

montréal

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
SEPTIEMBRE
SETTEMBRE

'66



montreal '66



VOL. 3

No 9

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 abc's of reason.....	4
une expérience unique :	
le collège des travailleurs.....	6
un stade de 25,000 places à l'expo 67.....	8
preview performance.....	9
convent-trained girls friday.....	10
où se préparent les "parfaites secrétaires".....	11
la voie maritime du saint-laurent atteint le coeur de l'amérique du nord ..	12
st. lawrence seaway — route to the heart of a continent.....	14
all roads lead to expo 67.....	17
tous les chemins mèneront à l'expo 67... ..	19
le barreau américain à montréal.....	22
matters of law.....	23
culture and charcuterie.....	24
de la musique pour tous les goûts, en toute saison	25
de montréal à l'île de pâques.....	26
montreal's probe of easter island.....	28
focus on montreal.....	30
actualités	31

Directeur général — Managing Editor
Paul Cholette

Comité de rédaction — Editorial Board
Michel Roy
Bill Bantey

Directeur artistique — Art Director
Gaston Parent

Tirage — Circulation
Raymond Roth

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

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

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

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

PHOTOS : La section de photographie de la Ville de Montréal, dirigée par Yvon Bellemare — Photography Place Inc. — Graetz Bros. Ltd.
B & I Photography — Federal Photos — Fred Bruenmer
Dr. Georges Nogrady — Gazette

*Couverture: L'écluse Saint-Lambert, à l'entrée de la Voie maritime du St-Laurent, en face de Montréal
• Cover: Ship enters lock of St. Lawrence Seaway at St. Lambert, near Montreal, where huge waterway begins • Portada: Frente a Montréal, las esclusas de St. Lambert de la Via Marítima del San Lorenzo • Copertina: Le chiuse di St. Lambert della Via marittima del fiume San Lorenzo di fronte a Montréal • Titelbild: Einfahrt eines Schiffes in die erste Schleuse des St. Lorenz-Seewegs bei St. Lambert unweit Montreals.*

une oeuvre de paix

La Voie maritime du Saint-Laurent est une oeuvre profondément humaine, en ce sens qu'elle rejoint une tradition millénaire.

Sans doute, des besoins d'ordre économique ont provoqué, dans l'immédiat, cette manifestation remarquable du génie humain.

Jusqu'à maintenant, notre fleuve permettait aux navires partis d'Europe et de contrées encore plus lointaines de naviguer mille milles (1,600 kilomètres) à l'intérieur des terres. Aujourd'hui, ils peuvent prolonger leur voyage de mille milles supplémentaires et atteindre, par des canaux et des écluses, puis à travers les Grands Lacs, le coeur même du continent nord-américain.

De Montréal, tête de pont de la Voie maritime, plaque tournante où la navigation cesse d'être océanique pour devenir fluviale, on observe aisément l'incessant va-et-vient de navires battant les pavillons les plus divers.

Ce spectacle, faut-il se l'avouer, prend à mes yeux une signification particulière: Je ne peux m'empêcher de songer à Panama et à Suez. Plus avant, dans le cours des siècles, le souvenir de la Grèce antique me revient à l'esprit, avec une image des galères athéniennes franchissant l'isthme de Corinthe.

Les hommes, de tout temps, ont ainsi cherché à se rapprocher de la mer, à relier des cours d'eau ou à unir les océans.

La canalisation du Saint-Laurent, envisagée dans un tel contexte, tient donc ses origines et son inspiration profonde du coeur même de l'humanité. Sous cet angle, elle est une oeuvre classique.

Cette Voie maritime possède également, d'une certaine manière, un caractère humaniste. Car il a fallu, présidant à sa naissance, que deux peuples unissent leurs efforts. Le Saint-Laurent est québécois, en effet, jusqu'à Montréal et au-delà. Il continue ensuite d'être canadien mais, plus loin, il sert de frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

Notre fleuve est donc un cours d'eau international. Il fut nécessaire, pour réussir à le canaliser, que les gouvernements des Etats-Unis et du Canada se mettent d'accord, trouvent une solution heureuse aux divergences d'opinions, combien humaines elles aussi, qui pouvaient les diviser. La Voie maritime du Saint-Laurent est un symbole impressionnant de l'entente qui règne entre nos deux pays.

Et voilà que demain ce fleuve immense et majestueux qui permit aux Cartier et aux Champlain de fonder la Nouvelle-France, recevra les nations du monde sur deux îles sises en face de Montréal.

Réalisation humaniste et technique à la fois, la Voie maritime du Saint-Laurent ouvre ses premières écluses à l'endroit précis où les peuples édifient en ce moment la *Terre des Hommes*.

Je veux y voir un signe des temps et une promesse de paix.

a work of peace

The St. Lawrence Seaway is a profoundly human undertaking, fulfilling, as it does, a millenary tradition.

Without doubt, economic demands brought this remarkable manifestation of human genius to fruition.

Until now, our river allowed ships from Europe and more distant continents to navigate one thousand miles within the interior. Today, they can extend their voyage one thousand miles more and, through canals and locks, reach the very heart of the North American continent through the Great Lakes.

In Montreal, bridgehead of the seaway and the point where ocean-going vessels sail the river instead of the sea, the flags of countless nations fly from the ships that come and go incessantly.

I confess that this spectacle has a special significance for me: I cannot help thinking of Panama and Suez. Even ancient Greece comes to mind and the galleys of Athens crossing the isthmus of Corinth.

In every era, men sought to bring themselves closer to the sea, to link bodies of water and to join oceans.

Seen in this way, the St. Lawrence Seaway's origin can be traced to the heart of humanity. It is, in this sense, a classical work.

There is a humanist quality, too, to this waterway. For, to bring about its birth, two peoples had to unite their efforts. The St. Lawrence is of Quebec, in effect, to Montreal and beyond. Its course continues Canadian but then, it becomes a frontier between Canada and the United States.

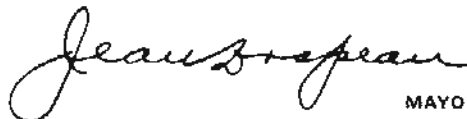
Our river is thus an international body of water. To make the Seaway possible, the governments of Canada and the United States had to reach agreement, to solve the differences of opinion — they, too, were human — which could divide them. The St. Lawrence Seaway stands as an impressive symbol of the understanding which joins our two countries.

Tomorrow, this huge, majestic river, which permitted the Cartiers and Champlains to discover New France, will play host to the nations of the world on two islands facing Montreal.

A humanist and technical achievement at the same time, the St. Lawrence Seaway opens its first locks at the spot where peoples from all over the earth today are building *Man and His World*.

I see this as a sign of the times and as a promise of peace.

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL



Des syndicalistes étrangers se joignent à leurs collègues canadiens au Collège des travailleurs • Overseas trade unionists join Canadian counterparts at Labor College of Canada in social science studies • En el Colegio de Trabajadores, los sindicalistas extranjeros se reúnen con sus colegas canadienses • Alcuni sindacalisti stranieri sono riuniti con i loro colleghi canadesi al Collegio dei lavoratori • Kanadische und ausländische Gewerkschaftler im "Labor College of Canada" erörtern sozialwissenschaftliche Fragen.

the abc's of reason

by Robert Moon

Future labor leaders of developing countries in Africa, Asia and the Caribbean will be college-trained. Long, flowing robes are not unusual at the Labor College of Canada.

In its first three years of life, more than 80 trade unionists have come from overseas to this institution in l'Université de Montréal and McGill University premises. They've been brought by Canada's External Aid Office, which believes instruction here will help in the development of the lands back home.

In Montreal, they have joined 250 Canadian trade unionists who have been

sent by their own unions to learn what college officials call "straight thinking." It's an exercise in reasoning, based on objective knowledge as learned from lecturers, from reading, from discussion and from the very osmosis of complete absorption for 12 to 14 hours a day.

The curriculum includes classes in economics, sociology, political science, trade unionism and history. Instructors are leading university professors and speakers include top trade union leaders.

This really has evolved into an intensive portion of first-year university in the social sciences. But, as Principal Dr. Fernand

Martin and Founder-Registrar Max Swerdlow describe it, it isn't supposed to teach students what to think, only how.

The Canadian unionists feel they need the training to cope with modern problems and with today's more competently trained management. The college complements union training at the local level. It gives men of promise a chance to overcome an original handicap of insufficient academic training. Even a provincial deputy minister of labor enrolled as a student and management has sent some men to take the course.

For the unionists from abroad, the college offers a very great extra. They live for two months, morning, noon and night, with their Canadian brothers of longer and more complex union experience. Sometimes they learn as much outside the classroom as they do in it.

Mak Kam Heng, president of the Amalgamated Union of Singapore Public Employees, came in 1963 under Colombo Plan auspices and graduated with "great distinction." He was the first of an increasing line of men and women of varied hue and identical aspiration: To broaden their knowledge and thereby become better unionists.

Miss Eileen Cox, of the British Guiana Civil Service, says of the most recent class:

"Learning together has been a great thing for overseas students. It gives an insight into many things and almost means a new life, as far as we are concerned, for the international labor movement."

Reg Ennias, general secretary of the Port Supervisors Union at Kingston, Jamaica, found a wonderful opportunity for the exchange of ideas with trade unionists of this country.

"I know we'll be able to pick up a few tips from them but I just keep hoping we'll be able to provide the Canadian students with a few ideas."

The French-language students from abroad attend the French-language classes, the English-speaking unionists the English ones. Actually, it's the only strictly Labor College in North America.

It is still innovating and planning expanded operations. A separate and distinctive Labor College building is wanted and a full seven- or eight-month course, as lengthy as the usual university term. But the enrollment may not increase very much. It's a good size now for personal direction and discussion. And now serious consideration is also being given to post-graduate activities, including seminars and regional courses.

Whatever the future holds, there's one virtual certainty: The continuing co-operation of the Canadian Labor Congress and its otherwise arch-rival, the Confederation of National Trade Unions. Along with governments, they contribute funds toward a rare union event, the amnesty of partisanship. For this school, there's unity in unionism because the benefits of co-operating are considered to be just too great.

Says Dr. Martin:

"We don't teach techniques. The students can learn these back home. We feel that generally speaking, the better informed one is, the more likely one is not to make errors. One is less likely to take the law into one's own hands."

The graduate can also be a tougher man to deal with. He asks more pertinent questions. He can be more flexible, which can be a great asset in the total development of the economy. He knows principles to a greater extent and he can communicate. He's better aware of the limits of what his organization can get and what it can't get. He's thereby better able to achieve his objectives.

The graduate may change his future tactics because of what he learns. He will not be more passive. He will be just as militant as ever, perhaps more so. If the

more articulate sessions fail around the collective bargaining table, the strike revolves around the same factor it always has, power.

Registrar Swerdlow, who is also C.L.C. education director, says management students who have come to the college don't consider the course to be a brain-washing in any sense. He finds the reaction of management to college graduates to be one of greater respect.

Dr. John Deutsch, chairman of the Economic Council of Canada, while a top administrator at Queen's University, helped select regional students for the Labor College. That automatically helps place this unusual college in the top-level economic thinking of the country.

It will become even better known in the years ahead and its graduates will carry the imprint of its lesson into the economic development of the far corners of the world.

And there is really only one answer to the final question of whether these bright graduates receiving their diplomas at course's conclusion are geared more to right or left, to labor or management.

What they have become really is a new class of executive.

(Robert Moon is on the editorial staff of *The Montreal Star*.)

Les étudiants ont un régime quotidien exigeant: six heures de cours sans compter les recherches • Students spend six hours per day in classes and must devote additional time to research and the writing of papers • El programa de estudios exige de los estudiantes seis horas diarias de cursos y varias horas de lectura • Gli studenti osservano un severo regime: sei ore al giorno di studio e qualche ora di lettura e di ricerche • Täglich werden sechs Stunden Unterricht erteilt; ausserdem werden von den Kurssteilnehmern Forschungsarbeiten geleistet und Prüfungen abgelegt.



une expérience unique: le collège des travailleurs

par Evelyn Dumas-Gagnon

Chaque été depuis quatre ans, Montréal est le théâtre d'une expérience éducative unique en son genre. Grâce à la collaboration du mouvement syndical et des deux grandes universités montréalaises, des travailleurs de toutes les régions du pays et de nombreux pays du tiers-monde se rassemblent dans la Métropole pour s'inscrire aux cours du Collège canadien des travailleurs.

Non seulement ce Collège est unique en Amérique du Nord, mais il se distingue d'institutions semblables sur d'autres continents par deux traits principaux: il est bilingue, dispensant des cours parallèles en langue anglaise et en langue française; il a une autonomie complète tant à l'égard des syndicats que des universités.

Certains syndicalistes rêvaient depuis longtemps de créer un institut de culture générale à l'intention des travailleurs des mines, des usines et des bureaux. Mais pour réaliser ce rêve, il fallait d'abord que le mouvement syndical ait consolidé ses propres bases. En 1956, deux centrales syndicales auparavant rivales ont fusionné pour former le Congrès du travail du Canada, qui compte maintenant 1.2 million de membres. Quatre ans plus tard une troisième centrale, qui groupait les syndicats catholiques, est devenue la Confédération des syndicats nationaux. Elle compte aujourd'hui environ 200,000 membres, en grande majorité des Québécois d'expression française.

À son congrès de 1958, le Congrès du travail du Canada résolut de mettre tout en oeuvre pour fonder un Collège des travailleurs. Il s'ensuivit plusieurs années de recherches et de consultations, tant auprès des syndiqués que des universités. La Confédération des syndicats nationaux donna l'assurance de sa collaboration. Les deux grandes universités montréalaises, l'Université de Montréal et McGill University acceptèrent elles aussi de prêter leur concours, notamment en mettant à la disposition du mouvement syndical leurs locaux et leurs professeurs.

Il fut convenu qu'au début le Collège s'en tiendrait aux cours d'été, en attendant de disposer d'un immeuble bien à lui où

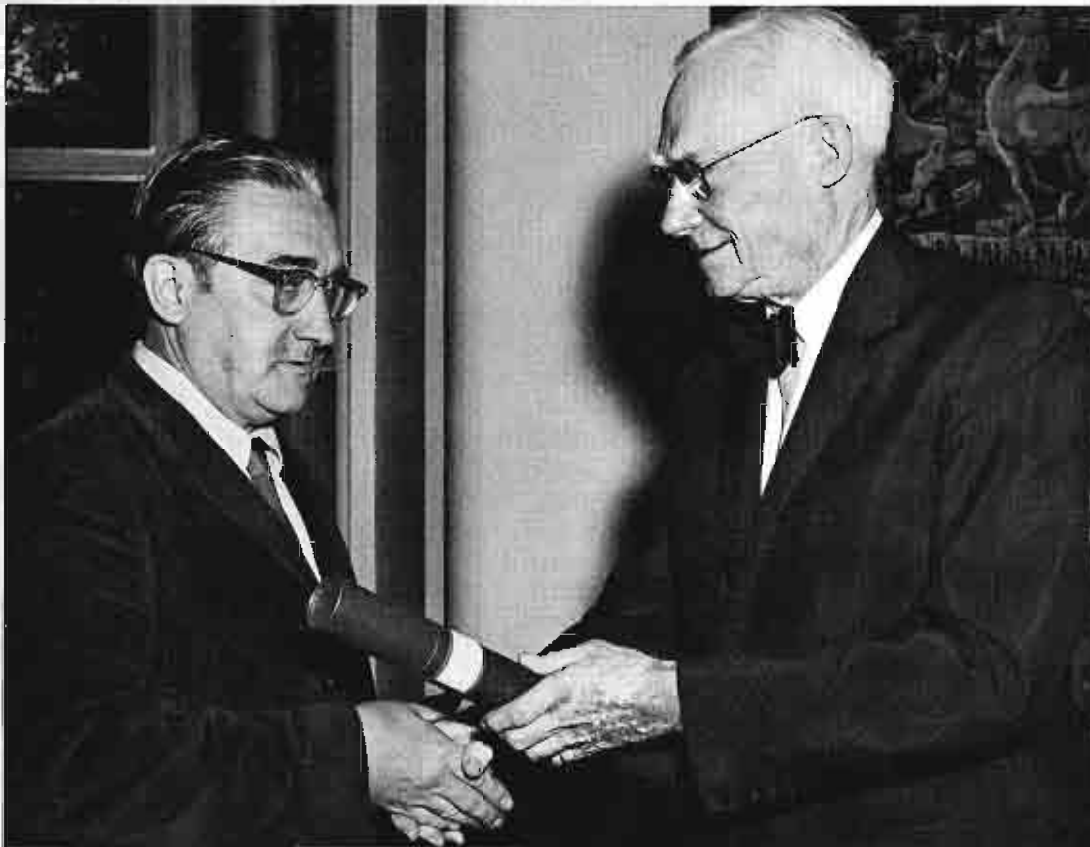
l'enseignement sera donné pendant sept ou huit mois de l'année. Au cours de ses deux premières années d'existence, en 1963 et 1964, le Collège offrit deux sessions annuelles de six semaines chacune. L'an dernier la durée des sessions fut portée à huit semaines. En trois ans, environ 350 étudiants se sont inscrits, dont 80 venaient d'Afrique, d'Asie et des Antilles, grâce à la collaboration du ministère canadien des affaires extérieures et du Plan de Colombo.

La sélection des étudiants canadiens se fait en deux étapes. Les sections syndicales locales sont d'abord invitées à soumettre des candidatures; celles-ci sont ensuite

examinées par des comités régionaux où siègent des professeurs d'université. La formation académique antérieure des candidats n'influence pas le jury qui exige plutôt de l'étudiant éventuel une intelligence vive et un esprit ouvert. C'est l'intensité du désir de perfectionnement personnel manifesté par le candidat qui, en dernière analyse, a le plus d'importance dans le choix.

Le niveau d'enseignement est celui d'une première année d'études universitaires en sciences de l'homme. Le programme comprend des cours en sciences économiques, en sociologie, en sciences politiques, en histoire, ainsi que sur la théorie et la

M. R. E. Powell, président du Bureau des gouverneurs du Collège des travailleurs, remet un diplôme à M. Charles Grineault • R. E. Powell, right, chairman of Board of Governors of Labor College, presents diploma to Charles Grineault • El Sr. R. E. Powell, presidente del Consejo Directivo del Colegio de Trabajadores, entrega un diploma al Sr. Charles Grineault • Il signor R. E. Powell, presidente del Consiglio dei governatori del Collegio dei lavoratori, consegna un diploma a Charles Grineault • Der Vorsitzende des Direktoriums des "Labor College", R. E. Powell (rechts), überreicht Charles Grineault sein Diplom.





M. S. W. Swerdlow, directeur du Collège, est entouré de boursiers étrangers • S. W. Swerdlow, extreme left, principal and registrar of Labor College is shown with scholarship winners from overseas • El director del Colegio, Sr. S. W. Swerdlow, rodeado de becarios extranjeros • Il signor S. W. Swerdlow, direttore del Collegio, è circondato da un gruppo di stranieri che hanno meritato la borsa di studio • S. W. Swerdlow (ganz links), Leiter und Registrar des "Labor College" mit ausländischen Teilnehmern, die ein Stipendium gewonnen haben.

pratique du syndicalisme nord-américain.

Les étudiants se soumettent à un régime très exigeant: six heures et plus d'enseignement par jour, auquel il faut ajouter la lecture de divers ouvrages de référence et la rédaction de dissertations. Le rythme est tel que, selon plusieurs professeurs, des ouvriers d'usine et des petits employés réussissent en quelques semaines à assimiler la matière de tout un semestre normal d'études. Malgré ce rythme accéléré de travail, les étudiants participent également à certaines activités extra-scolaires. Ainsi, l'été dernier, certains d'entre eux ont assisté à une pièce de théâtre pour discuter ensuite du sens qu'a le théâtre dans la vie d'un ouvrier. D'autres ont entendu un ministre du gouvernement québécois exposer sa conception du syndicalisme, en marge d'un problème social majeur.

Bien que le Collège soit né d'une initiative du mouvement syndical, le mouvement syndical ne cherche à en tirer aucun profit immédiat. Les employés permanents des syndicats sont une infime minorité parmi les élèves; les centrales estiment qu'elles doivent utiliser d'autres moyens pour former leurs propres cadres. La majorité des inscrits sont donc de *simples soldats*, des cotisants de la base.

Au surplus, les cours du Collège ne visent pas à répandre la propagande syndicale, ni à intensifier la ferveur combative des militants. Ils ont pour but premier et unique d'ouvrir de nouvelles frontières intellectuelles aux étudiants, d'aiguiser leur intelligence et de leur donner des instruments de réflexion. Une étudiante, ouvrière agricole de la côte ouest du pays, a résumé ce qu'avaient représenté pour elle ses études en disant qu'elles lui avaient *ouvert des fenêtres*.

Les professeurs, qui sont pour la plupart attachés en permanence à l'une des deux grandes universités montréalaises, ont pleine liberté dans l'élaboration du contenu de leurs cours. Ils pourraient, théoriquement, se servir de leur chaire estivale pour faire une critique impitoyable de certains aspects du mouvement syndical. Leur liberté académique est totale. Ils sont toutefois dans l'ensemble sympathiques aux grands objectifs du syndicalisme. Plusieurs d'entre eux estiment que leur expérience au Collège des travailleurs leur est précieuse, car ils sont professeurs de sciences sociales et leur stage à cette sorte d'université populaire leur donne une occasion unique d'établir des contacts directs avec les acteurs de la vie

économique et sociale, avec la matière première de leurs recherches universitaires.

Mais que font les étudiants au sortir du Collège? Plusieurs d'entre eux, sans doute, deviennent des militants actifs dans leurs sections syndicales locales. Mais aussi un nombre considérable accèdent à des postes de direction dans leur entreprise. Tous conservant le goût de s'informer davantage et de poursuivre les études entamées.

Un étudiant venu d'Asie est devenu, une fois rentré dans son pays, directeur d'éducation à sa centrale syndicale nationale. Et un Canadien a si bien perçu l'importance d'une éducation plus poussée que, revenu chez lui, il a trouvé un emploi à plein temps dans un collège de sa ville pour obtenir son baccalauréat.

La direction du Collège compte bien que l'an prochain l'institution disposera d'un immeuble permanent. Le Collège pourra alors recevoir des étudiants pour la durée d'une année académique normale, offrir des cours de perfectionnement aux premiers diplômés, et peut-être éventuellement servir de lien permanent entre le monde académique et le monde du travail. (*Madame Evelyn Dumas-Gagnon est chargée de l'information syndicale au Devoir.*)

un stade de 25,000 places à l'expo 67

L'un des lieux que fréquenteront les visiteurs de l'Expo 67 — l'Exposition universelle qui s'ouvrira en avril prochain à Montréal — est déjà accessible aux Montréalais. Il s'agit de l'Autostade qui peut accueillir 25,000 spectateurs et où se fait valoir la nouvelle équipe professionnelle de football de la division continentale, les *Castors*.

Situé à proximité de l'entrée principale de l'Expo 67, ce stade a été érigé au coût de \$3,300,000 par l'Association des constructeurs de véhicules automobiles du Canada. Durant six mois, six grands spectacles seront présentés dans ce vaste stade: l'hommage à *l'Homme, ce casse-cou* qui fera appel à d'intrépides risque-tout de toutes les parties du monde; la Journée de l'Armée à laquelle 1,500 personnes prendront part; un spectacle de divertissements; les performances de la Gendarmerie française avec 700 hommes, 110 chevaux, 32 chiens, 40 motocyclettes et 18 jeeps, performances dont quelques-unes remontent au Moyen-Âge et qui n'ont jamais été présentées auparavant en Amérique du Nord; un spectacle hippique et un *rodéo* qui mettra en valeur la hardiesse des *cowboys* de l'Ouest.

C'est aussi dans ce stade que se dérouleront les meilleures compétitions sportives: un match international de soccer mettant en vedette l'équipe britannique qui vient de gagner la coupe mondiale; des compétitions sur pistes et pelouses au cours desquelles s'affronteront durant deux jours des équipes européennes et américaines; des matches de crosse et de baseball et une course de chars romains.

Par ses dimensions et sa disposition, le stade de l'Expo se prête bien à tous ces événements. Sur le terrain, qui mesure 535 pieds (163.07 m.) sur 212 pieds (64.62 m.), est aménagée une piste olympique à six



Un stade de 25,000 places a été construit près de l'entrée principale de l'Expo 67 • Aerial view shows new, 25,000-seat Autostade, at main gateway to Expo 67 • Cerca de la entrada principal de la Expo 67 se ha construido un estadio para 25,000 personas • Uno stadio capace di 25,000 posti è stato costruito nei pressi dell'entrata principale dell'Expo 67 • Luftaufnahme des neuen Stadions mit 25,000 Sitzen am Haupteingang zum Weltausstellungsgelände "Expo 67".

voies d'un quart de mille (402.3 m.) qui sera l'une des meilleures au monde. Les spectateurs trouvent place dans 19 tribunes faites de ciment précontraint et dont l'ensemble, disposé en amphithéâtre, est conçu de telle sorte que la visibilité est bonne de partout.

Tous les besoins ont été prévus: parc de stationnement pour 11,000 voitures; vastes locaux pour l'administration; salle de presse; cabines de radio et de télévision pour 60 personnes; cabine pour le réalisateur des émissions de télévision ou de radio, pour le speaker, pour l'éclairagiste des spectacles de l'Expo; quatre grandes loges pour les participants aux épreuves sportives; quatre grandes salles; un salon

réservé aux dignitaires; un centre de premiers soins; une salle des machines; un entrepôt; des salles de toilette commodément situées sous les gradins.

Cet ensemble se distingue encore par une caractéristique digne de mention: après l'Expo 67, l'Autostade peut être aisément démonté et remonté ailleurs; on pourra même l'agrandir pour y recevoir 75,000 personnes, ce qui en ferait le plus grand stade au Canada. Pour juger de l'importance de ce stade à l'Expo, il suffit de savoir que des 5,000,000 de billets vendus à l'avance à travers le monde par l'Expo cette année, 3,000,000 sont prévus pour des manifestations qui doivent se dérouler dans cet amphithéâtre.

preview performance

One of the showplaces of *Expo 67*—next year's world exhibition in Montreal—already is open for business as the home of the city's new professional football team, the *Beavers* of the Continental League. This is the \$3,300,000, 25,000-seat Automotive Stadium (Autostade), sponsored for *Expo* by the eight member companies of the Motor Vehicles Manufacturers Association of Canada.

The stadium is located at the main entrance to the 1,000-acre exhibition site and will be the scene of some of the most spectacular entertainment to be provided during *Expo*'s six-month run next spring, summer and fall.

Six mammoth events are scheduled for the stadium—including a tribute to *Man the Daredevil*, with death-defying performers of all kinds from every part of the world; the largest military tattoo ever held, with 1,500 people participating; a giant variety show; the first visit to North America of the *Gendarmerie française*, a

presentation that dates to the 15th Century and features 700 men, 110 horses, 32 dogs, 40 motorcycles and 18 jeeps; and a pair of western extravaganzas, a horse show and the *Expo Rodeo*.

The stadium also will play host to the best in sports, with an international soccer tournament which will feature the English team which won the World Cup this summer; a two-day Europe vs. the Americas track and field competition; lacrosse; baseball and a Roman chariot race.

The stadium is a fitting locale for all these events. It has a surface that measures 535 feet by 212 feet, around which runs a six-lane, quarter-mile track that will be one of the finest in the world. The structure itself is made up of 19 pre-cast, seat-supporting units which rest on pre-stressed columns and beams. Each unit slopes up from the field level, creating the effect of a bowl which guarantees a good view from anywhere in the stadium.

Other features have been planned with

thought and care—parking for 11,000 cars; large administration offices; a press room; radio and television booths which seat 60 people; another booth for the producer-director, the announcer and the lighting director of the *Expo* spectacles; a commissary; four team dressing-rooms; four general rooms; a special lounge for dignitaries; a first aid centre; a mechanical room; storage space; and concession stands and washrooms for the spectators, conveniently located on the concourse level under the stands.

There is one added feature. Autostade could be dismantled easily after *Expo 67*, reassembled elsewhere and even enlarged to seat 75,000, which would make it by far Canada's largest stadium.

Just how important the stadium is in *Expo*'s thinking can be seen from one statistic. Of the 5,000,000 advance tickets put on sale around the world by *Expo* this year, no less than 3,000,000 of them are for events to be held in this bowl.

Le stade de l'Expo est déjà ouvert aux Montréalais amateurs de football • Autostade is already in use for football, even though Expo opening is seven months off • El estadio de la Expo ya está abierto para los aficionados al fútbol • Lo stadio dell'Expo è già aperto ai montréalési appassionati del gioco del calcio • Im Stadion werden bereits Fussballwettspiele abgehalten, wenn auch "Expo 67" erst in sieben Monaten eröffnet wird.



convent-trained girls friday

by Ann Berkeley

"Mother House graduate preferred" is a requirement seen quite regularly in the "Help Wanted Female" columns of Montreal's daily newspapers. Girls who have graduated from the Mother House or, more correctly, that part of it which is called the Notre-Dame Secretarial College, are able to pick and choose from the many secretarial jobs available in Montreal, corporate headquarters city of Canada.

The eleven nuns and two lay teachers in the huge yellow brick convent's secretarial college give their more than 200 students thorough instruction in commercial law, economics, filing, book-keeping, banking and French- and English-language shorthand and typing. Joining the trend to specialization, the college several years ago branched out with a course for medical secretaries. But it isn't all Gregg and bookwork.

The way a girl dresses, the length of her skirts and the amount of lipstick she uses may affect her chances of getting a job. Every Mother House girl learns from the nuns the art of successful grooming and how to dress appropriately for the office. A lay teacher instructs them on the proper use of cosmetics.

The secretaries of tomorrow are not the only ones at the Mother House who are learning. All eleven nuns go back to school every summer to keep up with the newest technical advances and business methods employed by the world of industry and commerce. Last summer, for instance, the nuns studied at Boston University; the year before, they travelled further south to Maryland.

The admiration for the educational efforts of the Mother House can be traced a long way back in the history of Montreal to the time when it was still called Ville-Marie. The black-robed ladies of the Congregation of Notre-Dame sailed up the St. Lawrence River from France during the mid-seventeenth century to open, in a stable, the first school for girls in Montreal. The first teacher was Marguerite Bourgeoys, who also receives credit for having built two of Montreal's oldest buildings, Notre-Dame-de-Bon-Secours Church and the fortified St. Gabriel farmhouse in Point St. Charles. It was in the grey fieldstone St. Gabriel farmhouse

more than 200 years later that the idea of teaching girls office skills was born.

Space was set aside in the Congregation's St. Charles school, across the garden from St. Gabriel, and the first classes were held in 1905.

Point St. Charles teemed with immigrants, most of them from Ireland, at the turn of the century and life in this industrial section of Montreal was not soft. The age of the scullery and coal-scuttle was nearing its end, however, when Mother Saint Catherine was appointed principal of Notre-Dame Secretarial College in 1905. The future lay with commerce and a great many young Montreal girls were destined to leave the hearth for the office.

Five years after its founding, Mother Saint Catherine and her secretarial college moved away from over-crowded Point St. Charles. (The new location on busy Sherbrooke Street attracted so many young Montreal girls that the 1910 enrolment, which stood at 300, was greater than today's quota.)

A few nuns stayed behind in Point St. Charles to teach the children in the area, to take care of Marguerite Bourgeoys'

farmhouse and to tend the convent's cows on St. Paul's Island. Until two years ago, the farm on *Nun's Island*, as it is affectionately called by Montrealers, supplied milk to the Mother House in its new location.

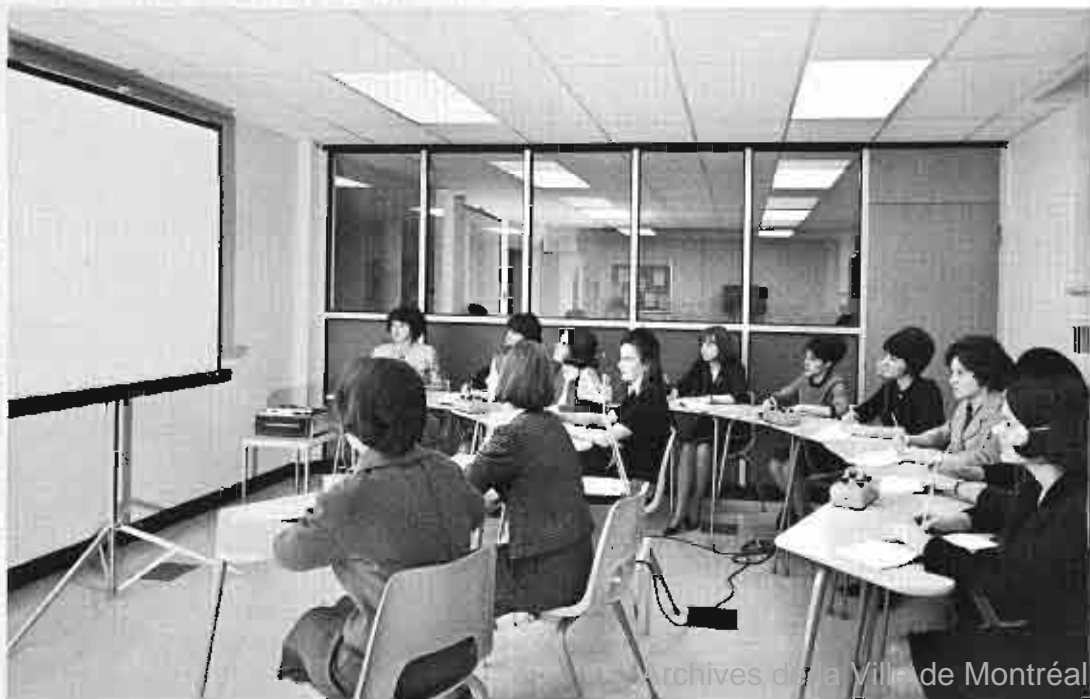
In 1966, as in 1905, the best secretaries are those who have received the most thorough training. The no-nonsense attitude of the Mother House nuns goes a long way towards developing well-educated, trained secretaries who can qualify as *Girls Friday* for the most demanding employer. Classes at the Mother House start promptly at 8.30 a.m. and lateness is not tolerated.

"The nuns are so strict about punctuality, as with everything else," says one former student, now administrative assistant to the chairman of a Montreal company, "that it feels like a holiday when you graduate and start to work."

Each year, the waiting list of girls applying to take the Mother House secretarial course gets longer; similarly, more and more businesses are looking for Mother House secretaries.

"If you have spent one year training at the Mother House," says another former

Les Soeurs de Notre-Dame assurent la formation de secrétaires dont les services sont recherchés par les employeurs montréalais • Graduates of Notre-Dame Secretarial College are eagerly sought by Montreal employers • En el Colegio Notre-Dame las monjas preparan secretarias muy luego contratados por las oficinas montrealenses • Le Suore dell'Istituto Notre-Dame assicurano la formazione di segretarie che sono assai ricercate dai datori di lavoro di Montréal • Absolventinnen der Notre-Dame-Handelsschule erhalten bei Montrealer Firmen sehr rasch eine Anstellung.



student, "you need never be out of a job." Mother House-trained secretaries can always refer to the convent for a job, even 20 years after graduation.

"Should one of our former students become a widow in later life and decide to go back to work," says the principal, another Mother Saint Catherine, "we advise her to take a refresher course. Then

we send her out for job interviews." The college's three principals since 1905 have, by coincidence, all been named Mother Saint Catherine.

The college has high academic standards and, over the years, has admitted high school graduates with no lower than a 75 percent average—par with university entrance requirements. A fair proportion

of Mother Saint Catherine's students are university graduates eager to learn the practical side of business.

"Three job offers out of every four received by the college are passed up," says Mother Saint Catherine. "We just haven't got enough girls to meet the demand."

(Ann Berkeley is a freelance writer.)

où se préparent les "parfaites secrétaires"

par Denise Courtois

Les touristes et les Montréalais aiment admirer la ville depuis le Mont-Royal. Coulées dans la pierre des garde-fous, des flèches de métal pointent vers les monuments et les paysages. Sur l'une d'elles on lit: *Mother House*.

La Maison Mère... Tous les Montréalais savent qu'il s'agit du couvent des Soeurs de Notre-Dame, une congrégation dont l'histoire est inséparable de la leur, mais ces deux mots évoquent en particulier une excellente école de secrétariat.

Une de ces écoles où l'on forme de parfaites *Mademoiselle Vendredi*, comme on aime à dire en Amérique en pensant à Robinson Crusoé. Les Soeurs de Notre-Dame leur enseignent, bien entendu, la sténo, la dactylo, le classement, la comptabilité, la marche générale d'un bureau, le système bancaire, la correspondance, etc. mais elles insistent aussi sur le comportement personnel, l'assiduité, la conscience professionnelle, la ponctualité. Elles aiment inculquer aux jeunes filles la curiosité de l'esprit, le désir d'approfondir les choses et de continuer à s'instruire, se perfectionner, se cultiver, une fois livrées à elles-mêmes. Elles peuvent demander tout cela, car de leurs élèves elles exigent un examen d'entrée, et une pleine réussite dans les études secondaires qui ont dû obligatoirement précéder l'enrôlement dans le cours commercial. Des étudiantes viennent parfois, après l'Université, acquérir une formation pratique.

Elles ne sont pas déçues. Dans les classes, les jeunes filles font connaissance avec tous les outils modernes, machines à écrire électriques, à calculer, à reproduire, magnétophones, etc. Dans ce que les professeurs (religieuses et laïques) appellent fièrement *le laboratoire de sténo*, la dictée est donnée alternativement de vive voix et par dictaphone. Une spécialisation est aussi offerte dans le secrétariat médical.

Un peu plus de trois cents ans séparent ce cours pour secrétaires destinées aux aigles de la finance, de la politique, des affaires, du commerce, de l'enseignement, du Barreau, etc. de la première école montréalaise.

En 1653, la Nouvelle-France était jeune. Pour la servir, l'un des vaisseaux venant de la mère-patrie amena cette année-là Marguerite Bourgeoys, religieuse âgée de 33 ans. Montréal, alors Ville-Marie, comptait environ 2,000 habitants, qui avaient fort à faire à défricher, bâtir, cultiver, chasser, explorer et survivre aux hivers implacables. Des enfants venaient tout de même au monde, et il fallait penser à leur éducation. Ce fut la raison de Marguerite Bourgeoys de braver les dangers de la vie en Nouvelle-France. En 1658, elle ouvrait la première école de Ville-Marie et commençait à enseigner. Quelques années plus tard, les besoins augmentant, Marguerite Bourgeoys fondait la Congrégation des Soeurs non cloîtrées de Notre-Dame dont l'activité principale serait l'instruction religieuse et générale des enfants, des filles en particulier.

Deux cent cinquante ans plus tard, les *dames* de Notre-Dame enseignaient dans plusieurs écoles. Sur l'île de Montréal, l'une était située à Pointe Saint-Charles, quartier fortement peuplé d'Irlandais venus au Canada une cinquantaine d'années auparavant pour échapper aux grandes famines dans leur pays. Victimes du typhus à bord des bateaux qui les transportaient, ils avaient été mis en quarantaine à Pointe Saint-Charles et des milliers étaient restés sur place. Cette main-d'oeuvre avait amené l'établissement de nombreuses manufactures dans ce coin de la Métropole où la révolution industrielle commençait. En 1908, dans l'école de Pointe Saint-Charles, Mère Sainte-Catherine, comme autrefois Marguerite Bourgeoys, ressentait profondément les

besoins du moment. Elle vit que pour toutes ces jeunes filles, dans l'obligation de gagner leur vie, d'autres horizons s'ouvraient que les métiers manuels. Sa propre formation le lui permettant, elle leur enseigna le travail de bureau.

Le succès fut grand. Deux ans plus tard, les locaux étaient trop exigus. Pointe Saint-Charles, pour sa part, devenait un quartier industriel et fort peuplé. La ville s'ouvrait à la nouvelle vie des affaires quelques quartiers plus loin, et la Congrégation transporta ses pénates aux confins de cette activité, dans une grande institution, où non seulement se logea le cours commercial, mais tous les services de la Congrégation. L'imposant bâtiment devenait *la maison mère* pour le public et pour les soeurs qui enseignaient à Montréal et ailleurs, au Canada et à l'étranger, dans différents collèges et conservatoires. Toutefois, pour le public, *Mother House* allait surtout évoquer un cours commercial de si solide réputation que la liste d'attente est double. D'un côté les étudiantes, assurées d'une brillante situation leur vie entière (elles peuvent toujours se référer à *Mother House* pour se placer si elles ont réussi leur cours) et de l'autre, les employeurs.

Ainsi, la tradition de Marguerite Bourgeoys s'est-elle perpétuée depuis le milieu du dix-huitième siècle jusqu'au coeur du vingtième: de même qu'en 1658, il fallait préparer les jeunes à faire face aux exigences d'une colonie en plein essor, de même, en 1966, les religieuses de Notre-Dame continuent-elles de former *les parfaites secrétaires* d'une société moderne et dynamique.

(Madame Denise Courtois est journaliste à la pige.)



la voie maritime du saint-laurent atteint le coeur de l'amérique du nord

Au début du seizième siècle, l'explorateur français Jacques Cartier était forcé de s'arrêter à l'ouest de l'emplacement qui est devenu la ville de Montréal: les eaux tumultueuses des Rapides de Lachine lui barraient la route, et le découvreur du Canada devait abandonner le rêve de trouver le passage du Nord-Ouest et la route conduisant aux riches et fascinants pays de l'Orient.

Un peu plus de quatre siècles ont passé, quatre siècles marqués d'innombrables efforts pour abolir ou contourner les obstacles naturels à la navigation dans le Saint-Laurent et dans les eaux reliant les Grands Lacs entre eux. Cette activité, difficile, longue et souvent coûteuse, répondait à un besoin impérieux: celui d'utiliser de façon économique la voie navigable que constituaient les eaux du bassin des Grands Lacs afin d'assurer le transport des marchandises depuis et vers l'une des régions les plus densément industrialisées du continent.

Ainsi, lorsque la Voie maritime du Saint-Laurent fut inaugurée le 26 juin 1959 par Sa Majesté la reine Elizabeth II et le président des États-Unis, M. Dwight Eisenhower, un rêve quatre fois séculaire était enfin

réalisé. Il s'agit d'une voie navigable en eau profonde dont la longueur atteint 2,342 milles (3,769 kms) depuis l'Atlantique jusqu'à la tête des Grands Lacs, au coeur de l'Amérique du Nord; mais, si l'on exclut le fleuve, la Voie maritime va du port de Montréal (en face duquel se profile la digue protectrice du chenal qui mène à la Voie) jusqu'au lac Érié, compte tenu du canal Welland qui, inauguré en 1932, marquait le premier pas décisif de cette gigantesque entreprise en permettant aux navires de passer du lac Ontario au lac Érié.

Aux bâtiments fragiles de Jacques Cartier, que les Rapides de Lachine auraient facilement engloutis, succèdent aujourd'hui des navires géants (qu'on appelle *navires des Grands Lacs*) et qui sont affectés principalement au transport en vrac de minerais de fer, de céréales et de charbon à destination des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent. L'utilisation la plus efficace de ces navires, dont la longueur atteint jusqu'à 730 pieds (222.5 m.), consiste à les charger de grains et de charbon pour les voyages descendants et à leur faire emporter, en remontant, le minerais de fer des riches gisements du Québec et du Labrador. Les navires des lacs au tirant d'eau maximum permis, soit 25 pieds et 6 pouces (7.75 m.), transportent plus de 28,000 tonnes ou plus d'un million de boisseaux de grains. Les navires marchands océaniques transportent ordinairement des cargaisons de 9,000 à 10,000 tonnes, mais quelques-uns transportent jusqu'à 16,000 tonnes.

Les observateurs et les spécialistes du monde entier sont unanimes à reconnaître que la Voie maritime du Saint-Laurent est l'un des ouvrages les plus remarquables et les plus efficaces de notre époque. Il aura bouleversé toute la conception du trans-

La première écluse de la Voie maritime du Saint-Laurent est située à Saint-Lambert, tout près du site de l'Expo 67 • First lock of St. Lawrence Seaway at St. Lambert is located near site of Expo 67 • La primera esclusa de la vía marítima del San Lorenzo está ubicada en Saint-Lambert, cerca del sitio de la Expo 67 • La prima chiusa della via marittima del fiume San Lorenzo si trova a Saint-Lambert • Die erste Schleuse zum St. Lorenz-Seeweg in St. Lambert befindet sich in der Nähe des Weltausstellungsgeländes "Expo 67".

port au Canada et aux États-Unis, les deux pays qui en sont à la fois les artisans et les principaux bénéficiaires. Car il s'agit en effet d'une oeuvre commune, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* étant aux États-Unis l'homologue de l'Administration canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'entreprise avait aussi une dimension énergétique: en même temps que se poursuivaient les travaux de construction des canaux, la Commission de l'énergie hydroélectrique de la province canadienne de l'Ontario et la *Power Authority* de l'État de New-York menaient à terme l'aménagement hydroélectrique de la section des rapides internationaux du Saint-Laurent, à l'ouest de Cornwall. Les centrales de l'île Barnhart et de Cornwall ont enrichi chacun des deux pays d'une puissance de 840,000 kW.

En ouvrant au trafic océanique les mers intérieures du continent nord-américain, la Voie maritime ajoutait une nouvelle avenue aux routes commerciales déjà établies. En reliant les villes de l'intérieur (Cornwall, Toronto, Hamilton, Buffalo, Cleveland, Toledo, Detroit, Windsor, Chicago, Milwaukee, Green Bay, Duluth, Fort Williams et Port-Arthur pour n'en nommer que quelques-unes), elle augmentait l'efficacité et la commodité du transport par eau, éliminant presque entièrement la nécessité et les frais du transbordement des marchandises diverses.

Avant le parachèvement de la Voie maritime, le mouvement des denrées d'exportation et d'importation entre l'intérieur du continent et les pays du monde entier comprenait le transport en partie par eau et en partie sur terre, ce qui nécessitait des opérations répétées de manutention. Aujourd'hui, les navires qui empruntent cette route peuvent transporter une tonne de cargaison en vrac de Chicago à Liverpool à un prix inférieur au coût du fret par voie terrestre de Chicago aux ports de transbordement de la côte est. Les machines, les outils, les automobiles et un grand nombre de denrées sont maintenant transportés directement entre le cœur du continent et les pays d'Europe ou d'autres parties du monde sans qu'il soit besoin, dans la plupart des cas, d'effectuer des opérations de chargement autres que celles qui sont normalement prévues au point de départ. Ce qui réduit considérablement les frais de transport.

La Voie maritime, on l'a dit, dessert l'industrie et l'agriculture des régions intérieures de l'Amérique du Nord. Il est utile de rappeler que cette région continentale d'une superficie de 1,285,000 milles carrés (3,328,150 kms²), comprenant le Centre

nord des États-Unis et des parties de quatre provinces canadiennes, est l'habitat de 61 millions de personnes. Aussi, l'a-t-on appelée le centre industriel et *la corbeille à pain* du continent.

En plus de ses liens commerciaux avec l'Europe, le centre du continent américain s'emploie à établir de solides relations commerciales avec d'autres continents. Chaque année, un plus grand nombre de navires empruntent la Voie maritime pour se rendre en Afrique, en Amérique du Sud, en Australie et en Asie.

Depuis l'ouverture de la Voie maritime, les autres pays du monde ont été amenés à modifier leur opinion sur le Canada et les États-Unis. De l'Angleterre au Japon, on a découvert que le centre du continent exige une attention particulière en raison même de son accessibilité plus grande. Si bien que ce n'est pas la région côtière mais l'intérieur du continent nord-américain qui domine dans le domaine de l'agriculture, de la production industrielle, de la population et de l'emploi.

La Voie maritime peut être divisée en trois grandes parties: celle qui va de Montréal au lac Ontario; celle que constitue à lui seul le canal Welland avec ses huit écluses; celle enfin qui va du canal Welland jusqu'au port de Duluth (Minnesota), à l'extrémité ouest du lac Supérieur, en passant par les écluses de la rivière Sainte-Marie.

De Montréal au lac Ontario, le navire parcourt 182 milles (293 kms) en s'élevant de 225 pieds (68.58 m.). Il contourne les Rapides de Lachine, franchit les écluses de Saint-Lambert et de Côte Sainte-Catherine, près de Montréal, traverse les lacs Saint-Louis, Saint-François et Saint-Laurent après s'être arrêté dans cinq écluses qui compensent, d'un lac à l'autre, les différences sensibles de niveau des eaux. À l'extrémité occidentale du lac Saint-François, le navire entre dans la partie internationale de ce tronçon. Avant d'atteindre le lac Ontario, il aura traversé la section des Mille-Iles dont les hauts-fonds rocheux ont dû être supprimés. Le navire ne rencontre pas d'autres obstacles en traversant le lac Ontario au bout duquel, toutefois, les chutes Niagara barrent l'accès au lac Érié. C'est ici que le canal Welland, découpé sur 27 milles (43.5 kms) de terre ferme en territoire canadien, permet le passage d'un lac à l'autre et soulève les navires de 326 pieds (99.36 m.).

Les lacs Érié, Huron, Michigan et Supérieur et leurs chenaux de communication (la rivière Detroit, le lac St. Clair, la rivière St. Clair et la rivière Sainte-Marie) ainsi que les écluses du Sault constituent le reste de la voie navigable. Lorsque le navire a atteint le lac Supérieur, il s'est élevé de 600 pieds (182.88 m.), soit à peu près la hauteur d'un immeuble de 60 étages.

Il est à noter que l'Administration de la

Les "navires des lacs" qui empruntent la Voie maritime atteignent jusqu'à 730 pieds de longueur (222.5 m.)
• *Lakers using Seaway run as long as 730 feet* • *Los "barcos de los lagos" que utilizan la via navegable alcanzan hasta 730 pies de largo (222.5 m.)* • *I "battelli lacustri" che si servono della via navigabile raggiungono i 222.5 metri di lunghezza* • *Die auf dem St. Lorenz-Seeweg verkehrenden Binnenseeschiffe haben eine Länge bis zu 222.5 Metern.*



Voie maritime du Saint-Laurent a entrepris un programme de modernisation du canal Welland et de son exploitation. Elle espère ainsi faciliter et accélérer le passage des navires.

En vue de recouvrer les frais de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de navigation, on perçoit des péages selon un tarif établi. Contrairement à beaucoup d'autres réalisations, le financement de la Voie maritime n'a pas été mis à charge des contribuables. Aux termes des accords intervenus entre le Canada et les États-Unis avant l'ouverture de la Voie, c'est aux deux régies nationales qu'il appartient d'établir des taux de péage suffisants, non seulement pour assurer les frais afférents à l'exploitation, mais aussi pour acquitter les frais de la dette et amortir les frais d'établissement au cours d'une période de 50 ans. Malgré l'accroissement notable du trafic maritime, surtout depuis trois ans, le présent tarif se révèle insuffisant pour produire les revenus nécessaires à l'acquittement des obligations statutaires. Pour rétablir l'équilibre, les deux Régies ont proposé une hausse des taux de péage d'environ 10 pour cent à l'égard de la section Montréal—lac Ontario. Cette majoration projetée (qui prévoit également un droit d'entrée dans les écluses du canal Welland où les péages institués en 1959 ont été suspendus en 1962) font l'objet d'enquêtes publiques dans les deux pays. Bien que la question n'ait pas encore été résolue, l'Administration de la Voie maritime n'en continue pas moins d'améliorer et de perfectionner ses installations. C'est ainsi que le ministre des Transports à Ottawa annonçait récemment l'octroi d'un crédit de \$107 millions pour la construction d'un nouveau canal de 8.5 milles (13.6 kms) destiné à remplacer celui qui traverse présentement la ville de Welland (Ontario) et y cause des inconvénients

aux citoyens et aux expéditeurs.

Le Gouvernement étudie en outre une proposition émanant de l'Administration de la Voie maritime en vue de remplacer une section du canal entre le lac Ontario et Thorold. Plus ambitieuse qu'un projet antérieur de jumelage, cette proposition indique que la construction de navires, encore plus gros que ceux qui empruntent présentement la voie navigable, est sérieusement envisagée. En conséquence, l'Administration poursuit des études afin

d'établir quelles devraient être les dimensions maximum des futurs navires pour en assurer un usage économique et pratique dans la Voie maritime.

Oeuvre colossale et coûteuse, la Voie maritime du Saint-Laurent doit faire face aux défis incessants que suscite l'évolution rapide des techniques de transport maritime. Mais s'il faut en juger par les résultats économiques déjà acquis, cet ouvrage se révèle indispensable à l'industrie nord-américaine.

Entre Montréal et le Lac Ontario, les navires franchissent plusieurs écluses • Ships pass through several locks between Montreal and Lake Ontario • Entre Montréal y el Lago Ontario los barcos atraviesan varias esclusas • Fra Montréal e il lago Ontario, i piroscafi debbono superare parecchie chiuse • Auf der Strecke zwischen Montreal und dem Ontariosee durchfahren die Schiffe mehrere Schleusen.



st. lawrence seaway — route to the heart of a continent

par Hans Grottko

Way back in the 16th century, the rushing, turbulent waters of the Lachine Rapids just west of Montreal forced Jacques Cartier to abandon his dream of further westward exploration of the St. Lawrence River in quest of the fabled Northwest Passage.

If the famed French explorer could try it again now, he would be in for a pleasant surprise.

For today, he would encounter little difficulty in getting his ships past the Lachine Rapids or any of the other numerous natural water barriers en route to the

heart of the North American continent.

The intervening years have seen the creation of a man-made waterway which now enables vessels up to 730 feet in length to sail directly from the Atlantic Ocean to the westernmost reaches of the Great Lakes—a distance of more than 2,300 miles.

The instrument of this remarkable achievement is the St. Lawrence Seaway, a network of natural and artificial navigable waters which has revolutionized the transportation concept of two great nations—Canada and the United States.

The Seaway, now in its eighth season of operation, has created one of the most remarkable maritime settings to be found anywhere in the world.

All along this continental core—which extends over 1,285,000 square miles and sustains a population of almost 61,000,000 persons in two countries—it is a common sight to see deepsea vessels flying the flags of the great maritime powers, mingling freely with the giant Canadian and American bulk carriers designed specifically for the inland trade.

For both types of commercial ventures, the Seaway has provided the physical means for major expansion of their activities.

Today, a laker, fully loaded to a maximum permissible draft of 25½ feet, can carry 1,000,000 bushels of grain—the yield of about 45,000 acres of prairie farmland — on a single downbound trip.

And by taking advantage of its versatility, the vessel, on the journey back upstream, can transport a full load of iron ore from the rich Quebec-Labrador fields to the ever-hungry blast furnaces of the heavily industrialized middle west.

But since even a full load will feed a large blast furnace for only one week, it takes a steady flow of the 25,000-tonners to keep the factories humming.

While the movements of grain, iron ore and coal account for much of the total traffic, the Seaway, in opening the mid-continent's inland lakes to ocean traffic, has added an important new route to the world's established trading patterns.

The exposure of inland cities to the major seaports of the world has contributed to increased efficiency and convenience, eliminating almost entirely the necessity and expense of trans-shipment of general cargo.

Prior to completion of the Seaway, export and import commodities flowing between the continental interior and the nations of the world had to be transported by a combined ship-overland route involving both handling and re-handling procedures en route to various destinations.

Now, vessels can move a ton of bulk cargo from Chicago to Liverpool at less cost than the overland freight charges to East Coast trans-shipment ports.

Machines, tools, automobiles and a host of general cargoes are now shipped directly

between the mid-continent and its trading partners in Europe and elsewhere, requiring, in most cases, only one loading from departure point to destination and resulting in important savings in shipping costs.

With the evolution of the Seaway, in fact, other trading nations of the world have been forced to revise their impressions of Canada and the United States. From Japan to England, businessmen have discovered that the mid-continent requires special consideration because of its location, size and diversity—and its new accessibility.

Since the Seaway and its adjoining waterways run along the natural border between Canada and the United States, its development and maintenance have been an international undertaking.

But while negotiations between the two nations aimed at combining the twin resources of the St. Lawrence River and the Great Lakes actually began towards the end of the last century, it wasn't until the 1950's that the project was given the green light.

And then it was the combination of a surging demand for new sources of hydro-electric power and the development of new iron ore deposits in Labrador that provided the catalyst for the massive undertaking.

Although no verbal presentation could do justice to the vastness of this international venture, suffice it to say that never before have two neighboring countries shared so completely and at so many levels in the development of a common resource.

When the completed Seaway was officially opened by Queen Elizabeth and then U.S. president, Dwight D. Eisenhower, on June 26, 1959, it marked the beginning of a new era in the commercial development of both countries.

In effect, it exposed the populous and prosperous middle of the North American continent to the ocean ships of every nation, spawned the era of the big bulk carrier and provided much-needed new sources of hydro-electric power.

Physically, the Seaway can be divided into three sections: the Montreal-Lake Ontario section, the Welland Canal and the locks at Sault Ste. Marie.

Standing at the very entrance to the waterway is Montreal, a city of spectacular charm whose port area ranks as the biggest in the country and one of the most unusual in the world since it is 1,000 miles from the Atlantic Ocean. Yet it rates as a major seaport. The Seaway entrance actually is located across from Montreal

harbor at St. Lambert but within hailing distance of the site of *Expo 67*.

From Montreal to Lake Ontario, a vessel travels 182 miles further inland, rising more than 225 feet over this distance, which comprises five sub-sections, three of which are solely in Canadian waters, the others in international boundary waters.

The first of these sub-sections, some 31 miles in length, enables marine traffic to bypass the treacherous Lachine Rapids and to rise 50 feet above the level of Montreal harbor. Two locks, the St. Lambert and the Côte Ste. Catherine, eight and one-half miles upstream, are employed to overcome differences in water levels.

After moving through Lake St. Louis, vessels enter the second subsection—the Soulanges—a 16-mile stretch through the Beauharnois Canal and extending into Lake St. Francis. Here, two locks lift ships a further 82 feet above the level of Lake St. Louis.

The third subsection, that of Lake St. Francis, is 29 miles long and terminates just east of Cornwall. This stretch has no locks but required extensive channel improvement and development in order to satisfy navigational requirements. It is the last of the three all-Canadian sub-sections of the Montreal-Lake Ontario section.

The international segment of the section is entered at the upstream end of Lake St. Francis and extends to a point just east of Ogdensburg, N.Y. This area used to be a swift-flowing section of the river which rose 90 feet over its 44-mile length. It is now a reservoir, dammed by the Moses-Saunders power complex and known as Lake St. Lawrence, a man-made lake covering some 300 square miles of area. The difference in elevation is overcome by the United States' Eisenhower and Snell locks near Massena and by the Canadian control lock at Iroquois.

It was during construction of the Lake St. Lawrence region that a good insight into the magnitude of the Seaway project could be ascertained. Creation of this lake entailed the drowning of seven entire communities in Ontario and the partial submerging of yet another. In all, some 6,500 persons had to be relocated.

The remaining subsection of the river journey, extending over 68 miles of waterway into Lake Ontario, is known as the Thousand Islands section. It is free of rapids but many rock shoals were removed when the channels were widened and deepened.

Ships meet no further obstacles in crossing Lake Ontario but access to the downstream end of Lake Erie is barred

by the world-famous Niagara Falls. The Welland Canal, carved through 27 miles of the Canadian mainland, facilitates inter-lake passage by means of eight locks.

Lakes Erie, Huron, Michigan and Superior, together with their connecting channels (The Detroit River, Lake St. Clair, the St. Clair River and the St. Mary's River), and the locks at the Soo form the rest of the waterway.

By the time ships have reached Lake Superior, they have climbed more than 600 feet above sea level or roughly the equivalent of a 60-storey skyscraper. And by using the Seaway system, they can make it from Montreal to the Soo, a distance of some 937 miles, in 92 sailing hours.

Administration of the Canadian section of the Montreal—Lake Ontario Seaway, the Welland Canal and the Canadian Soo locks is in the hands of the St. Lawrence Seaway Authority, a Crown corporation. A United States agency, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, operates the two locks on the St. Lawrence's international section. The Corps of Engineers, U.S. Army, administers the American Soo locks.

In both tonnage and traffic, the Seaway has fared extremely well in its first seven years of operation. Last year, for instance, a total of 43,400,000 tons of cargo moved through the Montreal—Lake Ontario section, more than double the amount in its first year of operation. The picture on the Welland Canal is the same, with a record

53,400,000 tons achieved last year compared to 27,500,000 tons in 1959.

Within the legal framework evolved between Canada and the United States prior to the opening of the deep waterway in 1959, the two Seaway entities are charged with the responsibility of setting a toll level sufficient to pay operation, maintenance and interest costs and to retire the capital costs of construction within a 50-year period. However, despite the remarkable record of traffic growth, particularly in the last three years, the existing toll structure has proved to be too low to produce the revenues required to meet the statutory debt obligations. To rectify this, both entities have proposed an increase in tolls of approximately 10 per cent on the Montreal—Lake Ontario section of the Seaway. The proposed toll hike, which also includes a per lockage fee on the Welland Canal (where the tolls introduced in 1959 have been suspended since 1962), has been the subject of public hearings in both countries and the issue has not yet been resolved. But while the toll debate continues, the St. Lawrence Seaway Authority is continuing its efforts to keep the waterway among the most modern in the world.

Recently the Minister of Transport announced that the Canadian Government had approved, at an estimated cost of \$107 million, the construction of a new 8.5-mile channel for the Welland Canal to bypass the city and replace the existing 9.2-mile portion which passes through the centre of Welland and includes a series of bridges

and narrow curves which have created problems both for shipping and residents in the area.

In addition to the approved Welland bypass, the Canadian Government is considering an Authority proposal to replace the existing section of the Canal from Lake Ontario to Thorold. This proposal goes well beyond the original twinning project approved in 1963. It reflects the fact that even larger vessels than those which even now are taxing the Seaway locks to capacity already are on the drawing boards. As a result, the Authority is conducting exhaustive surveys to determine the practical and most economical maximum size vessel of the future.

Land already has been expropriated in key areas in case the existing locks have to be enlarged to accommodate ships of 1,000 feet in length. This has been done in Thorold (where 2,000 acres are available for a new alignment below the Niagara escarpment) and in the vicinity of the Beauharnois Canal, where an additional 275 acres have been obtained for modification of existing facilities.

It was a big and expensive job to build the Seaway. It is an equally big and expensive one to keep it abreast of ever-changing transportation trends. But as a major economic barometer to a variety of North American industries, the Seaway is, and will remain, indispensable.

(Hans Grottko is The Gazette's shipping columnist.)

Les services d'entretien de la Voie maritime se servent de cette drague d'une capacité de 275 tonnes, la plus grosse au monde • Huge mobile crane "Hercules", used in Seaway maintenance operations, is largest in the world, with a capacity of 275 tons • Los servicios de mantenimiento de la Via Marítima emplean la draga más grande del mundo con una capacidad de 275 toneladas • I servizi di manutenzione della Via marittima si servono di questa draga della capacità di 275 tonnellate, la più grande nel mondo • Der für die Unterhaltungsarbeiten am St. Lorenz-Seeweg verwendete riesige, fahrbare Kran "Herkules" ist der grösste der Welt — mit einem Fassungsvermögen von 275 Tonnen.

La Voie maritime prend naissance à Montréal, sous le pont Jacques-Cartier • Beginning of Seaway in Montreal to Great Lakes covers distance of more than 2,000 miles • La Via Marittima nasce frente a Montréal, bajo el puente Jacques-Cartier • La Via marittima ha inizio a Montréal, sotto il ponte Jacques-Cartier • In Montreal beginnt der St. Lorenz-Seeweg, der bis zu den Grossen Seen verläuft.





Montréal est maintenant doté de plusieurs échangeurs comme celui-ci, au carrefour du boulevard Métropolitain, la voie rapide Décarie et l'autoroute des Laurentides • Traffic interchange involving Décarie Expressway, Metropolitan Boulevard and Laurentien Autoroute resembles bowl of spaghetti — but makes traffic move quickly • El entrecruzamiento de las vías del bulevar Metropolitano, de la vía rápida Décarie y de la autovía de las Laurentides facilita el tráfico • Montréal é ora dotata di parecchi scambi come questo alla intersezione del boulevard Métropolitain, della rapida via Décarie e dell'autostrada delle colline Laurentiane • Die Strassenkreuzungen von drei Autobahnen, nämlich Décarie Boulevard, Metropolitan Boulevard und Laurentiner Autostrasse, erinnern an ein Spaghettigericht, erleichtern aber den Verkehr.

all roads lead to expo 67

by Brodie Snyder

There can be little doubt that when the International Bureau of Exhibitions awarded the 1967 world exposition to Montreal at a meeting in Paris in November, 1962, one of the reasons was the Canadian metropolis' reputation as a centre of international transportation.

Montreal long has been one of the world's greatest inland ports, with Canada's busiest harbor. Its importance

in aviation was recognized after the Second World War when both the International Civil Aviation Organization and the International Air Transportation Association established their headquarters in the city. Montreal is a great rail centre, too, with the head offices of both Canadian National and the Canadian Pacific, the two giant trans-continental carriers. Moreover, the city is on an island in the St. Lawrence River so that, as was the case with ancient Rome, all roads lead to Montreal.

And if the city's transportation facilities were excellent in 1962, they will be truly exceptional by the time *Expo 67* opens its doors for the first of millions of visitors on April 28 next year.

The airport, some 15 miles west of the heart of the city and connected to it by superhighways, is busier than ever before. The harbor is being improved continually and more passenger liners than ever call at Montreal—among the latest is the *Alexandr Pushkin*, which came to the city from Leningrad on its maiden voyage this spring and now has started regular service which will include eight trips in 1967.

But since most of the visitors during the six months of *Expo* will reach Montreal in their own cars or in commercial, chartered or tour buses, it is in the highway system that the greatest improvements have been made—improvements that include a total of \$1,236,940,000 in spending across Quebec province and the largest road development program in the 325-year history of Montreal.

Next year, the *Expo* visitor is going to be able to reach Montreal from every direction on new and improved highways. From the city westwards, two separate four-lane arteries link up with the Trans-Canada Highway towards Ottawa, northern Ontario and western Canada and with Ontario's high-speed, high-volume Highway No. 401 which will be used by hundreds of thousands of cars from Toronto and the Niagara peninsula and from the U.S. midwest and beyond.

To the south, the new Eastern Townships Autoroute links up with super-highways in the New England States and Highway No. 9—now being doubled into a limited-access thruway between Montreal and the U.S. border—runs into the Northway in New York State which, in turn, leads into the web of inter-connected freeways all along the Atlantic seaboard and west into Pennsylvania and Ohio.

To the east, the Trans-Canada Highway provides a high-speed route to Montreal

from the Maritime provinces on the south shore of the St. Lawrence and a new autoroute will open soon between Montreal and Berthier on the north shore, providing a fine route for the people of the eastern part of the Province of Quebec.

North of Montreal lies the Laurentian mountains playground—an area that many visitors to *Expo* will want to see to enjoy the scenery, the fishing, the water sports and the hiking—served by an Autoroute that cuts through the heart of the beautiful countryside and already handles thousands of automobiles each weekend.

To make it easier for next year's motor-ing tourist, all of the expressways and autoroutes in Quebec are being specially numbered. North-south highways, for example, will have odd numbers; east-west routes, even ones. Highways which feed into super-highways will have numbers prefixed by 5, 7 or 9; highways which bypass cities—an important concern for the driver who wants to get to *Expo* in a hurry—will have numbers that start with 4, 6 or 8.

In the City of Montreal and the immediate area, the road-building pace has been no less frenzied.

For overall traffic, the key projects are the ones that put the finishing touches onto the Trans-Canada Highway. Near the east end of Montreal Island, for example, the six-lane Louis-Hippolyte Lafontaine bridge-and-tunnel complex will bring drivers across the St. Lawrence to the city from the south and east. It includes a 4,561-foot-long tunnel 73 feet below the surface of the river, allowing a 2,400-foot ship channel, and a 1,500-foot-long bridge.

In the western part of Montreal, the new Decarie Blvd. expressway will take cars across the city, north-south, on a six-lane depressed thoroughfare with 26 underpasses and one 70-foot-long tunnel.

For *Expo*, the most significant road project is the new Bonaventure Expressway which runs from midtown University St. right past the front gate of the world exhibition and on to the Champlain Bridge across the river to the south. This will be the main vehicular approach to *Expo*, a four- and six-lane, limited access highway.

It can be seen, then, that the visitor will have little trouble getting to Montreal and to *Expo* by car next year. But there is still more good news for him. At the Bonaventure Expressway entrance to the exhibition, there will be parking space for 11,000 cars. On the south shore, adjacent to the *Expo* site, parking areas will accommodate 9,000 autos.

Montreal's new subway—the *Métro*—

also will provide access to the *Expo* site from both the city and the south shore. The other mass transit service to the site will be the *Expo* Expressway. It will run from Montreal to *Expo* and then on through the grounds over 7½ miles of track. The first fully-automated, passenger-carrying, mass transit system in the world, it also will be the quietest, will be air-conditioned and will be free of charge. It will run eight trains of six cars, each carrying 1,200 passengers for a total capacity of 30,000 people per hour.

It also is an international production— assembled in Ontario with plywood and timber from British Columbia; aluminum and wheels from Quebec; axles and rails from Nova Scotia; trucks from Ontario; traction motors from Belgium and the automatic system from Pittsburgh, Pa. *Expo* Expressway will have such other features as panoramic windows and will link the exhibit, amusement and park areas of the exhibition.

It also will be connected with the secondary transportation systems on the site which should be more than adequate for a flood of visitors despite the fact that 18 miles of roads have been set aside for pedestrians and for emergency and service vehicles.

There is a monorail loop wandering among the pavilions on *Ile Notre-Dame*— 19,000 feet of track, five stations, light and elegant 125-foot-long trains, noiseless on rubber wheels, a speed of 10 miles per hour, 102 people in nine cars for a capacity of 6,000 per hour, all seated.

There are minirail loops — with the system bought in Switzerland — on *Ile Verte* and *La Ronde*. This involves five stations, 13,000 feet of track, open-air cars and a capacity of 2,500 per hour on each loop. Also on *La Ronde* and also bought in Switzerland will be the Telecanopy, which will service the amusement areas. Passengers will sit sideways, debark at each station on a huge disc, revolving at the same slow speed as the train.

There still is another mode of transport, too — and one guaranteed to give the visitor a different outlook on *Expo*. These are the boats, launches and gondolas which will ply the canals and lagoons scattered among the pavilions on *Ile Notre-Dame*. A similar, different view of dry land will come from small, trailer trains.

For 1967 at least, all roads clearly will lead to *Expo*.

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

tous les chemins mèneront à l'expo 67

par Yves Margraff

Montréal constitue l'une des plaques tournantes les plus fréquentées de l'Amérique du Nord. Capitale mondiale de l'aviation, depuis que l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et l'Association internationale du transport aérien (I.A.T.A.) y ont élu domicile, la métropole canadienne se classe aussi parmi les grandes villes portuaires du monde.

Son port en eaux profondes, équipé pour accueillir les océaniques de tous tonnages est un des plus actifs du continent, même s'il étale ses 12½ milles (20 kms) de quais à plus de 1,000 milles dans les terres (1,600 kms). Sorte de butoir au bout du Saint-Laurent maritime, le port de Montréal est également le point de départ et d'arrivée de la navigation vers les Grands Lacs, ces immenses mers intérieu-

res que bordent à la fois le Canada et les États-Unis.

En plus d'être le siège des organismes internationaux de transport aérien déjà nommés, Montréal est une ville d'aviation grâce à son aéroport international de Dorval, dans la proche banlieue ouest. En dehors des nombreux avions transcontinentaux qui y amènent chaque jour des milliers de voyageurs, Montréal-International est une escale très fréquentée par les longs-courriers à destination de l'Ouest américain ou du Mexique.

Il ne se passe guère d'année sans qu'une compagnie de transport, aérien ou maritime, n'inscrive Montréal sur sa liste d'escales. Grâce à un accord récent, la société nationale Air Canada échangera bientôt avec l'Aeroflot le droit de relier

Montréal à l'Union soviétique. Déjà la *Baltic Steamship* assure la liaison maritime de Leningrad à Montréal, via la Scandinavie et la Grande-Bretagne. L'arrivée désormais régulière de l'*Alexandre-Pouchkine* dans le port de Montréal aura marqué le début d'une nouvelle ère dans les relations canado-soviétiques.

Et ce n'est là qu'un exemple du constant souci des Canadiens de mettre au service des relations pacifiques entre les peuples du monde les moyens les plus modernes de communication.

Mais il n'aurait pas suffi que Montréal fût reliée au reste du globe par air et par mer pour se mériter l'honneur insigne de recevoir le monde en ses murs l'an prochain à l'occasion de la première Exposition internationale et universelle de 1967 caté-

L'un des nouveaux ponts de l'île de Montréal, situé à Sainte-Anne-de-Bellevue, facilite la circulation à l'ouest de la ville • New bridge at Ste-Anne-de-Bellevue, at west end of Island of Montreal, serves as link with Metropolitan Boulevard • Desde Ste.-Anne-de-Bellevue uno de los nuevos puentes de la Isla de Montreal facilita el tránsito hacia el oeste de la ciudad • Uno dei nuovi ponti dell'isola di Montréal, situato a Sainte-Anne-de-Bellevue, facilita la circolazione a ovest della città • Die neue Brücke bei Ste.-Anne-de-Bellevue am westlichen Ende der Insel, auf der Montreal liegt, dient als Verbindung mit dem Metropolitan Boulevard.

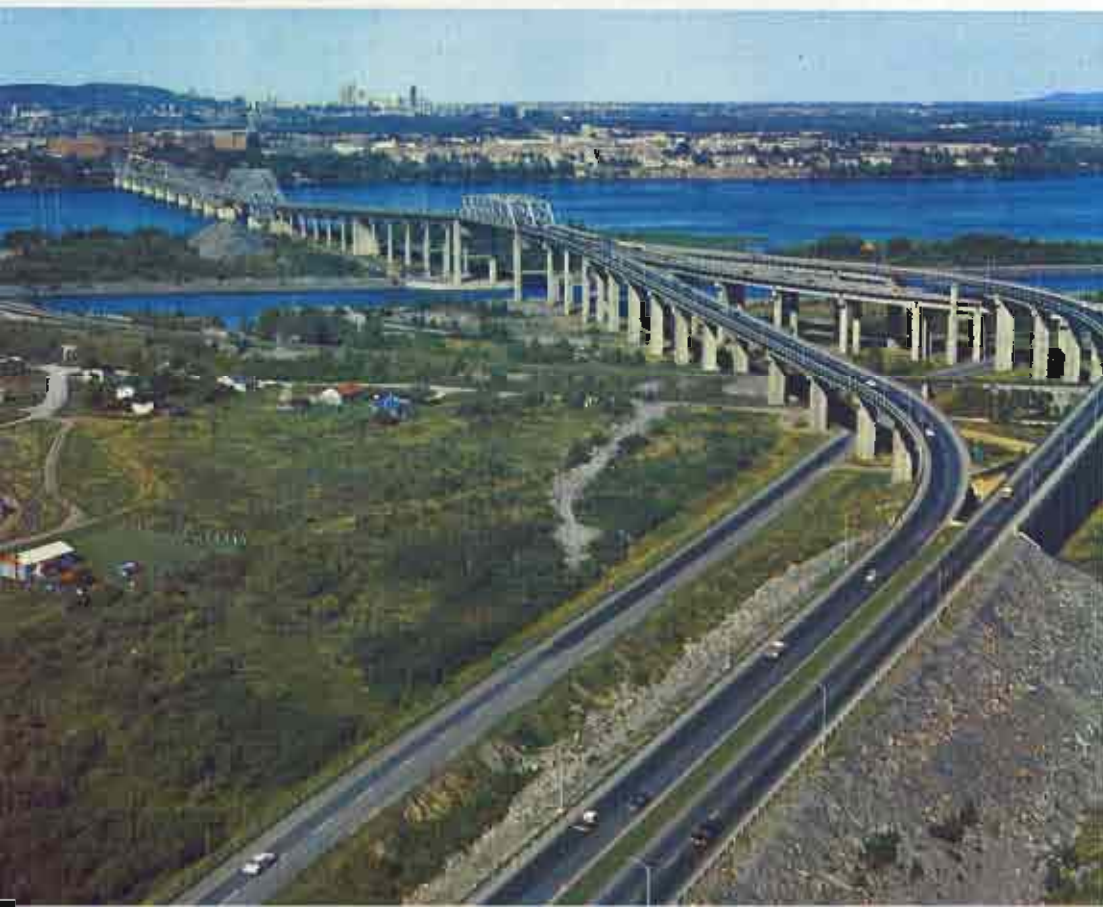
L'autoroute des Laurentides accélère les déplacements vers les centres de villégiature au nord de la ville • Laurentian Autoroute is expressway leading to mountain resort area north of Montreal • La autovia de las Laurentides facilita las comunicaciones con los centros de veraneo del norte de Montreal • L'autostrada delle colline Laurentiane facilita l'accesso ai centri di villeggiatura verso il nord della città • Die nach den Laurentiner Bergen führende Autobahn führt zu den Erholungs- und Ausflugsorten im Norden von Montreal.





L'autoroute Décarie favorise l'accès rapide au centre-ville sur l'axe nord-sud • Decarie Boulevard Expressway, running north-south in west end of Montreal, provides quick access to downtown area • La autovía Décarie permite un acceso rápido al centro de la ciudad en el eje norte-sur • L'autostrada Décarie facilita il rapido accesso al centro della città sull'asse nord-sud • Die von Süden nach Norden verlaufende Décarie Boulevard-Autobahn im Westen von Montreal gestattet raschen Zugang zum Stadtimmeren.

Le pont Mercier, récemment élargi, décongestionne la circulation vers le sud-ouest • Capacity of Mercier Bridge, leading to U.S., has been increased and new approaches added • Recientemente ensanchado el puente Mercier descongestionna la circulación hacia el suroeste • Il ponte Mercier, che è stato recentemente allargato, decongestionna la circolazione verso il sud-ovest • Das Fassungsvermögen der nach den U.S.A. führenden Mercier-Brücke wurde erhöht und neue Zufahrten wurden errichtet.



goric en terre d'Amérique. Il fallait aussi que ses liaisons terrestres soient adéquates.

Certes, Montréal figurait déjà sur le réseau transcanadien de chemin de fer, ce fantastique ruban d'acier qui sert d'épine dorsale à ce pays immense aux distances surhumaines. La ville s'inscrit également le long d'une autre *Transcanadienne*, la route celle-là qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique sur une distance de 4,882 milles (7,856 kms).

Route et rail traversent le pays de bout en bout, *a mare usque ad mare* comme dit la devise latine d'un Canada bilingue, mais les exigences de l'économie nord-américaine et aussi, il faut bien le dire, les liens d'amitié entre les peuples de part et d'autre du 45^e parallèle, ont contribué à tracer de nord en sud un réseau dense de communications terrestres.

Il serait inexact pourtant de prétendre que les routes du Québec étaient prêtes pour le grand rendez-vous lancé par Montréal en 1967. À situation exceptionnelle, moyens exceptionnels! Ayant établi que la grande majorité des visiteurs de l'Expo 67 viendront, du Canada bien sûr, mais aussi des États-Unis et principalement par la route, les responsables de la voirie québécoise (il s'agit d'un domaine qui relève de l'État provincial) se sont résolument tournés vers les travaux publics. On a battu le rappel des ingénieurs d'abord, des techniciens et des ouvriers ensuite, d'un matériel enfin qui donne à penser, depuis quelques mois, que les environs de Montréal, comme la ville elle-même du reste, sont devenus le terrain d'entraînement de plusieurs divisions blindées. Ce déploiement de bulldozers, de pelles excavatrices, de bétonnières automobiles, de grues, de camions à bascule, montés sur pneus ou sur chenilles, agacent un peu bien sûr les Montréalais. Mais ils prennent leur mal en patience, tous ces automobilistes condamnés aux détours, aux lents cheminements, car ils savent que les investissements énormes consentis par les pouvoirs publics laisseront à Montréal et à sa région, après 1967, un réseau routier d'une qualité remarquable.

Si l'on fait la somme des dépenses déjà engagées ou qui le seront incessamment, c'est à \$1,236,940,000 que s'élèvera l'addition.

La *Transcanadienne*, dont on a parlé plus haut, a été notablement améliorée aux approches de la Métropole où elle se présente désormais comme une autoroute à plusieurs voies dans chaque sens. Reliée qu'elle est, vers l'ouest, à la section ontarienne de la route interprovinciale, l'artère mettra Toronto et la presqu'île du Niagara, mais aussi le Midwest américain, à

quelques heures de Montréal.

Vers le sud, il faut citer l'autoroute des Cantons de l'Est, récemment terminée et qui dessert, en plus de Sherbrooke et ses environs, la région voisine des états américains du Vermont, du New Hampshire et du Maine. Toujours au sud de Montréal, la route 9 a été élargie à tel point qu'on pourra bientôt rejoindre la frontière des États-Unis sur un tronçon sans carrefour et à doubles voies.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, une autoroute est en voie de construction.

Au nord de la Métropole, vers la région des Laurentides où les Montréalais passent volontiers leurs week-end, l'été au bord des lacs ensoleillés, l'hiver sur les pistes de ski, l'autoroute a été allongée considérablement ces dernières années.

Mais c'est peut-être dans les limites même de l'agglomération montréalaise que les travaux routiers sont les plus impressionnants. Pour rendre la *Transcanadienne* encore plus efficace, il a fallu construire des carrefours surélevés à voies multiples, des échangeurs où s'entrecroisent, à des niveaux variés, des allées d'évitement, des embranchements vers d'autres routes, des sorties vers les quartiers desservis.

Vers l'est de l'agglomération, la *Transcanadienne* devait traverser le fleuve. Plutôt que de lui faire enjamber d'un seul élan le mille et demi (2,4 kms) du grand fleuve, d'habiles ingénieurs ont partagé l'exploit. Sur les trois quarts de la largeur c'est un tunnel qui franchit les eaux; un pont de 1,500 pieds (457 m.) termine la traversée.

Voilà quelques-uns des grands travaux que les Montréalais et avec eux les Québécois ont dû entreprendre en vue de l'Expo et qu'il leur faut terminer pour le 28 avril 1967.

Il ne fallait pas oublier les piétons et c'est ce qui s'est fait avec la construction d'un Métro dont les responsables estiment, avec raison, qu'il sera le plus beau du monde. C'est au milieu d'octobre que les Montréalais prendront pour la première fois leur Métro dans des stations que les architectes ont voulu belles et élégantes, pas seulement *fonctionnelles*.

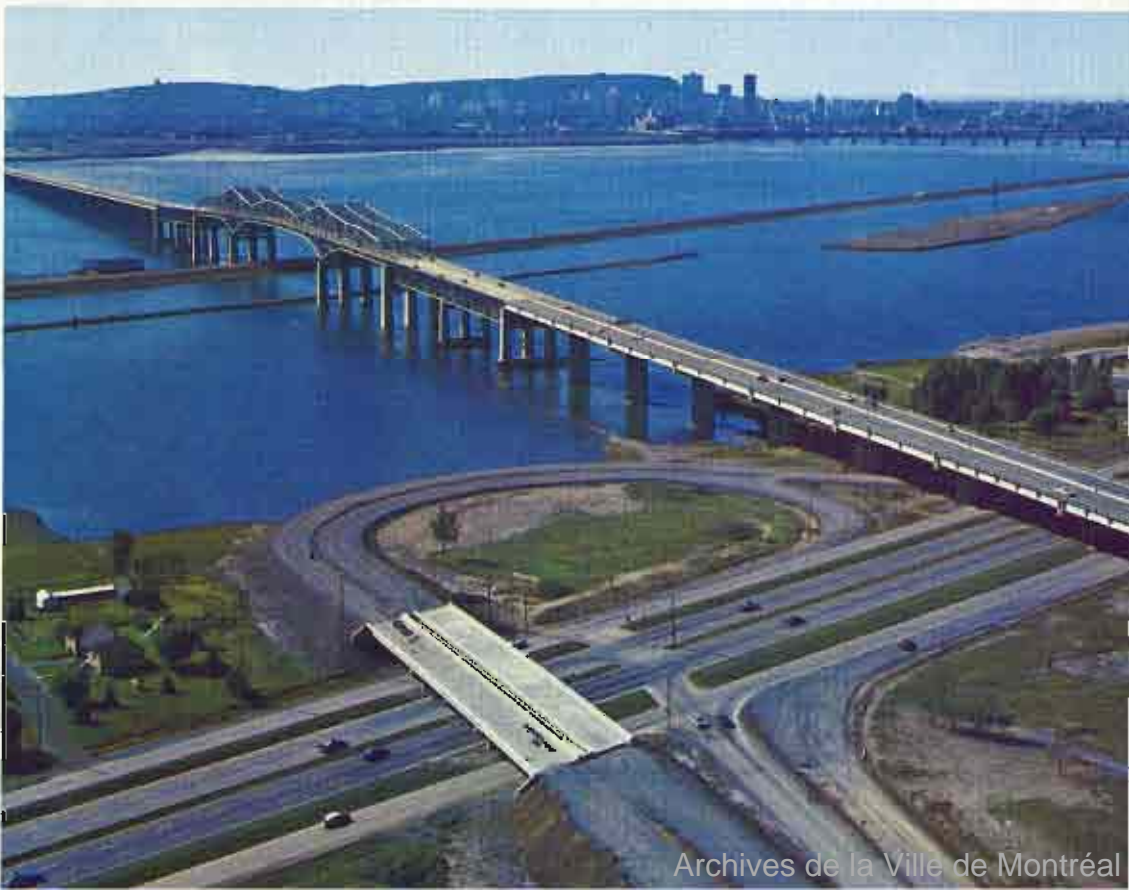
Comme le nouveau boulevard Bonaventure qui convergera vers la Place de l'Accueil, entrée occidentale de l'Expo, le Métro viendra lui aussi, et de Montréal et de la rive sud du St-Laurent, vers les îles de la grande manifestation où il débouchera en plein cœur du rendez-vous des peuples, prouvant ainsi que tous les chemins mènent à la Terre des Hommes.

(M. Yves Margraff est chroniqueur au *Devoir*.)



Le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine relie la rive sud du St-Laurent à l'île de Montréal • Louis-Hippolyte Lafontaine bridge-tunnel represents major engineering feat • El puente-túnel Louis-Hippolyte Lafontaine reúne la orilla sur con la isla de Montréal • Il ponte-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine allaccia la riva sud all'isola di Montréal • Die Verbindung von Brücke und Tunnel, der "Brückentunnel" Louis-Hippolyte Lafontaine, ist eine bedeutende technische Leistung.

Le pont Champlain enjambe le fleuve et rejoint l'autoroute des Cantons de l'Est • Champlain Bridge is new span across the St. Lawrence River near heart of city • El puente Champlain, nueva vía de acceso al centro de la ciudad • Il ponte Champlain attraversa il fiume e raggiunge l'autostrada che conduce ai Cantons dell'Est • Die Champlain-Brücke ist eine neue, den St. Lorenzstrom überquerende Verbindung in der Nähe der Innenstadt Montreals.





Quelques milliers de délégués ont participé au 89^e congrès de l'American Bar Association • Delegates attend session at 89th annual convention of the American Bar Association • Miles de delegados asistieron al 89^o congreso del American Bar Association • Alcune migliaia di delegati hanno partecipato all'89mo congresso dell'American Bar Association • Delegierte der 89. Jahresversammlung der amerikanischen Rechtsanwaltsvereinigimg.

le barreau américain à montréal

Montréal partage en exclusivité avec Londres l'honneur et le privilège d'être la seule ville hors des États-Unis qui ait accueilli chez elle les plus dignes représentants de la profession légale américaine, à l'occasion du congrès annuel de l'American Bar Association.

Confirmant la réputation de la métropole canadienne comme l'un des centres de congrès les plus intéressants et les mieux organisés au monde, le Barreau américain, pour la deuxième fois dans son histoire, a choisi cette année de tenir ses assises à Montréal. Plus de 5,000 hommes et femmes de loi, rompus aux disciplines les plus diverses de la profession aux États-Unis, ont envahi une dizaine des principaux hôtels de la ville pendant une semaine au mois d'août.

Quelque 300 spécialistes du droit de l'Amérique du Nord et de Grande-Bretagne se sont adressés aux congressistes, soit dans le cadre même des assises du Barreau américain, soit devant les associations légales spécialisées dont les congrès annuels gravitaient autour de celui du Barreau. Cet impressionnant contingent

d'universitaires et praticiens réputés était couronné par la présence du procureur général des États-Unis, M. Nicholas Katzenbach.

Chez les Canadiens, trois représentants de marque: le premier ministre du Canada, M. Lester B. Pearson, le premier ministre du Québec, M. Daniel Johnson, et le maire de Montréal, M. Jean Drapeau.

Les activités de la semaine ont pivoté autour de l'hôtel Reine Elizabeth. D'autres grands hôtels ont accueilli les groupes spécialisés comme la Conférence nationale des présidents des barreaux des États-Unis, l'Association nationale des administrateurs de barreaux, l'Association des juges-en-chef des États-Unis, l'Association nationale des avocats de la défense, l'Association nationale des femmes-avocats des États-Unis, et autres.

Le Barreau américain était déjà venu dans la Métropole en 1913. Si Montréal a obtenu cette faveur une seconde fois, c'est qu'elle est une ville merveilleuse et un endroit idéal pour un congrès, selon l'expression du président sortant du Barreau américain, M. Edward W. Kuhn. Le fait de venir à Montréal a en outre donné

l'occasion aux plaideurs américains de rencontrer leurs confrères canadiens à l'occasion d'échanges fort intéressants.

Ces assises ont permis aux avocats des États-Unis de faire le point, une fois de plus, des progrès de leur science, dans le domaine du droit civil et du droit criminel. Les colloques auxquels elles ont donné lieu ont scruté des sujets aussi variés que l'utilisation de l'électronique dans la lutte contre le crime jusqu'aux structures de la loi de l'impôt, en passant par les problèmes de compensation dans l'assurance, les droits d'auteur, la question du comportement de la presse à l'égard des prévenus au criminel, etc.

Pour juger de l'importance de ces assises, notons que le procureur général des États-Unis, M. Katzenbach, s'est déplacé pour venir exposer ses vues au cours d'une assemblée générale du Barreau américain sur une résolution se rapportant aux droits civils.

L'American Bar Association compte parmi les groupes organisés les plus influents des États-Unis et les Montréalais se réjouissent d'avoir accueilli ses représentants.

matters of law

For a week in August, the attention of jurists the world over centred on Montreal as the finest legal minds gathered for the 89th annual convention of the American Bar Association.

The association brought with it more than 5,000 criminal and civil lawyers, judges and law professors as it tackled complex and far-reaching developments in law.

An impressive array of guest speakers addressed the huge assembly, including Canadian Prime Minister Lester Pearson; Quebec Premier Daniel Johnson; U.S. Attorney-General Nicholas Katzenbach; Associate Justice Tom C. Clark, of the U.S. Supreme Court; Sir Charles Ritchie Russell, Lord Justice of Appeal and Privy Councillor, of England; and Canadian Solicitor General Lawrence Pennell.

Along with the main ABA meeting, a host of other legal bodies held their annual gatherings in conjunction with the convention.

These included the U.S. National Conference of Bar Presidents, the National Association of Bar Executives, the United States Chief Justices, the National Association of Defence Lawyers and groups of women lawyers.

It was the second time the ABA, one of the most distinguished bodies in the United States, had chosen Montreal as the site of its conference. The previous occasion was 1913.

Montreal was selected for a second time "because it is a wonderful city and a fine convention city," said Association President Edward W. Kuhn.

"It gave us an opportunity to exchange views with the Canadian Bar on common problems," he added.

The meetings, headquartered in the Queen Elizabeth Hotel but spread to several other large downtown hotels, concerned almost every aspect of civil and criminal law.

Panel discussions and group meetings ranged in subject from the use of electronic wire-tapping devices to the complicated structure of income tax legislation.

Attorney General Katzenbach flew to the city to take part in a debate on a vital resolution of the association dealing with a section of the U.S. Civil Rights Bill.

Another top U.S. government jurist attending the meetings was Solicitor-General Thurgood Marshall.

The two dominant themes of the conference examined the problem of criminal law enforcement in the light of maintaining the rights of the public while still combatting crime effectively and the role of the law in the 1960s in terms of broadening the availability of legal services.

The legal aspects of topical subjects such as an air agreement between Canada and the U.S.S.R. and the sharing of North American power resources also came under scrutiny.

M. Edward W. Kuhn, président de l'American Bar Association • Edward W. Kuhn is president of American Bar Association • El Sr. Edward W. Kuhn, presidente de la American Bar Association • Il Signor Edward W. Kuhn, presidente dell' American Bar Association • Edward W. Kuhn ist der Präsident der amerikanischen Rechtsanwaltsvereinigung.

Son Éminence le cardinal Paul-Émile Léger était au nombre des personnalités qui ont assisté au congrès du Barreau des États-Unis • Paul-Émile Cardinal Léger, Archbishop of Montreal, was among distinguished guests at convention • Su Eminencia el Cardenal Paul-Émile Léger asistió con otras altas personalidades al congreso del Colegio de Abogados de los Estados Unidos • Sua Eminenza il cardinale Paul-Émile Léger si trovava fra le personalità che hanno assistito al congresso • Der Erzbischof von Montreal, Kardinal Paul-Émile Léger, befand sich unter den prominenten Gästen der Jahresversammlung.





A l'un des Concerts populaires d'été au stade Maurice-Richard, la chanteuse Colette Boky • Singer Colette Boky at one of city's popular concerts takes a bow at Maurice-Richard arena • Colette Boky, primera figura de uno de los conciertos populares de verano en el estadio Maurice-Richard • La cantante Colette Boky é applaudita durante uno dei concerti d'estate all'arena Maurice-Richard • Die Sängerin Colette Boky nimmt bei einem der volkstümlichen Konzerte in der Maurice-Richard-Arena den Beifall entgegen.

culture and charcuterie

Three years ago, the City of Montreal conducted a modest experiment—a number of evening popular concerts with cheese and wine served to the music-lovers.

They were an instant success and this summer the city, with the co-operation of Kraft Foods Ltd., presented 36 of these concerts-with-a-difference. To give everyone a chance to enjoy the music, the concerts were staged in widely-separated centres—in the east-end Maurice-Richard Arena Tuesday evenings; in the auditorium in Verdun, a suburb in the southwest sector, Wednesdays; and in the Villeray Arena, in the northern part of the city, Thursdays.

The price of admission remained nominal—\$1 for a seat; \$2 per person at tables on the floor of the arenas. The music again was the best—the Montreal Symphony Orchestra; and the gastronomic fare, if possible, was even better—*charcuterie* and pastry were added to the

cheese and wine.

The programs of the concerts were varied, with special evenings devoted to the music of the Province of Quebec, Canada and of such lands as the United States, Greece, France, Russia and Spain. There also were evenings of Viennese music, of operas and of concertos.

One typical program—the salute to the U.S.—included the music of such composers as Aaron Copland, George Gershwin, Rogers and Hammerstein, Jerome Kern, Cole Porter and Ferde Grofé.

The conductors and artists were no less well-known than the music they performed. Alexander Brott is the summer concert director for the Montreal Symphony and sharing the *hâton* with him were Wilfrid Pelletier, the MSO's director emeritus, Boris Brott, Jacques Beaudry, Jean Deslauriers, Dimitri Agrañotis, Jean-Marie Beudet and Roland Leduc.

Soloists included Tenors Richard Verrecau, André Turp and Pierre Duval; Sopranos Claire Masella, Yolande Dulude and Colette Boky; Huguette Tourangeau, mezzo-soprano; Yoland Guérard and Joseph Rouleau, bassos; Baritone Robert Savoie; Pianists Ronald Turini and Vladia Novotny; and Violinist Calvin Sieb. Other performers were *Les Grands Ballets Canadiens* and Julio Piedro and his Spanish dancing troupe.

For the third season of the summer concerts, Mayor Jean Drapeau paid tribute to Kraft Foods; to the City of Verdun for helping make the Wednesday presentations possible; to the Canadian Broadcasting Corporation, which televised the events; to the participating artists; and to the Montreal Parks Department, which was in charge of organization.

Thousands of Montrealers agree that all of them earned the praise.

de la musique pour tous les goûts, en toute saison

par Anne Sorel

Qu'ils aiment Varèse ou Strauss, tout au long de l'année les Montréalais mélomanes peuvent choisir, parmi un grand nombre de concerts, la musique qui leur plaît. Des programmes adaptés aux saisons et au public répondent aux goûts les plus divers et aux possibilités de toutes les bourses.

Montréal sait au printemps et à l'été profiter de ses parcs, de ses jardins et de ses squares. Dans une ville aussi riche en espaces verts, les organisateurs de concerts ont beau jeu de présenter des spectacles en plein air.

Pour ceux qui sont friands de musique martiale et qui aiment les fanfares militaires, des concerts gratuits sont donnés quatre fois par semaine dans cinq des parcs de la ville. Ils sont commandités par la Succession Campbell.

Réservés à un public plus restreint, mais gratuits eux aussi, des concerts de musique de chambre sont donnés au Centre d'Art du Mont-Royal, un charmant musée accroché au flanc de la montagne. Ils sont organisés par l'Atelier de musique de la Section des Arts des Parcs de Montréal en collaboration avec des écoles aussi prestigieuses que l'École de musique Vincent d'Indy ou le Collège de musique Sainte-Croix et attirent les mélomanes avertis soucieux de suivre la carrière de nos jeunes artistes les plus prometteurs.

Tout en haut du Mont-Royal, au Châlet, les *Concerts sous les Étoiles* commandités par les magasins Dominion, sont devenus une attachante tradition pour les Montréalais qui n'abandonnent pas la ville pour la campagne pendant les mois chauds. Cette année encore, ils ont pu entendre quatre très beaux concerts Beethoven sur l'esplanade qui domine la ville entière.

Toujours pendant la saison d'été, le Théâtre de verdure du Parc LaFontaine, en plein coeur de la ville, attire une foule nombreuse quatre soirs par semaine. Le lundi, c'est la musique populaire, le mardi, des auteurs-interprètes canadiens, le vendredi le programme se partage entre le folklore et l'opérette, alors que le samedi est réservé au jazz.

La série des *Concerts populaires* reste pourtant le clou de la belle saison. Depuis trois ans ces concerts remportent un succès sans cesse croissant qui tient peut-être autant de leur formule que du choix des oeuvres qu'ils présentent. Organisés dans des centres sportifs qui, l'hiver venu, retournent à leur destination première: abriter des matches de hockey, ils sont accessibles à tous grâce à la collaboration de la Ville de Montréal et de Kraft Foods Limitée. Les gradins sont ouverts au public pour la modeste somme d'un dollar, et au parterre les gourmands écoutent un excellent programme en savourant charcuteries et fromages qu'ils peuvent arroser d'un bon vin. Cette année douze concerts ont été donnés sous la direction de nos plus grands maîtres: Wilfrid Pelletier, Jean-Marie Beaudet, Alexander Brott, Jean Deslauriers, Boris Brott, Jacques Beaudry et Roland Leduc. Ces douze concerts ont été répétés trois fois dans divers centres sportifs, l'un d'entre eux situé dans la banlieue immédiate de Montréal, à Verdun.

Pour ceux qui veulent, le soir venu, quitter malgré tout la grande ville et retrouver avec l'air de la campagne une musique raffinée et choisie, le camp des Jeunesses Musicales du Canada, au Mont Orford, reçoit tous les ans des musiciens prestigieux qui se font entendre dans l'atmosphère de détente des grandes vacances.

L'automne venu, une autre saison commence à la Place des Arts. C'est tout au long de cette saison et de l'hiver une succession de grands concerts et, chaque soir, la Salle Wilfrid-Pelletier accueille des artistes de classe internationale. L'Orchestre Symphonique de Montréal y convie d'ailleurs chaque année ses abonnés, non seulement pour sa série de concerts réguliers, mais pour une série de concerts de gala. Cette année, cette dernière sera confiée à cinq grands maîtres: Franz-Paul Decker, Charles Münch, Thomas Schippers, Roberto Benzi et Hans Swarowski.

Au cours de l'hiver 1966-67, la Salle Wilfrid-Pelletier verra aussi se produire

l'Orchestre de musique de chambre de Moscou; Vladimir Lancman, le jeune et talentueux violoniste russe; Leonid Kogan, un autre violoniste extraordinaire, ainsi qu'un grand nombre d'artistes réputés.

D'autres salles offrent aussi aux Montréalais des concerts remarquables. À la salle Claude-Champagne de l'École Vincent d'Indy, les Jeunesses Musicales du Canada donnent leur série internationale, et l'on y présente d'excellents récitals d'orgue. À l'hôtel Ritz-Carlton, les abonnés du *Ladies Morning Musical Club* reçoivent les plus grands artistes du monde.

Que ce soit l'hiver ou l'été, qu'il préfère la musique de chambre, les concerts symphoniques, les récitals d'orgue ou les oeuvres modernes, l'amateur de musique qui vit à Montréal n'a que l'embaras du choix.

(Madame Sorel est journaliste à la pige.)

Les concerts d'été attirent autant les Montréalais que les touristes • Concerts have proven great summertime success, for Montrealers and tourists alike • Los conciertos de verano atraen tanto a los Montrealenses como a los turistas • I concerti d'estate attirano i montréalais quanto i turisti • Die Konzerte haben sich als grosser Erfolg im Sommer bei Montrealern und Touristen erwiesen.





de montréal à l'île de pâques

par Roland Prévost

Depuis trois siècles et demi, Montréal a été le point de départ d'innombrables expéditions vers l'intérieur du continent nord-américain, vers les régions arctiques; mais personne n'aurait pu prévoir qu'un jour des Montréalais organiseraient l'étude systématique d'un groupement isolé dans l'océan Pacifique, au sud de l'Équateur. Tout a commencé d'une façon anodine: le Dr Stanley C. Skoryna, chef d'un laboratoire de recherche à *McGill University*, lut dans un journal que le gouvernement du Chili se proposait d'aménager sur l'île de Pâques un aéroport d'escale pour les lignes aériennes.

Le Dr Skoryna comprit tout de suite qu'il y avait là l'occasion d'une enquête médicale et scientifique d'un intérêt exceptionnel. L'île de Pâques se trouve à 2,300 milles (3,700 kms) à l'ouest de l'Amérique du Sud et ses seuls contacts directs avec le monde extérieur (sauf de très rares exceptions) sont le passage annuel d'un navire de ravitaillement chilien: voilà donc un millier d'insulaires — d'origines ethniques très variées — qui depuis des siècles vivent pratiquement en milieu fermé.

L'installation d'un aéroport international et peut-être d'un hôtel de tourisme allaient apporter dans ce microcosme humain et physique des transformations radicales. Il fallait donc de toute urgence entreprendre sur place un relevé complet

C'est à bord du "Cape Scott" qu'ont voyagé les membres de l'expédition canadienne à l'île de Pâques • Eleven-thousand-ton "Cape Scott" carried expedition to Easter Island • En el "Cape Scott" viajaron los miembros de la expedición canadiense a la isla de Pascua • I membri della spedizione canadese all'Isola di Pasqua hanno viaggiato sul piroscafo "Cape Scott" • Das 11,000-Tonnen-Schiff "Cape Scott" brachte die Osterinsel-Expedition an ihr Ziel.

de cette population dont l'isolement et la faible densité laissent supposer des conditions particulières intéressant la médecine, la sociologie, l'anthropologie, etc. Il fallait en même temps recueillir des données sur la faune et la flore qui, elles aussi, perdraient leur habitat naturel.

Après avoir établi un programme, le Dr Skoryna obtint d'emblée la collaboration de l'Organisation mondiale de la santé; en plus, son projet représenterait une contribution importante du Canada à l'Année biologique internationale.

Les principaux objectifs de l'expédition devaient être:

1 - déterminer et estimer l'influence relative du milieu et de l'hérédité chez une population isolée, en faisant appel à maintes disciplines: sociologie, anthropologie, génétique, microbiologie, épidémiologie et physiologie du travail;

2 - élaborer et expérimenter des méthodes d'échantillonnage et de transport de matières biologiques;

3 - former des chercheurs à des enquêtes médicales;

4 - aider la population de l'île à résoudre ses problèmes sociologiques et médicaux actuels et ceux que provoqueront les contacts fréquents avec le continent;

5 - jeter les bases d'une station biologique permanente pour l'assistance immédiate, et pour des enquêtes ultéri-

eures facilitées par le futur aéroport.

En plus de la caution de l'O.M.S., du ministère canadien de la Santé et de la Marine canadienne — celle-ci mettant à la disposition de l'expédition un navire de ravitaillement, le *Cape Scott* — l'entreprise fut certainement favorisée par l'enthousiasme du Dr Skoryna et de savants d'autres universités canadiennes: *McGill University* fournit plusieurs spécialistes; l'Université de Montréal prêta les services d'un bactériologiste, le Dr George Nogrady. En plus de déléguer un virologue, le Dr Armand Boudreault, l'Institut de Microbiologie et d'Hygiène assumait la tâche de la culture des virus, et si possible l'isolement du virus du *kokongo*, maladie qui apparaît toujours à l'état épidémique chaque année après le passage du navire chilien.

Canadienne au départ, l'expédition devint internationale, avec l'appoint de spécialistes britanniques, américains, suédois, suisses, norvégiens et chiliens. En outre, un nombre considérable d'industriels, canadiens pour la plupart, donnèrent généreusement des vivres, du matériel scientifique, etc. Une partie des frais devait être absorbée par la vente (à \$1 canadien) d'un timbre-poste émis spécialement par la Société de l'expédition et approuvé par les autorités postales.

Parti de Halifax, le *Cape Scott* arrivait en vue de l'île de Pâques le 13 décembre

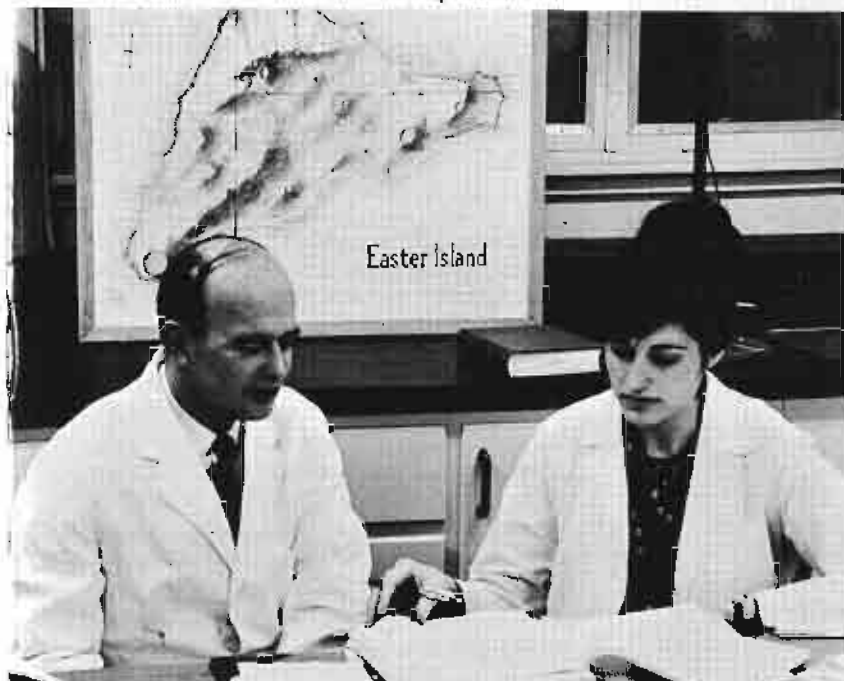
1964, après un voyage de 6,000 milles terrestres (9,656 kms). L'expédition devait y séjourner huit semaines, mais elle n'avait en réalité que six semaines de travail réel, la première et la dernière devant être réservées au montage et au démontage du camp et des laboratoires.

Malgré les préparatifs les plus minutieux, une grande inconnue subsistait: comment les habitants de l'île de Pâques allaient-ils se soumettre aux nombreux examens médicaux, aux questionnaires des sociologues et à bien d'autres *indiscrétions*? La population a collaboré au-delà de tout ce que l'on avait osé espérer. Ainsi l'expédition put-elle amasser une documentation si considérable et si diverse que l'analyse n'en est pas encore terminée: tous les paramètres de cette population isolée, de son milieu naturel, devront être présentés à un ordinateur électronique; ainsi aura-t-on l'étude la plus complète sur une ethnie qui vit encore — mais pour combien de temps? — sur la frange d'un monde en pleine transformation.

Cette expédition canadienne a donc été un succès complet: Montréal peut afficher quelque fierté non seulement à en avoir pris l'initiative mais aussi à y avoir apporté une contribution très importante.

(M. Roland Prévost est chroniqueur scientifique au quotidien *La Presse*.)

Le docteur S. C. Skoryna et son assistante préparent le rapport de l'expédition • Dr. S. C. Skoryna and assistant work on Easter Island expedition report • El Dr. S. C. Skoryna prepara con su asistente el informe sobre la expedición • Il dottor Skoryna e la sua assistente preparano il rapporto sulla spedizione all'Isola di Pasqua • Dr. S. C. Skoryna und Assistentin bereiten ihren Bericht über die Osterinsel-Expedition vor.



Lors de l'expédition, la stérilisation des petits instruments, tâche extrêmement importante, était confiée à Carlotta Hacker, d'Angleterre • England's Carlotta Hacker was in charge of sterilization of tubes and other small instruments on site of expedition • Durante la expedición, Carlotta Hacker de Inglaterra se vio confiar la importante tarea de esterilizar los pequeños instrumentos • L'inglese Carlotta Hacker era incaricata della sterilizzazione delle provette e di altri piccoli strumenti durante la spedizione all'isola • Die Engländerin Carlotta Hacker überwachte die Sterilisierung der Werkzeuge an Ort und Stelle.





Le camp était encore en voie de construction, mais l'antenne radiophonique qui assurait les communications avec Montréal était déjà installée • Radio antenna for daily communication with Montreal was in center of camp, seen here under construction • El campamento estaba aún construyéndose cuando la antena radiofónica aseguraba ya las comunicaciones con Montreal • L'accampamento era ancora in via di costruzione, ma l'antenna radiofonica che assicurava le comunicazioni con Montréal era già installata • Die Rundfunkantenne für tägliche Übermittlungen nach Montreal wurde im Mittelpunkt des Lagers errichtet.

montreal's probe of easter island

by Fred Bruemmer

Easter Island in the South Pacific, 2,000 miles west of Chile, 1,500 miles east of the nearest Polynesian islands, is one of the loneliest and most isolated places on earth.

The island is best known for its mysterious *moai*—about 600 great statues, weighing up to 100 tons, whose origin has been the subject of heated scientific argument and of a best-seller, *Aku-Aku*, by the Norwegian Thor Heyerdahl of Kon-Tiki fame.

The island's only link with the outside world is the annual visit of a supply ship. Now, its isolation is to end. The Chilean

government has announced it will build a modern airport on Easter Island.

This news sent a ripple of excitement through scientific circles. Unless steps were taken immediately, a unique chance to study an isolated, closely-knit, stable population group would be lost.

The challenge to organize an expedition to Easter Island was picked up by Dr. Stanley C. Skoryna, director of the Gastro-Intestinal Research Laboratory at McGill University in Montreal. He obtained the sponsorship of the World Health Organization and of the International Health Division of the Department

of National Health and Welfare of Canada for his expedition.

In addition to scientists from Montreal's two great universities, the *Université de Montréal* and McGill, specialists from all over Canada joined the expedition, as well as scientists from the United States, Sweden, Chile, Norway and Switzerland. Although it was called the Canadian Medical Expedition, specialists from such diverse fields as biology, ecology, epidemiology, odontology, parasitology, sociology, anthropology and others, took part in it, thus providing a great variety of correlated knowledge about the island and its inhabitants.

Various firms and industries loaned or donated needed equipment, from autos to autoclaves. Universities provided such highly specialized scientific apparatus as a lyophilizing machine to dry-freeze serum specimen and low-temperature equipment capable of keeping virus samples at a chilly 87 F. degrees below zero. Last, but certainly not least, the Canadian government chipped in the 11,000-ton navy ship *HMCS Cape Scott*, complete with crew, to transport the 36 expedition members and their 150 tons of technical equipment to Easter Island and back.

The Montreal-based expedition had many unique features. Most important of these was the fact that scientists from many fields conducted an integrated survey of the island's small population, coupled with detailed environmental research, something never equalled before for sheer thoroughness. In addition, they were supplied with superb laboratory equipment to carry out their work.

The main worry for Dr. Skoryna and his colleagues, once the expedition had been organized, was how the 949 Pasquenses (Easter Islanders) would react to this massive scientific onslaught.

But the islanders, charming and hospitable, took the expedition in their stride. They willingly submitted to all the medical examinations. Many were hired by the expedition as assistants and, with amazing adaptability, became quite proficient technicians in a short time.

Both the Chilean government and the island's Roman Catholic mission have kept detailed records of the island's population for more than half a century so that age, relationship and other important information is available about each islander. All these records were put at the disposal of the expedition and were painstakingly copied.

In return, the expedition supplied medical service to the Pasquenses and when the time came to return, it left a great amount of much-needed medical equipment, including an X-ray unit and generator, on the island

"We also left, for the time being, our 24 trailer units, now serving as the island hospital," says Dr. Skoryna. "But they do not belong to us and will have to be returned to Canada, unless someone can be found who will donate them to the islanders."

The expedition returned to Canada in March, 1965, with enough samples and data to keep scientists and computers at dozens of universities and laboratories in many countries busy for years to come. In addition to important medical information, the expedition's work may solve such long-standing riddles as the racial ancestry of the present-day Easter Islanders.

Once the island's airport is built, the outside world will encroach inexorably upon this then-no-longer isolated population group. Maybe 10 or 20 years from now, other scientists will duplicate the present study. By comparing their results with that of the Montreal-launched expedition, they will be able to analyze the changes increased contact with other people has had upon the "physiological profile" of this island race.

(Fred Bruemmer is a freelance writer-photographer.)



Les membres de l'expédition ont examiné avec attention ces anciennes sculptures qui se dressent sur l'île de Pâques • Ancient stone sculptures at Easter Island fascinated members of expedition • Las antiguas esculturas pascuenses fascinaron a los miembros de la expedición • I membri della spedizione hanno esaminato con grande interesse queste sculture antiche che si elevano sull'Isola di Pasqua • Die alten Steinfiguren auf der Osterinsel lösten bei den Teilnehmern der Expedition Begeisterung aus.



Le Dr Georges Nogrady, de l'Université de Montréal, étudie des bouillons de culture de bactéries ramené de l'île de Pâques • Dr. Georges Nogrady of l'Université de Montréal studies bacteria cultures brought back from Easter Island • El Dr. Georges Nogrady, de la Universidad de Montreal, examina los caldos de cultivo traídos desde la isla de Pascua • Il dottor Georges Nogrady dell'Università di Montréal, studia alcune culture di microbi portati dall'Isola di Pasqua • Dr. Georges Nogrady, von der französisch-sprachigen Universität von Montreal bei der Untersuchung von Bakterien-Kulturen, die von der Osterinsel nach Kanada gebracht wurden.

focus on montreal

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

- The Archbishop of Canterbury, Most Rev. Michael Ramsey, was a Montreal visitor.

- With a team of specialists and nurses, Dr. Albert Royer, director of pediatrics at *l'hôpital Sainte-Justine*, left Montreal for Bad Seedoum, Tunisia, where he will set up a pediatric institute.

- The Viennese ice revue, featuring about sixty skaters, played the Maurice-Richard Arena in its first appearance in North America.

- Janos Hantos, pro-mayor of Budapest, and Laszlo Darvas, Hungary's deputy minister of foreign trade, opened a series of events ranging from Hungarian fashion to foodstuffs.

- Christian Fouchet, France's minister of education, attended the Montreal conference of provincial education ministers of Canada.

- Lord Thompson of Fleet, the Canadian-born British press baron, visited the site of *Expo 67* and Montreal's new *Métro*.

- Air Canada inaugurated a daily service between Montreal and Miami, with stops in Toronto and Tampa.

- *Chanteuse* Monique Leyrac, *chansonnier* Claude Gauthier, *Les Jérolas* and the folk-dancing troupe, *Les Feux-Follets*, all of Montreal, won plaudits at *l'Olympia*, in Paris.

- Kahei Homma, president of Tokyo's Taisei Construction, inspected work on his company's first Canadian project, the Japanese pavilion at *Expo 67*.



Kahei Homma



Air Canada, liaison quotidienne Montréal-Miami
Air Canada, daily service between Montreal and Miami



Janos Hantos

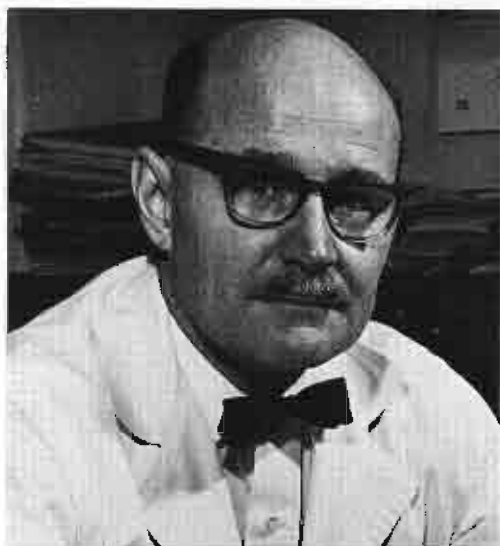


Laszlo Darvas



La Revue viennoise sur glace

The Viennese Ice Revue



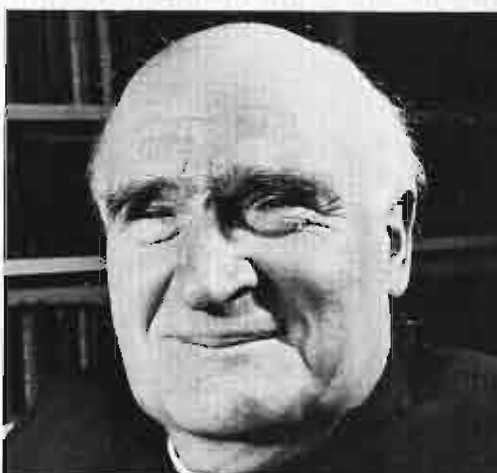
Dr Albert Royer



Lord Thompson of Fleet



Christian Fouchet



Most Rev. Michael Ramsey



Les Jérolas



Quelques événements qui ont marqué l'actualité montréalaise au cours des dernières semaines :

- Le Dr Michael Ramsey, archevêque de Cantorbéry, a passé quelques jours à Montréal dans le cadre d'une tournée qu'il vient d'effectuer dans les 17 diocèses anglicans du Canada.

- Le Dr Albert Royer, directeur du service de pédiatrie de l'hôpital Sainte-Justine, a quitté Montréal avec une équipe de spécialistes et d'infirmières pour Tunis où il participera à l'organisation et à la direction de l'Institut pédiatrique de Bad Seedoum.

- La troupe de la Revue viennoise sur glace, qui compte une soixantaine de patineurs, s'est produite pour la première fois en Amérique au stade Maurice-Richard.

- Les Montréalais ont pu admirer les plus récents produits de consommation de la Hongrie lors d'une grande exposition dans un hôtel montréalais sous le titre de *Rendez-vous avec la Hongrie*, inaugurée par M. Janos Hantos, pro-maire de Budapest, et M. Laszlo Darvas, sous-ministre du Commerce extérieur de Hongrie.

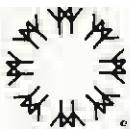
- M. Christian Fouchet, ministre de l'Éducation nationale de France, dans le cadre d'une visite officielle en Amérique du Nord, s'est arrêté à Montréal où il a pris part à la conférence des ministres de l'éducation des provinces canadiennes.

- Lord Thompson of Fleet, le grand magnat de la presse britannique, n'oublie jamais ses origines canadiennes: lors de son passage à Montréal, il a visité les chantiers de l'Expo 67 et le nouveau Métro.

- Air Canada a inauguré une liaison quotidienne Montréal-Miami, avec escales à Toronto et à Tampa pour répondre à l'accroissement sensible du nombre des voyageurs entre la métropole canadienne et la Floride.

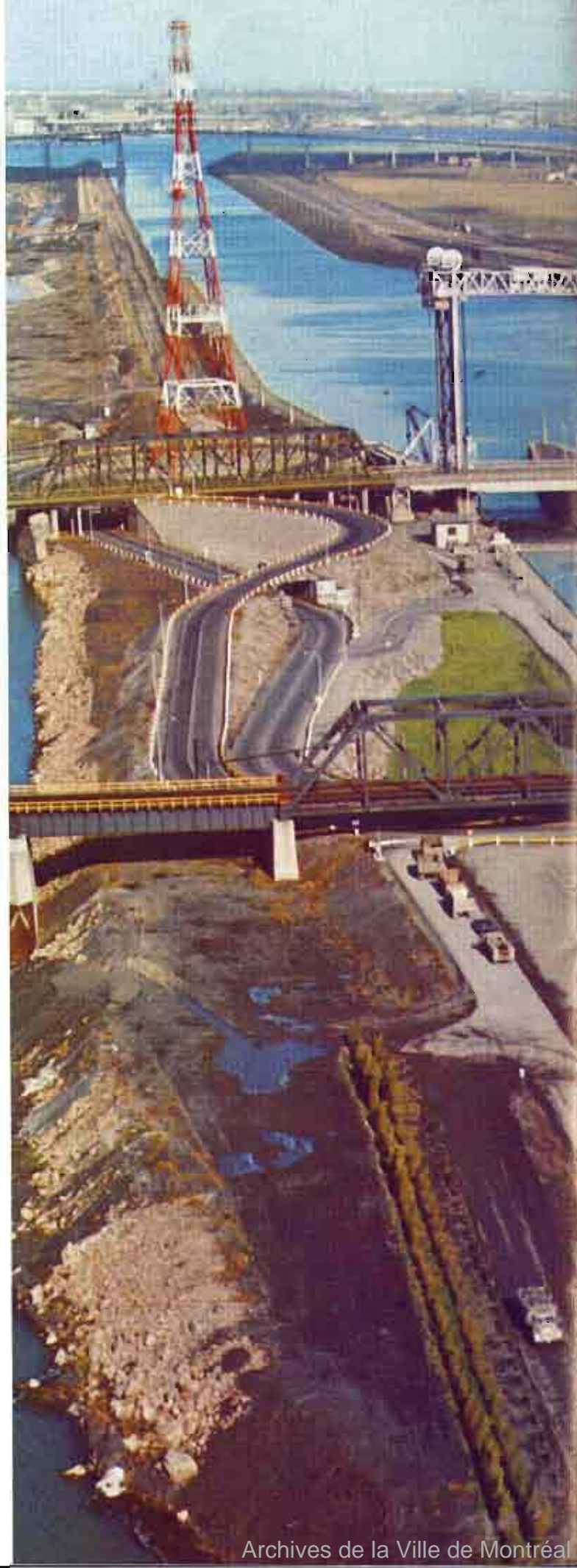
- La chanteuse Monique Leyrac, les fantaisistes Jérolas et le jeune chansonnier Claude Gauthier ont offert à Paris, avec le concours de l'ensemble folklorique *Les Feux Follets*, un spectacle canadien qui a suscité l'admiration du public français.

- M. Kahei Homma, président de la compagnie de construction Taisei de Tokyo, a visité le pavillon japonais en voie d'aménagement à l'Expo 67, première réalisation de cette compagnie au Canada.



montreal

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



montréal

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
SEPTIEMBRE
SETTEMBRE

'66

