

MONTREAL

CANADA'S METROPOLIS - MÉTROPOLE DU CANADA



HISTORY OF MONTREAL AS A TRANSPORTATION CENTRE

Montreal gets its name from Mont-Royal or Mont-Réal, the title given this height by Jacques Cartier, who discovered Hochelaga in 1535, the year he explored the St. Lawrence River probably as far as the rapids, now called Lachine. The mountain, 769 feet high, stands nobly in the middle of an island, which is the largest of the group of islands formed by the confluence of the Ottawa and St. Lawrence Rivers. This island is 30 miles long and 7 to 10 miles wide, with an area of 194 square miles. The present city covers over 32,465.43 acres, having, by annexation, especially in 1883, grown from the 5,000 acres of 1860. It occupies one-quarter of the island and is 50 square miles in area.

Its growth is due to its position as the greatest inland port in the world. It is at the foot of the great fresh water navigation and canal systems of Canada and even of those tributary to the Great Lakes in the United States for about 1,600 miles. It is at the head of the Atlantic Ocean navigation, being about 1,000 miles up the St. Lawrence River from the open sea. The distance from Montreal to Liverpool is 2,773 miles, thus making the journey 372 miles less than from New York. The waterway to New York is by the Richelieu River, Lake Champlain, Lake George and the Hudson River. Thus inland craft, coasting vessels and Atlantic Liners fill the harbour and Port of Montreal.

Montreal is also a great centre of transportation by rail and by automobile highways and highway bridges. The two greatest railway systems of the world have their termini here, the Canadian Pacific Railway and the Canadian National Railways.

In order to supplement the following statistical history of our modern city of today, a few historical facts will reveal the main lines of growth of the city as a centre of transportation and commerce.

For this purpose, the site of Montreal was well chosen, for, at the Kingdom of Hochelaga visited by Jacques Cartier, the Indians had built a fortified town on the slope of Mount Royal to have command of the waterways. In 1611 Champlain chose Place Royale (that of today) at the water's edge for the site of his trading post till his death in 1635. In 1642, Chomedey de Maisonneuve, as the executive officer and governor of the Société de Notre Dame de Montréal, a religious body of clergy and laity founded in Paris about 1638, chose the same site and carried out its charter, ratified December 17th, 1640, by the Company of the 100 associates, conveying most of the Island of Montreal for the purpose of a French permanent settlement. It was to be a missionary centre for the evangelization and domiciliation of the Indians of the upper country.

HISTOIRE DE MONTRÉAL COMME CENTRE DE TRANSPORT

Montréal tient son nom de Mont-Royal ou Mont-Réal, le titre donné à cette élévation par Jacques Cartier, qui a découvert Hochelaga en 1535, l'année de son exploration du fleuve Saint-Laurent, probablement jusqu'au rapide qu'on appelle aujourd'hui Lachine. La montagne, de 769 pieds de hauteur, s'élève majestueusement au milieu de l'île, qui est la plus grande du groupe d'îles formées par la rencontre de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent. Cette île a 30 milles de longueur et de 7 à 10 milles de largeur et une superficie de 194 milles carrés. La cité actuelle couvre plus de 32,465.43 acres ayant, par annexion, surtout en 1883, grandit de 5,000 acres qu'elle était en 1860. Elle occupe un quart de l'île et a une superficie de 50 milles carrés.

Son progrès est dû à sa position du plus grand port intérieur au monde. Elle se trouve au pied des grands systèmes de navigation et de canaux d'eau douce du Canada et même des tributaires des Grands Lacs aux États-Unis sur une distance d'environ 1,600 milles. Elle est à la tête de la navigation océanique Atlantique, étant à environ 1,000 milles de la mer sur le Saint-Laurent. La distance de Montréal à Liverpool est de 2,773 milles, de 372 milles moindre que de New York. Le voyage par eau à New York se fait par la rivière Richelieu, le lac Champlain, le lac Georges et la rivière Hudson. De cette façon, les vaisseaux intérieurs, les vaisseaux côtiers et les transatlantiques remplissent le port de Montréal.

Montréal est aussi un grand centre de transport par voie ferrée, par route pour les automobiles et par ponts. Les deux plus grands systèmes ferroviaires du monde ont ici leurs termini, le Canadien Pacifique et le Canadien National.

Pour compléter l'histoire statistique qui suit de notre cité moderne d'aujourd'hui, quelques faits historiques indiqueront les principales caractéristiques du progrès de la cité comme centre de transport et commercial.

A cette fin, le site de Montréal était bien choisi car, à la bourgade d'Hochelaga visitée par Jacques Cartier, les indiens avaient construit une ville fortifiée sur la pente du Mont-Royal commandant les cours d'eaux. En 1611 Champlain avait choisi la Place Royale (qui existe actuellement), au bord du fleuve, comme site de son poste commercial jusqu'à sa mort en 1635. En 1642, Chomedey de Maisonneuve, comme officier exécutif et gouverneur de la Société de Notre Dame de Montréal, corps religieux comprenant des membres du clergé et des laïques, fondé à Paris vers 1638, a choisi le même site et exécuté sa charte, ratifiée le 17 décembre 1640 par la compagnie des Cent Associés, consacrant presque toute l'île de Montréal à un établissement français permanent. Ce devait être un centre missionnaire pour l'évangélisation et la civilisation des indiens du territoire supérieur.

The first colonists, about fifty, arrived at Place Royale on May 18th, 1642. Nearby a fort was built and within it all lived in deadly fear of the Iroquois. It was thought the colony would have to return to France, but a reinforcement in 1653 gave it a new birth, and from that time on, the little colony grew into a fortified town and became the home or starting place of the explorers, missionaries, fur traders and war leaders of the French regime. The names of some of those who lived here—LaSalle, Duluth, Cadillac, LeMoynes, d'Iberville, Jogues, and others—are known to all North America, and lend romance to the story of this Continent.

The city, at the end of the struggle between France and England for supremacy of North America, capitulated on September 8th, 1760. During the American Revolution, the city was held by the Congress troops from the capitulation of November 13th, 1775, until evacuated by Benedict Arnold in June, 1776. After this trade began to develop: the Northwest Company, fur traders, was established at Montreal in 1783-4, the "X.Y." in 1795-1804, and both amalgamated with the Hudson's Bay Company in 1821. British traders were consolidated before and during the last decade of the eighteenth century. In 1804 the Phoenix Fire Insurance Company, the first insurance company in Canada, started here. In 1809 the S.S. "Accommodation" was built by John Molson, of Montreal, for river traffic, the second steamer on North American rivers, and three years before any such steamer plied in England. The Bank of Montreal opened for business on November 13th, 1817. The Committee of Trade, the predecessor of the Board of Trade of 1842, was organized in 1822. The Lachine Canal, begun on July 17th, 1821, was finished in 1825. The first Harbour Commission was appointed in 1830. In 1831 the "Royal William" was fitted with its engines in the yards of Bennett & Henderson, of St. Mary's Foundry, Montreal, and in 1833 it was the first vessel to cross the Atlantic entirely under its own steam. In 1832, the city received its first municipal charter, being properly incorporated in 1840. In 1835 John Lovell founded the firm who are still publishing this Directory.

The year of 1837 is memorable for the Civil Rebellion of Canada, with Montreal as its centre, but it also heralds the steam railway era in Canada with the first line of 16 miles opened between Laprairie and St. John; and the first lighting by gas on November 2nd, 1837, oil lighting having prevailed from 1815, electric light being introduced in 1879. By 1842, Montreal had become the commercial and political metropolis, but it lost its political prestige in 1849 by a riotous crowd burning the first Union Parliament Buildings. 1847 saw the first telegraphic communication between Montreal and Quebec. In 1853 Atlantic navigation was opened by the arrival of the Allan Line S.S. "Genova" on May 3rd. The Street Railway was opened in 1861 and was transformed to electricity in 1892.

Transportation was enhanced by the building, in 1854-1859, of the Victoria Tubular Bridge across the River St. Lawrence (one of the wonders of the world at the time), succeeded by the Victoria Jubilee Bridge 1897-1900; and by the Lac Beauport Bridge 1881-1886. The Jacques Cartier Bridge, two and one-eighth miles in length, opened in 1930, is acclaimed as a work of art of inestimable value to all sections of the community as a connecting link to the South Shore, and to the ever-increasing throng of people who, in crossing over it, can enjoy an unequalled view of the City, the harbour and the St. Lawrence River. The Honore Mercier Bridge, opened in 1934, connects the west end of Montreal with the South Shore at Caughnawaga. The Champlain Bridge, completed in 1961, links Verdun to Brossard on the South Shore.

The panoramic Laurentian autoroute, started in 1956 and completed as far as St. Jerome in 1960, leaves Montreal at exit 17 on the Metropolitan Blvd. linking Montreal to Ile Jesus, from Ile Jesus across the Thousand Islands River Bridge to Rosemere and north as far as Ste. Adele. It is a divided highway with four toll stations and 67 bridges and overheads.

By 1854 there was railway communication to Portland, Maine, and by 1856 to Toronto. In 1857 there was a great commercial depression, but the modern growth of Montreal, prepared for by the railway era and by the enterprise in navigation, was soon to be evident; for after the "Trent" affair of 1861 and the beginning of the American Civil War, Montreal boomed by furnishing supplies to both North and South. Money was easy and circulated freely. From 1860 the city, then only 5,000 acres, began to expand. The enterprising merchants of Montreal had laid their bases of transportation well.

Confederation of the Provinces into the Dominion of Canada in 1867 consolidated the general prosperity, and Montreal has moved ahead steadily until it has become a world city, the second largest port on the continent, and one of the largest French-speaking centres of the world.

Les premiers colons, environ cinquante, sont arrivés à Place Royale le 18 mai 1642. Un fort fut construit tout près et, dans son enceinte, tous vivaient dans une crainte terrible des Iroquois. On pensait que la colonie devrait retourner en France, mais un renfort en 1653 lui donna un nouvel essor et, à partir de ce temps la petite colonie devint une ville fortifiée où les explorateurs, les missionnaires, les traiteurs et les chefs de l'armée du régime français établirent leurs foyers ou leurs quartiers généraux. Les noms de certains de ceux qui demeuraient ici—La Salle, Duluth, Cadillac, LeMoynes, D'Iberville, Jogues et autres—sont connus dans toute l'Amérique du Nord et donnent un caractère épique à l'histoire de ce continent.

La cité, à la fin de la lutte entre la France et l'Angleterre pour la suprématie de l'Amérique du Nord, capitula le 8 septembre 1760. Pendant la révolution américaine, la cité a été entre les mains des troupes du congrès depuis la capitulation le 13 novembre 1775 jusqu'à son évacuation par Benedict Arnold en juin 1776. A partir de ce moment, le commerce commença à se développer: la compagnie du Nord d'Ouest, traiteurs, s'établit à Montréal en 1783-4, la "XY" en 1795-1804, et les deux s'unirent à la compagnie de la baie d'Hudson en 1821. Les commerçants anglais s'étaient unis avant et pendant les dix dernières années du dix-huitième siècle. En 1804, la Phoenix Fire Insurance Company, la première compagnie d'assurances au Canada, commença à faire affaires. En 1809, le vaisseau "Accommodation" était construit par John Molson, de Montréal, pour la navigation intérieure, le second vaisseau sur les rivières de l'Amérique du Nord, et trois ans avant qu'il n'y ait de tels vaisseaux en Angleterre. La Banque de Montréal commença à faire affaires le 13 novembre 1817. Le Comité du Commerce, prédécesseur du Board of Trade de 1842, a été organisé en 1822. Le canal Lachine, commencé le 17 juillet 1821, a été complété en 1825. La première Commission du Havre a été nommée en 1830. En 1831, le "Royal William" a été pourvu de ses engins dans les cours de Bennett & Henderson, de la fonderie Sainte-Marie, Montréal et, en 1833, était le premier vaisseau à traverser l'Atlantique entièrement sous sa propre vapeur. En 1832, la cité reçut sa première charte municipale, et fut dûment constituée en corporation en 1840. En 1835, John Lovell fonda la compagnie qui publie encore le présent annuaire.

L'Année 1837 est mémorable pour la rébellion du Canada, avec Montréal comme centre, mais elle a vu aussi l'aurore de l'ère des chemins de fer au Canada quand la première ligne de 16 milles fut ouverte à la circulation entre Laprairie et Saint-Jean, de même que le premier éclairage au gaz le 2 novembre 1837, l'éclairage à l'huile ayant prévalu depuis 1815 et l'éclairage électrique n'étant introduit qu'en 1879. En 1842, Montréal était devenue la métropole commerciale et politique, mais elle perdit son prestige politique en 1849 quand une foule excitée brûla les premiers bâtiments du Parlement d'Union. En 1847, s'établit la première communication télégraphique entre Montréal et Québec. En 1853, la navigation transatlantique fut ouverte par l'arrivée du "Genova" de la ligne Allan, le 3 mai. Le chemin de fer urbain s'ouvrit en 1861 et fut électrifié en 1892.

Le transport a été beaucoup aidé par la construction, en 1854-1859 du pont tubulaire Victoria sur le fleuve Saint-Laurent (une des merveilles du monde d'alors), remplacé par le pont du Jubilé Victoria en 1897-1900; le pont de Lachine a été construit en 1881-1886. Le pont Jacques-Cartier, d'une longueur de 2 milles et un huitième, ouvert en 1930, est reconnu comme étant d'une valeur inestimable pour tous comme moyen de communication avec la rive sud et aussi pour toute cette foule de personnes qui, en le traversant, peuvent jouir d'une vue sans pareille de la cité, du port et du fleuve Saint-Laurent. Le pont Honoré-Mercier, ouvert en 1934, raccorde la partie ouest de Montréal avec la rive sud à Caughnawaga. Le pont Champlain, complété en 1961, relie Verdun à Brossard sur la Rive Sud.

L'autoroute panoramique des Laurentides, commencée en 1956 et terminée en 1960 jusqu'à Saint-Jérôme, part de Montréal à la sortie 17 du boulevard métropolitain, relie Montréal à l'Ile-Jésus, traverse la rivière des Mille-Iles jusqu'à Rosemere, puis se rend à Ste-Adèle. C'est une voie divisée avec quatre postes de péage, 67 ponts et croisements pontés.

En 1854, il y eut communication par chemin de fer jusqu'à Portland, Maine, et, en 1856, jusqu'à Toronto. En 1857, il y eut une grande dépression commerciale, mais la grandeur actuelle de Montréal, préparée par l'ère ferroviaire et par le progrès de la navigation, devait bientôt se faire voir; car, après l'affaire "Trent" de 1861 et le commencement de la guerre civile américaine, Montréal grandit beaucoup en fournissant des marchandises aux deux factions, Nord et Sud. L'argent se gagnait facilement et circulait couramment. A partir de 1860, la cité qui ne couvrait alors que 5,000 acres, commença à grandir. Les marchands entreprenants de Montréal avaient bien établi leurs bases de transport.

La Confédération des provinces du Dominion du Canada en 1867 a solidifié la prospérité générale et Montréal a continué à aller de l'avant au point qu'elle est devenue une des grandes villes du monde, dont le port est le deuxième sur le continent, et un des centres de langue française les plus grands de l'univers.

PROMINENCE AS A PORT

By reason of being at the junction of inland ocean transportation and mainly by reason of being the financial, industrial and commercial Metropolis of Canada, Montreal occupies, and must long continue to occupy, an unique position among the ports of this continent. This port constitutes the funnel through which pass to Europe the harvests from millions of acres of wheat and grain lands of the West and the agricultural, mineral, forest and industrial products of a great country.

GRAIN ELEVATORS

The Harbour owns and operates five Grain Elevators having a combined storage capacity of 22,262,000 bushels. There are thirty deep water berths to which grain can be delivered through the extensive conveyor belt system from these elevators and it is possible to load ships at twenty-seven berths simultaneously.

DISTANCE TO LIVERPOOL

The port of Montreal being nearer Europe than any other large Atlantic sea-port, as is demonstrated by the following distances to Liverpool, offers superior advantages not only to her immediate hinterland, but also to the American States, bordering on the Great Lakes—

Montreal	2,773 miles
Boston	2,810 "
New York	3,010 "
Philadelphia	3,160 "
Baltimore	3,324 "
New Orleans	4,553 "
Galveston	4,730 "

PRÉÉMINENCE COMME PORT

Etant au point de rencontre du transport intérieur et océanique, et principalement par sa raison d'être la métropole financière, industrielle et commerciale du Canada, Montréal occupe et continuera longtemps à occuper une position unique parmi les ports de ce continent. Ce port constitue ce qu'on pourrait appeler l'entonnoir par lequel passent pour se rendre en Europe les moissons de millions d'acres de terre enssemencée de blé et de grain dans l'Ouest et les produits agricoles, minéraux, forestiers et industriels d'un grand pays.

ÉLÉVATEURS A GRAIN

Le Conseil des Ports nationaux possède et exploite cinq élévateurs à grain d'une capacité globale de 22,262,000 boisseaux. Il y a trente postes de mouillage à eau profonde où les navires peuvent charger les céréales grâce à un tapis roulant partant des élévateurs. Il est possible de charger des navires en 27 endroits à la fois.

DISTANCE À LIVERPOOL

Le port de Montréal étant plus près de l'Europe que n'importe quel autre grand port de l'Atlantique, ainsi que le démontre le tableau suivant des distances à Liverpool, comporte des avantages supérieurs non seulement pour le pays environnant, mais aussi pour les états américains sur les grands lacs:—

Montréal	2,773 milles
Boston	2,810 "
New-York	3,010 "
Philadelphie	3,160 "
Baltimore	3,324 "
Nouvelle-Orléans	4,553 "
Galveston	4,730 "

GOVERNMENT — GOUVERNEMENT

CANADA

Governor General and Commander-in-Chief

His Excellency Roland Michener, Q.C., M.A., B.C.L.
For Government of Canada offices in Montreal—see Alphabetical Section.

PROVINCE OF QUEBEC

Seat of Government at Quebec

Lieutenant-Governor—Hon. Hugues Lapointe
Executive Assistant & Principal Aide-de-camp.—Colonel J. P. Martin.
Secretary and Aide-de-Camp — Group Captain Gabriel Taschereau, D.F.C., C.D.
Registrar — M. Bourget.

EXECUTIVE COUNCIL

Prime Minister, President of the Council, Minister of Federal-Provincial Affairs and Minister of Natural Resources—Hon. Daniel Johnson
Minister of Education and Minister of Justice—Hon. Jean Jacques Bertrand
Minister of Finance and Minister of Municipal Affairs—Hon. Paul Dozois
Minister of Labour and Minister of Industry and Commerce—Hon. Maurice Bellemare
Minister of Revenue—Hon. Raymond Johnston
Minister of Transportation and Communications—Hon. Fernand Lizotte
Minister of State for Municipal Affairs—Hon. Francis Boudreau
Minister of State for Industry and Commerce—Hon. Edgar Charbonneau
Minister of State for Public Works—Hon. Armand Russell
Minister of State for Justice—Hon. Armand Maltais
Minister of Lands and Forests—Hon. Claude G. Gosselin
Minister of Roads and Minister of Public Works—Hon. Fernand J. Lafontaine
Provincial Secretary—Hon. Yves Gabias
Minister of State for Roads—Hon. Paul Allard
Minister of Health and Minister of Family and Social Welfare—Hon. Jean-Paul Cloutier
Minister of Tourism, Fish and Game—Hon. Gabriel Loubier
Minister of Cultural Affairs—Hon. Jean-Noel Tremblay
Minister of Agriculture and Colonization—Hon. Clément Vincent
Minister of State for Health—Hon. Roch Boivin
Minister of State for Education—Hon. Marcel Masse
Minister of State for Family and Social Welfare—Hon. Francois Eugene Mathieu
Clerk—Jacques Prémont, Q.C.
Acting Clerk—Donat Tanguay.

For Province of Quebec Government offices in Montreal—see Alphabetical Section.

CANADA

Gouverneur General et Commandant en Chef

Son Excellence Roland Michener, C.R., M.A., B.C.L.
Pour les bureaux du gouvernement du Canada à Montréal—Voir la section Alfabétique.

PROVINCE DE QUEBEC

Siège du Gouvernement à Québec

Lieutenant Gouverneur—L'honorable Hugues Lapointe
Chef de cabinet et Principal Aide de camp—Colonel J. P. Martin.
Secrétaire et Aide de camp—Colonel d'aviation, Gabriel Taschereau, D.F.C., C.D.
Régistrare—M. Bourget.

CONSEIL EXECUTIF

Premier Ministre, Président du conseil exécutif, Ministre des affaires fédérales-provinciales et Ministre des Richesses Naturelles—L'hon. Daniel Johnson
Ministre de l'Education et Ministre de la Justice—L'hon. Jean Jacques Bertrand
Ministre des Finances et Ministre des Affaires Municipales—L'hon. Paul Dozois
Ministre du Travail et Ministre de l'Industrie et du Commerce—L'hon. Maurice Bellemare
Ministre du Revenu—L'hon. Raymond Johnston
Ministre des Transports et Communications—L'hon. Fernand Lizotte
Ministre d'Etat aux Affaires Municipales—L'hon. Francis Boudreau
Ministre d'Etat à l'Industrie et au Commerce—L'hon. Edgar Charbonneau
Ministre d'Etat aux Travaux publics—L'hon. Armand Russell
Ministre d'Etat à la Justice—L'hon. Armand Maltais
Ministre des Terres et Forêts—L'hon. Claude G. Gosselin
Ministre de la Voirie et Ministre des Travaux publics—L'hon. Fernand J. Lafontaine
Secrétaire de la province—L'hon. Yves Gabias
Ministre d'Etat à la Voirie—L'hon. Paul Allard
Ministre de la Santé et Ministre de la Famille et du Bien-Etre Social—L'hon. Jean Paul Cloutier
Ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche—L'hon. Gabriel Loubier
Ministre des Affaires Culturelles—L'hon. Jean Noel Tremblay
Ministre de l'Agriculture et de la Colonisation—L'hon. Clément Vincent
Ministre d'Etat à la Santé—L'hon. Roch Boivin
Ministre d'Etat à l'Education—L'hon. Marcel Masse
Ministre d'Etat à la Famille et au Bien-Etre Social—L'hon. Francois Eugene Mathieu
Greffier—Jacques Prémont, C.R.
Greffier suppléant—Donat Tanguay.
Pour les bureaux du gouvernement de la Province de Québec à Montréal—voir la section alphabétique.