

# montréal '65

JANVIER  
JANUARY  
ENERO  
GENNAIO  
JANUAR



# montreal '65



VOL. 2

No 1

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

## sommaire contents

the montreal economy, close to unique . . . .	4
une économie en plein essor . . . . .	6
malgré l'hiver, un souffle de venise . . . . .	8
salute to canaletto . . . . .	10
l'habit ne fait pas le skieur . . . . .	12
skiing in style . . . . .	13
alain grandbois, poète nord-américain . . . .	15
a universal man . . . . .	15
the 'castle' and the kingdom . . . . .	16
le canadien pacifique aura son château champlain pour l'expo '67 . . . . .	18
"we'll be there!" — world's message to expo '67 . . . . .	21
le monde prépare son rendez-vous de 1967 . . . . .	21
l'héroïsme d'un maire de montréal . . . . .	22
a macabre summer and a martyr mayor . . .	23
le défi de l'hiver canadien . . . . .	25
how montreal copes with the winter chal- lenge . . . . .	28
focus on montreal . . . . .	30
actualités . . . . .	31

Directeur général — General Manager  
*Paul Cholette*

Comité de rédaction — Editorial Board  
*Michel Roy*  
*Bill Bantey*  
*Jean Tainturier*

Directeur artistique — Art Director  
*Gaston Parent*

Lithographiée aux ateliers de la Gazette, à Montréal.  
Lithographed by Gazette Printing Company (Limited) Montreal.

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

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

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numé-  
raire 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. — Canadien Pacifique  
Studio Lausanne — Henry Koro — Armour Landry.

Couverture: Paysage d'hiver au coeur de Montréal:  
la patinoire du pavillon du Lac aux castors, sur le  
Mont-Royal ● Cover: Children and adults skate  
near the pavilion of Beaver Lake on Mount Royal ●  
Portada: Paisaje de invierno en el corazón de  
Montreal: la pista de patinaje junto al pabellón del  
Lago de los Castores, en el Monte Real ● Coper-  
tina: Paesaggio invernale al centro di Montreal: il  
quadrato di pattinaggio presso il lago dei Castori  
sulla montagna Mont-Royal ● Titelbild: Kinder  
und Erwachsene laufen auf dem "Beaver Lake" am  
Mount Royal (Königsberg) Schlittschuh.

## *face à l'hiver*

Ce numéro paraît au moment où l'hiver s'est installé parmi nous. Montréal sous la neige fait sans doute les délices des peintres et des poètes. Le spectacle d'une neige fraîchement tombée, sous le soleil d'un matin clair, a quelque chose de féerique, mais il évoque en même temps à l'esprit de l'étranger non averti une impression de rudesse et de paralysie.

Certes, l'hiver est rude à Montréal. C'est l'une des rares grandes villes où le froid est vif et où la neige tombe en abondance. Toutefois, il n'en est pas une qui reste aussi active et aussi dynamique. Ici, l'homme a réussi depuis longtemps à s'adapter à son environnement et il a vaincu, les unes après les autres les difficultés climatiques. Aujourd'hui, il ne craint plus le froid, car il travaille et vit dans des immeubles pourvus des derniers perfectionnements en matière de chauffage. Après une forte tempête, il suffit de quelques heures seulement pour que l'on se reprenne à circuler aisément à pied ou en voiture, car Montréal, pour débayer ses rues, ses trottoirs et ses places publiques, possède l'outillage le plus moderne qui soit. Une description technique de cette vaste opération de déneigement est contenue plus loin dans le présent numéro.

Montréal triomphe donc du froid et de la neige par des méthodes sans cesse améliorées, tout comme d'autres villes antiques et modernes des zones tropicales ont réussi à écarter la sécheresse ou les inondations. Qu'une ville comme la nôtre avec ses quelque 900 milles (1,450 kms) de rues et ses 1,450 milles (2,350 kms) de trottoirs, puisse réussir à vivre d'une façon normale lorsque, au cours d'une saison, il tombe jusqu'à 120 pouces (3 m.) de neige, cela tiendrait du miracle si l'on ne tenait pas compte des ressources de l'esprit humain, toujours en quête des progrès scientifiques et techniques. Ce que nous accomplissons à Montréal en matière de déneigement, on le doit également à ces milliers d'hommes qui bravent les intempéries à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, le dimanche compris, et travaillent parfois sans relâche durant des vingtaines d'heures.

C'est ainsi qu'en toute saison Montréal découvre son vrai visage : celui d'une ville à l'avant-garde du progrès, audacieuse et dynamique, sans cesse à la recherche de solutions efficaces et pratiques.

## *triumph over nature*

The current issue appears at a time when winter has set in. For painters and poets, a snow-covered Montreal is an altogether special subject. The spectacle of freshly-fallen snow, in the sunlight of a clear morning, suggests something of a fairyland. Simultaneously, in the mind of the outsider, it may create an impression of harshness and even paralysis.

Certainly, winter is real in Montreal. It is one of the few great cities where snow falls profusely and where the cold can be biting. However, there is not another city which remains as active and dynamic despite these wintry conditions. Here, man succeeded a long time ago in adapting himself to his environment, conquering the difficulties of climate, one after the other.

Today, he no longer fears the cold for he works and lives in buildings equipped with ultra-modern heating equipment. After a big storm, thanks to the best equipment available anywhere, streets, sidewalks, public squares are all cleared of snow and he can move about freely, by car or on foot. A description of the equipment used in *Operation: Snow Removal* is provided elsewhere in this issue.

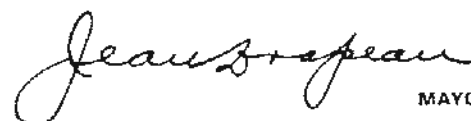
Montreal has triumphed over cold and snow through ever-improving methods, just as other cities — new and old — in tropical zones have coped with the problems nature has left with them.

In a city like ours, with its 900 miles of streets and 1,450 miles of sidewalks, it might be considered a miracle that Montreal continues to live normally when up to 120 inches of snow fall in a season. But it would be a miracle only if one did not take into account the resources of the human spirit, always searching for scientific and technical advancement.

What we accomplish in Montreal in snow removal is due also to the thousands of men who brave the elements at any hour of the day or night, Sundays included, and often work without break for hours at a time.

Thus, the real face of Montreal in every season is that of a city in the *avant-garde* of progress, daring and imaginative, relentlessly seeking efficient and practical solutions.

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL

# *the montreal economy, close to unique*

*by John Meyer*

The initial impetus for Montreal's development into Canada's largest city came from the geographical advantages of its location at the head of navigation on the St. Lawrence River, 1,000 miles inland from the sea. These advantages still work in the city's favor despite the completion of the St. Lawrence Seaway extending deep water navigation to the Great Lakes and opening the interior of the continent to the sea.

The city's port is the busiest in the country. It handled 22.6 million tons of general cargo, 309 million bushels of wheat and 166,059 passengers in 1963. There is no ques-

tion that the final figures for 1964, when they are available, will be substantially larger. If anything, the seaway has done more to strengthen Montreal's role as Canada's major transportation centre than to weaken it.

Water traffic is only part of the story. Montreal was the springboard for the railway building boom in the 1800s. The head offices and terminals of the two transcontinental systems — the Canadian Pacific and the Canadian National — are located here. Montreal's international airport cleared 368,024 overseas passengers and

landed 397,959 in 1963. Fast highways expand the interlocking transportation network to all major centres.

But, while transportation is one of the city's major activities, it is no longer the dominant activity. Indeed, it is difficult now to say just what the dominant activity is. The city is a major financial centre, a major head office centre, a major manufacturing centre, a major trade centre. It comes close to possessing an economy uniquely its own.

Two of Canada's three largest banking systems — the Royal Bank of Canada and the Bank of Montreal — have their head

*L'immeuble Sun Life, siège de la plus grosse compagnie d'assurance au Canada • Sun Life Building, headquarters of Canada's largest insurance company, dominates Dominion Square • El edificio "Sun Life" sede de la compañía de seguros más importante del Canadá • L'edificio Sun Life, sede della più grande società d'assicurazioni del Canada • Das Sun Life Gebäude, Hauptsitz der grössten Versicherungsgesellschaft in Kanada.*

*L'ancien et le nouvel immeubles de la Banque de Montréal, sur la Place d'Armes • New and old buildings of Bank of Montreal, whose head offices are in the city • El nuevo y antiguo edificio del Banco de Montreal en la Plaza de Armas • La vecchia e la nuova sede della Banca di Montreal, in Piazza d'Armi • Neues und altes Gebäude der Bank of Montreal auf dem Place d'Armes.*



offices in Montreal. So has the largest insurance company, the Sun Life Assurance. The Montreal Stock Exchange, originating in the trade in railway shares, is the oldest in the country.

Montreal, as gateway to the interior, became a centre of natural resources development. The head offices of companies engaged in pulp and paper production, base metals, chemicals and aluminum production are located here. In recent years, resources development has been supplemented by more advanced manufacturing, including electronics and communications, which have located their administrative offices in the city.

It is not, however, solely an administrative city. Montreal casts steel and aluminum ingot, smelts lead, zinc and copper, refines petroleum products and makes a bewildering range of chemical compounds. More than 6,000 manufacturing establishments are located in the Greater Montreal area with an annual production in excess of \$5 billion.

Much of this production is for export. Montreal, more than any other Canadian city, is international in outlook. There is more to this than simply being a port city. Montreal vigorously encourages an awareness of the world beyond its boundaries, in its business and cultural activities alike.

That worldliness is actively reciprocated. Foreign interests tend to locate their operations in Montreal. More foreign funds are converted into Canadian dollars in Montreal than anywhere else. Close business and cultural ties are maintained with leading world centres: London, Paris, Brussels, Zurich, Rome.

British and Belgian interests are actively engaged in a wide range of development activities, from insurance to refining. Dutch and Italian funds are backing major construction projects. French funds are moving into manufacturing.

Montreal is in a particularly happy position to accommodate them. The city is experiencing a strong wave of new growth which has spilled off Montreal island to the neighboring areas on both north and south shores of the St. Lawrence. Since 1959, the population of Greater Montreal has increased at a rate of 50,000 a year until it now exceeds 2,255,000.

Another index to Montreal's physical growth is the value of construction contract awards. These have increased from \$391.3 million in 1960 to \$518.7 million in 1963 and towards the end of 1964 were running some 45 per cent ahead of 1963.

More convincing even than these statistics is the visible evidence of growth in the new towers piercing the city's skyline and

the excavations to bed rock for construction still to come, including the \$75 million *Place Bonaventure*, an exhibition and convention centre, and the new Canadian Pacific Railway's \$33 million hotel and office building.

The city administration has helped spur that growth. With the province and public subscribers, it has completed the magnificent *Grande Salle of La Place des Arts*, the first phase of a centre for the performing arts. It is building a subway system scheduled to enter service in the summer of 1966 and has embarked upon a massive program of new thoroughways for motor traffic.

As a necessary preliminary to the wave of new construction, the administration renovated building and zoning by-laws to protect natural assets of attractive parklands and the mountain slopes rising in the city's centre. It is also preserving the best of the "old city", the area lying within the ancient fortifications and particularly distinguished for its architecture and historical associations.

New construction has increased assessed value of property in the city proper — an area of 41,608 acres — from \$3,936,125,810 in 1959-60 to \$5,098,515,300 in 1963-64. The valuation of taxable property alone has increased from \$3,035,256,236 to \$3,898,492,528 over the same period. The real estate value per capita in 1963-64 was estimated at \$3,590.

The city's revenues, in reflection of this growth, have increased from \$165,131,228 in 1959-60 to \$218,176,634 in 1963-64. Expenditures in the latter period ran under this total, leaving a surplus of \$6,867,886, some \$3 million more than in the previous period and permitting a subsequent reduction in the rate of business tax from 11.75 per cent of annual rental assessment to 11.35 per cent.

The administration has scheduled \$402 million in new borrowings over the next five years which, with the present population, would mean a per capita debt of \$420. City planners estimate, however, that the city's population growth will have doubled the 1961 figure by 1981 which suggests that the mid-year figure, a per capita debt of \$305, will not be much changed over the period in spite of the new borrowings.

Montreal has had, in recent years, an enviable access to the capital market in both Canada and the United States where it enjoys the double A rating conferred on high-class municipal borrowers. Its last borrowing in the American market was for \$60 million in 40-year debentures late in September. It paid an interest rate of five per cent and the issue was offered at par.

(John Meyer is financial editor of *The Gazette*.)



*Place Ville-Marie, s'élève le plus gros immeuble de Montréal, siège de la Banque Royale du Canada • Place Ville-Marie contains Royal Bank of Canada Head Office • En la Place Ville Marie se halla el mayor edificio de Montreal sede del Banco Real del Canada • Il più grande edificio di Montreal, in piazza Ville-Marie, sede della Banque Royale du Canada • Das Hauptgebäude der Royal Bank of Canada auf dem Place Ville-Marie.*



*L'Hôtel de Ville est situé dans le Vieux Montréal • City Hall is situated in Old Montreal district • La Alcaldía está situada en el viejo distrito de Montreal • Il Municipio, nella parte antica di Montreal • Das Rathaus von Montreal ist in der Altstadt gelegen.*

## ***une économie en plein essor***

L'élément qui a incontestablement le plus contribué à faire de Montréal la métropole du Canada est géographique. Avantageusement situé au terminus de la navigation atlantique, son port en eaux profondes, à 1,000 milles (plus de 1,600 kilomètres) de l'océan n'a d'ailleurs rien perdu de son activité depuis l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent qui, grâce à un système d'écluses, permet à présent aux océaniques de pénétrer jusqu'au coeur du continent, les Grands Lacs.

Le port de Montréal est le plus actif du pays. Il y est passé en 1963 seulement: 22,600,000 tonnes de marchandises variées (20,500,000 tonnes métriques); 309,000,000 de boisseaux de grain (112,376,000 hectolitres) et 166,059 passagers. Tout indi-

que qu'en 1964 les chiffres seront plus impressionnants encore. Il est certain que la Voie maritime a confirmé Montréal dans sa mission de plaque tournante de la navigation au Canada.

Mais la navigation ne constitue qu'un aspect de l'activité bouillonnante de Montréal. Au 19<sup>ème</sup> siècle, la ville servit de tremplin à la grande aventure du chemin de fer. Les sièges sociaux des deux grandes compagnies — le Canadien Pacifique et les Chemins de fer nationaux — sont installés à Montréal ainsi que leurs principales têtes de ligne. L'aéroport international, à Dorval, a vu passer en 1963, 368.024 passagers transatlantiques au départ et 397.959 à l'arrivée. Quant aux communications terrestres, un réseau de plus en plus dense de grandes routes et d'autostrades relie Montréal aux centres du continent.

Toutefois, bien que les transports constituent l'une des activités principales de ce véritable carrefour qu'est Montréal, ce n'est pas la première. En réalité, il est assez difficile d'établir un ordre d'importance. La Métropole du Canada est une importante place financière, elle est également le siège d'un nombre imposant de grandes sociétés et d'une foule d'industries manufacturières, elle est enfin un marché de première grandeur.

Deux des trois plus grandes institutions bancaires du Canada ont établi leur siège social à Montréal: la Banque Royale du Canada et, naturellement, la Banque de Montréal. La plus importante compagnie canadienne d'assurances, la Sun Life, y est également installée. La Bourse de Montréal, qui naquit des transactions sur les titres de compagnies de chemins de fer, est en fait la plus ancienne du pays.

Montréal, en tant qu'avant-poste du continent, est tout naturellement devenu le centre nerveux de l'exploitation des richesses naturelles de ce pays bien nanti. La plupart des sociétés qui se consacrent à la transformation du bois de pulpe, des minerais, des métaux, des produits chimiques ou à la fabrication de l'aluminium, ont également leur siège à Montréal. Aujourd'hui pourtant, ces sociétés ne sont plus les seules à réunir à Montréal leur conseil d'administration. D'autres, ces dernières années, se sont également installées dans la Métropole, qui s'occupent notamment d'électronique et de télécommunication.

Mais Montréal n'est pas seulement le siège administratif des grandes sociétés canadiennes. La ville abrite aussi des fonderies d'acier et d'aluminium, des raffineries

de plomb, de zinc, de cuivre, de pétrole, et des industries chimiques. Dans la région montréalaise, que l'on appelle le Montréal métropolitain, 6.000 fabriques réalisent annuellement un chiffre d'affaires de plus de cinq milliards de dollars.

La plus grande partie de cette production est destinée à l'exportation car Montréal, plus qu'aucune autre ville canadienne, s'ouvre sur l'étranger et pas seulement en raison de son activité portuaire. La première ville du Canada ne connaît d'autres frontières que celles du monde, que ce soit sur le plan des affaires ou dans le domaine de la culture.

Et cet internationalisme de la Métropole canadienne est réciproque. Beaucoup d'intérêts étrangers ont choisi Montréal comme centre d'activités. Du reste, il n'est pas une ville canadienne où se convertissent en dollars autant de capitaux étrangers. Des liens étroits, culturels et financiers, se maintiennent entre Montréal et les grandes places du monde: Paris, Londres, Bruxelles, Zurich, Rome.

Les Britanniques et les Belges participent à l'activité économique de la Métropole dans un vaste éventail de secteurs, des assurances au raffinage pétrolier. Des capitaux hollandais et italiens sont à la base de grands travaux d'immobilisation. Des intérêts français ont pris une part importante dans la création d'industries manufacturières.

Montréal jouit d'une situation privilégiée pour les accueillir. La ville a connu un tel mouvement d'expansion que son rayonnement s'étend à toute une région, au delà de l'île elle-même, sur les rives nord et sud du Saint-Laurent. Depuis 1959, la population du grand Montréal s'est accrue au rythme de 50.000 par an, à tel point qu'elle dépasse à présent les 2.255.000 habitants.

Les investissements dans la construction témoignent eux aussi de l'étonnante croissance de Montréal. De \$391.300.000 qu'ils étaient en 1960, ils sont passés à \$518.700.000 en 1963 et, dès la fin de 1964, on savait qu'ils avaient augmenté de 45 pour cent sur l'année précédente.

Plus encore peut-être que les chiffres, l'aspect physique de la ville illustre sa croissance. Ici c'est un nouveau gratte-ciel qui se dresse, là ce sont d'énormes fondations que l'on creuse et qui permettent d'imaginer l'envergure de l'édifice en devenir. La place Bonaventure, notamment, se prépare. Elle représentera un complexe commercial de \$75.000.000. Non loin de là, le Canadien Pacifique construit un hôtel de \$33.000.000.

Les pouvoirs publics ne sont pas étrangers à cette croissance de Montréal. C'est ainsi que la salle de concert, au centre de ce que sera la Place des Arts, a été bâtie avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec. Montréal se construit un réseau de métropolitain qui sera ouvert au public au cours de l'été 1966 tandis que de nombreux travaux routiers ont permis et permettront de faciliter la circulation en surface.

Mais ce bouleversement de l'aspect architectural de Montréal n'a pas été laissé au seul jugement des *bull-dozers* et des bétonnières. Des zones de verdure ont été préservées, d'autres créées. Quant au plus vieux quartier de la ville, le Vieux-Montréal, il a été classé et l'on s'y attache à préserver, à rénover ces vieilles pierres, témoins d'un attachant passé.

Les nouvelles constructions ont considérablement augmenté la valeur des biens-fonds. Pour le seul territoire de la ville de Montréal elle-même — 41.608 acres soit 16.840 hectares — l'évaluation totale était de \$3.936.125.810 en 1959-1960. Elle est passée à \$5.098.515.300 en 1963-1964. Quant à la valeur imposable, elle est passée de \$3.035.256.236 à \$3.898.492.528 durant la même période. La capital immobilier par habitant s'établissait en 1963-1964 à \$3.590.

Les revenus de la ville ont évidemment augmenté, eux aussi, à un rythme similaire. De \$165.131.228 en 1959-1960, ils sont passés à \$218.176.634 en 1963-1964. Les dépenses, au cours du dernier exercice considéré n'ayant pas atteint cette proportion, la Ville s'est trouvée à la tête d'un surplus de \$6.867.886, soit \$3.000.000 de plus que l'année précédente. Cette situation devait d'ailleurs permettre de baisser le taux de la taxe d'affaires de 11.75 pour cent à 11.35 pour cent.

L'administration municipale se propose d'emprunter \$402.000.000 pour dépenses capitales au cours des cinq prochaines années ce qui représente, en proportion de la population actuelle, une dette de \$420 par habitant. Mais on estime pourtant que d'ici ce temps, la population aura augmenté de telle sorte que la dette par habitant ne dépassera guère \$305.

Depuis ces dernières années, Montréal s'est taillé, sur les marchés des valeurs, tant au Canada qu'aux États-Unis, une réputation d'emprunteur de confiance. Le dernier emprunt que la Ville a contracté sur le marché américain était de \$60.000.000, remboursables en 40 ans. C'était en septembre dernier. Les obligations produisent un intérêt de cinq pour cent l'an et ont été mises en vente à leur pleine valeur.



*La Piazzetta vue vers le nord, toile de la Galerie Nationale du Canada • The Piazzetta Looking North, oil on canvas measuring 59 1/2 by 48 inches, belongs to the National Gallery of Canada, Ottawa • La Piazzetta vista hacia el norte, óleo propiedad de la Galería Nacional del Canadá • Nord della Piazzetta, quadro ad olio della Galleria Nazionale del Canada ad Ottawa • Die Piazzetta, Nordansicht, Ölgemälde, Eigentum der kanadischen Nationalgalerie in Ottawa.*

## malgré l'hiver, un souffle de venise

par Françoise Saint-Michel

Venise demeure la ville du monde qui inspira le plus d'historiens, d'essayistes, de poètes, de romanciers et surtout, d'artistes.

C'est une ville de peintres, celle où Wagner composa *Tristan et Iseult*, celle que Musset chanta dans des vers célèbres: "Dans Ve-

nise la rouge, Pas un bateau ne bouge . . ."

L'harmonie des pierres et des eaux de cette cité qui s'épanouit sur la lagune, la beauté des dalles de marbre sculpté comme une dentelle et des jeux de la lumière sur l'eau où tout s'y reflète comme dans un miroir dormant étaient faits pour attirer et solliciter les artistes de tous les temps.

"Mais de tous ceux qui ont essayé de capter la vision symphonique de Venise, écrit la revue *Time*, et quelques-uns des plus grands étaient vénitiens, nul ne l'a mieux rendue que Giovanni Antonio Canal, dit le Canaletto."

A la fin de ce mois et au cours de février, le Musée des Beaux-Arts de Montréal, le plus ancien musée d'art au Canada, rendra à Canaletto le plus grand hommage qui lui ait été consacré jusqu'ici.

Cet hommage prendra la forme d'une exposition de 145 peintures, dessins et eaux-fortes, dont deux tableaux et 21 dessins proviennent de la collection de la reine Elizabeth, fort riche des oeuvres de ce peintre.

D'autres emprunts puisés dans des collections particulières et publiques des deux côtés de l'Atlantique, en Angleterre, en Allemagne, en Suisse, en Irlande du Nord, aux États-Unis et au Canada, ont permis de constituer cette collection.

M. Stuart Preston écrit dans le *New York Times* que ce vaste et admirable ensemble ne comprend que des tableaux de qualité.

C'est le but que se proposaient les trois galeries d'art participant à cette exposition (outre Montréal, la galerie d'art de Toronto et la Galerie nationale du Canada) lorsqu'elles ont envisagé de préparer "une des principales manifestations artistiques de l'année en Amérique du Nord".

Non seulement la Venise du XVIII<sup>e</sup> siècle mais aussi Rome et Londres sont évoquées dans l'oeuvre de Canaletto, le *vedutista* ou peintre de vues qui vécut de 1697 à 1768. On a été jusqu'à dire que Canaletto, qui séjourna en Angleterre de 1746 à 1755, a aidé à y créer la peinture de paysage.

Selon un historien de l'art, M. W. G. Constable, autorité sur Canaletto et conseiller de cette exposition, les organisateurs ont réussi un coup de maître.

"La Grande-Bretagne s'apprêtait à préparer une telle exposition, dit l'ancien directeur de l'Institut Courtauld de Londres. Et un groupe de Vénitiens cherchaient eux aussi à réunir des tableaux de Canaletto. Mais c'est vous qui l'avez mise au point les premiers."

Canaletto vécut au Grand Siècle: c'était une époque où l'élégance, l'étiquette et les intrigues politiques menaient le jeu à la cour de Louis XIV, chez les papes et les doges. C'est une période qui nous valut



aussi Vivaldi, Voltaire, Gainsborough, Handel et le légendaire Casanova.

La Venise de Canaletto était aussi la ville des plaisirs du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au cours du dernier siècle de son indépendance, la république Sérénissime, comme on l'appelait alors, vivait de fêtes et d'intrigues. De la place Saint-Marc au Rialto se succédaient les bals masqués, les courtisans, les comédiens, les chanteurs et les touristes.

Canaletto peignit dans ses moindres détails et sur des toiles géantes, une Venise monumentale, lumineuse et sereine. Il se servait de la chambre noire, où l'image du paysage projetée par une lentille sur un écran de verre servait de base à un dessin ou à un tableau.

Les deux tableaux et 21 dessins prêtés par la Reine — la *Piazzetta vue vers le nord* et le *Canal de S. Chiara* — furent achetés en 1763 par le roi Georges III. Ce dernier se procura les nombreux tableaux et dessins de Canaletto — qui figurent maintenant dans la collection royale — chez l'ancien consul britannique à Venise, Joseph Smith, lequel servit si souvent d'intermédiaire entre le maître vénitien et ses clients qu'on l'a surnommé *le marchand de Venise*. Le consul Smith avait réuni en effet 54 toiles et 142 dessins de Canaletto.

L'exposition du musée de Montréal embrasse tous les aspects de l'oeuvre de Canaletto. Elle comporte des esquisses, des eaux-fortes et des toiles; des oeuvres de jeunesse et d'autres de l'âge mûr; et enfin, des sujets divers, des paysages et des intérieurs aussi bien que des "caprices" ou fantaisies de l'imagination.

Le critique Preston écrit dans le *New York Times*:

"Les liens sentimentaux, culturels et historiques qui unissent Venise au reste du monde se sont formés le long des siècles de bien des manières. Shakespeare, Byron et Alfred de Musset ont tour à tour célébré la cité sirène et son éclat singulier; des peintres tels que Turner, Ziem, Renoir et Monet ne le leur cèdent en rien dans cette agréable tâche. Certains ont traité Venise de façon romantique, d'autres en s'attachant à la réalité. Pourtant, aucun n'a exprimé l'attrait particulière de Venise plus fermement et plus abondamment que Canaletto, son propre fils."

En Angleterre, sous le règne de Guillaume III, Canaletto peignit des *vedute* de Londres, le château de Warwick, King's College à Cambridge, Eton et Windsor.

Il avait 70 ans lorsqu'il mourut d'une attaque de fièvre, au moment de la fondation du Royal Academy à Londres et un an avant la naissance de Napoléon Bonaparte.

L'exposition qui sera présentée à Montréal a déjà fait l'objet de plusieurs articles

dans des publications d'Angleterre, d'Italie, d'Allemagne, des États-Unis et du Canada.

Le catalogue a été préparé par M. Constable et traduit par Françoise Jeanty. En 1962, M. Constable publiait la première monographie importante sur Canaletto. Ce catalogue demeurera "un ouvrage de référence indispensable pour notre généra-

tion et plusieurs autres à venir" affirme Sir Anthony Blunt, le directeur actuel de l'Institut Courtauld.

(Mme Françoise Saint-Michel, qui a collaboré à la préparation d'un catalogue pour l'exposition Picasso en 1963, s'occupe de recherches et rédaction dans le domaine artistique.)

*Intérieur de Saint-Marc, toile de la collection permanente du Musée des Beaux-Arts de Montréal • Interior of St. Mark's, oil on canvas measuring 17¼ by 12¼ inches, is from the collection of The Montreal Museum of Fine Arts • Interior de San Marcos, pintura al óleo propiedad del Museo de Bellas Artes de Montreal • Interno di San Marco, quadro ad olio della collezione del Museo di Belle Arti di Montreal • Innensicht der San Marco Kirche, Ölgemälde im Besitz des Montrealer Museums der Schönen Künste.*





*Le Grand Canal de Venise, regardant vers le sud-ouest du pont du Rialto au Palais Foscari • View of Venice. Grand Canal: Looking South-West from the Rialto Bridge to the Palazzo Foscari, oil on canvas 19¼ by 28¾ inches, is owned by Museum of Fine Arts, Houston, Texas • Venecia: el Gran Canal visto del Puente Rialto hacia el Palacio Foscari • Il Canal Grande di Venezia, dal ponte di Rialto a Palazzo Foscari, quadro ad olio appartenente al Museo di Belle Arti di Houston, Texas • Venedig: Blick von der Rialtobrücke auf den Foscaripalast, Ölgemälde, Eigentum des Museums der Schönen Künste in Houston, Texas.*

## salute to canaletto

"To Nietzsche, seeking a synonym for music, the answer was 'always and only Venice,'" writes *Time* magazine. "But it is a painter's city. Lodged between water and sky, the seaport that calls itself *Serenissima* is an unending symphony of light. Its sun-mellowed stones and shimmering canals, its *façades* etched in *chiaroscuro* against sea-fresh skies, its wide horizons and weirdly shifting perspectives have challenged and eluded more artists than any other city in the world.

"Of all the painters who have attempted to capture the visual music of Venice — and some of the greatest have been Venetians — none was better attuned than Giovanni Antonio Canal, better known by his nickname Canaletto."

At the end of this month and throughout February, The Montreal Museum of Fine Arts — Canada's senior art institution —

will present the greatest salute to Canaletto ever organized anywhere in the world.

The salute takes the form of an exhibition comprising some 145 of Canaletto's finest paintings, drawings and etchings, including two paintings and 21 drawings from Queen Elizabeth's Royal Collection at Windsor, the largest and best concentration of Canaletto's work in the world.

The other works come from public and private collections on both sides of the Atlantic — England, Germany, Switzerland, Northern Ireland, the United States and Canada.

Stuart Preston, writing in *The New York Times*, says the exhibition is "admirable and comprehensive" and "excludes everything but the best."

And this is how the exhibition was envisaged by the three participating museums — the Art Gallery of Toronto and the Na-

tional Gallery of Canada, Ottawa, are the two others — in planning what has been called "a major event of the North American art year."

It is not only 18th century Venice but also Rome and London that come to life in the *oeuvre* of Canaletto, the *vedutista* (painter of views) who lived from 1697 to 1768. Indeed, it has been said that Canaletto, lured temporarily to England in the 1740's and 1750's, even helped shape English landscape painting.

British Art Historian W. G. Constable, recognized as the greatest authority on Canaletto and advisor for the exhibition, regards the show as a memorable *coup*.

"England was trying for it, too," says the former director of the Courtauld Institute of Art, London, England. "And a group of Venetians was trying to get just such a show together. But you got it first."

Canaletto lived in a great era — an age of fashion, of court etiquette and politics manipulated by the elegantly-gloved hands of such powers as Louis XIV, the Popes and Doges. It was an age, too, that produced such giants as Wren, Vivaldi, Voltaire, Walpole, Hogarth, Gainsborough, Handel, the legendary lover Casanova.

Canaletto's Venice was the 18th century's most worldly and sensual city. In the last, decadent century of its independence, the old republic was all pageantry and intrigue. From *Piazza San Marco* to the Rialto, it was a gaudy blur of masquers and courtesans, actors, singers and sightseers.

Canaletto painted Venice with a wealth of detail, most of it incredibly accurate, on giant canvases. To do so, he used the *camera obscura*, a darkened box with a mirror set inside at 45 degrees to project the scene onto his drawing board.

The two paintings — *The Piazzetta Looking North* and *Canal of S. Chiara* — and 21 drawings coming from the Queen's collection were purchased in 1763 by King George III. He bought the many Canaletto paintings and drawings now in the Royal Collection from the former British consul in Venice, Joseph Smith, who, in his capacity as something of an agent for the Venetian master, had once been described as "the merchant of Venice." Smith had gathered 54 paintings and 142 drawings by Canaletto.

The Montreal Museum's exhibition covers all aspects of Canaletto's work — in media, from sketches and etchings through oil paintings; in chronology, from early through mature work; and in subject, including both views and sylvan and architectural fantasies.

Writes Preston in *The New York Times*:

"The sentimental, cultural and historical links between Venice and the outside world have been forged over centuries in many different ways. If, among writers, Shakespeare, Byron and Alfred de Musset have celebrated the siren city's peculiar glamor, painters such as Turner, Ziem, Renoir and Monet have not lagged behind them at this agreeable task. Some have treated the subject romantically, others with eyes glued to visual facts. Yet none has established, more firmly, or more prolifically, the basic appeal of Venice than Canaletto, her native son."

In England William of Orange was on the throne when Canaletto was born — the Venetian *vedutista* had visited and recorded London, Warwick Castle, King's College Cambridge, Eton and Windsor.

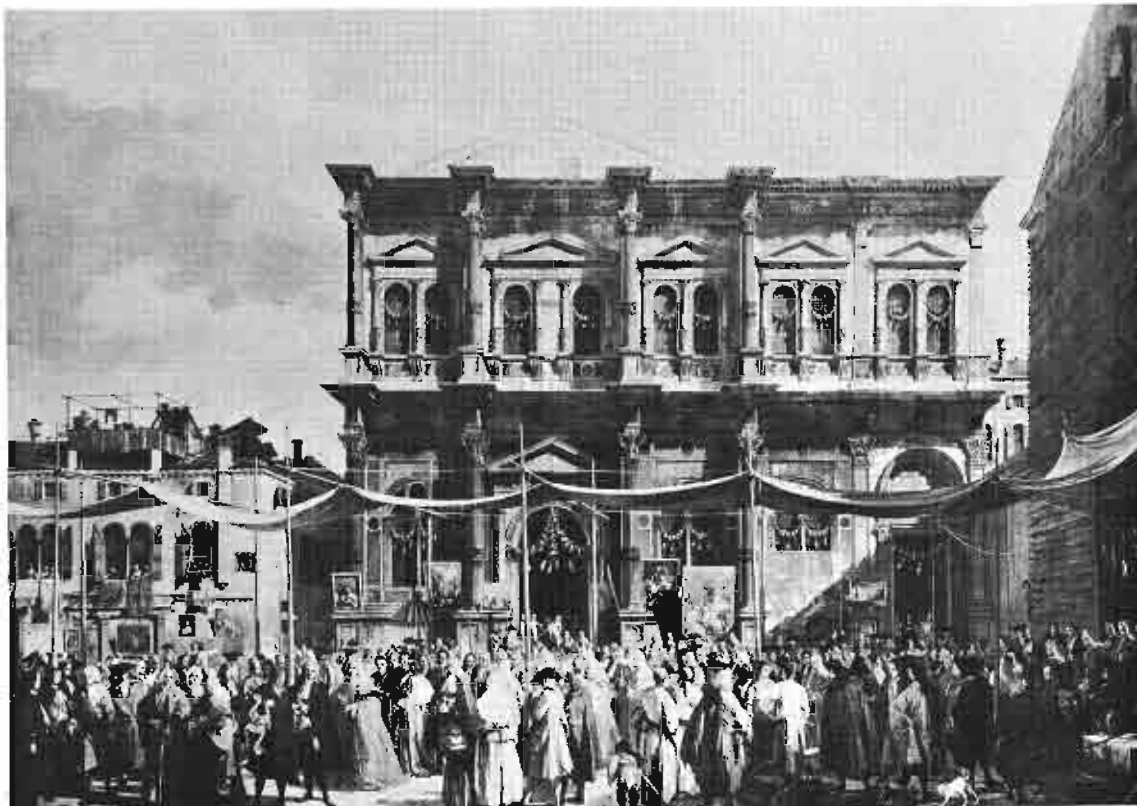
He was 70 when he died of fever the same year that George III founded The Royal Academy in London. It was one year before the birth of Napoléon Bonaparte.

The exhibition to be presented in Mont-

real is considered so significant that numerous leading publications in England, Italy, Germany, the United States and Canada have carried feature articles on it already.

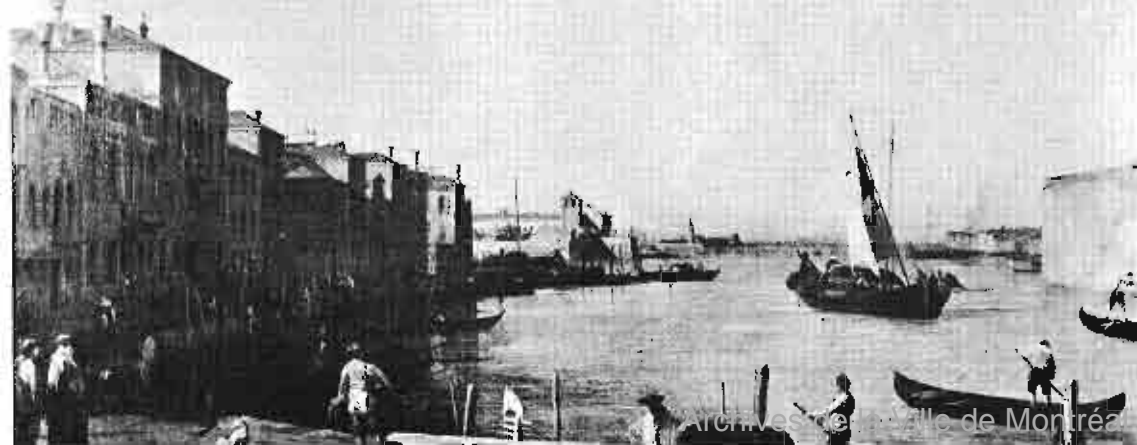
As part of the exhibit, a major catalogue has been prepared with text by Mr. Constable and a French translation by Fran-

çoise Jeanty. In 1962, Mr. Constable wrote the first comprehensive book on Canaletto — a monograph and *catalogue raisonné* which will remain "for our generation, and for many to come, the standard work on the artist," says Sir Anthony Blunt, the Courtauld's present director.



*La Fête de Saint-Roch*, toile de la National Gallery de Londres • *Venice: The Feast Day of St. Roch*, oil on canvas 58½ by 78½ inches, is from the National Gallery, London, England • *La Fiesta de San Roque*, pintura de la Galeria Nacional de Londres • *La festa di San Rocco a Venezia*, quadro ad olio della Galleria Nazionale di Londra, Inghilterra • *Sankt Rochusfest in Venedig*, Ölgemälde, Eigentum der britischen Nationalgalerie in London.

*Le Canal de Santa Chiara*, toile de la collection de la Reine Elizabeth • *Canal of S. Chiara*, oil on canvas, 18½ by 20½ inches, is from the collection of Queen Elizabeth • *El Canal de Santa Chiara*, de la colección de la Reina Elizabeth • *Il canale di Santa Chiara*, quadro ad olio della collezione della Regina Elisabetta • *Canal Santa Chiara*, Ölgemälde aus der Sammlung von Königin Elizabeth.





Création Pedigree



Création Sport Togs



# ***l'habit ne fait pas le skieur***

Montréal et ses environs comptent trop de montagnes enneigées pour ne pas inspirer aux couturiers des idées originales sur la mode d'un sport éminemment populaire, le ski. Irving, l'un des dessinateurs les plus en vogue, dit à ce sujet: "L'inspiration est là, tout autour, dans le paysage."

Le paysage, c'est celui des Laurentides dont la réputation n'est plus à faire comme centre des sports d'hiver; c'est aussi celui des Cantons de l'Est. C'est encore le Mont-Royal, en plein coeur de Montréal. Pour d'autres amateurs, ce sont enfin les pentes plus douces de quelques parcs municipaux. On estime à 100,000 le nombre des skieurs dans la région de Montréal.

Ici, le ski est un sport que l'enfant découvre presque en même temps que la neige. Très jeune, il apprendra à glisser sur les talus et les remblais de son quartier.

Le créateur de modes a donc une clientèle nombreuse qui l'attend. Des maisons comme Irving et Pedigree Manufacturing Co. Limited se plaisent à souligner que leur réputation dépasse les frontières du Canada. Pedigree, par exemple, compte des clients en Angleterre, en Autriche et jusqu'en Australie; des grands magasins comme Saks Fifth Avenue à New-York ou Neiman Marcus au Texas passent d'importantes commandes à Irving, tout comme plusieurs magasins de sport suisses.

Dans ce domaine, la concurrence est grande puisque ces grands magasins, américains ou européens, font le tour des capitales de la mode avant de fixer leur choix. "Je présente ma collection, explique Irving, à des clients qui rentrent en Amérique après avoir vu ce que l'Europe a à offrir. Je dois donc présenter quelque chose d'original sinon..."

Pour sa part, parlant au nom de la maison Pedigree, M. Eric Wiele attribue à la qualité de la façon le succès de la mode canadienne de ski sur les marchés mondiaux. Autre importante maison de couture, Lydia Fashions donne sa recette: "De l'imagination et des tissus de qualité."

C'est le ski qui a amené Irving à s'intéresser à la haute couture des vêtements de sport. Cela se passait, explique-t-il, en 1946. "Je ne connaissais rien au ski alors. Je suis

parti avec mes bâtons et un costume que j'avais dessiné moi-même. Le propriétaire d'un hôtel renommé des Laurentides a vu ce costume. Il lui a plu. Nous avons alors conclu un marché: je lui ferais ses costumes et il m'apprendrait le ski." C'est ainsi que peu à peu, Irving a élargi sa clientèle parmi laquelle se trouvaient de nombreux instructeurs de ski. "Il y avait parmi eux, rappelle Irving, des jeunes filles. Je leur ai proposé la jupe. L'idée a paru saugrenue. Mais j'ai fini par l'imposer. La jupe a eu un succès énorme. A Lake Placid (État de New-York), où l'équipe d'instructeurs alla quelque temps plus tard, cette jupe eut un grand succès."

C'était là toute une révolution dans la mode des tenues de ski. M. Wiele, de la maison Pedigree, se souvient qu'à cette époque on avait du mal à distinguer une skieuse d'un skieur. On se glissait dans un sac, évoque-t-il, et voilà: on était habillé pour le ski! Happy Smith, ancien professionnel, devenu fabricant de vêtements de ski, corrobore ce souvenir: "A cette époque pas tellement lointaine, hommes et femmes portaient tous le même costume, un uniforme presque: pantalons bleu marine et anorak."

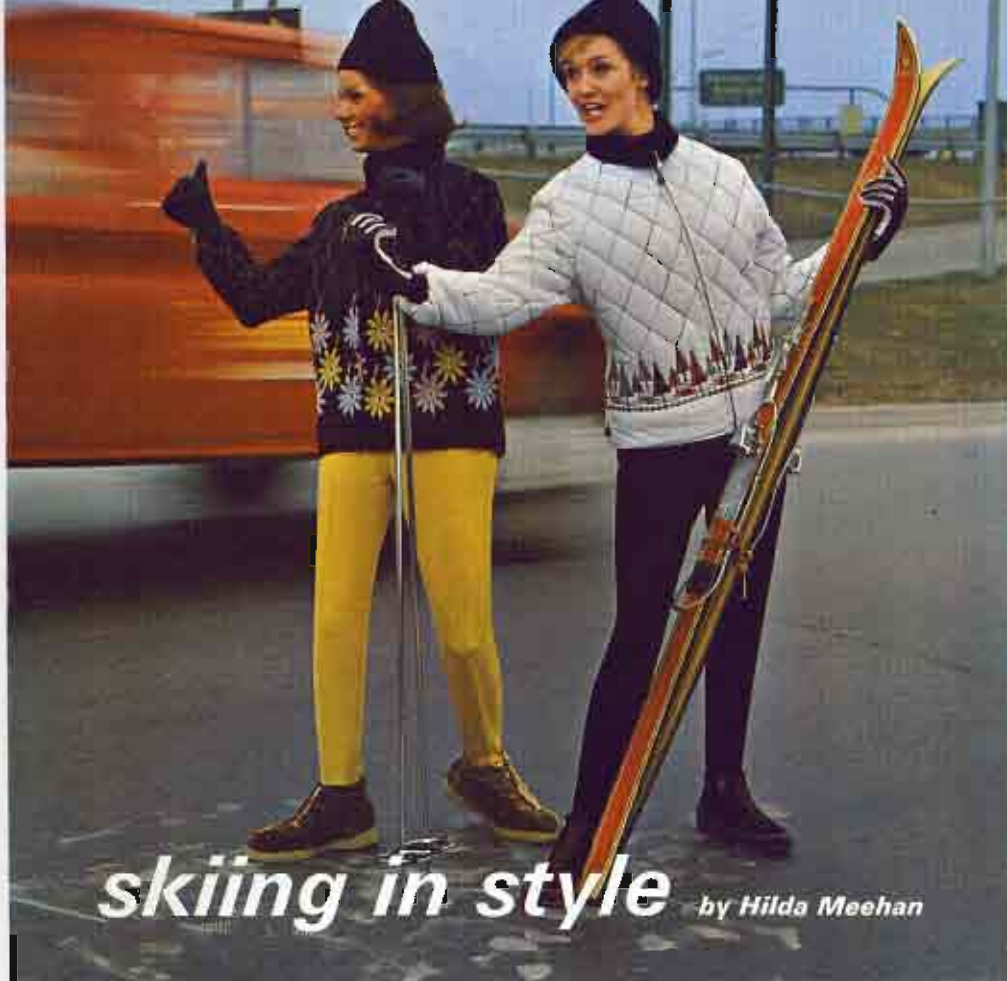
Mary Spectre, de Lydia Fashions, remarque quant à elle que la jeune fille d'aujourd'hui se doit d'avoir une garde-robe de ski la plus complète possible et, en fait, ne sont pas rares les jeunes Montréalaises qui possèdent deux ou trois tenues de ski et qui, par ailleurs, se groupent à plusieurs, par souci d'économie, pour louer un chalet dans les Laurentides où elles pratiquent leur sport favori chaque fin de semaine d'hiver.

Irving rappelle encore qu'autrefois on s'en tenait au bleu-marine et au noir: "Nous avons eu le sentiment d'une grande audace quand nous avons ajouté le beige à ces deux couleurs mais le beige s'imposait car il sied aussi bien aux hommes qu'aux femmes."

Peu à peu, d'autres couleurs sont venues et, dans sa collection de cette année, Irving présente une teinte bordeaux pour les hommes. Il a même adapté au costume de ski le gris du complet classique de ville. Bref, souligne Irving, la couleur n'intimide plus personne. "Voyez ces deux ensembles: le rouge pourpre de ce pantalon et le noir de cet anorak; ou encore, cet anorak noir rayé de blanc à gauche et de jaune à droite."

Irving considère que ses meilleurs maîtres restent encore les instructeurs pour lesquels il travaille. "La perfection est de règle, conclut-il. On n'a pas le droit de se tromper, car la tenue de ski doit être en harmonie avec leur technique sans cesse perfectionnée."

Création Irving of Montreal



*Création Val Hughes*

Montreal has some talented skiwear makers and as Irving, one of the top designers observes, it is small wonder. Says he: "We have such a fantastic backyard to inspire us."

The backyard to which he refers includes the well-known Laurentians, the Eastern Townships as well as Montreal's own Mount Royal and other city parks which are crowded with skiers every winter week-end.

Skiing is a family sport in Montreal and more than 100,000 persons in the area participate. Children are taken to hills at an early age — so early, in some cases, that they are cared for at nurseries run by resorts. Once they have reached three or four, they're on skis and they become pupils at one of the many ski schools devoted to youngsters.

In other words, skiwear designers have a large and receptive audience as well as "a fantastic backyard."

Skiwear houses such as that operated by Irving and Pedigree Manufacturing Co. Ltd. take pride in the business they do outside Canada. Pedigree sells to Australia, England and Austria; Irving to such important American stores as Saks Fifth Avenue and Neiman Marcus of Texas. He has just signed a contract to supply Globus which operates a chain of stores in Switzerland.

He supplies stores which have access to all fashion capitals.

"I show to American buyers after they've been to Europe so I have to show something different," Irving says when asked about influence from Europe.

Eric Wiele, of Pedigree, explains his firm's success with outside markets in this way: "The quality of workmanship is superior. We pay more attention to details."

Lydia Fashions, another important local ski house, combines imaginative design with the best in fabrics.

Irving's personal interest in skiing is what led him to skiwear design. He was in the needle industry but not in active sports-wear when he decided to take up skiing.

"That was about 1946 and I knew nothing about the sport," he recalls. "I designed my own outfit and went to Louis Cochand, the owner of a well-known Laurentian resort for instructions on what to do next. He took one look at my outfit and informed me he would teach me to ski if I made his clothes."

Mr. Cochand then suggested Irving outfit his resort's ski team.

"The team included some girls and I proposed putting them into skirts," Irving says. "It was a shocker but I went ahead with the idea. They had jackets, wore heavy underwear under leotards. The skirt idea was a knockout. I went to Lake Placid with the team and got nothing but compliments."

In the mid-forties, skiers were wearing what Irving describes as "any old thing as long as it was good and baggy." Mr. Wiele, of Pedigree, recalls: "It was difficult to distinguish one sex from the other." Happy Smith, a ski pro turned ski manufacturer, paints a similar picture: "At that time there was a uniform for men and women: Navy pants and red jacket."

Times have changed. Mary Spectre, of Lydia Fashions, notes: "A girl won't stop with one ski outfit today. She will buy two, three if possible." This particularly applies to the large number of Montreal office girls who group together and rent ski chalets up north. They ski every week-end.

They represent a transient population for the Laurentians but Montreal also contributes more permanent residents — those who have country homes there, enabling them to swim in the summer and ski in the winter.

Irving says skiers concentrated on two colors — navy or black — when he first entered the business.

"We felt we were being truly adventurous when we introduced beige. I picked beige because it could be offered to both men and women. And I was operating on a shoestring."

Today a riot of color is worn at the hills by males as well as females. In his current collection, Irving is promoting a shade of Bordeaux for men. He also adapted a grey flannel look for the men.

"We're no longer afraid of color, of stripes or of vibrant prints. Look at these two."

His two examples were purple stretch slacks matching the lining of a black jacket; and a black jacket, one side of which was striped in white, the other in yellow.

The one-piece jump suit currently favored in skiwear circles was designed by Irving in 1949. It was a far cry from the jump suit he and others are doing today in stretch.

Accessories particularly interest Irving. Added touches such as hidden hoods, neckpieces that convert to earbands, matching booties, jockey caps or helmets, zip-out sleeves, a belt placed a hip-level on a jump suit, help to explain why he has been given feature coverage in leading American fashion publications.

He considers his real challenge comes from the instructors at the 100-odd ski schools for whom he does outfits.

"It's a challenge of perfection. There is no room for error. These are their work clothes."

*(Hilda Meehan is a writer with Weekend Magazine.)*



# alain grandbois – poète nord-américain du 20<sup>e</sup> siècle

par Alfred DesRochers

Alain Grandbois est né avec le siècle (25 mai 1900). À ma connaissance, sauf l'exception possible de Hart Crane, nul poète nord-américain ne s'y est aussi complètement intégré; mais par intégré, n'allez pas comprendre qu'il s'y est assimilé. Sa poésie est du XX<sup>e</sup> siècle nord-américain comme le sont les fresques de Rivera et les gratte-ciel de Wright. Elle fait époque.

En réalité, comme celle de son presque jumeau Crane, elle y fait même un peu tache. Une tache toutefois que ni Crane ni Grandbois n'auraient pu faire ailleurs. À toute autre époque et sur tout autre continent, ni l'un ni l'autre n'auraient été TOUT ce qu'ils sont. J'indique ici tout simplement, en passant, l'aventure Crane à de plus jeunes que moi. Je veux tenter de comprendre l'aventure Grandbois.

Au cours de trop rares conversations — du moins pour moi! — que nous eûmes voilà bien dix ans ou plus, Grandbois me confessa qu'il avait abordé la poésie par la voie du vers régulier et que, pour se défaire de l'habitude et trouver son rythme propre,

il avait dû livrer le combat de Jacob contre l'Ange.

Si je ne me trompe, c'est le "Ve" des *Poèmes* qu'il publia, hors commerce, à Hankéou en 1934. À deux ou trois détails près, ces vers pourraient être signés de Mallarmé ou s'inscrire dans l'*Album des Vers anciens* de Valéry.

On y pourrait relever de très nombreuses "allusions", procédé cher à T.-S. Eliot. Dans *l'Étoile pourpre*, par exemple, il compose une laisse assonancée, LE FLOT, qui fait songer aux rimeurs du Moyen-Âge, inspirés des chants d'église.

Je ne veux pas m'attarder davantage sur les ressouvenirs traditionalistes d'Alain Grandbois. Il me rappellerait que c'est en parlant de lui-même qu'il a dit:

Vos bras d'hier pleins des bras d'aujourd'hui

Ont fait en vain les gestes nécessaires.

Il faudrait vingt citations pour montrer de quelle puissance verbale dispose Alain Grandbois et l'on ne s'étonne pas qu'à son sujet l'on ait souvent évoqué les noms de

Paul Eluard et de René Char. Quant à moi, je reste convaincu que Grandbois n'a de dette littéraire que celle d'un *honnête homme* du XX<sup>e</sup> siècle. Ce qu'on désigne comme la *décadence latine* lui fournit autant de modèles que Seghers!

Il resterait à relever les influences que Grandbois a exercées sur l'évolution de la poésie canadienne. Quelques revus ont déjà mené enquête à ce sujet. J'ai répondu à l'une d'elles qu'à mon sens Grandbois avait rallié des imitateurs de sa forme, mais que sa substance lui demeurait exclusive.

Au fait, quelques jeunes ont voulu faire naître la poésie canadienne aux *Iles de la Nuit*. Est-ce à ceux-là qu'il songeait en écrivant: "Je reçois, chaque semaine, depuis quelques années, des lettres de jeunes gens, m'adressant leurs vers, qui ne sont pas de la poésie mais de vagues tronçons d'une prose maladroite, coupée en petits étages de trois ou quatre mots. Ils prennent l'apparence pour la réalité. Le vers libre est extrêmement difficile, il lui faut une substance, il n'est appuyé sur rien."

Cette citation, dans sa limpidité, dans sa vigueur, je dirais même dans sa rigueur, donne un bon aperçu de la prose d'Alain Grandbois, prose que deux très grandes oeuvres: *Né à Québec* et les *Voyages de Marco Polo*, et une oeuvre très curieuse: *Avant le Chaos*, ont soumise à l'admiration de milliers de lecteurs. Ces oeuvres sont déjà considérées comme des classiques de la prose française au Canada. Elles le seront sans doute un jour de la prose française tout court.

(M. Alfred DesRochers est un poète et homme de lettres canadien-français.)

## a universal man

Alain Grandbois is the type of man, rare in this century, who is able to express totally his soul's freedom. He has traveled the world over, seeking to comprehend men as they are; he has ranged back through time and looked deep into himself, seeking to grasp the essence of man.

Born in the Quebec village of St. Casimir in 1900, he studied at the Quebec Seminary and graduated from St. Dunstan's University in the Maritime province of Prince Edward Island. For a while he studied law in Montreal but then decided to take literature at the Sorbonne.

During the 1920s, he was driven from country to country by endless curiosity. Eventually, he came to feel that this century lacked scope for individual exploration so he turned to a study of the past and the lives and times of great explorers.

*Né à Québec* was his first book, a work of epic proportions in which he brought to life as superhuman characters Canadian adventurers like Jolliet and Dollard on a background of superbly drawn historical, geographic and ethnological detail.

Another great prose work, *Les Voyages de Marco Polo*, has been described as "an exotic dream" in which all the flavor of the ancient Orient is presented to the reader with extravagant generosity.

The chaos of the Second World War disgusted and disappointed Grandbois and he withdrew into a sort of hermitism in which he sought to find himself and clarify the route of his own voyage toward God. Despite his withdrawal from the world, he was in 1944 a founding member of *l'Académie canadienne-française*.

As a poet, Grandbois uses free verse. His style might be called surrealist for he splits words from their actual meanings and rejects almost entirely the traditional uses of punctuation and syntax. Several young writers have attempted to imitate him. However, as he pointed out when commenting on works by some of them, "Free verse is extremely difficult, it must have substance because it is not supported by anything."

Grandbois' poems, published in volumes entitled *Les Iles de la Nuit*, *Rivages de l'Homme* and *L'Étoile pourpre* have a great dynamism of their own. He writes with exceptional intimacy and profound humanism; he writes as a truly universal man of the 20th century, understanding his time but not absorbed by it.



## *the 'castle' and the kingdom*

On the western edge of Montreal's downtown financial and business district stands a castle-like structure housing the headquarters of Canada's largest commercial enterprise — the three-billion-dollar Canadian Pacific Railway Company.

Amid the stainless steel, concrete and curtain wall giants which reach skyward in the area, CP's 75-year-old office building looks out of place — something left over from another era.

But both the building and the railway connotation are deceptive.

Investor-owned Canadian Pacific is the world's largest transportation company. In addition to 17,000 miles of railway, it operates a fleet of ocean passenger and cargo liners, a globe-girdling airline, a chain of resort and city hotels, a transcontinental highway trucking system and a far-flung network of modern commercial telecommunications circuits.

As well, the firm has vast oil and gas, lumber, mining and real estate holdings throughout Canada.

The building itself — anything but modern in outward appearance — houses some of the most up-to-date business systems and data processing machines, including the country's largest and most complex electronic computer installations.

CP's Windsor Station headquarters has been part of the Montreal skyline since 1886 but, not to be outdone by Johnny-come-lately skyscrapers, the company is constructing a 38-storey curved wall hotel to be

*Le "Château Champlain", futur hôtel du Canadien Pacifique • Artist's conception of Château Champlain hotel, being built by Canadian Pacific • Proyecto del "Chateau Champlain", futuro hotel de la compañía Canadiense del Pacífico • Bozzetto dell'hotel Château Champlain, che la società di trasporti Canadian Pacific sta facendo costruire a Montreal • Entwurf des "Château Champlain Hotel", das von der kanadischen Eisenbahnlinie Canadian Pacific Railway erbaut wird.*



known as *Le Château Champlain*. It will stand on *Place du Canada*, directly across the street from Windsor Station.

In the contrast of these two buildings — old and new, modern skyscraper and aging castle — is the story of Canadian Pacific.

Proud of its past role in the building and expansion of the country, Canadian Pacific stands prepared to meet the challenges of the future. It will not only share in but be an integral part of the continued growth of Canada.

While Windsor Station is the head office of Canadian Pacific and the nerve centre of its world-wide operations, it is not the only location in Montreal where you can find Canadian Pacific at work.

To the west lies *Côte St. Luc* push-button rail freight classification yard. The first to be built in Canada, it links the city with industrial centres across the country and in the U.S.

Northwest of the yard is the Canadian Pacific Piggyback Services terminal. A pioneer in this field, CP's piggyback operation is one of the largest in North America and is still growing.

Further west is the Smith Transport trucking terminal. Wholly-owned by Canadian Pacific, it forms part of a 16,000-mile trucking route pattern across Canada.

Still further west is Montreal's International Airport. From here giant Canadian

Pacific DC-8 jets link Montreal with Lisbon, Madrid, Rome, Mexico, South America and, through Vancouver, to Japan, Hong Kong, Hawaii, Australia, New Zealand and over the North Pole to Europe.

Montreal, of course, is a port city. Few days go by during the busy summer season when a ship flying the Canadian Pacific house flag is not a visitor to the city's bustling waterfront. The company's cargo vessels and the luxurious White Empress liners are frequent callers as they move tourists and freight to and from the city.

Tall microwave towers serve the city, too, connecting Montreal to an 18,000-mile telecommunications network stretching coast-to-coast.

But destined to become the best-known Canadian Pacific location will be the magnificent *Château Champlain*, due for completion prior to the 1967 World Exhibition.

Conceived as a first-class hotel with 620 rooms and predominantly French-Canadian in character, it will include facilities designed to deal with individuals and smaller groups rather than with mass conventions.

The guest rooms will be in a tower, dramatic and imaginative in concept, rising 400 feet above a landscaped plaza. All rooms will be outside rooms and the majority will have a spectacular view — Mount Royal and Dominion Square to the

north; the St. Lawrence River and *Expo '67* to the east and south; the mountains of Quebec's Eastern Townships and the United States to the south.

Function facilities will be designed to cater to smaller conventions. A traditional crystal ballroom with balconies will seat 500 at a formal dinner (900 for dancing) and will provide an elegant, refined setting for formal balls and functions.

Food and beverage facilities will be designed to attract local and tourist business and will include:

A penthouse lounge at the top of the tower; a *café* and cocktail lounge at plaza level fronting onto a skating pond; a formal restaurant at the lobby level, French in *décor*; a country style coffee shop (and cocktail lounge); a bar at lobby level and a specialty cocktail lounge at function floor level.

A motor hotel entrance will be provided at function floor level with direct connection to a parking garage (300-400 spaces) and easy access to the guest room elevators. This entrance will also provide direct access from the garage to the function rooms without the necessity of vertical transportation.

At plaza level, a skating pond surrounded by a village will be provided to make the hotel a focal point for activity and to give life to the hotel and plaza.

"L'Empress of Canada" quitte Montréal • CP's Empress of Canada as she passes through Montreal • El "Empress of Canada" zarpa de Montreal • L'Empress of Canada, della Canadian Pacific, salpa da Montreal • Die Empress of Canada verlässt Montreal.



# *le canadien pacifique aura son château champlain pour l'expo '67*

“... il ne restera pas pierre sur pierre...”

Prophétie qui semble se renouveler au cœur de Montréal, en plein XXe siècle. Néanmoins, à l'encontre de la Jérusalem d'antan, il s'écoulera peu de temps avant que ne surgisse une ville neuve au visage totalement nouveau. A peine dissipées les poussières de la démolition que sortent des décombres les masses bétonnées de grands édifices.

Le ciel de la Métropole n'est plus le même. Et sera-t-il, dans trois ans, ce qu'il nous apparaît aujourd'hui ?

*Vue du futur hôtel parmi les gratte-ciel de Montréal • Drawing shows how Château Champlain will change Montreal skyline again • Aspecto del futuro hotel entre los rascacielos de Montreal • Il futuro hotel Château Champlain fra i grattacieli di Montreal • Eine Zeichnung illustriert die veränderte Silhouette Montreals nach Fertigstellung des "Château Champlain Hotel".*



L'Exposition universelle qui se tiendra à Montréal en 1967 est le dénominateur commun à tout ce bouleversement. La croissance dont nous sommes témoins a certes commencé au début de la présente décennie mais jamais le centre de Montréal n'a autant changé que durant les deux dernières années.

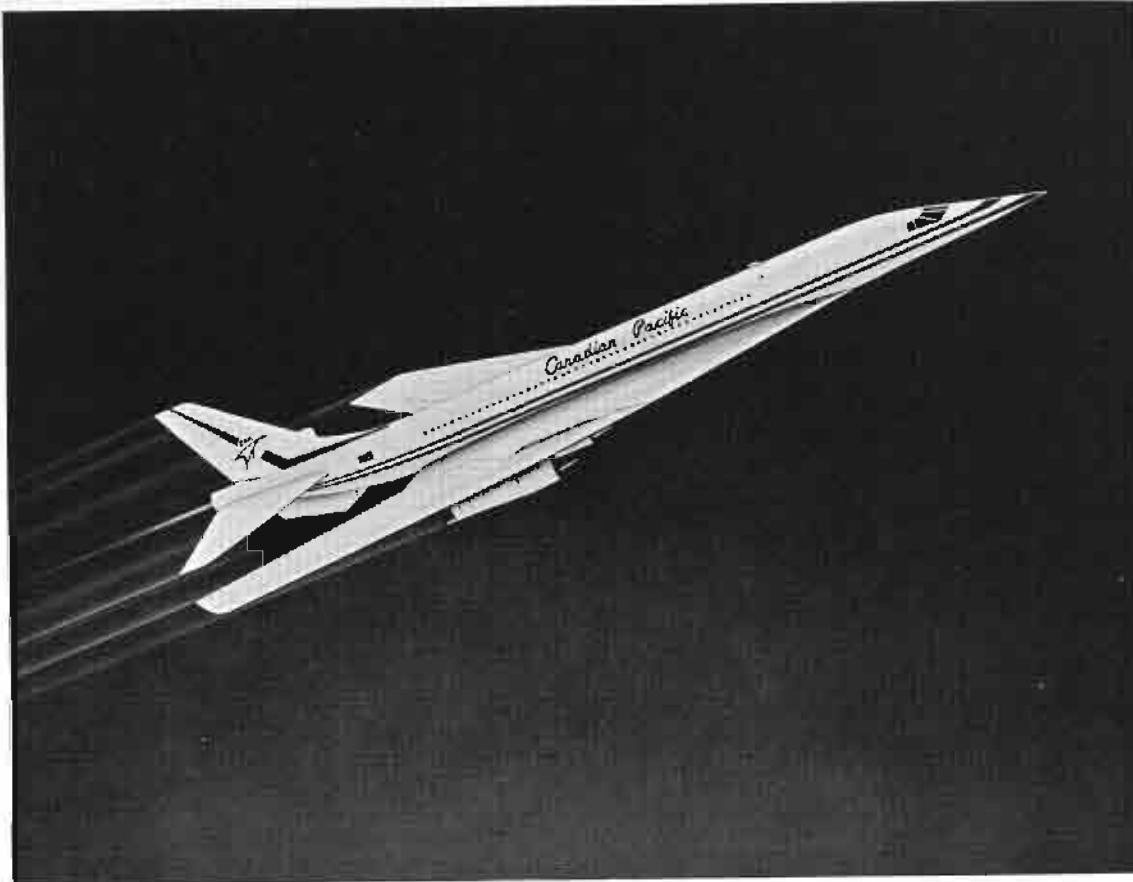
La pensée des constructeurs gravite surtout autour du problème de logement que provoquera l'afflux de 30,000,000 de visiteurs à l'Exposition de 1967. Cela suppose un programme d'hospitalité d'un gigantisme singulier: hôtels, motels, restaurants et services connexes. Voilà pourquoi, parmi les grandes entreprises hôtelières, le Canadien Pacifique a voulu apporter sa contribution dans la construction d'un hôtel de classe supérieure — le Château Champlain — qui sera partie intégrante d'un ensemble immobilier comprenant, outre l'hôtel de 620 chambres, un immeuble à bureaux. La place, voisine de la gare Windsor, sur laquelle s'érigeront les deux édifices, portera le nom de Place du Canada.

Le Canadien Pacifique est la société de transport la plus complète du monde. Aux transports, toutefois, ne s'arrêtent pas ses activités. La compagnie exploite des services dans plusieurs sphères: trains, camionnage, bateaux, hôtels, messageries, télécommunications, placements, exploitation forestière et minière, transport par pipelines du gaz naturel et des pétroles.

La mise en chantier de tant d'édifices publics en vue des événements de 1967 provoque l'étonnement des sceptiques. Qu'advient-il après? Les perspectives d'avenir du Canada et l'expérience de pays comme la Belgique (exposition universelle de 1958), ne laissent plus de doute. Les gratte-ciel trouveront toujours leur utilité dans une Métropole en plein essor.

Montréal possède aujourd'hui 3,000 chambres d'hôtel de classe supérieure, 1,700 chambres de seconde classe, soit au total 4,700 chambres. Or, des villes comme Toronto et Vancouver, moins peuplées que la région métropolitaine, disposent respectivement de 7,000 et 7,500 chambres de première et deuxième classe, ce qui laisse nettement déficitaire la région montréalaise. De plus, les données démographiques récentes établissent à 61 millions la population vivant dans un rayon de 500 milles (804 kms) de Montréal. Ce rayon s'étend, bien entendu, à la majeure partie des États de la Nouvelle-Angleterre, la ville de New-York et l'Ontario, sans oublier l'est du Québec.

Le Château Champlain s'adressera à une clientèle exigeante et, sans être conçu pour recevoir des réunions nombreuses, pourra tout de même accueillir dans un luxe entier les congrès de 30 à 500 personnes. Il sera



*Dessin de l'un des aérobus supersoniques du Canadien Pacifique • Artist's drawing of CPA Supersonic airliner • Avión de pasajeros supersónico para la Compañía Canadiense del Pacífico • Aereo supersonico della Canadian Pacific • Entwurf eines Überschallverkehrsflugzeuges der kanadischen Fluglinie Canadian Pacific Airlines.*

pourvu d'une salle de bal pour 900 personnes et, au dernier étage, d'un vaste salon-bar-restaurant. Il y aura aussi d'autres salons-bar, au rez-de-chaussée, de même qu'un grand restaurant français et un restaurant-terrace dominant un étang qui permettra le patinage sur glace durant la saison froide. L'entrée principale communiquera avec le garage souterrain qui logera 400 voitures. La proximité des gares ferroviaires et d'une station du métropolitain rendra l'accès facile au Château Champlain. Salles de spectacles, cinéma, cabarets, boutiques et grands magasins ne sont qu'à deux pas.

Il va de soi que le commerce hôtelier au Canada se tient au diapason de celui des États-Unis. Mais il faut davantage.

C'est pourquoi le Château Champlain revêtira un caractère d'abord cosmopolite, mais également typique de la culture française du Québec. C'est ainsi que chacune de ses salles portera un nom français et que le personnel, avant tout francophone, s'exprimera aussi en anglais et souvent en d'autres langues. L'architecture et la décoration s'inspireront de la Nouvelle-France.

Le Château Champlain s'inscrita dans un ensemble immobilier dont l'infrastructure surmontera une gare du métropolitain construite en liaison étroite avec l'hôtel et les autres services de la Place du Canada. L'édifice à bureaux voisin comptera vingt-huit étages. Une activité fébrile régnera au sous-sol de cet édifice; on y aménagera une salle de spectacle de 800 places, un parc de stationnement et d'autres services.

La vaste entreprise qu'est le Canadien Pacifique a établi son siège social à Montréal dès sa fondation, en 1886. La gare Windsor, aux allures médiévales, a subi au moins trois importantes transformations depuis sa construction en 1889. Chaque matin s'engouffrent dans ses portes 3,000 employés dont plusieurs viennent au travail à bord d'une douzaine de trains de banlieue.

Le Canadien Pacifique compte 12,000 employés à Montréal et dans la région. Ceux-ci reçoivent des salaires mensuels de l'ordre de \$3 millions de dollars. La société possède à Montréal 400 milles (643 kms) de voies ferrées qu'utilisent quotidiennement trente trains-passagers et autant de trains-marchandises. Il arrive chaque jour, dans la

*Les trains modernes du Canadien Pacifique traversent le Canada, de l'Atlantique au Pacifique • CP trains travel coast-to-coast in Canada • Modernos trenes de la compañía Canadiense del Pacifico cruzan el país de océano a océano • I treni della Canadian Pacific attraversano il Canada dall'Atlantico al Pacifico • Die modernen Züge der kanadischen Eisenbahnlinie Canadian Pacific Railway durchqueren Kanada vom Atlantik bis zum Pazifik.*

Métropole quelque 3.500 wagons-marchandises du Canadien Pacifique, sans compter les 150 wagons servant au transport des remorques de camions.

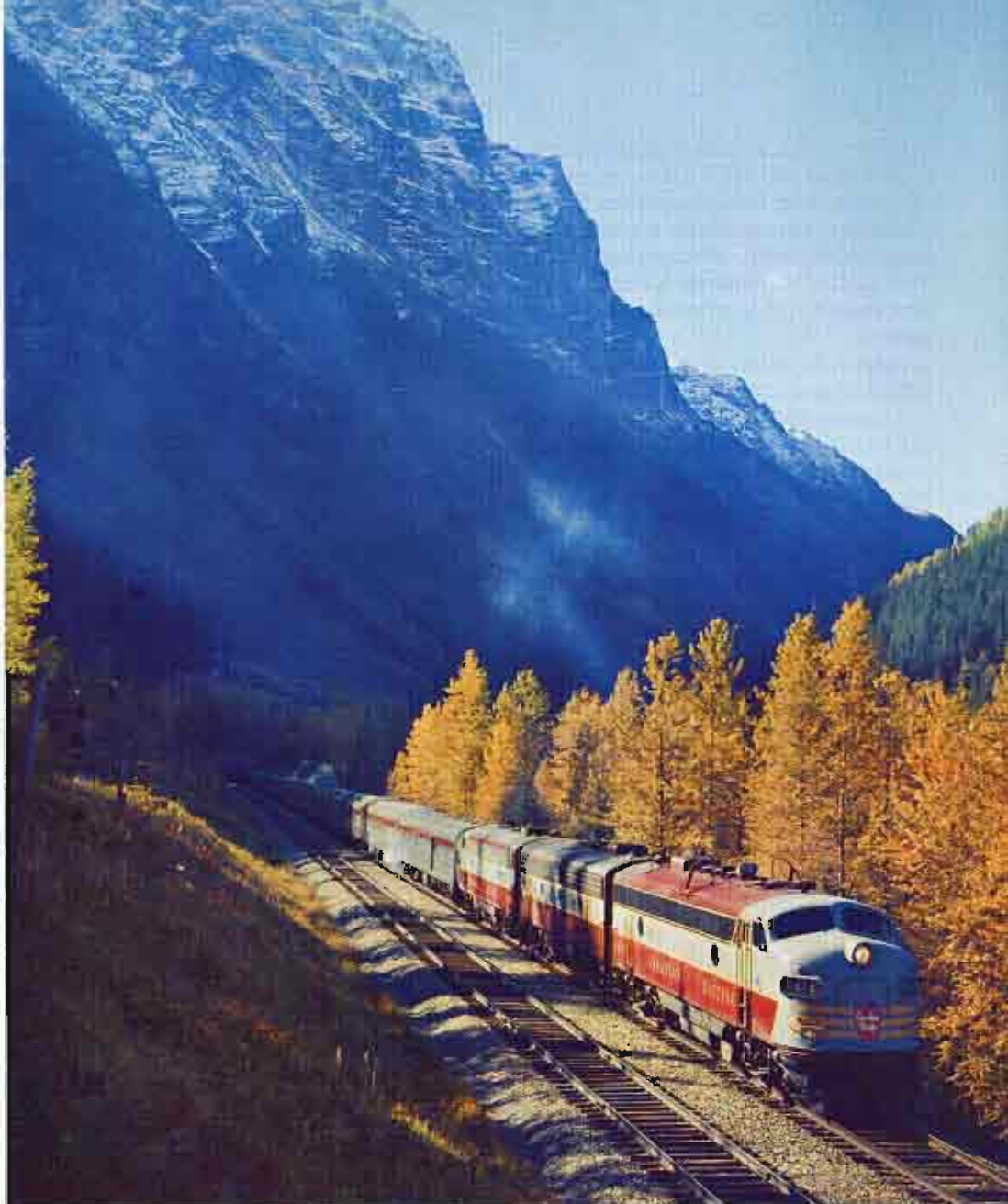
La société de camionnage Smith, filiale du Canadien Pacifique, possède plus de 170 camions-remorque assurant le service des messageries dans la région. Une gare de triage à butte de gravité permet l'aiguillage et le freinage automatique des wagons. Ce centre de classification, qui emploie près de deux mille personnes, constitue la plaque-tournante du mouvement des marchandises dans l'est du Canada.

Parmi les récentes acquisitions de la société au chapitre de l'automatisation, il importe de signaler la mise en service, en 1961, à la gare Windsor, du plus important ordinateur en usage au pays, le IBM 7080.

Montréal reçoit dans son port les paquebots ultra-modernes "Empress", du Canadien Pacifique, qui font la navette entre la Grande-Bretagne et le Canada. Les cargos "Beaver", propriété de la compagnie, sont souvent en rade de Montréal.

Les long-courriers DC-8 des lignes aériennes du Canadien Pacifique relient Montréal au Portugal, à l'Espagne et à l'Italie; au Mexique, au Pérou, au Chili et à l'Argentine; à Hawaï, aux îles Fidji, à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie. Le réseau aérien des CPA fait aussi la liaison des principales villes du Canada.

*Un camion-remorque de la Société de camionnage Smith, filiale du Canadien Pacifique • Tractor train of Smith Transport, a CP subsidiary, moves through Canadian countryside • Remolque de la Sociedad de Transporte Smith, filial de la Canadiense del Pacifico • Autotreno della società autotrasporti Smith, filiale della Canadian Pacific • Lastentransporter der Transportgesellschaft Smith, einer Tochtergesellschaft der Canadian Pacific Railway.*



## **"we'll be there!"— world's message to expo '67**



*Des jeunes filles de plusieurs pays en costumes nationaux s'entretiennent avec M. Robert Shaw, commissaire-général adjoint, au cours d'une récente conférence de presse à New-York. • Expo '67 Deputy Commissioner-General Robert F. Shaw discusses Exhibition with girls in national costume at New York press conference. • El comisario general adjunto de la "Expo '67" Sr. Robert Shaw se entretiene con jóvenes de varios países durante una conferencia de prensa celebrada en Nueva York. • Conferenza stampa a New York: Robert Shaw, commissario generale aggiunto dell'Esposizione Mondiale 1967, si intrattiene con un gruppo di ragazze nei costumi dei paesi di origine. • Junge Mädchen aus verschiedenen Ländern in Volkstrachten unterhalten sich auf einer Pressekonferenz in New York mit Robert Shaw, dem stellvertretenden Beauftragten für die Montrealer Weltausstellung, die Expo 67.*

As of Dec. 15, 26 countries and 13 industries had officially agreed to participate in *Expo '67*, the world exhibition to be held in Montreal less than three years from now.

The figures were released as Commissioner-General Pierre Dupuy wound up another sales trip, this one to Asia and the Middle East.

The first country to sign up was, of course, Canada. A \$21,000,000 participation is planned by the host country, with a pavilion which has been greeted with excited enthusiasm by architects across the country.

The first visiting nation to announce participation was Britain, one of Canada's two mother countries. Next were Belgium and France, Canada's other mother country.

Other countries who have already said "We'll be there!" when *Expo* opens its doors April 28, 1967, are the Federal Republic of Germany, the United States, Italy, Japan, Austria, Ceylon, Czechoslovakia, Denmark, Finland, Iceland, Iran, Israel, Jamaica, Malaysia, Monaco, Morocco, the Netherlands, Norway, the Republic of China (Taiwan), Sweden, Switzerland, Venezuela and Tunisia.

An additional 19 countries have chosen exhibition sites in anticipation of official ratification.

Industrial exhibitors who have announced participation in *Expo '67* include: the Brewers Association of Canada, Canadian Lumbermen's Association, Cassidy's Ltd., Coca Cola Ltd., Salada Foods Ltd., Simmons Ltd., Sun Life Assurance Company of Canada, Telephone Association of Canada, Canadian Pacific Railway, Chrysler Canada Ltd., International Nickel Company of Canada, Pepsi-Cola Canada Ltd. and Du Pont of Canada Ltd.

Canada's 10 provincial governments are planning pavilions, as is the City of Paris.

In his travels, Commissioner-General Dupuy has criss-crossed the earth — from Mexico to Budapest, Tokyo to Helsinki, Karachi to Cairo.

When he was in Moscow, the Russians noted the planned site for their pavilion is on newly-created *Ile Notre-Dame*, across a canal from the American site on *Ile Sainte-Hélène*. Mr. Dupuy told the Russians a bridge would join the two sites and he hoped this "bridge of co-existence" would augur well for the future.

## **le monde prépare son rendez-vous de 1967**

Rentré d'une longue tournée au Moyen-Orient et en Asie, le commissaire-général de l'Exposition universelle de 1967 annonçait à Montréal une nouvelle qui indique déjà l'ampleur de l'entreprise: au 15 décembre, 26 pays et 13 sociétés commerciales avaient officiellement accepté de participer à l'Expo.

C'est, bien sûr, le Canada qui fut le premier pays à s'engager. Le gouvernement compte dépenser \$21,000,000 pour élever un pavillon dont la maquette, rendue publique à l'automne, a suscité l'enthousiasme des architectes du pays.

Ce furent ensuite les deux "mères-patries" du Canada, la France et la Grande-Bretagne, en même temps que la Belgique où s'est tenue la précédente Exposition universelle.

Les autres pays dont la présence est acquise à l'Exposition — qui s'ouvrira le 28 avril 1967 — sont la République fédérale

allemande, les États-Unis, l'Italie, le Japon, la Suisse, la Norvège, Formose, la Suède, le Venezuela, la Tunisie, les Pays-bas, le Maroc, Monaco, la Fédération de Malaisie, l'État d'Israël, la Finlande, l'Islande, l'Iran, la Jamaïque, le Danemark, la Tchécoslovaquie, Ceylan et l'Autriche.

Dix-neuf autres pays ont déjà choisi l'emplacement qu'ils occuperont à l'Expo et il ne manque plus qu'une confirmation de leur accord.

Les associations commerciales et les entreprises qui ont annoncé leur participation à l'Expo '67 sont les suivantes: l'Association des brasseries canadiennes; l'Association forestière du Canada; Cassidy's Limited; Coca Cola Limited; Salada Foods Limited; Simmons Limited; la Compagnie d'assurance Sun Life du Canada; la Telephone Association of Canada; le Canadien Pacifique; la Société Chrysler du Canada; l'International Nickel Company of Canada;

Pepsi-Cola Canada Limited; Du Pont of Canada Limited.

Les dix gouvernements provinciaux du Canada se proposent aussi de construire des pavillons. La Ville de Paris a annoncé son intention de participer à l'Expo.

Soucieux d'intéresser le plus grand nombre de pays à l'Exposition de 1967, l'ambassadeur Dupuy a parcouru le monde de Mexico à Budapest, de Tokyo à Helsinki, de Karachi au Caire. Lorsqu'il se trouvait à Moscou, le commissaire-général a indiqué aux autorités soviétiques l'emplacement que la Russie pourrait occuper sur l'île Notre-Dame, artificiellement créée à faible distance de l'île Sainte-Hélène où sera érigé le pavillon des États-Unis. L'ambassadeur a fait observer à ses interlocuteurs qu'un pont enjambrerait le petit détroit entre les deux îles; et il exprimait l'espoir que ce "pont de la coexistence" sera un heureux présage pour l'Expo '67.



*Le maire John Easton Mills, mort en 1847 après une lutte héroïque contre une épidémie de typhus qui éprouva cruellement les immigrants irlandais • John Easton Mills, who died as mayor while fighting typhus epidemic • El Alcalde John Easton Mills fallecido en 1847 tras una lucha heroica contra una epidemia de tifus • Il sindaco John Easton Mills, morto nel 1847 dopo una lotta eroica contro un'epidemia di tifo che decimò le file degli immigranti irlandesi • Bürgermeister John Easton Mills, verstorben 1847 nach einem heroischen Kampf gegen eine Typhusepidemie, die irische Einwanderer befallen hatte.*

Les visiteurs qui empruntent le pont Victoria pour entrer ou sortir de Montréal portent invariablement un regard de curiosité sur un bloc de pierre noirci par le temps, qui s'élève au milieu d'un enclos attenant aux voies ferrées situées à l'entrée nord du pont.

Le monument aux Irlandais, comme on le désigne le plus souvent, évoque cette période de l'histoire de Montréal au cours de laquelle la ville et ses citoyens mirent tout en oeuvre pour venir en aide aux victimes d'une des plus sombres tragédies du siècle dernier.

C'était en 1847. La famine et la fièvre s'acharnaient sur l'Irlande, entraînant la plus grande des migrations humaines d'un continent à un autre.

Incapable d'alléger les souffrances des affligés ni de neutraliser la famine engendrée par la désastreuse récolte de pommes de terre, le gouvernement irlandais, accablé, offrit à ceux qui y étaient disposés de les transporter gratuitement en Amérique.

Pour des dizaines de milliers d'Irlandais, il n'y avait pas d'autre choix; les malades et les affamés furent entassés comme du bétail à bord de navires, dont un grand nombre n'étaient pas aménagés pour s'aventurer en haute mer et encore moins pour transporter des êtres humains.

Ces bâtiments, auxquels on donna bientôt le nom de bateaux-cercueils, s'élancèrent dans l'Atlantique nord entraînant dans leur sillage la souffrance et la mort.

Plus de 100,000 personnes moururent en mer. Si grande était la peur qu'inspiraient ces navires que les États-Unis s'en émurent et, pour protéger la population américaine, leur fermèrent leurs ports.

Ne pouvant accoster et incapables de faire demi-tour, les navires s'engagèrent dans le Saint-Laurent. Des dizaines et des dizaines de victimes furent retirées des charniers flottants à la Grosse-Ile, en aval de Québec, tandis que ceux qui semblaient bien portants continuaient jusqu'à Montréal.

C'est, relate-t-on, le Dr Michael McCulloch, professeur de médecine à l'Université McGill, qui, le premier, se rendit compte

## ***L'héroïsme d'un maire de Montréal***

que beaucoup de ces derniers étaient, en réalité, atteints du typhus. Il fit part de sa terrible constatation au maire de Montréal qui, à l'époque, était John Easton Mills, Américain de naissance venu s'installer à Montréal pour y faire le commerce des fourrures.

Le maire Mills était un homme remarquable. Il parlait français couramment et, bien qu'il fût membre de l'Église presbytérienne, contribua financièrement à la construction de l'église catholique irlandaise St. Patrick et à la fondation d'une banque d'épargne pour les ouvriers canadiens-français.

Devant l'invasion de la ville par des milliers d'immigrants sans le sou, faméliques et peut-être mortellement malades, le maire Mills ordonna la construction de plusieurs bâtiments pour loger les arrivants.

Aménagés pour servir d'hôpitaux, ces bâtiments étaient situés à la Pointe Saint-Charles, au sud-ouest de la ville, qui devint pour tous le quartier des pestiférés. A proximité on avait creusé des fosses contenant de

la chaux vive dans lesquelles on enterrait les milliers de victimes du typhus.

Le fléau faisant toujours plus de ravages parmi les immigrants, on demanda l'aide de volontaires pour parer à la situation. Ce ne fut pas en vain.

Prêtres catholiques et ministres protestants travaillaient côte à côte dans des conditions effroyables. Mgr Ignace Bourget, évêque de Montréal, autorisa même des religieuses cloîtrées à quitter l'Hôtel-Dieu pour aller prodiguer leurs soins aux malades et aux mourants.

Durant cet été macabre de 1847, le premier magistrat de Montréal fit plus qu'organiser les secours pour les victimes du typhus, il en soigna personnellement un grand nombre, se dévouant corps et âme et faisant fi des dangers qu'il courait pour sa vie.

Après le cauchemar de l'été, les premières gelées de l'automne apportèrent une accalmie et la menace d'épidémie diminua. C'est à ce moment, le danger étant presque écarté, qu'il fallut se rendre à la triste évidence: le

maire Mills avait contracté le mal de ceux dont il avait voulu soulager les souffrances.

Et c'est ainsi que le 12 novembre 1847, John Easton Mills, le valeureux maire de Montréal, rendit l'âme. Il était âgé de 51 ans.

Plusieurs Montréalais payèrent de leur vie leur dévouement, comme ces trois prêtres irlandais, cinq agents de police et beaucoup d'autres encore.

C'est 12 ans après la désastreuse épidémie que des ouvriers, parmi lesquels plusieurs Irlandais, travaillant à la construction du pont Victoria, tirèrent du lit du Saint-Laurent une énorme pierre. Ils l'installèrent à l'endroit même où se trouvaient les fosses communes, terme du tragique voyage de ceux qui, partis pour des rivages plus heureux, ne trouvèrent que la mort.

Aujourd'hui encore, les Irlandais de Montréal font chaque année un pèlerinage au pied du monument pour y célébrer une cérémonie religieuse à la mémoire de leurs frères martyrs, qui y reposent depuis plus de cent ans.

## *a macabre summer and a martyr mayor*

by Al Palmer

Visitors entering or leaving Montreal by Victoria Bridge invariably cast a curious glance at a massive, time-blackened boulder which stands in the middle of a fenced-in plot adjoining the railway tracks at the north approach to the span.

Those who make a closer inspection of the huge stone are able to read this inscription:

To  
Preserve From  
Desecration  
The Remains of  
6,000 Immigrants  
Who Died Of Ship Fever  
AD 1847-8  
This Stone  
Is Erected By  
The Workmen  
Of  
Messrs. Peto  
Brassey & Betts  
Employed In The  
Construction Of The  
Victoria Bridge  
AD 1859

*The Ship Fever Monument, or The Irish Stone*, as it is more often called, serves as a permanent reminder of that period in Montreal's history when the city opened its doors and its citizens their hearts to those caught up in one of the last century's grimmest tragedies.

The year was 1847. Famine and fever stalked Ireland and the greatest mass emigration of humanity from one continent to another was underway.

Unable to alleviate the sufferings of the sick nor to counteract the famine caused by the failure of the potato crop, a harassed government offered free passage to America to those willing to make the voyage.

To untold thousands, there was little choice; the sick and the starving were herded aboard vessels, many of which were not fit to venture out into the open sea and even less, to carry human cargo.

These were known as "coffin ships" and they made up the grim armadas which plied the Atlantic, leaving in their wake a trail of suffering and death.

Over 100,000 victims died between Cape Clear and Cape Race and fear of the incoming fleets was such that America shut out the horror and protected its own by closing its ports to ships from the fever-plagued land across the sea.

Forbidden to dock and unable to turn back, the ghastly fleets sailed into the St. Lawrence River. Scores upon scores of victims were removed from the floating pesthouses at Grosse Ile, downstream from Quebec City, while the "seemingly well" sailed on to Montreal.

It is said that Dr. Michael McCulloch, McGill University's legendary professor of medicine, was the first to realize that many of the "seemingly well" were, in fact, typhus sufferers.

He reported this dread discovery to Montreal's mayor who, at the time, was American-born John Easton Mills, a native of Lolland, Massachusetts, who originally came to Montreal to establish a fur-trading firm.

Mayor Easton was a remarkable man. He had learned to speak French fluently

and, although a member of the American Presbyterian Church, helped financially to build St. Patrick's Church for Irish-Catholics, helped found a savings bank for French-Canadian workmen and performed other services for the growing number of ethnic groups that were settling in the city.

With his city face-to-face with an invasion of thousands of penniless, half-starved and possibly fatally ill immigrants, Mayor Mills ordered the erection of several barracks-like buildings to house the pitiful arrivals.

Built as hospitals but almost immediately called "typhus sheds," these structures were located in the Point St. Charles district to the southwest of the city.

Close-by the sheds were trench-like graves containing quick-lime into which the dead were quickly placed and the dead soon numbered in the thousands.

As more and more immigrants fell before the plague, a call went out for volunteers to aid the stricken. It did not go unheeded.

Protestant and Roman Catholic clergymen worked side by side in hideous surroundings. Bishop Ignace Bourget permitted some of the cloistered nuns to leave *Hôtel-Dieu* and join their sister nuns in the task of caring for the sick and the dying.

Throughout that macabre Montreal summer of 1847, the city's mayor did more than organize relief for the fever victims; he personally cared for many and ignored the dangers of personal infection.

The summer was a nightmare but the first frosts of fall saw the fever abate and the threat of plague lessen. It was then, when the danger had almost passed, that it became apparent that the city's beloved mayor had contracted typhus from those

whose welfare he had worked so hard to improve.

And so it was that on Nov. 12, 1847, John Easton Mills, the martyr mayor of Montreal, died. He was 51 years old.

Other Montrealers joined him in martyrdom: Three curates of St. Patrick's — Fathers Morgan, Richards and McInerney — five police officers and many others.

It was 12 years after the scourge had passed that workmen, many of them Irish, engaged in the construction of Victoria Bridge, dredged from the riverbed of the St. Lawrence the massive boulder.

They moved it to the site of the lime pits in which were buried so many whose voyage to salvation ended in death.

Even today, Montreal's Irish community makes an annual pilgrimage to the black boulder to hold a service in memory of their unfortunate guests of over a century ago.

In all probability the services will still be held a century hence: In 1941 the Board of Railroad Commissioners ordered the ground beside the railway tracks be "dedicated as a site for all time as the Ship Fever Monument."

In his *Loyola and Montreal*, Timothy P. Slattery, QC, describes the black boulder as standing "like a Crumleach guarding some primeval grave."

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



Le monument qui évoque la tragédie de 1847-48 • Stone marks death of 6,000 Irish immigrants in 1847-48 • El monumento que evoca la tragedia de 1847-48 • Questa pietra ricorda la morte di seimila immigranti irlandesi nel 1847-48 • Denkmal zur Erinnerung an den tragischen Tod von 6000 irischen Finwanderern in den Jahren 1847-48.





## montréal relève le défi de l'hiver

par Raymond Grenier

*Sur le Mont-Royal, les paysages d'hiver offrent au citadin ce qu'il ne croyait trouver qu'à la campagne • Jack Frost paints many pretty pictures, using the background décor of the city's mid-town mountain • Sobre el Monte Real el paisaje de invierno ofrece al ciudadano lo que sólo creía poder hallar en las afueras • Sulla montagna Mont-Royal, che è un Parco pubblico, il paesaggio invernale offre ai cittadini delle scene caratteristiche, proprie dell'aperta campagna • Der Winterfrost malt viele hübsche Bilder mit dem Berg in der Stadt als Hintergrund.*

C'est vers la mi-novembre que ça recommence. Au retour d'une chasse dans les Laurentides voisines, les Montréalais confient à leurs parents et amis: "Les lièvres se mettent à blanchir . . ." Chacun comprend ce que cela veut dire.

La neige, beaucoup de neige . . . Bientôt. Pour longtemps.

— Vous vous souvenez de l'hiver 1962-1963? Il en est tombé plus de 120 pouces (3 m.)!

Eh oui! exactement 121,9 pouces. Et ce n'est rien à côté des fameux 15 pieds (4,5 m.) de 1886, que l'on évoque rituellement à partir de la Saint-Martin. On parle ici des hivers comme les viticulteurs, ailleurs, parlent des étés: en connaisseurs. On connaît les bonnes et les mauvaises années.

Le fait est que, de toutes les grandes vil-

les du monde qui lui sont comparables, Montréal est celle que le ciel met le plus d'acharnement à ensevelir sous la neige.

Moscou lui-même doit se contenter de moyennes plus modestes — et ne s'en porte sans doute pas plus mal.

\* \* \*

À dire vrai, ce n'est pas tellement de ce record d'enneigement que les Montréalais seraient portés à tirer quelque vanité . . . mais bien plutôt du record correspondant de *déneigement* qu'ils ont trouvé le moyen de répéter, depuis une demi-douzaine d'années, d'un hiver à l'autre.

Le service d'enlèvement de la neige, à Montréal, est, sans contredit, le plus efficace et le plus parfait qui soit au monde.

Il n'en est pas d'autres dont la tâche soit aussi considérable, les normes aussi rigou-

reuses, les résultats aussi rapides et complets. Depuis 1958 surtout, le service municipal de la Voie publique est vraiment parvenu à faire une vertu montréalaise de la nécessité naturelle — et même des humeurs d'une population de plus en plus exigeante.

De novembre à avril, même si les quelque 1,420,000 Montréalais sont toujours menacés de voir le ciel s'effondrer en flocons sur leurs têtes, ils n'éprouvent rien de l'antique terreur gauloise: ils ont maintenant la certitude qu'il n'y restera pas plus de 72 heures.

C'est garanti par 59 contrats de trois ans, passés, en 1963, avec 20 entrepreneurs ainsi associés à l'oeuvre herculéenne en réalisant 40% du déneigement. Dans ces marchés, le service de la Voie publique qui fait lui-même 60% du déneigement exige que le débaillement des rues (900 milles, i.e. 1,450 kms.) et des trottoirs (1,450 milles, i.e. 2,335



*Les grandes artères de la ville sont toujours accessibles à la circulation, même après les plus grosses tempêtes de neige • Major arteries are always open to traffic even during snowstorms • Las grandes arterias de la ciudad siempre transitables aun despues de las mayores tormentas de nieve • La circolazione sulle grandi arterie di Montreal si svolge normalmente, anche dopo le più grosse nevicate • Selbst nach dem ärgsten Schneesturm sind Montreals Hauptverkehrsstrassen befahrbar.*

*Sur le Mont-Royal où les Montréalais vont pratiquer les sports d'hiver, les allées sont soigneusement déblayées • Mid-town Mount Royal — its roads open, too — is winter playground for Montrealers • En el Monte Real, en plena ciudad, se cuidan los caminos que permiten a los Montrealenses practicar deportes de invierno • Il Mont-Royal (circolazione aperta anche là) è il paradiso degli sciatori che non possono allontanarsi dalla città • Auf dem im Zentrum Montreals gelegenen Mount Royal wird fleissig Wintersport betrieben.*



kms.) soit achevé 12 heures après la fin d'une tempête et que, 72 heures après celle-ci, toute la neige ait été enlevée et transportée à l'un ou l'autre des lieux de disposition prévus.

Trois pouces de neige (8 cm.), c'est assez pour déclencher une intervention de déblaiement; au-dessous, c'est au moins l'opération continue d'épandage de sel et d'abrasifs; au-dessus de 4 pouces (10 cm.), c'est la sortie en force des chasse-neige, souffleuses, camions, etc., pour le déblaiement et l'évacuation.

Dans la lutte contre la neige, 3,300 hommes sont engagés. Service de la Voie publique: 1,000 hommes, 800 appareils; entrepreneurs adjudicataires: 1,000 hommes, 700 appareils appartenant aux entrepreneurs; personnel additionnel: 1,300 hommes disposant de 1,300 appareils loués par le service de la Voie publique.

Durant cinq longs mois, cette brigade est sur un véritable pied de guerre.

D'ailleurs, et comme s'il s'agissait d'une guérilla, Montréal est divisé par un savant "quadrillage" en 5 districts comprenant 43 secteurs. Des dépôts de "munitions" — pour une saison: 76,000 tonnes de sel gemme, 50,000 tonnes de sable et 20,000 tonnes de pierre concassée — sont stratégiquement répartis à travers la ville. Des boîtes de ces mêmes matières sont placées aux carrefours et près des montées où la neige et le verglas peuvent provoquer des embouteillages et forcer le personnel à faire un épandage d'urgence à la main.

Le matériel est lui aussi éparpillé en fonction du quadrillage: 2,800 appareils de toutes sortes: chasse-neige des modèles les plus divers, tractés ou automobiles, hauts sur roues dans les rues ou rampants comme des chenillettes sur les trottoirs; souffleuses énormes ou petites; épandeurs de sel et de sable, camions...

Des camions, il en faut assez pour faire au moins 1,200,000 voyages à l'improviste et transporter 325 millions de pieds cubes (9,175,000 m<sup>3</sup>) de neige aux décharges durant les cinq mois d'une "bonne saison".

Il y a belle lurette que les Montréalais ne tolèrent plus les bancs de neige devant leur porte. Ils ne veulent même plus que les souffleuses projettent la neige sur leurs pelouses glacées. Tout doit être chargé dans des camions et évacué vers les décharges.

Cette dernière exigence de la population a considérablement augmenté le coût de l'enlèvement de la neige. La note est actuellement aussi salée que les rues: entre 7 et 9 millions de dollars!

Pour un hiver montréalais normal, les autorités municipales doivent prévoir une dépense de plus de 8 millions de dollars. Ces prévisions sont maintenant suffisantes

pour *passer l'hiver* à moins qu'une précipitation extraordinaire fasse mentir les pronostics à long terme.

\* \* \*

On ne redoute guère, en général, les tempêtes en provenance de l'Ouest: elles s'épuisent au-dessus des Prairies et ne se rechargent que de peu d'humidité au-dessus des Grands Lacs.

Les viciieuses viennent du Sud, en longeant le littoral atlantique des États-Unis. Il suffit d'une basse pression à l'ouest, au nord ou aux deux à la fois, pour les ramener parfois vers l'intérieur et Montréal.

Ce peut être alors la brutale avalanche de 6 pouces, 10 pouces, voire même — mais plus rarement — de 24 pouces de neige (15, 25 ou 60 cm.).

Étant donné la circulation de plus en plus intense (40 fois plus de voitures qu'à Moscou; 400,000 dans le centre de la ville chaque jour), une pareille tempête serait un désastre pour Montréal si l'on n'y avait encore que le dispositif d'il y a une quinzaine d'années.

En fait, des immobilisations totales de la ville, causées par la neige, sont inconnues depuis 10 ans. Des embouteillages, il est fatal qu'il s'en produise.

C'est aux solutions "idéales" que l'on songe depuis déjà quelque temps. C'en serait une que d'avoir des fondeuses de neige mobiles, alimentées par les souffleuses et restituant illico la neige à la chaussée comme de vulgaires eaux pluviales. On en a même essayé quelques-unes d'une capacité de 25 et 75 tonnes/heure. Mais Montréal a trop de neige et il faut faire vite. On n'a pas encore trouvé des fondeuses qui aient une capacité d'absorption suffisante tout en demeurant mobiles. Il faudrait un échangeur de chaleur, réchauffant l'eau qui doit faire fondre la neige, plus puissant que ne peuvent l'être les gaz d'échappement produits actuellement par la combustion d'huile à chauffage dans d'énormes brûleurs. Le jour où l'on commencera à miniaturiser les moteurs atomiques, qui sait!

En attendant, on commence dès cette année, pour la commodité et pour la solution aussi de divers problèmes, dont celui des décharges publiques, à utiliser une énorme fondeuse fixe dont la capacité est de 560 à 700 tonnes/heure.

On rêve, au service de la Voie publique, de réactions électrochimiques "fondantes", provoquées dans le revêtement bitumineux des chaussées par des agrégats métalliques.

On rêve même de tenter, à l'envers, le coup des "faiseurs de pluie" et d'intercepter la neige dans les nuages!

(M. Raymond Grenier est journaliste à La Presse.)



Vieille maison canadienne, au flanc du Mont-Royal, après une première neige • For the photographer, Montreal in winter provides scenic views • Vieja mansión canadiense en la ladera del Monte Real tras la primera nevada • Vecchia casa sotto la neve, sui fianchi del Mont-Royal • Altes kanadisches Haus am Abhang des Mount Royal nach dem ersten Schneefall.

# how montreal copes with the winter challenge

by Evva Jarmicki Yellowley

The greatest danger that faced the early colonizers of New France was not the Iroquois but winter, which took a heavy toll of life among the pioneers. Many who had made the long voyage to the New World preferred to journey back across a stormy Atlantic rather than have to exist for several months in virtual hibernation.

The founders of Montreal were among those who refused to leave the new land but they found their work a slow process for when the first snow-laden clouds approached each year they had to reduce their activity and retreat to their homes until warm spring sun came to melt mountains of heavy snow. If they did move about, it was often on skis, snowshoes or horseback.

In spite of the handicap, Montreal grew and prospered. Into the jet age she came, enthusiastic, big, busy, and somewhat impatient with Mother Nature. Her great buildings, theatres and restaurants grew famous but each winter threatened to block the path to their doors. A way had to be found to permit Montreal to live to the full, 12 months a year.

Even as little as 15 years ago, the white visitor still posed a major problem in the city. But since then, an army of men and machines has been recruited to battle snow.

Snow removal has become big business, as efficient and important as any other.

The City of Montreal budgets about \$8,000,000 for snow removal each year. The Roads Department coordinates the war to keep 900 miles of roadway and 1,450 miles of sidewalks cleared. The department itself does 60 percent of the fighting with 1,000 men and 800 pieces of equipment. It rents 1,300 more pieces to as many men and 59 three-year contracts signed in 1963 with 20 contractors cover the other 40 percent of the work, employing 1,000 men and 700 pieces of equipment belonging to the contractors.

This army begins to prepare for battle during the warm days of October's Indian Summer. Montrealers see large green boxes containing "emergency abrasive" appearing at intersections and wherever there is the slightest slope which snow or glare ice could make impassable. The city is divided into five battle zones with a total of 43 sectors. Ammunition distributed among depots in the sectors comprises 76,000 tons of rock salt, 50,000 tons of sand and 20,000 tons of gravel.

The 2,800 pieces of equipment include snowplows in the form of wheeled trucks, jeeps and small tracked "tanks", other trucks equipped to sprinkle salt and sand, large and small snowblowers and many, many shovels.

*Avenue du Parc, au lendemain d'une chute de neige, les voitures roulent sur une chaussée parfaitement déblayée • Sidewalks on Park Avenue, near Pine, as indeed everywhere else in the city, are kept in top shape, despite winter's best efforts • La Avenida del Parque, al día siguiente de haber caído una nevada; los vehículos ruedan sobre una calzada en perfectas condiciones • Già qualche ora dopo un'abbondante nevicata, le automobili possono filare sulle strade sgombrare della città • Trotz der Kälte des Winters werden die Strassen und Bürgersteige in gutem Zustand gehalten.*



During a "good year", this army deals with 325 million cubic feet of snow. And the enemy is not merely thrust aside but removed. In a downtown area where 400,000 cars move daily there is no room for piles of snow; in residential districts, snow on which salt has been thrown would damage vegetation.

In fact, snow removal tactics are so sophisticated that plows moving across driveways or cross-streets are adjusted to avoid blocking the passage with a ridge of snow.

With the appearance of the season's first snowclouds, the army's scouts begin to patrol streets. With the first snowflake's fall, they begin to sprinkle abrasive. A snowfall of less than three inches is easily neutralized by sand and salt. But when the meteorological reconnaissance corps (the weatherman) predicts more, the task force comes out in full strength.

Snowplows growl through the streets, the jeeps and little tanks scurry along sidewalks. After the enemy has been piled up along curbs, snowblowers move in like great vacuum cleaners, sucking it up and blowing it into huge trucks. The trucks move in a seemingly endless line from blower to dumping site, of which there are several in the city. In one winter, these trucks make 1,200,000 trips or more.

According to the Roads Department's contracts with the 20 firms, the enemy must be rendered ineffectual within 12 hours after the end of a storm; it must be removed within 72 hours. And it is.

Although there are in the world other cities as large as Montreal at the same latitude or higher, none of them has the peculiar combination of circumstances which makes its battle with the snows so crucial.

This city lies in the snowbelt of the St. Lawrence River and Ottawa River valleys. Weather systems which gather moisture along the eastern seaboard of the United States or across the expanse of Hudson Bay often swing across Montreal because of opposing low pressure areas and a particularly severe clash of systems can bring as many as 24 inches of snow to the city within a matter of hours. Greater Montreal has more than 2,000,000 people and a 764-foot mid-town mountain which many of them must cross in order to reach their work. A jam of cars and buses unable to cross that mountain could almost immobilize the city. Yet because of the efficiency of the defense troops, Montreal has not been seriously hampered by snow in at least ten years.

An average winter brings about nine feet of snow here. Of course, an average winter also means there is a succession of thaws which contribute naturally to removal of the snow. But there are the winters which have no thaw — as in 1962-63, when a total



*C'est en employant d'énormes véhicules pourvus de souffleuses que le Service de la voie publique assure avec diligence l'enlèvement de la neige • There comes a time when even the large snow removal equipment is entitled to a rest • Empleando enormes vehículos dotados de aspiradores, el servicio público asegura, con toda diligencia, la limpieza de nieve • Il Servizio del Traffico cittadino sgombera la neve dalle strade servendosi d'enormi spazzaneve • Selbst die grossen Schneebeseitigungsmaschinen müssen manchmal ruhen.*

of 121.9 inches fell. That sort of winter can cost the city almost \$10,000,000. The record fall was 180 inches in 1886.

Yet the expense of snow removal is eased by the fact that much of the equipment is not idle during the rest of the year. Only the blowers and tank plows are designed exclusively for winter; many of the wheeled plows are actually street-washing trucks to which plows are attached; the jeeps are used in summer by Parks Department crews; the trucks, of course, serve construction projects during warm weather.

A very special anti-snow weapon being developed now is the melter. For several years the Roads Department has had a small movable melter which is taken to one snow dump after another and melts about 30 tons per hour. Engineers would like to develop a truly mobile melter but thus far they have not found a way to combine sufficient capacity with practical mobility. In the meantime, a melting plant was opened this winter to process 560-700 tons an hour.

Some people are thinking of seeding snowclouds so that they will drop their white load outside the city. Others are even looking for a way to mix into paving materials elements which would cause snow to melt by chemical reaction.

But what many Montrealers would really like to find out is who manages the weather so that most snowfalls occur on Fridays!

*(Evva Jarmicki Yellowley is a freelance writer.)*

*Des charries de toutes dimensions sont à l'oeuvre, non seulement sur les grandes artères, mais aussi dans les petites rues des quartiers résidentiels • Scene on Redpath Crescent shows how cleanup campaign is carried out • Camiones de todos los tamaños emprenden la tarea, no solamente sobre las arterias principales, sino también en las pequeñas calles de los distritos residenciales • Tutto l'equipaggiamento per lo sgombero della neve è mobilitato, con spazzaneve d'ogni dimensione. Non solo le strade principali, ma anche le strade secondarie dei quartieri residenziali sono prese d'assalto • Dies Bild der Strasse "Redpath Crescent" zeigt, wie die Schneebeseitigung durchgeführt wird.*



# 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:

- From about 15 French-speaking nations of the world came the directors-general of higher education. Among them were representatives of France, Belgium, Switzerland, Algeria and Tunisia. Their goal: To find means of extending co-operation in the field of higher education and scientific research.

- Prof. Armand Frappier, director of *l'Institut de Microbiologie et d'hygiène de l'Université de Montréal*, was named a doctor *honoris causa* by the council of *l'Université de Paris*, at a solemn ceremony at Sorbonne.

- To Paris and the *Théâtre des Trois Baubets* went the troupe of *Théâtre-Québec*. With a grant from the Quebec Government, it presented a classic of the French-Canadian theatre, *Le p'tit bonheur*, by Félix Leclerc.

- The great singer Marian Anderson won a touching tribute from thousands of Montrealers as she gave her farewell concert here at *La Place des Arts* as part of her final world tour.

- Also a big hit at *La Place des Arts*: José Greco and his Spanish dancers. Snow or no snow, the performance drew an enthusiastic and responsive audience.

- At the Forum, the USSR's olympic hockey team downed a Canadian team by a score of 3-2. Some 15,000 spectators turned out.

- Charles Lussier, who headed *La Maison du Québec* in Paris for the last three years, returned to Montreal before assuming his new post in Canada's capital as deputy minister of immigration. In Montreal, he was re-united with his brother, Msgr. Irénée Lussier, rector of *l'Université de Montréal*.

- Montreal and Paris plan to undertake an ambitious project together within the framework of *Expo '67*. Here for talks in connection with the project were Jean Legaret and Denys Cochin, president and syndic, respectively, of the Paris city council.

- In Salerno, Italy, two young Montreal film-makers, Georges Dufaux and Jacques Godbout, won the major trophy in the 17th festival of short-length works. Their prize-winning film is entitled, *Pour quelques arpents de neige*.



Georges Dufaux, Jacques Godbout



Armand Frappier



Félix Leclerc



Jean Legaret, Denys Cochin



Marian Anderson



Conférence de l'enseignement supérieur



L'équipe olympique russe

Russian Olympic team



José Greco



Charles Lussier

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

- À Montréal s'est tenue une conférence des directeurs généraux de l'enseignement supérieur d'une quinzaine de pays francophones (dont la France, la Belgique, la Suisse, l'Algérie et la Tunisie) qui ont examiné les moyens d'étendre la coopération entre les pays de langue française en matière d'enseignement supérieur et de recherches scientifiques.

- Le Conseil de l'Université de Paris, au cours d'une séance solennelle en Sorbonne, a conféré le titre de Docteur honoris causa au professeur Armand Frappier, directeur de l'Institut de Microbiologie et d'hygiène de l'Université de Montréal.

- Avec l'aide financière du gouvernement du Québec, la troupe Théâtre-Québec a quitté Montréal pour se produire au théâtre parisien des Trois Baudets. A l'affiche, un classique du théâtre canadien-français: "Le p'tit bonheur" de Félix Leclerc.

- C'est avec émotion que des milliers de Montréalais ont entendu à la Place des Arts la célèbre chanteuse noire Marian Anderson qui donnait un concert d'adieu dans le cadre d'une tournée mondiale, sa dernière.

- Les danses d'Espagne ne laissent pas de fasciner les Montréalais qui, dans le froid et sous la neige, ont admiré une fois de plus, à la Place des Arts, la "fière compagnie" de José Greco.

- Sur glace, les Russes ont triomphé sans mal d'une équipe canadienne de hockey. Devant plus de 15,000 spectateurs, au Forum de Montréal, l'équipe olympique d'URSS a vaincu les Canadiens par trois buts contre deux.

- M. Charles Lussier, qui dirigeait à Paris depuis trois ans la Délégation générale du Québec, est rentré à Montréal ce mois-ci avant de rejoindre à Ottawa son nouveau poste de sous-ministre de l'immigration.

- Le Conseil municipal de Montréal a reçu la visite de MM. Jean Legaret et Denys Cochin, président et syndic du conseil municipal de Paris, venus exposer la part et le rôle de la capitale française dans l'ambitieux projet que les deux villes comptent réaliser à l'Exposition universelle de 1967.

- Deux jeunes cinéastes montréalais, MM. Georges Dufaux et Jacques Godbout, ont remporté à Salerne (Italie) le grand trophée du *Golfe de Salerne* au 17e festival du court métrage. Leur film s'intitule: *Pour quelques arpents de neige*.





# montréal

JANVIER  
JANUARY  
ENERO  
GENNAIO  
JANUAR

# '65

