidentally, preceded establishment of the Canada Council in Ottawa), there was no official municipal body to which artistic organizations could turn for consistent support of their aims.

For a time, the Greater Montreal Council of Arts was the only one of its kind in Canada. To this day, it is broader in scope and in the *largesse* of its grants than other councils which since have been formed in other cities. Just to note one instance: There is nothing anywhere else

◀ *Yvette Brind'Amour sur la scène du Rideau Vert*
• *Yvette Brind'Amour in scene from Rideau Vert production*
• *Yvette Brind'Amour en una escena de una obra presentada por el Teatro du Rideau Vert*
• *Yvette Brind'Amour sulla scena del Rideau Vert*
• *Yvette Brind'Amour in einer Aufführung des Rideau Vert-Theaters.*

La salle Wilfrid-Pelletier de la Place des Arts • *Salle Wilfrid-Pelletier of La Place des Arts is scene of many of City's spectacular cultural events* • *La sala Wilfrid-Pelletier de la Place des Arts* • *La sala Wilfrid-Pelletier della Place des Arts* • *Der Wilfrid-Pelletier Saal im Place des Arts Konzertgebäude.*



in the world to match the single prize of \$3,000 to the winner of the Grand Prize for Literature. This annual award was instituted by the Council two years ago and is run by it.

A list of some of the artistic companies that benefit from the subsidies discloses the catholic tastes of the Montreal public and the extent to which these companies seek to satisfy those tastes, while striving to raise production levels consistently higher.

There is the International Film Festival, *Jeunesses Musicales*, *Les Grands Ballets Canadiens*, Pro Musica Society, Sarah Fisher Concerts, *Théâtre du Nouveau Monde*, *Rideau Vert*, Lakeshore Chamber Music Society, Bach Choral Society, National Theatre School of Canada, McGill Chamber Orchestra, *Les Apprentis-Sorciers*, *la Cinémathèque canadienne*, *La Poudrière*, *Les Feux-Follets*, Montreal Elgar Choir, Montreal Museum of Fine Arts, Montreal Symphony Orchestra, etc.

The records of these and other troupes and organizations show that aid has gone in the right direction. Most of the companies assisted have moved from local to national and even international recognition. The primary aim of the council is directed to the benefit of the Montreal scene. That outside recognition has followed very often is a matter of council satisfaction but such recognition is not a prerequisite nor a condition of monetary aid.

For the most recent period, the council gave subsidies in eight categories, one more than the previous year: Music, fine arts, theatre, festivals, ballet, opera, literature and aid to creation of original works. Music received the largest proportion of the total amount of subsidies of \$393,213. Next was fine arts, then theatre and so forth.

The council functions for artistic organizations which are based on the Island of Montreal or in those municipalities which have joined since 1956 to form the steadily expanding district known as Greater Montreal.

Council revenues are obtained in a simple and highly effective manner. A



L'ensemble folklorique Les Feux-Follets a déjà une réputation internationale • Eskimo sequence by Montreal's internationally-known folk troupe, Les Feux-Follets • El conjunto folklorico Les Feux-Follets goza de fama internacional • Il complesso folkloristico Les Feux-Follets gode già di reputazione internazionale • Eskimotanz, aufgeführt von der international bekannten Montrealer Volkstanztruppe Les Feux-Follets.

deduction of 1 percent of the proceeds of the municipal sales tax collected by the city goes into the "Fund for the Montreal Council of Arts." Another source of income is from gifts, donations, legacies and grants. Not more than 10 percent of the revenues can be used for administrative purposes.

With the yearly growth of the city, the additional sales tax has boosted the fund's revenue and culture has profited accordingly. The financial report of the treasurer for the fiscal year ended April 30, 1966, showed that the excess of revenue over expenditures was \$247,979.

In the early years, the average yearly total of subsidies to organizations was \$200,000. The amount last year was \$393,213. It has been estimated that high-quality entertainment (excluding movies and cabarets) in Montreal involves an an-

nual total budget of over \$3,000,000, triple what it was in 1956.

One potent reason for the council's success is the stringency of its guidelines for any grant request. A company must prove itself for at least a year in advance, its organization must be solid and there must be a reasonable excellence of production. Subsidies are for clearly defined projects and not to cover deficits. Most importantly, the group must show there is a need for what it offers and the entertainment provided must be for the community at large and not for small sections of the population.

A good idea operates in many ways for many people and so the council has prospered and with it, the organizations and the public for whose direct benefit it was created.

(Lawrence Sabbath writes for The Montreal Star.)

le conseil des arts de la région métropolitaine

par Réal Pelletier

Du théâtre français, allemand, italien ou anglais; du cinéma européen ou américain, mais aussi, pour les fins gourmets, du cinéma tchécoslovaque, suédois, japonais ou indien; de la peinture et de la sculpture contemporaines, mais aussi des œuvres africaines ou esquimaudes. Et, bien sûr, une large production canadienne. Montréal offre, sur le marché de l'art, une gamme inusitée de produits où se côtoient les influences modernes comme anciennes, européennes comme nord-américaines et canadiennes. La Métropole se fait remarquer depuis une dizaine d'années par sa production artistique. Parmi les principaux moteurs de ce mouvement jeune et prolifique, on compte le Conseil des arts de la région métropolitaine de Montréal.

Le conseil est né le 18 avril 1956, de la volonté des autorités municipales de souscrire aux efforts considérables des milieux artistiques locaux — surtout ceux du théâtre et de la musique — pour se tailler une place sur le marché métropolitain des arts, aux côtés des grandes troupes internationales qui avaient déjà conquis les Montréalais.

Le geste arrivait à son heure. Depuis dix ans, il est né une troupe de théâtre presque chaque année à Montréal. L'Orchestre symphonique de Montréal, pendant ce temps, s'implantait solidement dans la tradition artistique montréalaise. Les Grands Ballets Canadiens franchissaient pour leur

part des pas importants vers la renommée.

En une décennie, le Conseil des arts de la région métropolitaine de Montréal a injecté \$2,536,724 dans les divers rouages du mécanisme artistique de Montréal. Ces fonds, judicieusement répartis, ont parfois donné le coup de pouce nécessaire à tel organisme pour se tailler une place dans la vie culturelle locale. Ils ont favorisé, en d'autres circonstances, la conquête de l'excellence qui devait faire d'une bonne troupe nationale, une troupe d'envergure internationale. Le Rideau Vert, le Théâtre du Nouveau Monde, pour ce qui est du théâtre, l'Orchestre symphonique de Montréal, au chapitre de la musique, sont allés tour à tour recueillir les lauriers de publics enthousiastes, aux Etats-Unis et en Europe.

Le Conseil des arts n'accorde son aide qu'aux fins "d'harmoniser, coordonner et encourager les initiatives d'ordre culturel ou artistique dans la région métropolitaine". La Ville de Montréal fournissait, pour l'exercice financier 1965-1966, 70 pour cent du budget du conseil, le reste étant souscrit par 28 municipalités de banlieue. L'aide apportée par le Conseil, l'an dernier, se chiffrait par \$393,213, soit une augmentation de 21 pour cent par rapport à l'année précédente.

En 1965-1966, dix organismes montréalais ont bénéficié de subventions du Conseil pour des montants supérieurs à \$10,000 chacun. L'Orchestre symphonique de Montréal vient en tête avec \$75,000. Les Grands Ballets Canadiens on suivi avec \$50,000. La Société des Festivals de Montréal pour sa part a touché \$30,000 pour l'organisation de son programme varié de manifestations en août, l'un des grands moments de la vie culturelle de la

Zubin Mehta dirige l'Orchestre Symphonique de Montréal • Zubin Mehta conducts Montreal Symphony Orchestra • Zubin Mehta dirige la Orquesta Sinfónica de Montreal • Zubin Mehta dirige l'Orchestra Sinfonica di Montréal • Zubin Mehta dirigiert ein Konzert des Montrealer Sinfonieorchesters.

Métropole. Le Conseil a en outre accordé \$10,000 à l'excellent Festival international du film de Montréal qui, encore jeune, se révèle déjà le meilleur stimulant de réalisateurs de films au Canada.

Au chapitre du théâtre, les subventions sont particulièrement nombreuses. Les troupes grandissent rapidement et, malgré la ferveur du public, l'aide du Conseil se révèle essentielle pour apporter aux entreprises la touche qui les transforme parfois en spectacles parfaits. Le Théâtre du Nouveau Monde, la plus célèbre des troupes canadiennes, a obtenu pour sa part l'an dernier \$40,000 du Conseil des arts. Le Théâtre du Rideau-Vert, qui faisait une visite remarquée à Moscou en mai 1965, a également touché \$40,000. L'Egrégore, une troupe des plus dynamiques, obtenait de son côté \$10,000 tandis qu'une troupe anglophone, le *Instant Theatre Production*, recevait \$12,000. Le Conseil a aussi versé \$4,000 au théâtre international de La Poudrière, qui présente des spectacles en plusieurs langues.

Plusieurs groupes vocaux ont également pu se développer grâce à la générosité du Conseil, notamment les Disciples de Massenet, la Société chorale Bach de Montréal, le *Montreal Elgar Choir* et les *Renaissance Singers of Montreal*.

Le Conseil subventionne aussi le Musée des beaux-arts de Montréal à raison de \$50,000 par année. Il a créé ensuite le Grand Prix Littéraire de Montréal, auquel est attachée une bourse de \$3,000. Enfin, il a apporté une aide précieuse à la troupe des Feux-Follets qui s'est donné pour mission de faire connaître les aspects multiples du folklore canadien à travers le monde.

Après dix ans d'existence, le Conseil des arts de la région métropolitaine de Montréal a dissipé tout doute quant à son utilité. Le prestige que retire Montréal de sa production artistique lui en est redevable pour une part certaine. Les milieux artistiques de la métropole canadienne, d'un côté comme de l'autre de la rampe, lui souhaitent une longue vie.

(M. Réal Pelletier est journaliste au Devoir.)

Monique Lepage et Paul Hébert dans "Qui a peur de Virginia Woolf" à La Poudrière • Monique Lepage and Paul Hébert in scene from La Poudrière's French version of "Who's Afraid of Virginia Woolf" • Monique Lepage y Paul Hébert interpretan en el Teatro La Poudrière una escena de "Quién le teme a Virginia Woolf" • Monique Lepage e Paul Hébert in "Chi ha paura di Virginia Woolf" alla Poudrière • Monique Lepage und Paul Hébert in einer Szene aus einer französischsprachigen Aufführung des Stückes "Wer hat Angst vor Virginia Woolf?" im La Poudrière Theater.



les écossais ont profondément marqué montréal

Ville française, puisque la majorité de ses habitants est francophone, Montréal est aussi une ville remarquable par la diversité de ses groupes ethniques.

Parmi ceux-ci, le plus ancien est assurément celui des Écossais. Dès 1760, Alexander Henry arrivait à Montréal avec les armées britanniques. D'autres Écossais le suivirent, arrivant par petits groupes, jusqu'à la fin du 18^e siècle.

Ils s'engagèrent dans le commerce à la fois le plus aléatoire et le plus prometteur, la fourrure. Lorsque la concurrence devint trop onéreuse, la plupart d'entre eux décidèrent de créer une coopérative appelée la Compagnie du Nord-Ouest.

Les Écossais et la société de pelleterie qu'ils fondèrent ont profondément marqué Montréal. Ils avaient apporté leurs capitaux dans une région que les années de guerre avaient désorganisée et que les marchands avaient abandonnée, préférant regagner la France. Ils contribuèrent à faire de Montréal un centre de transport où allaient se croiser éventuellement les routes de l'Ouest, de l'Est, du Nord-Ouest et du Sud. C'est en grande partie grâce à eux que fut mise en place une industrie locale qui transformait les matières premières venant d'Angleterre et en faisait des biens de consommation à l'usage des Indiens qui chassaient les animaux et préparaient les peaux.

Les Écossais firent davantage encore au cours des années avec la collaboration des Canadiens français qui mettaient au service du commerce leurs connaissances techniques, leur ferveur et leur expérience de trappeurs. Ils parvinrent ainsi à ouvrir

les voies des immenses territoires du Nord-Ouest, à pénétrer dans l'Ouest jusqu'au Pacifique, à reculer en somme les frontières naturelles de l'époque.

Sans doute le commerce des fourrures a-t-il toujours été florissant au Canada; le Régime français en a tiré sa richesse et, à la même époque, la Compagnie de la Baie d'Hudson, sous contrôle britannique, s'y adonnait dans la baie dont elle tire son nom.

Mais les commerçants français affrontaient de nombreux obstacles: la fourrure était un monopole dont le roi cédait les droits selon ses caprices; les missionnaires voyaient d'un mauvais œil un commerce dont la monnaie était l'eau-de-vie; les Indiens alliés aux colonies britanniques du sud multipliaient leurs attaques.

Lorsqu'ils s'intéressèrent aux fourrures, les Écossais de Montréal n'ont rien connu de ces difficultés. Le gouvernement colo-

nial leur permit de commercer à leur guise, pourvu que la colonie en tire des profits.

Leur premier geste fut de rouvrir les vieilles routes que les Français avaient tracées au sud et à l'ouest des Grands Lacs. À l'origine, les Écossais travaillaient seuls ou par équipes de deux ou trois *colporteurs*, comme les appelaient les gens de la Baie d'Hudson, avec un dédain qui devait être de courte durée.

Empruntant les routes du nord et de l'ouest, ces *colporteurs* ont inventé le principe qui devait faire la grandeur de la Compagnie du Nord-Ouest. Tandis que les équipes de la Compagnie de la Baie d'Hudson attendaient dans leurs forts près de la baie l'arrivée des Indiens qui leur apporteraient des fourrures, celles du Nord-Ouest allaient rencontrer les Indiens chez eux et leur achetaient les fourrures à la source.

Cette stratégie, en plus d'être sage,

Grands promoteurs du commerce de la fourrure, les Écossais arrivés de Grande-Bretagne à la fin du 18^e siècle, ont ouvert les routes du Nord-Ouest • Scottish fur traders used Grand Portage, vital link in 18th Century water trade route from Montreal and Great Lakes to northwestern wilderness • Los Escoceses que llegaron de Gran Bretaña a finales del siglo 18 abrieron las rutas hacia el Noroeste y fueron grandes promotores del comercio de las pieles • Grandi promotori del commercio delle pellicce, gli Scozzesi giunti dall'Inghilterra alla fine del 18mo secolo, hanno aperto le del nord-ovest • Schottische Pelzhändler erschlossen gegen Ende des 18. Jahrhunderts wichtige Verbindungswege in den Nordwesten des Landes.





Painting by J. D. Kelly, Courtesy Confederation Life Collection.

Alexander Henry avec Peter Pond et les frères Frobisher dans un camp indien, près de la rivière Saskatchewan, en 1775 • Elder Alexander Henry rests with Peter Pond and Frobisher brothers at Indian camp near North Saskatchewan River, 1775 • Alexander Henry con Peter Pond y los hermanos Frobisher en un campamento indio, cerca del río Saskatchewan, en 1775 • Alexander Henry con Peter Pond e i fratelli Frobisher in un accampamento indiano, nei pressi del fiume Saskatchewan, nel 1775 • Alexander Henry, Peter Pond und die Brüder Frobisher machen Rast in einem Indianerlager in der Nähe des North Saskatchewanflusses, 1775.

devint indispensable par suite de la révolution américaine, lorsque le traité de 1783 eut pour effet d'interdire les anciennes routes. Les nouveaux commerçants s'avancèrent donc toujours plus loin vers le nord et vers l'ouest, ramenant des fourrures toujours plus belles et plus nombreuses, assurant leur prospérité malgré les coûts de transports toujours accrus.

La Compagnie du Nord-Ouest fut formée en 1783 par seize partenaires et, même si elle devait avoir jusqu'à 100 actionnaires, ce sont ses fondateurs qui l'ont faite et elle ne leur a survécu que de peu.

Ces seize pionniers n'étaient pas toujours d'humeur égale et leurs colères ont amené la compagnie à se faire et se défaire plusieurs fois dans ses 30 ans d'existence. Quelques-uns étaient Anglais mais la plupart étaient Écossais: Alexander Henry,

James McGill et ses frères John et Andrew, Simon McTavish, Alexander Mackenzie, James Finlay et William McGillivray, qui ont presque tous laissé leur nom à des rues de Montréal.

Contrairement à sa concurrente, la Compagnie de la Baie d'Hudson, la Compagnie du Nord-Ouest encourageait ses commis à devenir sociétaires et elle rétablit en terre d'Amérique la très vieille alliance entre les Écossais et les Français. Au début du 19^e siècle, elle était la plus importante entreprise du nouveau continent.

Mais déjà, en 1801, la fin s'annonçait. La civilisation repoussait les frontières et avec elles les sources d'approvisionnement en fourrures. Au fur et à mesure que les fondateurs mouraient ou se retiraient de la vie active, la compagnie perdait de son

souffle audacieux.

Le coup fatal, c'est lord Selkirk qui le porta, en voulant fonder une colonie sur la rivière Rouge, à l'endroit où se trouve aujourd'hui la ville de Winnipeg, pour servir de refuge aux Écossais. Cette colonie s'édifiait hélas! au cœur de la route des trappeurs du Nord-Ouest. La Compagnie lui déclara la guerre, parvenant à en chasser les premiers habitants. Mais lord Selkirk ne se comptait pas vaincu et revint, après avoir acquis la majorité des intérêts de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Cette concurrence fut trop forte pour la Compagnie du Nord-Ouest qui, en 1821, fut rachetée par la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Mais les Montréalais n'oublient pas les pionniers qui ont aidé à consolider son statut de métropole.

lords of the wilderness

by Roy Kervin

Montreal is known throughout the world as a highly cosmopolitan city, a city dominantly French-speaking yet containing a score of other nationalities from all parts of the world as well.

The first "foreigners" to make their mark on Montreal were a small colony of Scots. The first of them, Alexander Henry, arrived with one of the British armies in 1760. The others landed in Montreal during the next 20 years in twos and threes.

They entered the most promising, and most risky, business available — the fur trade. When competition became too costly, most of them formed a co-operative group, as partners, called the North West Company.

They and their company left an indelible mark on Montreal. They brought capital to the area, whose trade had been disrupted by years of war and whose merchants mostly had returned to France. They made Montreal a transport centre, to serve the west and northwest. They promoted local industry, to fashion bulk goods brought from Britain into trade goods for the Indian tribes who trapped the furs.

And they did more, with the hearty assistance and bush knowledge of the French-Canadians they employed. They opened the whole northwest portion of the continent, to the Arctic and to the Pacific, shaping the Canada of today.

There always had been a fur trade in Canada, of course. The French *régime* was largely financed by it. And, for a hundred years, the English Hudson's Bay Company had been operating out of the Bay area, supplied by English ships which entered the Bay each summer and carried furs back with them.

But the French fur trade was seriously hampered. It was a royal monopoly, usually granted to a court favorite, who might or might not promote it. It was under frequent attack by Indian allies of the English colonies to the south. And it was an obstacle for the devout French missionaries who sought to convert the Indians, for the traders' most popular item was *eau de vie* — brandy.

When the Scots of Montreal entered the trade, they had no such problems. The colonial government soon granted them licences to trade where and as they wished, as long as they brought profits to the

colony. And the British authorities set up no religious objections; they could use brandy freely as trade goods.

The British traders were here to make money and the British colonial authorities approved and co-operated.

The new traders began by re-opening the old French fur routes south and west of the Great Lakes. They were working, at first, singly or in groups of two or three "pedlars", as the Hudson's Bay people called them. But the HBC soon had reason to forget its scorn.

In the north and west, these "pedlars" discovered the principle on which the great North West Company was to become great. While the HBC people waited at their forts near the Bay for the Indians to bring their furs to them, the future Nor'Westers met the Indians on their

home grounds and bought the furs before the Indians got near the Bay forts.

This strategy became not only wise but absolutely necessary when the American Revolutionary War first disrupted the old fur routes, then, by Jay's Treaty in 1783, cut them off by establishing a new border.

So the new traders went west and north, further and further west, further and further north.

The further they went, the richer the quality and the quantity of the furs. And the further they extended their trails, the greater the problems and expense of the long transport routes back to headquarters in Montreal.

"They were a tough breed in a tough business," writes Historian Bernard de Voto. "The trade was hardening into the most brutal of practices, but if they could

Au début du 19e siècle Simon McTavish construisit cet entrepôt de la Compagnie du Nord-Ouest, rue Saint-Jean-Baptiste, encore dans le Vieux-Montréal • Simon McTavish built this structure at beginning of 19th Century. It still stands on Saint-Jean-Baptiste Street • A principios del siglo 19, Simon McTavish construyó los futuros almacenes de la Compañía del Noroeste en la calle Saint-Jean-Baptiste del Viejo Montreal • All'inizio del secolo 19mo, Simon McTavish costruì questo edificio che divenne un magazzino della Compagnia del nord-ovest, nella via Saint-Jean-Baptiste, nella vecchia Montréal • Dieses zu Beginn des 19. Jahrhunderts von Simon McTavish erbaute Haus steht noch heute in der Saint-Jean-Baptiste Strasse in der Montrealer Altstadt.



stand theft, hijacking and occasional murder, their finances could not."

In 1783, the North West Company was formed, with 16 partners. Eventually the company had 100 shareholders. In 15 years, the invested capital, which equalled the annual turnover, grew from some 40 thousand pounds to more than 120 thousand.

Sir Alexander Mackenzie, one of the partners and one of history's great explorers, gave the most complete account of the company's operations in a book he published in 1801. It took as long as two years to get furs out of the most distant regions, making a total of four years from the time trade goods would be ordered in Britain to the time the furs they acquired could be sold in Britain and paid for. This meant that the transport costs, and the maintenance of the posts cost as much as the goods traded.

The strong character of the original partners — and the company didn't last much longer than their lifetimes — was both the company's greatest strength and greatest weakness. They would break away and then return, causing the company to reform several times during its 38 years of existence.

A few were English — the Frobishers, Peter Pond. But most were Scots — Alexander Henry and James McGill and his brothers John and Andrew; Simon McTavish, Alexander Mackenzie, James Finlay, William McGillivray.

Most of them had been engaged in trade of one kind or another in the British colonies south of Canada. They were all true mercantile pioneers, willing to take risks, work hard, fight hard, play hard.

Their meetings in Beaver Hall, the company headquarters in the Frobisher home in Montreal, were internationally known as lavish, lusty affairs which required a strong constitution to enjoy.

The Hudson's Bay Company had a shorter, cheaper supply route but it was able to do little to stop the Nor'Westers from monopolizing the supplies of furs.

The Scots encouraged clerks to become partners and they had inherited all the "wilderness men and rivermen" who had worked for the French traders. And an ancient friendship — "the Auld Alliance" — between French and Scots was revived in the wilderness. They got on splendidly together.

There were distinct *cadres* among the Nor'Westers, too, but they were not based on class distinctions, but on endurance, ability and responsibility.

In 1798, the company employed "fifty clerks, seventy-one interpreters and clerks,



Ce poste de la Compagnie du Nord-Ouest et la palissade qui l'entoure ont récemment été restaurés • Reconstruction of North West Company post • Un puesto de la Compañía del Noroeste recientemente restaurado • Questo spaccio della Compagnia del Nord-Ovest e la palizzata che lo circonda sono stati recentemente restaurati • Dieser ehemalige Handelsposten der Nordwestkompanie wurde wieder aufgebaut.

*Courtesy Grand Portage National Monument
Grand Portage, Minnesota.*

one thousand, one hundred and twenty canoe-men, and thirty-five guides."

Less than one-third of this total were "pork-eaters" or Comers and Goers, hired only for the summer season. They moved the trade goods from Montreal to Rainy Lake and brought the furs back to Montreal, between May first and October first.

The rest of the company personnel were winterers. They worked further west and north, where were the furs and the Indians to trap them. The nearer ones were hired by the year. The staffs of the far outposts were hired for three years at a time.

Their long stays were made possible by the company's discovery and promotion of pemmican, a mixture of dried ground meat and corn brightened with spices which kept indefinitely and could be eaten raw or cooked.

Mackenzie, in his book, records quietly that by the turn of the century the Nor'Westers had become an enterprise "surpassing . . . anything known in America."

But by then, 1801, the company's years were numbered — an even twenty.

Civilization kept pushing back the frontiers and the furs. As the original members died or retired, the company lost its adventurous fire. Divisions were frequent, at a time when unity was the only way to keep costs down.

The most serious single blow was Lord Selkirk's ambitious, stubborn determination to found a settlement for uprooted Scots on the Red River, the site of today's

City of Winnipeg, right astride the Nor'Westers' trading route.

The Nor'Westers' answer was outright war. They destroyed the first settlement and banished the settlers. But Selkirk was determined and came back again (he had bought controlling shares of the HBC and his land rights were clear).

For ten years, the company dominated the fur trade from Atlantic to Pacific. In the same ten years, the cost of competition became crippling.

In 1821, the remaining Nor'Westers were bought out by their old rivals, the Hudson's Bay Company, and the short history of the "lords of the wilderness" was ended.

But Montreal would never forget the Nor'Westers.

One of them, James McGill, founded the world-famous university which bears his name.

To the west of McGill campus, climbing the side of Mount Royal, is McTavish Street, at the top of which Simon McTavish built a lavish home.

In the heart of the downtown area is Beaver Hall Hill. A giant communications complex tops the hill now, with the 24-storey Bell Telephone Building occupying the site of the Frobishers' Beaver Hall.

The city's role as Canada's metropolis, its greatest centre of transportation, trade and industry is their continuing, ever-growing monument.

(Roy Kervin is on the editorial staff of The Gazette.)

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:

- Sweden's Prince Bertil headed a *Meet Modern Sweden* delegation to Montreal.
- Valéry Giscard d'Estaing, France's former minister of finance and economic affairs, visited Montreal as a guest of the *Comité France-Amérique*.
- Dr. Adolph Jannash, director of the Gallery of 20th Century Art, Berlin, was among special guests at the reopening of the newly-refurbished Montreal Museum of Fine Arts.
- Montreal Actress Geneviève Bujold became the first non-French performer to win the *Prix Suzanne Bianchetti* of Paris.
- B. T. Twigt, of The Netherlands, secretary-general of the Montreal-based International Civil Aviation Organization, played host to two of his predecessors in the post, Carl Ljungberg, of Sweden, and R. M. Macdonnell, of Canada.
- Sultry Songstress Eartha Kitt played The Queen Elizabeth's *Salle Bonaventure*.
- Heinrich Luebke, president of the Republic of Germany, made a stop-over in Montreal.
- French Singer Gilbert Bécaud had a full-house, two-week run at *La Comédie Canadienne*.
- A commemorative plaque was unveiled honoring the launching of Montreal's *Métro* system.
- Marie-Claire Blais, the 25-year-old French-Canadian writer whose book *Une saison dans la vie d'Emmanuel* was published in Montreal, won the coveted *Prix Médicis* of Paris for the work. She also shared first prize for the *Prix France-Québec*.



Heinrich Luebke



Geneviève Bujold



Valéry Giscard d'Estaing



Le Prince Bertil de Suède



Eartha Kitt



Gilbert Bécaud



Marie-Claire Blais



Dr. Adolph Jannash



Carl Ljungberg, B. T. Twigt, R. M. Macdonnell

L'actualité montréalaise, par ses hommes et ses événements, a souvent une portée internationale. Ainsi, depuis quelques semaines:

- Le Prince Bertil de Suède était à la tête d'une délégation venue à Montréal pour faire valoir divers aspects de la Suède contemporaine.

- M. Valéry Giscard d'Estaing, ancien ministre des finances et des affaires économiques de France, a fait ici un bref séjour, invité par le Comité France-Amérique.

- Le professeur Adolph Jannash, directeur du Musée de l'art du 20^e siècle de Berlin, était au nombre des personnalités invitées à la réouverture du Musée des beaux-arts de Montréal dont l'intérieur a été réaménagé et modernisé.

- La comédienne montréalaise Geneviève Bujold est devenue la première actrice non française à gagner à Paris le *Prix Suzanne Bianchetti*.

- M. B. T. Twigt, des Pays-Bas, secrétaire général de l'Organisation pour l'Aviation civile internationale, dont le siège est à Montréal, a reçu deux de ses prédécesseurs, MM. Carl Ljungberg, de Suède, et R. M. Macdonnell, du Canada.

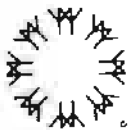
- La chanteuse noire Eartha Kitt s'est produite avec succès à la Salle Bonaventure de l'hôtel Reine-Elizabeth.

- M. Heinrich Luebke, président de la République fédérale allemande, a fait escale à Montréal, en route pour le Mexique.

- Le chanteur français Gilbert Bécaud a attiré des foules considérables à la *Comédie Canadienne* durant deux semaines.

- Pour marquer l'inauguration du métro de Montréal, une plaque commémorative a été dévoilée.

- Marie-Claire Blais, cette jeune Canadienne française dont *Une saison dans la vie d'Emmanuel* avait été publiée à Montréal, a remporté à Paris le *Prix Médicis* pour son roman qui lui avait déjà valu un premier prix *France-Québec*.



montréal

- lieu de l'Exposition universelle de 1967
du 28 avril au 27 octobre
- site of the 1967 Universal Exhibition
from April 28 to October 27
- sede de la Exposición Universal e Internacional de 1967
del 28 de abril al 27 de octubre
- luogo dell'Esposizione universale e internazionale del 1967
dal 28 aprile al 27 ottobre
- Stätte der Internationalen Weltausstellung 1967
vom 28. April bis zum 27. Oktober

