

montréal

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
SEPTIEMBRE
SETTEMBRE
SEPTEMBER

'64



M-a

montréal '64



VOL. 1

No 5

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

sommaire contents

subway — 15 miles in five years	4
15 milles de métro en cinq ans	7
hans selye	9
showcase for canada's haute couture	12
pleins feux . . . sur la haute couture	14
champion telephone talkers	15
huit millions d'appels téléphoniques par jour	18
la presse de montréal et l'expo '67	20
what montreal editors say about expo '67	21
a stage for world meetings	22
ville de rencontres internationales	23
cartoon capital	24
le salon international de la caricature	26
le golf résiste au béton	27
"fore!" on 50 courses	29
focus on montreal	30
actualités	31

Directeur général - General Manager
Paul Cholette

Comité de rédaction - Editorial Board
Michel Roy
Bill Bantey
Jean Tainturier

Directeur artistique - Art Director
Gaston Parent

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

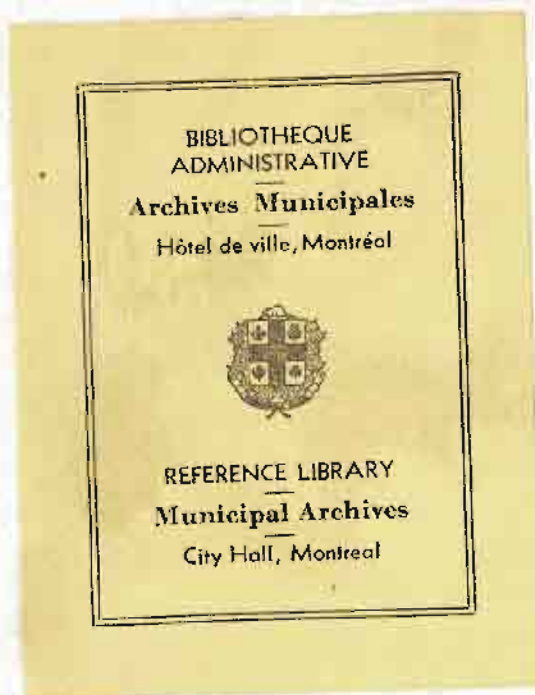
Reproduction autorisée des textes et illustrations à moins
d'indication contraire.

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

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

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

PHOTOS: La section de photographie de la Ville de Montréal, dirigée par
Yvon Bellemare — Photography Place Inc. — Canada Wide Photo
B & I Photography — André Larose — Bell Telephone
Richard Artless.



BIBLIOTHEQUE
ADMINISTRATIVE
Archives Municipales
Hôtel de ville, Montréal



REFERENCE LIBRARY
Municipal Archives
City Hall, Montreal

Couverture: Les travaux du métro, commencés il y a deux ans, se poursuivent fébrilement. Les deux premières lignes, nord-sud et est-ouest, seront prêtes en 1966 ● Cover: Fifteen-mile Montreal Subway, being built at a cost of \$178,770,000, is to be completed before Expo '67 ● Portada: Los trabajos del Metropolitano comenzados hace dos años se prosiguen febrilmente. Las dos primeras líneas, Norte-Sur y Este-Oeste, serán inauguradas en 1966 ● Copertina: La costruzione della metropolitana impiega una forte mano d'opera italiana. Lunga 25 km., sarà inaugurata nel 1966 ● Titelbild: Der vor zwei Jahren begonnene Bau der rund 25 km langen Montrealer Untergrundbahn, dessen Kosten sich auf 178,770,000 Dollar belaufen, wird vor Beginn der Montrealer Weltausstellung, der "Expo 67" vollendet sein.

Archives de la Ville de Montréal

le métro de montréal

Quelques pages de ce numéro sont consacrées au Métro de Montréal. L'entreprise mérite d'être soulignée. Non pas qu'il soit extraordinaire pour la Métropole du Canada de se doter de voies souterraines de communication.

Que Montréal se soit enfin décidée à suivre l'exemple d'une trentaine des plus grandes villes du monde, il n'y a pas là non plus de quoi s'étonner. Ce qui, à la fin du siècle dernier, avait obligé Londres, New-York et Paris d'aller *sous terre*, s'était retrouvé à Montréal dès la fin de la deuxième guerre mondiale : croissance spectaculaire de la ville et de sa banlieue, concentration de plus en plus prononcée dans un rayon de quelques milles de la plupart des grands établissements industriels et commerciaux. Autant de facteurs que venait aggraver la présence multipliée des automobiles dans les rues de la ville et qui donnaient aux embarras de la circulation en surface un caractère permanent d'acuité. À première vue, le Métro est donc une solution classique.

À Montréal, toutefois, les conceptions audacieuses et les techniques inédites qui président à sa réalisation lui confèrent une singularité dont on retrouve difficilement la réplique dans les annales de ce mode de transport urbain. Mis en chantier il y a deux ans à peine, le Métro, dont les lignes s'étendent sur un parcours d'une quinzaine de milles (24 kms), *entièrement sous terre*, sera terminé en 1966. C'est dire qu'en un court espace de *quatre ans*, Montréal aura édifié un réseau initial dont l'ampleur la placera d'emblée au *septième* rang des villes dotées de voies souterraines.

Cet exploit n'aura pas été l'oeuvre du hasard. Il résulte de décisions prises dès le début, lorsque la Ville de Montréal entreprit de construire *elle-même* le Métro, par l'entremise de son Service des Travaux publics. En premier lieu, on s'empressa de s'assurer le concours technique de la Régie autonome des Transports parisiens, qui exploite le Métro de Paris, renommé dans tout l'univers par l'excellence de son service et son adaptation diligente aux procédés et aux méthodes les plus modernes et les plus originaux en matière de transport souterrain.

L'entreprise n'en demeure pas moins une réalisation de la technique canadienne. En un tournemain, nos ingénieurs ont dû se familiariser avec les techniques spéciales de construction, d'équipement et d'exploitation d'un réseau de métropolitain moderne. Mais l'innovation la plus importante réside toutefois dans l'utilisation des voitures sur *pneumatiques*.

Ce nouveau matériel adapté, pour la *première fois* dans le monde, à un réseau *complet* de métro, permet d'utiliser des pentes plus prononcées grâce à l'adhérence du caoutchouc sur la piste de roulement.

Le prolongement du Métro sous le fleuve Saint-Laurent où les pentes sont particulièrement abruptes n'eût pas été possible sans l'emploi des pneumatiques. Grâce également à cette adhérence, le démarrage et le freinage des trains en sont accélérés, et le débit des lignes en est accru. Les pneumatiques améliorent le confort des voyageurs par une meilleure suspension et par la diminution des bruits, particulièrement gênants en souterrain.

Le Métro de Montréal s'édifie donc sous le triple signe de *l'audace*, de *l'économie* et de *la collaboration française*. En se joignant ainsi aux grandes villes du monde déjà pourvues d'un métro, Montréal justifie davantage son titre de Métropole internationale.

a modern breakthrough

Several pages of the current issue are devoted to Montreal's *Métro* project, an enterprise worthy of emphasis. Not that it is extraordinary for Canada's metropolis to acquire underground means of communication : The project had been considered for more than half a century and explored in detail in voluminous studies. Nor is it astonishing that Montreal resolved to follow the example of about thirty of the world's largest cities.

At the end of the last century, London, New York and Paris had been forced to go underground and the factors which made this necessary emerged in Montreal at the close of the Second World War : A spectacular boom in Montreal and its outlying area, a vast concentration within miles of the key commercial and industrial complexes. Simultaneously, the number of cars in city streets continued to skyrocket and together, these conditions served to aggravate traffic congestion, making acute tie-ups commonplace. It is obvious that the *Métro* is a classic solution.

However, the bold concepts and unique techniques introduced in the realization of Montreal's subway confer upon it a singular aspect in the history of urban transportation. Launched only two years ago, the *Métro*, whose lines cover 15.5 miles, all underground, will be completed in 1966. Thus, in the short span of four years, Montreal will have built an initial network whose scope, at the start, gives it seventh rank in the world's subway-equipped cities.

The exploit is not a matter of chance. It follows hard on the heels of decisions adopted at the very beginning when the City of Montreal itself undertook to build the *Métro* through its Public Works Department. It had first assured itself of the technical assistance of the *Régie autonome des Transports parisiens*, which runs the Paris *Métro*, known the world over for its excellence and its diligent adaptation to the most modern, most daring methods in underground mass transit.

Nonetheless, the Montreal *Métro* is an achievement of Canadian knowhow. Overnight, our engineers readied for the special techniques of constructing, equipping and running a modern subway. The most striking innovation, of course, is the use of cars on pneumatic wheels.

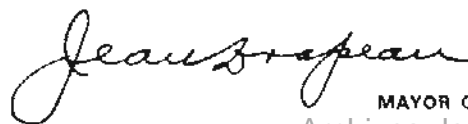
For the first time anywhere in the world, these have been adapted for an entire subway system, permitting sharper grades thanks to the adhesion of rubber to the track. This new technical element made it possible to lower the level of trunks and to build the bulk of the tunnels in rock. In turn, this reduced construction costs appreciably and cut interference with public roads to a minimum.

Extension of the *Métro* under the St. Lawrence River, where grades are especially abrupt, would have been impossible had it not been for the use of pneumatic wheels. Starts and stops of cars are accelerated because of adhesion to the track and the capacity of the various line is increased. Similarly, the pneumatic wheels encourage traveler comfort through better suspension and the curbing of noise, particularly troublesome underground.

Montreal's *Métro*, therefore, is being erected under the tri-fold banner of daring, economy and French co-operation.

In joining the great cities of the world already equipped with a subway, Montreal further strengthens its status as an international metropolis.

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL

Archives de la Ville de Montréal

subway—15 miles in five years by Brodie Snyder



"The city has no time to waste on ceremonies," said Mayor Jean Drapeau as the second anniversary of the start of construction on Montreal's \$178,770,000 subway — *Le Métro* — passed almost unnoticed last May 23.

No time can be wasted if Montreal is to have its 15.5-mile underground railway system ready as scheduled before the opening of the World's Fair in April, 1967. By contrast, Canada's other subway city, Toronto, hopes to have 14.6 miles ready by the same time — and Toronto started in 1949.

And so a frenzied pace has been given *Le Métro* because, says Mayor Drapeau, "We can't survive as a metropolis without subways."

With 2,000 men working virtually around the clock, almost half of the tunnelling has

been completed for the three connecting lines and more than four miles of subway walls have been covered with concrete. The rolling stock is being built and work starts soon on the track and on construction of the system's 26 stations.

Main work to date has been confined to the crossing east-west and north-south lines, to open in the summer of 1966, providing easier, faster access to the heart of the city for hundreds of thousands of Montreal workers and shoppers. But work on another line — to suburbs across the St. Lawrence River from the city, with a station on *Ile Ste-Hélène* adjacent to the two-island World's Fair site — has now begun with an opening target of early 1967.

In charge of this unprecedented project is Lucien L'Allier, formerly Montreal's Public Works Director and now Chairman

Les travaux de bétonnage de la section Nord-Sud ● Section of subway being lined with concrete ● Obras en cemento armado en los trechos Norte-Sur del Metropolitano ● Si getta il cemento in uno dei due tronchi della sotterranea ● Betonarbeiten am Nord-Südabschnitt.





Foreuse type "Jumbo" à l'oeuvre ● Machines aid man in tunnelling work ● Perforadora tipo "Jumbo" en pleno trabajo ● Perforatrici "Jumbo" intaccano la roccia ● Bohrmaschine "Jumbo" am Werk.

and General Manager of the Montreal Transportation Commission, who, as chief *Métro* engineer, has charge of preparation of plans, calling of tenders and supervision of work.

When he talks about his task, he always mentions the help he is getting — from City Council and the policy-setting Executive Committee, which have made *Le Métro* Montreal's top-priority-ever project; the city's Planning Department, charged with expropriation work and general esthetics; and *La Régie Autonome des Transports Parisiens*, which is supplying technical assistance.

RATP Chairman Pierre Massenet and Chief Engineers Georges Derou and Jacques Gaston arrived in August, 1961, to advise on the blueprint for Montreal's subway. Since then, says Executive Committee Chairman Lucien Saulnier, the Paris *Métro* has rendered "a very precious contribution" towards the task of constructing, equipping and putting into operation Montreal's subway.

Messrs. Derou and Gaston alternate in Montreal now, with another 10 RATP engineers coming in for a month to six weeks at a time to advise on their particular specialties.

There are other French influences, too. While all of the contractors are Canadian, the *Société des Batignolles*, a Paris-based syndicate with considerable experience in public works and underground construction, is working with two Montreal firms, the Foundation Co. of Canada and Charles Duranceau Ltée, on three of the 21 separate subway jobs now under way.

Imported from Paris is the idea of using pneumatic tires for the 369 cars under construction in the Montreal plant of Canadian Vickers Ltd. The rubber tires were chosen because they eliminate noise and result in smoother starts, rides and stops, making things more comfortable for the customers. They're also cheaper to maintain — for their first 200,000 miles in Paris, they showed little wear compared to experience with the conventional steel wheels — they're easier on sharp inclines, handle more smoothly from level to level.

A model car — built in the shops of the Montreal Transportation Commission, a public body which will operate *Le Métro* for the city — won wholehearted approval from everyone concerned. Blue-grey in color, it is 55 feet long and eight feet, three inches wide, with a seating capacity of 40 and room for more than 100 standing passengers. The design, combining spaciousness with beauty, was developed by the Montreal consulting firm of Jacques Guillon and Associates.

"We are extremely pleased," said Mayor Drapeau. "In fact, it's more comfortable and better looking than I thought." Echoed Chairman Saulnier: "It's absolutely original and it's beautiful."

Even *Le Métro's* rolling stock has an international flavor. While 82.5 per cent of the required material will be of Canadian manufacture, the remainder will come from France, Britain and Sweden. Highly-specialized electrical equipment, to give one example, is being built in Montreal from French designs under licence arrangements with four different French firms.

The cars are expected to carry 60,000 Montrealers per hour at peak periods and some 137,000,000 passengers per year. They'll provide *Le Métro* with estimated annual revenues of \$13,000,000, according to Chairman Saulnier, who also forecasts operating expenses at \$6,000,000 per year, leaving an estimated annual operating profit figure of \$7,000,000, better than for the buses which now serve as the city's mass transit vehicles.

"The best possible project at a price Montrealers can afford to pay" is how Mr. Saulnier summed up *Le Métro*, whose plans were the eighth such set prepared for the city.

It's been more than a half-century since a subway first was authorized in Montreal in 1910 — but never has the need for one been greater than today. Montreal's population was 1,700,000 in 1959; by 1966, it may be 2,000,000. Motor vehicle registrations were 450,000 in 1959; by 1966, the figure will be 600,000. Add to this tremendous redevelopment and multi-million-dollar new construction in the heart of the city.

The subway will answer the problem of growth in many ways — number of people carried; regularity of service; savings in time estimated as high as 70 per cent; better access to downtown buildings and shops; a lower accident rate; and the time and money that will be saved in making deliveries on less-crowded streets.

"The city has no time to waste on ceremonies," said Mayor Drapeau — and none is being wasted.

(Brodie Snyder is City Editor of The Gazette.)

Une des 369 voitures de métro en construction à Montréal • Model car similar to those which will be used on Métro • Uno de las 369 vagones del Metropolitano que se están construyendo en Montreal • Il primo dei 369 vagoni della sotterranea esce dalle officine di Montreal • Untergrundbahnwagen, wie sie von der Metro benutzt werden sollen.



15 milles de métro en cinq ans

Le 23 mai 1964, les travaux de construction du Métro de Montréal achevaient leur deuxième année. "Nous n'avons pas de temps à perdre en cérémonies", a simplement déclaré le maire Jean Drapeau.

Entreprise considérable, que ce métro de \$178,770,000! En avril 1967, lorsque s'ouvrira l'Exposition internationale, la Ville de Montréal devra avoir terminé son réseau de 15.5 milles (26 kilomètres environ). En cinq années seulement! La Ville de Toronto qui a pourtant commencé son métro en 1949, aura alors un réseau moins étendu: soit 14.6 milles (environ 23 kilomètres).

"Pour conserver son rang de Métropole du Canada, Montréal a absolument besoin d'un métro." Cette déclaration du maire Drapeau explique la vigueur avec laquelle sont menés les travaux. 2,000 hommes y travaillent presque sans interruption; on a déjà creusé la moitié des trois lignes projetées et le revêtement de béton est posé sur une longueur de quatre milles; bientôt commenceront la pose des voies et la construction des 26 stations.

Jusqu'ici, on s'était surtout préoccupé des deux lignes qui, à compter de l'été 1966, vont permettre à des centaines de milliers d'employés et d'acheteurs d'atteindre aisément le centre financier et commercial de la ville. Voici cependant que l'on vient de commencer la ligne no 4 qui, passant sous le fleuve Saint-Laurent, atteindra les municipalités de la rive sud et, par sa station de l'Île Sainte-Hélène, amènera directement les visiteurs à l'Expo '67.

M. Lucien L'Allier, directeur des Travaux publics de Montréal jusqu'au 15 août dernier, et maintenant président et gérant général de la Commission de Transport, a la responsabilité générale de la préparation et de la construction du métro; pour ce vaste projet, qui pose des problèmes sans nombre, il a le ferme appui du Comité Exécutif et du Conseil de la Ville qui ont placé le projet au premier plan de leurs préoccupations; le service municipal d'Ur-

banisme veille à l'esthétique générale du projet; la Régie Autonome des Transports parisiens fournit par ses ingénieurs une précieuse assistance technique et la collaboration de la Commission de Transport de Montréal est entière.

Au mois d'août 1961, le président de la Régie Autonome des Transports parisiens, M. Pierre Massenet, ainsi que les ingénieurs-chefs Georges Derou et Jacques Gaston sont venus ici même pour étudier le projet et en examiner les plans. Cette *très précieuse collaboration*, suivant l'expression du président de l'Exécutif, M. Lucien Saulnier, se continue, qu'il s'agisse de construction, d'outillage ou d'aménagement. MM. Derou et Gaston séjournent à tour de rôle à Montréal, souvent avec d'autres spécialistes de la R.A.T.P. et suivent de près la marche des travaux.

L'apport français va plus loin. Le seul entrepreneur qui ne soit pas canadien est un syndicat — la Société des Batignolles — groupant plusieurs sociétés françaises particulièrement compétentes dans les grands travaux publics et les creusages souterrains. La Société des Batignolles est partenaire de Charles Duranceau Ltée et Foundation Company of Canada dans trois des 21 contrats en cours d'exécution.

En outre, l'expérience du Métro de Paris inspire la Canadian Vickers, de Montréal, dans la construction des 369 premières voi-

Vue de l'intérieur d'une voiture ● *Forty persons will be able to sit and 100 stand in each car* ● *Vista interior de un coche con capacidad para cuarenta personas sentadas y cien de pié* ● *Quaranta posti a sedere, cento in piedi* ● *Innenansicht eines Untergrundbahnwagens.*

Toutes les voitures seront montées sur pneumatiques ● *Pneumatic tires eliminate noise, permit smoother stops and starts* ● *Todos los coches serán montados sobre neumáticos* ● *I vagoni sono montati su pneumatici, per eliminare il rumore e le scosse* ● *Alle Wagen werden auf Luftreifen rollen.*



tures. La matériel roulant sur pneumatiques comporte des avantages indéniables: élimination du bruit, accélération et décélération plus rapides et plus confortables, roulement plus doux, utilisation de pentes plus raides pour le passage d'un niveau à l'autre, etc. Non moins important: les wagons sur pneumatiques fatiguent beaucoup moins vite, comme l'ont prouvé à Paris les premiers 200,000 milles de parcours.

La Commission de Transport de Montréal, qui prendra charge de l'exploitation du métro, a construit dans ses ateliers un wagon-type qui a fait sensation. Long de 55 pieds (un peu plus de 16 mètres), large de 8 pieds 3 pouces (2.52 m.), il peut transporter 40 voyageurs assis et au moins une centaine debout. Le studio Jacques Guillon, qui en a conçu les plans, a choisi pour l'intérieur une teinte gris-bleu; le Métro de Montréal, joindra la beauté au confort.

"Vraiment, notre wagon est plus beau et plus confortable que je l'avais imaginé", a fait observer le maire Drapeau. Et le président Saulnier d'ajouter: "Nous avons là

quelque chose de très original et de grande allure".

De tout ce qui précède, il ne faut pas conclure que les voitures du Métro de Montréal viendront de l'étranger. Bien au contraire: 82.5 pour cent du matériel proviendra de l'industrie canadienne; le reste de France, de Grande-Bretagne, de Suède. Ainsi on fabrique à Montréal même, sous licence de quatre firmes françaises, certains outillages électriques destinés à des fins très particulières.

Le métro pourra transporter 60,000 voyageurs à l'heure, à certains moments, ou encore 137,000,000 par année. Le président Saulnier estime à \$13,000,000 les recettes annuelles; en établissant à \$6,000,000 les frais d'exploitation, on prévoit un bénéfice de \$7,000,000. En somme, entreprise plus rentable que les autobus qui assurent actuellement le transport en commun à Montréal. "Impossible de faire mieux avec les capitaux dont nous disposons", déclare M. Saulnier.

Il y a longtemps que les Montréalais entendent parler de leur métro. Le projet

actuel est le huitième qu'on leur a soumis. Dès 1910, la Ville projetait de construire un métro; ce qui était alors utile est devenu indispensable. En 1959, la région montréalaise comptait 1,700,000 habitants; en 1966, la population atteindra 2,000,000. En 1959, il y avait 450,000 véhicule-moteurs; dans deux ans, ce sera 600,000. Et il faut en plus tenir compte des prodigieux progrès de l'immobilier au centre de la ville.

Le métro va résoudre de nombreux problèmes soulevés par cette expansion: transport en commun d'un plus grand nombre de voyageurs; service indépendant des intempéries, de la circulation, etc.; réduction d'au moins 70 pour cent dans le temps des déplacements; accès plus facile aux immeubles et magasins du centre; diminution des accidents; enfin, les rues étant moins encombrées, les livraisons se feront plus vite et à moindres frais.

Le maire Drapeau a dit avec raison: "Nous n'avons pas de temps à perdre en cérémonies". Et, en fait, pas une minute ne se perd.

Une bétonnière dans l'un des tunnels du métro • Under lights, subway workers race against deadline • En los túneles del Metropolitano se trabaja día y noche • Si lavoro di giorno e di notte, alla luce dei riflettori • Eine Betonmischmaschine in einem der U-Bahn-Tunnels.



La station Berri, point de correspondance, a nécessité des travaux considérables, sur trois paliers différents • From sidewalk level, vast scope of work is clearly illustrated • La estación central "Berri" ha requerido trabajos considerables • I tre piani sotterranei della stazione centrale • Bauarbeiten an der U-Bahnstation Berri, einem wichtigen Knotenpunkt im neuen U-Bahnnetz.



hans selye

un savant international

On est tout surpris d'apprendre qu'il n'a que 57 ans. Il y a si longtemps, semble-t-il, que la théorie du *stress* a fait de cet homme pacifique, à la voix douce, le centre de controverses parfois acerbes. On a peine à croire aussi qu'il ait pu, en si peu d'années, et malgré les responsabilités d'un grand laboratoire de recherches, publier des centaines de communications, 16 ouvrages considérables, parmi lesquels un "Manuel d'Endocrinologie". Pour comprendre l'homme et son labeur méthodique, il faut lire son plus récent ouvrage, *From Dream to Discovery*.

Lorsque le Dr Selye fut appelé par l'Université de Montréal, en 1945, à la direction de l'Institut de Médecine et de Chirurgie expérimentales, ses travaux sur le *stress* avaient déjà une large audience dans le monde médical. Mais c'est là, grâce à une complète liberté d'action, qu'il put enfin poursuivre à fond ses recherches et attirer des collaborateurs de nombreux pays. Aujourd'hui, l'Institut de Médecine et de Chirurgie expérimentales est l'un des principaux foyers scientifiques de Montréal et du Canada.

Le caractère international du personnel de l'Institut reflète d'ailleurs la personnalité de son directeur. Comme beaucoup d'Européens, le Dr Selye, né en Autriche, reçut son éducation dans des institutions de di-

verses nationalités; il peut lire ou parler avec aisance une dizaine de langues. Dans son laboratoire, la science ne connaît pas de frontières: outre des Canadiens, on y rencontre des Indiens, des Italiens, des Américains, des Belges, des Japonais et autres.

L'éclectisme du Dr Selye s'affirme également dans le domaine littéraire: ses livres citent non seulement les grands savants mais aussi les penseurs et les romanciers illustres, les poètes et les historiens. Où trouve-t-il le temps d'absorber une telle culture, en marge de travaux scientifiques parfois harassants?

"Il faut, a-t-il écrit, apprendre à vivre avec le *stress*, à le faire travailler pour nous, non pas contre nous." Cette formule, il l'applique chaque jour: dès le jeune âge il avait appris de son père, ex-médecin de l'armée austro-hongroise, la persistance dans l'effort et le courage devant les obstacles. Chaque matin, sept jours de la semaine, il arrive à son bureau à 5 heures. Trois bonnes heures de tranquillité pour préparer des conférences, des communications, étudier des mémoires scientifiques. Puis, avec ses collaborateurs, il passe le reste de la matinée dans les laboratoires; l'après-midi est réservé aux tâches administratives, aux visiteurs, etc.

C'est en 1936, alors qu'il enseignait la biochimie à McGill University (Montréal), que le Dr Selye put faire la première démonstration de sa théorie du *stress*, théorie dont il avait eu l'intuition pendant ses études de médecine à Prague: l'injection expérimentale de certaines substances provoquant des modifications importantes et uniformes dans plusieurs organes, chez des animaux de laboratoire. Il en avait conclu que l'organisme possède un système d'auto-défense qui lui permet de corriger des désordres de différentes sortes; il avait alors entrevu la possibilité d'utiliser en thérapeutique cette réaction naturelle. Exposées d'abord dans la revue *Nature* du 4

juillet 1936, ces idées ne provoquèrent qu'un intérêt médiocre.

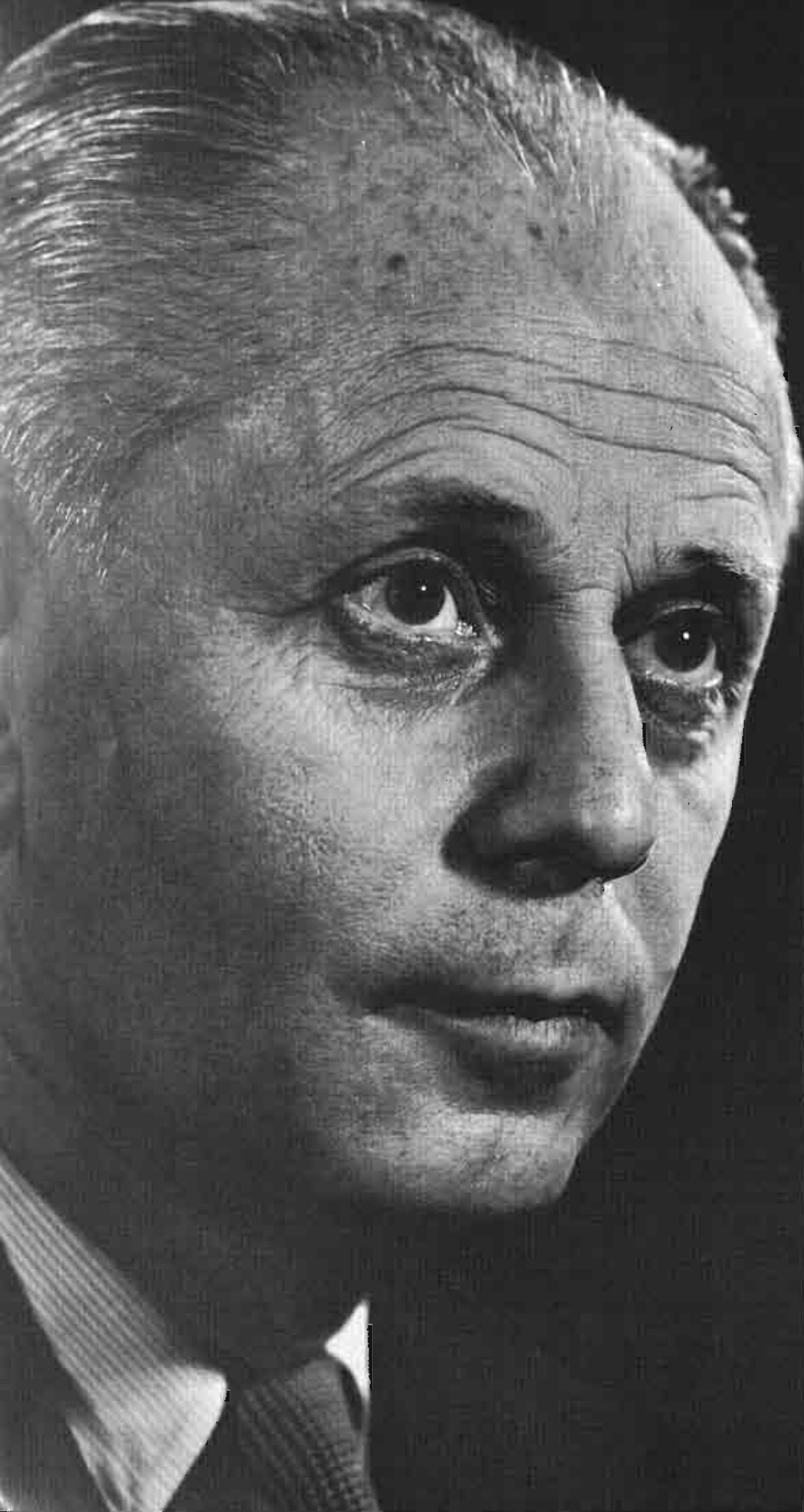
Toutefois, le Dr Selye ayant "récidivé", le monde médical fit agir son système d'auto-défense! Les critiques tombèrent dru. Heureusement, le jeune chercheur rencontra à ce moment un homme illustre qui voulût au moins l'écouter.

Sir Frederick Banting, découvreur de l'insuline, visitait les universités du pays pour le compte du Conseil national de recherche; après plusieurs entretiens avec le Dr Selye, il fut convaincu et lui obtint une modeste subvention de \$500; appui moral plutôt que financier, mais qui allait amorcer une longue série d'études sur le *stress* en tant que facteur de contrôle de maintes maladies qui, apparemment, n'ont rien de commun.

Le *stress* est aujourd'hui une théorie bien assise, qui inspire des recherches dans le monde entier. Sans délaisser ce sujet pratiquement inépuisable, le Dr Selye poursuit depuis quelques années des expériences sur un nouveau concept biologique: la *calcyphylaxie*. Il a su démontrer que l'organisme peut diriger vers telle ou telle de ses parties, avec une grande sélectivité, des doses massives de calcium et de phosphate; l'inverse

c'est-à-dire le blocage sélectif — est également vrai. De cela aussi il avait eu la révélation pendant ses études médicales; il en avait même fait le sujet de sa première communication imprimée, en octobre 1928. La *calcyphylaxie* a déjà provoqué des observations fort curieuses, en particulier sur le phénomène de la sénescence. Le Dr Selye prépare actuellement une monographie sur les mastocytes, cellules du tissu conjonctif.

Au terme de cette esquisse d'une carrière toute consacrée à l'investigation scientifique, on ne peut mieux faire que de citer le Dr Selye lui-même: "Ainsi qu'il en est d'une rose, d'une chanson, d'un beau paysage, la recherche pure vaut surtout par la satisfaction qu'elle procure."



hans selye

man of science

by Herbert Lampert

He is slender and he moves with vibrant rapidity as he makes his way around the laboratory at *l'Université de Montréal*.

Twenty-eight years ago he startled the medical scientific world with his provocative theories about stress and today, at 57, he is the central figure in another area of medical research, arousing new interest, if not controversy.

Dr. Hans Selye, director of the Institute of Experimental Medicine and Surgery at *l'Université de Montréal*, is one of the most outstanding of the many exceptional members of the medical and scientific community who have made Montreal a foremost research, teaching and treatment centre.

The universal aspect of his studies is reflected in the international flavor of his department. A product of the educational systems of Austria, Germany, France, Italy, the United States and Canada and a multilinguist with 10 languages at his command, Dr. Selye has gathered about him an

Archives de la Ville de Montréal

impressive corps of physicians, endocrinologists and physiologists from India, Italy, Belgium, Argentina, Japan, Czechoslovakia, Poland, the U.S. and Canada, who together have mastery of 23 languages.

At conferences and meetings, Dr. Selye is apt to begin discussing some experiment in French, switch to English, then to German, Spanish or one of several European languages, all within a few sentences, so that all who are in the room feel closely related to what is going on.

While never at loss for a language or a word with which to express himself, Dr. Selye has a strong penchant for quotations from famous writers and scientists, such as Goethe, Tolstoj and Thomas Mann, to express his own beliefs. He is fond of quoting Sir Isaac Newton to describe himself and his work:

"I do not know what I may appear to the world; but to myself I seem to have been only like a boy playing on the seashore, and diverting myself in now and then finding a smoother pebble or a prettier shell than ordinary, whilst the great ocean of truth lay all undiscovered before me."

He has found many "smoother pebbles" and "prettier shells" and spends almost half his time in universities and medical centres throughout the world as invited lecturer, describing and explaining scientific truths and provocative theories.

"Most men commute from suburb to city in the course of their business day," he says. "I commute from continent to continent."

A recent trip took him from Montreal to Japan, Europe, South America, the United States and Western Canada, all within a two-week period, to elaborate on the quarter century of research which has made the word "stress" synonymous with his name.

Hans Selye was born in 1907 in Vienna. His father, Hugo, was a well-known surgeon and his grandfather and great-grandfather had been physicians. In 1924, he entered the German University of Prague, continued his studies at the University of Paris, and in 1926 spent a year at the University of Rome.

In 1927 he returned to the German University of Prague where he was awarded his medical degree in 1929 and Ph.D. in chemistry two years later.

A Rockefeller research fellowship brought him to John Hopkins University in Baltimore, U.S.A., in 1931, and the following year he joined the staff of McGill University, Montreal, where he was ap-

pointed assistant professor in biochemistry in 1934. Eleven years later, he left McGill for the position he now holds at *l'Université de Montréal*.

Dr. Selye discovered the first evidence for his stress theory in 1936 when he found that injections of certain extracts in laboratory animals induced marked changes in various organs of the animals and always in the same way. He published his observations in the scientific journal *Nature* (July 4, 1936 issue) but received little attention or support for his idea that nature, by a unified reaction mechanism, fights against different types of damage, and that a possibility must exist of making therapeutic use of this body reaction.

In the face of strong opposition, Selye devoted himself to the task of finding the causes of this stress syndrome and, in moments of doubt, he gained added strength from the fact that one of the most noted Canadian scientists, Sir Frederick Banting, had been interested in his studies from the outset. As an advisor for the National Research Council, a government body, Banting visited university laboratories throughout the country and, when he came to Montreal, he often dropped into Selye's small, crammed laboratory and listened attentively to the young research worker. Banting was also responsible for Selye's first financial support, a modest grant of \$500.

"But this was not as important to me as the moral support and encouragement I derived from being taken seriously by the discoverer of insulin," Dr. Selye recalls. He continued his investigations and perseverance brought success.

The discovery re-oriented research studies in various fields because of the connection with the stress theory. Diseases which seem to be unrelated, such as rheumatoid arthritis, high blood pressure, heart disease, are by-products of Dr. Selye's theory that non-specific tissue reactions to damage are mainly directed by stress factors which can be analyzed, identified, measured, and within limits, deliberately influenced.

"The secret is to learn to live with stress," he says, "and to make it work for you, not against."

He has personally done it successfully. Seven days a week, including holidays, he arrives at his office at 5 a.m. After three hours of undisturbed work, Dr. Selye is joined by his associates in a four-hour tour of the entire laboratory and often these rounds are attended by medical scientists

from other countries. The afternoon is spent in the multitude of tasks involved in directing his myriad research projects and in preparing his findings for publication. He has authored more than 1,000 publications, including 16 books, a six-volume *Encyclopedia of Endocrinology and Textbook of Endocrinology*.

To his assistants and students he is a friend as well as instructor and he follows their careers with great interest even after they have left him. The devotion of his workers is evident in the long hours they work voluntarily.

His latest provocative -- and sometimes controversial -- project involves a new biological concept which he has named "calcyphylaxis." Experimentally he has been able to induce a hardening of the skin of animals which they eventually shed, similar to the molting process of snakes, leaving an unscarred new skin underneath. He can also bring about a hardening or petrifying of selective glands and organs. With the caution of the true experimentalist, Dr. Selye hesitates to translate research phenomena into practical terms before they have been tested clinically but this work seems to hold great promise in the treatment of various conditions without having to resort to surgery.

Facial disfigurement, such as birth blemishes or burned or pockmarked skin, conceivably could be treated by calcyphylaxis, leaving a clear, new skin. Surgical removal of diseased or damaged organs could be avoided if these could be rendered harmless and inactive by calcification.

Dr. Selye himself quotes the French scientist Charles Richet who declared: "If you want to discover a new truth, do not worry about its practical applications. Don't ask yourself how medicine, commerce or industry will profit by it; for if you do, you will find nothing . . . Truth is self-sufficient."

When he is not engaged in exploring "the great ocean of truth," Dr. Selye relaxes with his family. His wife and four children enjoy with him the rare gift of finding pleasure in the small things of life. Dr. Selye likes good books, music (especially Viennese melodies and gypsy music), flowers and, of course, travel.

Somehow he finds time for all this activity.

"It is not difficult," he says. "You must believe with Goethe that 'Man can do more than he knows.'"

(Herbert Lampert is a free-lance medical and scientific writer.)



*showcase
for canada's
haute couture*

by Hilda Meehan

*Robe du soir, création Eve Lyn • A gown by Eve
Lyn • Elegante creación de Eve Lyn • Una creazione
di Eve Lyn per la sera • Abendkleid, ein Modell
von Eve Lyn.*

Archives de la Ville de Montréal

Montreal has a *couture* business that knows no lull between fashion seasons and attracts clients far beyond its area.

Credit for this is due to the Paris training of a number of its designers; the physical growth of Montreal since the Second World War; a more demanding public taste stemming from travel, and the arrival of large numbers of Europeans and the pioneering efforts of the Association of Canadian *Couturiers*.

The founding of the association in 1954 helped end a long struggle for recognition on the part of designers. It provided a showcase.

Raoul-Jean Fouré, president of the association, says: "I had collections before 1954 but it had never occurred to me to invite the press. Publicity was far from my mind until I became aware of its importance."

Association members shared the one runway and the one spotlight in their showings, making presentations unique. Difficulties were many but the showings served a purpose,

"It brought recognition from Canadians," says Mr. Fouré.

"We have designers here who can equal the work of those anywhere."

One designer, Mr. Gilbert, refused to sit and wait for recognition. He hired space in the Plaza in New York and presented his collection in Manhattan's highly-competitive atmosphere.

"My name is established in Canada from coast to coast," he says. "It's always been my dream to be known outside Canada. New York seems the logical place to start."

Mr. Gilbert, who trained in New York and had a salon in Toronto before establishing in Montreal, attracted particular interest a few years ago when he created a special line devoted to the little black dress.

Scaasi is a Montrealer who went to New York and stayed. He now numbers some of the world's best-dressed women among his clients. His respect for fine fabrics and his feel for color have made his name as well known in Europe as it is in North America.

Michel Robichaud studied in Paris through the first bursary awarded by the provincial government's *Ecole des Métiers Commerciaux*. He attended the school operated by *La Chambre Syndicale de la Couture Parisienne* and worked for Guy Laroche and Nina Ricci before returning to Montreal two years ago to open his own salon. Film Star Elizabeth Taylor bought from him when she was in Canada.

Eve Lyn studied design at Pratt Institute, Brooklyn, N.Y., and at the Fashion Art Academy in Montreal. A member of the association, Miss Lyn designed the costumes for a cigarette company's *ambassadrices* in 1962. The previous year the company availed itself of the House of Dior for the same assignment. She also has acted as consultant for manufacturing firms which have mass-produced some of her designs for general trade.

Mr. Fouré is the dean and the best known of the designers. He came to Montreal from his native Paris 34 years ago after marrying a French-Canadian.

Today, he is recognized as a specialist in wedding gowns but his business has expanded to cover all aspects of *couture*, even furs.

Mr. Fouré links the growth of interest in *couture* to the rise in cultural activities in Montreal.

"*La Place des Arts*, for example, is a gold mine for designers," he says. "Women have the setting to show off satins and furs."

Marie Paule never trained abroad but travel has developed a truly international feeling for clothes. Her house of *couture* itself is a point of interest to Montrealers and tourists alike. A Victorian house in the older *quartier* of Montreal, it has been restored to its original elegance and Marie Paule has filled it with Victorian furnishings.

"I have to lock the doors to get on with my business," she says. "I doubt there is another Victorian house of *couture* in the world."

Mario di Nardo, of Italian descent, is *avant-garde*. Young, he isn't content to copy Paris. He chooses a theme for each collection and interprets it in his own way.

Marielle Fleury also feels Canadian designers must be distinctive. She specializes in handwoven fabrics.

Jacques de Montjoye and France Davies, both founding members of the association, worked in the *atelier* of Mr. Fouré. Miss Davies is a French-Canadian trained in Paris. Mr. de Montjoye, a Frenchman by birth, worked for Raphael in Paris before coming to Montreal. Miss Davies opened her house of *couture* in 1950; Mr. de Montjoye launched his two years ago.

(Hilda Meehan is a Montreal fashion columnist.)

Raoul-Jean Fouré



(Reproduction interdite — Reproduction prohibited)

Gilbert



(Reproduction interdite — Reproduction prohibited)

pleins feux... sur la haute couture

par Pierrette Champoux

Jeunesse, personnalité, originalité... telles sont les principales caractéristiques de la haute couture montréalaise dont le succès laisse entrevoir un avenir brillant... Montréal deviendra peut-être un jour l'un des principaux centres de l'élégance mondiale.

Tous les espoirs sont permis car la haute couture progresse depuis quelques années au même rythme que la ville elle-même.

Montréal est d'ores et déjà considéré comme le centre le plus important de la haute couture au Canada, autant par la quantité des couturiers qui y sont installés que par la qualité de leurs créations empreintes d'un cachet bien distinctif, heureux compromis entre la mode européenne et la mode américaine.

Car il y a une mode canadienne, née du mariage de diverses influences, puisant son inspiration à Paris et à New-York aussi bien qu'à Londres ou à Rome, merveilleuse symbiose que les couturiers d'ici ont su adapter au climat du pays comme aux goûts et aux besoins de leurs clientes.

Cependant la haute couture montréalaise compte aussi à l'étranger de fidèles adeptes, dont le nombre va croissant; une célébrité hollywoodienne, par exemple, n'hésite pas à commander régulièrement chez un jeune couturier montréalais, Michel Robichaud, diverses pièces d'une fabuleuse garde-robe.

Une clientèle fort cosmopolite fréquente assidûment les salons de Marie-Paule, situés au coeur même du Vieux Montréal et la réputation de cette artiste a depuis longtemps franchi nos frontières.

Marielle Fleury utilise avec un goût exquis les tissus de notre artisanat et le succès

que remportent ses ensembles est remarquable.

La Costa, Farrar, Gilbert, Martel, Gravel, Humeney et tant d'autres signent des créations synonymes de haute élégance.

En outre, des couturiers montréalais sont souvent invités à montrer leurs collections à l'étranger; c'est Raoul-Jean Fouré qui fut le premier à présenter ses modèles en dehors du pays, lors du Congrès international de la mode à Atlantic City en 1954.

1954 marque une date importante dans l'histoire de la haute couture canadienne: cette année-là fut fondée l'Association des couturiers canadiens.

A Raoul-Jean Fouré, qui porte avec une jeunesse étonnante le titre de doyen et de président de l'Association, revient l'honneur d'avoir mis sur pied cette institution destinée à favoriser la haute couture.

C'est ainsi que depuis dix ans des créations canadiennes font le tour du monde et qu'une collection complète des couturiers de cette association fut admirée par une foule enthousiaste à l'hôtel Pierre de New-York.

Actuellement l'Association des couturiers compte huit membres, dont Frances Stewart d'Ottawa, Rodolphe de Toronto, Olivia de Hamilton et cinq de Montréal, Eve Lyn, Marie-Antoinette, France Davies et Mario di Nardo, des noms qui se détachent en lettres lumineuses sur l'écran de la haute couture.

Raoul-Jean Fouré fait véritablement figure de novateur car c'est également lui qui fut le premier à présenter à la presse et au public montréalais une collection "fourures" dont le succès fut immédiat.

On sait en effet l'excellente renommée dont jouissent les fourrures canadiennes que nos couturiers savent utiliser avec art, mais un des rêves de Raoul-Jean Fouré était, depuis longtemps, la création d'une collection composée exclusivement de fourrures, manteaux et parures haute-mode. Ce rêve il le réalisa en 1961 et depuis, chaque année, d'heureuses privilégiées trouvent là de quoi satisfaire leurs plus chers désirs.

(Mlle Pierrette Champoux est commentatrice de modes.)

Eve Lyn



Marie-Paule



Michel Robichaud



France Davies



Mario di Nardo



Reproduction interdite — Reproduction prohibited

Reproduction interdite — Reproduction prohibited

champion telephone talkers

Canadians are the world's greatest telephone talkers — and Montrealers enthusiastically support the national average of 613 calls a year for every man, woman and child in the country.

Every day residents of Canada's largest city put through 8,000,000 calls within the area, 130,000 calls to distant North American points and 900 overseas calls.

Canada's metropolis has the highest telephone development of any French-speaking city in the world. With 46 phones for every hundred people, it edges out Paris with 45.

Montreal is the world's largest city in which the telephone directory is published in two languages, French and English. Telephone people dealing with the public



must be prepared to speak in either tongue.

There are more than one million phones in the Montreal area and the number increases at the rate of 55,000 a year.

Every year on May 1, 60,000 Montrealers change their place of residence and have their phones moved. Some take advantage of the change to add to the number of phones in the house. Perhaps they get a home interphone enabling them to call from room to room in their houses or to answer the doorbell without moving from kitchen or workshop. They may change the color of their sets, get a dainty Princess set for the bedroom or add a listing in the directory for teen-agers in the family. Many have chimes instead of the familiar telephone bell.

Some Montrealers were offered a new, optional service this year. Instead of a dial, they have pushbuttons on their phones. As they "touch" the number they are calling, musical tones are heard in the receiver. Unlike the pulses generated by the dial, these musical tones can be used for purposes other than getting the number.

For example, the housewife of the future might "touch" the number of her supermarket and then "touch" various numbers from a coded grocery list. The tones would actuate machines which would assemble her order, bundle it up and put in on the truck ready for delivery to her home. This is just a fanciful projection but meanwhile, "Touch-Tone Calling" is faster and more accurate than using the dial.

There are more than 8,300 public telephones scattered at strategic locations throughout the area. Many are housed in aluminum booths with red trim. Others, known as "drive-up" or "walk-up" phones, enable people to telephone without leaving their cars. Some cars and other vehicles also have phones.

Telephone service for the city's departments is one of the most modern in the world. City Hall has Centrex service which permits callers to dial extension numbers of civic officials directly instead of passing through the city's private switchboard. The police and fire departments have special telephone systems for swift acknowledgement of emergency calls either from special boxes on city streets or from regular tele-

La tour micro-ondes sur le Mont Royal • Microwave tower on Mount Royal • La antenna micro-ondas en el Mont-Royal • L'antenna delle microonde sul Monte Royal • Mikrowellen-Antennenanlage auf Montreal's Hausberg, dem Mount Royal.



phones, as well as facilities for prompt despatch of ambulances, radio cars, patrolmen, or fire equipment to any section of the sprawling city.

Sixty per cent of all long distance calls from Montreal are dialed directly by the caller without assistance from the operator. He can dial directly to numbers in most towns and cities in Canada and the United States with 13 spins of the dial.

Montreal is one of two national centres for long distance calling in Canada, the other being Regina, Saskatchewan. It is thus a key point on the microwave radio network of the Trans-Canada Telephone System, which carries television programs, radio programs, phone conversations and data signals from coast to coast.

Being the headquarters of the Canadian Overseas Telecommunication Corporation, the city is also the centre for transatlantic calls placed from any point in Canada. The

overseas operators can dial calls to numbers in Bermuda, Jamaica and the United Kingdom directly over the submarine cables.

The Bell Telephone Company of Canada, largest telephone system in the country, has its head office in Montreal. With assets exceeding two billion dollars, the company ranks fourth among large Canadian corporations. More than 12,000 Bell employees are located in the Montreal area and drew a payroll of \$53,000,000 in 1963. This year the company's capital investment in Montreal will increase by \$54,000,000.

The city is also the headquarters of the Northern Electric Company Limited, largest manufacturer of telecommunications equipment in the country. More than 11,000 Northern Electric employees work in Montreal. On behalf of itself and the telephone company, Northern Electric makes purchases in the Province of

Quebec amounting to \$47,000,000 a year.

In preparation for the World Exhibition to be held in Montreal during Canada's Confederation centennial in 1967, the Bell Telephone Company will put in service the first electronic central office in the country. This switching equipment will be housed in an extension being constructed for the company's head office building and long distance centre and, after the exhibition is over, will serve downtown Montreal.

Working in millionths of a second, this electronic system can be programmed like a computer to give the caller a variety of special services which only a combination of personal secretary and telephone operator can give him at present.

Electronic switching and telephone displays at the exhibition will provide Montrealers with a number of additional ways in which to indulge their favorite sport — talking on the telephone.

Le central international • Montreal is centre for Trans-Atlantic calls • La central telefónica internacional • Centrale telefonica internazionale • Montreal, das Zentrum für transatlantische Telefonverbindungen.





Réplique du Telstar au musée du Bell ● Telstar model in Bell's museum ● Réplica del Telstar en el museo Bell ● Un modello del Telstar al museo Bell ● Ein Modell des Nachrichtensatelliten "Telstar" im Museum der Bell-Telephongesellschaft.



Centre nerveux des communications téléphoniques du plus important building de Montréal ● Communications centre in Montreal skyscraper Place Ville Marie ● Central telefónica del rascacielos de Place Ville Marie, de Montreal ● Il centralina telefonico del grattacielo di piazza Ville Marie ● Telephonzentrale in Montreals "Place Ville-Marie" — Wolkenkratzer.

huit millions d'appels téléphoniques par jour

Les visiteurs qui viennent à Montréal se rendent vite compte qu'ils sont dans un monde où le téléphone occupe une place importante. Les Canadiens sont en effet les usagers du téléphone les plus assidus au monde. A Montréal, chaque citoyen, homme, femme et enfant, fait en moyenne 613 appels téléphoniques par année. Chaque jour, les Montréalais font 8,000,000 d'appels locaux, 130,000 appels interurbains et 900 appels outre-mer.

Parmi les villes d'expression française, Montréal vient en tête quant au nombre de téléphones par rapport au nombre d'habitants. A Paris, il y a 45 téléphones pour 100 habitants, à Montréal, il y en a 46.

Montréal peut aussi se glorifier d'être la plus importante des villes du monde, où l'annuaire téléphonique est publié dans deux langues—en français et en anglais; le personnel qui s'occupe du service téléphonique doit être préparé à répondre aux

usagers dans les deux langues.

Plus d'un million de téléphones sont en usage dans la région de Montréal et ce nombre s'accroît annuellement de 55,000.

Les Montréalais bénéficient déjà d'un service téléphonique ultra-moderne. Mais pour répondre aux besoins toujours plus nombreux, de nouvelles installations sont en cours. La Compagnie de Téléphone Bell du Canada construit actuellement à Montréal l'un des centraux électroniques les plus rapides au monde.

Lorsqu'il aura accompli sa fonction première — desservir l'Exposition universelle de 1967 — ce nouveau central électronique, qui aura la souplesse d'un ordinateur, permettra à la compagnie Bell d'offrir des services entièrement nouveaux à ses abonnés. Ainsi, si la demande le justifie, les maisons d'affaires du centre de Montréal pourront faire usage, après l'Exposition universelle, de téléphones qui "mémoirent" les numéros d'interurbain les plus fréquemment utilisés; de téléphones dotés d'un dispositif qui permettra, grâce à l'utilisation d'un code spécial, d'acheminer vers d'autres lieux, en cas d'absence, les appels reçus au bureau ou audomile ou encore, de téléphones avertissant l'utilisateur au cours d'un appel qu'une autre communication lui est destinée.

Ce sont là quelques-uns des perfectionnements à venir. Mais déjà plusieurs appareils modernes sont disponibles. Cette année, par exemple, le nouveau téléphone à clavier est offert dans certains secteurs de Montréal. Ce téléphone, en plus d'accélérer le service, ouvre un nouvel éventail d'utilisations que ne permettait pas le téléphone à cadran. La ménagère de demain pourra, par exemple, composer le numéro de téléphone de son marché d'alimentation et, à l'aide d'une liste codifiée des divers produits, faire ses emplettes sans quitter sa cuisine. Chaque poussoir du clavier émet un son distinct que l'utilisateur peut entendre dans son récepteur. Ces sons, qui correspondent aux 10 numéros du clavier, seront interprétés par des machines automatiques qui cueilleront les produits commandés, les emballeront et les transporteront dans le camion de livraison.



Le développement rapide des réseaux nécessite aujourd'hui l'enfouissement des câbles téléphoniques
● Rapid expansion requires laying of new cables ●
Nuevos cables telefónicos indispensables para la rápida expansión de Montreal ● Nuovi cavi telefonici accompagnano il rapido sviluppo della città
● Die rapide Ausdehnung der Telefonnetze verlangt heutzutage die unterirdische Verlegung der Telefonkabel.

Archives de la Ville de Montréal

Cette projection dans l'avenir peut sembler fantaisiste, mais il en était ainsi, voici quelque temps, du service téléphonique mobile, grâce auquel les Montréalais peuvent aujourd'hui installer le téléphone dans leur voiture; ou encore, du service de composition interurbaine directe, qui permet d'appeler, sans avoir recours à la téléphoniste, presque n'importe où au Canada et aux États-Unis.

Les entreprises et les corps publics importants bénéficient au Canada de l'un des services téléphoniques les plus modernes au monde. A Montréal, où l'administration municipale utilise le *Centrex*, les citoyens peuvent communiquer directement avec les différentes divisions administratives de la Ville, sans passer par la standardiste. Les services de la police et des incendies ont aussi un système spécial de communications qui leur permet de répondre promptement aux appels d'urgence.

Le siège social du réseau français de la Société Radio-Canada et celui de la Société canadienne des Télécommunications transmarines sont à Montréal. La mé-

troupe canadienne est le centre du système de relais par radio à micro-ondes du réseau téléphonique transtcanadien, qui transmet les émissions de télévision, de radio, les conversations téléphoniques et les communications de tous genres, d'un bout à l'autre du pays.

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada, la plus importante compagnie de téléphone du pays, a son siège social à Montréal. Dans la région métropolitaine, où elle emploie plus de 12,000 personnes, la compagnie a versé l'an dernier \$53,000,000 en salaires. Cette année, la propriété téléphonique de la compagnie dans la même région augmentera de \$54,000,000. Ces sommes représentent une importante contribution à l'économie locale.

Montréal est aussi le siège social de la compagnie Northern Electric, le plus important manufacturier d'équipement de télécommunication du pays. Plus de 11,000 personnes sont employées à l'usine de la compagnie à Montréal. Les achats de la Northern Electric, pour son compte et pour le compte de la compagnie Bell, s'élèvent

à \$47,000,000 par année, dans la province de Québec.

Les appareils de communication de l'avenir, mis au point par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, seront en montre à "Habitat 67", lors de l'Exposition universelle de Montréal. Les visiteurs seront plongés dans un monde merveilleux. La ménagère n'aura plus à interrompre son travail pour converser au téléphone. Elle pourra répondre à la porte, vérifier si bébé dort au deuxième étage sans se déranger. Il lui sera aussi possible, grâce au téléphone à écran en couleurs, de faire ses emplettes, de choisir la couleur et la coupe d'une nouvelle robe, d'examiner les meubles que lui offrira son marchand, etc., tout en restant bien assise dans son salon.

Pour les Montréalais qui, dans quelque temps, verront s'élever l'édifice du nouveau central électronique de la compagnie Bell, demain est déjà là. Les innovations dans le domaine des communications seront pour eux une occasion additionnelle de s'adonner à l'un de leurs passe-temps favoris, la conversation téléphonique.

Un groupe d'écoliers du Connecticut en visite au musée • Visiting New London, Conn., high school students examine old equipment • Estudiantes de Connecticut visitando el museo • Un gruppo di studenti del Connecticut in visita al museo • Schüler aus New London, Connecticut, besichtigen das Museum.





la presse de montréal et l'expo '67

Nous sommes un pays nordique et isolé, situé quelque part entre New-York et le Pôle nord. Pour certains (ceux qui ont accès à l'avion, au paquebot), cet isolement n'existe plus. Mais pour la masse des Canadiens? ...

L'Expo '67 constituera pour le Canadien moyen une expérience unique et très précieuse. Pendant quelques mois, il aura le monde dans son jardin. Il verra des objets, goûtera des mets, regardera des hommes et des oeuvres dont il n'a connu jusqu'ici que copies, évocations abstraites, pâles reflets. C'est une occasion inespérée d'élargir notre paysage culturel, à un moment de notre Histoire où nous avons de cette expérience le plus urgent besoin. ...

GÉRARD PELLETIER (*La Presse*)

L'Expo '67 bénéficiera au Canada de bien des manières, mais il en est une qui transcende toutes les autres. Elle confrontera le monde avec le Canada, et le Canada avec le monde. Et le monde représente un bon point de référence.

Depuis trop longtemps, le Canada n'a jugé de ses forces qu'avec des excuses qui le rassuraient. Ce que nous avons fait jusqu'à maintenant était remarquable pour une nation jeune et peu nombreuse dont la population est dispersée dans un immense territoire, remarquable pour une nation consciente de ses limitations et de ses problèmes. ...

Mais une Exposition universelle ne pourra tolérer l'excuse ni se satisfaire de justifications. Il ne suffira plus d'avoir une exposition qui ne sera remarquable que dans la mesure où tout aura été pris en considération. Expo '67 devra être remarquable en fonction de critères universels, ou elle ne le sera pas du tout.

Ce besoin de satisfaire à des critères d'excellence universels ne doit toutefois pas atténuer la nécessité pour l'Expo d'avoir un cachet typiquement canadien. Il ne signifie certainement pas que le Canada doit cesser d'être lui-même. Bien au contraire, le Canada doit présenter au monde quelque chose de différent, quelque chose qui soit manifestement l'expression de lui-même. Mais il ne doit implorer l'indulgence de personne. L'Expo '67 doit avoir un tel caractère d'originalité et de particularité, être à ce point essentielle et utile que le monde, satisfait, dira d'elle qu'elle a été remarquable. ...

EDGAR ANDREW COLLARD (*The Gazette*)

Quelles qu'aient pu être les difficultés rencontrées dans la première phase de la préparation de l'Expo, un fait s'affirme de plus en plus: L'Expo sera l'un des grands projets œcuméniques des vingt dernières années.

«Œcuménique» est ici employé au sens que les Grecs donnaient à ce qualificatif. Il veut dire universel et fraternel. L'Expo sera une réalisation montrant aux hommes les valeurs d'universalité et de fraternité qui les unissent. ...

Avec l'Expo, nous aurons l'occasion de donner au monde un exemple éloquent de ce que peut être l'unité dans la diversité. Chaque province aura son pavillon. Le gouvernement fédéral aura aussi le sien. Espérons qu'un soin spécial sera apporté par tous les exposants canadiens à faire ressortir avec netteté la dualité culturelle fondamentale et les diversités démographiques de notre pays. ...

L'Expo consacra la vocation œcuménique de notre pays. Pour prendre conscience de ce dont il est capable, un peuple doit, en effet, cesser un bon jour de se regarder lui-même. Il doit épouser des tâches qui l'obligent à sortir de lui-même. ...

CLAUDE RYAN (*Le Devoir*)

Cette première exposition universelle en sol canadien est l'affaire de tous. Son succès ou son insuccès se réfléchira sur chaque province, chaque ville et non seulement sur la province de Québec et Montréal. Ne serait-ce que parce que les Canadiens contribuent à en solder une partie des frais par l'entremise du gouvernement d'Ottawa. Et que dire du prestige de notre pays à l'étranger? ... Rien n'est facile et il faut mériter son succès. Je crois que les dirigeants d'Expo '67 font leur large part pour le mériter ce succès. Et aussi Montréal. Et Québec.

Il reste aux autres provinces de se pencher avec sympathie sur l'oeuvre ébauchée, d'épauler les efforts de ceux qui y consacrent leurs talents et leur énergie. ...

Ces îles surgies du fleuve Saint-Laurent comme par miracle, elles sont là, face aux gratte-ciel de la Métropole. Elles constituent le plus bel emplacement qui soit pour une exposition universelle, un emplacement qui emballe l'imagination et donne libre cours aux idées créatrices.

Expo '67 fusera comme un perpétuel feu d'artifice dans l'apothéose des fêtes du Centenaire canadien.

LUCIEN LANGLOIS (*Montréal-Matin*)
Archives de la Ville de Montréal



what montreal editors say about expo '67

Expo '67 can serve Canada in many ways but in one way above all. It will confront the world with Canada and Canada with the world. And the world is a good measuring-stick.

This need to measure up to international standards of excellence in no way diminishes the need or scope for Canada's individuality. It certainly does not mean that Canada should not offer the world something different, something distinctively her own. But at the same time, what she offers must not crave any indulgence of opinion. It must be something so original and distinctive, something so vital and efficient that the world will be satisfied and pronounce it to be good.

No nation that is 100 years old should plead its immaturity, nor should it want to do so. Expo '67 is the occasion to shake off the lingering traces of hesitation. In what better way could a nation celebrate the fact that it has grown up than by being ready to invite and accept the judgment of the world?

EDGAR ANDREW COLLARD (*The Gazette*)

Expo '67 will be a unique and very precious experience for the average Canadian.

For a few months he will have the world at his back door. He will see the things, taste the food, look at the men and the works from around the world — what to him were only copies, abstract reflections, pale images of the real things. This is a much-longed-for opportunity to enlarge our cultural scope, at a moment in history when this experience is very urgent and necessary.

There are some who see the value of Expo in terms of Canadian industry and Canadian commerce; I am immediately struck, first of all, by the intellectual profit which the great mass of ordinary citizens will be able to amass from the World Exhibition; these ordinary people, condemned even today and despite the spectacular progress in world communications, to the hopeless uniformity of the North American way of life.

GÉRARD PELLETIER (*La Presse*)

With this Exhibition, we will have the occasion to present to the world an eloquent example of what can be unity in the midst of

diversity. Each province will have its pavilion. The Federal Government, too, will have one. Let us hope that special care will be taken by each Canadian exhibitor to show clearly the basic cultural duality and the demographic diversities of our country. For our visitors and even for ourselves, the view of that Canadian unity will recall again that reality, both political and human, which has very few equivalents in the world.

With Expo also, we will discover how much the outside world likes and respects our country. Canada is counted among the most esteemed and the most envied countries on the earth. People envy our way of life, our geographic situation, our history of non-aggression, our desire to serve for peace. They will come to Montreal with the feeling of making a journey to a privileged part of Man's world.

Expo will consecrate the ecumenical destiny of our country. To be conscious of what it is able to accomplish, a people must indeed stop one day to look closely at itself. It must then employ the measures required to get it out of its rut. Expo then is one of those projects which not only will benefit our own country but the cause of human friendship as well.

CLAUDE RYAN (*Le Devoir*)

Night and day the heavy trucks, laden with the earth of the future World Exhibition, keep rolling. They follow one another every 30 seconds and the non-stop line is impressive. Nothing is easy and success must be deserved. I believe the leaders of Expo are doing more than their share to deserve that success. Also Montreal. And Quebec.

Those islands which emerged miraculously from the St. Lawrence River are there before you, before the skyscrapers of the Metropolis. They constitute the best and prettiest site for a World Exhibition, a site to excite the imagination and pave the way for a host of creative ideas.

Expo '67 will be the fabulous highlight of the many Canadian observances held throughout the land during the centennial year.

LUCIEN LANGLOIS (*Montréal-Matin*)
Archives de la Ville de Montréal

a stage for world meetings

by Evva Jarmicki Yellowley

When the first chill winds of winter blew across the wilderness of New France and 16th century *voyageurs* turned their fur-laden canoes toward Hochelaga, they knew they would find a warm welcome, an opportunity to discuss the year's business with other traders and, of course, a gay time. In the 20th century, men and women from all fields of activity travel in all seasons to the same place, now Montreal, in their footsteps. The reason: This city is fast becoming one of the great convention centres of the world.

This year, when Canadian fur traders met here again, they formed only one of almost 500 conventions being held in Montreal during 1964. Conventions last year brought about 240,000 out-of-towners to the city; they were among some 4,225,000 people registered as visitors in the same period.

No doubt 1967 is a magic date in Montreal — everything from the construction of skyscrapers and expressways to the renting of apartments seems to be geared to Expo '67. However, the Montreal Convention and Visitors' Bureau is planning beyond 1967, to such events as the Kiwanis International convention which will bring 22,000 delegates in 1968; it is even booking meetings for 1972, and the annual number of conventions is growing steadily.

The bureau was founded by Montreal's hotelmen in 1919 to facilitate the holding of conventions here. It is ready to assist groups of any size. Besides planning programs, arranging accommodations and providing personnel and equipment for registering delegates, the bureau has detailed information about sources of convention supplies and also arranges separate programs for delegates' wives (or husbands). What is more, Bureau Director Richard Gauthier points out, children are as welcome as their parents: The Bureau works closely with a private company which provides youngsters with a full program of entertainment.

Montreal's attractions as a convention city are countless. It provides the originality



Des centaines de congrès se tiennent chaque année à Montréal ● Delegates line up for registration at Montreal Convention ● Cada año Montreal hospeda los delegados de más de cien congresos internacionales ● Ogni anno Montreal ospita centinaia di congressi internazionali ● Hunderte von Kongressen werden alljährlich in Montreal abgehalten.

of Gallic charm for English-speaking North Americans and is a hub of transportation in the eastern part of the continent, with one of the world's largest inland ports and an international airport convenient to anyone coming from overseas. Canada's largest private-plane airport is in Cartierville, a 20-minute drive from the heart of the city.

There are now more than 10,000 rooms in the city's hotels, motels and tourist homes, most of them within walking distance of the downtown area. The scenic Laurentian Mountains — 140 resorts draw smaller conventions — are only an hour's drive from the city.

A prominent industrial and financial centre, Montreal is booming with economic and physical development which make it fascinating to men in all walks of life. It has world-famous scientific and educational institutions, some of the largest and most modern buildings on this continent, the headquarters of two of the world's largest railroads and of many large companies. It is a cultural leader, the gastronomic centre

of North America and has a superbly scenic location.

At present, the residential space in some hotels is complemented for convention purposes by "convention floors." In addition, the Show Mart provides 75,000 square feet of floor space for exhibitors.

But North America's largest self-contained convention centre, *Place Bonaventure*, will soon rise near Dominion Square. It will have 315,000 square feet of convention space — 200,000 of them on one floor! — as well as railway and subway stations, a merchandising centre of some 1,000,000 square feet, a shopping mall, restaurants and, atop all this, 300 hotel rooms grouped around a winter garden and swimming pools.

One block away from this giant, a 600-room hotel will be built. Both these projects will be completed by 1967 and other hotels are now abuilding or being planned.

(Evva Jarmicki Yellowley is a freelance writer)

Archives de la Ville de Montréal

ville de rencontres internationales

Lieu de rencontre des négociants en fourrure de la Nouvelle-France, la petite bourgade d'Hochelega, depuis, est devenue Montréal, ville de rencontres internationales.

Les négociants en fourrure y viennent toujours, mais en congrès. Celui de cette année compte parmi les cinq cents qui se tiendront dans la Métropole du Canada en 1964. L'année dernière, à eux seuls, les congrès ont attiré à Montréal 240,000 des 4,225,000 visiteurs.

Construction de gratte-ciel, aménagement de routes, tout semble actuellement axé sur 1967, année de l'Exposition internationale. Ce qui n'empêche pas l'Office des congrès et des visiteurs de Montréal, fondé en 1919 par les hôteliers montréalais, d'organiser d'ores et déjà le congrès du Kiwanis International qui amènera 22,000 délégués en 1968. D'autre part, certains organismes ont déjà réservé des locaux pour

1972. Et ces rencontres augmentent d'année en année.

Les attraits de Montréal sont innombrables. L'originalité de son charme français ne manque pas de plaire aux Nord-Américains de langue anglaise; et l'Européen ne s'y sent pas perdu. Plaque tournante de l'est de l'Amérique du Nord, Montréal possède un grand port fluvial et un aéroport international.

Les hôtels et motels de l'agglomération montréalaise comptent 10,000 chambres, sans compter les installations hôtelières des 140 stations touristiques des Laurentides, pittoresque région située à une heure de voiture de Montréal.

Important centre industriel et financier en pleine expansion, siège de grandes entreprises, Montréal est aussi une ville universitaire de réputation internationale, un centre de rayonnement culturel et artistique

et le paradis des gastronomes de l'Amérique du Nord.

A l'heure actuelle, certains hôtels peuvent mettre à la disposition des congressistes de vastes salles, tandis que le Palais du Commerce offre une surface de 75,000 pieds carrés pour les expositions. Mais le complexe architectural Place Bonaventure, qui s'élèvera bientôt au coeur même de la ville, aura des salles de congrès d'une surface totale de 315,000 pieds carrés, dont 200,000 sur un même étage! Il abritera également une gare et une station de métro, un ball d'un million de pieds carrés pour les expositions, une galerie de boutiques, des restaurants et, au-dessus de tout cela, 300 chambres d'hôtel aménagées autour d'un jardin d'hiver et de piscines.

Non loin de cet ensemble imposant se dressera un hôtel de 600 chambres. Les deux édifices seront terminés pour 1967—et d'autres sont en chantier, ou sur le point de l'être.

Le congrès international des photographes s'est terminé fin août à l'hôtel Reine Elizabeth • International meetings, such as gathering of photographers from many parts of the world, are held regularly in Montreal • El congreso internacional de fotógrafos tuvo lugar durante el pasado mes de Agosto en Montreal • Il congresso internazionale di fotografia è terminato a fine agosto • Die internationale Tagung der "Photographischen Gesellschaft von Amerika" fand Ende August im Queen Elizabeth Hotel ihren Abschluss.



cartoon capital

Sweden has the best cartoonists in the world if one is to judge by Montreal's first International Salon of Cartoons. It walked off with the grand prize and more than half the \$11,900 cash awards.

A feature of the 1964 Montreal Summer Festivals, the salon brought together 133 works by 84 cartoonists from 28 different countries. So great was interest in the show that its duration was extended for a month's run at The Montreal Museum of Fine Arts.

Martin Lamm, of Sweden, was awarded top prize of \$5,000 by a three-man jury, headed by the famous cartoonist Moisan, of *Le Canard Enchaîné*, the Paris weekly. Other members of the jury were Jean Martineau, chairman of the Canada Council, a federal grant-giving body for the arts; and Jan Kamienski, of *The Winnipeg*

Tribune, one of the winners in last year's National Salon of Cartoons.

The exhibition was in three parts — humorous drawings, editorial cartoons and caricatures — and except for Sweden, with three winners, the 10 other prizes were shared individually by Canada, the United States, Denmark, Iran, The Netherlands, West Germany, France, Czechoslovakia, Brazil and Poland.

Lamm's top prize was for a caricature of President de Gaulle. It showed the French chief of state on the telephone and the caption read: "Europe? Speaking."

In the three individual categories, the prizes ran from \$1,000 to \$600 to \$400 to \$300 for first, second, third and fourth places, respectively.

The winners chosen in each category and the rank accorded them:

Editorial cartoon: Ewert Karlsson, Sweden; Edward Lindahl, Sweden; Berthio, Canada; Paul Conrad, United States.

Caricature: Eric Werner, Denmark; Davallou, Iran; B. Van Den Born, The Netherlands; H. E. Köller, West Germany.

Humorous drawing: Sempé, France; Steban B., Czechoslovakia; Millor Fernandes, Brazil; Zbigniew Lengren, Poland.

President de Gaulle and Premier Khrushchev were favorite targets in the cartoons, some of them pungent and probing.

Countries represented in the exhibition were Austria, Brazil, Canada, Chile, Nationalist China, Colombia, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, West Germany, Great Britain, India, Iran, Ireland, Israel, Italy, Japan, Lebanon, The Netherlands, New Zealand, Norway, Poland, South Africa, Sweden, Turkey, the United States of America and Yugoslavia.

The exhibition — believed to be the

largest collection of top cartoons ever exhibited in North America — was organized by the Montreal Parks Department, with the financial assistance of *The Montreal Star*.

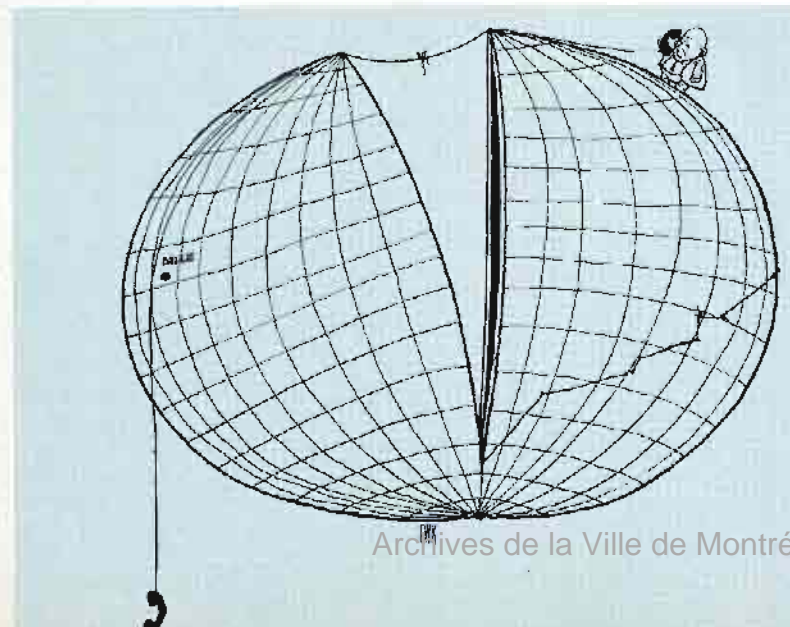
Heading the organization of the salon was Jean Dupire, information officer of the Parks Department and co-ordinator of the Summer Festivals. Working with him on the mounting of the show were Roland Proulx, Raymond Labelle and Louis Hébert. Dr. Evan H. Turner, until August head of the Montreal Museum and now director of the Philadelphia Museum of Art, supervised the hanging of the works.

Each of the participating countries was accorded a panel measuring six feet by four feet in which there was space for two cartoons in each of the three categories. In the upper corner of each panel appeared the country's flag.

The exhibition was made possible through the co-operation of foreign embassies and the Montreal consular corps and its dean, Eduardo De Diego, of Panama.

In 1963, the salon was organized at the suggestion and with the help of the Montreal cartoonist, Robert LaPalme, as a Canadian exhibition. Even then, however, Montreal's Mayor Jean Drapeau, who originated the idea of the Summer Festivals, forecast it would become an international event by 1964 so that Montreal might become "cartoon capital of the world."

Canada's representation in the exhibition this year consisted of work by six different cartoonists from three different provinces. Twenty-six cartoonists representing 12 cities in six provinces submitted work and six of the cartoons were accepted by a jury of selection for the Canadian





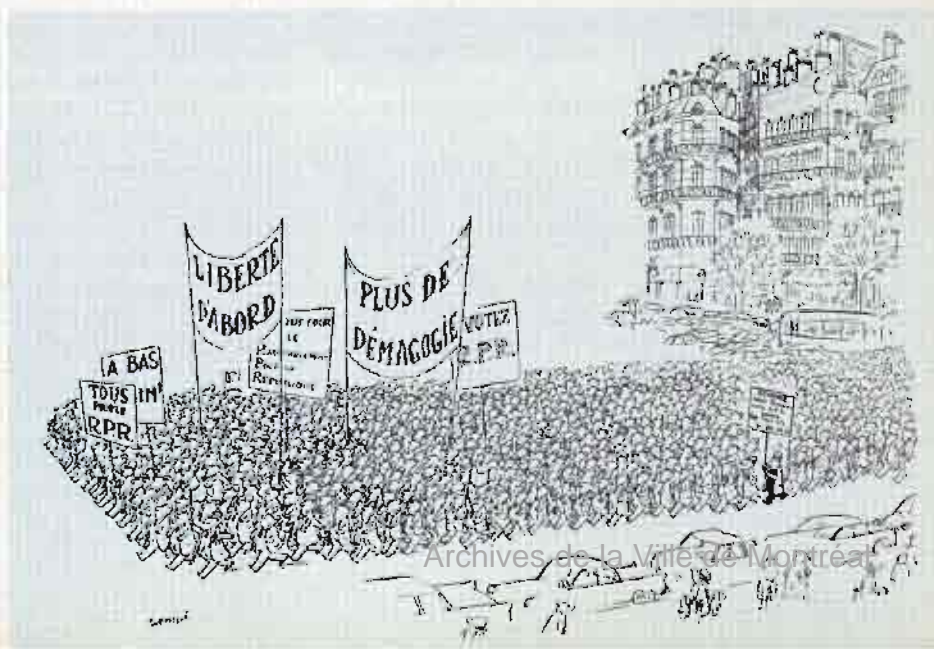
section. The jury consisted of Gillis Purcell, general manager of The Canadian Press, chairman; Gaston Parent, art director of *Montreal '64*; and Bill Bantey, journalist.

The Canadian cartoonists chosen were: Roland Berthiaume (Berthio), of *La Presse* and *La Patrie*, Montreal; Robert Leduc, of *La Presse*, Montreal; Steve Yurani, of CFCF-TV, Montreal; Ed McNally, of *The Montreal Star*; James Reidford, of *The Globe and Mail*, Toronto, and Roy Peterson, *The Vancouver Sun*, Vancouver.

In declaring the exhibition open July 15, Mayor Drapeau said the salon serves to "focus attention on Montreal internationally, leading up to Expo '67," the universal exhibition to be held in Montreal in three years. No city had thus far provided leadership in the cartooning field and Montreal would fill the void, according to Mayor Drapeau.

With the mayor was John G. McConnell, president and publisher of *The Montreal Star*.

Vue de la salle d'exposition • Visitors examine some of entries at Museum exhibition • Vista de la sala de la exposición • Nel salone della mostra • Ansicht des Ausstellungsraumes.





Le maire de Montréal, à l'inauguration du Salon, devant la caricature qui devait remporter le Grand Prix. Il est entouré, à gauche, de M. John G. McConnell, président du *Montreal Star*, et, à droite, de M. Jean Dupire, organisateur du Salon ● Mayor Jean Drapeau holding paper, points out grand prize winner to John G. McConnell, president of the *Montreal Star*, left, and Jean Dupire, organizer of the Salon, right ● El alcalde de Montreal, Jean Drapeau, frente a la caricatura que ganó el primer premio. A su izquierda John G. McConnell presidente del diario "*Montreal Star*". A su derecha, Jean Dupire, organizador de la exposición. ● Il sindaco di Montreal, Jean Drapeau, davanti alla caricatura che ha guadagnato il Gran Premio. Sono con lui, a sinistra, il presidente del quotidiano "*Montreal Star*", a destra, l'organizzatore della Mostra, Jean Dupire ● Der Bürgermeister von Montreal bei der Eröffnung der Ausstellung vor der mit dem Grossen Preis ausgezeichneten Karikatur. Links der Präsident der Zeitung "*Montreal Star*", John G. McConnell, rechts der Organisator der Ausstellung, Jean Dupire.

le salon international de la caricature

C'est en Suède qu'on trouve les meilleurs caricaturistes au monde. Ainsi en a décidé le jury du premier Salon international de la caricature qui vient de se tenir à Montréal. Manifestation inscrite cette année au programme des Festivals d'été, le Salon de la caricature a réuni 133 oeuvres et 84 signatures de 28 pays. L'intérêt populaire à l'égard de cette exposition s'est révélé si grand qu'il a fallu en prolonger la durée d'une semaine au Musée des Beaux-Arts de Montréal.

Présidé par le célèbre Moisan, caricaturiste à l'hebdomadaire parisien *Le Canard Enchaîné*, le jury était composé de MM. Jean Martineau, président du Conseil des arts du Canada, et Jan Kamienski, caricaturiste au quotidien "*Winnipeg Tribune*" et l'un des gagnants au Salon national de la caricature l'an dernier. Le premier prix (\$5,000) a été attribué au caricaturiste suédois Martin Lamm.

Le Salon comportait trois catégories: dessins humoristiques, caricatures politiques et portraits. Sauf pour la Suède, qui compte trois gagnants, les dix autres prix sont allés aux représentants du Canada, des États-Unis, du Danemark, de l'Iran, des Pays-Bas, de l'Allemagne de l'Ouest, de la France, de la Tchécoslovaquie, du Brésil et de la Pologne.

C'est avec une caricature du président de Gaulle que M. Lamm a remporté le premier prix. Elle montrait le président de la République française au téléphone. En légende, on pouvait lire: *L'Europe? C'est moi!*

Quatre prix ont été octroyés dans chacune des trois catégories, le premier étant de \$1,000, le deuxième de \$600, le troisième de \$400 et le quatrième de \$300.

Voici, dans l'ordre des prix, les noms des gagnants pour chacune des catégories:

Caricature politique: Ewert Karlsson (Suède), Edward Lindahl (Suède), Berthio (Canada), Paul Conrad (États-Unis).

Portrait: Eric Werner (Danemark), Davallou (Iran), B. Van Den Born (Pays-Bas), H. E. Köller (Allemagne de l'Ouest).

Dessin humoristique: Sempé (France), Steben B. (Tchécoslovaquie), Millor Fernandes (Brésil), Zbigniew Lengren (Pologne).

C'est au président de Gaulle et au premier ministre Khrouchtchev que les caricaturistes accordent les premières places dans le choix des hommes politiques. Les pays représentés à cette exposition étaient l'Autriche, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine nationaliste, la Colombie, la Tchécoslovaquie, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne de l'Ouest, la Grande-Bretagne, l'Inde, l'Iran, l'Irlande, l'État d'Israël, l'Italie, le Japon, le Liban, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Pologne, l'Union sud-africaine, la Turquie, les États-Unis et la Yougoslavie.

Ce Salon international, qui a permis de réaliser la plus grande exposition de caricatures en Amérique du Nord, avait été monté par le Service des parcs de Montréal avec le concours financier du quotidien *Montreal Star*. M. Jean Dupire, coordinateur des Festivals d'été, en assurait l'organisation avec MM. Roland Proulx, Raymond Labelle et Louis Hébert. Le professeur Evan Turner, qui était directeur du Musée des Beaux-Arts jusqu'à la mi-août et qui vient d'être nommé directeur du Philadelphia Museum of Arts, a réglé l'accrochage des oeuvres exposées.

Le corps diplomatique du Canada et le corps consulaire de Montréal ont collaboré étroitement à l'organisation de ce Salon, en particulier le doyen des diplomates montréalais, M. Eduardo De Diego, consul de Panama.

En 1963, grâce à l'initiative du caricaturiste montréalais Robert LaPalme, une première exposition canadienne s'était tenue à Montréal. Dès cette première manifestation, le maire Jean Drapeau — qui avait lancé l'idée des Festivals d'été — prévoyait que l'événement aurait, l'année suivante, une portée internationale de telle sorte que Montréal puisse devenir "la capitale mondiale de la caricature".

Cette année, six caricaturistes de trois provinces canadiennes participaient à l'exposition. Au total, 26 caricaturistes de 12 villes et de six provinces avaient soumis des oeuvres; un jury canadien, composé de MM. Gillis Purcell, directeur général de l'agence *Presse Canadienne*, Gaston Parent, directeur artistique de *Montréal '64* (président), et Bill Bantey, journaliste, avait retenu six des oeuvres soumises, celles de MM. Roland Berthiaume (Berthio), de *La Presse* et *La Paix* de Montréal; Robert Leduc, de *La Presse*; Steve Yurani, de la station de télévision montréalaise CFCF-TV; Ed McNally, du *Montreal Star*; James Reidford, du *Globe and Mail*, de Toronto, et Roy Paterson, du *Vancouver Sun*, de Vancouver.

En inaugurant cette grande exposition, le 15 juillet, le maire Drapeau soulignait que ce Salon de la caricature attire l'attention internationale sur Montréal et prépare ainsi l'Exposition universelle qui aura lieu dans trois ans. Aucune ville n'a jusqu'ici pris l'initiative d'encourager et d'accueillir les caricaturistes du monde; c'est un vide que Montréal veut combler, a-t-il dit, en présence de M. John G. McConnell, président et éditeur du *Montreal Star*.

Archives de la Ville de Montréal

le golf résiste au béton

par J.-P. Cofsky

Un îlot de verdure défie les gratte-ciel en plein cœur de Montréal et fait les délices de milliers de citoyens; il résiste impunément au béton depuis 41 ans pour le plus grand plaisir des golfeurs.

Depuis 1923 en effet, le club de golf municipal de Montréal se moque des béliers mécaniques et des grues géantes; il sert d'Etat tampon entre la poussée champion des constructions modernes et la gent des golfeurs. La ville peut changer de visage, le golfeur garde son masque.

Le club de golf municipal n'est pas allergique ou réfractaire au progrès. En 1957-58 le terrain de golf si cher aux Montréalais, trop à l'étroit, ravit aux constructeurs leur technique d'envahissement et leur emprunta pour quelques semaines leurs outils. Il en naquit un autre "dix-huit trous" ajoutés aux dix-huit premiers. Le béton reculait, la pelouse reprenait ses droits. Le golf connut un essor nouveau; il devint à Montréal le sport populaire par excellence de toutes les classes de la société.

L'âme de ce terrain est le professionnel chevronné Damien Gauthier, qui en dirige la destinée depuis 1946. Il possède les deux qualités les plus appréciées d'un professeur: l'art d'enseigner et l'art d'écouter. L'art d'enseigner à ses assistants et l'art d'écouter à longueur de journée les "passants" lui dire comment jouer.

Le terrain de golf municipal de Montréal s'est acquis une enviable réputation, non par la tenue de tournois à prestige, mais par le prestige de la quotidienne attention qu'on apporte à manucurer son parcours. Un personnel de 50 préposés à l'entretien du terrain de 36 trous travaille d'une étoile à l'autre pour garantir le plaisir des golfeurs les plus exigeants. Les verts sont aussi bon accueil aux maîtres qu'aux novices et les *fairways* favorisent autant les amateurs que les professionnels.

Sur semaine les mordus du golf peuvent jouer un neuf trous "hors d'oeuvre", et arriver frais et dispos au bureau à neuf

heures. En fin de semaine, les golfeurs étant plus nombreux, il faut leur faire des concessions; aussi c'est dès 5 heures du matin que les fanatiques envahissent cette oasis de verdure. On les appelle les "balayeurs de rosée". Damien Gauthier, qui fut souvent lui-même le touriste à la recherche d'un terrain de golf dès son arrivée dans une ville inconnue, a pensé à ces "mordus": toute personne, dont le golf est la raison de vivre, peut faire une réservation par téléphone (872-3144) et son heure de départ sur le té lui est garantie.

Au terrain de golf municipal de Montréal, plus de 100,000 golfeurs hachent et labourent le sol au cours de l'été, pendant que le personnel leur tient tête. C'est une bataille qui semble inégale à première vue. Toutefois les employés n'ont jamais encore perdu!

(M. J.-P. Cofsky est collaborateur aux pages sportives du Devoir.)

Le golf municipal • Tee-off at Montreal Municipal Golf Course • La cancha del golf Municipal • Il campo di golf municipale • Der Montrealer städtische Golfplatz.





"fore!" on 50 courses

by Graeme McMurray

Montreal, linked historically with the very beginnings of golf in North America, boasts an international tradition that places it among the world's great golfing cities.

The Royal Montreal Golf Club, founded in 1873 and granted a Royal charter by Queen Victoria in 1884, is the oldest club of its kind in North America.

Today, despite the rapid industrial and residential expansion which has forced several golf clubs to relocate farther from the city, there are nevertheless 12 courses on the Island of Montreal.

Another 40 lie within easy commuting distance and are used mainly by Montreal golfers. These include private, semi-private and public clubs and range from the nine-hole resort courses in the Laurentian mountains north of the city to the plush new 45-hole layout built by Royal Montreal in *Ile Bizard*.

A number of new courses have been constructed in the last decade and it seems likely that as many more will be built in the next 10 years. Most courses are booked to capacity on weekends and holidays. The 36-hole Montreal Municipal Golf Club alone accommodates close to 1,000 golfers on a busy Saturday or Sunday. It is located in the east end of the city, a 15-minute drive from the uptown area.

Montreal has been the site of many major international championships. Countless international golf stars have played here through the years. The city has acted as host for the Canadian Open Champion-

ship 14 times and the first international match in North America was played here between teams representing Royal Montreal and The Country Club of Brookline, Mass.

When the late John Jay Hopkins, then president of General Dynamics Corporation, founded the Canada Cup matches in 1953, he selected the Beaconsfield Golf Club in suburban Pointe Claire for the first tournament. His aim was to promote world-wide goodwill through golf. Unfortunately, he did not live to see the results.

Two-man professional teams from seven countries competed in the first matches at Beaconsfield. Since then, the Canada Cup has grown into a spectacular annual event which has been held twice in Montreal and

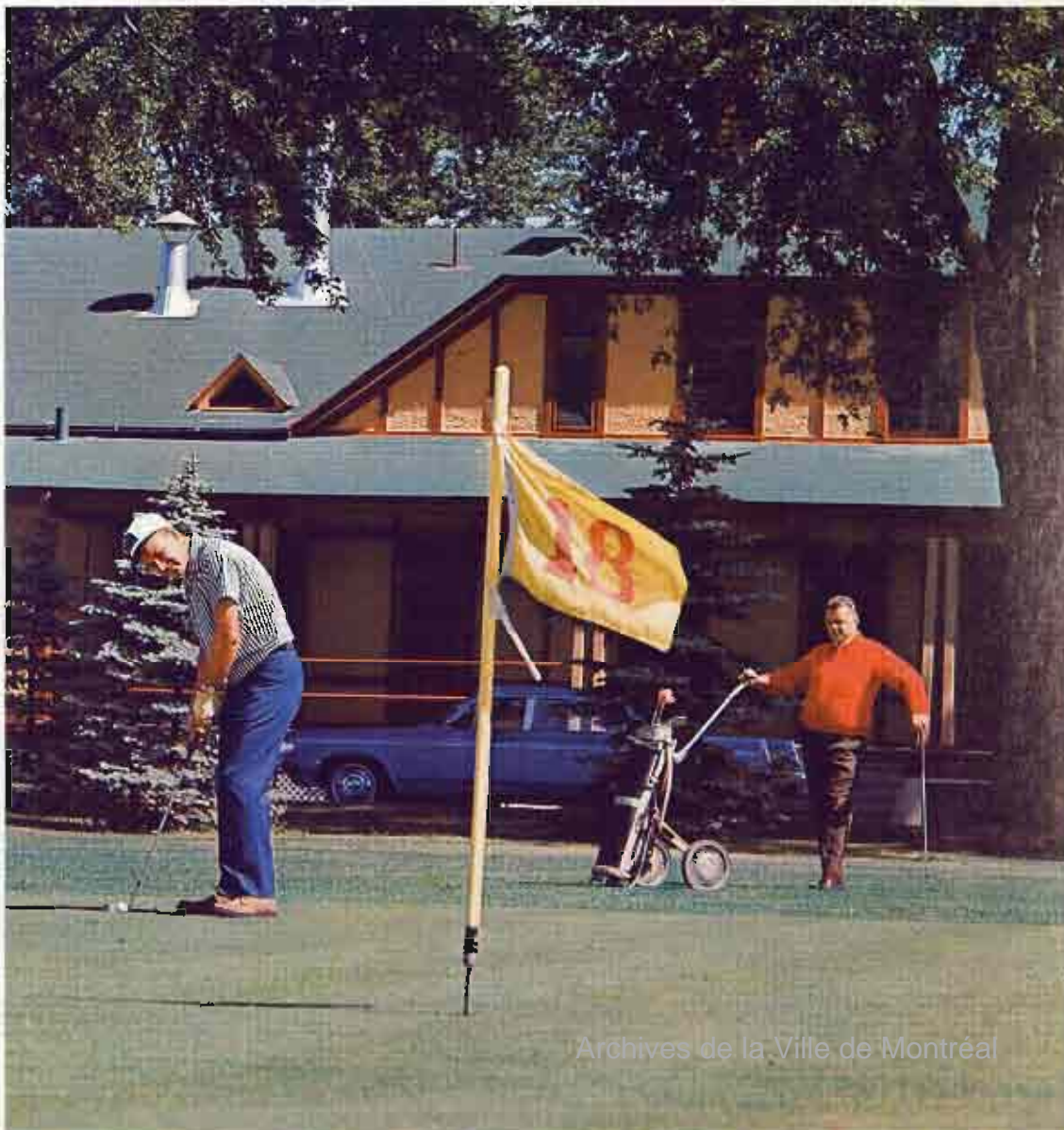
in 10 different countries. Last year's matches in Paris drew teams from 33 countries.

Montreal's colony of professional golfers has been increased in the last few years by the arrival of a number of young English and Scottish pros. Red Mackenzie, head pro at the Elm Ridge Golf Club on *Ile Bizard*, now imports all his teaching assistants from Great Britain. He has one of the largest pro shop staffs in the country.

Thoroughly grounded in all phases of the game, the Old Country golfers make excellent club professionals. They also lend additional cosmopolitan flavor to a city with historic and international golfing traditions.

(Graeme McMurray is golf columnist on *The Gazette*.)

Le "18e trou" du golf municipal • The end of the game at Municipal Course • Final de un partido de golf en la cancha Municipal de Montreal • La "diciottesima buca" nel campo di Montreal • Das "18. Loch" auf dem Montrealer städtischen Golfplatz.



◀ *Sur le terrain de Pinegrove, à quelques minutes de Montréal, s'est déroulé cette année le plus grand tournoi de golf canadien • Top golfers participated in Canadian Open at Pinegrove • En la cancha Pinegrove muy cerca de Montreal donde tuvo lugar este año el gran torneo canadiense de golf • Nel campo di Pinegrove, a pochi minuti da Montreal, si è svolto quest'anno il più grande torneo canadese di golf • Der nur einige Minuten von Montreal entfernte Pinegrove-Golfplatz, wo in diesem Jahr das grösste kanadische Golfturnier abgehalten wurde.*

focus on montreal

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

- From the Pacific, after a tour of the future French nuclear testing ground, came France's Prime Minister Georges Pompidou, accompanied by a high-powered French military team.

- The Right Honorable, the Lord Provost of Glasgow, Peter J. Meldrum, J.P., stopped over in Montreal en route to the Festival of the Tartans in New Glasgow, Nova Scotia.

- A hit, as are all beautiful women in Montreal, was Countess Umberto Marzotto, of Italy. Arriving with her husband at the head of a group of 131 touring visitors from Valdarno, Italy, the countess was presented with an Oopik — Canada's furry symbol of the north — by Fabrizio Girelli, Alitalia's manager for Canada.

- Leading Canadian singers, musicians and directors flew home from many parts of the world as Mayor Jean Drapeau laid the groundwork for a permanent Montreal opera company with a full repertory of performances each year.

- An international jury accorded Gilles Groulx, of Montreal, first prize in the Second Festival of Canadian Films for his full-length feature, *Le Chat dans le sac*. The \$2,000 top award was among \$4,000 worth of prizes presented at the windup of the Montreal International Film Festival.

- Pauline Julien, of Montreal, won second prize in the International Festival of Song in Poland. Artists from more than 30 countries participated in the competition. Miss Julien performed a song composed by Gilles Vigneault of Montreal.

- Nine men and six women were chosen for the Canadian Olympic track and field team at the Olympic trials and national championships in South Shore St. Lambert. Among the keen spectators, despite a heavy cloudburst: Prime Minister Lester B. Pearson.

- Accompanied by a party of about 30, Tunku Abdul Rahman, Prime Minister of Malaysia, watched the CL-41 jet trainers go through their paces at Montreal's Cartierville Airport.

- Belgium won all honors in *Le Tour du St-Laurent* bicycle race. Lanky André Dhaene, 23, was the best individual rider, covering the tough 1,500-mile course in a total time of 65 hours, 18 minutes and 47 seconds. After Belgium came Poland, Russia, Holland, Austria and England.



*A l'ordre du jour: Une maison d'opéra
Ground work for an opera company*



Hon. Peter J. Meldrum



Gilles Groulx



Georges Pompidou



Conte e Contessa Umberto Marzotto



Les épreuves à Saint-Lambert — Olympic trials



Abdul Rahman



Pauline Julien



Tour cycliste du Saint-Laurent

Voici quelques-uns des événements et des personnalités qui ont marqué au cours des semaines passées l'actualité de Montréal, carrefour international:

- De retour des îles de la Polynésie où il a inspecté les chantiers de la future base nucléaire française, le premier ministre de France, M. Georges Pompidou, s'est arrêté à Montréal où il a été accueilli par les autorités locales, provinciales et fédérales.

- Le lord prévôt de Glasgow, M. Peter J. Meldrum, et Mme Meldrum ont été les hôtes de Montréal, avant de se rendre en Nouvelle-Écosse assister au festival des tartans.

- Le comte et la comtesse Umberto Marzotto ont récemment dirigé un groupe de 131 touristes italiens de Valdagno, en visite au Canada.

- Réunissant au restaurant Hélène-de-Champlain de l'île Sainte-Hélène les grandes voix canadiennes, le maire Drapeau a lancé le projet de la création d'une troupe permanente d'opéra à Montréal.

- Le Festival international du film de Montréal se doublait cette année, pour la seconde fois, d'un festival compétitif du film canadien. Le cinéaste Gilles Groulx, de l'Office national du film, a remporté le Grand Prix de \$2,000 pour son long métrage *Le chat dans le sac*.

- La chanteuse montréalaise Pauline Julien a remporté le deuxième grand prix du Festival international de la chanson qui s'est déroulé à Sopot en Pologne, en interprétant une chanson de Gilles Vigneault *Jack Monoloy*.

- Les épreuves de qualification des athlètes qui représenteront le Canada aux Jeux Olympiques de Tokyo se sont déroulées à Saint-Lambert, en banlieue de Montréal, en présence du premier ministre Lester Pearson et du haut commissaire adjoint de l'Expo '67, M. Robert Shaw.

- Le tunku Abdul Rahman, premier ministre de la Malaisie, hôte du gouvernement canadien, a été reçu par le Maire de Montréal lors de son passage dans la métropole. L'homme d'état a profité de son voyage au Canada pour visiter les ateliers de la Canadair qui construit les appareils à réaction destinés à son pays, à la suite d'un accord de coopération canado-malaysien.

- Le Tour cycliste du Saint-Laurent a pris fin à Québec avec la victoire du Belge André Dhaene qui a couvert les 1,500 milles de l'épreuve en 65 heures et 18 minutes. Au classement par équipes, la Belgique est première, suivie de la Pologne, de la Russie, de la Hollande, de l'Autriche et de l'Angleterre.

