

the archivist

THE AIR CANADA ARCHIVES

In the spring of 1937 the federal government, inspired by Transport Minister C.D. Howe, launched an ambitious undertaking and established Trans-Canada Airlines for the express purpose of providing trans-continental passenger service in Canada. For the first two years of its corporate existence, TCA carried nothing but mail, except for a short Vancouver-Seattle passenger route.

However, in less than fifty years from this humble beginning, the company has become a major world airline and has made a significant contribution to the development of commercial and civil aviation in Canada. The archival records of TCA, now Air Canada, constitute one of the country's most important collections of documentation for aviation research.

The Public Archives of Canada recognized the significance of these records, but acquiring them was not an automatic process. As a crown corporation, Air Canada is not required to transfer its archival records to the Archives. Fortunately, following the lead of Canadian National Railways, the company did sign an agreement in May 1967 to ensure the transfer of all archival and historical material to the PAC. S.W. Sadler, then vice-president of Air Canada's administrative services, saw the arrangement as a means of properly preserving "those items that are meaningful to the Company's creation and growth." W.K. Lamb,

Dominion Archivist at the time, was pleased to see the first accession of records transferred from Montreal by the end of 1967, forming the nucleus of the Air Canada collection.

However, after 1968 very few records were transferred to Ottawa, and the agreement so eagerly signed in 1967 appeared to have lapsed. Attempts made over the next several years to revive the agreement were to no avail. In the meantime, the corporation's records continued to accumulate in Montreal, and the danger arose that important older records of Air Canada might be lost.

Concerned individuals at Air Canada and in the PAC finally succeeded in 1978 in breaking the log-jam. Since then over 110 metres of records have been transferred to the custody of the Federal Archives Division. In addition, Air Canada's films and sound recordings have been deposited with the National Film, Television and Sound Archives, and the National Photography Collection has benefited from the transfer of several collections of the company's photographs.

The Air Canada archives (Record Group 70) occupies more than 120

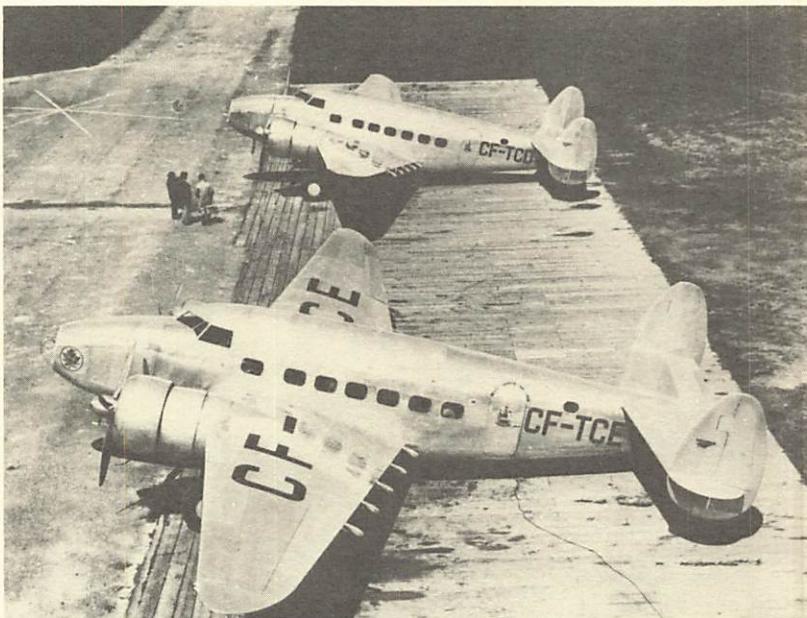


On April 1, 1939, the first scheduled revenue passenger flight of Trans-Canada Air Lines departed from Montreal on its transcontinental service. Third from the left is the Honourable C.D. Howe, Minister of Transport. (Courtesy of the Air Canada Archives)



metres of shelf space and richly illustrates all aspects of the corporation's development from its inception in 1937 to the mid-1970s. By way of examples, the records include a large series of files from the president's office from 1941 to 1968, the minutes of board of directors meetings from 1937 to 1968, the complete records of the corporate secretary, extensive subject files on aircraft, equipment and flight operations, promotional materials, employee publications, and a complete set of timetables from 1939.

These records fully document the growth of Air Canada during the first forty-five years of its existence, but more than this, the records are evidence of the rapid development of air transportation in Canada.



Delivery of TCA's first two Lockheed 14's, Vancouver, B.C., May 1938.



This Lancasterian CF-CMX aircraft was received from Victory Aircraft in September 1945 to be used for transcontinental service. (Courtesy of the Air Canada Archives)

Researchers of Canadian civil aviation history since the 1930s will look to the Air Canada records with keen interest and perhaps with some gratitude for both the archivists and the airline officials who had the foresight in 1967 and the determination a decade later to identify and to preserve these important records.

Glenn T. Wright
Federal Archives Division



Interior view of a Lockheed 14 aircraft, 1942.
(PA 125394)



Early TCA advertising logo promoting the coming of the North Star in 1947. (Courtesy of the Air Canada Archives)



Seen here at the Vancouver Airport in 1937 is TCA's first new Lockheed 10A aircraft which serviced the Vancouver-Seattle route. (PA 125393)



Lockheed 14-H2 aircraft during a TCA airmail flight over western Canada, ca. 1939. (PA 61949)

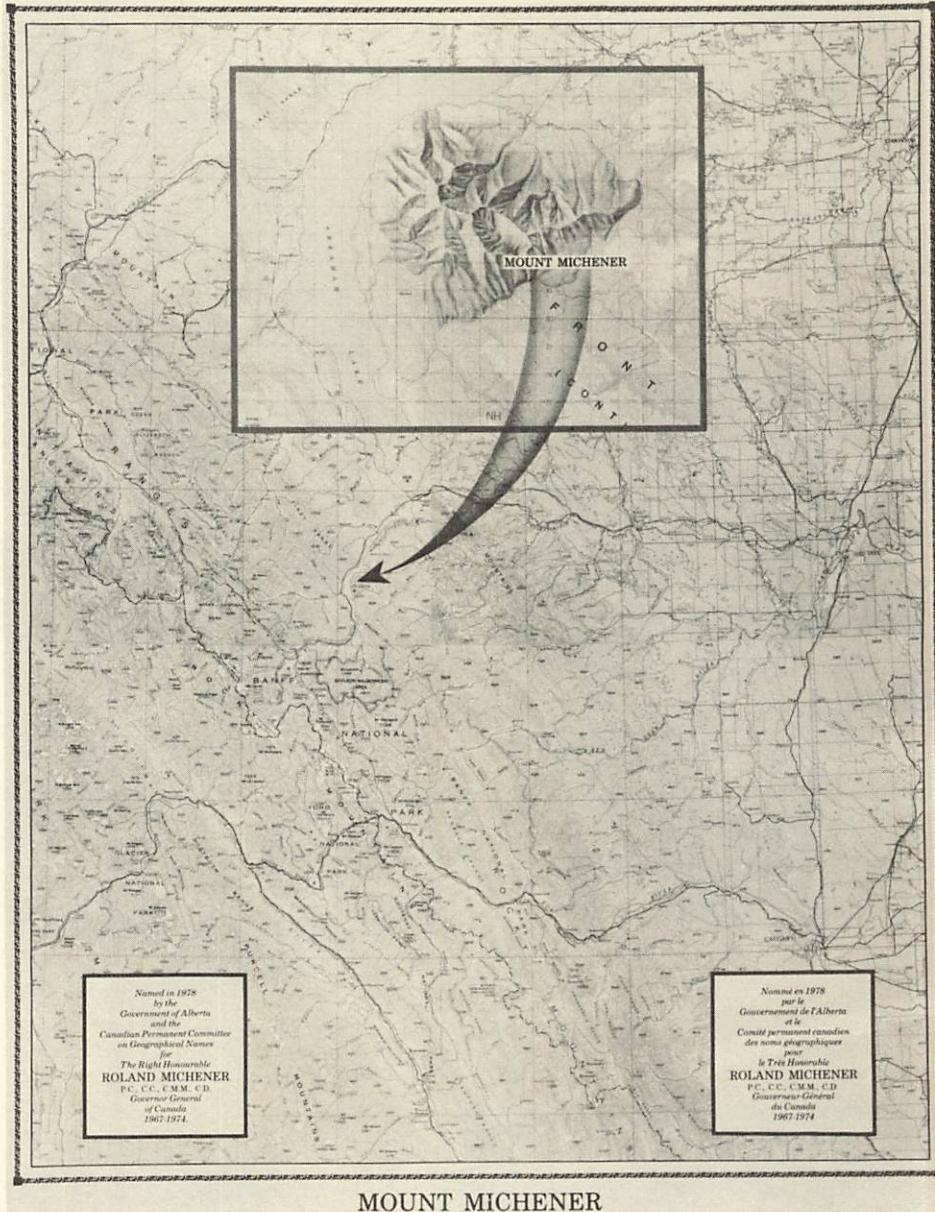
WHAT'S IN A PLACE-NAME?

"Arvida, Barbeau Peak, Come By Chance, Evangeline, Flin Flon, Kicking Horse Pass, Mount Garibaldi, Moose Jaw, Ottawa, Rivière-du-Loup, Saint-Boniface, Tsamspanaknok Bay, Waterloo, Zig Zag Creek."

Driving through any part of Canada or studying the highway map of any province, you will probably wonder about some of the place-names scattered across the landscape. The origins of the names of localities or geographical features reflect both regional and national history and culture. The study of such nomenclature is known as toponymy. Establishment of toponymical standards and adherence to specific principles and procedures is the responsibility of the Canadian Permanent Committee on Geographical Names.

This Committee, established in 1961 and revised by Order-in-Council in 1969, is the direct descendant of the Canadian Board on Geographical Names, set up in 1948, and the Geographic Board of Canada, established in 1897. The present Committee has representatives of each province and a number of federal government departments responsible for mapping, defence, archives, translation, and territorial administration of national parks, military bases, Indian lands, the Northwest Territories and the Yukon Territory.

Any individual or group may propose names for any of the country's more than 2,000,000 unnamed features or changes to the 350,000 official names. Investigation will be carried out by the provincial geographic nomenclature boards and/or by the Secretariat of the C.P.C.G.N., located in the Department of Energy, Mines and Resources. The principles to be observed include such criteria as respect for well-established public use, prevention of duplication, use

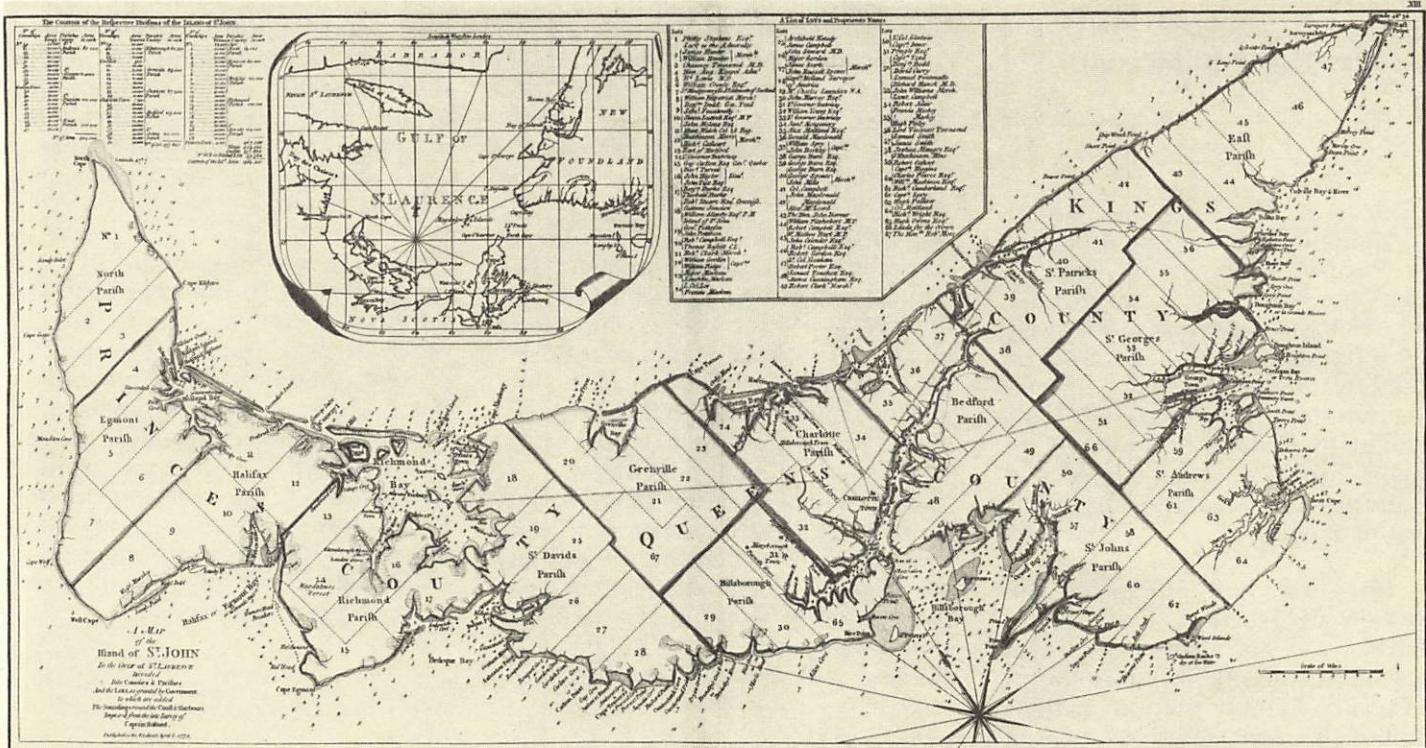


MOUNT MICHENNER

In some instances, commemorative maps are hand-assembled for presentation to the person or family of the person after whom a place is named and a copy is deposited in the Public Archives of Canada. This map commemorates the naming of Mount Michener after former Governor General Roland Michener.

of a living person's name only in exceptional circumstances, and avoidance of names which might appear obscene, discriminatory or commercial. These principles are outlined in a booklet entitled *Principles and Procedures, 1976*.¹ Also available are gazetteers for each province² and territory, which record the officially approved names; place-name studies of Prince Edward Island and New Brunswick³; and the periodical *Canoma*.

1. Available from the Secretariat, Canadian Permanent Committee on Geographical Names, c/o Department of Energy, Mines and Resources, 615 Booth Street, Ottawa K1A 0E9.
2. All are available from the Canadian Permanent Committee on Geographical Names except the Quebec gazetteer entitled *Répertoire toponymique du Québec* which is available from the Éditeur officiel, Québec.
3. Place-name studies of Nova Scotia, Manitoba and the Northwest Territories are at various stages of compilation.



In 1765, Samuel Holland personally named 191 features in Prince Edward Island for prominent military and political figures. This map of 1775, based on Holland's survey, illustrates the names applied a decade previously.

The official role of the Public Archives in Canadian toponymy dates back more than seventy years to the appointment of the Dominion Archivist Arthur G. Doughty to the Geographic Board of Canada in 1910. At the present time, Dr. W.I. Smith is the official representative on the C.P.C.G.N., and Betty Kidd, director of the National Map Collection, is a member of the Advisory Committee on Toponymy Research, one of several sub-committees. Other advisory committees are those on Glaciological and Alpine Nomenclature and on Undersea Feature Names.

The role of the Public Archives arises from the responsibility of archives to ensure the availability of historical documentation for research. A richness of information pertaining to toponymic studies is found in many of the archival media, particularly in textual and cartographic records.

Map study indicates the succession of place-names used for a location, the variations in spelling and the geographical shift of place-names.

The appearance of a name on an early map may be the only record of the name being used. The cartographer, the surveyor and the date of the map may provide important clues to the origin of certain names.

Textual records, on the other hand, can provide interesting background material on the naming of particular places, or information to justify a certain place-name being given to a location. For example, the 23.8 metres of subject files of the Surveyor-General, 1879-1952, in the Federal Archives Division, provide data on the naming of mountain peaks in the Rocky and Selkirk Mountains. Another example is an entry for June 21, 1915, in V. Stefansson's diary for the Canadian Arctic Expedition, located in the Manuscript Division, which reads: "These crags... I call Leffingwell Crags in recognition of the friendliness and valuable services to this Expedition of the Explorer and Geologist, Ernest de Koven Leffingwell, formerly joint commander of the Anglo-American Polar Expedition."

In addition, local histories held by the Public Archives Library and transcripts from the Archives' oral history program of interviews with pioneer settlers can provide valuable information to the toponymic researcher. Early sketches, watercolours and photographs can also furnish visual evidence relating to place-names.

As mapping and settlement occur in many of the developing frontier areas of Canada, place-names will be a practical necessity, and the Canadian Permanent Committee on Geographical Names will be directly involved. The resolution of current issues surrounding the language treatment of official names will probably take a number of years to complete. In the world-wide standardization of geographical names, Canada will continue to take an active leadership role. The Canadian Permanent Committee on Geographical Names faces many challenges in the years ahead, and the Public Archives of Canada will continue its role and its contributions.

Betty Kidd
National Map Collection

THE ETHNIC ARMORIAL

In 1972, as part of the federal government's multicultural program, the Public Archives of Canada established the national Ethnic Archives to preserve and make available for research all forms of documents relating to the many cultural communities. The coats of arms brought to Canada by immigrating families form the ethnic armorial, a colourful and meaningful part of this documentation.

The three gold lions of England, the red lion of Scotland, the harp of Ireland, and the lilies of France, depicted in the official coat of arms of Canada, identify the four nations traditionally considered to be the founders of the country. The PAC has commissioned the talented artist and heraldic scholar Hans D. Birk to collect and organize available information relating to the heraldry of other ethnic groups in Canada and to paint in colour their authenticated coats of arms. So far, he has painted over five hundred coats of arms.

The depiction of arms in paint, embroidery, sculpture or other art forms is a graphic interpretation of an heraldic description, which is called a blazon. A blazon records a coat of arms in the same way that written notation records music. A musical composition is shared and appreciated through playing it on an instrument; a blazon is shared and appreciated by rendering it in concrete form. Not everyone can read music; similarly, only a person "entalenté à parler d'armes" could understand and visualize even a simple heraldic description, such as "Argent, a fesse Sable, in Chief three hurts."

Although the rendition of a coat of arms must comply with the blazon, there is considerable room for artistic interpretation in the tone of

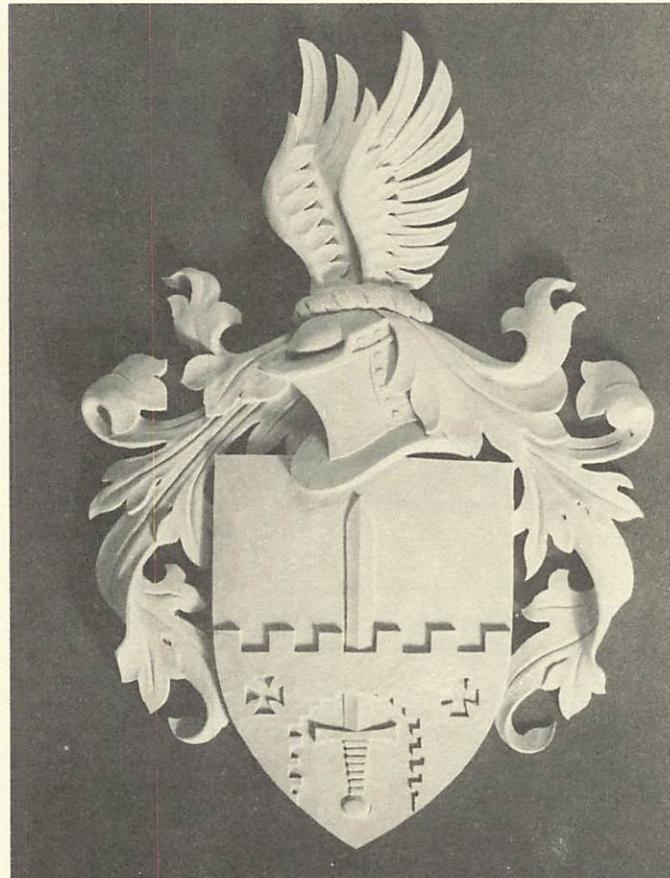
colours and in the proportions given each heraldic charge. The goal of an heraldic artist, as the Chief Herald of Sweden puts it, is to "repeat the special character of heraldry whilst making use of modern artistic means of expression."

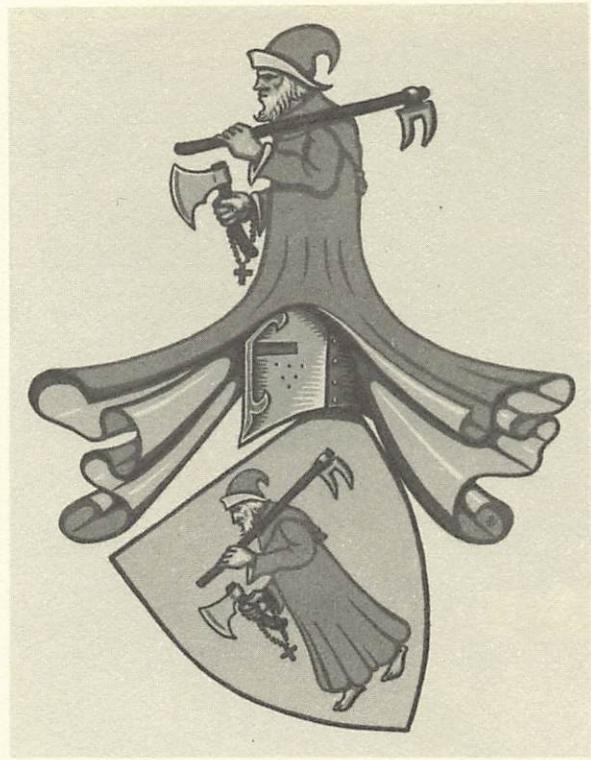
The ethnic armorial has now been accepted favourably by most heraldic enthusiasts. Mr. Birk's depictions of the coats of arms are accompanied by a wealth of heraldic and genealogical information, which will be invaluable for research, particularly if a Canadian heraldic authority is established. At an annual meeting of the Heraldry Society of Canada, Judge John Ross Matheson, who was instrumental in choosing the design for Canada's national flag, praised the Archives' work in the field of ethnic heraldry. The judge also pointed out that in choosing this

new homeland some have abandoned titles and supporters and ducal crowns. "The question before us is: should they be permitted to continue to carry their shields and crests, some of which were assumed several centuries before sovereigns anywhere started to regulate heraldry?"

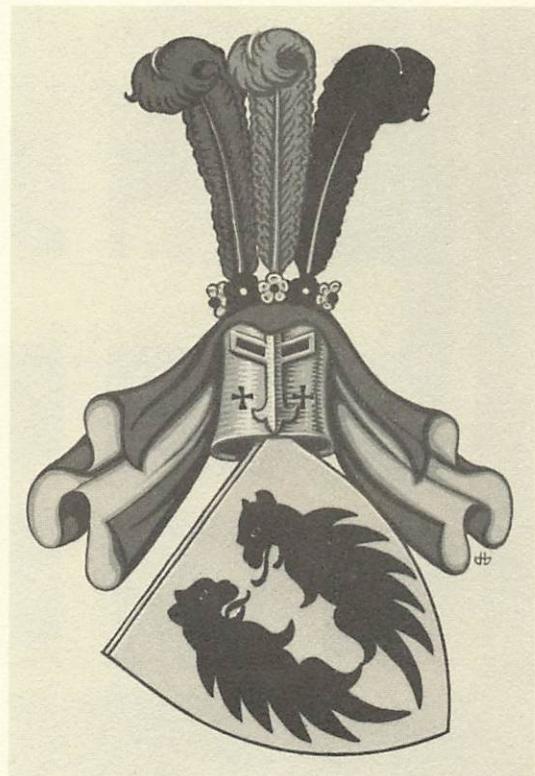
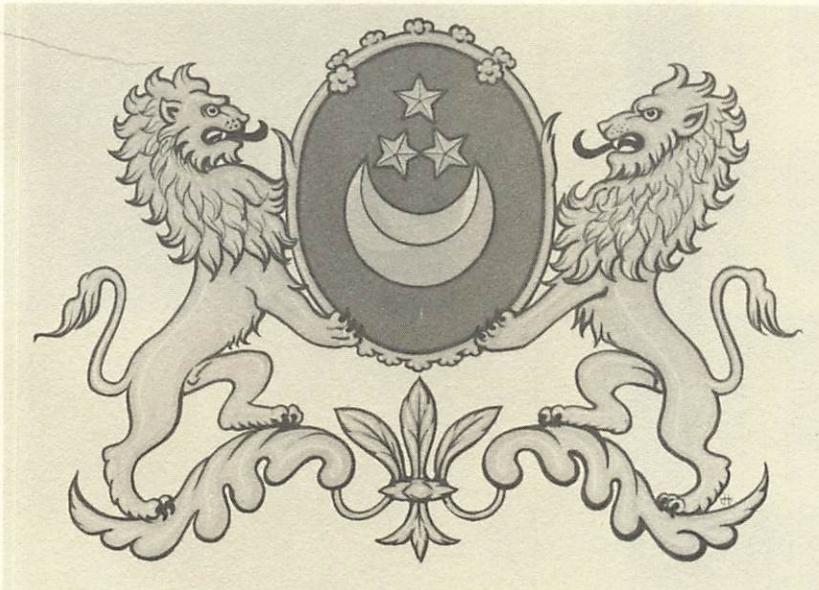
The purpose of the ethnic armorial of the PAC is to preserve historical information rather than to convey official or legal status to the arms. At present, only those arms granted by the College of Arms in England or the Court of the Lord Lyon in Scotland are accepted as authentic arms in Canada. With the patriation of the Constitution, the status of these English and Scottish authorities vis-à-vis Canadian coats of arms will surely have to be re-examined.

Auguste Vachon
Picture Division





A selection of coats of arms from the Ethnic
Armorial of the Picture Division



BEHIND BARS

Aperçu

The Archives Looks at...

Behind Bars

Twenty photographs by Spiteri
at two Alberta prisons,
in 1971

National Photography Collection

From December 15, 1981
to March 8, 1982

Exhibition open to the public
daily from 9 a.m. to 9 p.m.
395 Wellington Street, Ottawa

Photographies d'archives

Derrière les barreaux

Vingt photographies de Spiteri
dans deux prisons albertaines
en 1971

Collection nationale de photographies

Du 15 décembre 1981
au 8 mars 1982

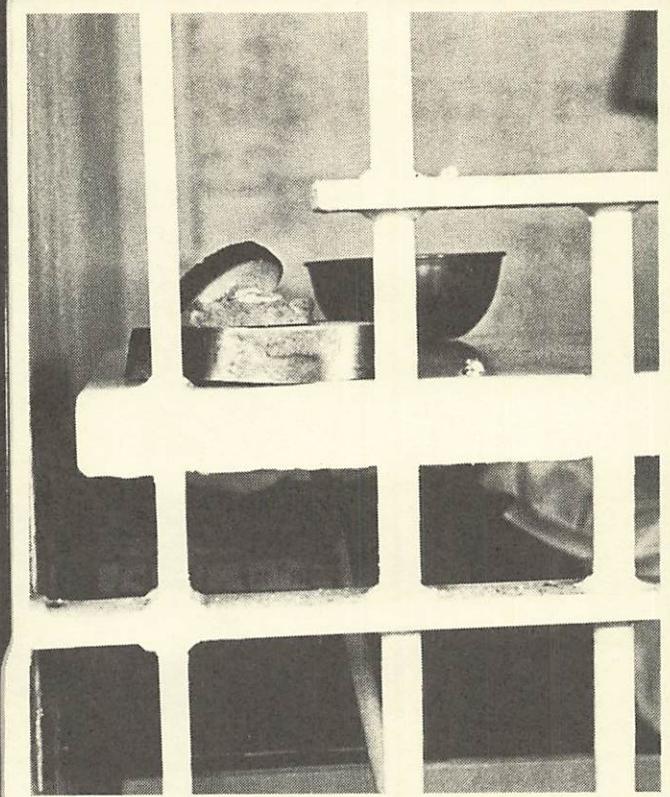
Exposition ouverte au public
tous les jours, de 9h à 21h
395, rue Wellington, Ottawa



Public Archives
Canada

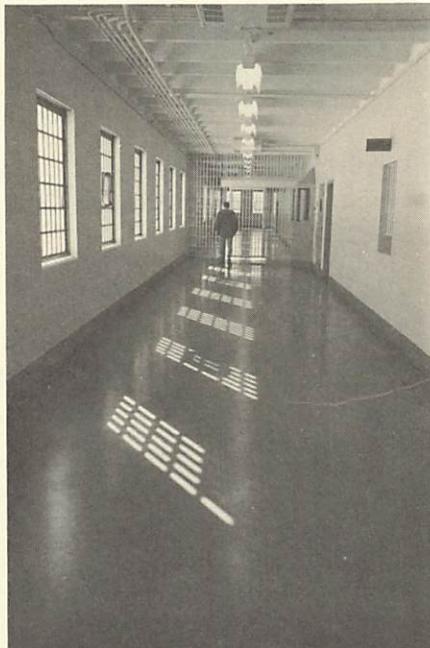
Archives publiques
Canada

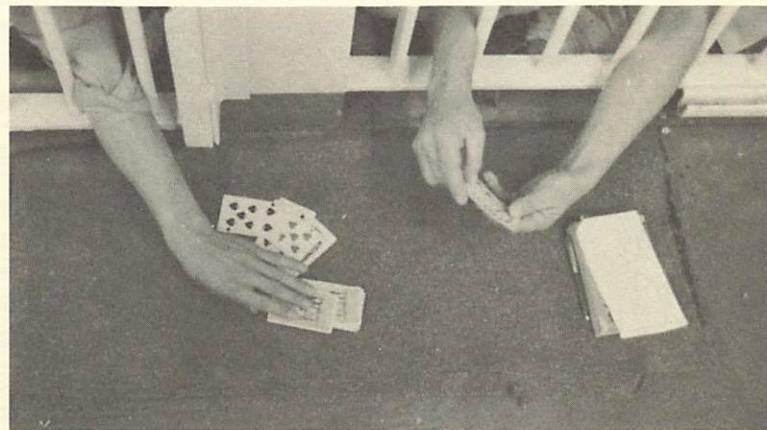
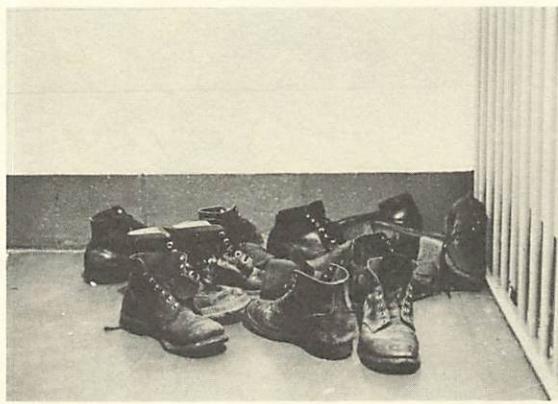
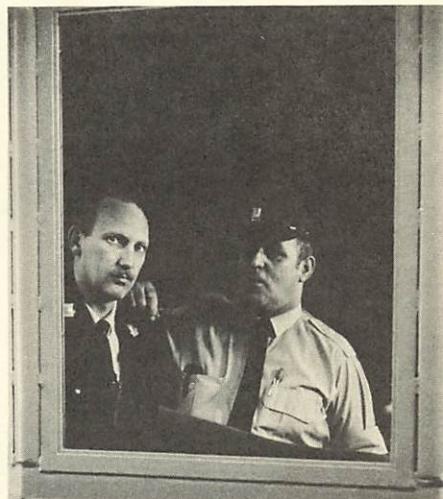
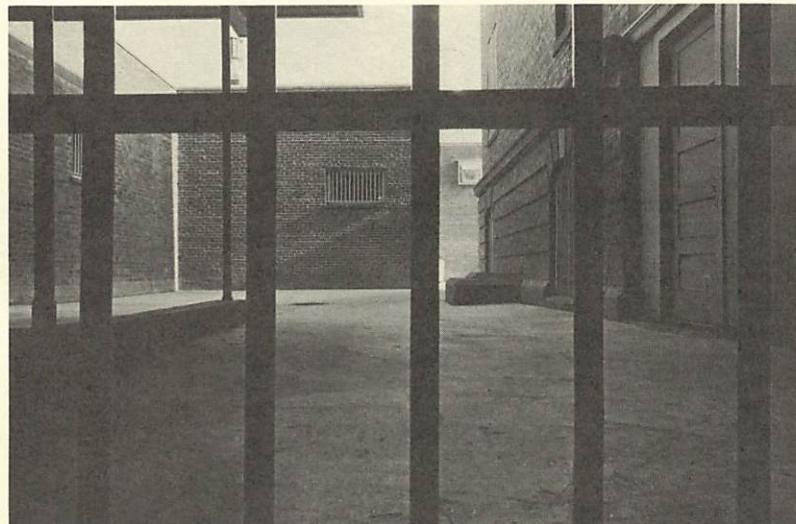
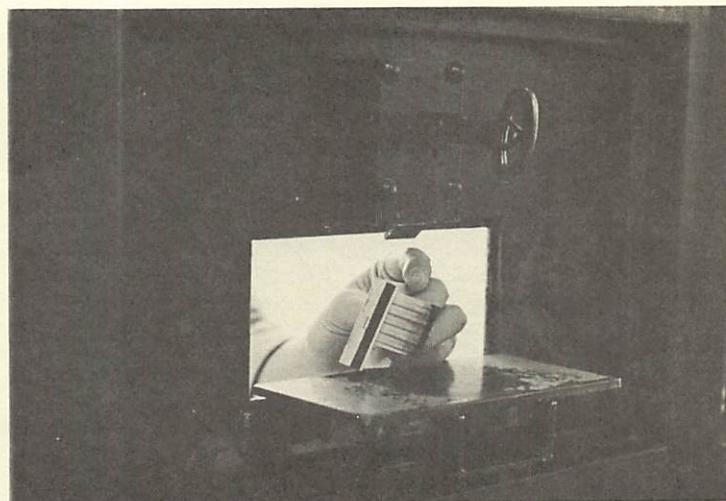
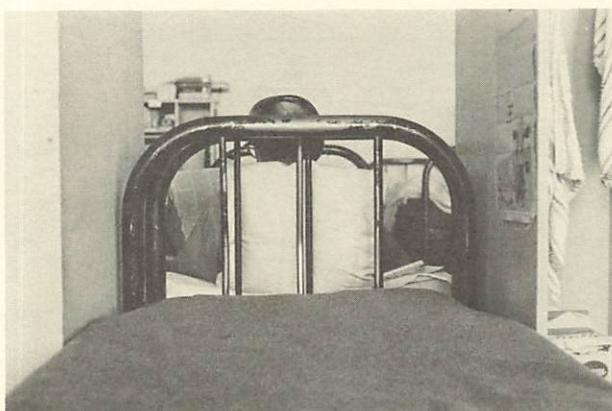
Canada



"Behind Bars," an Aperçu exhibition marking the National Photography Collection's recent acquisition of works by Ed Spiteri, is on display at the Public Archives of Canada until March 8, 1982.

The twenty photographs in this exhibit are from a series taken at two Alberta prisons, Lethbridge Provincial Jail and Spy Hill Provincial Jail in Calgary. Spiteri's works have appeared in a number of national exhibitions and he has published several books of photographs.





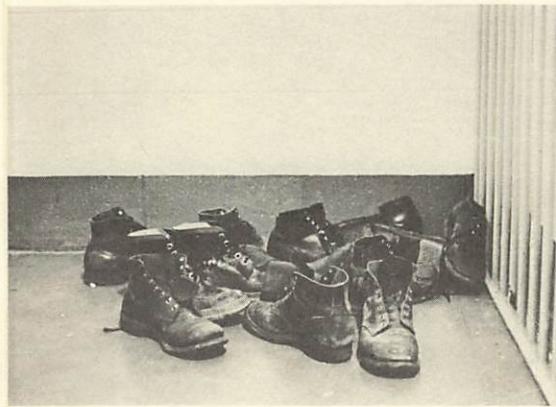
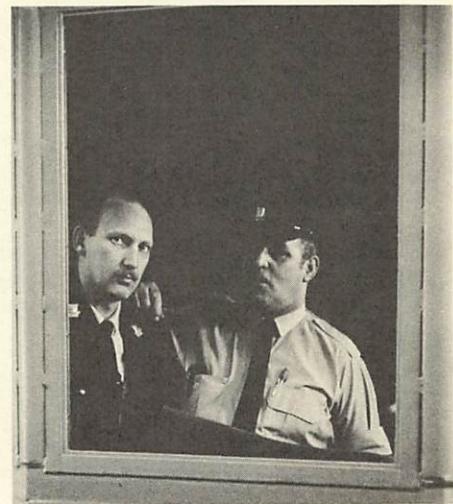
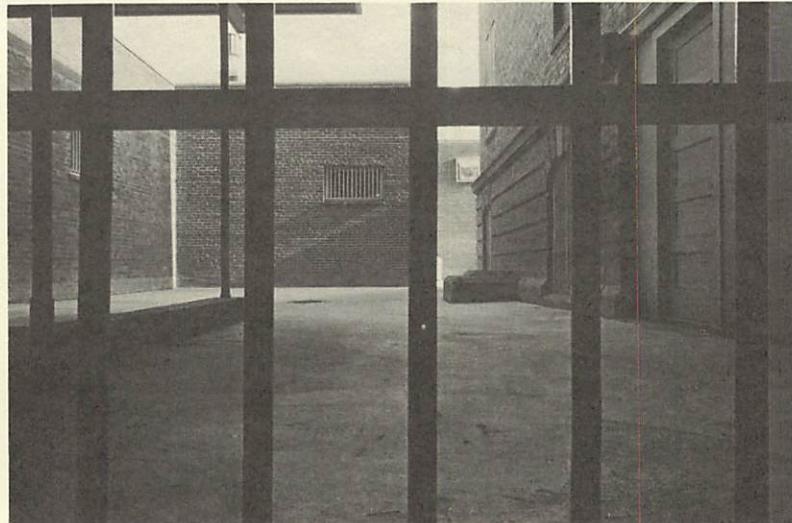
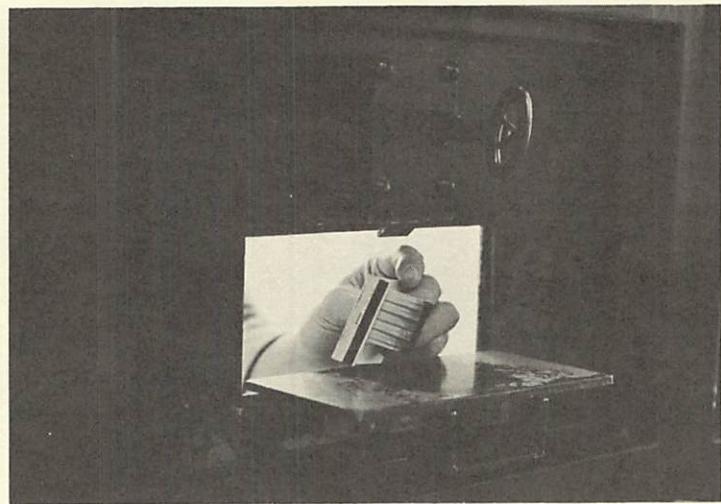
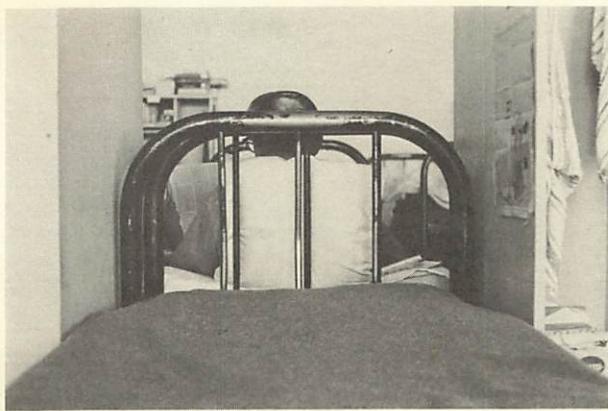
Ed Spiteri's photographs of two Alberta prisons are notable for their concentration on the surroundings of the prisoners rather than on the men themselves. Only the guards have faces. Where men do appear it is only in bits and pieces: clasped hands, or disembodied arms playing cards. Bars everywhere limit movement. The nature of prison life is drawn through details which suggest the strong undercurrents not evident in the empty halls. Graffiti, a bullet hole, a bunch of keys, a closed door, symbolize a whole complex of ideas and emotions which the viewer is left to fill in. (Andrew J. Birrell, National Photography Collection)





Ascending the Rocky Mountains, May 3, 1846.
Watercolour by Henry James Warre. (C 27586)

Ascension des Rocheuses, le 3 mai 1846.
Aquarelle de Henry James Warre. (C 27586)



Les photographies par Ed Spiteri de deux prisons albertaines sont particulièrement remarquables du fait qu'elles mettent l'accent sur l'environnement des prisonniers plutôt que sur les hommes eux-mêmes. Seuls les gardiens ont un visage. Des prisonniers, on ne voit que les membres détachés tels que des mains jointes ou des bras désarticulés tenant des cartes. Partout, les barreaux limitent le mouvement. La vie en prison nous est dévoilée par des détails qui suggèrent tout ce que les salles vides ne révèlent pas. Des graffitis, un trou de balle, un trousseau de clés, une porte fermée, autant de choses qui évoquent toutes sortes d'idées et d'émotions inextricables que notre imagination doit démêler. (Andrew J. Birrell, Collection nationale de photographies)

LES ARCHIVES D'AIR CANADA

Au printemps de 1937, suite aux recommandations de C.D. Howe, ministre des Transports, le gouvernement fédéral se lance dans une ambitieuse entreprise et crée la Trans-Canada Air Lines afin d'assurer un service transcontinental de transport des passagers. Toutefois, le courrier fut l'unique passager de ces vols durant les deux premières années d'existence de la société, à l'exception du service pour voyageurs sur le court trajet Vancouver-Seattle.

En moins d'un demi-siècle, la compagnie est devenue une importante ligne aérienne internationale et a beaucoup contribué au développement de l'aviation commerciale et civile au Canada. Les archives de la Trans-Canada Air Lines, aujourd'hui Air Canada, constituent l'une des principales sources pour l'histoire de l'aviation canadienne.

Les Archives publiques du Canada connaissaient l'importance de ces documents, mais leur acquisition n'allait pas sans difficulté. En tant que société de la Couronne, Air Canada n'est pas tenue de transférer ses documents d'archives aux Archives publiques. Heureusement, à l'instar des Chemins de fer nationaux du Canada, la compagnie signe en mai 67 une entente autorisant le transfert de tous ses documents d'intérêt historique aux APC. Selon S.W. Sadler, alors vice-président des services administratifs d'Air Canada, cette entente permettait de préserver

les documents fournissant de précieux renseignements sur la création et la croissance de la compagnie. C'est ainsi que W.K. Lamb, l'archiviste fédéral d'alors, eut le plaisir d'assister, fin 67, au transfert du premier groupe de documents d'archives qui allait former le noyau du fonds Air Canada.

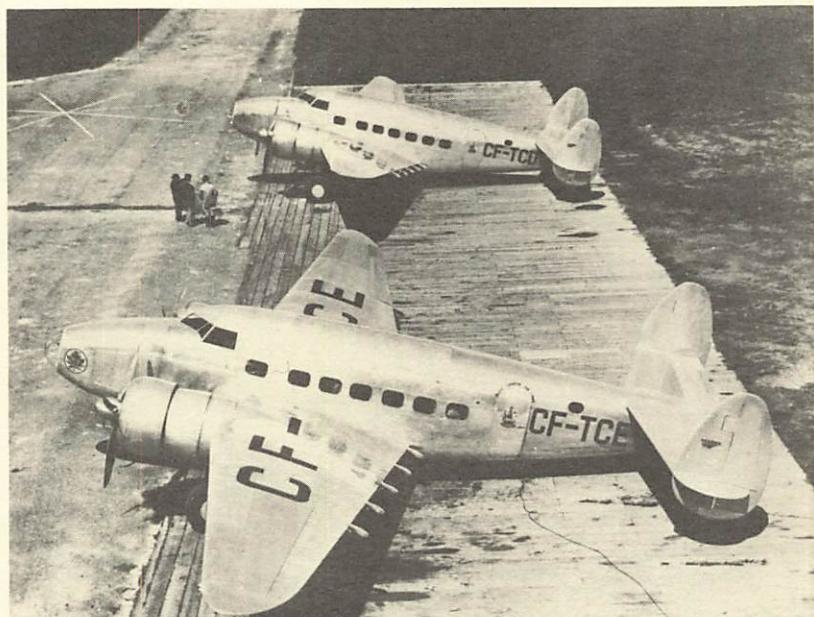
L'entente signée dans l'enthousiasme en 1967 ne tarda pas à manquer de souffle. Après 1968, très peu de documents furent transférés à Ottawa. Les tentatives subséquentes pour redonner force à l'entente échouèrent. Entre-temps, les archives de la compagnie s'accumulaient à

Montréal, et de vieux documents importants risquaient de se perdre. En 1978, des représentants d'Air Canada et des APC, soucieux d'assurer la préservation de toutes ces archives, réussirent enfin une percée. Depuis lors, plus de 110 mètres de documents d'archives ont été transférés à la Division des archives fédérales. En outre, des films et des enregistrements sonores ont été déposés aux Archives nationales du film, de la télévision et de l'enregistrement sonore, tandis que plusieurs collections de photographies ont été remises à la Collection nationale de photographies.



Premier exemplaire du Lockheed 10A de TCA, qui assurait la liaison entre Vancouver et Seattle, photographié à l'aéroport de Vancouver en 1937. (PA 125393)

Les documents d'archives d'Air Canada (Groupe d'archives 70) occupent plus de 120 mètres d'espace sur les rayons et traitent abondamment de tous les aspects du développement de la compagnie depuis ses débuts en 37 jusqu'au milieu des années 70. Une importante série de dossiers (1941-1968) du bureau du président, les procès-verbaux des réunions des membres du conseil d'administration de 1937 à 1968, les dossiers complets du secrétaire de la compagnie, de volumineux dossiers sur les aéronefs, le matériel et les vols, des documents publicitaires, des publications destinées aux employés, et un ensemble complet d'horaires allant de 1939 jusqu'à nos jours se trouvent dans ce groupe d'archives.



Livraison des deux premiers Lockheed 14 de TCA, Vancouver (C.-B.), mai 1938.
(PA 125392)



Le 1^{er} avril 1939, a eu lieu la première envolée commerciale d'un avion de Trans-Canada Air Lines, en partance de Montréal. L'honorable C.D. Howe, ministre des Transports, est le troisième à partir de la gauche. (Gracieuseté des archives d'Air Canada)

Non seulement ces archives donnent-elles une foule de renseignements sur la croissance d'Air Canada durant ses quarante-cinq premières années d'existence, mais elles témoignent de l'essor prodigieux du transport aérien au Canada. Les chercheurs s'intéressant à l'histoire de l'aviation civile canadienne depuis les années 30 consulteront le fonds Air Canada avec un vif intérêt et peut-être même une certaine gratitude à l'égard des archivistes et des représentants de la compagnie qui ont eu la prévoyance en 1967, et la détermination dix ans plus tard, de préserver ces importants documents.

Glenn T. Wright
Division des archives fédérales



*Lockheed 14-H2 utilisé pour le courrier aérien survolant l'Ouest canadien vers 1939.
(PA 61949)*



Intérieur d'un Lockheed 14, 1942. (PA 125394)



Ce Lancastrian, destiné au service transcontinental, fut livré par Victory Aircraft en septembre 1945. (Gracieuseté des archives d'Air Canada)



Symbole publicitaire de TCA annonçant l'avènement du North Star en 1947. (Gracieuseté des archives d'Air Canada)

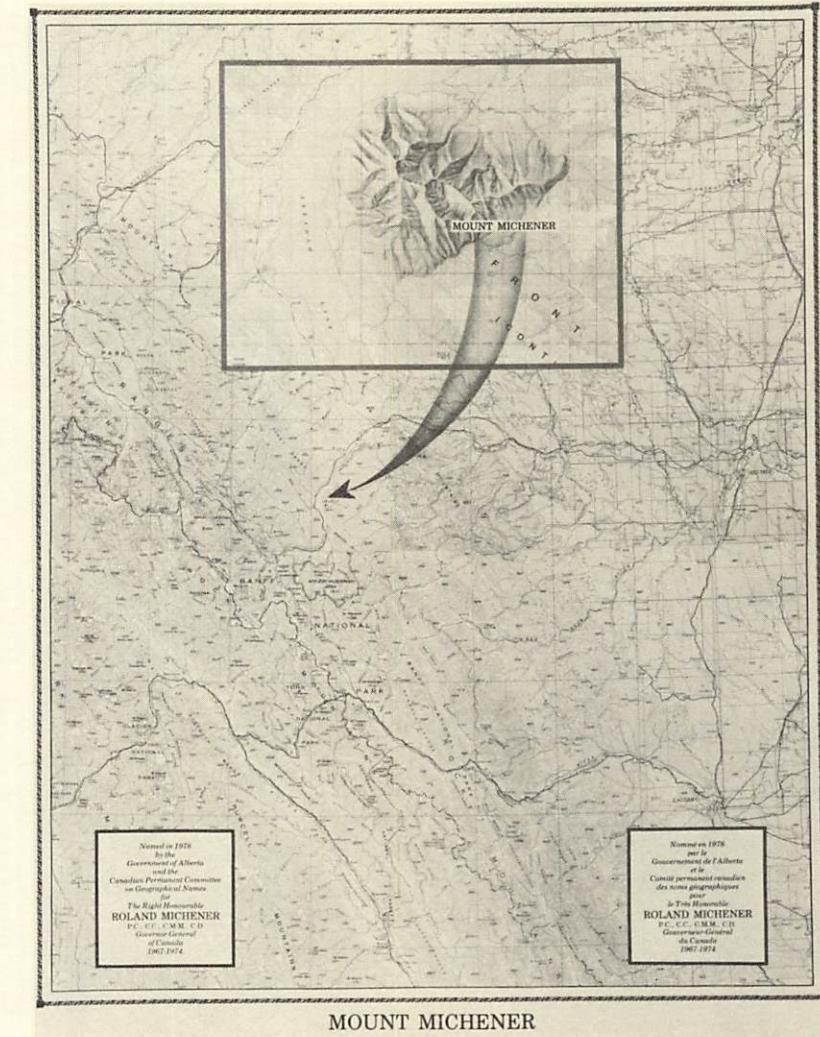
DES NOMS ET DES LIEUX

« Arvida, Barbeau Peak, Come by Chance, Evangeline, Flin Flon, Kicking Horse Pass, Mount Garibaldi, Moose Jaw, Ottawa, Rivière-du-Loup, Saint-Boniface, Tsamspanaknok Bay, Waterloo, Zig Zag Creek. »

Partez à l'aventure sur les routes canadiennes, ou plus modestement sur une carte routière provinciale : une foule de noms vous sautent aux yeux, révélant une partie de notre histoire nationale et régionale. La toponymie se charge d'étudier ces noms. Le Comité permanent canadien des noms géographiques fixe des normes toponymiques et veille au respect de certains principes et certaines directives.

En 1897, on créa le Bureau géographique du Canada, suivi en 1948 du Bureau des noms géographiques, puis en 1961, du Comité permanent canadien des noms géographiques, qui prit sa forme actuelle lorsque son mandat fut révisé en 1969 par un décret du Conseil. Le comité est composé de représentants de chaque province et de représentants du gouvernement fédéral travaillant dans les domaines de la cartographie, de la défense, des archives, de la traduction et de l'administration territoriale des parcs nationaux, des bases militaires, des terres indiennes, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

N'importe quel groupe ou individu peut proposer un nom pour les deux millions de lieux ou accidents géographiques encore anonymes ou un changement au 350 000 noms officiels. A la suite d'une telle proposition, les bureaux provinciaux des noms géographiques ou le secrétariat du CPCNG, situé au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, mèneront une enquête. Les toponymes doivent en effet respecter certaines règles : tenir compte de l'usage, prévenir le double emploi,



MOUNT MICHENER

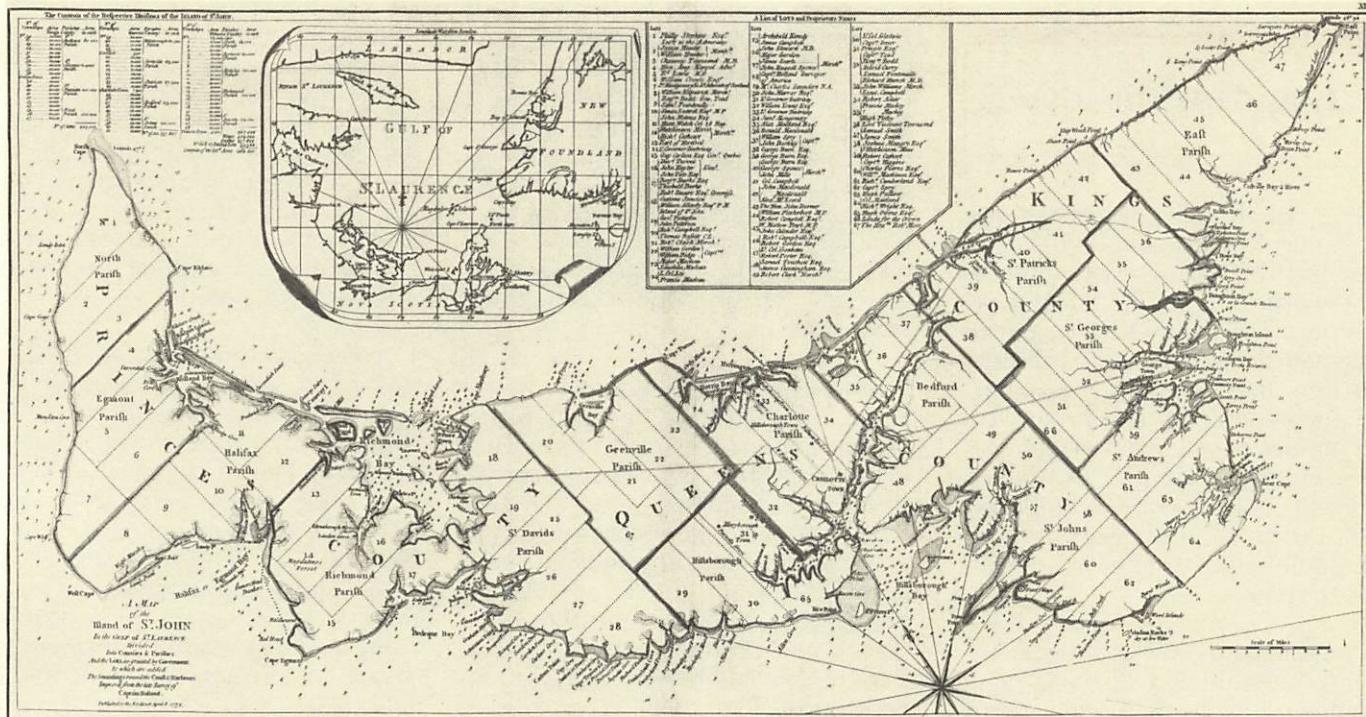
Dans certains cas, des cartes commémoratives sont présentées à la personne ou à la famille de la personne en l'honneur de qui un lieu particulier a été nommé ; une copie en est déposée aux Archives publiques du Canada. Cette carte représente le mont Michener qui a été nommé ainsi en l'honneur de l'ancien gouverneur général, Roland Michener.

éviter le nom d'une personne vivante sauf circonstances exceptionnelles et écarter les noms qui pourraient sembler obscènes, discriminatoires ou trop commerciaux. Ces principes sont exposés dans la brochure *Principes et directives, 1976*¹. D'autres publications existent tels les répertoires géographiques des noms officiels de chaque province², des études sur les toponymes de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick³ et le périodique Canoma.

Depuis 1910, année de la nomination de l'archiviste fédéral Arthur G. Doughty au sein du Bureau géographique, les Archives publiques se sont occupées activement du développement toponymique au Canada. A l'heure actuelle, M. W.I. Smith est le représentant officiel des Archives au sein du CPCNG, et Mme Betty Kidd, directrice de la Collection nationale de cartes et

2. Disponibles également au secrétariat du Comité permanent canadien des noms géographiques, sauf le *Répertoire toponymique du Québec*, disponible chez l'Éditeur officiel du Québec.

3. Des études semblables pour la Nouvelle-Écosse, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest sont en préparation.



En 1765, Samuel Holland a donné à 191 lieux de l'Île-du-Prince-Édouard le nom de personnalités militaires et politiques. Sur cette carte de 1775, inspirée de l'étude effectuée par Holland, figurent les noms qui ont été donnés dix ans auparavant.

plans, fait partie du comité consultatif pour la recherche toponymique qui est un des sous-comités du CPCNG. Mentionnons également les comités consultatifs pour la nomenclature glaciologique et alpine et pour les entités sous-marines.

Si les Archives publiques ont un rôle à jouer dans ce comité, c'est qu'elles sont tenues de mettre les documents historiques à la disposition du public et des chercheurs. Nul doute que les pièces d'archives renferment toute une mine de renseignements toponymiques, surtout les documents écrits et cartographiques.

L'étude des cartes peut en effet révéler les différents toponymes utilisés pour un même lieu, leurs changements d'orthographe et même leurs diverses applications. Les cartes anciennes sont parfois le seul témoignage de l'utilisation d'un toponyme, comme le nom du cartographe, de l'arpenteur ou la date d'exécution de la carte peut être le seul moyen de retracer l'origine de certains noms géographiques.

De leur côté, les écrits fournissent quelquefois d'intéressants docu-

ments d'appui pour nommer certains lieux ou pour justifier l'utilisation de toponymes particuliers. Par exemple, les 23,8 mètres de dossiers-matières de l'arpenteur général (1879-1952) à la Division des archives fédérales contiennent des informations sur l'origine des noms de montagnes dans les Rocheuses et les Selkirk. De même dans le journal de V. Stefansson lors de l'expédition canadienne dans l'Arctique en 1913-1918, conservé à la Division des manuscrits, les notes consignées le 21 juin 1915 fournissent de précieux renseignements sur l'origine du nom Leffingwell Crags :

Ces rochers escarpés... je les baptise Leffingwell afin d'exprimer ma reconnaissance au géologue et explorateur Ernest de Koven Leffingwell, qui a été commandant adjoint de l'expédition polaire anglo-américaine, pour l'obligeance dont il a fait preuve à mon égard et les précieux services qu'il m'a rendus au cours de cette expédition.

Les recueils d'histoires locales qui se trouvent à la bibliothèque des Archives publiques et les trans-

criptions d'entrevues de pionniers du Programme d'histoire orale des Archives sont aussi une riche source d'information pour la recherche toponymique. Les aquarelles et dessins anciens et les photographies constituent également des données historiques visuelles utiles pour la toponymie.

A mesure que s'ouvrent de nouveaux territoires au Canada et qu'on en dresse la cartographie, nombre de problèmes toponymiques ne manqueront pas de se poser et le Comité permanent canadien des noms géographiques sera directement impliqué. Le problème de la langue des noms géographiques risque de ne pas être résolu avant plusieurs années. Le Canada continuera d'exercer son leadership dans la normalisation mondiale des noms géographiques. Au cours des prochaines années, le CPCNG fera face à de nombreux défis et les Archives publiques du Canada continueront, de leur côté, d'apporter leur contribution à cette œuvre.

Betty Kidd
Collection nationale de cartes et plans

L'ARMORIAL ETHNIQUE

En 1972, dans le cadre des programmes de multiculturalisme du gouvernement fédéral, les Archives publiques du Canada ont établi les Archives ethniques nationales dans le but de conserver et de mettre à la disposition des chercheurs tous les genres de documents se rapportant aux nombreuses communautés culturelles. Les armoiries apportées au Canada par des familles d'immigrants constituent l'armorial ethnique, qui forme une partie importante et pittoresque de ces archives.

Les trois léopards d'or de l'Angleterre, le lion rouge de l'Écosse, la harpe de l'Irlande et les lis de France, représentés dans les armoiries officielles du Canada, identifient les quatre nations traditionnellement considérées comme les fondatrices du pays. Les APC ont demandé à Hans D. Birk, talentueux artiste et héraudiste, de recueillir et de classer des renseignements sur les emblèmes héraldiques d'autres groupes ethniques du Canada et de peindre leurs armes authentiques. Jusqu'à maintenant, il a peint plus de cinq cents armoiries.

La représentation d'armes par la peinture, la broderie, la sculpture ou d'autres formes d'art est l'interprétation graphique d'une inscription héraldique, que l'on désigne sous le nom de blason. Le blason est aux armoiries ce que la partition est à la musique. Le plaisir que procure une composition musicale ne peut être goûté et partagé que si cette dernière est jouée sur un instrument; un blason, lui non plus, ne peut être apprécié que si on lui donne une forme concrète. Tous ne savent pas lire la musique; de même, seule une personne apte à parler d'armes peut comprendre et se représenter une simple inscription héraldique comme par exemple : « D'argent à la fasce de sable accompagnée en chef de trois tourteaux d'azur ».

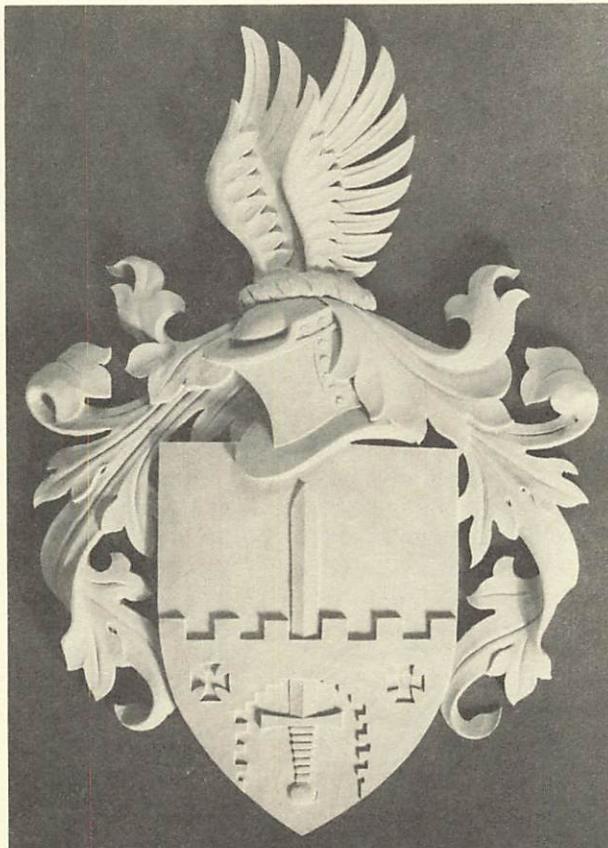
La représentation d'armoiries doit être conforme au blason, mais l'artiste jouit néanmoins d'une grande liberté dans le choix des tons et des proportions de chaque meuble héraldique. Le héraut d'armes en chef de Suède affirme : « un artiste héraldique cherche à reproduire le caractère particulier d'armoiries tout en se servant de techniques modernes. »

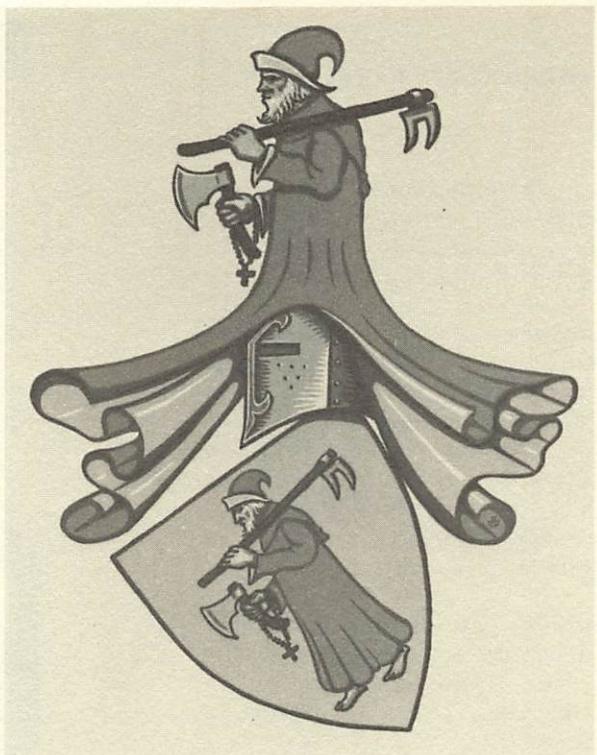
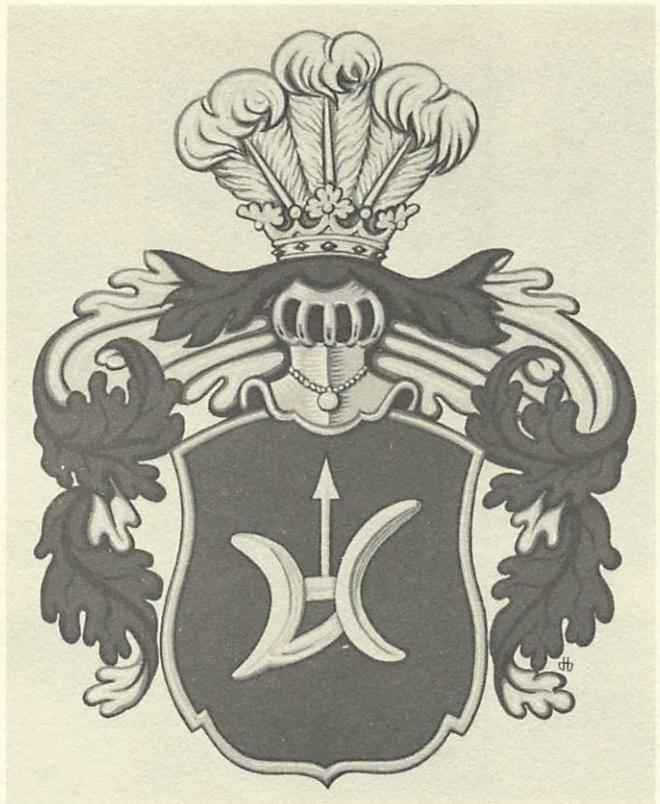
L'armorial ethnique est maintenant apprécié de tous les amateurs d'héraldique. Les représentations d'armoiries de M. Birk sont accompagnées d'abondants renseignements héraldiques et généalogiques qui auront une valeur inestimable pour la recherche, surtout si une autorité héraldique canadienne est établie. Lors d'une réunion annuelle de la Société héraldique du Canada, le juge John Ross Matheson, qui a participé au choix du modèle du drapeau canadien, a loué le travail des Archives dans le domaine de l'héraldique ethnique. Il a aussi souligné qu'en choisissant leur nou-

veau pays, certains immigrants ont abandonné titres, supports et couronnes duciales. « Nous devons donc nous demander, déclare-t-il, s'il faut leur permettre de continuer à porter leurs armes et leurs cimiers, dont certains ont été adoptés plusieurs siècles avant que des souverains commencent à codifier l'usage des symboles héraldiques. »

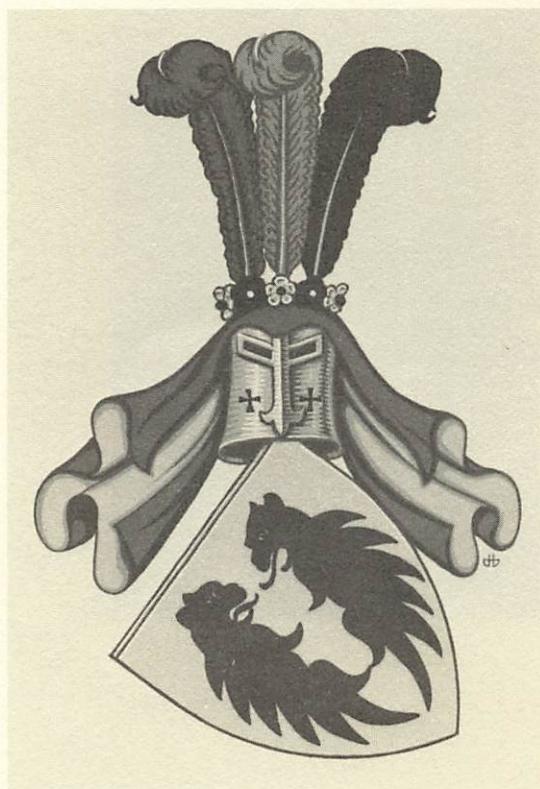
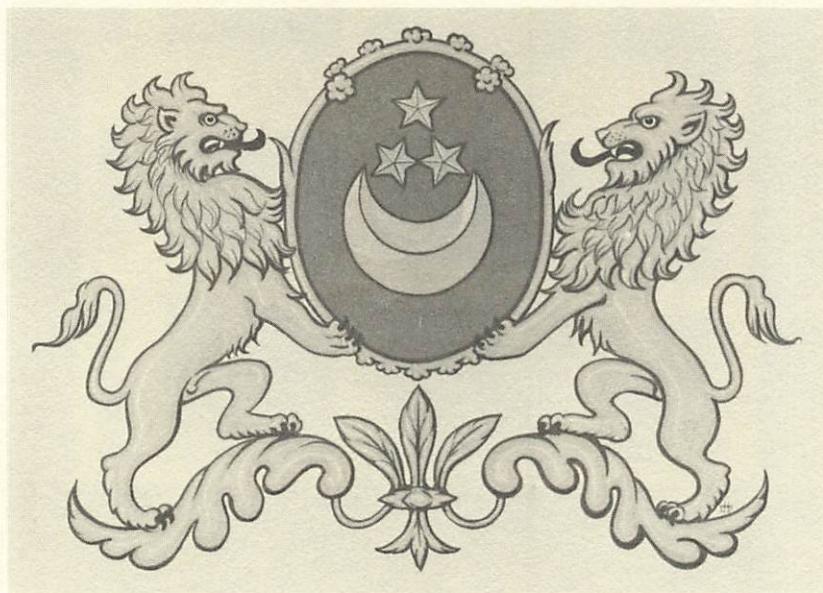
L'armorial ethnique des APC est destiné à préserver des renseignements historiques plutôt qu'à conférer un statut officiel ou légal aux armes. A l'heure actuelle, seules les armes approuvées par le Collège des hérauts en Angleterre ou la Court of the Lord Lyon en Écosse sont reconnues comme authentiques au Canada. Avec le rapatriement de la constitution, il faudra assurément réviser le statut de ces autorités britanniques et écossaises à l'égard des armoiries canadiennes.

Auguste Vachon
Division de l'iconographie





Choix de blasons provenant des armoiries ethniques de la Division de l'iconographie.

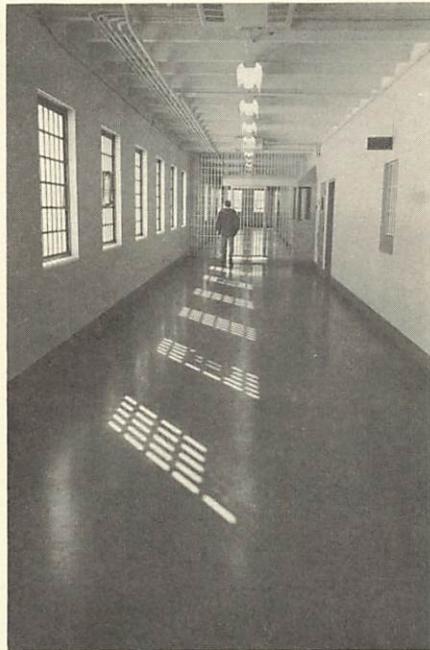


DERRIÈRE LES BARREAUX

Dans le cadre de la série « Aperçu », la Collection nationale de photographies présente une exposition intitulée *Derrière les barreaux*.

Les vingt photographies de l'exposition ont été prises en 1971 par Ed Spiteri dans deux prisons albertaines, soit la Lethbridge Provincial Jail à Lethbridge et la Spy Hill Provincial Jail à Calgary. Spiteri a publié plusieurs volumes de photographies et ses œuvres ont été exposées à plusieurs endroits au Canada.

L'exposition est ouverte au public tous les jours, et ce jusqu'au 8 mars 1982, aux Archives publiques du Canada, 395, rue Wellington, à Ottawa.



Aperçu

The Archives Looks at...

Photographies d'archives

Behind Bars

Twenty photographs by Spiteri
at two Alberta prisons,
in 1971

National Photography
Collection

From December 15, 1981
to March 8, 1982

Exhibition open to the public
daily from 9 a.m. to 9 p.m.
395 Wellington Street, Ottawa

Derrière les barreaux

Vingt photographies de Spiteri
dans deux prisons albertaines
en 1971

Collection nationale
de photographies

Du 15 décembre 1981
au 8 mars 1982

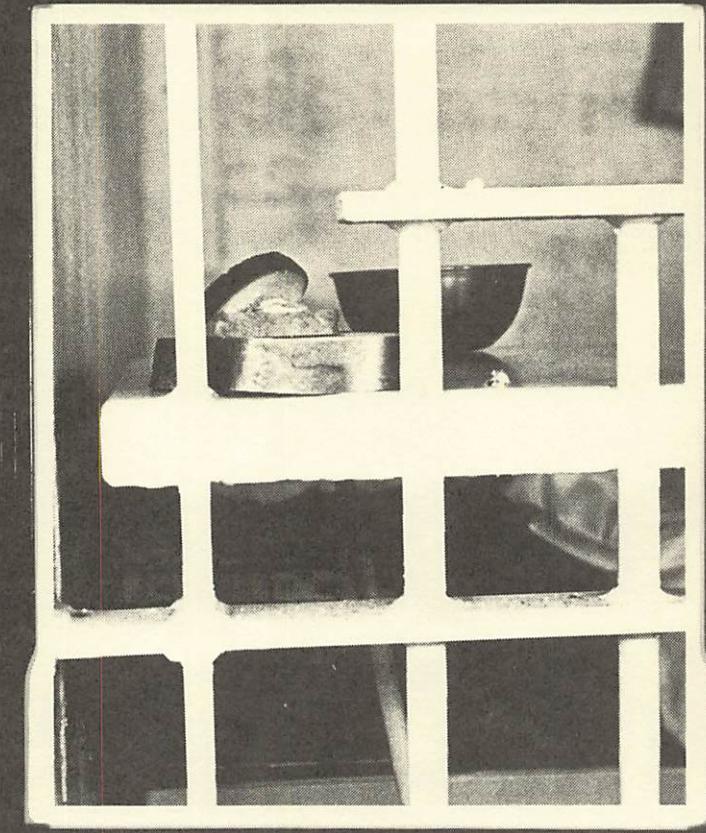
Exposition ouverte au public
tous les jours, de 9h à 21h
395, rue Wellington, Ottawa



Public Archives
Canada

Archives publiques
Canada

Canada





the archivist

75th Anniversary of the National Map Collection

FOREWORD

The present National Map Collection, with holdings of approximately 1,000,000 items and with a staff of 24 persons, bears little resemblance to the Map Room established in 1907, which consisted of a few thousand maps and a staff of one man.

The remarkable development in the last 75 years has not been limited to size and is most evident in the quality of the staff, the services to users and in the national and international reputation for excellence which has been achieved.

The National Map Collection's 75th anniversary was successfully launched with the publication of a 1982 facsimile map calendar. As 1982 progresses, there will be a number of events to celebrate this special year

in the Collection's history, including an exhibition of "The Treasures of the National Map Collection" from August to October. We invite you to participate in the activities. On this occasion it is appropriate to congratulate the National Map Collection, to express our pride in its achievements during its first 75 years and to wish it continued success in the future.

W.I. Smith,
Dominion Archivist.

75th ANNIVERSARY GRAPHIC SYMBOL

The graphic symbol selected by the National Map Collection to commemorate the division's 75th anniversary features the number 75 as well as seven points of a compass rose, one being a representation of the compass needle as a northern pointer.

The points of the compass, collectively called the compass rose, were



1907-1982
National Map Collection
Collection nationale
de cartes et plans

a common feature on early sea charts. The compass points, and their relation to the earth grid and to directions are an essential concept in the understanding of maps, charts and plans. In addition to the practical usefulness of compass roses for navigation, early cartographers frequently embellished the compass roses so that they were works of art in themselves. The compass rose, as an embodiment of both the science and the art of cartography, is a fitting graphic symbol to be used for the 75th anniversary of the largest map collection in Canada.



Public Archives
Canada

Archives publiques
Canada

March-April 1982
Vol. 9 - No. 2

THE FIRST SEVENTY-FIVE YEARS

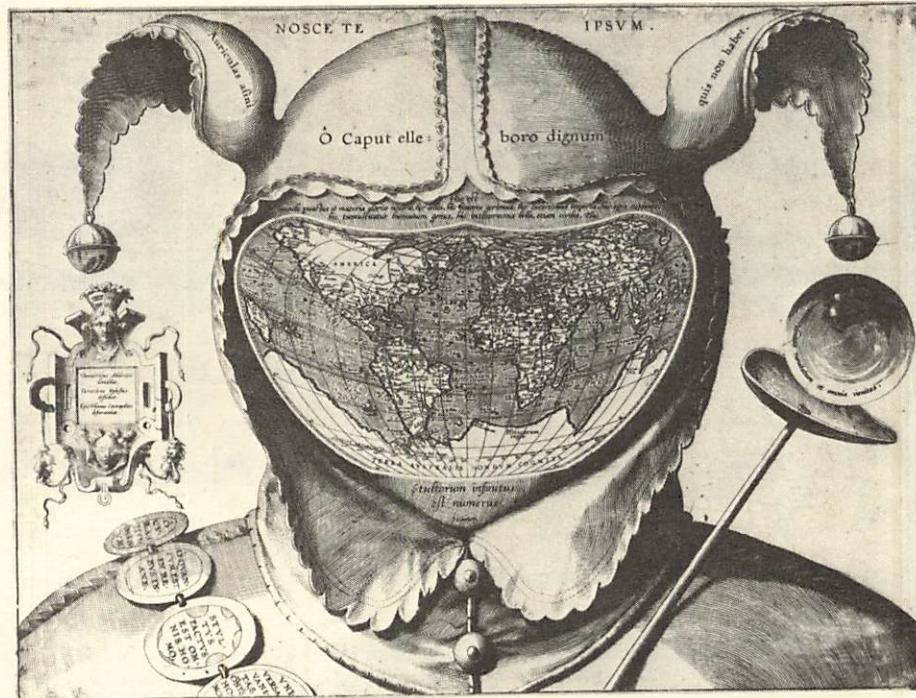
In 1905 Hensley Reed Holmden, a middle-aged newspaperman, joined the staff of the Dominion Archives, assuming responsibility for the several thousand maps and plans then held by the department. This collection has steadily built up since 1872, when the Archives Branch was established as part of the Department of Agriculture.

In 1907, shortly after the Archives had moved to the new building at 330 Sussex Street, Dominion Archivist Arthur Doughty introduced the first formal administrative organization, dividing the department into three main sections: (1) manuscripts; (2) maps and plans; (3) printed material. An account written by Holmden in 1919 provides some background information on the founding of the Map Division:

"Up to the time of moving into the present Archives Building on Sussex St. there had been no special attention paid to the matter of collecting maps & charts connected with Canada; consequently at that period, December 1906, the map collection was insignificant . . . Early in 1907, however, a change was inaugurated. Some years previously the War Office authorities had given to Canada a large number of drawings, mostly original and all authenticated, connected with the occupation and development of Canada. These plans, some 650 in number besides 55 books containing some 250 more drawings of ordnance property, and which include many treasures . . . had been bandied from pillar to post until at last they had been absolutely lost sight of and no one could or would admit any responsibility."

His Excellency Lord Minto, the new Governor General, took great interest in these maps and was insistent that they should be found and at last they were discovered in 1905, and in April 1907 were duly transferred to the present Archives Building, thus becoming the real nucleus of the map collection."

During the years 1907 to 1924, in which Holmden headed the Map Room, the holdings increased eight-fold to approximately 30,000 items,



"Fool's cap map," ca. 1590, in which a world map forms the visor of a jester's head. This anonymous map probably hung on the walls of the Manoir Richelieu at La Malbaie, Québec, since it was acquired as part of the Coverdale Collection in 1970-71. (National Map Collection, Public Archives Canada, NMC 8136.)

the Catalogue of the Maps, Plans and Charts in the Map Room of the Dominion Archives, 1912 was published, and the collection began to be used for a wide range of research purposes. Holmden became so closely identified with the early Map Division that his obituary referred to him as the "Chartologist of the Dominion."

Norman Fee, who began his career as a messenger and eventually rose to the position of Assistant to the Dominion Archivist, directed the activities of the Map Division for two decades after Holmden retired. By 1928, there was a staff of four persons in the division. In the years prior to the Second World War, the division experienced steady growth, and the holdings were effectively organized. Unfortunately, during the war years, cut-backs in human and budgetary resources severely affected the division. Hardest hit was the publication of a catalogue that had been the main project of the division for a number of years.

The post-war years witnessed a phenomenal growth in the cartographic holdings of the Public Archives of Canada, from 20,400 items in 1945 to approximately 500,000 in the early 1970s. The number of staff also increased from five in the late 1940s to 25 in the early 1970s. Directing the division activities in this period were A.J.H. Richardson, chief from 1946 to 1954, and T.E. Layng, chief from 1955 to 1973. The growth in the holdings was attributable to the decisions to acquire current maps as they were produced, to include foreign holdings, and to establish the National Architectural Archives program as part of the National Map Collection, as well as to continue expansion of the historical part of the collection.

In 1957 T.E. Layng published Sixteenth-century maps relating to Canada, a highly specialized study that quickly became a standard reference book in the history of cartography. In-house classification and cataloguing systems were introduced during the 1950s.

In the late 1960s and early 1970s, preliminary projects were undertaken to pave the way for a National Union Catalogue of Maps; recognition that cataloguing standards had to be established and that the role of automation had to be determined delayed production of the catalogue.

Public awareness of the usefulness of maps for research purposes continued to grow, particularly as a result of Canada's centennial in 1967 and several major map exhibitions, including "Canada in Maps" in 1969-70.

The last decade in the National Map Collection has seen the holdings double to approximately 1,000,000 items. To ensure that all segments

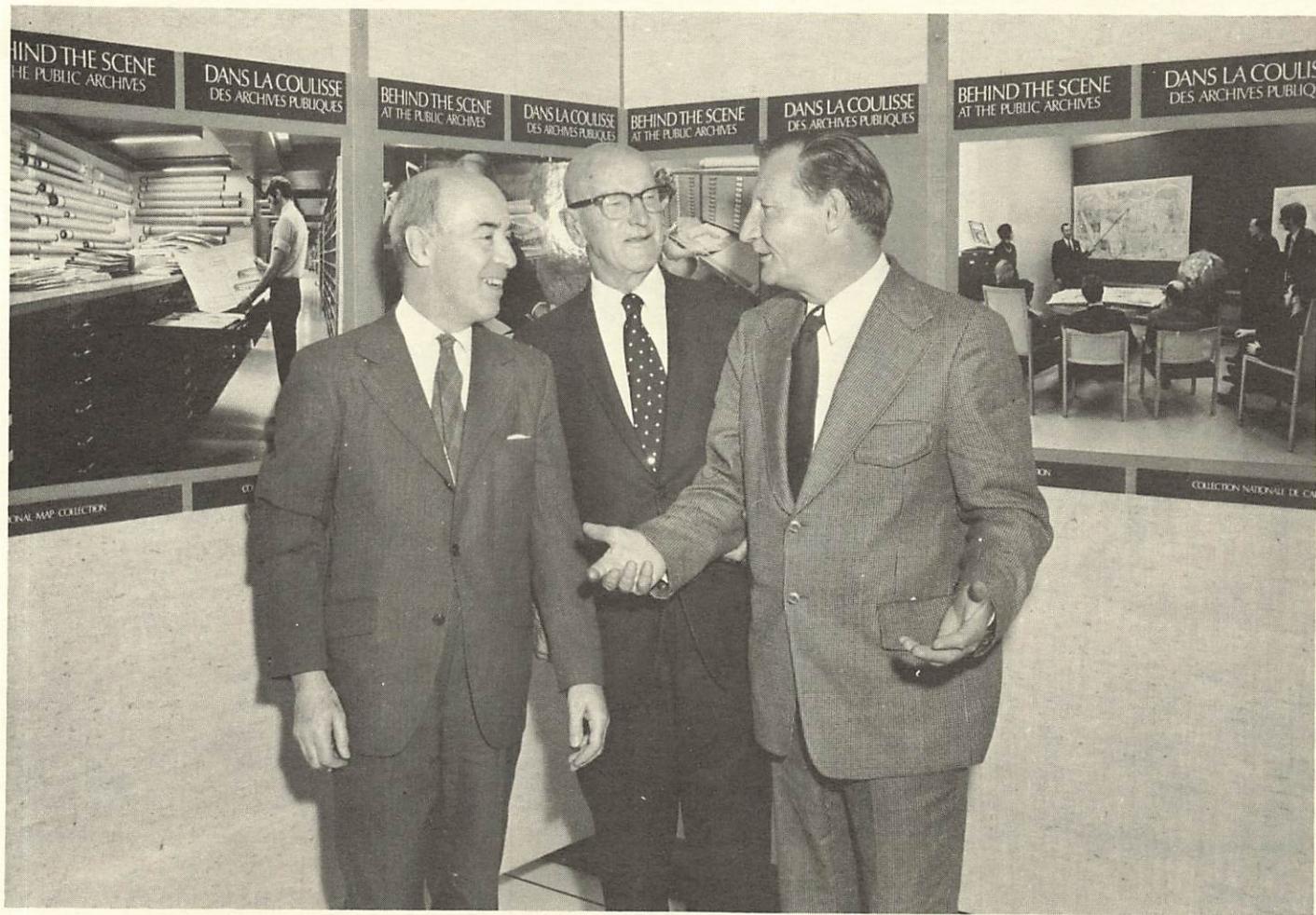
of the holdings receive at least minimal care, the present director, Betty Kidd, has developed an effective divisional management team to coordinate the diverse activities of the Collection.

A number of divisional publications — thematic finding aids — have been published, as well as the 16-volume *Catalogue of the National Map Collection, Public Archives of Canada*, produced by G.K. Hall & Co. in 1976. A 105-mm microfilming program, which began in 1977, is producing fiche both for conservation and research purposes. A redistribution program for foreign maps was started in 1968, and was expanded ten years later to include surplus Canadian materials; four of the regional

records centres were used for redistribution sessions in 1979 and 1980.

In 1982 the National Map Collection, with a person-year allotment of 24, is preparing for a proposed move from 395 Wellington Street within two years and studying the directions necessitated by changing technologies and new government legislation.

H.R. Holmden would probably not recognize his "Map Room" in the National Map Collection of 1982. However, the present staff members feel that he and others who have worked in the division over the years would be pleased with the developments.



Three former division chiefs of the National Map Collection: (from the left) A.J.H. Richardson, Norman Fee, T.E. Layng.

THE NATIONAL MAP COLLECTION: WHAT YOU WILL FIND

In 1982 the National Map Collection holds approximately 1,000,000 maps, charts, plans, atlases, globes and other cartographic forms. The holdings can be categorized into five distinct areas: history of cartography of Canada, current cartography of Canada, current cartography of other parts of the world, the federal government cartographical and architectural record, and the private architectural record. A brief summary follows:

a) History of Cartography

The National Map Collection attempts to collect one copy of each map

showing Canada or parts thereof from approximately 1500. For printed items, the goal is to acquire a good copy of each edition or state. Photocopies and facsimiles are collected as well as manuscripts and original prints; although originals are preferable in a national collection, only copies are often available and they do have informational value for research. Consideration is given to acquisitions which fill in gaps or add to the present collection in terms of information, geographic area, cartographer, cartographical style and cartographical technology (surveying, mathematical projections, printing, etc.). Also considered are areas where present research is intensive and planned diffusion programs. In general, maps showing Canada or specific areas of Canada are selected prior to general maps. These maps help in the study of various periods and themes in Canadian history —

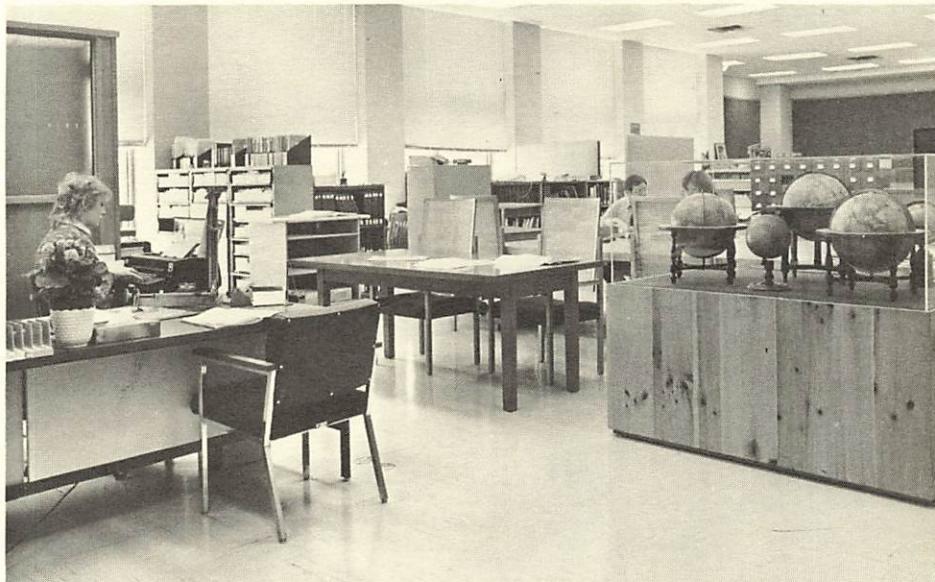
for example, the European discovery and exploratory periods, political and industrial development, settlement patterns, military history, transportation and communication, and urban development. In addition, pre-1500 examples of other parts of the world (usually in copy or facsimile form) are collected to show the history and development of cartography. Also, samples of various stages in the production of cartographical materials, such as working copies and printing plates, are collected.

b) Current Cartography of Canada

The premise that maps and other cartographical material should be collected as they are produced has been accepted since the 1940s for federal topographic series and some other current mapping. Since the 1960s there has been a systematic



Universale Descrittione di Tutta la Terra Conosciuta, by Forlani, engraved by Bertelli, 1565. North America is still shown as joined to Asia by a large land bridge, a concept that was being revised during the decade this map appeared. Early information about Canada's interior was derived from Cartier's explorations and native accounts, especially of a great inland body of water (the Great Lakes) here denoted simply "Lago." (National Map Collection, Public Archives Canada. NMC 13294.)



The National Map Collection's reception/reference area.

acquisition policy for series and separately published maps. This is certainly the most efficient and the most economical method of obtaining and preserving the cartographic heritage in mint condition.

Approximately 95 percent of Canadian cartographic production results from governmental programs at the federal, provincial/territorial, and local levels. The National Map Collection acquires this material and the major part of the current cartographic production in the private sector, most of which is obtained through voluntary deposits. A great many of the current maps acquired are not published, although they are printed as ozalid copies.

c) Current Cartography of Other Parts of the World

The National Map Collection has been committed since the 1960s to acquiring and maintaining an effective collection of foreign maps to support the foreign interests of government, industry and scholarship. In the acquisition of such current, non-Canadian cartographical material, selection is limited to series at a scale of 1:250,000 or smaller for most parts of the world; larger scale

mapping of areas of particular Canadian interest; national/regional atlases; certain types of thematic materials; small scale world maps; and plans of major urban centres. The Department of National Defence and the Department of Energy, Mines and Resources assist in the acquisition program, partly by the establishment of exchange agreements with other nations. The Department of Energy, Mines and Resources initially transferred in 1965 approximately 150,000 maps to the Collection. By weeding duplicate and surplus material from that collection and by selective acquisition policies in the last decade, the Collection now holds a more streamlined and extremely useful collection of approximately 115,000 items. In this area, cooperation with major university map libraries is ensuring that Canadians have access to mapping of all parts of the world through union lists and inter-library loans.

d) The Federal Record — Cartographical and Architectural

In its public records role, the National Map Collection acquires cartographical and architectural records created or used by the Government



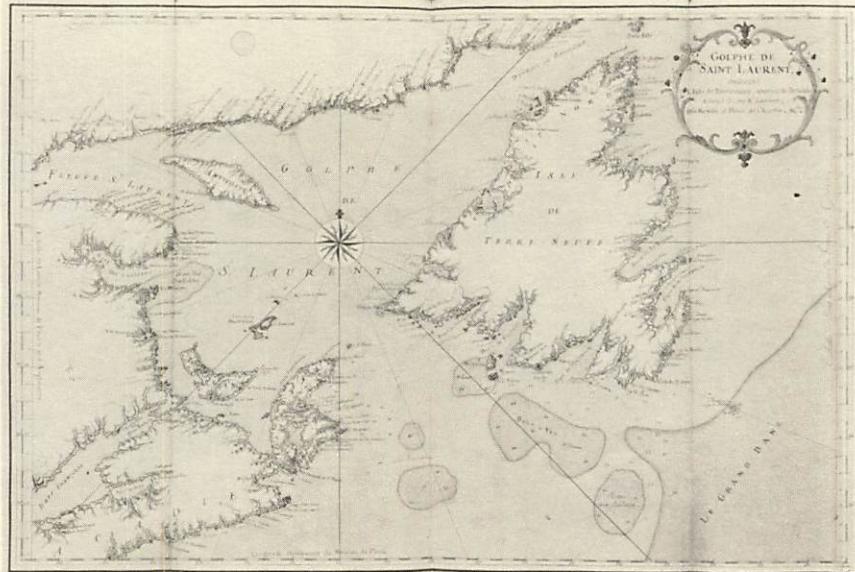
Michael D. Swift, Director General, Archives Branch, presents the 25-year plaque to Ruth Werbin, Modern Cartography Section, who retired at the end of November 1981.

of Canada, its agencies and crown corporations. The records acquired have historical significance and show the government's organization and administrative working methods, or the general social, economic or other conditions with which the department or agency has dealt over the years. This area of the holdings of the National Map Collection grows more rapidly than any other. In recent years, up to 65 percent of the material acquired has been in this area.

e) The Private Architectural Record

The National Architectural Archives was established as a program of the National Map Collection in 1970. Its purpose is to acquire the architectural records of national importance created by the private sector. There are a number of criteria which are used in determining national importance. The architectural records must illustrate the development of architecture in Canada, document the work of Canadian architects and architectural firms working in Canada and abroad, record architectural achievements or competitions of national importance, or contribute to the architectural heritage of the country.

In addition to these areas, the National Map Collection in co-operation with the Public Archives Library acquires the books, periodicals and other publications necessary to provide an adequate basis for map studies, whether it be in cartography, history of cartography, history, geography, historical geography, or any other social or applied science.



"Golphe de Saint-Laurent," a chart from J.-N. Bellin's 1752 manuscript atlas, *Cartes de la Nouvelle-France ou Canada*. The atlas was part of the very generous Canadian Centennial gift of books given to Canada by the British Government in 1967. (National Map Collection, Public Archives Canada, NMC 15012.)



"Sketch of proposed terminal station for Grand Trunk Railway Company, Montreal, P.Q." by Frost and Granger. From the Frost and Granger Collection. (National Map Collection, Public Archives Canada, NMC 18486).

THE YEAR 1982
IN THE NATIONAL
MAP COLLECTION

In our society, special occasions call for celebrations; thus, the 75th anniversary of the National Map Collection will be marked by a number of events and publications.

The *Antique Map Calendar* for 1982, which launched the celebrations, has enjoyed excellent sales, and was even distributed through the Book of the Month Club in the United States. Plans have already been formalized for a 1983 calendar, featuring facsimiles of 14 maps from the Dr. Alexander E. MacDonald Canadiana Collection, purchased by the Public Archives in 1981.

This edition of *The Archivist*, focusing attention on the National Map Collection will be distributed to staff of the Public Archives and to institutions and individuals throughout Canada.

The forthcoming issue (No. 13) of *Archivaria*, the journal of the Association of Canadian Archivists, will have as its theme "cartographic archives." Edited by Terry Eastwood, University of British Columbia, and special issue editor, Dorothy Ahlgren, of the National Map Collection, the issue contains articles on such topics as cataloguing of cartographic records using AACR 2 (second edition of the Anglo-American Cataloguing Rules), contingency planning, development of a map collection using transcripts and facsimiles, comparison of methods in the Library of Congress and National Archives of the United States, archival management of geographic information systems, and a history of the National Map Collection.

Throughout the year, the cover of one edition of each of the six regional Government of Canada directories will feature a reproduction of a map selected to illustrate the history of

*Antique
Map
Calendar*

1982

*Calendrier
de cartes
anciennes*



To celebrate the 75th Anniversary of the National Map Collection, the Public Archives of Canada is pleased to present the 1982 Antique Map Calendar. The calendar contains colour reproductions of fourteen original maps from the rich holdings of the National Map Collection in Ottawa.

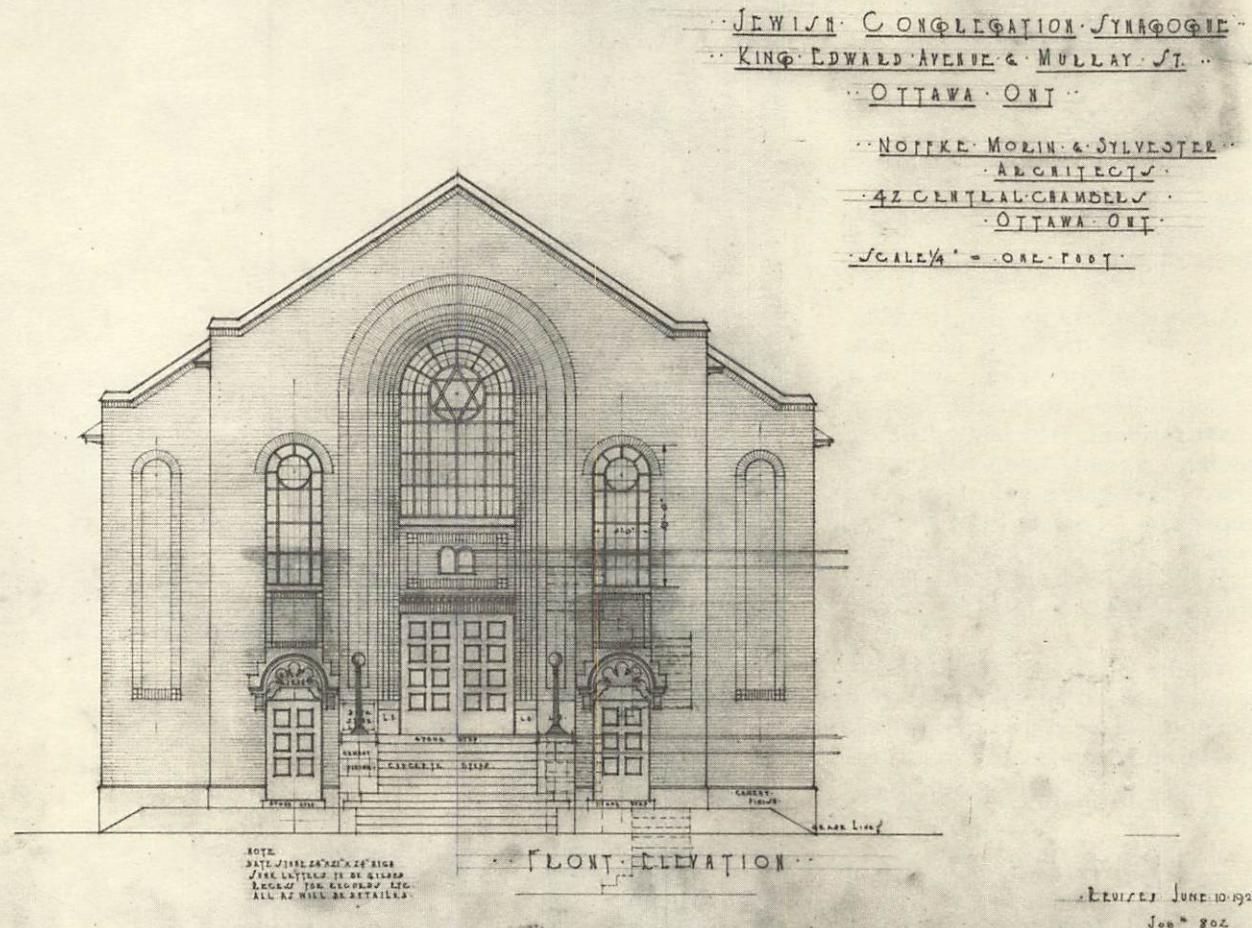
75
Years
National Map Collection
Collection nationale
de cartes et plans

À l'occasion du 75^e anniversaire de la Collection nationale de cartes et plans, les Archives publiques du Canada sont heureuses de présenter ce calendrier cartographique commémoratif contenant des reproductions couleur de quatorze superbes cartes originales tirées de la Collection nationale de cartes et plans à Ottawa.

Cover of the National Map Collection's *Antique Map Calendar*, 1982 published to mark the 75th anniversary of the Collection. Fourteen early maps showing Canada are reproduced. The 15,000 copies printed sold rapidly, and a 1983 calendar is now in production.



A view in the stack area, 1982.



"Jewish Congregation Synagogue . . . Ottawa, Ont.," by Noffke, Morin and Sylvester, 1926. From the Noffke Collection. (National Map Collection, Public Archives Canada, NMC 16325).

that region from the National Map Collection and a reference to the Collection's 75th anniversary. The 1703 De'l'Isle map of Canada, re-engraved in 1730, will be printed in colour on the cover of the December 1982 edition of the National Capital Region directory.

The exhibition of "Treasures of the National Map Collection" will be on display from August 17 to October 17, 1982 in the main exhibition hall on the ground floor at 395 Wellington Street. The exhibition will feature about 100 of the most significant and rarest items from the approximately 1,000,000 maps, charts, and other items held by the National Map

Collection. An exhibition catalogue and poster will be published.

A small exhibition prepared by the Archives de la ville de Québec on the works of the architect, Charles Baillairgé, will be borrowed by the Public Archives for exhibition from May 20 to June 20, 1982. During this period, the Society for the Study of Architecture in Canada will hold their annual meeting in Ottawa and will visit the exhibition for a reception the evening of May 31.

This year the National Map Collection is hosting the annual conference of the Association of Canadian Map Libraries from August 16 to 20. The



Thomas Nagy, reference coordinator, discusses a problem with a researcher, using one of the large-screen microfilm readers.

theme of the conference is "Map Producers and Map Collections: Perspectives on Co-operation"/"Cartothèques et cartographies: regards sur la collaboration." Among the social activities associated with this conference will be a whitewater raft tour of the Upper Ottawa River.

And Beyond 1982...

With December 31, 1982, the special activities of the National Map Collection will certainly not cease. In fact, a number of commitments for the next three years have already been made by the Collection.

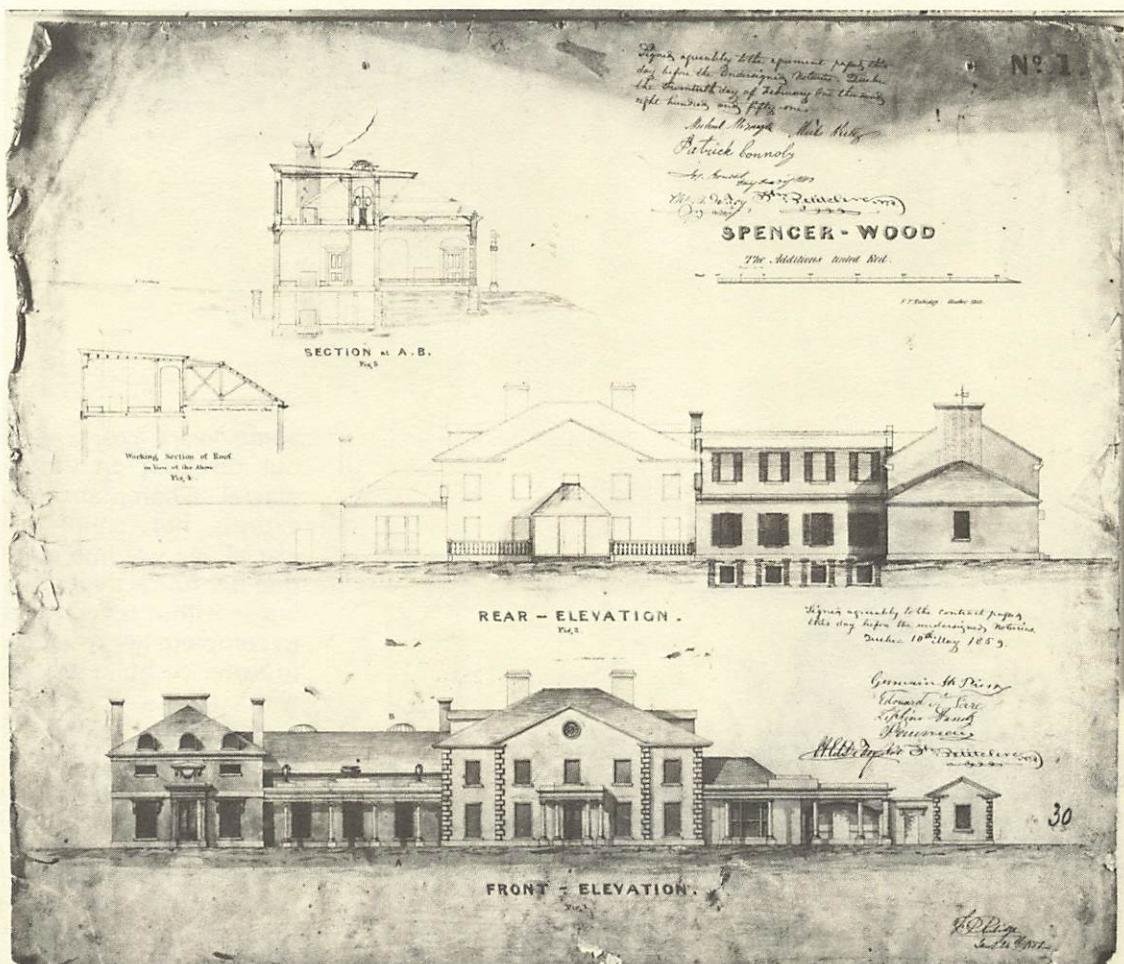
A third seminar on cartographic archives (the first two were held in 1978 and 1980) is planned for the first half of 1983.

In September/October 1982 the Society for the History of Discoveries will meet in Canada, for the first time. This Society's main interest is the history of geographical exploration, and such related subjects as the history of cartography, navigation and colonial expansion.

The Eleventh International Conference on the History of Cartography will be held at the Public Archives of Canada in the autumn of 1985. This is the first time that this conference has been held in Canada, and only the second time in North America.

Immediately following the annual conference, the International Federation of Library Associations and Institutions (IFLA) will hold their annual conference in Montreal. With the timing of these two meetings, the National Map Collection is expecting to welcome numerous visitors from map collections around the world during the summer months.

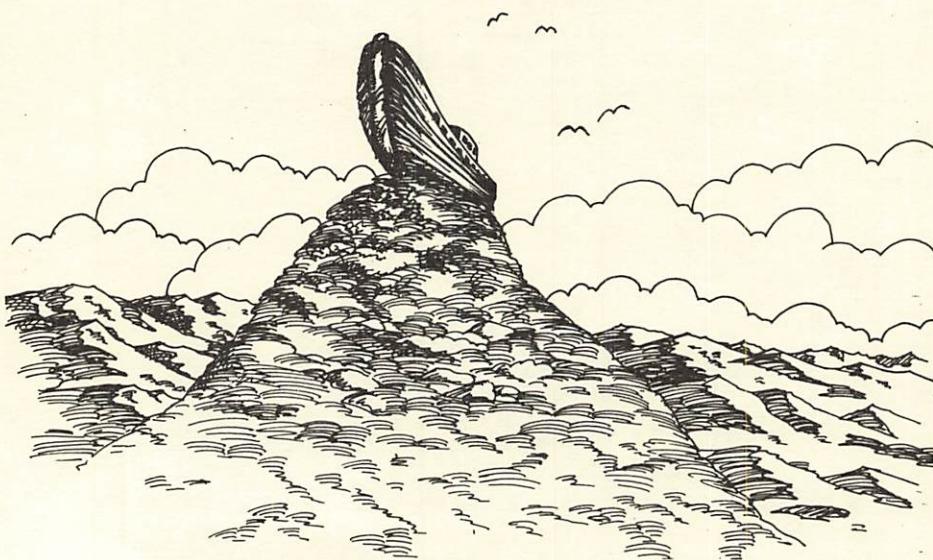
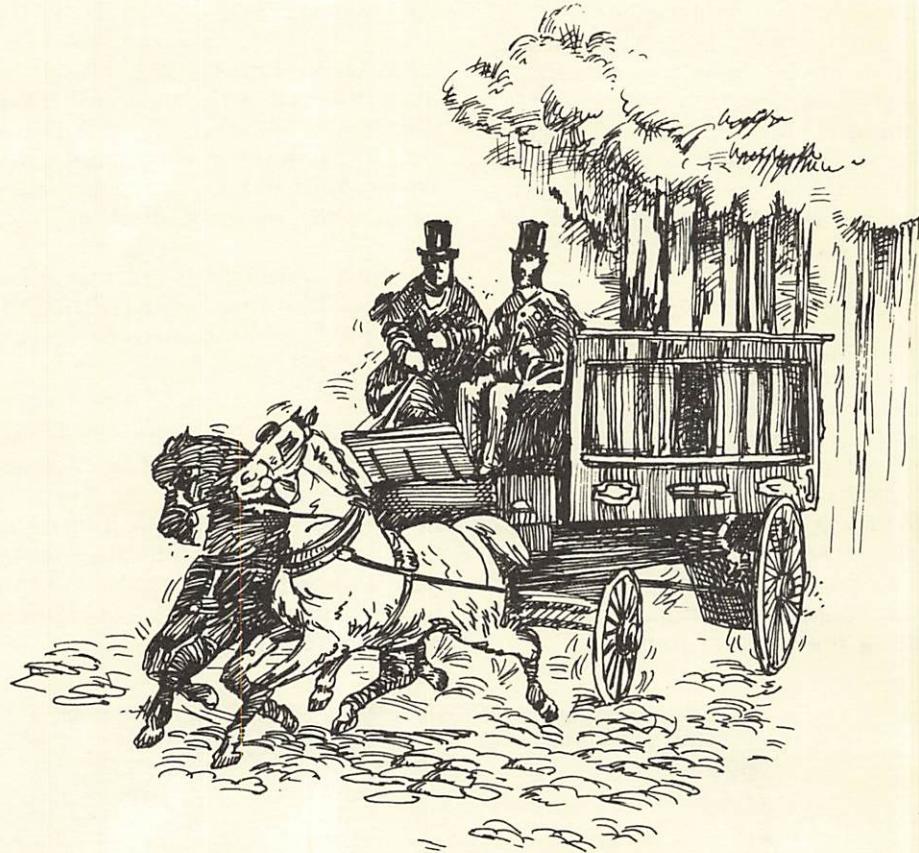
The National Architectural Archives program of this Collection will find 1983 an extremely active year. The first major exhibition of architectural records held by the Public Archives of Canada will be held from November 1983 to March 1984. Also in the autumn of 1983, plans are underway to co-sponsor, with the Canadian Architectural Archives of the University of Calgary, a seminar on architectural archives.



"Addition to Spencer Wood, Québec (residence of the Governor General)...," by F.P. Rubidge, 1851 (1859). From the records of the Department of Public Works. (National Map Collection, Public Archives Canada, NMC 15394)

**ANECDOTES OF THE NATIONAL
MAP COLLECTION FROM BETTY
KIDD**

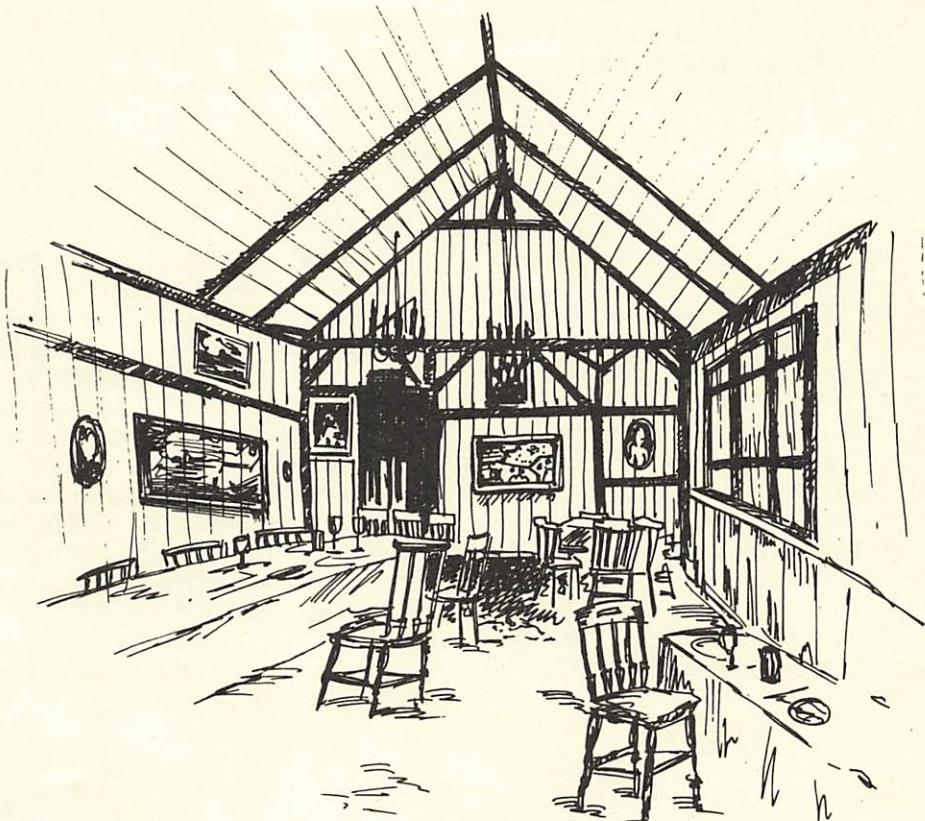
Once there was the woman who reported that she had viewed the ghostly apparition of a horse-drawn hearse on a road not far from the centre of a major Canadian city. She phoned to request that we check early cartographical records of that area to determine if any cemeteries had been located along that particular road at any time in history. On one late eighteenth-century map, we actually did locate a small graveyard, the site of which is now a high-rise office tower. No other records — cartographical or textual — mentioned or indicated the existence of these graves.



Some years ago, a woman carrying out research on the extent of the glacial Champlain Sea began to express her concern that a new glacial age was imminent. She feared that her home might be covered with water within several weeks; she had to complete her research immediately in order to build a boat and stock it with supplies. The story of Noah and a search for animal life to salvage became interconnected with her story. Then without pausing, she switched to requesting to see maps of the Alps. She was looking for the route taken by Hannibal, whom she considered to be her father. After a long session, we discovered that she had a car and driver awaiting her at the front door of the building and we managed to get her into the car.

One day a researcher requested the Collection to identify a map that was mentioned in the diary of a traveller who was in Canada in the late 1770s. The traveller spoke of a map which was tacked on the wall of an inn where he lodged for one night. When we first read the researcher's request, we thought that it would be a hopeless task; however, we finally came up with three maps, and we feel quite strongly that the map in the inn was probably one of these three.

For several years, an elderly man spent many of his lunch hours poring over maps of the Middle East for all time periods. A Biblical scholar, he was trying to identify the exact site of the "burning bush" incident. He finally left Canada to visit Israel to continue his research. Unfortunately, war broke out in the Middle East that year. The gentleman never returned to the Collection to relate his findings.



THE ORIGIN OF THE WORD "CARTOGRAPHY"

The first recorded use of the word *cartography* was in a private letter written in 1839 by Manuel Francisco de Barros y Souza, Second Viscount of Santarém. Santarém, who may also be responsible for the coining of the word, had developed a life-long interest in early maps during a short-term appointment as director of the Portuguese Archives from 1824 to 1827. Later in exile in Paris, he produced an atlas of map reproductions, dating from the eighth to the seventeenth century. Here also he wrote the 1839 letter.

It is significant that the word *cartography* was introduced by an archivist, an early indication of the close relationship between archivists and maps throughout history.



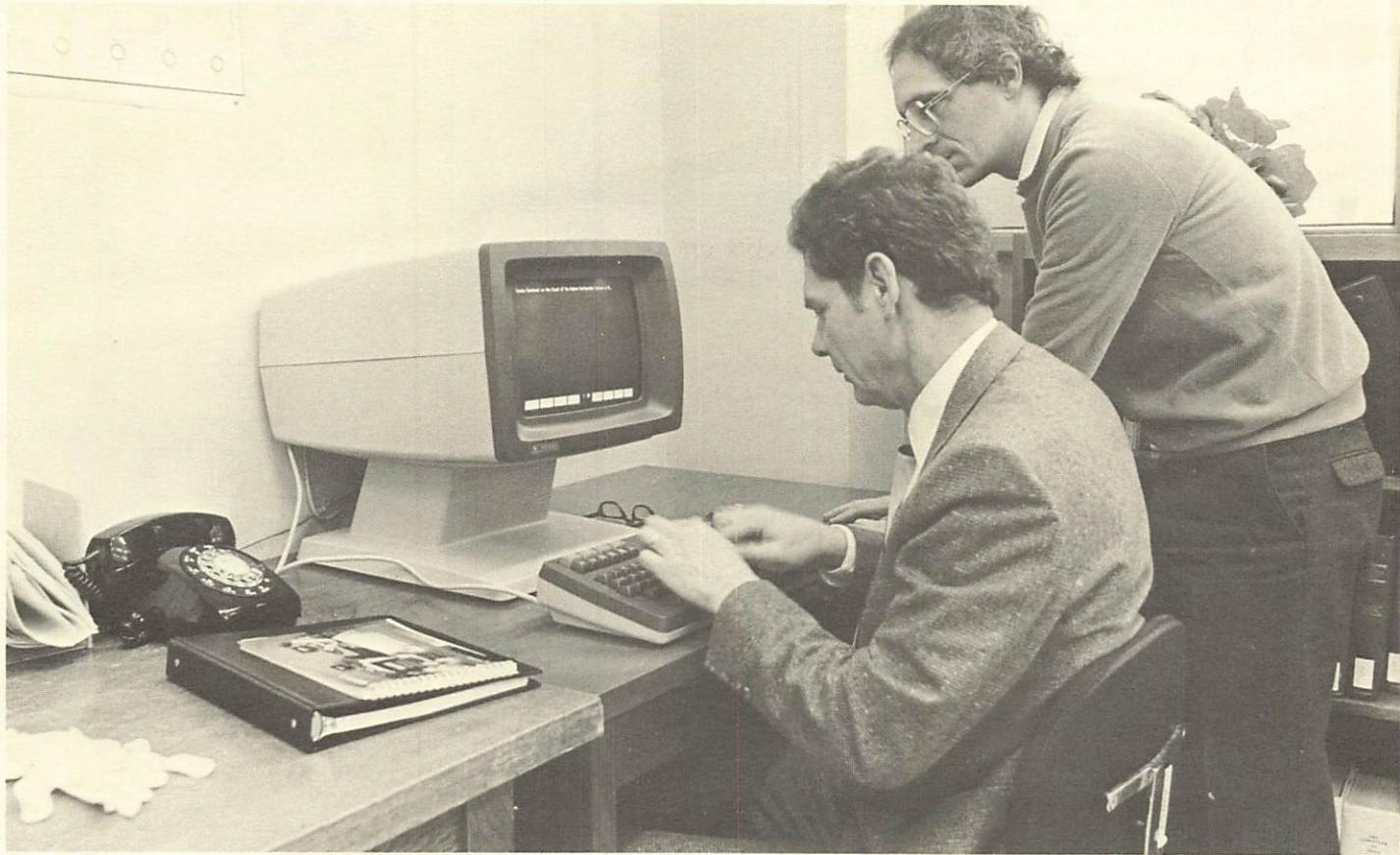
CATALOGUING MANUAL TO BE PUBLISHED IN 1982

In the first half of 1982 the American Library Association is to publish *Cartographic Materials: A Manual of Interpretation for AACR 2*. This publication is the result of the work of the Anglo-American Cataloguing Committee for Cartographic Materials, established in October 1977 at a meeting hosted in Ottawa by the National Map Collection, Public Archives of Canada; the committee includes Canadian, American, British, Australian and New Zealand members. The Secretariat of this committee has been located, since 1979, in the National Map Collection and the staff of the Documentation Control

Section, notably Hugo Stibbe, Vivien Cartmell and Velma Parker, have been the editors of the final work, as well as contributing significantly to the content.

The history of this publication can be traced back to 1967 when several future-sighted individuals, including Ted Layng, then chief of the Map Division, saw the requirement for a National Union Catalogue of Maps, and brought together map curators from across Canada to the first meeting of what was to become the Association of Canadian Map Libraries. The Dominion Archivist, W. Kaye Lamb, when welcoming the delegates to this meeting, stated that he considered "the item of most importance on the agenda to be the discussion of a union catalogue of maps." The National Union Catalogue of Maps Committee became the first

standing committee of the ACML and quickly began its work. The problems associated with varying methods of cataloguing used by map curators and the non-existence of cataloguing rules convinced the committee of the need to establish such standards. At first, a national standard was envisioned, but with international developments, in particular the publication of the International Standard of Bibliographic Description (Cartographic Materials) and the planned publication of the second edition of the Anglo-American Cataloguing Rules, the emphasis gradually shifted to an international standard. These events set the scene for the October 1979 meeting referred to earlier. Within a few months from the publication of this article, the cataloguing standards, envisioned for the last 15 years, will become a reality.



Hugo L.P. Stibbe, Chief, Documentation Control, inputs information into one of the National Map Collection's new computer terminals, while Louis Cardinal, Chief, Modern Cartography, watches.

LIST OF PUBLICATIONS OF THE NATIONAL MAP COLLECTION, PUBLIC ARCHIVES CANADA

Antique Map Calendar, 1982. Ottawa, 1981. Out of print.

Arctic Images: The Dawn of Arctic Cartography, Fourth Century to 1822. Ottawa, 1977. 52 pp. Available from Public Archives Canada, free.

Atlases Published in the Netherlands in the Rare Atlas Collection. Compiled and edited by Lou Seboek. Ottawa, 1973. 132 pp. Available from Public Archives Canada, free.

[Poster] *Bird's-Eye Views of Canadian Cities: An Exhibition of Panoramic Maps (1865-1905)*. Bird's eye view of the City of Ottawa . . . 1876. Herm. Brosius. Ottawa, 1976. Out of print.

Canada in Maps. Ottawa, 1969-70. 64 pp. Out of print.

Catalogue of Maps, Plans and Charts in the Map Room of the Dominion Archives. Classified and indexed by H.R. Holmden. Ottawa, 1912. 685 pp. Reprints of this work are available from the Kraus Reprint Co., \$32.

Catalogue of the National Map Collection, Public Archives of Canada. Volumes 1-16. Ottawa, 1976. Available from G.K. Hall & Co., 70 Lincoln Street, Boston Mass., 02111, U.S.A. \$1,250 Canada and U.S.A. (\$1,375 elsewhere).

County Atlases of Canada: A Descriptive Catalogue. Compiled by Betty May, assisted by Frank McGuire and Heather Maddick. Ottawa, 1970. 206 pp. Out of print.

County Maps: Land Ownership Maps of Canada in the 19th Century. Compiled by Heather Maddick, introduction by Joan Winearls. Ottawa, 1976. 100 pp. Out of print.

Fire Insurance Plans in the National Map Collection. By Robert J. Hayward. Ottawa, 1977. 171 pp. Out of print.

French Atlases in the Rare Atlas Collection. Compiled and edited by Lou Seboek. Ottawa, 1974. 205 pp. Out of print.

Index to Township Plans of the Canadian West. Compiled by Guy Poulin, assisted by Francine Cadieux. Ottawa, 1974. 89 pp. Out of print.

An Inventory of Architectural Records: Description of a Project Carried Out by Heritage Ottawa, 1976. [Ottawa, 1976]. 23 pp. Available from Public Archives Canada, free.

List of Gazetteers in the Foreign Section. Compiled by Karen Lochhead. Ottawa, 1972. 18 pp. Out of print.

List of Gazetteers in the Foreign Section. Compiled by Karen Lochhead, second edition compiled by Vivien Cartmell. Ottawa, 1974. 49 pp. Available from Public Archives Canada, free.

List of Maps Series in the Foreign Section. Compiled by Vivien M. Cartmell. Volume I: Europe (including the U.S.S.R.O); Volume II: Africa; Volume III: Antarctica, Asia, Australia and New Zealand; Volume IV: America, Ocean Islands and the World. Ottawa, 1973-74. Out of print.

Maps of Indian Reserves and Settlements in the National Map Collection. Compiled by Linda Camponi, assisted by Diane Tardif-Côté, Guy Poulin. Volume I: British Columbia; Volume II: Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Yukon Territory, Northwest Territories. Ottawa, 1980-1981. Available from Public Archives Canada, free.

[Brochure] *National Architectural Archives*. Ottawa, 1978. 4 pp. Available from Public Archives Canada, free.

[Brochure] *National Map Collection*. Ottawa, 1975. 4 pp. Out of print.

National Map Collection — Annual Report. 1976/1977; 1977/1978; 1978/1979; 1979/1980. Available from National Map Collection, Public Archives Canada, free.

Ottawa in Maps: A Brief Cartographical History of Ottawa, 1825-1973. By Thomas L. Nagy. Ottawa, 1974. 95 pp. Out of print.

The Riel Rebellions: A Cartographic History. Compiled by William A. Oppen. Ottawa, 1979. 109 pp. Available from Supply and Services Canada, \$15 (\$18 U.S.).

Sixteenth-century maps relating to Canada: a check-list and bibliography. Ottawa, 1956. 309 pp. Out of print.

Telecommunications: The Canadian Experience. An annotated list of maps. [By] James W. Knight. Ottawa, 1974. 94 pp. Out of print.

Winnipeg in Maps. By Alan F.J. Artibise and Edward E. Dahl. Ottawa, 1975. 84 pp. Available from Supply and Services Canada, \$2.50 (\$3 U.S.).

Mailing Addresses:

Public Archives Canada
Communication Services
395 Wellington Street
Ottawa, Ontario K1A 0N3

Kraus Reprint Co.
Route 100
Millwood, New York 10546
U.S.A.

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0S9



BIRD'S-EYE VUES À VOL

Bird's-eye view of the City of Ottawa... 1876. Herm. Brosius (Detail/Detail)



An Exhibition of Panoramic Maps Une exposition de cartes panoramiques (1865–1905)

Open to the public daily from July to October 1976, 9 a.m. to 9 p.m.
Ouvert au public tous les jours, de juillet à octobre 1976, de 9 h à 21 h



Public Archives
Canada

Archives publiques
Canada

395 Wellington
Ottawa, Canada
K1A 0N3

Annap...
Bedfor...
Bellev...
Berlin...
Berthie...
Brantf...
Brock...
Buctou...
Charlo...
Chath...
Chath...
Coatic...
Cobou...
Dawso...
Digby...

This poster was published on the occasion of the 1976 exhibition entitled "Bird's-Eye Views of Canadian Cities." This and other posters will be featured in a small exhibit, "Some Recent Cartographic Posters," in the 4th floor lobby from March to May 1982.

NEWS OF CANADIAN CITIES 'OISEAU DES VILLES CANADIENNES



yal N.S./N.-E.
/Qué.
l.
/Qué.
t
ot:
B./N.-B.
n. PEI /I.-P.-E.
3./N.-B.
t
Q./Qué.
on
L.E.

Dorchester, N.B./N.-B.
Emerson, Man.
Farnham, P.Q./Qué.
Fredericton, N.B./N.-B.
Galt, Ont.
Granville, N.S./N.-E.
Guelph, Ont.
Halifax, N.S./N.-E.
Harbour Grace, Nfld/T.-N.
Joliette, P.Q./Qué.
Kingston, Ont.
Lennoxville, P.Q./Qué.
Lévis, P.Q./Qué.
London, Ont.
Londonderry, N.S./N.-E.

Lunenburg, N.S./N.-E.
Memramcook, N.B./N.-B.
Moncton, N.B./N.-B.
Montmagny, P.Q./Qué.
Montreal, P.Q./Qué.
Morris, Man.
Napanee, Ont.
Newcastle, N.B./N.-B.
New Glasgow, N.S./N.-E.
Norwich, Ont.
Orillia, Ont.
Ottawa, Ont.
Owen Sound, Ont.
Perth, Ont.
Peterborough, Ont.

Pictou, N.S./N.-E.
Port Hope, Ont.
Québec, P.Q./Qué.
Rock Island, P.Q./Qué.
St. Boniface, Man.
St. Catharines, Ont.
Saint-Hyacinthe, P.Q./Qué.
Saint-Jean, P.Q./Qué.
Saint-Jérôme, P.Q./Qué.
Saint John, N.B./N.-B.
St. John's, Nfld/T.-N.
St. Stephen, N.B./N.-B.
Sarnia, Ont.
Sherbrooke, P.Q./Qué.
Simcoe, Ont.

Smiths Falls, Ont.
Sorel, P.Q./Qué.
Summerside, P.E.I./P.-E.
Tillsonburg, Ont.
Toronto, Ont.
Trois-Rivières, P.Q./Qué.
Vancouver, B.C./C.-B.
Victoria, B.C./C.-B.
Waterloo, P.Q./Qué.
Windsor, N.S./N.-E.
Windsor, Ont.
Winnipeg, Man.
Woodstock, N.B./N.-B.
Woodstock, Ont.
Yarmouth, N.S./N.-E.

Cette affiche a été imprimée à l'occasion de l'exposition intitulée « Vues à vol d'oiseau des villes canadiennes », montée en 1976. Elle sera exposée, lors d'une petite exposition baptisée « Quelques affiches cartographiques récentes », dans le hall du 4^e étage, de mars à mai 1982.

Liste des publications de la Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada

Archives architecturales nationales. [Brochure]. Ottawa, 1978. 4 p. Aux Archives publiques, gratuit.

Atlas de comtés canadiens : catalogue descriptif. Compilé par Betty May, assistée de Frank McGuire, Heather Maddick. Ottawa, 1970. 206 p. Épuisé.

Atlas français de la collection d'atlas rares. Dressé et rédigé par Lou Seboek. Ottawa, 1974. 205 p. Épuisé.

Atlas publiés aux Pays-Bas se trouvant dans la collection d'atlas rares. Dressé et rédigé par Lou Seboek. Ottawa, 1973. 132 p. Aux Archives publiques, gratuit.

Calendrier de cartes anciennes, 1982. Ottawa, 1981. Épuisé.

Le Canada par les cartes. Ottawa, 1969-1970. 64 p. Épuisé.

Cartes de comtés : cartes foncières du Canada au XIX^e siècle. Dressé par Heather Maddick, introduction par Joan Winearls. Ottawa, 1976. 100 p. Épuisé.

Cartes des réserves et agglomérations indiennes de la Collection nationale de cartes et plans. Compilé par Linda Camponi, assistée de Diane Tardif-Côté, Guy Poulin. Volume I : La Colombie-Britannique ; Volume II : Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Territoire du Yukon, Territoires du Nord-Ouest, 1980-1981. Aux Archives publiques, gratuit.

Cartes géographiques du seizième siècle se rapportant au Canada : liste préliminaire et bibliographie. Ottawa, 1958. 305 p. Aux Archives publiques, \$3.25.

Catalogue de la Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada. Volumes 1-16. Ottawa, 1976. Chez G.K. Hall & Co., 70, rue Lincoln, Boston (Mass.) 02111, États-Unis. \$1 250 au Canada et aux États-Unis/\$1 375 ailleurs.

Catalogue des cartes, plans et cartes marines conservés au dépôt des cartes des Archives canadiennes. Classifié et indexé par H.R. Holmden. Ottawa, 1912. 685 p. Aux Archives publiques, \$2.

Collection nationale de cartes et plans. [Brochure]. Ottawa, 1975. 4 p. Épuisé.

Collection nationale de cartes et plans – Rapport annuel. 1976-1977 ; 1977-1978 ; 1978-1979 ; 1979-1980. A la Collection nationale de cartes et plans, aux Archives publiques, gratuit.

Images de l'Arctique : Débuts de la cartographie de l'Arctique (du IV^e siècle à 1822). Ottawa, 1977. 52 p. Aux Archives publiques, gratuit.

Index de plans des cantons de l'Ouest canadien. Dressé par Guy Poulin, assisté de Francine Cadieux. Ottawa, 1974. 89 p. Épuisé.

Inventaire des archives de l'architecture : description d'un projet mené en 1976 par Heritage Canada. [Ottawa, 1976]. 23 p. Aux Archives publiques, gratuit.

Liste des répertoires dans la section étrangère. Compilée par Karen Lochhead. Ottawa, 1972. 18 p. Épuisé.

Liste des répertoires géographiques dans la Section des cartes étrangères. Dressée par Karen Lochhead, deuxième édition dressée par Vivien Cartmell. Ottawa, 1974. 49 p. Aux Archives publiques, gratuit.

Liste des séries de cartes dans la Section des cartes étrangères. Dressée par Vivien M. Cartmell. Volume I : L'Europe (y compris l'U.R.S.S.) ; Volume II : L'Afrique ; Volume III : Antarctique, Asie, Australie et Nouvelle-Zélande ; Volume IV : L'Amérique, les îles océaniques et le Monde. Ottawa, 1973-1974. Épuisé.

Ottawa par les cartes. Brève histoire cartographique de la ville d'Ottawa, 1825-1973. Thomas L. Nagy. Ottawa, 1974. 95 p. Épuisé.

Plans d'assurance-incendie de la Collection nationale de cartes et plans. Robert J. Hayward. Ottawa, 1977. 171 p. Épuisé.

Le récit cartographique des affaires Riel. Présenté par William A. Oppen. Ottawa, 1979. 109 p. Au Centre d'édition, Approvisionnements et Services Canada. \$15 – \$18, États-Unis.

Télécommunications : L'expérience canadienne. Une liste explicative des cartes. [par] James W. Knight. Ottawa, 1974. 94 p. Épuisé.

Vues à vol d'oiseau des villes canadiennes : Une exposition de cartes panoramiques (1865-1905). Bird's eye view of Canadian Cities: An Exhibition of Panoramic Maps (1865-1905). [Affiche]. Ottawa, 1976. Épuisé.

Winnipeg par les cartes, 1816-1972. Alan F.J. Artibise et Edward H. Dahl. Ottawa, 1975. 84 p. Au Centre d'édition, Approvisionnements et Services Canada. \$2.50 – \$3. États-Unis.

Adresses postales

Archives publiques du Canada
Services de communication
395, rue Wellington
OTTAWA (Ontario)
K1A 0N3

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
OTTAWA (Ontario)
K1A 0S9





l'archiviste

75^e anniversaire de la Collection nationale de cartes et plans

AVANT-PROPOS

Avec environ un million de documents et un personnel de vingt-quatre employés, la Collection nationale de cartes et plans ne ressemble plus guère à ce qu'elle était en 1907 lors de sa fondation. Elle n'abritait alors que quelques milliers de cartes et n'employait qu'une seule personne.

Le développement remarquable des soixante-quinze dernières années ne s'est pas limité à une simple croissance physique. C'est dans la compétence du personnel, les services aux usagers et la réputation d'excellence que la division s'est acquise à l'échelle nationale et internationale qu'il se manifeste avec le plus d'éclat.

Les célébrations du 75^e anniversaire de la Collection nationale de cartes et plans ont débuté avec succès par le lancement d'un calendrier 1982 illustré de fac-similés de cartes. Cette année spéciale sera marquée par un

certain nombre de manifestations et vous êtes invités à y prendre part. Parmi ces activités mentionnons l'exposition « Trésors de la Collection nationale de cartes et plans » qui aura lieu d'août à octobre. Profitons aussi de l'occasion pour féliciter la Collection nationale de cartes et plans, pour dire notre fierté devant le travail accompli durant ses soixante-quinze premières années d'existence et pour formuler des voeux de succès pour l'avenir.

W.I. Smith
Archiviste fédéral.

SYMBOLE GRAPHIQUE DU 75^e ANNIVERSAIRE

Le symbole graphique choisi pour commémorer le 75^e anniversaire de la division, se compose du chiffre « 75 » et de sept divisions de la rose des vents dont l'une représente une aiguille de compas indiquant le nord.

Il était fréquent de retrouver les divisions de la rose des vents sur les premières cartes marines. La compréhension des divisions du compas,



1907-1982
National Map Collection
Collection nationale
de cartes et plans

par rapport au quadrillage géographique et aux divers points cardinaux, est indispensable pour lire correctement les cartes et les plans. Outre son aspect utilitaire parce qu'elle servait à la navigation, la rose des vents pouvait devenir une œuvre d'art en soi lorsque les premiers cartographes prenaient plaisir à l'orner de toutes sortes de façons. La rose des vents, incarnation de la science et de l'art cartographique, nous paraît le symbole tout désigné, sous cette forme graphique, pour marquer le 75^e anniversaire de la collection de cartes la plus importante au Canada.



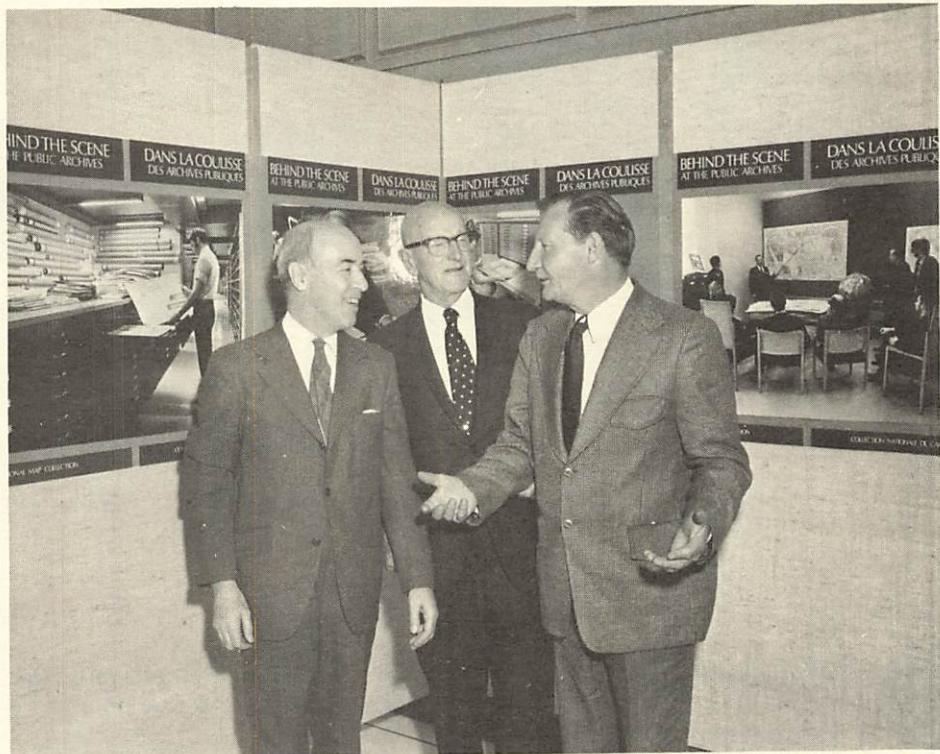
LES SOIXANTE-QUINZE PREMIÈRES ANNÉES

Lorsqu'un journaliste dans la cinquantaine, Hensley Reed Holmden (1852-1928), fut engagé par les Dominion Archives en 1905, c'était pour prendre en charge l'administration de plusieurs milliers de cartes et de plans conservés au département. Ces documents cartographiques avaient commencé à être rassemblés après la création de la Direction des archives au sein du ministère de l'Agriculture en 1872.

En 1907, une fois que le service fut réinstallé dans le nouvel immeuble du 330 rue Sussex, l'archiviste fédéral, Arthur Doughty, sentit le besoin d'en rationaliser la structure administrative. Il divisa le département en trois grandes sections : une section des manuscrits, une section des cartes et plans, et une section des documents imprimés. Le récit suivant, écrit en 1919 par H.R. Holmden sur la création de la Division des cartes, nous fournit des points de repère intéressants sur la situation à l'époque.

Jusqu'au déménagement des documents cartographiques dans l'immeuble actuel des Archives, rue Sussex, on s'était peu soucié de collectionner systématiquement les cartes et les plans liés à l'histoire du Canada; en conséquence, à ce moment-là, c'est-à-dire en décembre 1906, la collection de cartes et plans était encore squelettique. Cependant, au début de 1907, les choses changèrent radicalement. Quelques années auparavant, les autorités du War Office (ministère de la Guerre britannique) avaient fait cadeau au Canada d'un nombre important de dessins, la plupart des originaux et tous authentifiés et liés à l'occupation et à l'expansion du Canada. Ces dessins, au nombre de 650, sans compter les 55 ouvrages qui contenaient au moins 250 dessins de terrains militaires et dont beaucoup avaient une valeur historique unique, avaient été renvoyés à droite et à gauche jusqu'au jour où on les perdit complètement de vue sans que personne n'ait pu être tenu responsable de leur disparition.

Son Excellence Lord Minto, le nouveau gouverneur général de l'époque, s'intéressa vivement à ces cartes et insista pour qu'on se mit à leur recherche de façon systématique. Ses vœux furent enfin exaucés en 1905 et en avril 1907, les cartes retrouvées furent



Trois anciens chefs de division de la Collection nationale de cartes et plans, de gauche à droite : A.J.H. Richardson, Norman Fee, T.E. Layng.

transférées à l'immeuble actuel des Archives et constituèrent le vrai noyau de la collection de cartes et plans.

Au cours des années, 1907 à 1924, durant lesquelles Holmden dirigea la section des cartes et plans, le nombre de ces documents s'éleva de 4 000 à quelque 30 000 pièces. C'est en 1912 que parut le Catalogue des cartes, plans et cartes marines conservés au dépôt des cartes des Archives canadiennes. À la même époque, la collection commença à être utilisée à des fins de recherche de toute nature. Le nom de Holmden fut si intimement associé à la Division des cartes que dans sa notice nécrologique il est surnommé « le cartothécaire du Dominion ».

Norman Fee (1889-1973) gravit tous les échelons, de messager au poste d'archiviste fédéral adjoint. C'est lui qui dirigea les activités de la Division des cartes durant les vingt années qui suivirent. En 1928, le personnel de la division était de quatre employés. Vers le milieu de l'entre-deux-guerres, le service prit graduellement de l'expansion et ses fonds furent

classés selon un système bien structuré. Malheureusement, la guerre mit un frein au projet de publication d'un catalogue qui avait été le principal projet de la division pendant des années ; les restrictions de toutes sortes — humaines et budgétaires — furent responsables de ce délai.

Dans les années d'après-guerre, on assista à une croissance phénoménale des fonds cartographiques des Archives publiques du Canada qui passèrent de 20 400 articles en 1945 à environ 500 000 articles au début des années 70. A.J.H. Richardson, de 1946 à 1954, et T.E. Layng, de 1955 à 1973, furent à la barre de la division. Le nombre des employés, qui était de 5 vers la fin des années 40, passa à 25 au début des années 70. Le développement prodigieux des fonds tient à plusieurs facteurs, notamment à la décision de faire l'acquisition des cartes au fur et à mesure de leur parution, d'acquérir des documents internationaux, d'établir le Programme des archives architecturales nationales au sein de

la division et de poursuivre l'enrichissement de la section des cartes historiques de la collection.

En 1957, M. T.E. Layng publia son étude hautement spécialisée intitulée *Cartes géographiques du seizième siècle se rapportant au Canada...*, qui devint un ouvrage de référence classique dans l'histoire de la cartographie. Les premiers systèmes de classification et de catalogage internes furent développés au cours des années 50. A la fin des années 60 et au début des années 70, le catalogue national collectif des cartes et plans fut esquissé; mais sa mise en forme définitive tarda à venir parce qu'on se rendit compte qu'il fallait établir des normes de catalogage et tirer parti des innovations dans le domaine de l'automatisation.

L'intérêt du public pour les cartes en tant qu'outils de recherche n'a cessé de croître, nourri par les festivités du centenaire de la Confédération en 1967 et par les grandes expositions de cartes, notamment

celle de 1969-1970 baptisée *Le Canada par les cartes*.

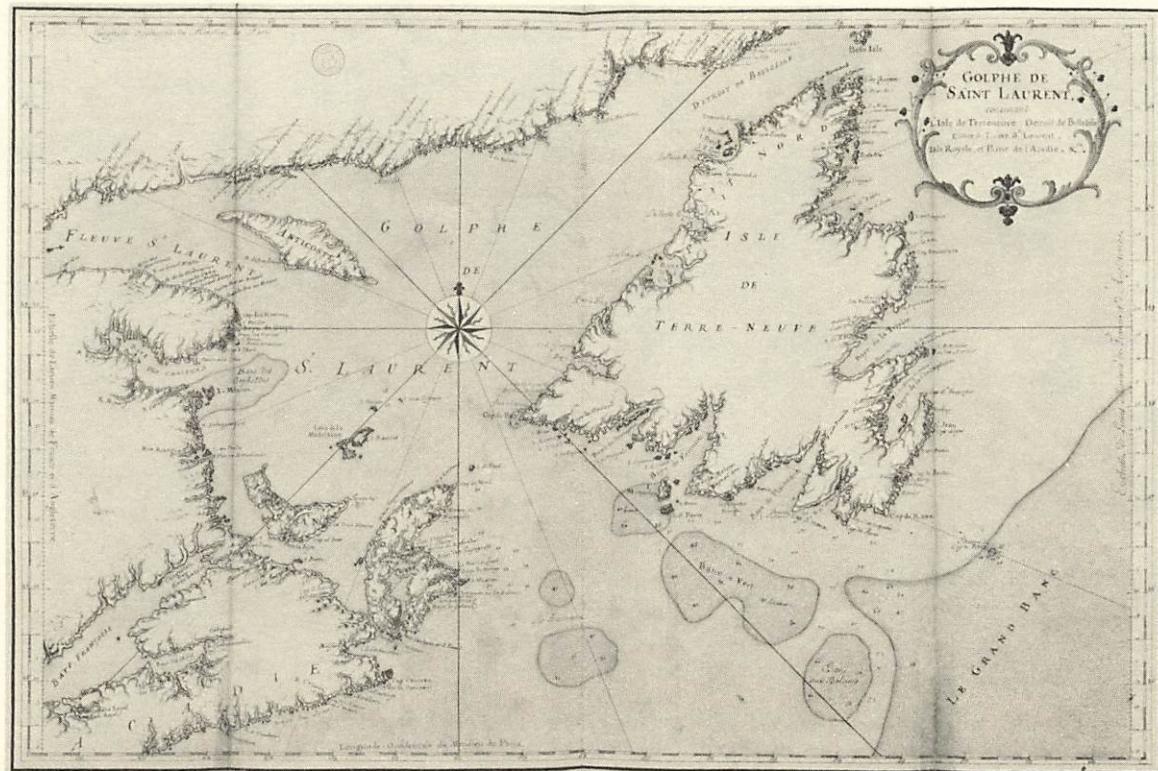
Au cours des dix dernières années, la collection de cartes a doublé passant à un million de pièces environ; un dispositif administratif a été mis sur pied pour les mettre à l'épreuve de la détérioration. C'est aussi à ce moment-là qu'une solide équipe fut constituée sous la direction de Betty Kidd, pour coordonner les diverses activités.

Le service a fait paraître un certain nombre de publications, notamment les instruments de recherche thématiques et l'ouvrage en 16 volumes, *Catalogue de la collection nationale de cartes et plans — Archives publiques du Canada*, produit en 1976 par G.K. Hall & Co. Un programme de microfilmage utilisant le format 105 mm a été lancé en 1977 dans le but de produire des fiches pour la conservation des originaux et pour les chercheurs. Un programme de redistribution des cartes internationales, mis sur pied en 1968, a été

élargi dix ans plus tard pour englober le surplus des documents canadiens; quatre des centres fédéraux de documents furent affectés aux opérations de redistribution en 1979 et 1980.

En 1982, la division forte de ses 24 employés s'occupe de préparer l'automatisation des descriptions de ses fonds, de planifier le déménagement proposé de ses locaux du 395 rue Wellington qui doit avoir lieu d'ici deux ans et d'étudier sérieusement les changements de cap que nécessitent les techniques de pointe et les nouvelles lois du gouvernement.

M. H.R. Holmden ne reconnaîtrait certainement pas sa section des cartes et plans s'il était encore parmi nous; cependant, nous sommes d'avis que lui-même et son personnel seraient fiers de constater que leur œuvre a été le point de départ de progrès immenses réalisés dans le domaine.



« Golphe de Saint-Laurent », carte marine tirée de l'atlas manuscrit de J.-N. Bellin intitulé *Cartes de la Nouvelle-France ou Canada* (1752). Cet atlas est l'un des précieux ouvrages que le gouvernement britannique a offerts au Canada en 1967 à l'occasion de son centenaire. (Collection nationale de cartes et plans, APC, NMC 15012).

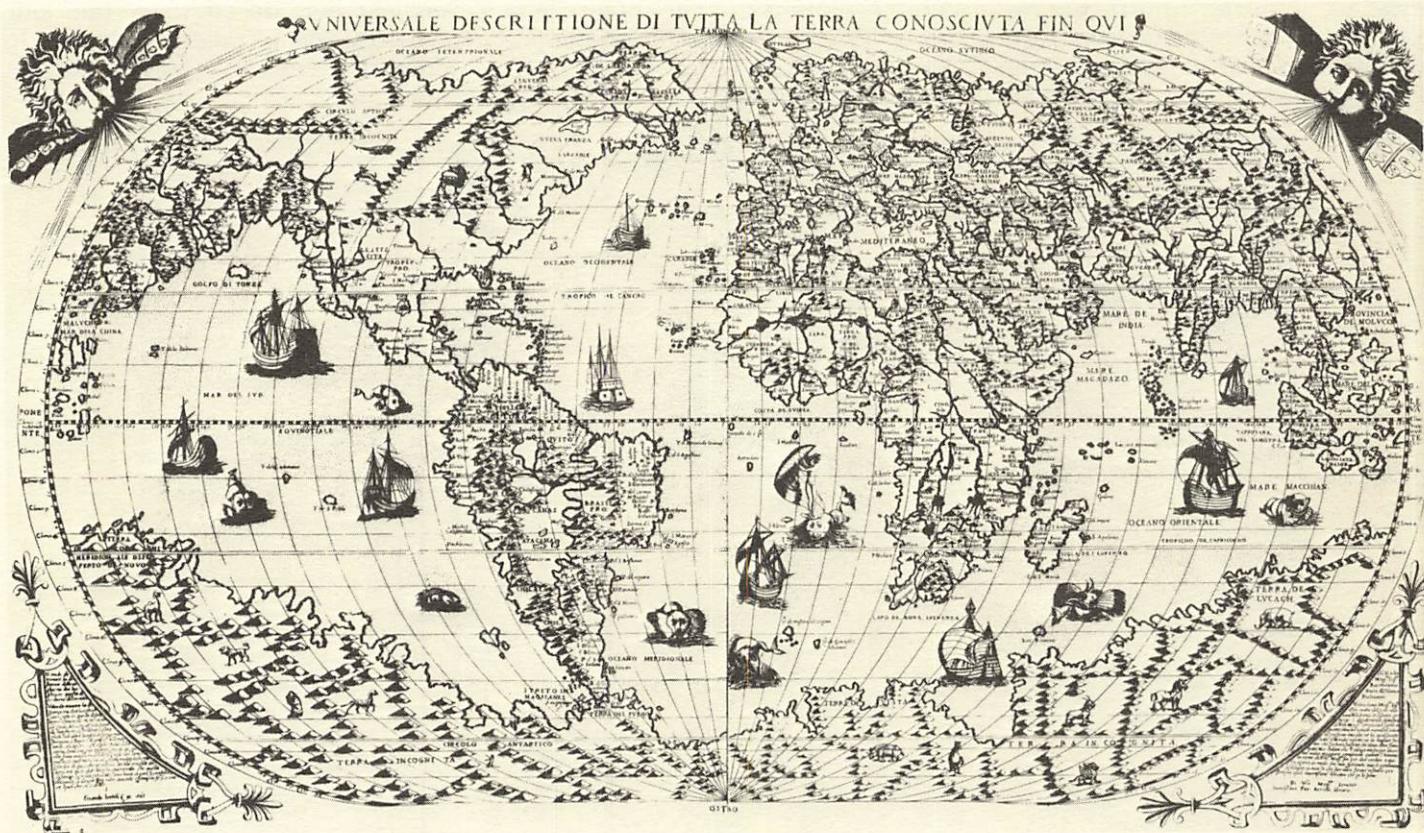
LA COLLECTION NATIONALE DE CARTES ET PLANS : CE QU'ON Y TROUVE

En 1982, la Collection nationale de cartes et plans comprend à peu près un million de cartes, cartes marines, plans, atlas, globes et autres documents cartographiques. La collection de la division comprend cinq secteurs différents : la cartographie ancienne du Canada, la cartographie courante canadienne, la cartographie courante des autres parties du monde, les archives architecturales et cartographiques du gouvernement fédéral et les archives architecturales privées. Voici un bref résumé de chaque secteur.

a) La cartographie ancienne du Canada

La Collection nationale de cartes et plans essaie d'obtenir un exemplaire de toutes les cartes réalisées depuis à peu près 1500, qui représentent le Canada en partie ou en totalité. Pour les documents imprimés, on cherche à acquérir un exemplaire le mieux conservé possible de chaque édition ou état. On recueille aussi bien les photocopies et les fac-similés que les éditions originales et les manuscrits. Bien que ces derniers soient évidemment préférables dans une collection nationale, les premiers sont souvent les seules formes disponibles et ils n'en ont pas moins de valeur documentaire. Les acquisitions visent à combler les lacunes à l'intérieur de l'actuelle collection ou à l'enrichir en information en ce qui concerne les secteurs géographiques, les cartographes, les styles et la technologie cartographiques (arpentage, projections mathéma-

tiques, impression, etc.). Les domaines d'intérêt particuliers des chercheurs et les besoins du programme de diffusion sont aussi pris en considération. En général, les cartes représentant le Canada ou certaines régions du Canada sont choisies de préférence aux cartes générales. Ces cartes permettent l'étude des différentes périodes et des différents thèmes touchant à l'histoire canadienne — par exemple, la découverte et les périodes d'exploration, le développement politique et industriel, les modes de peuplement, l'histoire militaire, les transports et les communications, le développement urbain, etc. En outre, on acquiert (habituellement sous forme de copies ou de fac-similés) des cartes antérieures à 1500, représentant d'autres parties du monde, pour servir d'illustrations à l'histoire et au développement de la carto-



Universale Descrittione di Tutta la Terra Conosciuta, de Forlani, gravée par Bertelli, 1565. L'Amérique du Nord est encore reliée à l'Asie par une large bande de terre ; ce concept était remis en question au moment où la carte est sortie. A l'époque, les renseignements sur l'intérieur du Canada étaient tirés des comptes rendus des expéditions de Cartier et des récits des aborigènes, qui faisaient mention notamment d'une grande étendue d'eau intérieure (les Grands Lacs) désignée ici simplement sous le nom de « Lago ». (Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada. NMC 13294).



La salle de réception et de référence de la Collection nationale de cartes et plans. (C118333)

graphie. On conserve aussi des documents de travail, des plaques d'impression, etc., qui montrent les différentes étapes de la production de matériel cartographique.

b) La cartographie courante canadienne

L'idée que les cartes et autres documents cartographiques devaient être acquis au fur et à mesure de leur production a été acceptée depuis les années 40 pour les séries topographiques fédérales et quelques autres plans courants. Les séries et les cartes publiées séparément bénéficient, depuis environ 1960, d'une politique d'acquisition systématique. C'est certainement la méthode la plus efficace et la plus économique pour obtenir et conserver le nouveau patrimoine cartographique.

Environ 95 % de la production cartographique canadienne provient des programmes gouvernementaux aux niveaux fédéral, provincial et territorial, ainsi que local. La division acquiert cette documentation et, dans une large mesure, la production cartographique courante du secteur privé. La plus grande partie de celle-ci s'obtient grâce aux dépôts volontaires. Un grand nombre des cartes actuelles, acquises par la division, sont de simples reproductions sur

papier ozalid.

c) La cartographie courante des autres parties du monde

La Collection nationale de cartes et plans a été chargée depuis les années 60 d'acquérir et de conserver une collection appropriée de cartes étrangères pour étayer l'intérêt que le gouvernement, l'industrie et les chercheurs portent à l'étranger. Les politiques d'acquisition de cette documentation cartographique courante non canadienne la limitent aux séries à l'échelle 1:250 000 ou même plus petite, pour la plupart des régions du monde; au matériel cartographique à plus grande échelle pour les secteurs intéressant plus particulièrement le Canada; aux atlas nationaux et régionaux; à certains genres de documents thématiques; aux planisphères à petite échelle; et aux plans des principaux centres urbains. Les ministères de la Défense nationale et de l'Énergie, des Mines et des Ressources collaborent à notre programme d'acquisition grâce, en particulier, à l'existence d'accords d'échange avec d'autres pays. La collection que le ministère des Mines et des Relevés techniques (Énergie, Mines et Ressources à partir de 1966) nous a versée, se montait, en 1965, à environ 150 000 cartes topographiques. En

éliminant les doubles et l'excédent de cette collection, et grâce aux politiques d'acquisition strictes qui ont été appliquées au cours de la dernière décennie, la division possède maintenant une collection plus rationnelle et extrêmement utile d'environ 115 000 documents. Dans ce domaine, la coopération avec les plus importantes cartothèques universitaires permet à tous les Canadiens d'avoir accès à la documentation cartographique de toutes les parties du monde — grâce aux catalogues collectifs et aux prêts entre bibliothèques.

d) Les archives cartographiques et architecturales du gouvernement fédéral

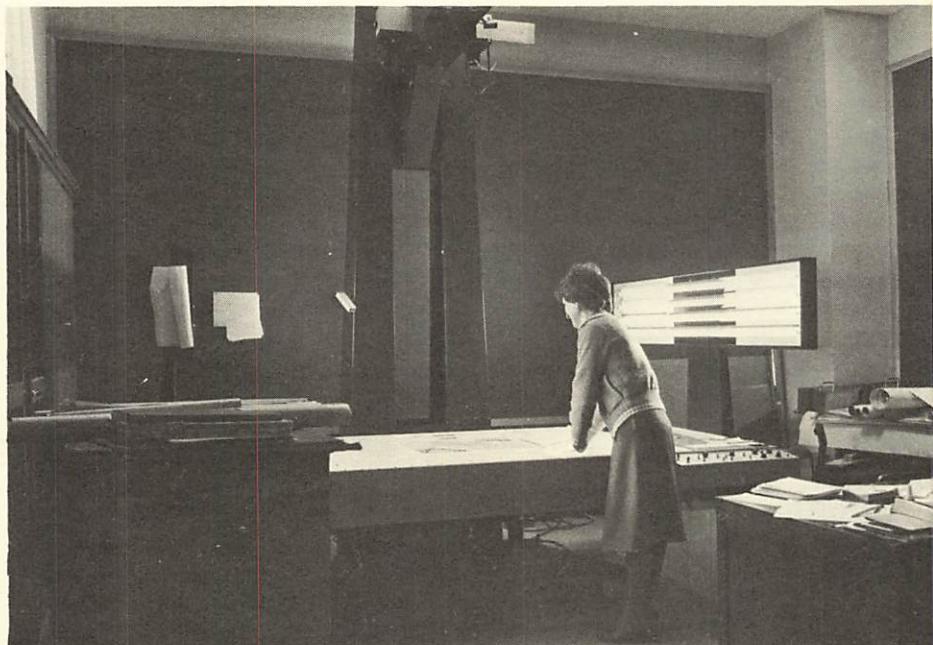
Conformément à son mandat la division acquiert les archives cartographiques et architecturales créées ou utilisées par le gouvernement du Canada, ses différents services et les sociétés de la Couronne. Les documents acquis revêtent une importance historique et révèlent l'organisation et les méthodes de travail des services administratifs du gouvernement. En plus, ils montrent les conditions sociales et économiques générales auxquelles le département ou le service ont à faire face. C'est ce secteur de la division qui se développe le plus rapidement : jusqu'à 65 % de la documentation acquise ces dernières années est venu s'y intégrer.

e) Les archives architecturales privées

Le Programme des archives nationales d'architecture a été créé à l'intérieur de la Collection nationale de cartes et plans en 1970. Le but du programme est d'acquérir les archives architecturales importantes sur le plan national émanant du secteur privé. Un certain nombre de critères servent à déterminer s'il s'agit de documents d'importance nationale. Ces derniers doivent illustrer le développement de l'architecture au Canada, nous renseigner sur l'œuvre des architectes canadiens et des entreprises d'architecture œuvrant

au Canada et à l'étranger, traiter des réalisations architecturales ou des concours d'envergure nationale, ou contribuer à l'édification du patrimoine architectural de notre pays.

En plus de ces différents secteurs, la Collection nationale de cartes et plans en collaboration avec la bibliothèque des Archives publiques acquiert la documentation nécessaire pour fournir une base convenable à l'étude des cartes, que ce soit en cartographie, histoire de la cartographie, histoire, géographie, géographie historique ou toute autre science sociale ou appliquée.



Appareil de microfilmage 105 mm; opératrice : Colette Poirier. (C118334)



« Sketch for proposed terminal station for the Grand Trunk Railway Co., Montreal, Canada » de Frost et Granger. Plan tiré de la collection Frost et Granger. (Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada, NMC 18486).

L'ANNÉE 1982 À LA COLLECTION NATIONALE DE CARTES ET PLANS

Notre société aime à célébrer les événements marquants; ainsi le 75^e anniversaire de la division sera souligné par un certain nombre d'événements et de publications.

Ainsi que l'a noté M. Smith, le succès du *Calendrier de cartes anciennes* de 1982 est de bon augure pour cette année spéciale. Ce calendrier s'est très bien vendu, et a même été distribué aux États-Unis par l'intermédiaire du Book of the Month Club. Des mesures ont déjà été prises pour la réalisation d'un calendrier 1983, qui offrira des fac-similés de quatorze cartes choisies dans la collection de documents canadiens rassemblés par M. Alexander E. Macdonald, collection achetée par les Archives publiques en 1981.

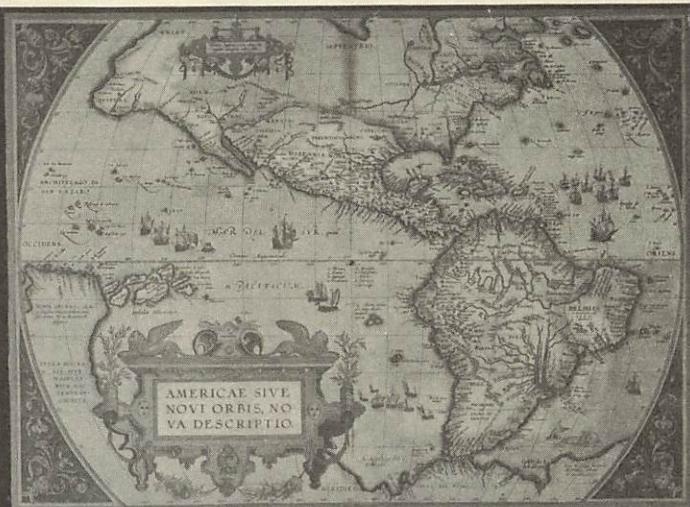
Le prochain numéro d'*Archivaria* (no 13), journal de l'Association des archivistes canadiens, aura pour thème les archives cartographiques. Dorothy Ahlgren de la C.N.C.P. est responsable de ce numéro spécial qui sera préparé avec Terry Eastwood de l'université de la Colombie-Britannique. Il comprend un certain nombre d'articles, tels que le catalogage des archives cartographiques selon les RCAA 2 (Règles de catalogages anglo-américaines), la mise sur pied de plans d'urgence, l'utilisation de copies et de reproductions dans le développement d'une collection de cartes, un parallèle entre les méthodes utilisées respectivement par la Bibliothèque du Congrès et par les Archives nationales des États-Unis, l'exploitation archivistique des banques de renseignements géographiques, et un historique de la Collection nationale de cartes et plans.

Les annuaires téléphoniques, publiés dans six régions du pays par le gouvernement canadien, auront en page couverture une carte qui sera choisie dans la collection pour

Antique Map Calendar

1982

Calendrier de cartes anciennes



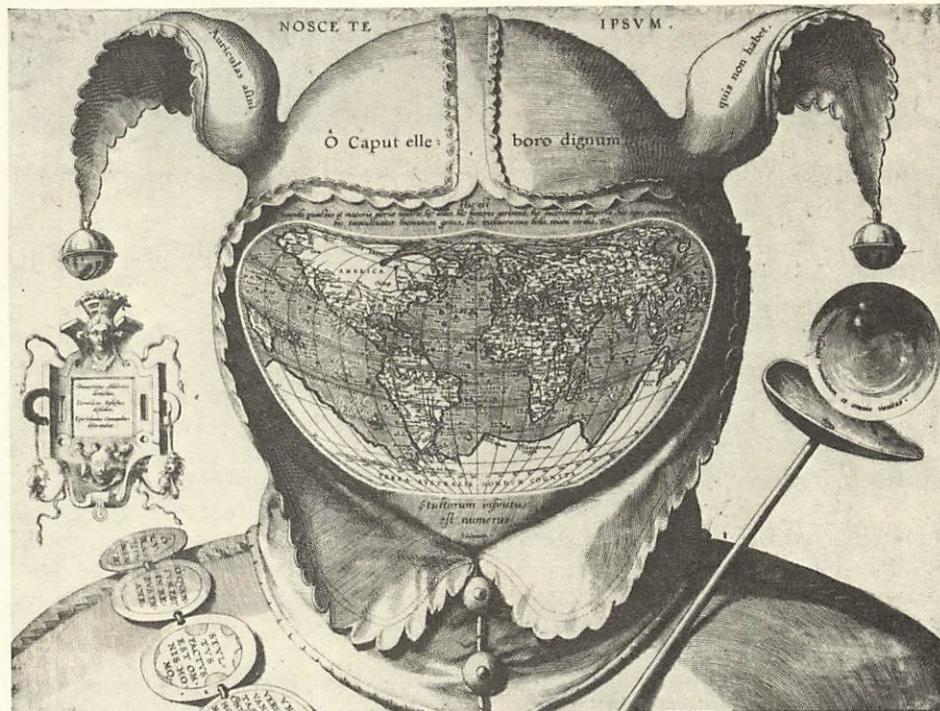
To celebrate the 75th Anniversary of the National Map Collection, the Public Archives of Canada is pleased to present this commemorative cartographic calendar. The calendar contains colour reproductions of thirteen original maps from the rich holdings of the National Map Collection in Ottawa.

75

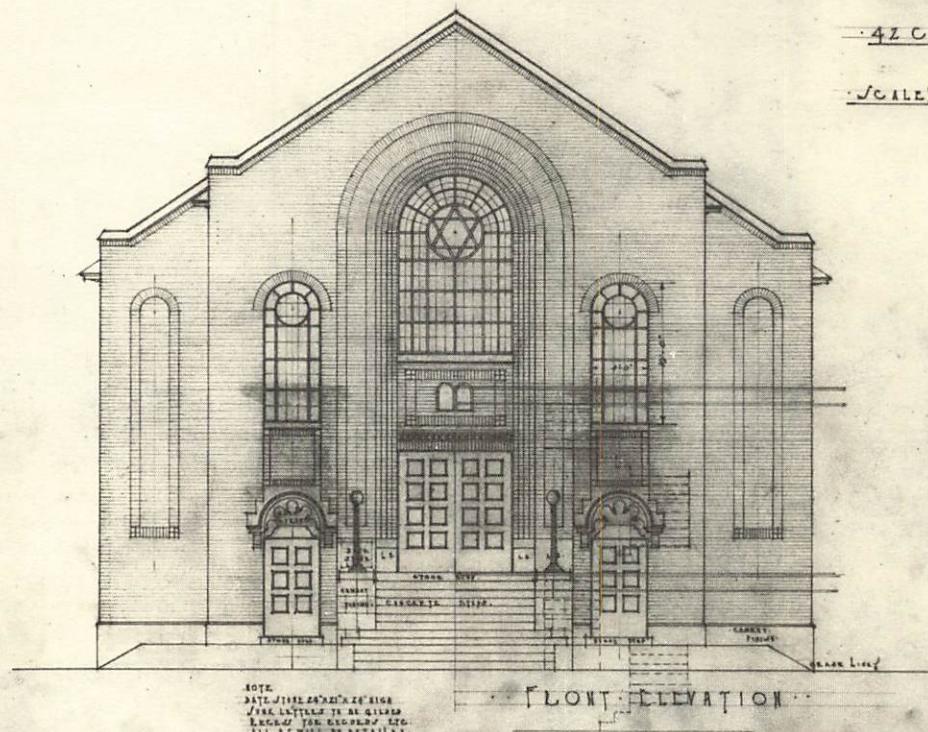
1982-1902
National Map Collection
Government of Canada

À l'occasion du 75^e anniversaire de la Collection nationale de cartes et plans, les Archives publiques du Canada sont heureuses de présenter ce calendrier cartographique commémoratif, comportant des reproductions couleur de quatorze superbes originaux tirés de la Collection nationale de cartes et plans à Ottawa.

Couverture du Calendrier de cartes anciennes, 1982 de la Collection nationale de cartes et plans, publié à l'occasion du 75^e anniversaire de cette dernière. Le calendrier renferme quatorze cartes anciennes représentant le Canada. Les 15 000 exemplaires se sont vendus rapidement. On est en train de produire un calendrier pour 1983.



« Carte en forme de bonnet de fou », vers 1590, carte du monde formant un bonnet de bouffon de cour. Cette carte anonyme ornait probablement les murs du manoir Richelieu à La Malbaie (Québec) puisqu'elle fait partie de la collection Coverdale acquise en 1970-1971. (Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada, NMC 8136).



JEWISH CONGREGATION SYNAGOGUE

KING EDWARD AVENUE & MULLAY ST.

OTTAWA ONT

NOFFKE MORIN & SYLVESTER

ARCHITECTS

42 CENTRAL CHAMBERS

OTTAWA ONT

SCALE 1/4" = 0 FEET - 10 INCHES

« Jewish Congregation Synagogue . . . Ottawa, Ont. », de Noffke, Morin et Sylvestre, 1926. Plan tiré de la collection Noffke. (Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada, NMC 16325).

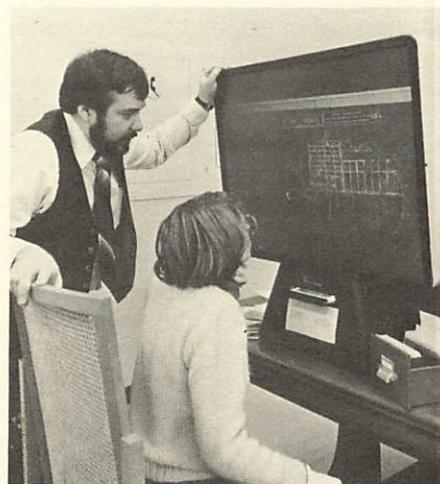
illustrer l'histoire de chacune des régions, ainsi qu'une mention de notre 75^e anniversaire. La carte du Canada réalisée par De l'Isle en 1703, regravée en 1730, sera imprimée en couleur sur la couverture de l'édition de décembre 1982 de l'annuaire téléphonique de la région de la capitale nationale.

Ouverte au public du 17 août au 17 octobre 1982, l'exposition « Trésors de la Collection nationale de cartes et plans » sera présentée dans la grande salle d'exposition du 395 de la rue Wellington. Une centaine de documents parmi les plus rares et les plus importants de notre collection pourront être admirés de tous. Un catalogue de cette exposition ainsi

qu'une affiche seront également disponibles.

Une exposition plus modeste préparée par les Archives de la ville de Québec sur l'œuvre de l'architecte Charles Baillaigé sera présentée aux Archives publiques du 20 mai au 20 juin 1982. Pendant cette période, la Société pour l'étude de l'architecture au Canada tiendra son assemblée annuelle à Ottawa et visitera l'exposition lors d'une réception qui aura lieu le 31 mai.

Cette année, la Collection nationale de cartes et plans sera l'hôte, du 16 au 20 août, du congrès annuel de l'Association des cartothèques canadiennes. Le thème du congrès



Thomas Nagy, coordonnateur de la référence, discute d'un problème avec un chercheur, en se servant d'un lecteur à grand écran.

est « Cartothèques et cartographes : regards sur la collaboration ». « Map producers and Map Collections: Perspectives on Co-operation ». Parmi les activités sociales organisées pour ce congrès, on a prévu une excursion en radeau sur l'Outaouais. Après ce congrès, l'International Federation of Library Associations and Institutions (IFLA) tiendra sa conférence annuelle à Montréal. Avec ces deux congrès, la division s'attend à accueillir, cet été, de nombreux visiteurs venus de cartothèques du monde entier.

Et après 1982...

Les activités spéciales de la C.N.C.P. ne cesseront certainement pas le 31 décembre 1982. De fait, dans les trois prochaines années, plusieurs enga-

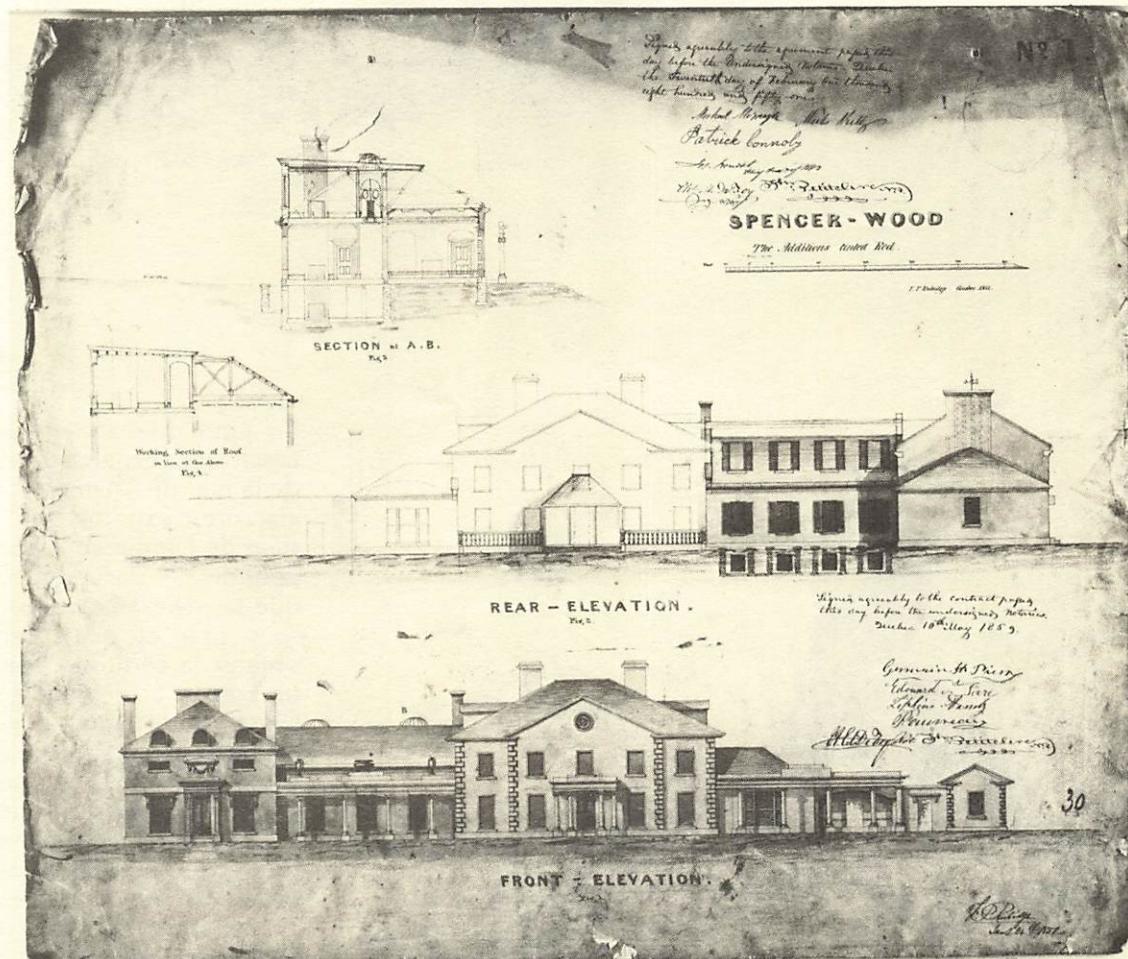
gements ont déjà été pris par la division. Un troisième colloque sur les archives cartographiques a été prévu pour la première moitié de 1983 (les deux premiers ayant eu lieu en 1978 et 1980).

En septembre et en octobre 1983, la Society for the History of Discoveries se réunira au Canada pour la première fois. Le principal centre d'intérêt de cette société est l'histoire de l'exploration géographique, ainsi que des domaines connexes comme l'histoire de la cartographie, la navigation et l'expansion coloniale.

Le XI^e Congrès international sur l'histoire de la cartographie se tiendra aux Archives publiques du Canada à l'automne 1985. C'est la première fois que ce congrès a lieu au Canada,

et seulement la deuxième fois qu'il se déroule en Amérique du Nord.

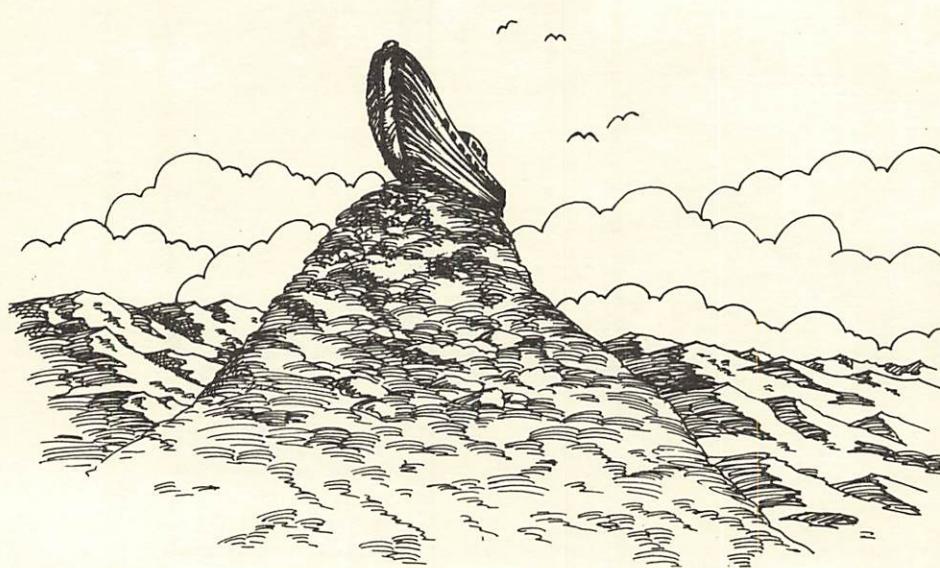
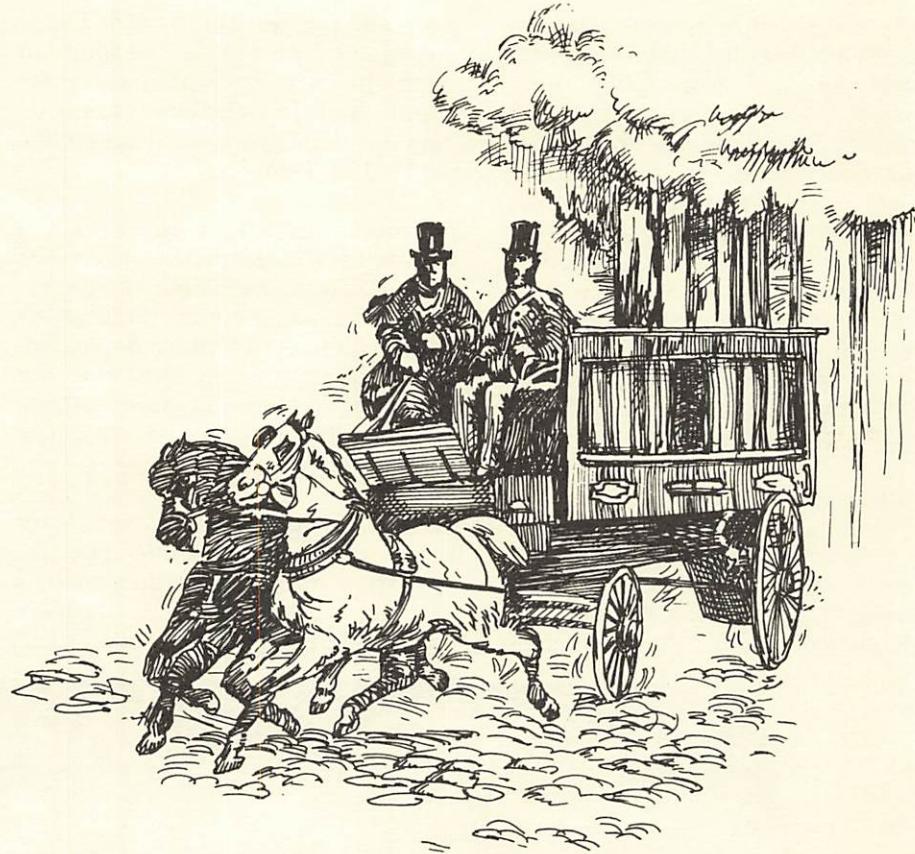
Pour le personnel du Programme des archives nationales d'architecture, 1983 sera une année très occupée. La première exposition d'envergure, consacrée aux archives architecturales et organisée par les A.P.C., aura lieu de novembre 1983 à mars 1984. Des projets sont actuellement à l'étude pour organiser, en collaboration avec les Archives architecturales canadiennes de l'université de Calgary, un colloque qui se tiendrait à l'automne 1983 et dont le sujet serait les archives d'architecture.



« Addition to Spencer Wood, Quebec (residence of the Governor General) . . . » de F.P. Rubidge, 1851 (1859). Plan tiré des archives du ministère des Travaux publics. (Collection nationale de cartes et plans, Archives publiques du Canada, NMC 15394).

**M^{me} BETTY KIDD NOUS A RELATÉ
LES ANECDOTES SUIVANTES**

Un jour, une femme raconta avoir vu le fantôme d'un corbillard tiré par un cheval sur une route non loin du centre d'une importante ville canadienne. Elle nous téléphona pour qu'on vérifie dans les anciennes archives cartographiques de ce secteur, si, il y a quelques lustres, un cimetière n'aurait pas été situé le long de cette route. Sur une carte de la fin du XVIII^e siècle, on finit par repérer un petit cimetière où on trouve aujourd'hui une tour de bureaux. Aucun autre document d'archives — cartographiques ou tex-tuel — ne mentionnait ou n'indiquait l'existence de ces tombes.

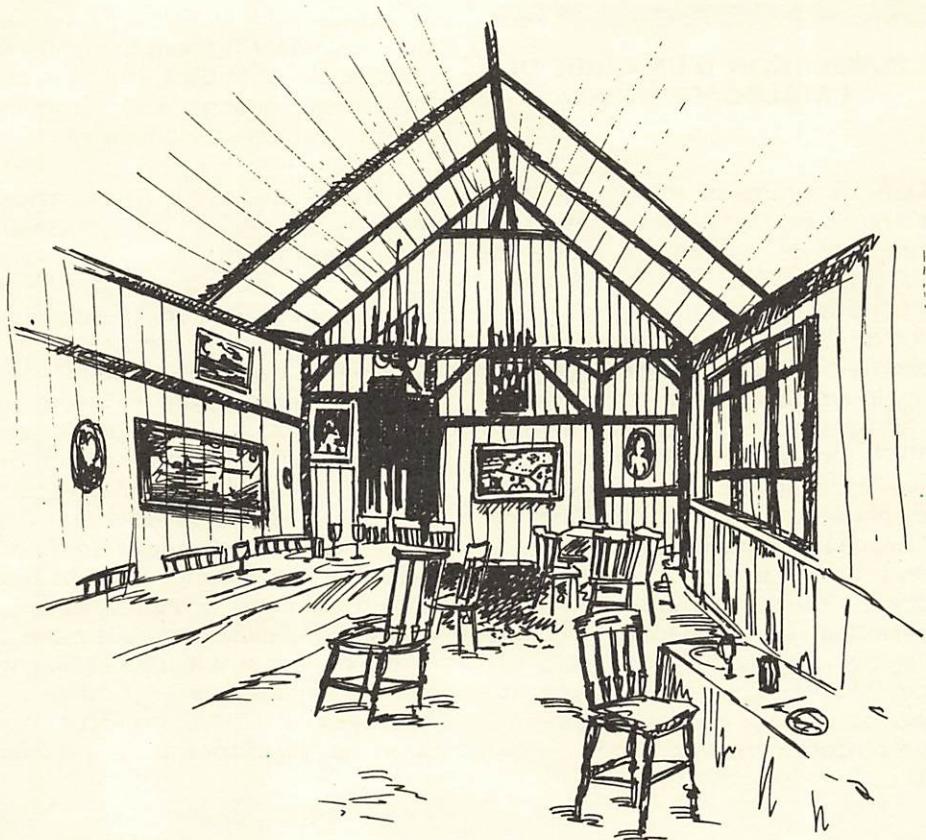


Il y a quelques années, une dame qui faisait des recherches sur l'étendue de la mer de Champlain de l'époque glaciaire, exprima ses craintes au sujet de l'imminence d'une nouvelle période de glaciation. Elle craignait que sa maison soit recouverte d'eau sous peu et elle cherchait à en obtenir la certitude pour construire un bateau et l'emplir de provisions. L'histoire de Noé et une recherche des animaux à sauver se mêlaient à son histoire. Puis, sans transition, elle demanda à voir des cartes des Alpes. Elle cherchait la route empruntée par Hannibal, qui, pensait-elle, était son père. Après une longue séance, nous avons appris qu'une voiture avec chauffeur l'attendait à l'entrée principale de l'édifice; nous nous sommes arrangés pour la renvoyer au plus vite à son automobile.

Un chercheur nous demanda un jour d'identifier une carte mentionnée dans le journal d'un voyageur venu au Canada vers la fin des années 1770. Ce voyageur parlait d'une grande carte qui était fixée au mur d'une auberge dans laquelle il logeait pour la nuit, et qui représentait les routes existant alors. A première vue, cette demande écrite nous semblait une tâche désespérée ; cependant, après recherche, nous pouvions affirmer avec assez de certitude, que la carte en question devait être une des trois que nous mentionnions dans notre réponse au chercheur.



Un érudit d'un certain âge avait passé, pendant de nombreuses années, la plupart de ses heures de dîner à étudier des cartes du Moyen-Orient de toutes les époques. Spécialiste de la Bible, il essayait de trouver l'endroit précis de l'épisode du « buisson ardent ». Il quitta finalement le Canada pour aller continuer ses recherches en Israël au moment même où la guerre éclatait au Moyen-Orient. Ce monsieur n'est malheureusement jamais revenu nous faire part de ses trouvailles.



ORIGINE DU MOT « CARTOGRAPHIE »

Le mot « cartographie » est attesté pour la première fois dans une lettre personnelle écrite en 1839 par Manoel Francisco de Barros E Sousa, deuxième vicomte de Santarém. Santarém, qui a peut-être forgé le mot, avait acquis un vif intérêt pour les cartes anciennes pendant son court mandat de directeur des Archives portugaises de 1824 à 1827, intérêt qu'il devait conserver toute sa vie. Plus tard, exilé à Paris, il réalisa un atlas de reproductions de cartes datant du huitième au dix-septième siècle, et il écrivit aussi la lettre importante dont il est question plus haut. Ainsi, c'est à un archiviste que l'on doit l'introduction du mot « cartographie » ; cette anecdote illustre bien l'étroite relation qui, à travers les siècles, a toujours existé entre les archivistes et les cartes.



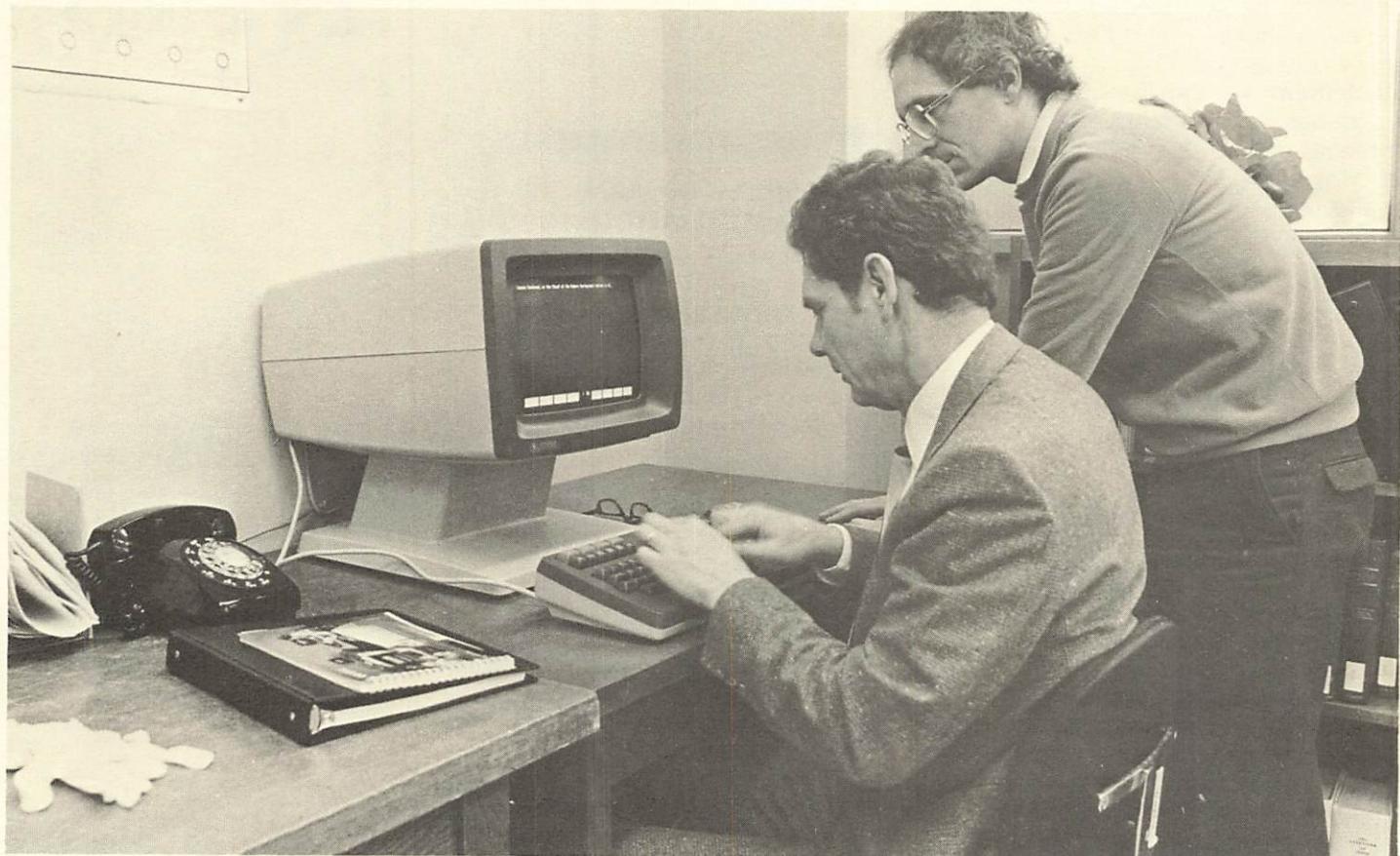
PUBLICATION D'UN GUIDE DE CATALOGAGE EN 1982

Dans la première moitié de 1982, l'American Library Association se propose de publier un guide de catalogage intitulé *Cartographic Materials: A Manual of Interpretation for AACR 2*. Cet ouvrage est le fruit des travaux du Comité de catalogage anglo-américain pour les documents cartographiques, créé en octobre 1979, lors d'une réunion organisée par la Collection nationale de cartes et plans aux Archives publiques du Canada ; le comité est composé de membres canadiens, américains, britanniques, australiens et néo-zélandais. Le secrétariat du comité est logé, depuis 1979, dans les locaux de la division et les membres du personnel de la Section du contrôle de la documentation, Hugo Stibbe,

Vivien Cartmell et Velma Parker ont non seulement préparé le manuscrit en vue de sa publication mais ont également participé à la rédaction proprement dite de l'ouvrage.

L'histoire de cette publication remonte en effet à 1967 lorsqu'un petit groupe d'employés, entre autres Ted Layng, alors chef de la Division des cartes, conclurent que le moment était venu de dresser un Catalogue national collectif des cartes et plans. Passant à l'action, ils convoquèrent à une réunion des conservateurs de cartes venant de tous les coins du Canada, ce qui donna naissance à l'Association des cartothèques canadiennes. L'archiviste fédéral, W. Kaye Lamb, en souhaitant la bienvenue aux délégués déclara : « Le sujet le plus important porté à l'ordre du jour sera le futur catalogue collectif de cartes. » Le Comité du catalogue national collectif des cartes et plans devint le premier

comité permanent de l'A.C.C. Les problèmes que posent la diversité des méthodes de catalogage utilisées par les conservateurs de cartes et l'absence de règles de catalogage ont convaincu le comité de la nécessité d'établir des normes. Il avait été question au départ d'établir une norme nationale, mais la chose se révélait peu pratique à cause des innovations internationales dans le domaine, notamment la publication de Description bibliographique internationale normalisée (documents cartographiques) [DBIN(DC)] et l'éventuelle publication de la deuxième édition des Règles de catalogage anglo-américaines (RCAA 2) ; devant ces constatations, il fut décidé d'opter pour une norme internationale. Tous ces faits furent relevés lors de la réunion d'octobre 1979 et, d'ici peu, les normes de catalogage attendues depuis quinze ans, deviendront une réalité.



Hugo L.P. Stibbe, chef de la Section du contrôle de la documentation, compose des données sur le clavier du terminal, données qui sont ensuite affichées sur l'écran; Louis Cardinal, chef de la Section de la cartographie moderne, suit le déroulement des opérations.

the archivist

THE RIDEAU CANAL 1832-1982: 150 YEARS OF EVOLUTION

During the War of 1812-1814 the British forces in Canada faced the constant threat that their main communication and supply line between Montreal and the strategic naval dockyards at Kingston would be cut off by American vessels in Lake Ontario and the upper St. Lawrence River. Although this never happened, the need for an alternate

supply route was widely recognized, and in 1816 Lieutenant Joshua Jebb of the Royal Engineers was instructed "to make a correct survey [of] . . . the obstacles to be overcome in forming a Communication for large Batteaux from the Ottawa [River] towards Kingston."¹

During the summer of 1816 Jebb conducted his survey and reported that a line of water communication between the Ottawa River and Kingston using the Rideau River and a series of lakes and rivers could indeed be established.

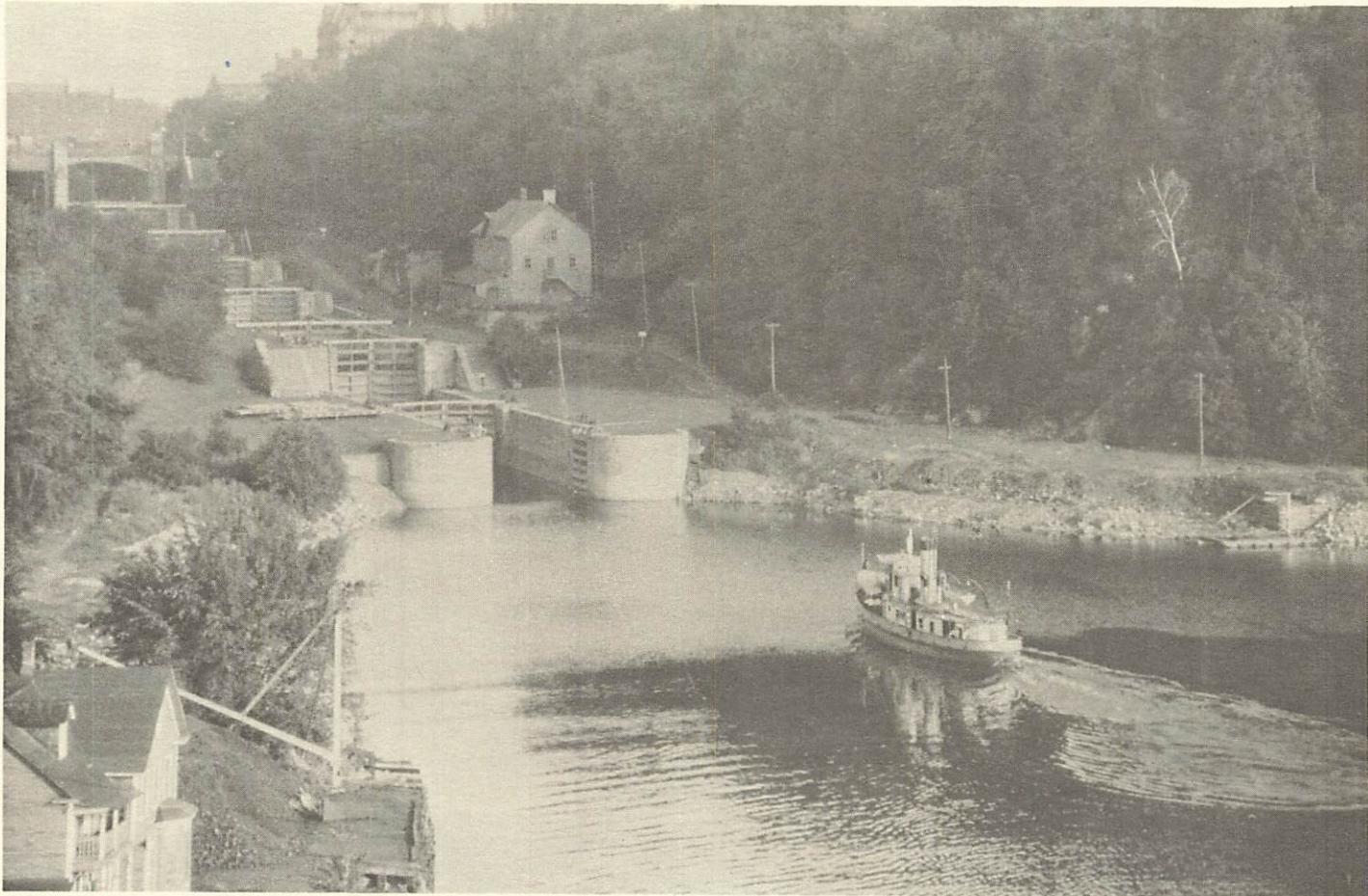
In February 1826 the British government approved the plan to build the Rideau Canal and in March of that same year Lieutenant Colonel John By was appointed Commanding Royal Engineer of the Rideau Canal. Before the end of May 1826 By had arrived in Canada and he immediately set about preparing for the task ahead of him. In September workers began clearing the land on the site of the first eight locks in the present city of Ottawa, and by November 1827 excavation and construction work was progressing at various sites along the line of the canal.

STEAMER "RIDEAU QUEEN" COMING THROUGH THE RIDEAU CANAL.
OTTAWA.



Steamer Rideau Queen on the Rideau Canal in Ottawa. ca. 1900. Postcard, Crowder Collection. C-116545





Rideau Locks, Ottawa. 1925. Photo by C.M. Johnston. PA-56342

For the next five years By was plagued with construction-related difficulties. At first there were problems of adequately compensating landowners who had forfeited land for the canal, and in some cases litigation was required before any settlement was achieved. Problems next arose with some of the contractors who had been hired to build portions of the canal; they were unaware of the enormity of the task they had undertaken and were unable to complete their work because of inexperience. Illness and death from the "lake fever" (malaria) recurred each summer and not only slowed the pace of work but made the recruitment of additional labour increasingly difficult. overshadowing all of these issues were constant financial difficulties resulting from a serious miscalculation in the estimated cost of the canal and the cumbersome

manner in which the British Parliament allocated money for the project.

Yet despite these obstacles the Rideau Canal was completed on schedule. On 29 May 1832, Lieutenant Colonel By, his wife and their two daughters, and two of By's officers travelled the length of the canal from Kingston to Bytown (Ottawa) aboard the steamer *Pumper*. By did not have long to reflect with pride on his accomplishment, however, as in June 1832 he received notice that he had been recalled to England to answer charges of overspending. A parliamentary committee exonerated him of the charges, but By never received any official recognition for the task he had so successfully completed.

The Rideau Canal soon began to develop as a commercial waterway. Between 1832 and 1840 traffic was

limited to canoes, skiffs and paddle steamers pulling barges laden with everything from farm produce and livestock to "spirituous liquors". After 1840 the era of "forwarding" companies began as the use of propellor driven steamers became widespread and added a new dimension to inland water transportation. This period of increased commercial activity was short-lived, however, as the opening of the St. Lawrence canal system in 1851 facilitated travel on that waterway and diminished the number of vessels using the triangular route between Montreal, Ottawa and Kingston. In ensuing years the development of railways as an inexpensive method of moving bulk goods further reduced commercial traffic on the Rideau Canal, although ironically the canal was used for many years to transport coal to Smiths Falls for use by the railway!



Jones Falls Locks, Rideau Canal. ca. 1835. By John Burrows. C-92918

Recreation on the Rideau has always been popular. From the completion of the canal in 1832 until the last voyage of the *Ottawan* in 1935, thousands of passengers enjoyed travelling on the magnificent steamers that plied the canal's waters between Ottawa and Kingston. The Rideau lakes have long been popular with fishermen, and the numerous resorts that can still be found on many of the lakes offer vacationers a wide variety of summer leisure activities. During the winter months, the canal boasts the world's largest skating rink — a 7.8-kilometre stretch in the heart of Ottawa.

Beginning on 11 May 1982 an exhibition entitled "From War to Winter-

lude — 150 Years on the Rideau Canal" will be on display to commemorate the sesquicentennial of this historic waterway. The exhibition documents the many phases of the Rideau Canal from the construction period through its military and commercial uses to its decline in the early twentieth century and finally to its rightful recognition and restoration as an integral part of Canada's history. The many manuscripts, government records, maps, photographs, watercolours and paintings in the exhibition are drawn from the rich historical collection of the Public Archives and reflect the diversity of material available for research on numerous aspects of the history of the Rideau Canal.

The exhibit catalogue, which includes a short history of the canal by Mary Peck, is available for \$6.95 from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, K1S 0S9. When ordering, quote catalogue number SA2-132/1982.

David Walden
Manuscript Division

¹British Military and Naval Records, RG 8, "C" Series, volume 38, pp. 139-141, Lt. Col. E. Nicolls to Lt. Joshua Jebb, 27 April 1816.

CANALS IN CANADA

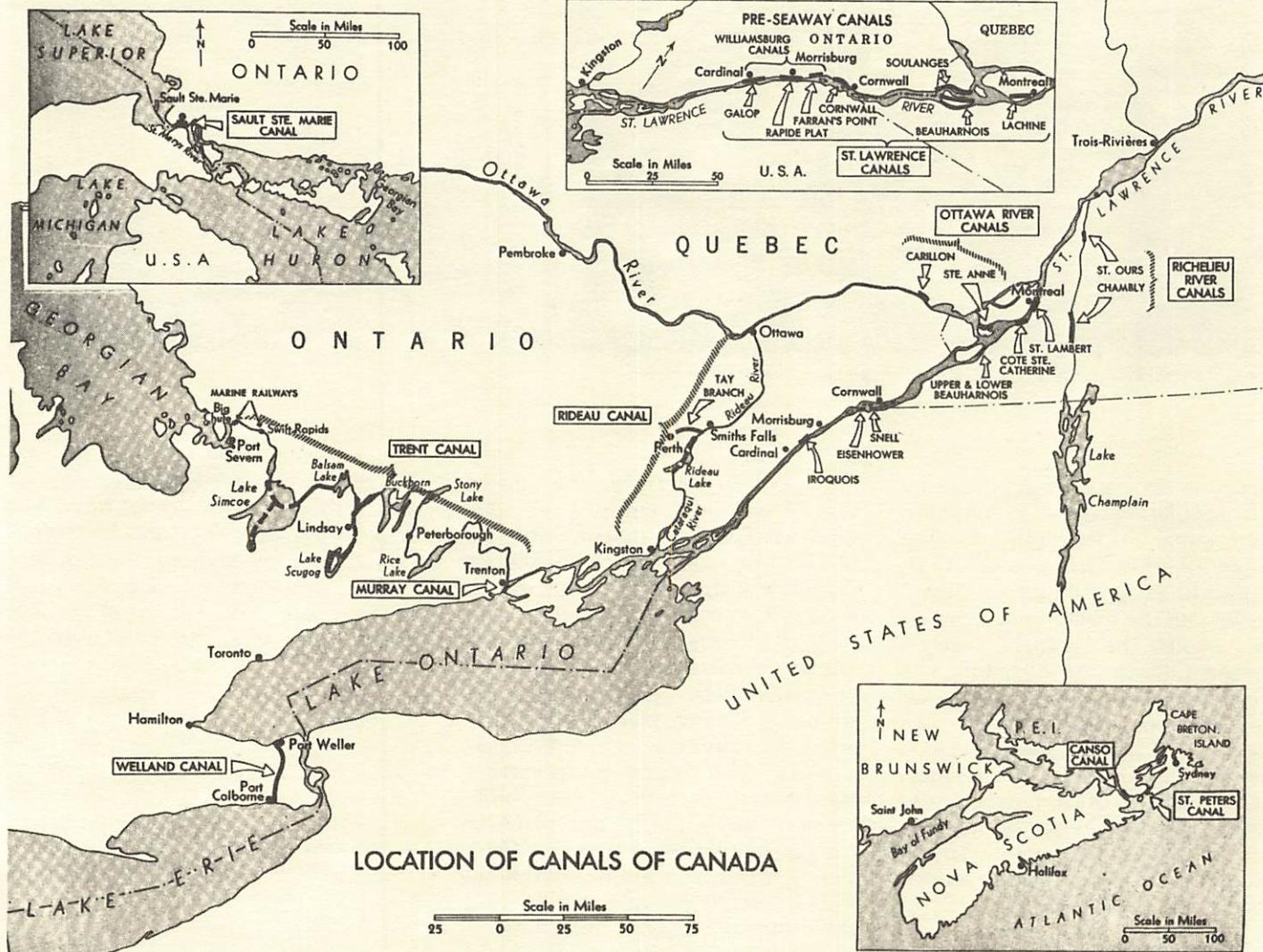
The celebration of the 150th anniversary of the Rideau Canal is an appropriate time to reflect upon the very significant role canals have played in the history of transportation in this country. This is particularly true of the St. Lawrence River-Great Lakes navigation route, which extends for over 2,000 miles from the Atlantic Ocean to the heart of the North American continent at the head of Lake Superior. The treacherous rapids of this great natural

waterway present serious navigational hazards, which have been overcome by the construction, over the past 200 years, of various canals along the route.

Canada possesses several canal and navigation systems, including the Rideau, the Trent-Severn system, the Richelieu River canals, the Ottawa River canals, the Murray Canal on the Bay of Quinte, the Sault Ste. Marie Canal and canals at Canso and St. Peter's on Cape Breton Island. However, the greatest achievement in canal construction occurred along the St. Lawrence River and through the Great Lakes. Since the founding of New France, the St. Lawrence has been utilized as a route for trade and

communication; the spread of settlement and commerce westward in the late eighteenth century underlined the central importance of the waterway.

Canal construction along the route dates from the 1770s, but it was an attempt to capture the trade of the American mid-West in the early decades of the nineteenth century that led to demands for larger and improved canals along the river. As a result there was a boom in canal building — the Lachine Canal was constructed near Montreal between 1821 and 1825, and in the 1830s and 1840s, work commenced on canals at Cornwall, and further upriver at the Farran's Point, Rapide Plat and



Canals in Canada. From the 1975 edition of the Encyclopedia Canadiana. Vol. 2, p. 210.

Galops Rapids. These canals were all completed by 1848. The Beauharnois Canal was also constructed during this period to replace the eighteenth century canals built to circumnavigate the rapids connecting Lakes St. Louis and Francis.

Further west was the most formidable natural obstacle to continuous navigation on the Great Lakes, Niagara Falls. To scale the height of land and to connect Lakes Erie and Ontario, the Welland Canal was constructed by private enterprise between 1824 and 1829. In 1841 the canal was taken over by the government as a public work and subsequently enlarged. This hectic period of canal construction was prompted by commercial and economic factors that reinforced the importance of the St. Lawrence-Great Lakes route.

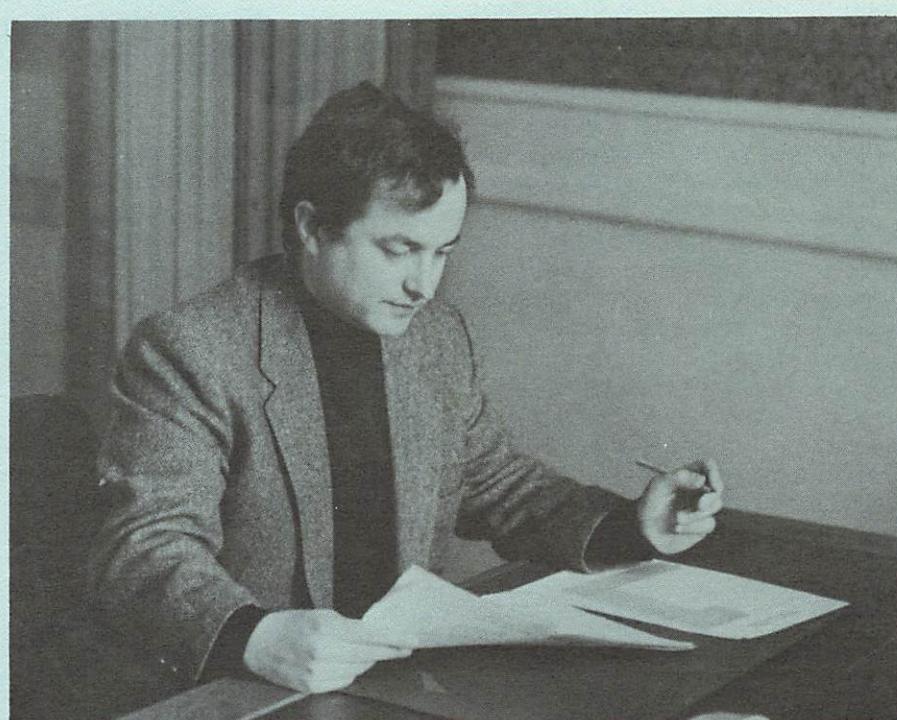
Shortly after Confederation, the federal government decided to enlarge the canals along this route in order to accommodate larger lake vessels and increased traffic. A series of improvements were initiated in the 1870s, some of which were not completed until well after the turn of the century. The St. Lawrence canals were rebuilt, and between 1887 and 1895 a new canal was constructed at Sault Ste. Marie, connecting Lakes Huron and Superior; prior to this Canadian vessels used the nearby American locks. About the same time the old Beauharnois Canal was abandoned and replaced with the Soulanges Canal. And just prior to the First World War the government decided to reconstruct and enlarge the Welland Canal, the most significant link in the entire navigation route. Improvements in the system culminated with the construction of the St. Lawrence Seaway in the 1950s. This monumental project, completed in 1959, required the building of a new series of canals and channels along the St. Lawrence River to accommodate large ocean-going vessels.

While most of Canada's other canals are now used exclusively for recreational purposes — especially the

Rideau and the Trent — the Seaway and the Welland Canal constitute a transportation system essential to the country's trade and commerce. In addition, they serve as a reminder of

the long history and heritage of Canadian canals.

Glenn T. Wright
Federal Archives Division



In November 1981, Mr. Joel Surcouf, director of the Archives départementales de la Mayenne, France, spent some time at the Public Archives of Canada. The French embassy in Canada had chosen Mr. Surcouf, an amateur genealogist, to serve as an intermediary between the French archives and the Société franco-ontarienne d'histoire et de généalogie. This society was formed in the fall of 1980 to stimulate interest in genealogical and historical knowledge and to provide Ontario residents of French origin with greater access to the resources of their heritage.

Mr. Surcouf, who came to Canada for the official establishment of the SFOHG, took a comprehensive tour of the Public Archives, including the Records Management Branch and Central Microfilm Operations. He expressed special interest in the Archives data processing activities.

Mr. Surcouf, who was born in Saint-Girons (Ariège), studied at the École nationale des Chartes in 1969. His Masters of Education dissertation was a study of piracy off the coast of Aigues-Morte in 1314, and his thesis concerned the recruiting of naval officers during the Restoration of 1814–1830.

In 1973 Mr. Surcouf was appointed paleographic archivist at the École des Chartes. The following year he became director of the Archives de la Mayenne. In addition, he carried out his military service with the Service historique de la Marine in Paris.

Mr. Surcouf comes by his great interest in the navy naturally, since one of his ancestors was the famous Robert Surcouf, a French sailor and pirate who rode the high seas between 1795 and 1807.

André Martineau
Communication Services

STEAMSHIP HISTORY IN ART

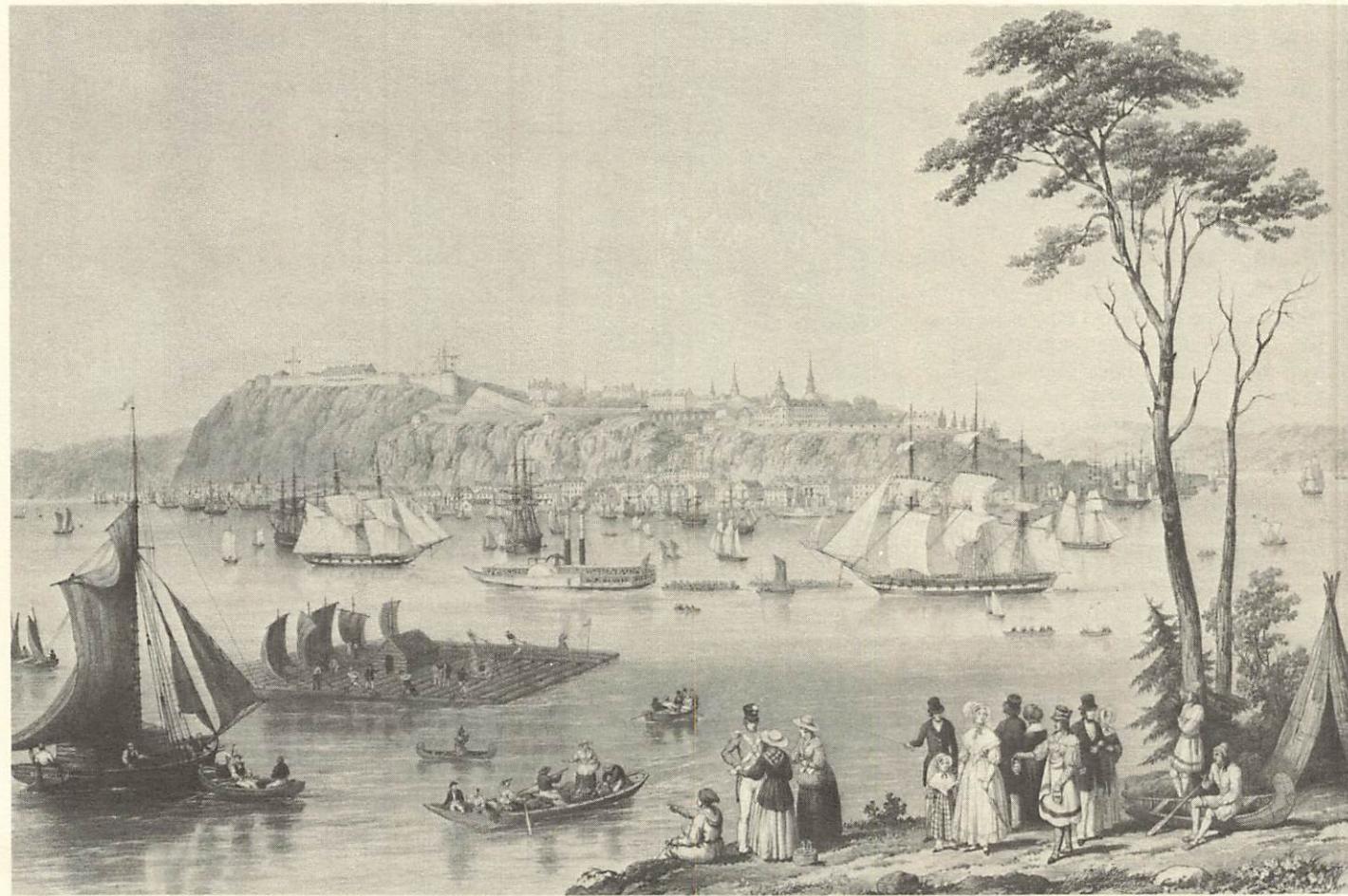
Steam navigation is one of the best represented subjects in the Public Archives' Picture Division. For five or six decades from the time steamers first appeared on the St. Lawrence in 1809, many artists depicted these paddlewheelers with varying degrees of interest. For some, the ship was simply part of the composition, a more or less significant detail in a landscape such as a view of Montreal or Quebec. Others presented it in close-up, so that it commanded full attention. There are even full portraits done at the shipowner's or captain's request. An example of this is a large Kriehoff canvas of the steamer Québec, painted in 1853 and obviously commissioned.

The genre is not limited to oils, watercolours and prints. In the nineteenth century, pictures of steam navigation found their way onto familiar objects of everyday life, such as china. This practice bears witness to the fascination of the times with this first manifestation of the industrial revolution!

Whatever the medium adopted by the artist, documentary interest is rarely lacking. Although the name of the ship is often unclear, the researcher can discover many facts. Even the most general work can provide technical information — the size of the paddles, the arrangement of the decks, the height of the stacks and so on. As a rule the artists depicted these ships in abundant detail. They were fascinated by them, perhaps because in England, where most of the artists came from,

steamers had a more sober, more austere appearance than the luxurious steamers in North America.

Ships architecturally reminiscent of the St. Lawrence steamers could also be found across the border, on the rivers and lakes of the eastern United States. Only a few years separated the appearance of the phenomenon in the two countries. The engineer Fulton made the first experimental run on the Hudson River in 1807. He went to Montreal a year later and won over the merchant John Molson, who promptly laid the keel of the *Accommodation*, a vessel 25 metres long with a capacity of 20 passengers. On her maiden voyage in November 1809, it took her 66 hours to cover the distance between Montreal and Quebec City. The still more laborious return trip upstream required seven days.



A steamer and other vessels near Quebec City. ca. 1850. By Benjamin Beaufoy. C-41388

From then on, the evolution of steam navigation on the St. Lawrence moved very quickly. The power of the ships, their speed and their comfort increased constantly. The use of sails as a back-up was rarely seen after 1830. The *Saint George* made the Montreal–Quebec City run in 13 hours and 10 minutes in August 1833. Three years later the *Princess Victoria* cut two hours off this time.

Steamboat owners had fare wars. They also competed in the area of luxury and decoration, and some of the steamers looked like floating palaces; the saloon of the *Jacques Cartier*, built in 1848, was graced by a Théophile Hamel portrait of the famous navigator. Often two steamers would race each other, resulting in accidents and loss of life. Unfortunately, fires were also frequent; they were caused by explosions in the

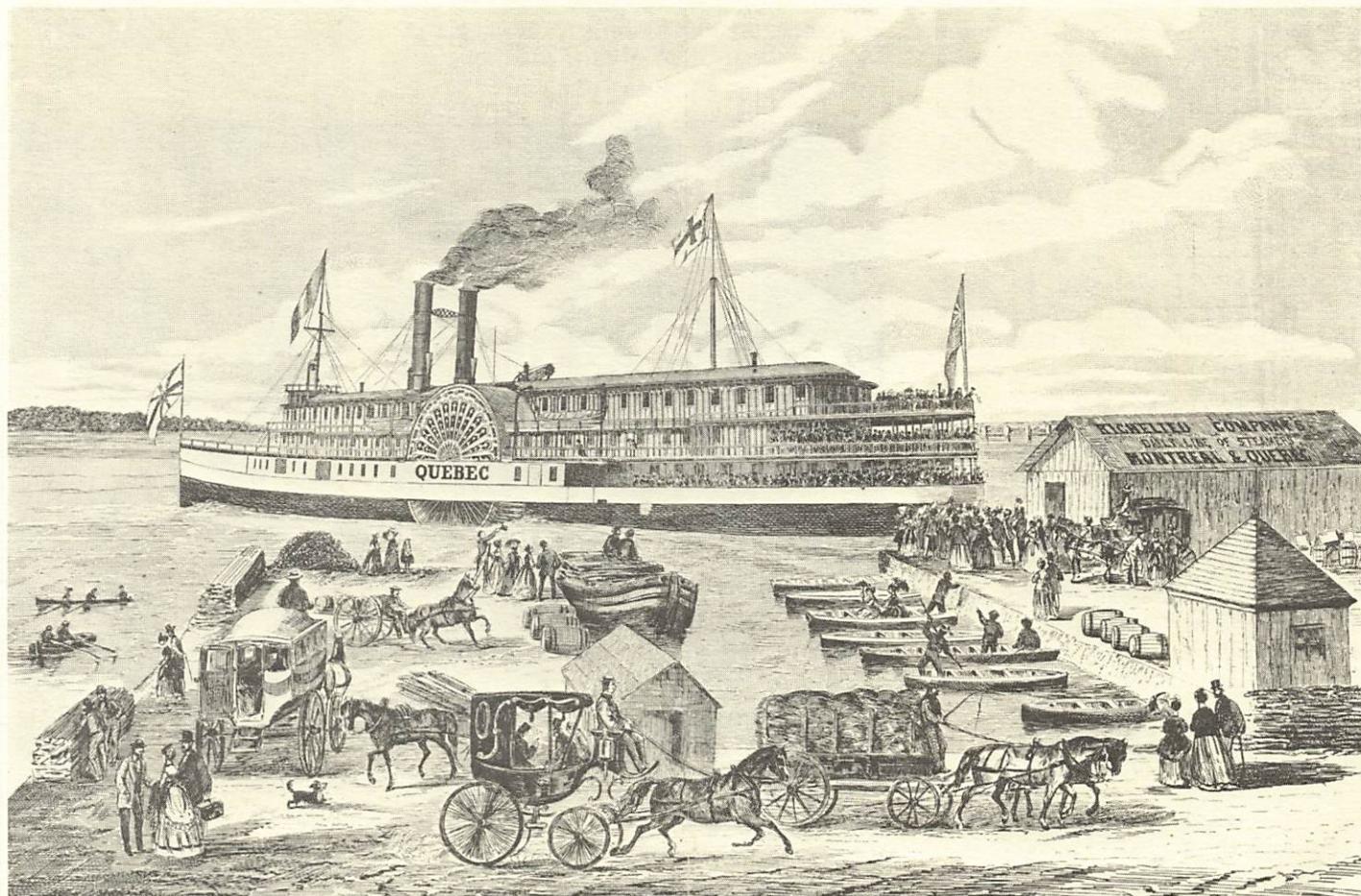
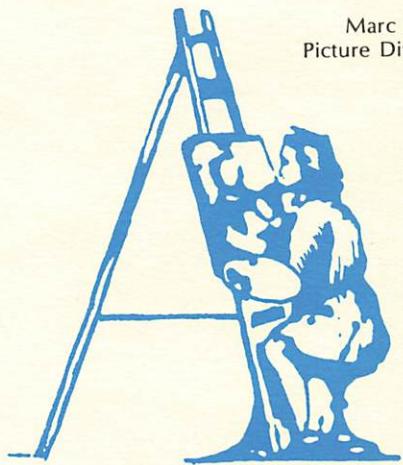
engine room or by flaming pieces of wood. The ships were fuelled by wood and the boilers consumed huge amounts of it. This explains the number and length of the stops, notably at Sorel and Trois-Rivières.

About 1860 both the technical development and the frequency of steamer runs reached a plateau. The pre-eminent position of steamships was being challenged by a rival mode of transportation that would soon supersede them — the railroad. After 1880, steam navigation was reduced to a secondary role; steamers were used for tourist excursions and as a link between vacation spots.

The period when steam navigation reigned supreme over communications in the St. Lawrence valley is relatively short, a matter of half a century. Traditional iconography

provides irreplaceable material for the study of this phenomenon during those decades. The first photographs of steamers go back no further than 1855, and only depict steam navigation once it had reached maturity or, more often, when it was on the decline.

Marc Lebel
Picture Division



The steamer Québec. From the Canadian Illustrated News. Vol. II, July 30, 1870, p. 72. C-50342

BETTER UNDERSTANDING OF AUDIO-VISUAL RECORDS

Previous articles in *The Archivist* have covered the archival handling of audio-visual records by the Public Archives of Canada. The contents of these records have been presented and analysed, and their treatment properly speaking studied. These articles were concerned with the broadcast program as a finished product and its relation to the program as an archival document acquired by the Public Archives of Canada and kept for purposes of conservation and future use.

This article is intended to point out the connection between the production of a program and the program as an archival document. If we know how a document was conceived and produced and what elements went into its composition, we are in a better position to determine its real worth than if we rely solely on the finished product. Following is a brief sketch outlining the process of producing a television program.

A program is produced in three distinct stages: conception, planning and preparation, and taping or broadcasting.

The conception stage consists of getting an idea, developing it and submitting it to a television station, which will provide the necessary financing and entrust it to a producer.

During the second stage, the producer works with the author on the shooting script and prepares the prop designs and models, while directing and coordinating the activities of everyone involved directly or indirectly with the program.

During rehearsals, pre-taping or pre-broadcast, the technical director will see that the lighting is properly adjusted for the cameras, that the sets and props are conceived and

designed to facilitate movement of cameras, soundbooms and actors, that the framing or shooting is planned in advance, that the levels and placement of the microphones on the set ensure the most accurate sound reproduction and, lastly, that the adjustment of all cameras, their control units and the operation of the various deck controls (video, sound, lighting) are checked to meet production and broadcasting standards. While this is going on, the actors, guided by the producers, learn their roles. They rehearse in the rehearsal hall, then in the studio on the set with all the technical equipment.

Then comes the third and final stage. All the separate elements that form the program fall into place. The sets are assembled and in position. Final technical adjustments, particularly camera alignment, are made. The actors, in their costumes and make-up, come on the set. The producer and his team join them and the taping or live broadcast begins.

From the video deck, the producer co-ordinates camera movements, selects his shots, adjusts visual and sound effects, directs the actors and the stage crew through the floor director and remains in constant communication with either the VTR room (for pre-recorded broadcasts) or the transmitting station, which broadcasts the program live to our homes.

By understanding more clearly how a program is created and produced, archivists are in a better position to assess its historical significance. All archival treatment of a document is affected by our knowledge of it. This aspect of our work is frequently neglected. Perhaps, however, these words have clarified the importance of obtaining such knowledge and of adopting this approach at the Public Archives.

Jean-Paul Moreau
National Film, Television
and Sound Archives



Technician at work. Photo published with the permission of CBC.

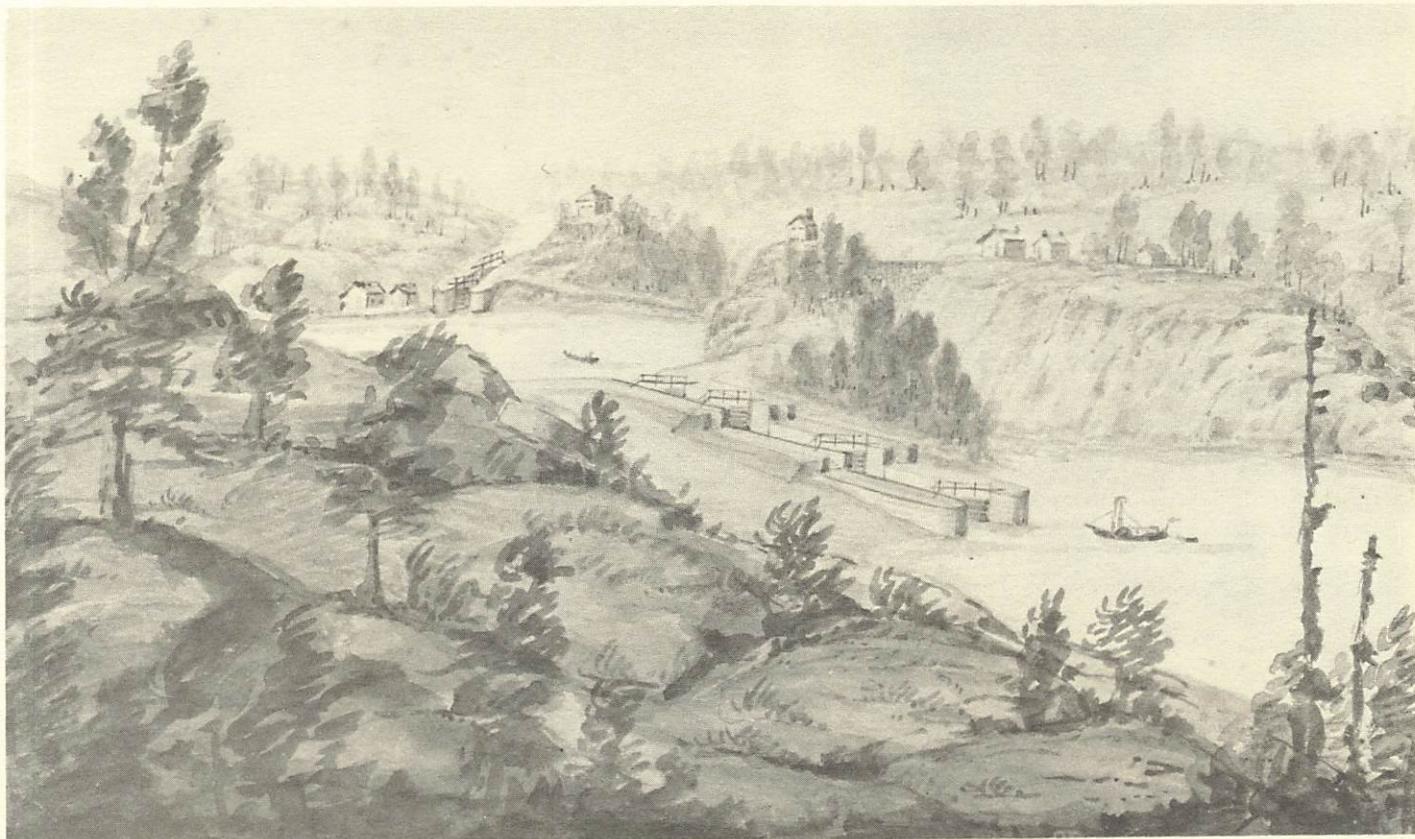
LE CANAL RIDEAU 1832-1982 : 150 ANS D'HISTOIRE

Au cours de la guerre de 1812-1814, les Forces britanniques au Canada craignaient constamment que leur principale voie de communication et d'approvisionnement entre Montréal et les chantiers navals de Kingston, point stratégique, soit coupée par les navires américains croisant sur le lac Ontario et le haut Saint-Laurent. Cela ne s'était pas encore produit, mais

néanmoins la nécessité d'une autre route d'approvisionnement se manifestait. En 1816, le lieutenant Joshua Jebb des Royal Engineers reçut donc l'ordre de procéder à un relevé des obstacles à franchir pour établir une voie navigable accessible aux navires depuis la rivière des Outaouais jusqu'à Kingston. Jebb fit son levé au cours de l'été 1816 et conclut dans son rapport qu'il était possible de réaliser ce projet en utilisant la rivière Rideau ainsi qu'une série de lacs et de rivières.

En février 1826, le gouvernement

britannique approuve le plan de construction du canal Rideau et, en mars de la même année, le lieutenant-colonel John By est nommé directeur des travaux du canal Rideau. Arrivé au Canada avant même la fin du mois de mai, il s'attelle immédiatement à la tâche. En septembre les travailleurs commencent le dégagement du site des huit premières écluses, là où s'étend à présent la ville d'Ottawa, et, en novembre 1827, les travaux de creusement et de construction progressent en divers points le long du tracé du canal. Pendant cinq ans, John By fit face à maintes difficultés.



Les écluses à Jones Falls, canal Rideau, vers 1835. Par John Burrows.

Il dut d'abord régler équitablement les problèmes des propriétaires expropriés pour permettre la construction; il s'ensuivit parfois des litiges qu'il lui fallut régler. Ensuite d'autres problèmes surgirent du fait que quelques entrepreneurs, engagés pour construire certains tronçons du canal, se révélèrent incapables de faire leur travail ayant sous-évalué l'énormité de la tâche ou surévalué leurs compétences.

Chaque été, la « fièvre des lacs » (malaria) fait des victimes parmi la main d'œuvre. Non seulement le travail en est ralenti, mais il devient de plus en plus difficile de recruter des ouvriers supplémentaires. Par-dessus tout, By connaît de constantes difficultés financières, d'une part parce que l'on a commis de graves erreurs dans les devis et, d'autre part, parce que le Parlement britannique manque nettement de souplesse dans les modalités d'attribution des fonds.

En dépit de ces obstacles, le canal

Rideau est terminé à la date prévue. Le 29 mai 1832, le lieutenant-colonel By, accompagné de sa femme, de ses deux filles et de deux de ses officiers, remonte tout le canal, de Kingston à Bytown (Ottawa), à bord du vapeur *Pumper*. By n'a guère le temps de s'enorgueillir de son succès. En effet, dès juin 1832, il est rappelé en Angleterre pour répondre à une accusation de gaspillage des deniers publics. Il est lavé de tout soupçon par un comité parlementaire mais ne recevra jamais le moindre remerciement officiel pour la tâche qu'il a si bien remplie.

Peu après, le canal débute sa vocation de voie commerciale. Entre 1832 et 1860, le trafic se limite à des canots, des yoles et des navires à aubes tirant des chalands lourdement chargés de toutes sortes de marchandises, depuis les produits alimentaires et le bétail jusqu'aux spiritueux. Après 1840, les compagnies de transit prolifèrent en même temps que se généralise l'usage des vapeurs, ce qui

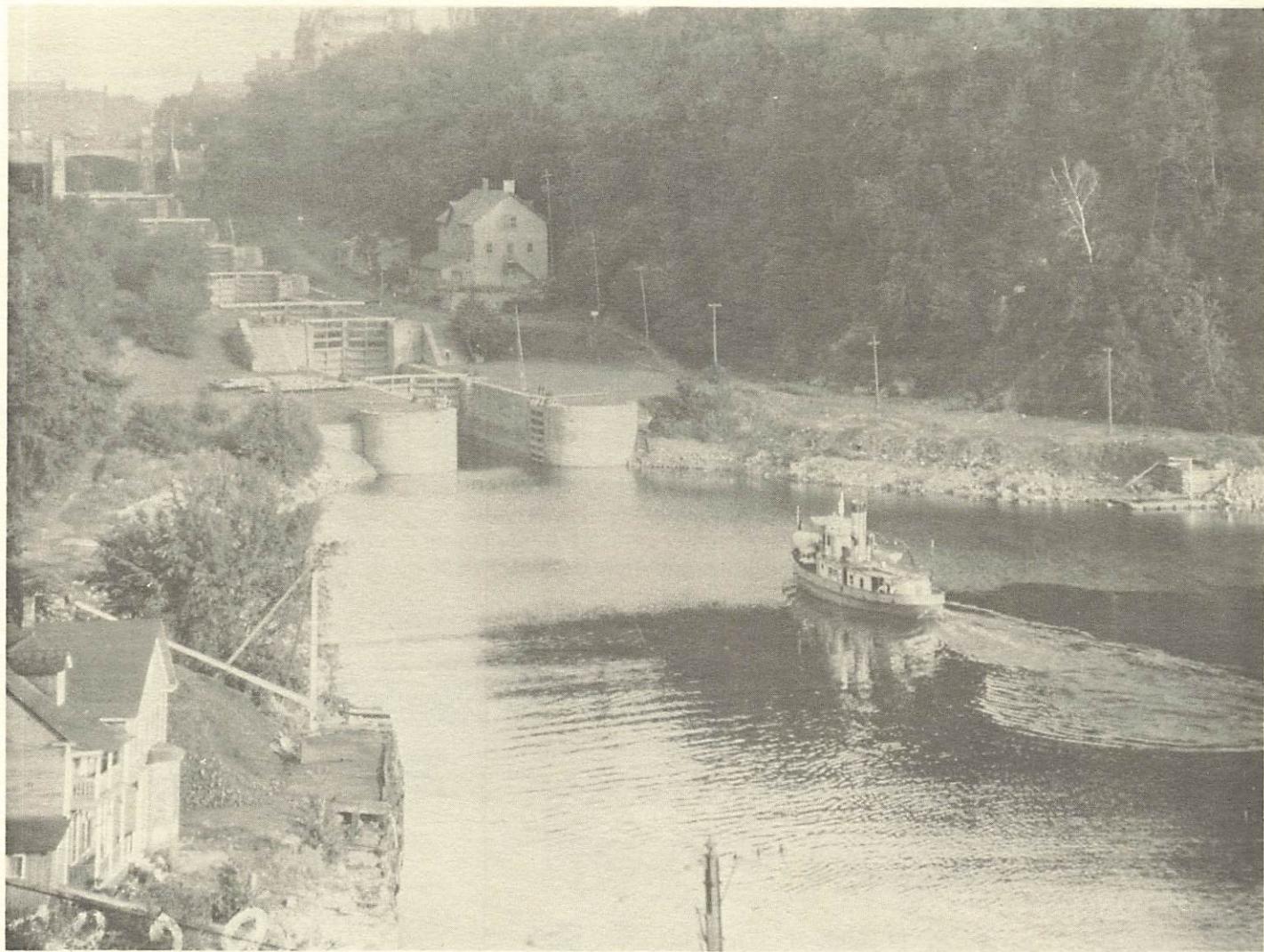
ouvre de nouvelles perspectives pour le trafic par eau. Cette période d'activité commerciale intense est cependant de courte durée.

En effet, 1851 voit la mise en service du réseau de canaux du Saint-Laurent qui facilite le voyage sur cette voie navigable et, par conséquent, réduit le nombre des navires empruntant la route triangulaire Montréal-Ottawa-Kingston. Au fil des ans, le développement des chemins de fer comme moyen de transporter les marchandises en vrac de façon économique réduit de façon notable la navigation de commerce sur le canal Rideau et, fait ironique, le canal fut longtemps utilisé pour transporter du charbon à Smiths Falls pour alimenter les chaudières des locomotives!

Le canal Rideau a toujours présenté beaucoup d'agrément et, depuis son achèvement en 1832 jusqu'au dernier voyage de l'*Ottawan* en 1935, des milliers de passagers ont aimé voyager, d'Ottawa à Kingston, à bord



Le vapeur Rideau Queen sur le canal Rideau, Ottawa, vers 1900. (C-116545)



Les écluses du canal Rideau, Ottawa, 1925. Photo de C.M. Johnston. (PA-56342)

des magnifiques vapeurs qui faisaient la navette entre ces villes. Pendant de longues années, les pêcheurs ont fréquenté les lacs Rideau et les centres de villégiatures que l'on trouve encore sur les berges de nombreux lacs qui offrent aux vacanciers un vaste éventail de distractions estivales. En outre, pendant les mois d'hiver, Ottawa se glorifie d'offrir la plus grande patinoire du monde — un trajet de 7,8 kilomètres au cœur de la capitale nationale.

Le 11 mai 1982, s'ouvrira une exposition intitulée *De la défense à la détente : les 150 ans du canal Rideau*; elle commémorera le troisième cinquantenaire de cette voie historique; l'exposition présentera des documents sur les nombreuses phases de

l'histoire du canal. Nous la revivrons depuis la période de construction jusqu'au déclin, au début du siècle, en passant par la période d'activité militaire et commerciale. Finalement nous arriverons à notre époque où, son rôle historique enfin reconnu, le canal restauré entre dans l'histoire du Canada.

Les nombreux manuscrits, documents officiels, cartes, photographies, aquarelles et peintures de l'exposition viennent de la riche collection de documents historiques des Archives publiques et reflètent la diversité des documents que les chercheurs intéressés par les multiples aspects de l'histoire du canal Rideau peuvent consulter.

Le catalogue bilingue de l'exposition, rédigé par Mary Peck, comprend un résumé de l'histoire du canal. On peut l'obtenir pour 6,95\$ du Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, K1A 0S9. Le n° de catalogue est SA2-132/1982

David Walden
Division des manuscrits



L'ÈRE DES CANAUX

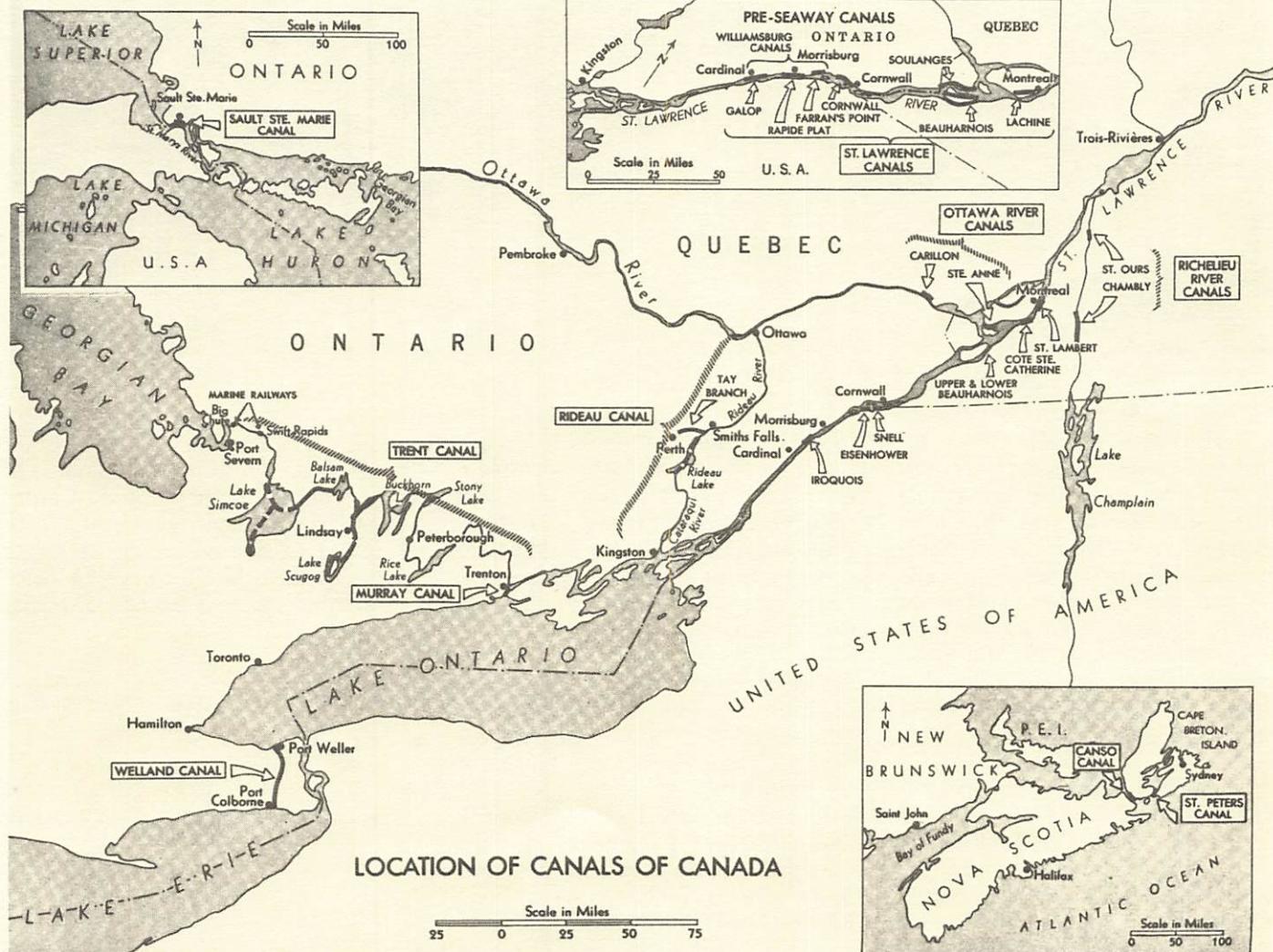
La célébration du 150^e anniversaire du canal Rideau est une occasion favorable pour réfléchir au rôle très important que les canaux ont joué dans l'histoire des transports de ce pays. C'est particulièrement vrai de la voie navigable Saint-Laurent — Grands Lacs qui se déroule sur plus de 3 200 kilomètres, de l'Atlantique au cœur du continent nord-américain, jusqu'aux rives du lac Supérieur en amont. Cette grande route naturelle est cependant coupée de dangereux rapides et, pour les éviter, depuis deux cents ans, on a construit des canaux le long de ses rivages. Le

Canada possède donc un important réseau de navigation intérieure qui comprend le canal Rideau, la Voie navigable Trent-Severn, les canaux de la rivière Richelieu, les canaux de la rivière des Outaouais, le canal Murray sur la baie de Quinte, le canal Sault-Sainte-Marie et enfin les canaux de Canso et St. Peter's à l'île Cap-Breton.

Mais c'est le long du Saint-Laurent et à travers les Grands Lacs qui la vague de construction a eu le plus d'ampleur. Depuis la fondation de la Nouvelle-France, le Saint-Laurent a toujours été utilisé comme la voie du commerce et des communications; l'extension des zones de peuplement et du commerce vers l'ouest, à la fin du XVIII^e siècle, a mis en lumière son importance comme axe de dévelop-

ement du pays.

La construction de canaux le long du fleuve date des années 1770, mais c'est pour tenter d'attirer le commerce du Centre-Ouest (Mid-West) américain que dans les premières décennies du XIX^e siècle on a été amené à y construire des canaux latéraux plus larges et mieux conçus. Il en est résulté un extraordinaire essor dans la construction de canaux. Ainsi, le canal de Lachine a été construit près de Montréal entre 1821 et 1825; dans les années 1830 et 1840 les travaux pour la construction d'autres canaux ont débuté à Cornwall, et, en remontant le fleuve, à Farran's Point, à Rapide Plat et aux rapides Galops. En 1848, tous ces ouvrages étaient terminés. Le canal de Beauharnois avait aussi été cons-



Canaux au Canada. De l'édition de 1975 de l'Encyclopedia Canadiana. Vol. 2, p. 210.

truit au cours de cette période pour remplacer les canaux du XVIII^e siècle creusés pour contourner les rapides qui joignent les lacs Saint-Louis et Saint-François.

Plus à l'ouest, en remontant cette grande voie navigable, on rencontrait un formidable obstacle naturel, les chutes du Niagara, qui interdisait la navigation continue sur les Grands Lacs. Pour pallier aux différences de niveaux et pour relier les lacs Érié et Ontario, le canal Welland a alors été construit par une entreprise privée entre 1824 et 1829. Le gouvernement a pris le canal en charge en tant qu'ouvrage d'intérêt public en 1841 et l'a élargi par la suite. Les facteurs commerciaux et économiques sont à l'origine de cette vague de construction qui a donné encore plus d'importance à la voie navigable Saint-Laurent — Grands Lacs.

Peu après l'établissement de la Confédération, le gouvernement fédéral décida d'élargir les canaux le long du Saint-Laurent afin de les rendre accessibles à de plus gros navires et pour faire face à un trafic fluvial accru. Une série d'aménagements fut mise en train dans les années 1870, dont certains n'étaient pas encore terminés bien après le tournant du siècle; les canaux du Saint-Laurent avaient été refaits et, entre 1887 et 1895, un nouveau canal était bâti à Sault-Sainte-Marie. Il joignait les lacs Huron et Supérieur; auparavant, les navires canadiens utilisaient les canaux américains. A la même époque, on abandonnait le vieux canal de Beauharnois qui était remplacé par le canal de Soulanges. En février 1914, le gouvernement décidait de reconstruire et d'élargir le canal Welland, le chaînon le plus important de toute la voie navigable. Le perfectionnement du réseau aboutit enfin à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent dans les années 50. Cette réalisation monumentale, achevée en 1959, a exigé la construction d'une nouvelle série de canaux et de chenaux le long du fleuve pour permettre aux navires et aux grands cargos d'y naviguer.

Alors que les autres canaux du Canada sont maintenant voués uniquement aux activités de loisirs, en particulier les canaux Rideau et Trent, la Voie maritime forme avec le canal Welland un système de transport essentiel à la vie économique du pays.

Ils sont pour nous, en outre, l'aboutissement de la longue histoire des canaux canadiens, et évoquent à nos yeux le rôle que ceux-ci ont joué dans la constitution de notre patrimoine.

Glenn T. Wright
Division des archives fédérales

M. JOËL SURCOUF AU CANADA

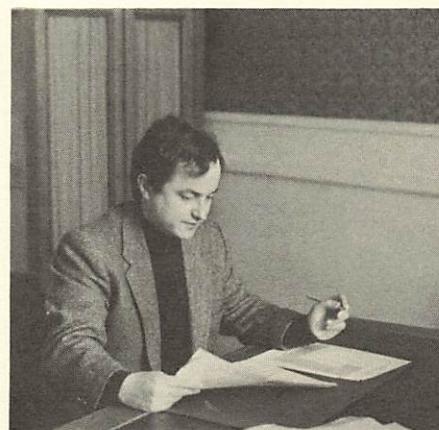
Au mois de novembre 1981, M. Joël Surcouf, directeur des Archives départementales de la Mayenne, en France, a fait un séjour aux Archives publiques. M. Surcouf, amateur de généalogie, avait été choisi par l'ambassade de France au Canada pour servir d'intermédiaire entre les archives françaises et la Société franco-ontarienne d'histoire et de généalogie. Cette société, qui a pris naissance à l'automne 1980, veut susciter l'intérêt pour les connaissances généalogiques et historiques, et rendre davantage disponibles à tout résident de l'Ontario de souche française, les ressources de son patrimoine. Elle sert aussi à promouvoir le développement des études historiques et généalogiques grâce à des travaux de recherches, et des publications, à mettre en valeur le patrimoine franco-ontarien et à maintenir des relations avec tout organisme ayant des objectifs analogues à ceux de la Société.

M. Surcouf, venu pour le lancement officiel, en a profité pour faire une visite approfondie des Archives publiques incluant la Direction de la gestion des documents et les Services centraux du microfilm. Il s'est aussi beaucoup intéressé à nos réalisations dans le domaine du traitement de l'information.

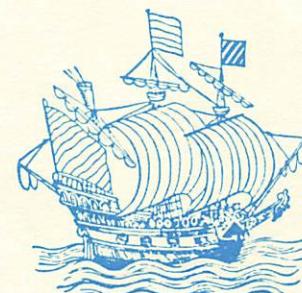
M. Surcouf, né à Saint-Girons (Ariège) et père de deux enfants, a été élève de l'École des Chartes en 1969. Son mémoire de maîtrise d'enseignement s'intitule *Publication d'une enquête relative à des actes de piraterie commis au large d'Aigues-Morte en 1314*. Après avoir été nommé archiviste-paléographe en 1973 et après sa thèse de l'École des Chartes, *Le recrutement des officiers de marine pendant la Restauration (1814-1830)*, il a accédé au poste de directeur des Archives de la Mayenne, à Laval, en 1974.

M. Surcouf a effectué son service militaire au Service historique de la Marine à Paris. Un si grand intérêt pour la marine est sans doute normal lorsque l'on a parmi ses ancêtres le célèbre Robert Surcouf, navigateur et corsaire français qui écuma les mers de 1795 à 1807.

André Martineau
Services de communication



Joël Surcouf.



L'ICONOGRAPHIE DU VAPEUR, 1800-1850

Parmi les sujets les mieux représentés dans les collections de la Division de l'iconographie, il faut ranger la navigation à vapeur. Dès l'apparition de celle-ci sur le Saint-Laurent en 1809 et pendant cinq ou six décennies, nombreux d'artistes mettent en scène ces navires à aubes. Ils s'y intéressent à des degrés divers. Chez les uns, il peut s'agir d'un simple élément de composition, d'un détail plus ou moins important disposé dans un paysage, dans une vue de Montréal ou de Québec, par exemple. Chez les autres, le navire est en gros plan, il sollicite toute l'attention. A la limite, nous sommes en présence de portraits en pied exécutés à la demande du capitaine ou du proprié-

taire du bateau. Citons, dans cette veine, une grande toile de Kriehoff peinte en 1853, le vapeur Québec, visiblement une commande.

Bien que l'essentiel du corpus se compose d'huiles, d'aquarelles et d'estampes, il ne s'y limite pas. Au XIX^e siècle, l'iconographie de la navigation à vapeur s'insinue presque sur les objets les plus familiers de la vie quotidienne, à commencer par la faïence, que d'habiles marchands font illustrer de vignettes qui montrent des vapeurs. Beau témoignage sur la fascination éprouvée par l'époque à l'endroit de cette première manifestation de la révolution industrielle! Rappel opportun aussi des métamorphoses et sous-produits de toutes sortes auxquels se prête l'art!

Quelque soit le médium adopté par l'artiste, l'intérêt documentaire fait rarement défaut. Le nom du navire, il

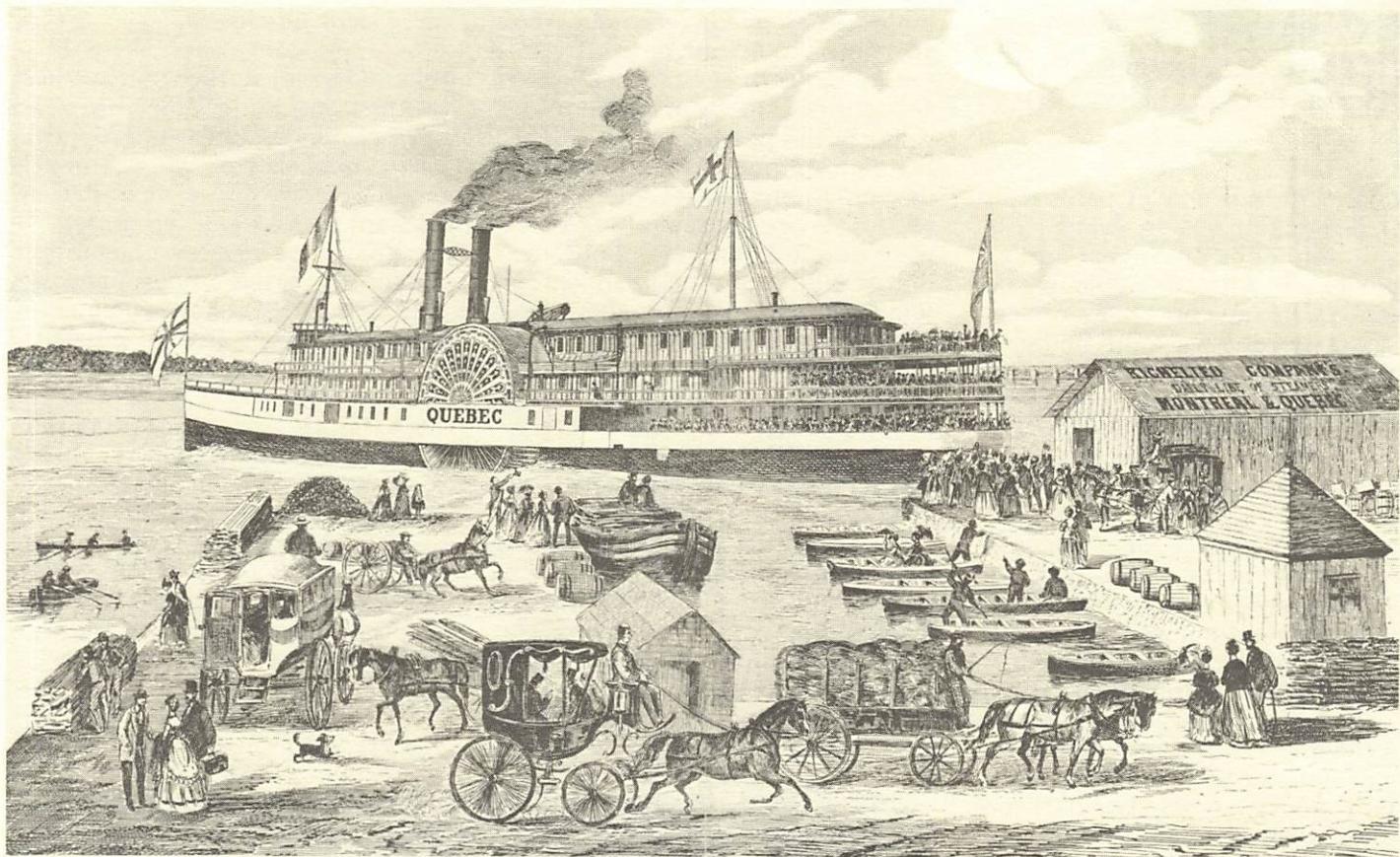
est vrai, ne se détache pas toujours. Son identité échappe le plus souvent au chercheur. Peu importe! Il lui faut surmonter ce silence.

L'œuvre la moins caractérisée risque de l'instruire sur tel ou tel point technique : la taille des aubes, la disposition des ponts, la hauteur des cheminées, etc. Règle générale, les artistes décrivent avec un luxe de précisions ces navires. Il n'y a rien d'excessif à parler ici d'envoûtement. La chose tient peut-être au fait qu'en Angleterre, lieu d'origine de la majorité des artistes, les vapeurs ont une apparence plus sobre, plus dépouillée.

C'est outre-frontière, sur les rivières et sur les lacs des États de l'Est des États-Unis qu'on doit chercher des navires dont l'anatomie rappelle les vapeurs qui naviguent sur le Saint-Laurent. Du reste, quelques années



Benjamin Beaufoy (-1879). Vue de Québec, vers 1850. (C-41388)



Le vapeur « Québec », pièce tirée du « Canadian Illustrated News », vol. II, 30 juillet 1870, p. 72. (C-50342)

seulement séparent la naissance du phénomène dans les deux pays. En 1807, l'ingénieur Fulton tente une première expérience sur la rivière Hudson. L'année suivante, il se rend à Montréal et gagne à sa cause le marchand John Molson qui aussitôt met en chantier l'*Accommodation*, d'une longueur de 25 mètres et capable de loger 20 passagers. A son premier voyage, en novembre 1809, il lui faudra soixante-six heures pour parcourir la distance entre Montréal et Québec. Plus ardue, plus laborieuse encore est la remontée du fleuve qui nécessite sept jours.

Dès lors, l'histoire de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent se précipite. La puissance des navires, leur vitesse, leur confort ne cessent de croître. L'usage de voiles, à titre d'appoint, ne se voit plus guère après 1830. Le *Saint-George* met 13 heures 10 minutes à se rendre de Montréal à Québec en août 1833.

Trois ans plus tard, le *Princess*

Victoria retrancha deux heures à ce temps. Les propriétaires se livrent à des guerres de tarifs; ils rivalisent en outre dans le luxe de la décoration. Certains vapeurs ont des allures de palaces flottants; le salon du *Jacques Cartier* construit en 1848 est orné d'un portrait du célèbre navigateur par Théophile Hamel. Il arrive souvent que deux vapeurs luttent de vitesse entre eux, source d'accidents, de pertes de vies, tout comme les incendies, fréquents, eux aussi, hélas! Ils sont attribuables à des explosions dans la salle des machines ou à des tisons : la combustion se fait au bois, les chaudières en consomment une énorme quantité. De là, le nombre et la durée des arrêts, à Sorel et à Trois-Rivières, notamment.

Vers 1860, un plateau paraît atteint, tant sur le plan technique que sur celui de la ponctualité et de la fréquence des départs. Un moyen de transport rival dispute et bientôt ravit aux bateaux leur prééminence : le chemin de fer. Après 1880, la

navigation à vapeur se voit petit à petit réduite à un rôle de second plan, à des excursions touristiques et à des liaisons entre lieux de villégiature, par exemple.

Si l'on s'en tient aux seules années où la navigation à vapeur règne sans partage sur les communications dans la vallée du Saint-Laurent, il s'agit d'une histoire relativement courte qui se déroule sur cinq ou six décennies. Et, observation capitale, l'iconographie traditionnelle constitue un matériau irremplaçable dans l'étude du phénomène au cours de ce demi-siècle. Si anciennes et si riches soient-elles, les premières photographies illustrant des vapeurs ne remontent pas au-delà de 1855. Elles décrivent la navigation à vapeur une fois celle-ci parvenue à maturité ou encore, plus généralement, sur le déclin.

Marc Lebel
Division de l'iconographie

UNE MEILLEURE COMPRÉHENSION DES ARCHIVES AUDIO-VISUELLES

Plusieurs de nos articles parus dans *l'Archiviste* ont mis en évidence le traitement des archives audio-visuelles aux Archives publiques du Canada. Ils en ont présenté et analysé le contenu et examiné le traitement proprement dit. Ces articles ne concernaient cependant que le produit fini, l'émission diffusée, acquise par les Archives publiques du Canada.

Nous aborderons le sujet sous un angle quelque peu différent. La relation directe existant entre l'émission produite et diffusée et le document d'archives est évidente mais quel est le lien entre la production d'une émission et le document d'archives? Connaissant la genèse du document, son processus de fabrication, nous sommes davantage en mesure d'en déterminer la valeur réelle et entière. C'est dans cette optique que nous vous proposons de suivre les étapes de production d'une émission de télévision, lesquelles pourraient se résumer à trois : la conception, la planification, et l'enregistrement ou la diffusion.

La conception consiste à avoir une idée, à la développer, à la soumettre à un poste de télévision qui lui attribuera les crédits nécessaires et la confiera à un réalisateur. Notre document comportera donc au départ un aspect de marketing et aura été accepté et conçu comme un produit de consommation qui devra être populaire. Retenir cet aspect c'est saisir le rôle de témoin social joué par les archives audio-visuelles. Durant la second étape, le réalisateur opère avec l'auteur le découpage du thème en différentes scènes, prépare les croquis et les maquettes, tout en dirigeant les activités de tous ceux qui auront à participer de près ou de loin à l'émission.

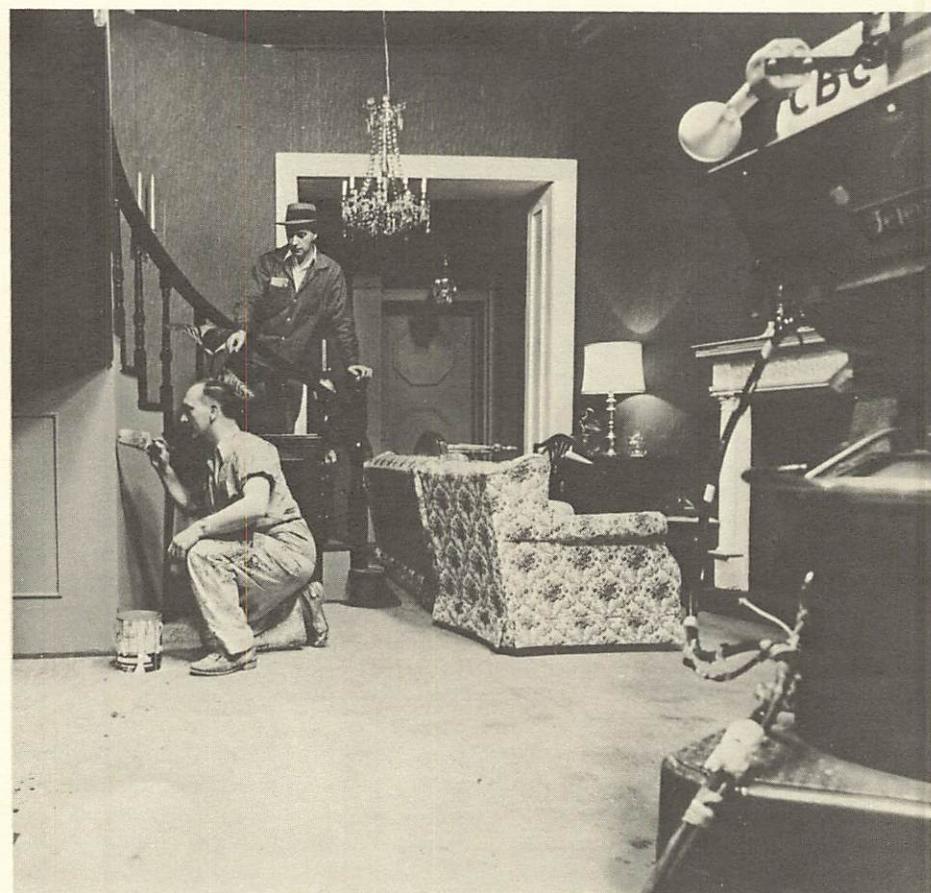
Au cours des répétitions et avant l'enregistrement ou la mise en

ondes, le directeur technique verra aux détails qui sont de son ressort tels que l'éclairage, les décors et accessoires, le déplacement des caméras, des perches, et des acteurs. Il s'assurera que le fonctionnement des différentes régies de contrôle (vidéo, sonore, éclairage) soit vérifié et conforme aux normes de production et de diffusion. Pendant ce temps, les acteurs ont appris leur rôle sous la gouverne du réalisateur et répètent en salle puis en studio avec les décors et tout l'appareillage technique. Bien connaître et bien cerner les détails techniques, c'est comprendre l'évolution technique des documents audio-visuels qui plus que tout autre sont un témoin vivant des progrès constants en audiovisuel. Vient enfin la troisième étape. Elle consiste dans l'enregistrement ou la diffusion en directe de toute cette préparation. Tous les éléments épars vont alors s'agencer, se coordonner pour former l'émission qui sera dif-

fusée dans nos foyers.

Voilà donc le portrait succinct de la production d'une émission. Ceci nous ramène à notre question initiale : quel lien y a-t-il entre la production et le document d'archives? Sachant davantage comment se construit et se réalise une émission, il nous est permis à nous archivistes de mieux en saisir non seulement le processus en tant que tel mais aussi d'en évaluer l'importance historique, sociale et technique, en ce sens que nous pouvons désormais compter sur trois dimensions supplémentaires pour évaluer nos documents audiovisuels. C'est un aspect souvent négligé de notre travail et si notre propos a su vous ouvrir les yeux sur l'importance de cette démarche, espérons que celle-ci devienne dans notre milieu, pratique courante.

Jean-Paul Moreau
A.N.F.T.E.S.



Technicien à l'œuvre. Photo publiée avec la permission de C.B.C.

LE SCEAU : OUTIL DIDACTIQUE

La sigillographie est l'étude scientifique des sceaux, ce dernier mot dérivant du latin classique *sigillum*. Sur le plan fonctionnel, le sceau a toujours eu trois destinations : sceller, marquer la propriété, authentifier.

Il peut d'abord servir à garantir l'intégrité d'un contenu comme par exemple, lorsqu'on ferme un coffre en coinçant les deux extrémités d'un fil de métal dans une rondelle de plomb. Ensuite, le sceau sert à marquer la propriété, par exemple, au dos du cadre d'une peinture ou en dessous d'un meuble. Finalement, lorsqu'il est appendu à des lettres patentes, il marque l'autorité. Dans le cas d'une marque de fabrique et de commerce, qui n'est pas éloignée de l'idée du sceau, cette notion d'autorité est étroitement liée à l'authenticité ou à la qualité du produit.

Il arrive parfois que ces trois fonctions soient réunies. Ce pourrait-être le cas, par exemple, d'un sceau identifiable fermant le contenant d'un objet précieux. Toutefois, nous voudrions fournir ici un exemple concret de l'utilisation du sceau comme moyen didactique.

Examinons à cette fin le sceau de la compagnie de chemin de fer Champlain et St. Lawrence. L'inscription nous apprend que cette compagnie a été constituée légalement en 1832. Au centre, on voit un drôle de petit engin à quatre roues dont plusieurs des leviers de commande sont clairement visibles et, une fumée très dense s'échappe de la cheminée. Derrière, des wagons-tombereaux, également à quatre roues, sont chargés d'objets cylindriques dont on voit les bouts. Sous les roues, on aperçoit les rails et à l'arrière plan, trois monts.

A partir d'une simple image de ce genre, on peut inviter les étudiants,

ou les élèves, à se poser une foule de questions.

L'inscription

Qui étaient les actionnaires de cette compagnie juridiquement constituée en 1832? Quel concours de circonstances les a amenés à financer cette entreprise? Pourquoi a-t-on choisi le nom Champlain et St. Lawrence? Où se situe cette entreprise dans l'histoire des chemins de fer au pays?

La locomotive

La locomotive ressemblait-elle à celle que l'on voit? Quel était sa source d'énergie motrice? Quel en était le fonctionnement mécanique? Où était placé le chauffeur? Combien de wagons pouvait traîner ce petit engin? A quelle vitesse?

Les wagons

Quel genre de marchandises transportait ce train? Quel était la capacité des wagons? Transportait-il des passagers? Si oui, dans quelles conditions de confort? Quels étaient les tarifs?

Les rails

S'agissait-il de rails en métal ou en bois? Quelle était leur étendue? Quelles municipalités joignaient-ils? Ce chemin de fer eut-il une grande importance économique?

Les monts

Le train passait-il par une région montagneuse? Si oui, ce terrain accidenté a-t-il occasionné des problèmes de construction et des coûts imprévus? Quel genre d'ouvriers ont construit ce chemin de fer?

Cette méthode surpasse les méthodes d'enseignement genre socratique, où on amène l'étudiant à trouver des réponses par une série de questions appropriées. Dans le cas présent, le mécanisme est plus dynamique.

Les étudiants formulent eux-mêmes leurs questions et de ce fait, ils sont d'autant plus curieux d'y trouver des réponses. Ayant obtenu ces dernières par une participation active, ils assimilent et retiennent d'autant mieux la matière. Pour compléter le processus d'analyse et de synthèse, ils devront résumer les renseignements recueillis.

Dans le cas précédent, le sceau a servi de point de concentration pour faire participer les étudiants à un procédé didactique. Il se prête bien à cette fin car il contient assez souvent plusieurs notions en résumé.

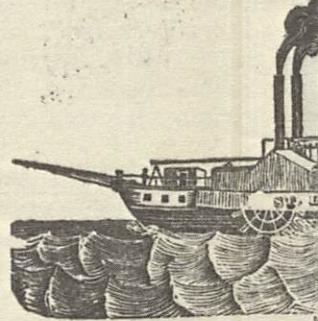
Auguste Vachon
Division de l'iconographie



Sceau de la compagnie Champlain and St. Lawrence. (C-35632)

ST. LOUIS.

CAPT. J. FELIX SINCENNES.



CET élégant et superbe bateau à vapeur, qui est destiné pour la navigation de MONTREAL à CHAMBLY continue ses voyages réguliers entre ces deux places "Vice Versâ."

LE ST. LOUIS

offre tous les avantages pour les passagers tant sous le rapport de la commodité que sous celui c'e l'avantage de se rendre le même soir en cette ville. Le St. Louis touchera en allant et venant à tous les ports intermédiaires entre Montréal et Chambly, son départ de Montréal et Chambly sera le même que le BRITANNIA. Le ST. LOUIS voulant faciliter les passagers de chambre sur la rivière Chambly a cru devoir réduire ses prix à 12s. 6d. pour aller et venir de St. Charles à Montréal, et 15s. de Chambly à Montréal.

Le Britannia.

Capt. Louis St. Louis,

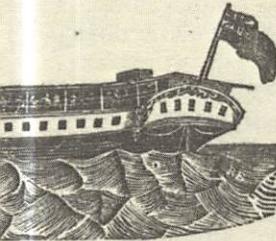
Continuera le service régulier entre Montréal et Varennes, en touchant à Boucherville en allant et venant, comme ci-devant. De plus, il fera un voyage toutes les semaines entre Montréal et les Trois-Rivières; il partira de ce port, tous les vendredis à 4 heures P. M. et touchera en allant et venant à Boucherville, Varennes, Verchères, Berthier, Rigolet de Maskinongé, Rivière du Loup, Yamachiche, à l'embouchure de la Rivière Nicolet et Trois-Rivières, et repartira de cette place pour Montréal le lundi matin. Il laissera Varennes tous les Mardi et Vendredi à 3 heures du matin et repartira les mêmes jours pour Varennes à 4 heures après-midi.

Pour fret ou passage, s'adresser au Capt. à bord.

Montréal 25 Juillet 1843.

ST. LOUIS,

Capt. J. FELIX SINCIENNES.



That elegant and magnificent steamboat, who is destined for the navigation between Montreal and Chambly continues her regular trips between these two places, "Vice Versâ."

The St. Louis

offers all the advantages for passengers, as well for comfort as for that of arriving the same evening in this town. The ST. LOUIS will stop going and coming at all the intermediate wharves between Montreal and Chambly; its departure from Montreal and Chambly will be the same than that of the Britannia. The St. Louis wishing to facilitate the cabin passengers on River Chambly has thought proper to reduce his prices to 12s. 6d. going and coming from St. Charles to Montreal, and 15s. from Chambly to Montreal.

The Britannia

CAPT. LOUIS ST. LOUIS.

Will continue its regular trips between Montreal and Varennes, stopping at Boucherville going and coming, as before. Besides he will make a trip every week between Montreal and Three-Rivers; he will leave the wharf, every Friday at 4 o'clock P. M. and will stop going and coming at Boucherville, Varennes, Verchères, Berthier, Rigolet de Maskinongé, River du Loup, Yamachiche, at the entrance of River Nicolet and Three-Rivers, and will leave that place for Montreal on Monday morning. He will leave Varennes every Tuesdays and Fridays at 3 o'clock in the morning and will start on the same days for Varennes at 4 o'clock P. M.

For freight or passage apply to the captain on board.

Montreal 25th July 1843.

SEALS AS A TEACHING AID

The study of seals or sigillography (from the Latin "sigillum") emphasizes three primary functions of seals: to seal, to denote ownership and to authenticate.

Sealing a container guarantees that the contents are intact. An example of this is a chest closed with a piece of wire with the ends pressed into a disk made of lead.

A seal on the back of a picture frame or on the bottom of a piece of furniture is usually a mark of ownership.

A product seal indicates authenticity or quality. Related to this concept is the appending of seals to letters patent to indicate authority.

At times these three functions are combined. An example of this is the use of an identifiable seal to close a container holding a precious object.

This article, however, illustrates the value of seals as a teaching aid, a less common but very practical function. Let us take the seal used by the Champlain and St. Lawrence Rail Road Company as our example. The inscription tells us that the company was incorporated in 1832. In the centre can be seen a small, odd four-wheeled engine. Several control levers are clearly visible and thick smoke is pouring from the stack. In the open four-wheeled freight cars behind the engine are the ends of the cylindrical objects with which they are loaded. Under the wheels are the rails and in the background, three mountain peaks.

Given a simple image of this type, students can be encouraged to ask a host of questions.

The Inscription

Who were the shareholders of this company incorporated in 1832? What combination of circumstances led



Seal of the Champlain and St. Lawrence Rail Road Company. C-35632

them to finance the company? Why was the name Champlain and St. Lawrence chosen? What role did this company play in the history of railways in Canada?

The Engine

Did the real engine look like the one we see? What was its source of power? How did it work? Where did the driver sit? How many cars could this small engine pull? How fast could it go?

The Freight Cars

What type of merchandise did this train transport? What was its capacity by both volume and weight? Did it take passengers? What provision was made for their comfort? How much was the fare?

The Rails

Were the rails made of metal or wood? How far did they go? What towns did they link? Was this railway important economically?

The Peaks

Did the train go through a mountainous region? If so, did this broken

terrain cause construction problems and unforeseen costs? What kind of workmen built this railway?

As a teaching method, this approach surpasses Socratic ones in which the student is led to find the answers through a series of appropriate questions. The mechanism here is more dynamic; the students formulate the questions themselves. Having done so, they are all the more curious to find the answers. Moreover, after playing an active role in finding these answers, they assimilate and retain the material better. To complete the process of analysis and synthesis, they should summarize the information they have obtained.

In this particular case, the seal provided a focus for student participation in a teaching method. The seal readily lends itself to such use because it quite often depicts several ideas. Nor is this potential limited to seals; other visual art forms can fulfill the same function.

Auguste Vachon
Picture Division