

Remarquable Publicité du Pacifique Canadien

(Ecrit spécialement pour "La Clé d'Or".)

NOS lecteurs qui s'intéressent à la publicité, plus spécialement ceux qui recherchent les belles et artistiques présentations publicitaires, ont sans aucun doute remarqué la série que la Compagnie du Pacifique Canadien a commencé à publier dans les journaux. Cette série comprendra douze tableaux.

Cette publicité de haute distinction mérite plus qu'une mention ordinaire. Le cachet qui la fait ressortir de l'ordinaire, son association avec la soixantième anniversaire de la Confédération Canadienne, le caractère artistique qu'elle revêt, les chaînes historiques qu'elle réunit, méritent d'attirer l'attention du public Canadien. Si l'on en juge par les premières qui ont été publiées, que nous reproduisons ci-contre, toute cette série méritera d'être conservée comme autant de jalons de l'histoire de notre pays dans laquelle figure, pour une large part, depuis son organisation, l'imposante compagnie de chemins de fer et de navigation qu'est le Pacifique Canadien.

L'histoire du Pacifique Canadien, c'est en effet un fascicule essentiel dans l'histoire nationale. En 1871, lorsque les auteurs de la Confédération persuadèrent à la Colombie-Britannique d'entrer dans l'union, elle n'y consentit qu'après avoir obtenu la promesse d'un chemin de fer transcontinental. Ce chemin de fer devait être entrepris dans le délai de deux ans et terminé en l'espace de dix ans. Le gouvernement commença effectivement les travaux de construction, quoique seulement en 1874; il les poussa de son mieux jusqu'en 1880, mais la tâche dépassait ses moyens. Il avait en six ans réussi à établir quelques tronçons de voies ferrées, sans liaison entre eux sur les parties les plus faciles du tracé. Avec le peu de ressources dont le pays disposait à cette époque, il n'avait pas beaucoup de chance de pouvoir pousser l'entreprise à bonne fin.

Ce premier chemin de fer transcontinental canadien que le gouvernement avait été impuissant à construire, il se trouva un groupe d'hommes doués d'une énergie indomptable et, il faut l'admettre, d'une incroyable audace, qui offrirent de l'exécuter. M. Georges Stephen, qui fut plus tard lord Mount Stephen, se mit à la tête de l'entreprise, avec, pour le seconder, quelques hommes de pareille envergure, dont M. Donald-Smith, qui fut plus tard lord Strathcona, et M. R. B. Angus.

La première page de l'histoire du Pacifique nous remet en mémoire l'oeuvre accomplie par ces hommes, que l'auteur a bien raison de comparer aux Titans en ce qui concerne la grandeur de leurs travaux, mais qui, différemment des Titans, aboutirent glorieusement à leurs fins. La Compagnie du Pacifique qu'ils avaient formée en 1881 s'était engagée à compléter le chemin de fer avant 1891; à l'automne de 1885, il était parachevé sur toute son étendue.

Dans ces pages d'histoire, nous verrons s'établir et se développer le Pacifique Canadien sous ses trois premiers présidents: lord Mount Stephen, sir William Van Horne et lord Shaughnessy, de sorte que le dernier tableau conduira le lecteur à l'entrée de la période contemporaine, à l'avènement de M. E. W. Beatty à la tête de l'entreprise.

Si l'intérêt historique est concentré dans ces feuillets de son grand livre que le Pacifique Canadien va publier, une analyse de la présentation publicitaire du premier fas-

cicule met en lumière plusieurs points qui intéressent vivement ceux qui suivent l'évolution de la publicité dans notre pays.

D'abord, la disposition que l'on a adoptée est caractérisée d'une façon intéressante, rehaussée par l'illustration. En troisième lieu, la présentation artistique — un livre ouvert contenant, d'un côté, un portrait, de l'autre des faits historiques, — attire l'attention même du lecteur le plus distrait. C'est pourquoi la plupart des journaux en ont fait des commentaires élogieux.

Comme ensemble, au point de vue publicitaire, nous n'avons encore rien vu d'aussi distingué, d'aussi sobre, en même temps que d'une grande portée.

Nos plus chaleureuses félicitations aux autorités du Pacifique Canadien pour le patriotisme dont ils font preuve en cette occurrence et la distinction remarquable de leur présente campagne de publicité vraiment nationale, ainsi qu'à la Ronalds Advertising Agency, qui est en charge de cette propagande patriotique et constructive.

ANDRE BODY

ARTISTE DESSINATEUR

DESSINS DE TOUS GENRES

PHOTOGRAVURE — LITHOGRAPHIE



DESSINS POUR LE COMMERCE
ET L'INDUSTRIE.

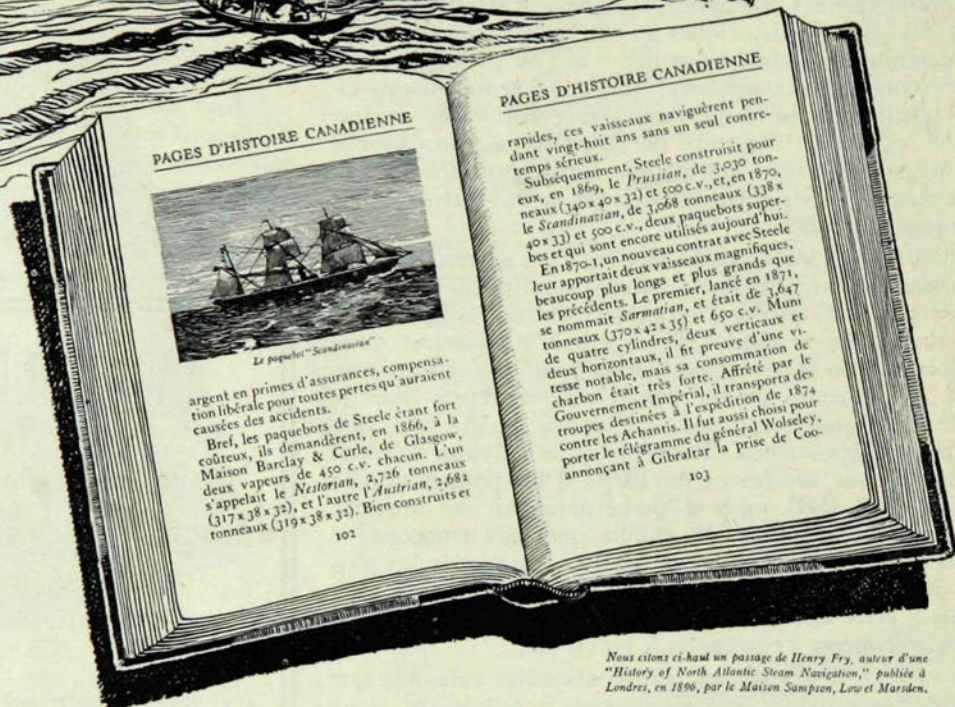
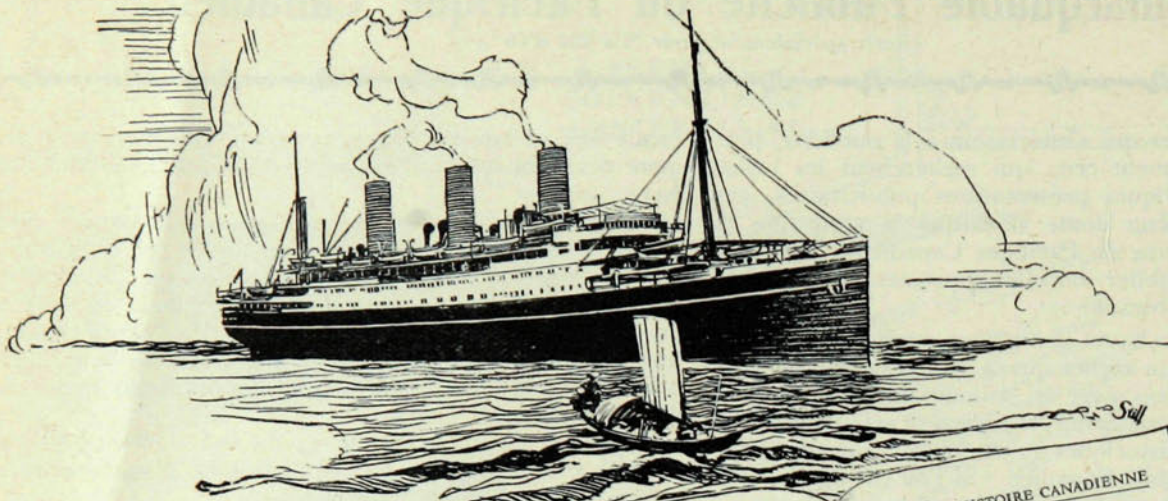
42, RUE ST-PIERRE, QUEBEC.

PUBLIREP
Organe mensuel technique de la
Publicité

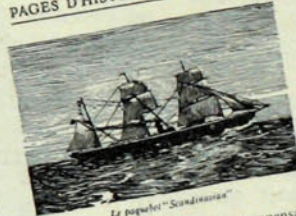
Prix 2fr.50 le numéro
Abonnement 20fr. l'an

EDITEUR:
GÉRARD DEVET
TECHNICIEN - CONSEIL - FABRICANT.
94 Rue de Mérode 94 Bruxelles

1867 / SÉRIE DU SOIXANTIÈME ANNIVERSAIRE / 1927



PAGES D'HISTOIRE CANADIENNE



Le paquebot "Scandinavian"

argent en primes d'assurances, compensation libérale pour toutes pertes qu'auraient causées des accidents.

Bref, les paquebots de Steele étant fort coûteux, ils demandèrent, en 1866, à la Maison Barclay & Curle, de Glasgow, deux vapeurs de 450 c.v. chacun. L'un s'appela le *Nestorian*, 2,726 tonneaux (317 x 38 x 32), et l'autre l'*Austrian*, 2,682 tonneaux (319 x 38 x 32). Bien construits et

102

PAGES D'HISTOIRE CANADIENNE

rapides, ces vaisseaux naviguèrent pendant vingt-huit ans sans un seul contre-temps sérieux.

Subséquentement, Steele construisit pour eux, en 1869, le *Prussian*, de 3,030 tonneaux (340 x 40 x 32) et 500 c.v., et, en 1870, le *Scandinavian*, de 3,068 tonneaux (338 x 40 x 33) et 500 c.v., deux paquebots superbes et qui sont encore utilisés aujourd'hui.

En 1870-1, un nouveau contrat avec Steele leur apportait deux vaisseaux magnifiques, beaucoup plus longs et plus grands que les précédents. Le premier, lancé en 1871, se nomma *Sarmatian*, et était de 3,647 tonneaux (370 x 42 x 35) et 650 c.v. Muni de quatre cylindres, deux verticaux et deux horizontaux, il fit preuve d'une vitesse notable, mais sa consommation de charbon était très forte. Affrété par le Gouvernement Impérial, il transporta des troupes destinées à l'expédition de 1874 contre les Achantis. Il fut aussi choisi pour porter le télégramme du général Wolseley, annonçant à Gibraltar la prise de Co-

103

Nous citons ci-haut 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.

QUÉBEC, dès 1863, construisit et lança le premier transatlantique. Ils s'appelaient 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.

À l'époque de la Confédération, les Messageries Allan, fusionnées maintenant avec les "Canadian Pacific Steamships", 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 enceint 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.

LE PACIFIQUE CANADIEN

ENCEINT LE GLOBE