

452

PAGES FROM
CANADIAN
HISTORY

The
DIAMOND
JUBILEE
SERIES

of
ADVERTISEMENTS
ISSUED BY

The
CANADIAN PACIFIC RAILWAY



CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY

EASTERN LINES

GENERAL PASSENGER DEPARTMENT—RAIL LINES

EMILE J. HEBERT,
FIRST ASSISTANT GENERAL PASSENGER AGENT.

MONTREAL, P.Q.

Nov 14-1927

IN YOUR REPLY PLEASE REFER TO FILE NO.

Monsieur,

Créant qu'il pourrait trouver place dans votre bibliothèque, je prends la liberté de vous adresser un exemplaire, d'une série reliée, d'annonces bilingues, du Pacifique-Canadien, intitulée "Quelques pages tirées de l'histoire canadienne", qui parurent dans les journaux et revues du Canada, à l'occasion du Sixantième Anniversaire de la Confédération canadienne - juillet 1927.

Et j'ai bien l'honneur de me souscrire,

Bien respectueusement votre,

Emile Hebert

C-48
INV-452
BMS, S3, DM, P008

Pages from Canadian History & The
DIAMOND JUBILEE SERIES

of
Advertisements

1

Issued by
The
CANADIAN PACIFIC
RAILWAY

Don
M. Emile Hebert de C.P.R.
15 nov. 1927

FOREWORD

This portfolio contains the proofs of the Diamond Jubilee Historical Series "Pages from Canadian History" which appeared in the leading Canadian publications from January to July, 1927, inclusive.

The Canadian Pacific Railway desired to place before the reading public a dignified and authoritative review of some of the stirring events with which it has been associated in the development of Canada, and chose this method of achieving its purpose.

While many details necessarily had to be omitted, on the whole this series conveys an idea of the extent to which the Road has been connected with the development of the Dominion.

The attitude of the Canadian Pacific towards Confederation has never changed, and E. W. Beatty, Esq., K.C., its Chairman and President, only a few months ago, made the following a part of an address before the Canadian Manufacturers' Association:

"This Company came into existence to fulfil a pledge made by the people of the East to the people of the West so that all might remain united in a common Confederation. So long as the Canadian Pacific Railway has a dollar left in its treasury, it will fight for the ideals, uphold the faith, and maintain the precious heritage of that Confederation."

CANADIAN PACIFIC RAILWAY

AVANT-PROPOS

Ce portefeuille renferme les épreuves d'une série publicitaire, commémorant le Soixantième Anniversaire de la Confédération et intitulée "Pages d'Histoire Canadienne," parue, en 1927, dans les principales publications canadiennes de janvier à juillet, inclusivement.

Voulant mettre sous les yeux du public un sommaire sobre et documenté de certains événements importants relatifs à notre progression nationale, et auxquels il fut intimement mêlé, le Chemin de Fer du Pacifique Canadien a eu recours à cette méthode.

Quoique, nécessairement, de nombreux détails aient dû être omis, cette série permet, somme toute, de se créer une idée exacte de la part prise par ce chemin de fer à l'expansion économique du Dominion.

L'attitude du Chemin de Fer du Pacifique Canadien envers la Confédération ne s'est jamais modifiée et M. E. W. Beatty, C.R., son président, parlant, il y a quelques mois, à l'Association des Manufacturiers Canadiens, terminait son discours par ces mots éloquents:

"Cette Compagnie a été formée dans le but de remplir une promesse faite par la population de l'Est à la population de l'Ouest, afin que tous les habitants du Canada restent unis par une commune Confédération. Aussi longtemps qu'un dollar restera dans les coffres du Chemin de Fer du Pacifique Canadien, cette organisation défendra les principes de la Confédération, répondra à sa confiance et en conservera l'incalculable patrimoine."

LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE
CANADIEN

PAGES FROM CANADIAN HISTORY

LIKE the Elizabethan age in England, the era of Confederation in Canada was a time of giants of constructive imagination. Confederation itself expressed the magnificent vision of great minds and fine characters. Of these the Canadian Pacific Railway had its share.

British Columbia had made the construction of a transcontinental railway a specific condition of her joining the Confederation. The Fathers of Confederation promised that it should be done. A brave promise—to lay steel rails over plains and rivers, threading mountain passes, across two thousand five hundred miles of unmapped wilderness.

Both political parties, honestly intent, tried to construct the railway. Twelve years of effort found their plan a failure.

Then there appeared upon the scene the man—George Stephen.

What had this "hare-brained scheme" to offer him? Riches? He was even then a wealthy man. Prominence? He was already one of the young Dominion's outstanding business men. Yet, for the vision that became the Canadian Pacific Railway, he gave up his own financial safety, risked the reputation he had won, staked everything he had so far achieved.

Spurred by faith, George Stephen, with the group he gathered around him—which included Donald Smith, afterwards Lord Strathcona, and R. B. Angus—fought the fight against nature, fought against bitter scepticism and public indifference . . . fought and won!

The word of the country, its honor, were in the keeping of these men. How well the trust was kept is a matter of history. The fulfilment of that trust, the building of the Canadian Pacific Railway, made concrete the vision of binding the loosely-held provinces into one nation.

George Stephen, afterwards made Lord Mount Stephen, the first President of the Canadian Pacific, stands in the front rank of those giants who were the founders of the Canada of today. [1]



LORD MOUNT STEPHEN
George Stephen, Bart., G.C.V.O., First Baron Mount Stephen
President of the Canadian Pacific until 1888

CANADIAN PACIFIC

IT SPANS THE WORLD

PAGES D'HISTOIRE DU CANADA

LEL le siècle d'Elisabeth où fleurirent de si puissantes imaginations créatrices, la Confédération Canadienne fut élaborée par de nobles intelligences, aidées par une indomptable énergie et le plus sagace sens prophétique. Le Chemin de Fer Canadien du Pacifique eut sa bonne part de ces gloires nationales. La Colombie Britannique n'avait consenti à se joindre à la Confédération qu'à une condition expresse: la construction d'un chemin de fer transcontinental. Et les Pères de la Confédération s'y étaient engagés. Jeter, dans une contrée inexplorée, un ruban d'acier long de quelque trois mille milles à travers plaines, fleuves et défilés . . . c'était là, certes, une audacieuse promesse!

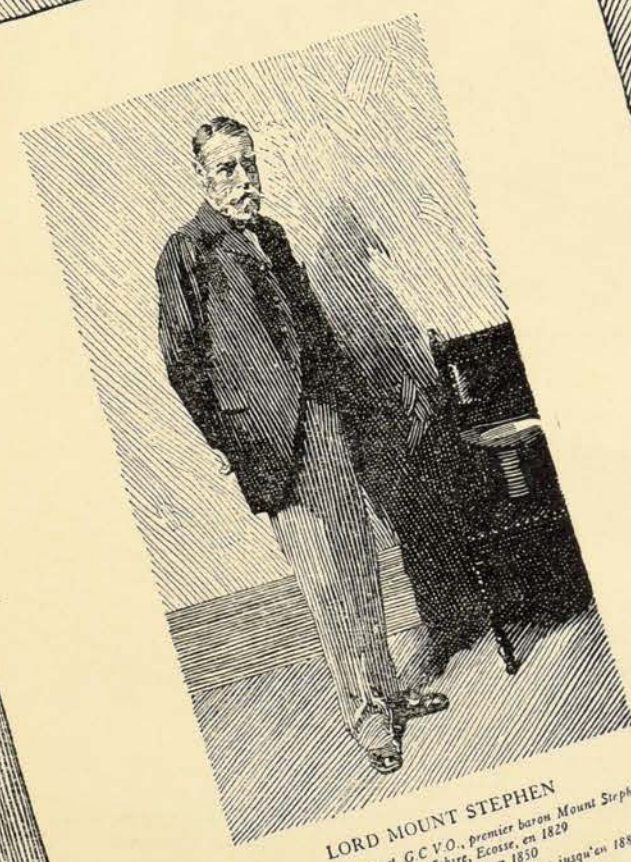
L'un et l'autre des deux partis politiques se mirent à la tâche avec zèle. Mais, après douze années d'efforts, ce projet magnifique n'était pas encore couronné de succès. C'est à cette époque que parut dans notre Histoire—l'homme qui devait occuper une place si importante—George Stephen.

Que pouvait lui apporter cette entreprise hasardeuse? La richesse? Sa fortune était faite. La renommée? Il était déjà un des hommes d'affaires les plus importants du jeune Dominion. Nonobstant, pour ce rêve grandiose qui devait être, un jour, le Chemin de Fer Canadien du Pacifique, il renonça à cette sécurité que lui assurait sa fortune, il mit en péril cette renommée qu'il avait acquise, bref, il joua tout ce que la vie et son labeur lui avaient déjà donné.

Avec le petit groupe d'amis qu'il avait ralliés à ses côtés—Donald Smith, plus tard Lord Strathcona, et R. B. Angus—George Stephen, enthousiaste et confiant, lutta contre le doute, l'apathie, l'indifférence du public, défit les obstacles de la Nature elle-même . . . et remporta la victoire!

L'honneur du pays, la parole donnée, était en jeu. Ils se sont montrés dignes de leur tâche. La réalisation de leur projet, la construction du Chemin de Fer Canadien du Pacifique, eut pour effet de réunir en une seule et puissante nation nos provinces indécises et divisées.

Premier président du Pacifique Canadien, George Stephen, plus tard Lord Mount Stephen, occupa la première place parmi ces titans qui furent les fondateurs du Canada d'aujourd'hui. [1]



LORD MOUNT STEPHEN
George Stephen, baronnet, G.C.V.O., premier baron Mount Stephen
Né dans le Banffshire, Écosse, en 1829
Emigre au Canada en 1850
Président du C. de F. Canadien du Pacifique jusqu'en 1888
Baronnet en 1885. Elu à la patrie en 1891
Mort en 1922

LE PACIFIQUE CANADIEN

ENCEINT LE GLOBE



*Colourful Names
Throng Canada's Pages of Sixty Years Ago*

PALMER, CARTER, DICKEY, WHALEN, HENRY, FISHER, BARNARD, STEEVES, GALT, SHEA, CHANDLER, CHAPAIS, CAMPBELL, LANGEVIN, GEORGES ETIENNE CARTIER, MITCHELL, HAVILAND, COCKBURN, POPE, JOHNSON, THOMAS D'ARCY MCGEE, MCCULLY, GEORGE BROWN, TACHÉ, JOHN A. MACDONALD, WILLIAM MCDUGALL, OLIVER MOWAT, CHARLES TUPPER, SAMUEL LEONARD TILLEY, ADAMS G. ARCHIBALD, COLONEL GRAY, GEORGE COLES, J. H. GRAY, A. A. MACDONALD.—*Fathers of Confederation.*

WHAT an inspiration to Canadians of today is the memory of these men, who welded the scattered communities of Victoria's subjects in British North America into one magnificent whole, and laid down the basic principles of the Empire's largest unit!

We honour their names now in this Diamond Jubilee year of the Confederation, which they achieved by forming a Dominion from "sea to sea."

Presiding over the Conference which resolved on Union was Etienne Pascal Taché, a veteran of the War of 1812, who expressed the loyalty of his fellow-countrymen when he said, "The last gun to be fired for British supremacy in America would be fired by a French-Canadian."

John A. Macdonald and Georges Etienne Cartier were commanding figures in the Conference. By their side were George Brown, of the *Toronto Globe*, a "dyed-in-the-wool" Liberal, who forgot party in his desire for Union; T. Alexander Galt, master of finance; Thomas D'Arcy McGee, poet, historian, orator; William McDougall, distinguished son of a loyalist; Oliver Mowat, a legal giant, who afterwards became Premier of Ontario; Charles Tupper, master debater; Samuel Leonard Tilley, a power in the Maritime Provinces; Adams G. Archibald, great parliamentarian.

These are the men who foresaw the necessity of a transcontinental railway that would connect sea with sea, and their vision became a reality in the subsequent achievement of the Canadian Pacific Railway.

CANADIAN  PACIFIC
IT SPANS THE WORLD



*Que de noms évocateurs
dans les annales du Canada d'il y a soixante ans . . .*

PALMER, CARTER, DICKEY, WHALEN, HENRY, FISHER, BARNARD, STEEVES, GALT, SHEA, CHANDLER, CHAPAIS, CAMPBELL, LANGEVIN, GEORGES ETIENNE CARTIER, MITCHELL, HAVILAND, COCKBURN, POPE, JOHNSON, THOMAS D'ARCY MCGEE, MCCULLY, GEORGE BROWN, TACHÉ, JOHN A. MACDONALD, WILLIAM MCDUGALL, OLIVER MOWAT, CHARLES TUPPER, SAMUEL LEONARD TILLEY, ADAMS G. ARCHIBALD, LE COLONEL GRAY, GEORGE COLES, J. H. GRAY, A. A. MACDONALD. . . ce sont les Pères de la Confédération.

LE Canadien d'aujourd'hui trouve dans leur souvenir sa plus noble inspiration. Ce sont eux qui ont fusionné en un tout intégral et puissant ces groupements disséminés qui représentaient, dans l'Amérique Britannique du Nord, les sujets de Victoria. Le plus vaste Dominion de l'Empire leur est redevable du principe même de son existence!

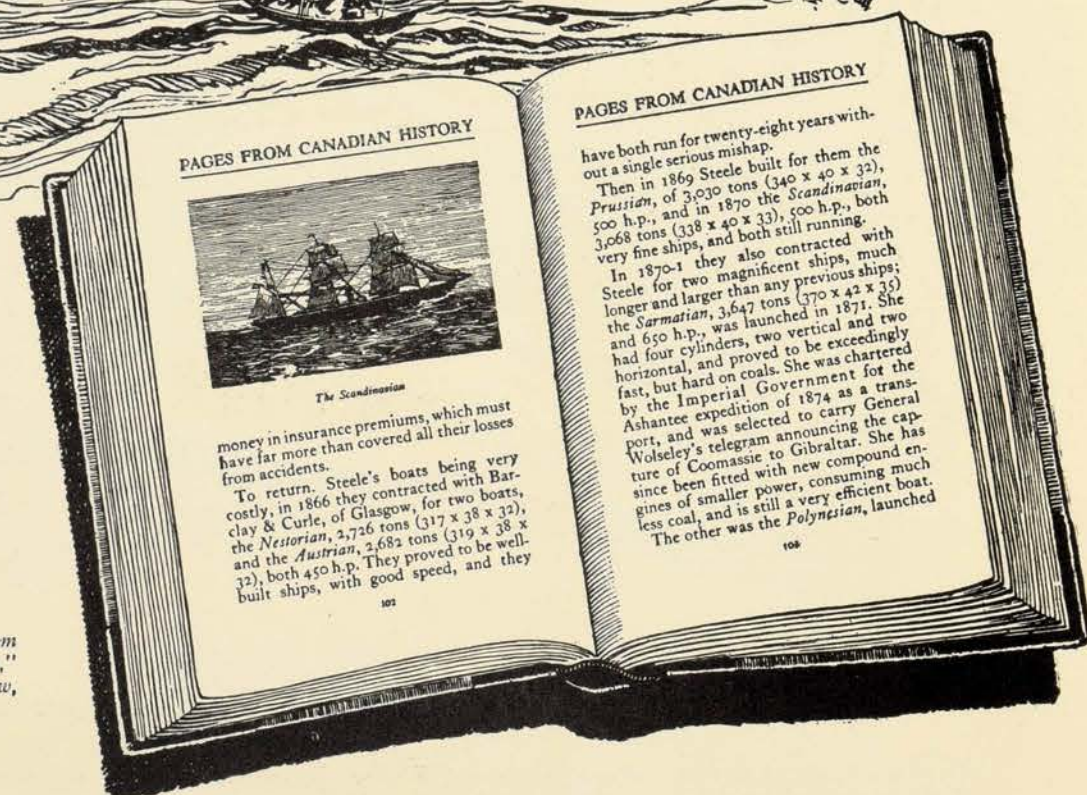
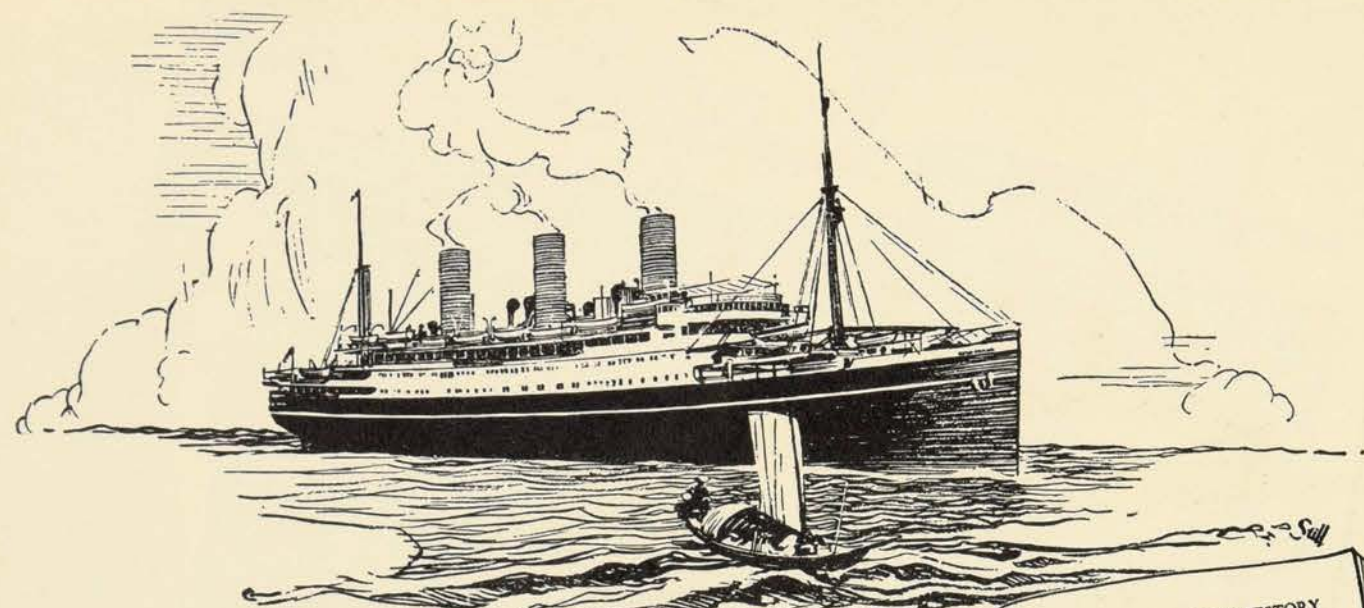
En cette année du Soixantième Anniversaire de la Confédération, honorons les noms de ceux qui, d'un océan à l'autre, ont jeté les bases de la Puissance du Canada.

La loyauté de ses compatriotes fut admirablement exprimée par Etienne Pascal Taché, vétéran de la Guerre de 1812 et président de la Conférence qui proclama l'Union, lorsqu'il s'écria: "C'est un Canadien-Français qui tirera le dernier coup de feu pour la suprématie britannique en Amérique!"

John A. Macdonald et Georges Etienne Cartier dominaient la Conférence par leur forte personnalité. On remarquait, à leurs côtés, George Brown, du *Globe* de Toronto, libéral enthousiaste, mais auquel son désir de voir l'Union réalisée fit oublier toute question de parti; T. Alexander Galt, financier éclairé; Thomas d'Arcy McGee, poète, historien et orateur; William McDougall, fils distingué d'un grand loyaliste; Oliver Mowat, savant juriconsulte, qui devint plus tard Premier Ministre de l'Ontario; Charles Tupper, éloquent orateur parlementaire; Samuel Leonard Tilley, qui exerçait une influence notable dans les Provinces Maritimes; Adams G. Archibald, politique habile et profond . . . et combien d'autres!

Tels sont les hommes qui ont prévu la nécessité d'un chemin de fer transcontinental, reliant l'Atlantique au Pacifique. Leur rêve s'est matérialisé—magnifiquement! C'est le Chemin de Fer du Pacifique Canadien.

LE PACIFIQUE  CANADIEN
ENCEINT LE GLOBE



The text in the book reproduced at the right is from "History of North Atlantic Steam Navigation," by Henry Fry, published by Sampson, Low, Marsden & Co., London, 1896.

AS early as 1833, Quebec built and sent out the first Atlantic steamship, the *Royal William*, which reached London from Quebec in twenty-five days. This was four years before any other ship succeeded in equalling this feat.

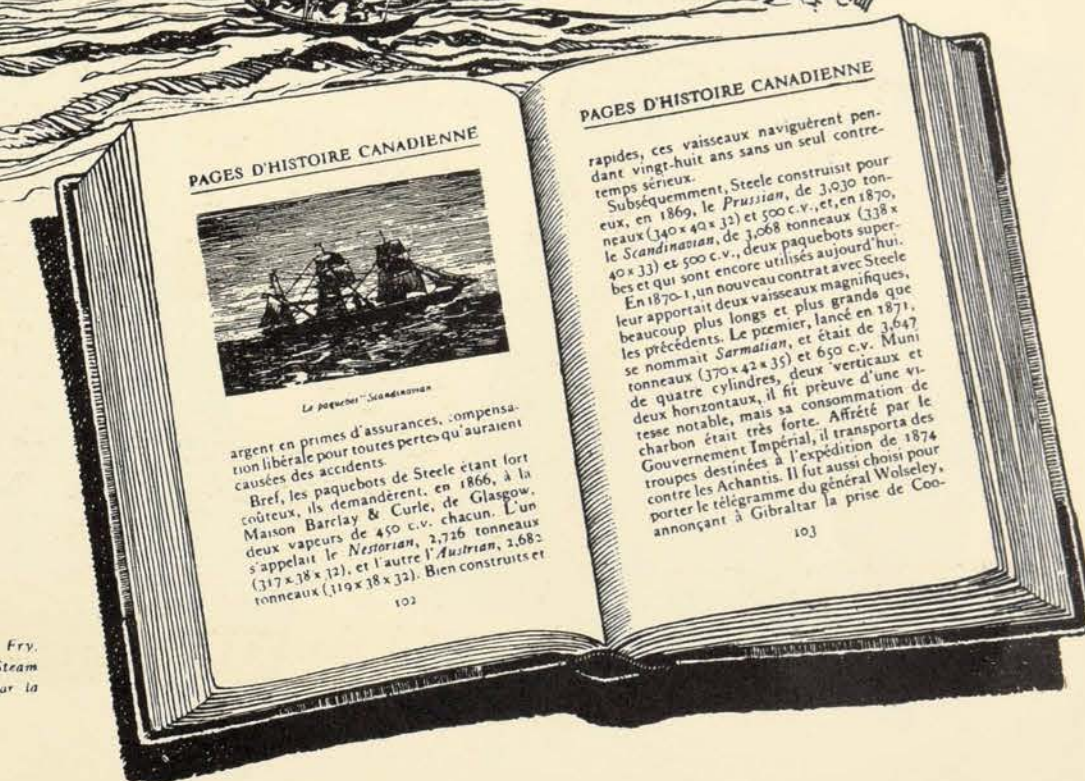
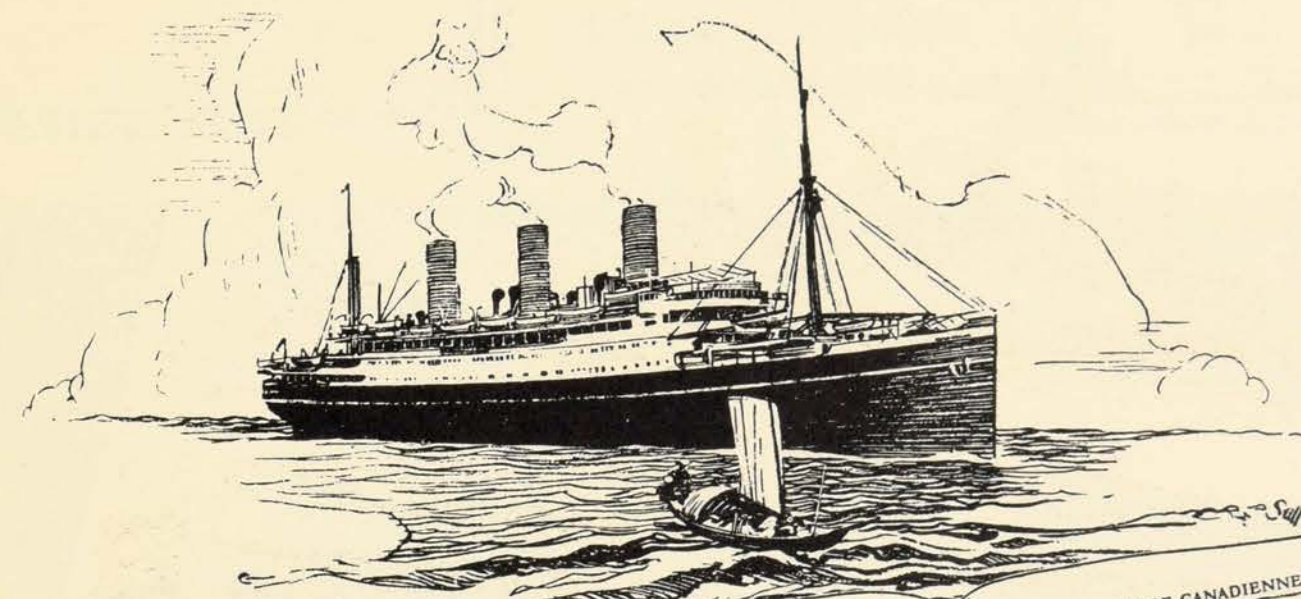
The men of the Maritimes had already won a reputation for good seamanship with their sailing vessels, and Montreal and Three Rivers had contributed their share of adventure on the sea.

The Allans, in the meantime, had established a trade between Glasgow, Liverpool, London and Montreal; and in 1852 built the steamships *Canadian* and *Indian*, of about 1700 tons gross, with engines of 350 h.p.

At the time of Confederation, the Allan Line, now incorporated in the Canadian Pacific Steamships, was running a regular and depend-

able service from Montreal and Quebec to the Old Country, and was the popular Canadian line of its time. The *Scandinavian*, pictured above, typical of the ships of that period, was built in 1870, of over 3000 tons, with 500 h.p. engines.

Such, in brief, were the beginnings of a trade which, through Canadian foresight and enterprise, now spans the world. Canada's reputation for fine seamanship has been maintained and enhanced by the Canadian Pacific, with its fleet of ocean and coastal steamships totalling 410,644 tons. The *Empresses* of the Atlantic and of the Pacific have become synonymous with safety, comfort and speed. On their Winter Cruises to various parts of the world, whole shiploads of passengers find them a delightful home for months at a time.



Nous citons ci-contre un passage de Henry Fry, auteur d'une "History of North Atlantic Steam Navigation" publiée à Londres en 1896 par la Maison Sampson, Low et Marsden.

QUEBEC, dès 1863, construisit et lança le premier transatlantique. Il s'appelait le *Royal William* et atteignit Londres en 25 jours. Quatre années s'écoulèrent avant que cette prouesse ne fût répétée.

Grâce à leurs voiliers, les marins des Provinces Maritimes étaient déjà renommés. Et Montréal et les Trois-Rivières avaient donné à l'Océan d'aventureux navigateurs.

Dans l'entre-temps, grâce à ses vaisseaux, la famille Allan faisait le commerce entre Glasgow, Liverpool, Londres et Montréal. En 1852, elle fit construire les vapeurs *Canadian* et *Indian*, de 1700 tonneaux et dont les moteurs étaient de 350 c.v.

A l'époque de la Confédération, les Messageries Allan, fusionnées maintenant avec les "Canadian Pacific Steam-

ships", relient avec régularité les ports d'Europe et ceux de Montréal et de Québec. Leurs paquebots étaient les plus recherchés du public. Le *Scandinavian* nous représente ici le vapeur-modèle de cette date. Construit en 1870, il jaugeait plus de 3000 tonneaux et était de 500 c.v.

Tels furent, en quelques mots, les débuts d'un trafic qui encense maintenant le globe, grâce à l'initiative et à l'énergie canadiennes. Cette réputation que le Canada s'est acquise parmi les peuples navigateurs habiles et hardis, c'est le Pacifique Canadien qui l'a maintenue et portée à son plus haut point, par sa flotte océanique et côtière qui représente un total de 410,644 tonneaux. Sur l'Atlantique comme sur le Pacifique, le nom *Empress* est synonyme de sécurité, de confort et de rapidité. Les croisières d'hiver de ces paquebots ont révélé aux innombrables passagers qui trouvent à leur bord, pendant des mois entiers, un *home* somptueux et captivant, tous les ports les plus beaux de l'univers.



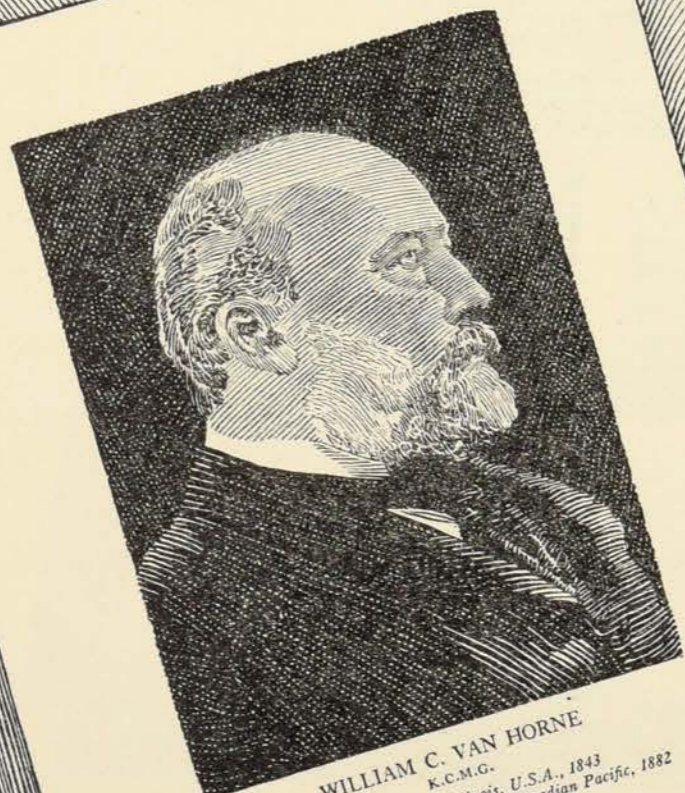
1867 — 1927
DIAMOND JUBILEE SERIES

PAGES FROM CANADIAN HISTORY



TREMENDOUS construction campaign was planned when the Stephen-Smith-Angus Syndicate undertook to build the Canadian Pacific Railway within ten years. The financial men were needed at headquarters. Therefore, another executive of experience, of courage, of vision, of patience sought to plan and direct the work of construction. The search was keen. Finally, William Van Horne, General Superintendent of the Chicago, Milwaukee and St. Paul Railroad, was selected. Van Horne flouted the fears of the weak-hearted and scorned the idea that the Dominion could never be linked except by connections through the United States. Selecting an all-Canada route, he led the way west, through waste of forest, rock and muskeg north of Lake Superior, while directing another army, moving east from the Pacific coast through the so-called unconquerable Rockies. On the 7th of November, 1885, Sir Donald Smith (Lord Strathcona) drove the last spike of the connecting rail which marked the completion of North America's first transcontinental railway. The impossible had been accomplished in five years instead of the stipulated ten. As the second President of the Canadian Pacific Railway, Van Horne's fame spread to all quarters of the globe. He was a connoisseur of art and in later years became as familiar a figure in London and Paris as he was on the plains and mountains of western Canada. His ideals, his energy, his vision are today a part of the living structure of the Canadian Pacific Railway.

[4]



WILLIAM C. VAN HORNE
K.C.M.G.
Born near Joliet, Illinois, U.S.A., 1843
Appointed General Manager of the Canadian Pacific, 1882
Elected second President, 1888
Created K.C.M.G., 1894
Elected Chairman of the Board of Directors, 1899
Died, 1917

CANADIAN PACIFIC

IT SPANS THE WORLD

Copyright, Canada, 1927

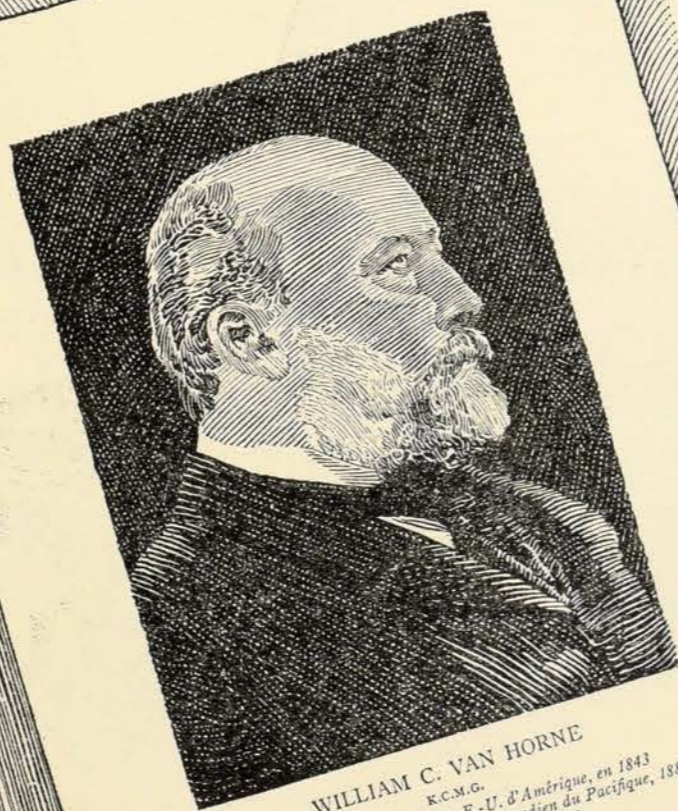
1867 — 1927
SÉRIE DU
SOIXANTIÈME
ANNIVERSAIRE

PAGES D'HISTOIRE CANADIENNE



TITANESQUE programme fut élaboré dès que le Syndicat Stephen-Smith-Angus s'engagea à terminer en dix ans le Chemin de Fer Canadien du Pacifique. Mais, retenus à leur poste par les devoirs nécessaires et de guider les travaux. Tâche ardue, choix difficile! Enfin, ils jetèrent leur dévolu sur William Van Horne, alors surintendant général du "Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway". La Fortune ne frappa pas en vain à cette porte. . . Sourd à de pusillanimes prophéties et refusant d'admettre qu'une voie ferrée ne pouvait traverser le Dominion sans se raccorder aux réseaux américains, il traça une route intégrale du nord du Lac Supérieur, il s'avança vers l'Ouest, tout en dirigeant une autre armée de travailleurs qui, partis du littoral occidental, se frayaient un chemin au travers de ces Rocheuses jusqu' alors crues infranchissables. Le 7 novembre 1885, Sir Donald Smith (Lord Strathcona) enfonçait le dernier crampon du rail qui complétait le premier chemin de fer transcontinental d'Amérique. Cinq ans, au lieu de dix, avaient suffi à accomplir l'impossible. Comme second président du Pacifique Canadien, la renommée de Van Horne se répandit dans tout l'univers. Amateur d'art averti, Londres et Paris virent souvent celui qui aimait depuis longtemps nos colons de l'Ouest. Son énergie, son sens prophétique, ont puissamment contribué à animer ce vivant organisme qu'est le Pacifique Canadien.

[4]

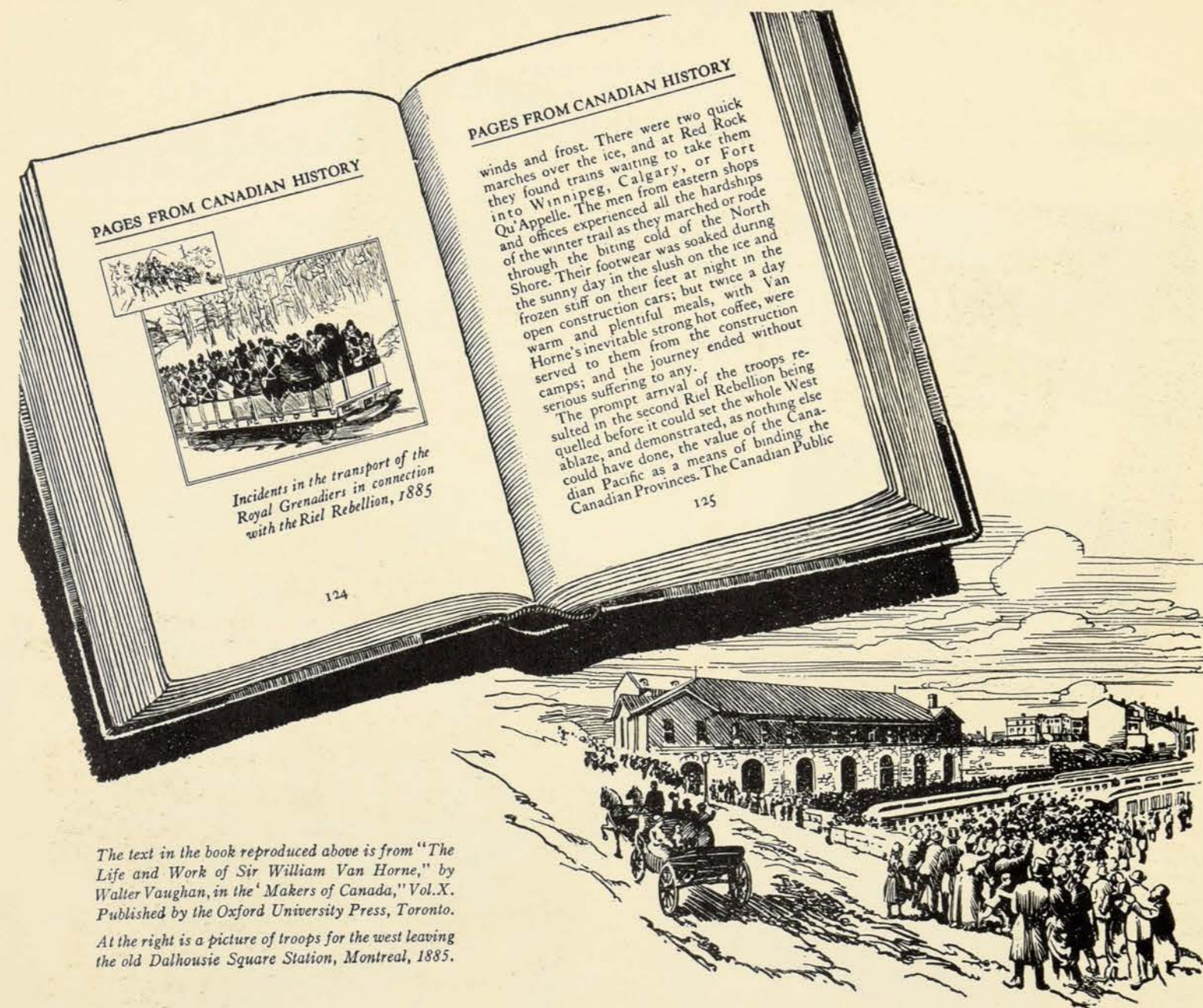


WILLIAM C. VAN HORNE
K.C.M.G.
Né près de Joliet, Illinois, E.-U. d'Amérique, en 1843
Administrateur Général du C. de F. Canadien du Pacifique, 1882
Succède à la Présidence en 1888
K.C.M.G. en 1894
Nommé Président du Conseil de Direction en 1899
Mort en 1917

LE PACIFIQUE CANADIEN

ENCEINT LE GLOBE

Copyright au Canada, 1927



The text in the book reproduced above is from "The Life and Work of Sir William Van Horne," by Walter Vaughan, in the "Makers of Canada," Vol. X. Published by the Oxford University Press, Toronto. At the right is a picture of troops for the west leaving the old Dalhousie Square Station, Montreal, 1885.

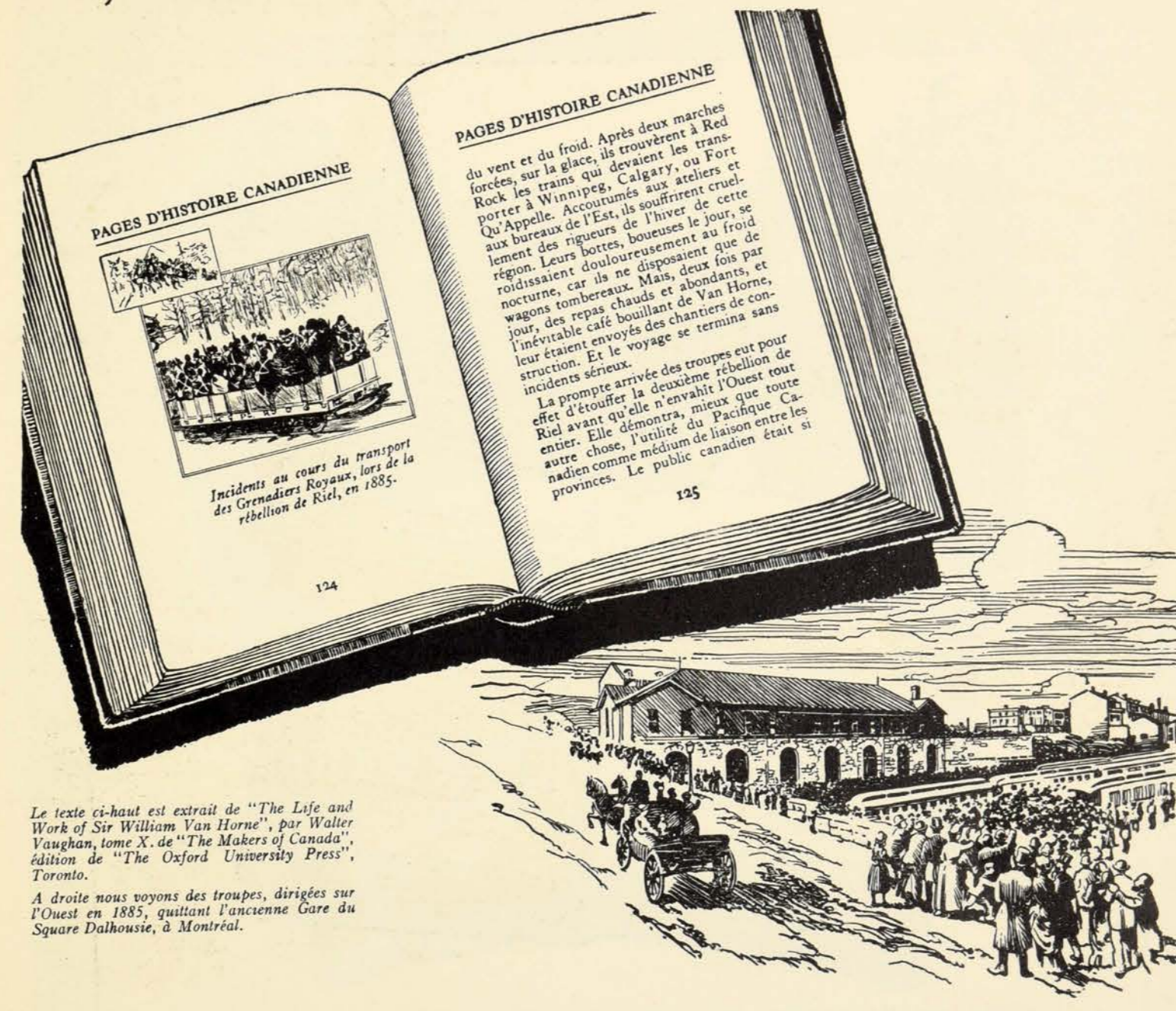
INCREDBLE as it would have seemed to contemporaries, the Fenian Raids and the Riel Rebellion actually promoted rather than retarded the development of the Dominion towards its great destiny. Sir William Van Horne often declared that Canada ought to erect monuments to the leaders of these two movements. And why? Because the Fenian Raids galvanized public opinion into realizing the imperative need for a transcontinental railroad, and the Riel Rebellion justified the road in the mind of the Government.

The Fenians struck at various points in Ontario, Quebec and Manitoba. This emphasized the need of railway communication, if only as a means of defence. Followed the Riel

Rebellion. News of it reached Van Horne who immediately offered the resources of the Canadian Pacific Railway to carry troops. Knowledge that the construction had progressed so far came as a surprise to the Government, and the offer was accepted gladly.

Although there were still several gaps in the line north of Lake Superior, these were bridged by sleighs. Troops, guns, and stores were rushed west over the Canadian Pacific route to help deal with the Rebellion. This practical demonstration removed the indifference which had prevented adequate financing, and funds were forthcoming to complete the line.

The Canadian Pacific Railway had demonstrated its strength and its value to Canada.



Le texte ci-haut est extrait de "The Life and Work of Sir William Van Horne", par Walter Vaughan, tome X. de "The Makers of Canada", édition de "The Oxford University Press", Toronto. A droite nous voyons des troupes, dirigées sur l'Ouest en 1885, quittant l'ancienne Gare du Square Dalhousie, à Montréal.

SI inconcevable que cela eût pu sembler à cette époque, les invasions féniennes et la rébellion de Riel, loin de retarder la progression du Dominion vers sa haute destinée, l'ont véritablement facilitée. Sir William Van Horne se plaisait à affirmer qu'il faudrait élever des monuments aux chefs de ces soulèvements.

Pourquoi? Parce que ces invasions ont forcé l'opinion publique à comprendre l'urgence d'un chemin de fer transcontinental. Et parce que la rébellion de Riel a enseigné aux autorités gouvernementales que ce chemin de fer était une mesure nécessaire.

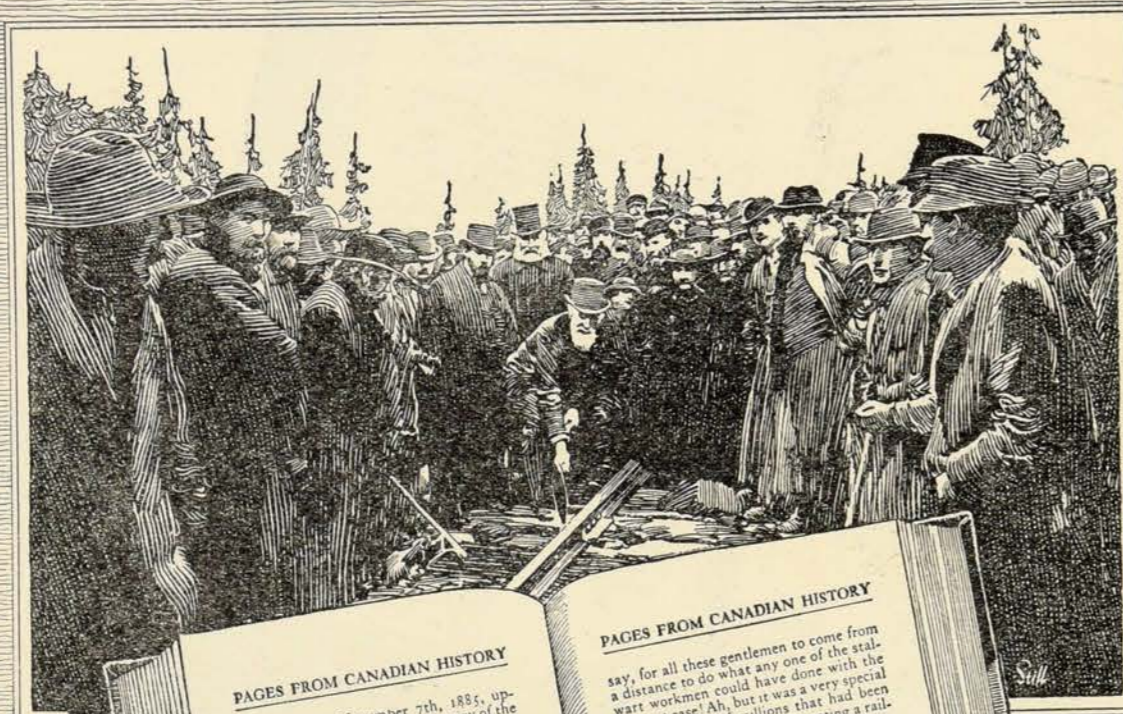
Les troubles féniens éclatèrent dans diverses localités des provinces d'Ontario, de Québec et du Manitoba. N'eût-ce été qu'au seul point de vue de la défense nationale, il devint clair que l'établissement des communications par chemin de fer ne pouvait être différé.

Plus tard, informé de la rébellion de Riel, Van Horne, sans tarder, mit à la disposition des troupes le matériel roulant du Chemin de Fer Canadien du Pacifique. Le Gouvernement, surpris d'apprendre que les travaux de construction étaient avancés à ce point, s'empressa d'accepter cette offre.

Au nord du Lac Supérieur, toutes les voies ferrées n'étaient pas encore raccordées. On eut recours à des traîneaux, et hommes, vivres et canons furent promptement dirigés, grâce au Pacifique Canadien, vers le siège de la rébellion. Cette réfutation pratique de l'indifférence qui avait entravé l'apport des capitaux nécessaires, fit dès lors surgir les fonds requis pour terminer les travaux.

Ce n'est là qu'un des nombreux épisodes où le Chemin de Fer Canadien du Pacifique a démontré ses puissantes ressources et son utilité nationale.





PAGES FROM CANADIAN HISTORY

At last, on November 7th, 1885, upwards of five years before the expiry of the time allowed by the terms of the contract, the railway was finished.

"If," it has been picturesquely written, "an inquisitive eagle, soaring above the lonely crags of the Rocky Mountains on November 7th, 1885, had looked down upon a certain spot near the Columbia River and about 350 miles from Vancouver, it would have seen a very unusual sight. A railway train had come to a standstill at this spot to allow a number of gentlemen to alight, and these surrounded by a great concourse of working men, had gathered together to see one among them perform an action apparently simple and uninteresting. At the side of one of the shining rails was an iron plate with a hole in it, and through this hole a spike had to be driven which would fasten it firmly to the wooden sleeper.

"Surely it was not necessary, you will

PAGES FROM CANADIAN HISTORY

say, for all these gentlemen to come from a distance to do what any one of the stalwart workmen could have done with the greatest ease! Ah, but it was a very special spike, the last of millions that had been driven in the course of constructing a railway which was to join the lonely valley with the Pacific Ocean.

No bright flags waved in that lonely valley, there were no trumpeters to sound a fanfare of triumph. Yet the consummation of a gigantic undertaking was being celebrated. As the vigorous blows from the hammer rang out, it did not seem an exaggeration to say that they echoed through the British Empire. As someone picturesquely wrote: "The shippers of Victoria, British Columbia, heard the and knew that they meant an increase in the carriage of merchandise through the town to and from Japan, because the railway would lessen the distance between London and Yokohama by many hundreds

The text in the book reproduced here is from "The Life of Lord Strathcona and Mount Royal," by Richard Wilson, Cassell & Company Limited, London.

CRAIGELLACHIE—Symbol and slogan of romance and achievement—of stubborn fight and ultimate victory.

As Sir Donald Smith, afterwards Lord Strathcona, drove the iron spike that linked the rails from Atlantic and Pacific, he symbolized the spirit of an old Scottish chieftain. The clans of the indomitable MacKenzies, McTavishes, Stuarts and McGillivrays; the Frasers, Finlaysons, McLeods and McLauchlins, with all their fighting traditions, seemed to "stand fast" behind him as his blows resounded through the solemn mountain pass.

What wonder that Great Britain's Queen

Craigellachie, the name of the station near which the last spike was driven, is named after one of the wildest and loveliest of the glens of Scotland and "Stand fast Craig Ellachie," the historic battlecry of this clan, was the message cabled by George Stephen (Lord Mount Stephen) to his fellow directors in one of the financial crises of the railway's early history.

CANADIAN PACIFIC
IT SPANS THE WORLD



PAGES D'HISTOIRE CANADIENNE

Enfin, le 7 novembre 1885, plus de cinq ans avant l'expiration du délai accordé par la teneur du contrat, le chemin de fer était terminé.

Une plume expressive a écrit: "Si un aigle curieux, planant, le 7 novembre 1885, sur les cimes désertes des Rocheuses, avait jeté les yeux sur un certain endroit situé près du fleuve Columbia, à quelque 350 milles de Vancouver, il aurait vu un spectacle extraordinaire. Un train arrêté, et quelques personnes, entourées d'un grand nombre d'ouvriers, regardant l'une d'elles accomplir un acte apparemment simple et de peu d'intérêt. Une plaque de fer, percée d'un trou, était d'un côté du rail. Un crampon devait y être enfoncé, qui unirait solidement le rail à la traverse.

"Certes, direz-vous, ces messieurs sont venus de bien loin pour faire ce que

PAGES D'HISTOIRE CANADIENNE

n'importe lequel de ces manœuvres aurait pu exécuter sans effort! Mais ce crampon avait une signification bien spéciale. C'était le dernier de plusieurs millions utilisés au cours de la construction de la voie ferrée qui devait relier Montréal à l'Océan Pacifique.

Cette vallée solitaire n'était pas pavlovée, nulle fanfare de trompettes ne s'y faisait entendre. Néanmoins, on y célébrait l'accomplissement d'une tâche gigantesque. On peut dire que l'écho de ces vigoureux coups de marteau fut entendu dans tout l'Empire Britannique. "Les commerçants de Victoria, dans la Colombie Britannique, écrit un auteur de l'époque, ont entendu et ont compris qu'il annonçait un surcroît de négoce entre leur ville et le Japon, parce que le chemin de fer diminuerait la distance de Londres à Yokohama de plusieurs centaines de

Le texte ci-contre est extrait de "The Life of Lord Strathcona and Mount Royal," par Richard Wilson, Cassell and Company, Limited, éditeurs.

CRAIGELLACHIE! Devise et symbole du labeur le plus audacieux, d'une intrépide aventure, d'une victoire magnifique. . .

Lorsque Sir Donald Smith, plus tard Lord Strathcona, enfonça le dernier crampon qui reliait les rubans d'acier jetés de l'Atlantique au Pacifique, son geste fut, en quelque sorte, le symbole de cet esprit ardent qui animait jadis les chefs des clans d'Écosse. Ces nobles familles au cœur indomptable—qu'elles aient nom MacKenzie, McTavish, Stuart ou McGillivray, Fraser, Finlayson, McLeod ou McLauchlin—dressèrent certes leurs ombres belliqueuses autour de celui dont le marteau éveillait les échos du majestueux et sauvage défilé.

Ne nous étonnons pas que, cette nuit-là, un

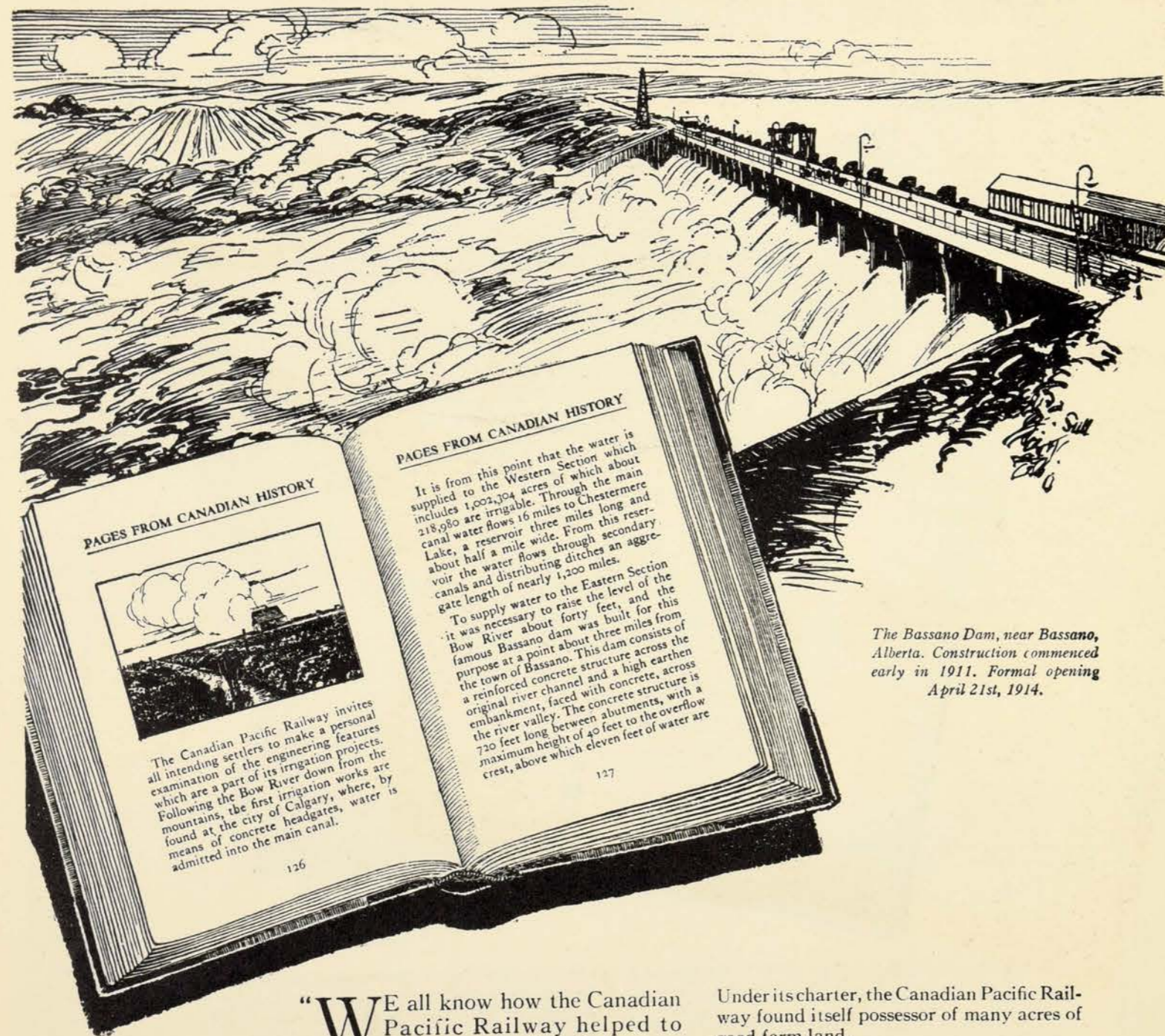
câblogramme de la Souveraine ait exprimé l'admiration que lui causait l'accomplissement de cette tâche titanesque—"d'une si haute importance pour tout l'Empire Britannique."

L'honneur d'enfoncer ce dernier crampon fut réservé à Lord Strathcona. Il le méritait, pour la constance et l'inébranlable fidélité dont il avait fait preuve envers le concept d'un grand chemin de fer transcontinental. N'avait-il pas prodigué ses propres richesses lorsque les subsides gouvernementaux avaient cessé d'être à la hauteur de l'entreprise?

Cette énergie, cette foi éclairée qu'il partageait avec ses vaillants associés, nous les retrouvons aujourd'hui dans ses successeurs, également convaincus, et aussi profondément qu'il l'était, de la mission universelle du Chemin de Fer du Pacifique Canadien.

Craigellachie, nom de la gare près de laquelle fut fixé le dernier crampon, est aussi celui d'un des vallons les plus sauvages et les plus pittoresques de l'Écosse. "Tiens bon, Craig Ellachie!" cri de guerre historique du clan qui y demeurait, fut le message câblé par George Stephen (Lord Mount Stephen) à ses codirecteurs, durant une des crises financières des premiers jours du chemin de fer.

LE PACIFIQUE CANADIEN
ENCERME LE GLOBE

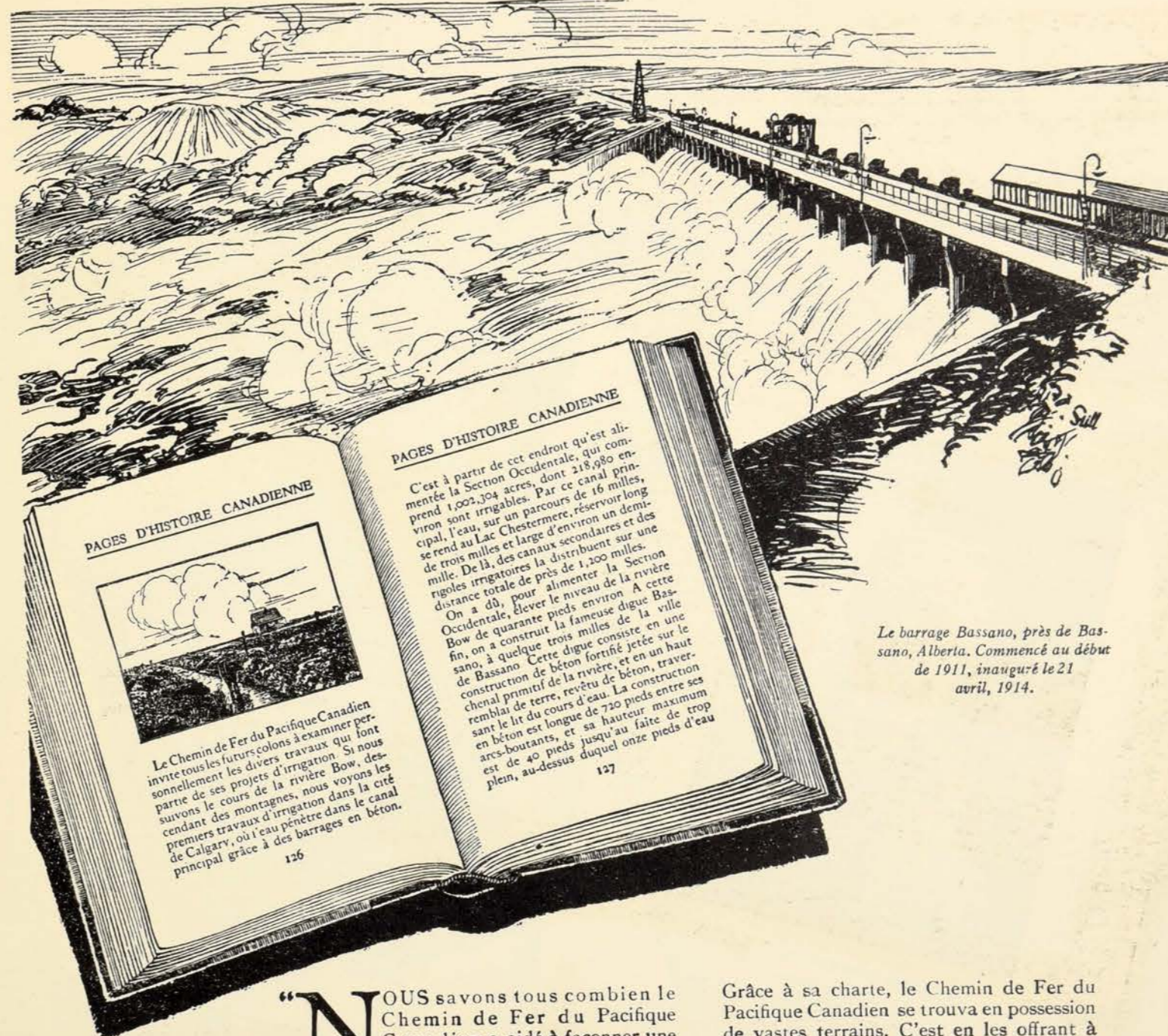


The Bassano Dam, near Bassano, Alberta. Construction commenced early in 1911. Formal opening April 21st, 1914.

"WE all know how the Canadian Pacific Railway helped to make a nation," said the present King, when he was Prince of Wales. The actual creation of communities, planting farms, villages, towns and cities; these were visions of the founders of the country and of the Canadian Pacific Railway. The task of opening up much of this territory, of irrigating the dry belt, proving its fertility and providing it with a population, was left to this colonizing railway, which set about to perform the work with energy and efficiency. The Bow River, fed by everlasting snows of the Rockies, was utilized to transform a semi-arid desert into a source of great national wealth.

Under its charter, the Canadian Pacific Railway found itself possessor of many acres of good farm land. By offering this on easy terms, keeping prices at a reasonable level, organizing demonstration farms, presenting shade trees and blooded stock to farmers, rendering aid to growing towns and cities, erecting hotels, encouraging the spirit of citizenship, fostering travel by admirable train service over a route of unparalleled majesty, the Canadian Pacific has helped to create a new country for the use of Canadians and the delight of their visitors who now come from all parts of the world. To have thus assisted in the making of a great nation is one of the accomplishments of the Canadian Pacific Railway.

CANADIAN  PACIFIC
IT SPANS THE WORLD



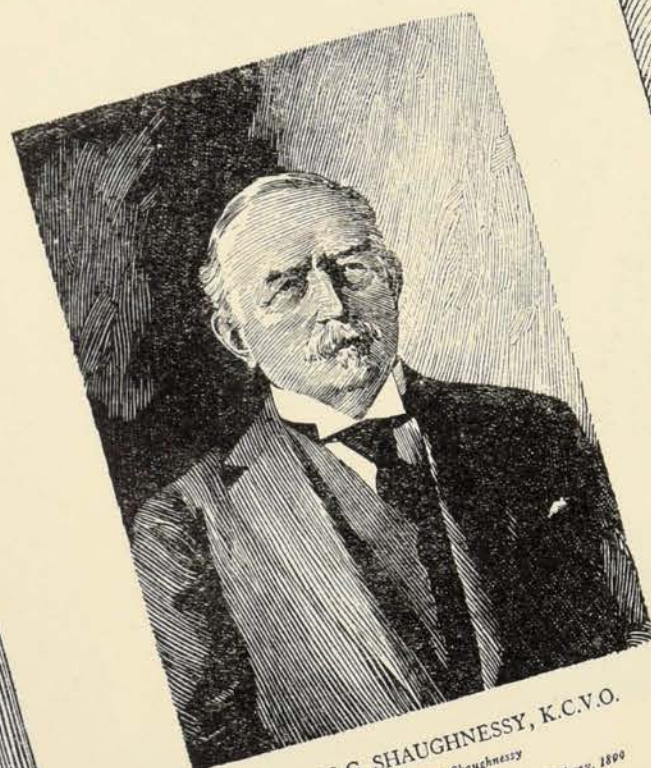
Le barrage Bassano, près de Bassano, Alberta. Commencé au début de 1911, inauguré le 21 avril, 1914.

"NOUS savons tous combien le Chemin de Fer du Pacifique Canadien a aidé à façonner une nation." Telles furent les paroles prononcées il y a quelques années par notre Souverain, alors qu'il était Prince de Galles. Former des groupements, établir des domaines ruraux, édifier des villages et des cités, tel était le rêve des fondateurs du pays et du Chemin de Fer du Pacifique Canadien. Ce fut la tâche de ce puissant organisme de développer une vaste partie de notre territoire, d'irriguer ses zones improductives, puis d'en démontrer la fertilité et de les coloniser. La Compagnie se mit à l'œuvre avec énergie et méthode. Et la Rivière Bow, riche des neiges éternelles des Rocheuses, fut l'instrument qui métamorphosa un désert stérile en un opulent grenier d'abondance.

Grâce à sa charte, le Chemin de Fer du Pacifique Canadien se trouva en possession de vastes terrains. C'est en les offrant à conditions faciles, en en fixant les prix avec équité, en organisant des fermes expérimentales, en faisant don aux agriculteurs de boutures précieuses et de bétail de bonne race, en aidant de ses capitaux les cités nouvelles, en construisant des hôtels, en encourageant l'esprit de civisme, en développant le goût du voyage par un service irréprochable sur une route d'une grandeur sans rivale, c'est par toutes ces sages manœuvres que le Pacifique Canadien a aidé à créer un pays nouveau, et pour les Canadiens eux-mêmes, et pour le ravissement des voyageurs qui nous viennent maintenant de toutes les parties du monde. D'avoir collaboré à l'édification d'une puissante nation est un des titres de gloire du Chemin de Fer du Pacifique Canadien.

LE PACIFIQUE  CANADIEN
ENCEINT LE GLOBE

1867 — 1927
DIAMOND JUBILEE SERIES



THOMAS G. SHAUGHNESSY, K.C.V.O.
First Baron Shaughnessy
Born 1853
Elected third President of the Canadian Pacific Railway, 1899
K.C.B., 1901; K.C.V.O., 1907
Retired to the Prince, 1916
Died, 1923

PAGES FROM CANADIAN HISTORY

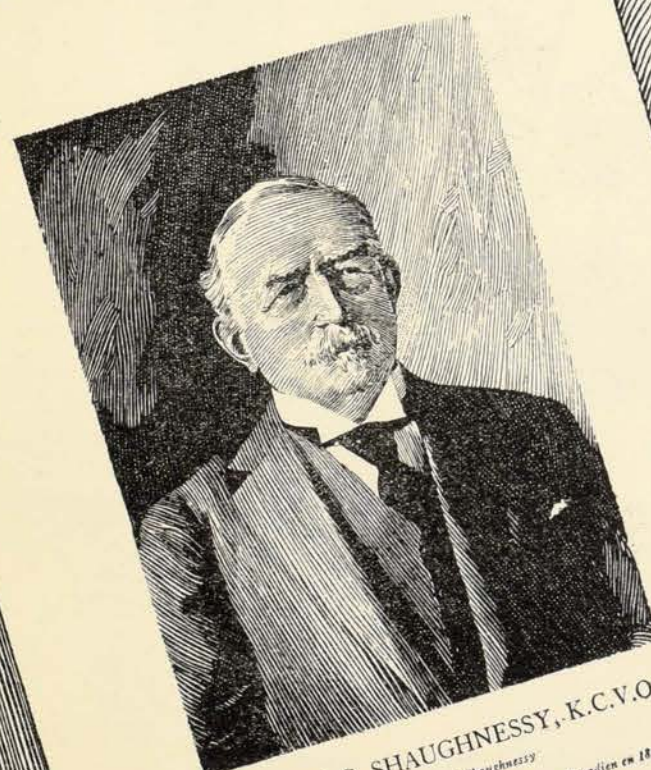
“Is it in the best interests of the road and the country?” That was the yardstick with which Thomas Shaughnessy measured every proposition. If the answer was “No,” neither fear nor favor could move him. Before he succeeded Sir William Van Horne as President, to Shaughnessy fell the task of organizing and supervising the enormous purchases of the Company. In that day, some men looked upon such a position as a legitimate path to easy riches. Not Shaughnessy. Duty first, last and always was the standard he had set for himself. Lord Shaughnessy carried the same policy to the work of branch lines, collecting traffic and feeding it to the great main road. He inaugurated the Canadian Pacific's Atlantic fleet, operated freighters that carried the Company's house flag and the name of Canada to the ports of the seven seas. But never a step was taken that had not some definite benefit to the road and to the country directly in view.

Lord Shaughnessy would brook no privately-controlled subsidiaries, waxing fat at the parent organization's expense. Steamships, telegraphs, grain elevators, lands and even sleeping and dining cars—all were integral parts of one system, pooling their earnings in one central treasury. Through this husbanding of the Company's resources, the financial power necessary to carry out immense campaigns of colonization and industrial promotion was assembled. Through such far-sighted management the Company has paid its way, distributed well-earned profits to its thousands of shareholders, carried great plans to successful completion without call on the public funds of Canada. [8]

CANADIAN PACIFIC

IT SPANS THE WORLD

1867 — 1927
SÉRIE DU
SOIXANTIÈME
ANNIVERSAIRE



THOMAS G. SHAUGHNESSY, K.C.V.O.
Premier Baron Shaughnessy
Né en 1853
Nommé troisième Président du C. de F. du Pacifique Canadien en 1899
Cité K.C.B. en 1901 — K.C.V.O., 1907
Élué à la pairie en 1916
Mort en décembre 1923

PAGES D'HISTOIRE CANADIENNE

“En quoi cette démarche sera-t-elle utile au pays et à notre entreprise?” Telle était la question par laquelle Thomas Shaughnessy accueillait tout projet nouveau. Et, si cette utilité ne pouvait lui être démontrée, aucune considération n'était assez puissante pour modifier ses décisions. Avant de succéder, comme président, à Sir William Van Horne, Shaughnessy eut la tâche d'organiser et de surveiller les innombrables achats de la Compagnie. A cette époque, une telle situation était, pour certaines gens, la route qui menait à de faciles richesses. Shaughnessy n'était pas de ceux-là... et tous ses actes ne s'inspiraient que d'un unique souci—l'observance du Devoir.

Élevé à la présidence, ces mêmes principes continuèrent de diriger les actes de Lord Shaughnessy. Il organisa un réseau compliqué de voies subsidiaires, destiné à alimenter le réseau principal. Il inaugura la flotte des transatlantiques du Pacifique Canadien et, grâce à sa sagace direction, des vaisseaux marchands firent bientôt connaître l'enseignement de la Compagnie et le nom du Canada dans toutes les rades de l'univers. Mais il ne prit jamais un parti, il ne fit jamais une démarche qui, de façon bien définie, n'ait été dans l'intérêt du pays et de l'entreprise dont il guidait les destinées.

Lord Shaughnessy ne permit jamais à des filiales, contrôlées par des particuliers, d'émarger au budget de la compagnie-mère. Paquebots et télégraphes, greniers mécaniques et propriétés immobilières, et même les wagons-lits et les wagons-restaurants, faisaient partie intégrante d'un système et même d'une administration de ce genre. Grâce à cette prudente administration des ressources de la Compagnie, il fut possible d'accumuler les capitaux nécessaires à de vastes campagnes de colonisation et de développement industriel. Et, conséquente logique de ces méthodes prévoyantes et rationnelles, la Compagnie, à toujours fait face aux frais immenses de sa gestion, elle a réparti des profits bien gagnés entre des milliers d'actionnaires, et elle a mené à bonne fin des projets de la plus vaste envergure sans avoir eu à recourir aux fonds publics du Canada. [8]

LE PACIFIQUE CANADIEN

ENCEINT LE GLOBE



This War Memorial stands in Canadian Pacific Stations in Montreal (Windsor Station), in Winnipeg, and in Vancouver.

THE founders of the Canadian Pacific Railway well knew that the road which they planned would be not merely a great nation-building force in time of peace, but a powerful engine of defence in the Empire's day of need. Their faith was more than vindicated in 1914-18.

At the first rumors of war, the resources of the Canadian Pacific Railway were immediately turned over to the defenders of liberty and the Empire.

Both Atlantic and Pacific fleets co-operated with the transcontinental railway, its rolling stock, its shops, its terminal elevators and all its varied mechanism, for moving supplies.

Through its connections with United States Railways, and with the asset of its experienced personnel, the Canadian Pacific became at once a powerful auxiliary of the Allies' War Machine.

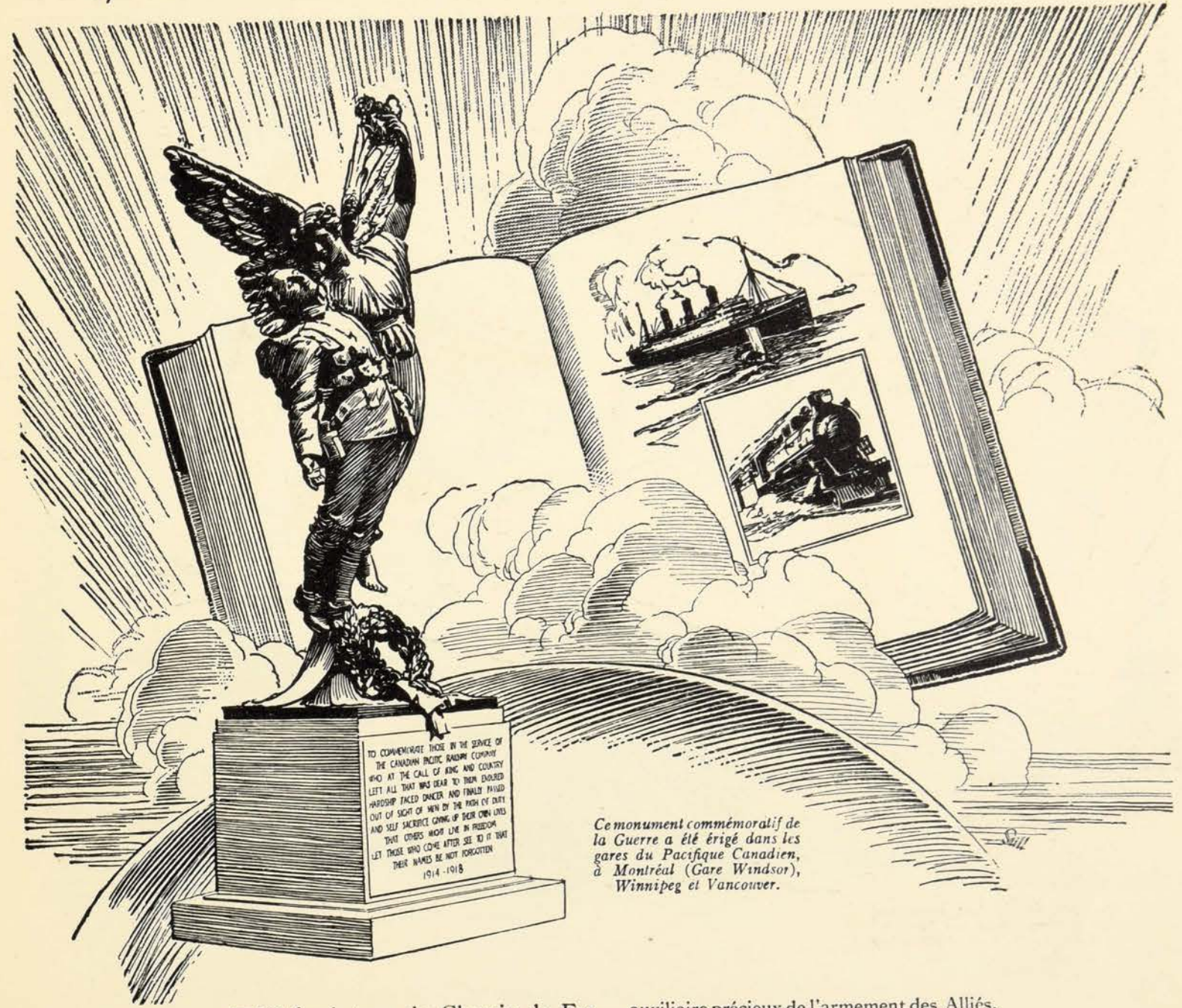
On the sea, the Company had special opportunities of service. Perhaps no more romantic story is to be found in naval annals than that of the *Empress of Russia* and her exploits on the Seven Seas. The Company's ships transported safely overseas from 1914 to 1918 more than 14,000,000 tons of supplies.

The total number of the Company's employees joining the army was 10,187. The Canadian Pacific allowed six months' full pay to each employee voluntarily enlisting, and let it be known that such men would be taken back into the service on their return.

All troop trains were handled with a skill which the military authorities characterized as "truly amazing." At all times the entire organization of the Railway was at the disposal of the Government.

Returned soldiers taken into employment up to the end of 1920 numbered 18,000 men, of whom more than 11,000 were in addition to the former employees who came back into the service.

CANADIAN  PACIFIC
IT SPANS THE WORLD



Ce monument commémoratif de la Guerre a été érigé dans les gares du Pacifique Canadien, à Montréal (Gare Windsor), Winnipeg et Vancouver.

LES fondateurs du Chemin de Fer du Pacifique Canadien savaient que l'entreprise qu'ils avaient projetée serait non seulement un agent utile de progression nationale en temps de paix, mais aussi un puissant facteur de défense lorsque l'Empire serait menacé. Leurs prévisions furent abondamment justifiées de 1914 à 1918.

Dès les premières rumeurs annonçant les hostilités, le Chemin de Fer du Pacifique Canadien tout entier fut immédiatement mis à la disposition des défenseurs de la Liberté et de l'Empire.

Pour transporter le matériel nécessaire, les flottes de l'Atlantique et du Pacifique co-opèrent avec le chemin de fer transcontinental, son matériel roulant, ses usines, les greniers mécaniques de ses terminus, et tous ses innombrables services.

Grâce à ses raccords avec les réseaux américains et au dévouement et à l'habileté d'un personnel hautement expérimenté, le Pacifique Canadien devint, sans retard, un

auxiliaire précieux de l'armement des Alliés.

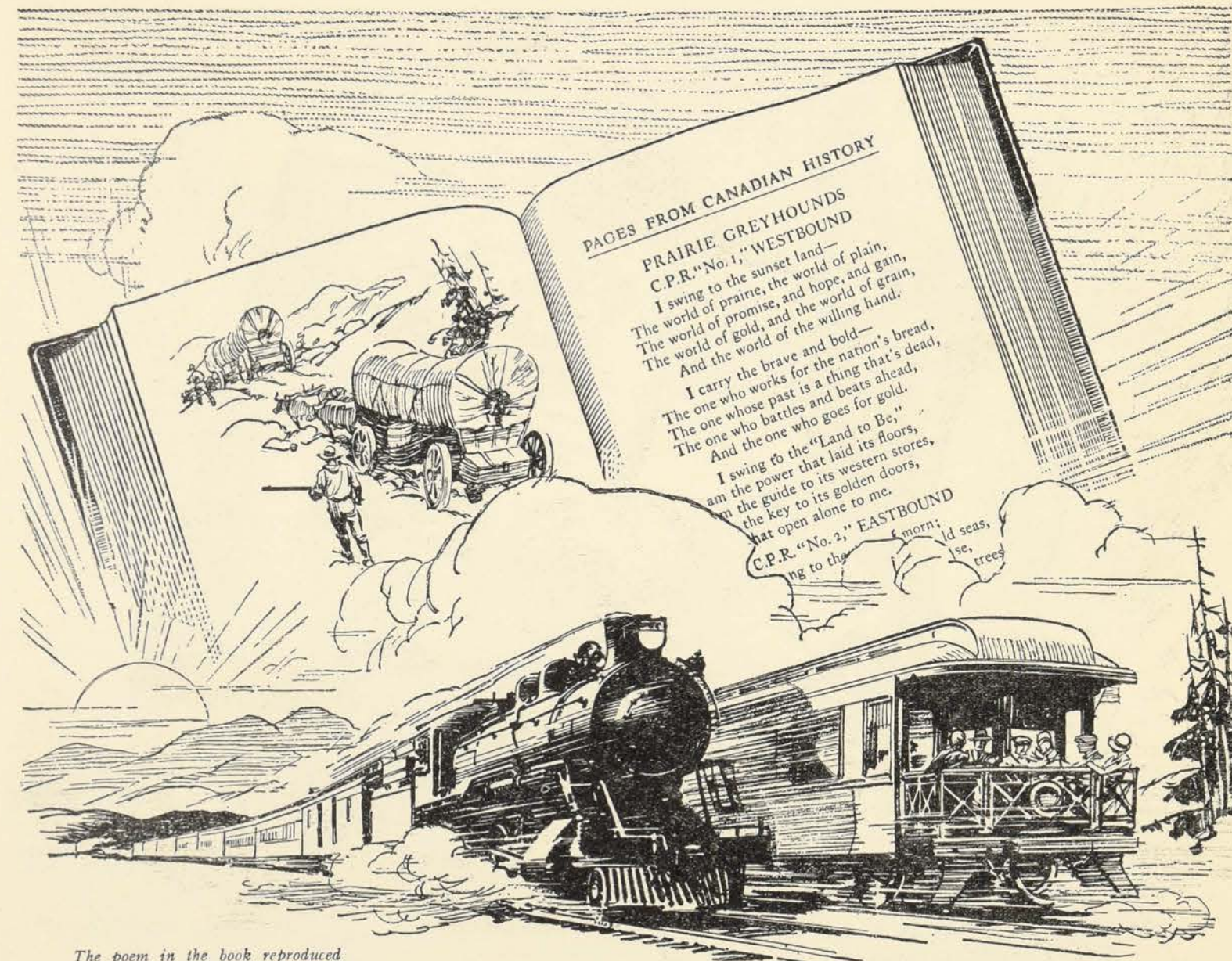
C'est surtout sur la mer que la Compagnie pouvait rendre d'inappréciables services. Les annales maritimes ne renferment pas de plus héroïque aventure que celle du paquebot *Empress of Russia*, dont les exploits étonnèrent tous les océans. Sans encombre, de 1914 à 1918, les vaisseaux de la Compagnie transportèrent outre-mer plus de 14 millions de tonnes de matériel.

Le Pacifique Canadien vit s'enrôler 10,187 de ses employés. On alloua six mois de paye à chaque enrôlé volontaire, et l'on annonça que ces hommes seraient rengagés dès leur retour.

Les autorités militaires qualifièrent de "véritablement prodigieuse" l'habileté avec laquelle furent organisés les convois de troupes. Bref, l'organisme intégral du Pacifique Canadien fut, en tout temps, à l'entière disposition du Gouvernement.

Jusqu'à la fin de 1920, la Compagnie employa 18,000 soldats revenus du front, dont plus de 11,000 en outre des employés d'avant-guerre réintégrés dans leur situation.

LE PACIFIQUE  CANADIEN
ENCEINT LE GLOBE



The poem in the book reproduced above is from "Flint and Feather," by E. Pauline Johnson. Published by the Mussen Book Company Limited, Toronto.

TIME was, when Home was East, and Adventure lay West. Civilization had a Frontier in those days, sometimes not far behind the great centres of population. The railroad has changed all that. Whether heading towards the Atlantic or the Pacific, today's trains are always carrying the Outward Pilgrim as well as the Homeward Bound.

The Canadian Pacific has fostered travel, not only for business, but for pleasure and education. Its elaborate passenger service has often included special trains for those who desire to know more about their own country.

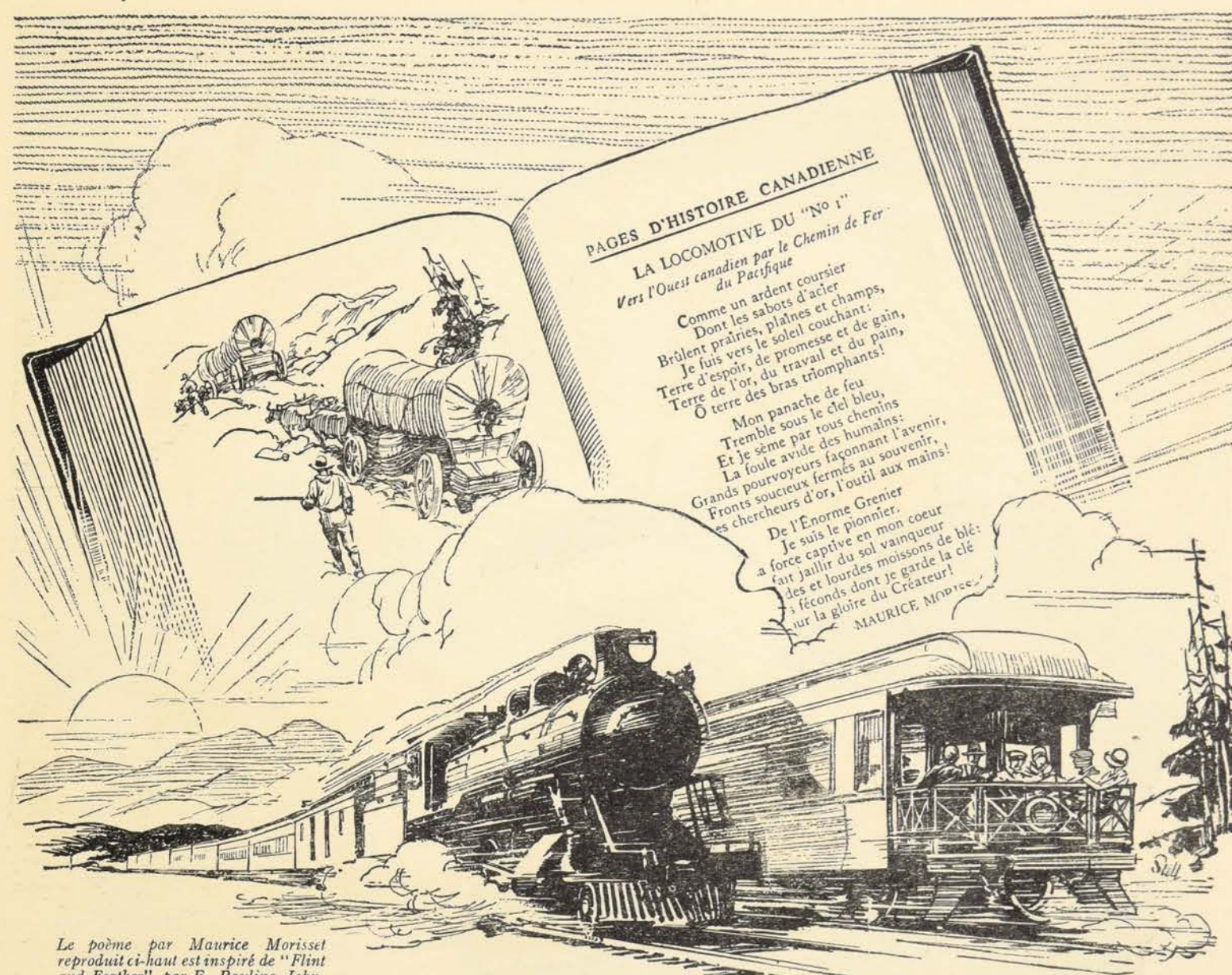
Personal contacts and first-hand information promote that wide sympathy and appreciation, that breadth of thought, which must underlie national harmony. Travel aids towards a better understanding between the people of our widely separated areas.

What sagacity it was that built spacious hotels in the just-reclaimed wilderness, and what energy it was that promptly filled them!

Moreover, the Canadian Pacific, by thus providing comfortable transportation and attractive resting-places, and by acquainting the world with the wonders of the Dominion, has induced thousands annually to visit this country, carrying back to their own lands a personal knowledge of Canada; investors and settlers have been created; and, thus, a deeper sympathy has been established between Canada and other nations.

And the Canadian Pacific has stimulated Canadians to travel in foreign lands, and has provided Canadian ships to convey them to the ports of the world, and to carry the Canadian flag over the seas.

CANADIAN  PACIFIC
IT SPANS THE WORLD



Le poème par Maurice Morisset reproduit ci-haut est inspiré de "Flint and Feather", par E. Pauline Johnson. The Mussen Book Company, éditeurs, à Toronto.

IL fut un temps où l'Est canadien représentait le Foyer et sa sécurité, et l'Ouest l'aventureux Inconnu. . . En ces jours-là, la Civilisation avait des frontières, proches, le plus souvent, des grands groupements sociaux. Le chemin de fer a changé tout cela. Qu'ils s'élancent vers l'Atlantique ou le Pacifique, les trains d'aujourd'hui transportent toujours autant de nomades en quête d'inexploré que de voyageurs regagnant leur logis.

Le Pacifique Canadien a démontré les avantages du Voyage, non seulement à l'homme d'affaires mais aussi à celui qui recherche un délassement ou une formation intellectuelle plus complète. Son admirable système fait fréquemment circuler des convois spécialement destinés aux personnes soucieuses de se documenter plus pleinement sur leur propre pays.

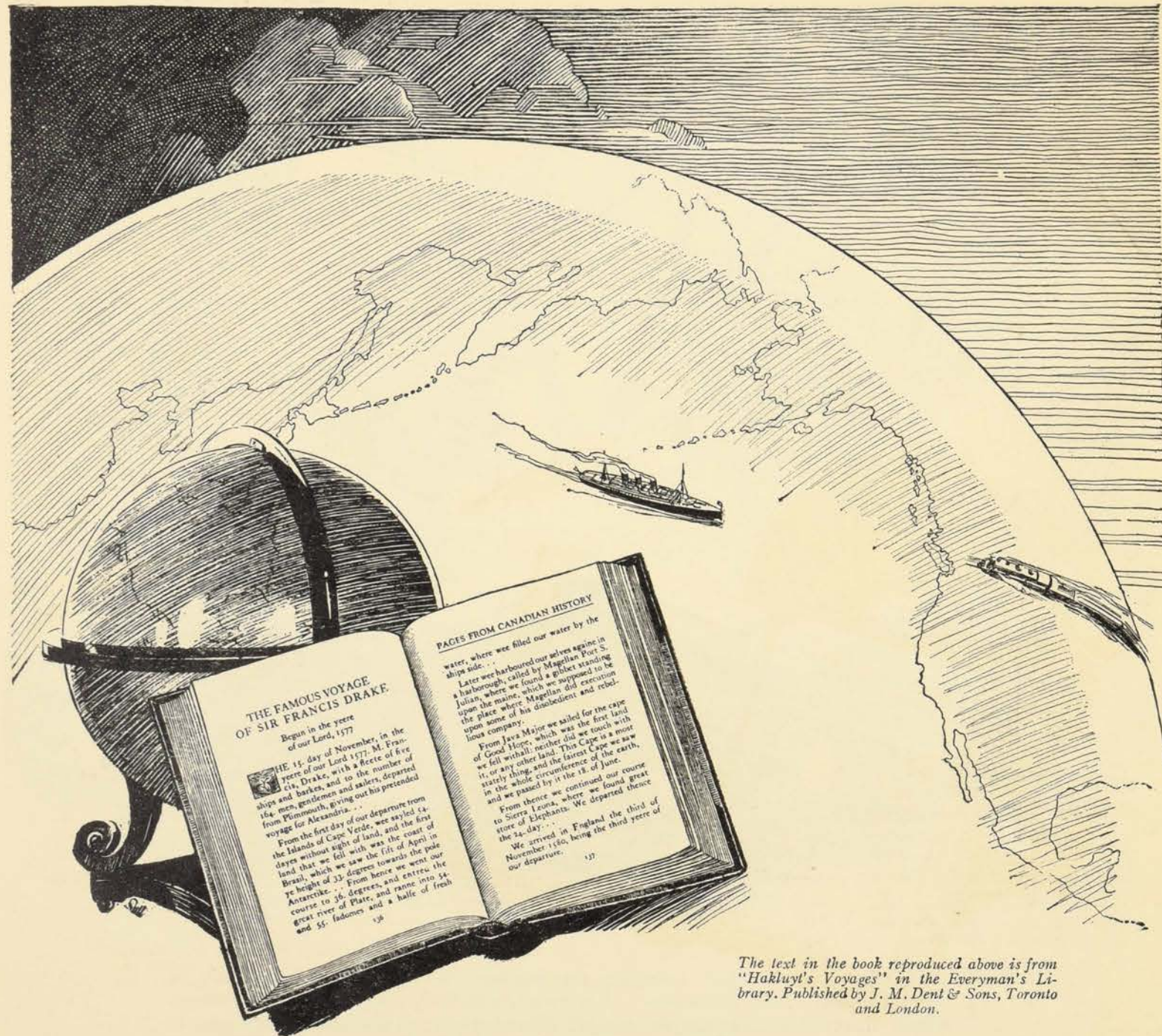
Des relations personnelles, des renseignements tenus de première main, contribuent à créer cette compréhension sympathique et cette largeur d'esprit sans lesquelles l'unité nationale ne saurait exister. Les voyages aident puissamment à assurer des rapports d'amitié entre les habitants, forcément disséminés, de notre vaste territoire.

Quelle sagacité a présidé à la construction d'hôtels spacieux dans ces solitudes qui, hier encore, étaient la Forêt Vierge! Et quelle énergie les a si tôt remplis d'une foule charmée!

De plus, en fournissant ainsi transport commode et gîte attrayant, et en révélant à l'univers les merveilles du Dominion, le Pacifique Canadien a, chaque année, incité des milliers de personnes à visiter le Canada. Rapportant dans leur pays la connaissance du nôtre, ces voyageurs nous ont donné des colons et des capitaux. Et, par là, une sympathie plus étroite a uni le Canada et les autres nations.

Enfin, le Pacifique Canadien a développé parmi nous le goût des voyages à l'étranger. Grâce à lui, des paquebots canadiens nous transportent vers tous les ports du globe, et l'enseigne canadienne flotte sur tous les océans.

LE PACIFIQUE  CANADIEN
ENCEINT LE GLOBE



The text in the book reproduced above is from "Hakluyt's Voyages" in the Everyman's Library. Published by J. M. Dent & Sons, Toronto and London.

WITH all their faith and all their foresight, the Fathers of Confederation cannot have even imagined, sixty years ago, the world influence that their new-made country was destined to exert in the twentieth century.

Their chief concern was to keep the Provinces together, to preserve their integrity, to bind them, with tracks of steel and cords of understanding, into a great nation.

But the effect of their accomplishment, of the unification and opening up of this vast territory, has been felt to the ends of the earth.

The Canadian Pacific, at first a means of bridging the Continent, has spanned the world—and spanned it for Canada!

Its ships, laden with the silks, the spices, the fabrics

of the Orient, transfer their cargoes to its trains, which race across the continent to reload their precious freight into fresh vessels bound for Great Britain or Europe under the same Company flag.

In every port and commercial city of the world are to be found Canadian Pacific representatives seeking and obtaining business for Canada, to be handled by Canadian ships and trains.

The regular sailings of the ships are supplemented by those of cruising vessels carrying passengers on pleasure or education bent, and flying the House Flag in every quarter of the globe.

This traffic enhances the trade of Canada, gives employment to more than 80,000 workers, consumes a huge volume of supplies, mainly of Canadian origin.

But more important even than this is the world outlook that it gives to the Canadian people, the influence that it gives to Canada in world affairs.

Where the Canadian Pacific goes, there goes Canada, her men, her standards, her ideals.

CANADIAN PACIFIC

IT SPANS THE WORLD



Le passage ci-haut est extrait des "Voyages Célèbres" de Richard Hakluyt, publiés par J. M. Dent & Sons, Toronto et Londres, dans la Collection Everyman's.

QUEL que fût ce don magique qui leur permettait de sonder l'avenir, les Pères de la Confédération n'auraient jamais pu concevoir, il y a soixante ans, l'influence mondiale que devait exercer, au cours du vingtième siècle, ce pays neuf, à la formation duquel ils ont si fortement contribué. Leur souci principal était de voir les Provinces conserver une harmonieuse intégrité. Leur but était de les lier entre elles, aussi bien par des rails d'acier que par des liens de sympathie, et d'en faire une puissante nation. Mais le résultat de leurs travaux, de l'unification et de la civilisation de ce vaste territoire, a été ressenti jusqu'aux confins de la terre.

Le Pacifique Canadien, qui ne devait être qu'un moyen de traverser le continent, encaint maintenant le globe—et pour la plus grande gloire du Canada!

Chargés d'épices exotiques et de soieries orientales, ses vaisseaux transportent leur cargaison jusqu'aux pays mêmes où l'attendent ses trains, prêts à s'élaner vers le littoral d'un autre océan, d'où leur précieux fardeau voguera vers l'Europe ou la Grande-

Bretagne, à bord de nouveaux paquebots déployant encore son enseigne. Dans tous les ports, dans toutes les villes commerciales de l'univers, des représentants du Pacifique Canadien développent et activent les intérêts économiques du Canada. La marchandise, objet de ces transactions, sera transportée par des vaisseaux et des trains canadiens.

Aux horaires de ses paquebots, s'ajoutent les départs de ses croisières—instructives ou d'agrément. Il n'est pas de rade au monde où l'on ne voie flotter l'Enseigne de la Compagnie. Outre qu'elles ajoutent au volume du commerce du Canada, ses messageries donnent du travail à 80,000 individus et exigent une quantité prodigieuse de vivres, de matériel et de fournitures diverses qui sont, pour la plupart, de source canadienne.

Enfin, l'influence de cet organisme admirable se manifeste de façon plus importante encore dans cette compréhension de la structure économique universelle qu'elle donne au peuple canadien, et dans l'influence qu'elle permet au Canada d'exercer sur les affaires mondiales.

Partout où pénètre le Pacifique Canadien, là va aussi le Canada, symbolisé par l'énergie créatrice et l'intégrité des principes de notre race.

LE PACIFIQUE CANADIEN

ENCEINT LE GLOBE



Part of the text in the book above is taken from John Boyd's "Sir George Etienne Cartier, Bart.," published by The Macmillan Company of Canada, Limited. The monument here shown is situated on the Eastern slope of Mount Royal, Montreal.

VISION and Action—these are the qualities to which Canadians of today pay tribute in their grateful recognition of the work of the Fathers of Confederation sixty years ago.

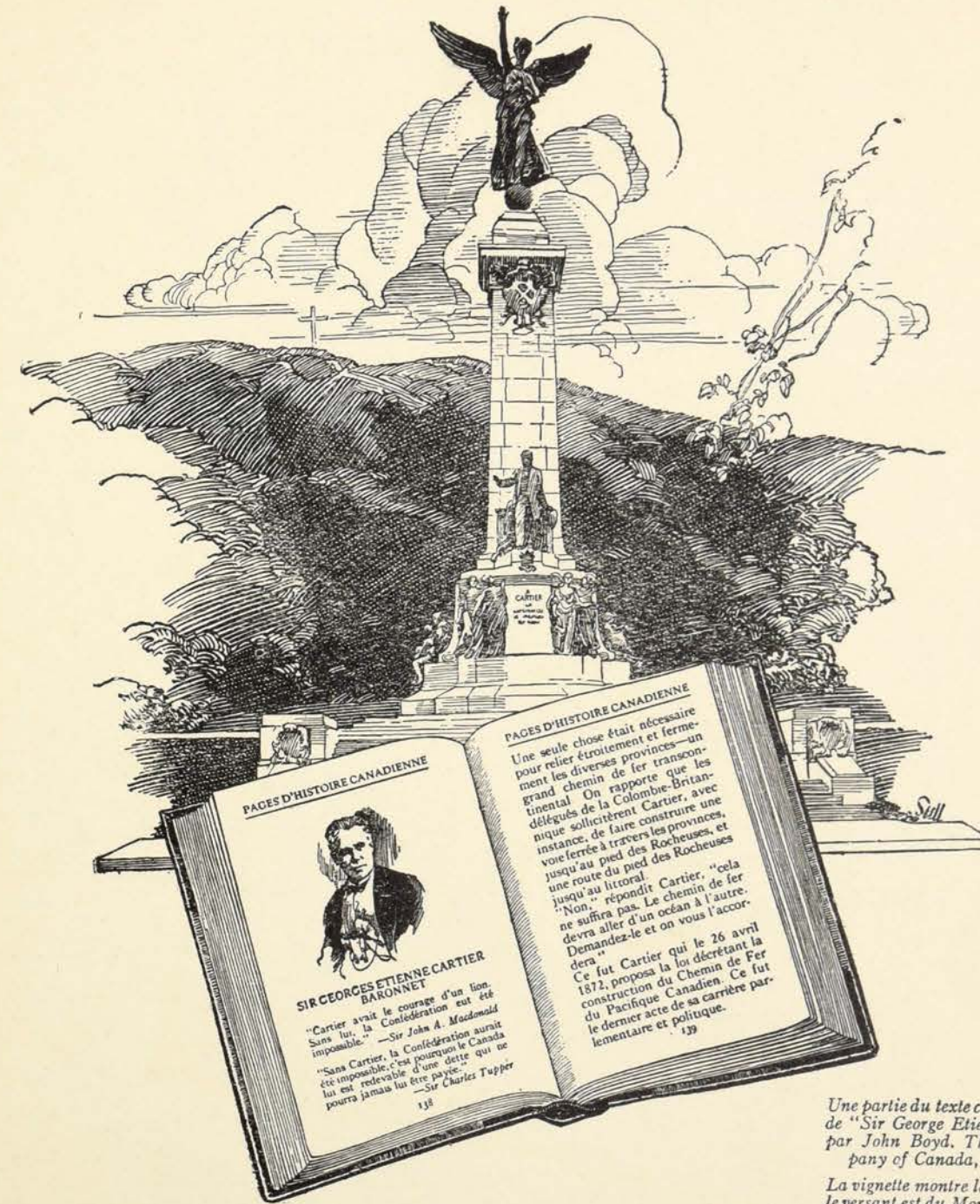
These qualities are still demanded of those who are serving Canada in the present. Our Fathers took possession of half a continent, unified it, gave it the institutions it still enjoys, and founded the transportation system which is to this day the backbone of its economical life.

We, their successors, have likewise our problem to solve. We have to provide this half-continent with a population sufficient in

numbers to ensure its proper development; educated up to the best Canadian standards; trained in the ideals of good Canadian citizenship; accustomed to respect for law and order; and conscious of the noble tradition which is our national heritage.

Can any Canadian doubt what would be the attitude of the Fathers towards this problem if they were here today? They dreamed, but they also worked for the realization of their dream. The Canadians of today likewise have their vision and their opportunity for action. They have the example of the Fathers to teach and to hearten them. The vision which our Fathers saw must never fail. Their noble deeds must still live in the minds of generations to come.

CANADIAN  PACIFIC
IT SPANS THE WORLD



Une partie du texte cité ci-haut est extraite de "Sir George Etienne Cartier, Bart.," par John Boyd. The MacMillan Company of Canada, Limited, éditeurs. La vignette montre le monument érigé sur le versant est du Mont-Royal, à Montréal.

L'ENERGIE et le Sens Prophétique —telssont les attributs qu'admire aujourd'hui le Canada reconnaissant chez ceux qui furent, il y a soixante ans, les Pères de la Confédération.

Aujourd'hui encore, on exige ces qualités chez ceux qui consacrent leur vie au service de notre pays. Nos Pères ont pris possession de la moitié d'un continent, ils l'ont unifiée, ils lui ont donné les institutions dont elle bénéficie encore, et ils ont fondé un système de transports qui est maintenant la base même de son existence économique.

Nous, qui sommes leurs successeurs, avons aussi des problèmes à résoudre. Nous devons fournir à ce demi-continent une population d'un chiffre suffisant à lui assurer une

progression congrue. Et nous devons inculquer à cette population les principes les plus hauts et les plus sains, le civisme zélé dont doit être doué tout véritable Canadien, le respect des lois, et le culte des traditions qui sont notre patrimoine national.

Est-il un Canadien qui puisse douter de l'attitude que prendraient envers ces problèmes les Pères de la Confédération, s'ils étaient encore parmi nous? Ces nobles rêveurs savaient travailler à la réalisation de leur rêve. Le Canadien d'aujourd'hui, lui aussi, prévoit l'avenir et saura agir. Pour l'affermir et le guider, il a de plus l'exemple de ces grandes intelligences. Il ne faillira pas à la tâche que lui ont confiée ces hommes admirables. La mémoire de leurs travaux sera honorée par toutes les générations à venir.

LE PACIFIQUE  CANADIEN
ENCEINT LE GLOBE

Prepared by
Ronalds Advertising Agency
Limited
Montreal