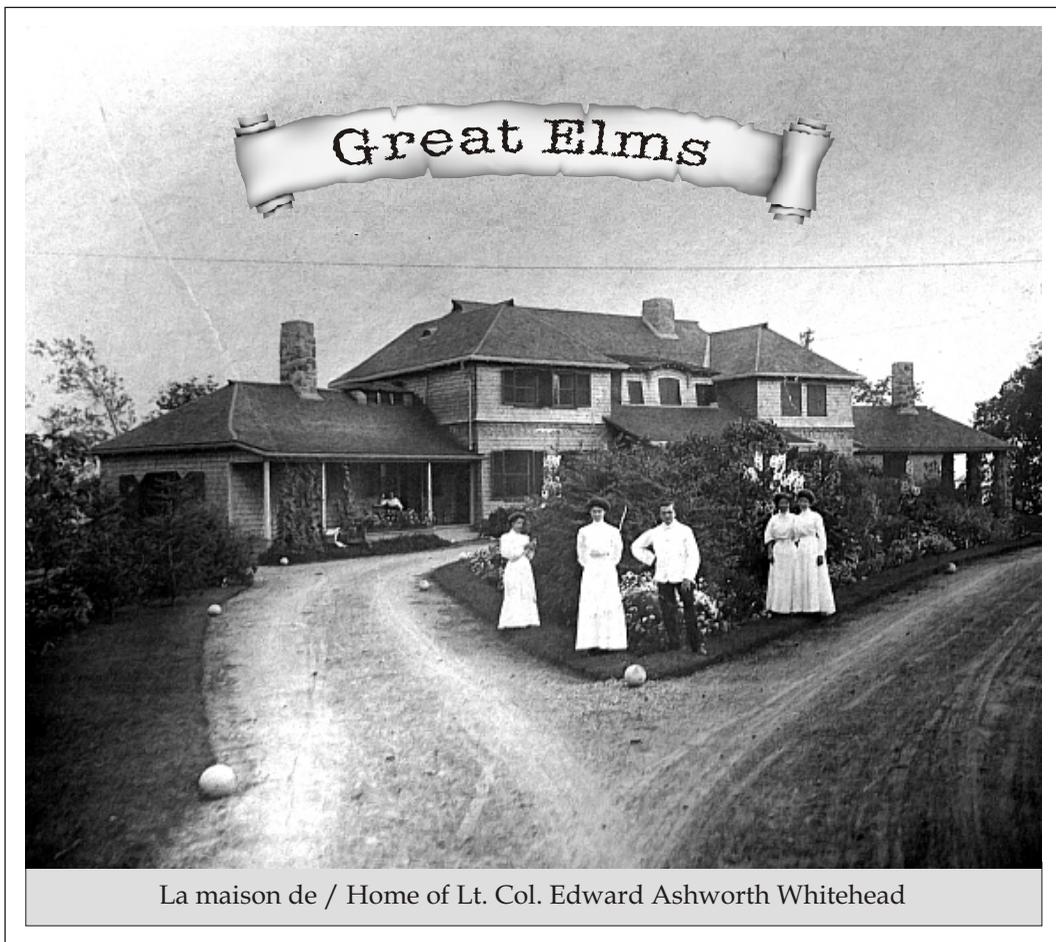




SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY



Héritage 2020
Volume 31



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY

La Société historique de Dorval, fondée en 1984,
croit que l'histoire de Dorval a de l'importance pour
ses citoyens et devrait être étudiée
et conservée.

La Société est un organisme sans but lucratif ouvert à quiconque intéressé à l'histoire
de Dorval.

La Société est appuyée par le Service des loisirs et de la culture de la cité de Dorval.
La Société travaille en collaboration avec le Musée de Dorval.



The Dorval Historical Society was founded in 1984
with the belief that the history of Dorval is of interest
to its citizens and it should, therefore,
be studied and preserved.

The Society is a non-profit organization and membership is open to anyone interested
in the history of Dorval.

The Society is supported by the Leisure and Culture Department of the City of Dorval.
The Society also works in close collaboration with the Dorval Museum.





SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

Centre communautaire Sarto-Desnoyers
1335, chemin du Bord-du-Lac
Dorval, Québec H9S 2E5

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

Sarto Desnoyers Community Centre
1335 Lakeshore Drive
Dorval, Québec H9S 2E5



514 633-4000



L'équipe - Our Team

Jean-Pierre Raymond - Dick Nieuwendyk - Claude Brunet - Richard Leonardo
Louise Dineen - Michel Hébert - Pierre Boyer
Christine Christophory - Beverley Rankin - Sara Giguère

Collaborateur(s) - Contributor(s)

Michael Whitehead
Robert Masella

Dépôts légaux

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque nationale de Canada

ISBN 2-922807-21-5

L'impression d'Héritage est en partie une gracieuseté de la Cité de Dorval, Service des loisirs et de la culture.
Printing is in part courtesy of the City of Dorval, Leisure and Culture Department.

The Gazette

Friday, 9 Octobre, 1936

WOODEN SIDEWALKS GO

Dorval Sets Men to Work on Asphalt Construction

The installation of asphalt sidewalks to replace ancient wooden planks was started yesterday at Dorval, it was announced by F. X. St. Aubin, superintendent of the town, who added that the municipality will now fall in line with other towns who have done away with wooden sidewalks. At present the work is being done on three streets and about 20 men are employed.

At least 5,000 feet of sidewalk is being repaired. This is located on St. Joseph street, Lake street and Dorval street.

The Lakeshore Press

Lachine--FORTNIGHTLY--Ste. Anne

Vol. XVIII, No. 2

Pointe Claire, February 19, 1937

Price 5 cents

ELECTED MAYOR

Mr J. Arthur Lajoie, has been elected Mayor of the Town of Dorval. Mr. Arthur C. Comber, of Strathmore, held the executive chair for two terms, earning high esteem for his capable administration.

The Dorval Reporter

"DORVAL'S FAMILY NEWSPAPER"

6 mars 1958



AT YOUR SERVICE— AT YOUR PRICE!

Prompt, efficient, courteous service has made our name a household word! We pick-up and deliver—luxury service priced to please!

48-Hour Service

on Dry Cleaning

and Laundered Shirts

DORVAL

Cleaners and Launderers

ME. 1-3571

OX. 5-4176

80 Lakeshore Drive Dorval

Table de matières

Mot du président	4
Dorval en 1920 - il y a 100 ans	6
Anniversaires des associations locales	10
Qui était Benjamin Rousse	11
Colonel Edward Ashworth Whitehead, Jr.	14
Les mémoires de Germaine Racine	20
Dorval jadis - Montreal Gazette, le 9 avril 1995	24
Robert Davidson McGibbon, C.R.	30
Mémoires de Joseph Décary	36
Les débuts des vols transatlantiques	42
Il y a cent ans - 1920 - Une année bissextile	48
Club Vélo Dorval 25 années de plaisir 1995 - 2020	54
Les Tigres de Dorval - Il y a 25 ans	56
D'où vient le nom de nos rues?	61

Table of contents

A Word from Our President	5
Dorval in 1920 - 100 years ago	8
Anniversaries of Local Associations	10
Who was Benjamin Rousse	13
Col. Edward Ashworth Whitehead, Jr.	17
Germaine Racine's Reminiscences	22
Dorval's Past - Montreal Gazette, 9 April 1995	27
Robert Davidson McGibbon, Q.C.	33
Memories of Joseph Décary	39
Ferry Command - Early Trans-Atlantic Flights	45
100 Years Ago - 1920 - A Leap Year	51
Club Vélo Dorval (Cyclist club) 25 years of pleasure	55
Tigers in Dorval?	58
What's In a Street Name?	63



Michel Hébert

MOT DU PRÉSIDENT

*V*ous avez en main l'édition 2020 de la revue Héritage, publiée annuellement depuis déjà 31 années consécutives.

En plus de relater des faits et anecdotes qui ont façonné notre histoire dorvaloise depuis de nombreuses années, nous soulignons régulièrement les jubilés importants de nos associations locales.

De plus, cette année nous publions un nouveau recueil qui a pour titre « L'Origine et la signification des noms de rues à Dorval ». Vous pouvez vous procurer une copie de ce document en communiquant avec nous ou en vous adressant directement au musée d'histoire et du patrimoine de Dorval.

Nous aimerions aussi souligner le fait qu'en 2019 nous avons atteint un nouveau sommet de nombre d'adhésions soit tout près de 140 membres... merci donc à vous tous de votre intérêt.

Enfin, un merci tout a fait spécial au service des Loisirs et culture de la Cité de Dorval pour son soutien de tous les instants et particulièrement, à Sara Giguère, notre agente de liaison à la cité.

Bonne lecture,

Michel Hébert

Président,
Société historique de Dorval
www.societehistoriquededorval.ca
info@societehistoriquededorval.ca



Michel Hébert

A WORD FROM OUR PRESIDENT

This is the 2020 edition of our magazine Heritage which has been published by the Society for the past 31 consecutive years.

Besides providing facts and anecdotes which have marked our history over the past many years, we highlight important anniversaries which are being celebrated by our local associations.

This year, we are also publishing a new compilation entitled “The Origin and Meaning of Dorval Street Names”. You can obtain a copy by communicating with us or simply by going directly to the Dorval Museum of History and Heritage.

We also want to point out that in 2019 we reached a record number of members! In fact, we have about 140 followers. Thanks to all for your interest.

And finally, we wish to thank Dorval’s Leisure and Culture Department for its continued support, especially Sara Giguère, our liaison officer with the City.

Happy reading !

Michel Hébert

President
Dorval Historical Society
www.dorvalhistoricalsociety.ca
info@societehistoriquededorval.ca



DORVAL EN 1920 - il y a 100 ans

Extraits des procès-verbaux des réunions du conseil de ville en 1920

par Michel Hébert

Le conseil de ville est formé des membres suivants :

M. le maire	Charles C. Décary
Les échevins	Albert A. Décary
	Rodolphe Lefebvre
	J.H. Sargent
	A.N. Carrière

Les réunions du conseil ont lieu au 24A, boulevard Saint-Joseph (aujourd'hui le 398, Bord-du-Lac) ancienne bâtisse de la Plomberie Béliveau, aujourd'hui occupé par le salon de coiffure Expression et le restaurant T&M Sushi bar).



vers / ca 2000



vers / ca 2015

Photo: Pierre Boyer

À la réunion du mois de mars :

- Le conseil nomme M. Édouard Lefebvre comme inspecteur agraire de la ville.
- Le conseil de ville accepte l'offre de la Cie Commercial Securities Corporation de lui céder gratuitement les rues appartenant à cette dernière connues sous le nom de boulevard Pine Beach.

À la réunion du mois de mai :

- Suite à la demande du secrétaire du Dorval Jockey Club le conseil de ville autorise ce dernier à vendre des boissons permises par la loi sur son terrain lors des prochaines courses qui auront lieu du 1er au 8 juin 1920.

À la réunion du mois de juin :

- Le conseil de ville autorise l'achat de planches de bois nécessaires pour la réparation des trottoirs de la ville au coût de 65.00 \$ les 1 000 pieds linéaires.

À la réunion du mois de septembre :

- Le trésorier de la ville présente un aperçu du budget d'opération pour l'année en cours :

REVENUS

Taxes diverses	43 241.22 \$
Éclairage	6 500.00 \$
Eau	10 500.00 \$
Divers	2 675.00 \$

TOTAL 62 916.22 \$

DÉPENSES

Règlement d'emprunt	30 338.22 \$
Salaires	10 000.00 \$
Achat d'électricité	5 600.00 \$
Entretien général	9 000.00 \$
Autres dépenses	7 978.00 \$

TOTAL 62,916.22 \$

NDLR : Pour fins de comparaison, le budget de la ville pour 2019 était de 128 200 000 \$!!!!

À la réunion de novembre :

- Le conseil de ville autorise Willie Hébert à construire un abattoir sur sa propriété au coin de l'avenue Martin et du boulevard Saint-Joseph pourvu qu'il soit maintenu selon les règlements du Bureau d'hygiène provincial.

Cet emplacement, aujourd'hui occupé par le restaurant Burger Town, a eu de nombreuses vocations dont celle du restaurant Chez Trudi.



Coin avenue Martin et boulevard Saint-Joseph 1918



Boucherie
Willie Hébert

Corner Martin Avenue
and Lakeshore Drive
2019



Photo: Dick Nieuwendyk



DORVAL IN 1920 - 100 years ago

Extracts: Minutes of Municipal Council Meetings - 1920

by Michel Hébert

The Council members were:

- | | |
|--------------|-------------------|
| Mayor: | Charles C. Décary |
| Councillors: | Albert A. Décary |
| | Rodolphe Lefebvre |
| | J.H. Sargent |
| | A.N. Carrière |

Meetings took place at 24-A St Joseph Boulevard (today's 398 Lakeshore Drive). The building formerly occupied Plomberie Béliveau. Today it houses Expression Hair Salon and T & M Sushi Bar.



398 Lakeshore Road - 2017

Photo: Dick Nieuwendyk

March meeting:

- Council nominated Edouard Lefebvre as the agrarian inspector.
- Council accepted the offer of the Commercial Securities Corporation to cede the property which it owned to the City. This was Pine Beach Boulevard.

May meeting:

- At the request of the Secretary of the Dorval Jockey Club, Council authorized the Club to sell legally permitted beverages on its grounds during the upcoming races being held from June 1 to 8, 1920.

June meeting:

- Council authorized the purchase of wood planks which were needed to repair the sidewalks at the cost of \$65.00 per linear foot.



September meeting:

- The City Treasurer presented a general overview of the operational budget for the current year.

REVENUES

Various taxes	\$43,241.22
Lighting	\$6,500.00
Water	\$10,500.00
Miscellaneous	\$2,675.00
TOTAL	\$62,916.22

EXPENSES

Loan closure	\$30,338.22
Salaries	\$10,000.00
Electricity	\$5,600.00
General maintenance	\$9,000.00
Other expenses	\$7978.00
TOTAL	\$62,916.22

Editor’s note: Compare the Dorval budget for 2019: \$128,200,000 !!!!

November Meeting:

- Council authorized Willie Hébert to build a slaughterhouse on his property which was situated on the corner of Martin Avenue and Saint-Joseph Boulevard. It had to be maintained according to the regulations of the Provincial Hygiene Council.

Burgertown Restaurant currently occupies this space which has had many different occupants over the years including Chez Trudi’s Restaurant.



Anniversaires des associations locales

La cité de Dorval est très fière de pouvoir compter sur plus de 70 associations locales qui œuvrent dans les domaines sportifs, culturels et autres. Nombreuses d'entre elles ont plus de 50 ans d'existence. La Société historique de Dorval est heureuse de souligner le jubilé de certaines d'entre elles pour 2020 :

• Le Club de tennis municipal de Dorvals	95 ans
• Le Club Lakeshore Seniors	70 ans
• Lakeshore Light Opera	65 ans
• Lakeshore Players Dorval	55 ans
• L'Association de soccer de Dorval	55 ans
• L'Association féminine de hockey de Dorval	50 ans
• Le Club de natation de Dorval	50 ans
• Le Club vélo Dorval	25 ans
• Baseball West Island	25 ans



Nous leur offrons nos plus sincères félicitations et leur souhaitons.... longue vie.



Anniversaries of Local Associations

The city of Dorval is very proud to count on more than 70 local sports, cultural, and social associations working in our community. Many of them have existed for over 50 years. The Dorval Historical Society is pleased to announce that several are celebrating special anniversaries in 2020:



• Dorval Municipal Tennis Club	95 years
• Lakeshore Seniors Club	70 years
• Lakeshore Light Opera	65 years
• Lakeshore Players Dorval	55 years
• Dorval Soccer Association	55 years
• Dorval Ladies Hockey Association	50 years
• Dorval Swim Club	50 years
• Club Vélo Dorval	25 years
• Baseball West Island	25 years

We extend our heartfelt congratulations and wish them continued success.

Qui était Benjamin Rousse



par Michel Hébert

Ce texte est un résumé d'un article publié dans l'édition du 20 décembre 1947 de la revue TAXI-MAGAZINE.

M. Benjamin Rousse âgé de 67 ans (en 1947) se dit chauffeur de taxi depuis 52 ans. Né en 29 avril 1880 à Moose Creek Ont., lui et sa famille déménagent à Dorval alors qu'il était âgé de 3 ans. À cette époque, le village de Dorval n'est formé que d'environ une cinquantaine de familles. Il devait marcher sur une distance de 5 milles pour se rendre à l'école. À l'âge de 15 ans, il devient chauffeur de calèche. Sa première embarcation pouvait accommoder 10 passagers et les frais de passage étaient de 8 sous.

En 1908, il fait l'acquisition d'une voiture Ford pour la somme de 833 \$. L'essence se vendait alors au prix de 55 sous le gallon et on pouvait s'en procurer dans deux garages situés à Lachine.



M. Rousse est très fier de d'énumérer les plus prestigieux clients qu'il a eu le privilège de véhiculer, soit Sir Lomer

Gouin, l'ex-maire de Montréal Médéric Martin, Louis Alexandre Taschereau, jeune politicien à l'époque, plusieurs membres du Royal St-Lawrence Yacht Club, dont M. Sherwood, ainsi que M. J.W. McConnell, propriétaire du Montreal Star. (voir Héritage 2016, page 39). Son commerce de taxi était basé à ce que nous connaissons aujourd'hui comme étant Ville Saint-Laurent.

À l'époque, Montréal était ni plus ni moins limité par les frontières suivantes : à l'est par le parc Lafontaine, au nord par la rue Rachel, à l'ouest par la rue Atwater et au sud par le fleuve St. Laurent. Côte-des-Neiges n'était qu'un pâturage et il n'y avait quelques maisons à Notre-Dame-De-Grâce. À Lachine, les vaches déambulaient gracieusement sur ce que nous connaissons aujourd'hui comme la rue Notre-Dame.

Le coût de la vie différait grandement de ce qu'il est aujourd'hui (1947) ... Une paire de bottes de travail valait 1.00 \$, les œufs à 8 sous la douzaine, le pinte de lait à 3 sous. M. Rousse demeurait chez M. Alfred Décarie ou il payait 3.00 \$ par semaine pour son logement, incluant la nourriture et l'utilisation de l'écurie ou il pouvait y loger ses chevaux et carrioles.



Benjamin Rousse
1947

M Rouse se souvient aussi des jours sombres de la Dépression ou ses revenus hebdomadaires pouvaient se chiffrer à .45 \$. Il se souvient aussi des jours meilleurs ou ses revenus hebdomadaires pouvaient aller jusqu'à 150\$. En 1945, il reçut la canne à pommeau d'or de la part de Monseigneur Charbonneau pour commémorer le 50^e anniversaire de la célébration de la première messe de la nouvelle paroisse de la Présentation à laquelle il agissait comme servent de messe. M. Rouse réside aujourd'hui (1947) au 72a Martin à Dorval et exerce toujours son métier de chauffeur de taxi.

NDLR Benjamin Rouse a exercé son métier de chauffeur de taxi pendant 52 ans et est décédé en 1956 à l'âge de 76 ans.



Taxi de Benjamin Rouse - rue Martin Nord - conduit par Amédée Lecavalier
 Taxi of Benjamin Rouysse on Martin St. north - driven by Amédée Lecavelier



Sir Joseph-Alfred-Lomer Gouin
 1861 - 1929

Le 13^e premier ministre du Québec 1905-1920
 Lieutenant-gouverneur du Québec 1928-1929



13th Premier of the province of Quebec 1905-1920

15th Lieutenant-Governor of Quebec .



Louis-Alexandre Taschereau (1867-1952)

Le 14^e premier ministre du Québec, 1920-1936.



14th Premier of the province of Quebec 1920-1936.



Médéric Martin 1869 - 1946

Maire de Montréal de 1914 à 1924 et de 1926 à 1928.



Mayor of Montreal from 1914 to 1924 and from 1926 to 1928



John Wilson McConnell 1877 - 1963

Éditeur et homme d'affaires. Propriétaire du Montreal Star (1938-1953), le journal de langue anglaise le plus important au Québec.



Publisher and businessman. Owner of the Montreal Star, the largest English-language newspaper in Québec

Who was Benjamin Rousse



by Michel Hébert

This is an excerpt from an article which was originally published in the December 20, 1947 edition of the TAXI-MAGAZINE.

Benjamin Rousse is 67 and claims that he has been driving a cab for 52 years. Born on April 29, 1880 in Moose Creek, Ontario, he and his family moved to Dorval when he was three years old.

At that time, Dorval Village consisted of approximately 50 families. He had to walk five miles to get to school. When he was fifteen, he became a calèche driver. His first conveyance could hold 10 passengers and the fare was 8 pennies. In 1908, he acquired a Ford for \$833. Gas was \$.55 a gallon and it was available at 2 garages in Lachine.

Mr. Rousse is very proud to say that he was privileged to drive some prestigious clients such as Sir Lomer Gouin, Médéric Martin



(former mayor of Montreal), Louis Alexandre Taschereau (a young politician at the time), and several members of the Royal Saint Lawrence Yacht Club (Mr. Sherwood and J.W. McConnell, owner of the Montreal Star (see Héritage 2016, page 42)). His taxi business was based in what we know today as Ville Saint-Laurent.



Benjamin Rousse
1947

In those early days, Montreal city limits extended from the eastern edge of Lafontaine Park to Atwater in the west and from Rachel in the north to the Saint Lawrence River to the south. Côte-des-Neiges was still a pastureland and there were only a few homes in Notre-Dame-de-Grâce. In Lachine, cows happily roamed on what is now Notre-Dame Street.

The cost of living was very different from today (1947) ... A pair of boots cost \$1.00, eggs were \$0.08 a dozen, and a pint of milk was \$0.03. Mr. Rousse boarded with Alfred Décarie where he paid \$3.00 a week in rent. This included meals and the use of the stable where he kept his horses and rig. He recalls the somber days of the Depression when his weekly income might be \$0.45. During more prosperous times, he sometimes earned as much as \$150. a week. In 1945, he received the gold-headed cane from Monseigneur Charbonneau in commemoration of the 50th anniversary of the celebration of the first Mass in the new parish of La Présentation. He had served as altar boy at that Mass. He currently (1947) resides at 72a Martin Avenue in Dorval and still drives his cab.

Editor's note (2020): Benjamin Rousse died in 1956 at the age of 76.

Colonel Edward Ashworth Whitehead, Jr.

Un notable habitant de Dorval



par Dick Nieuwendyk

Edward Ashworth Whitehead, Jr., né à Montréal en 1869, était l'aîné des deux fils du Colonel Edward Ashworth Whitehead et de sa femme, Susannah Elizabeth Newcomb.

Le colonel Whitehead, Sr. était l'un des plus anciens officiers des engagés volontaires du Dominion et membre fondateur des volontaires du corps de fusiliers de Victoria (Victoria Rifles). Il participa aux affrontements contre les raids féniens de 1866 à 1870 et à la bataille d'Eccles Hill. Il reçut la médaille pour services généraux avec deux agrafes ainsi qu'une autre médaille pour service actif pendant la rébellion du nord-ouest en 1885.

En 1892, le colonel Whitehead fonde la E. A. Whitehead & Co., compagnie d'assurances et de courtage à Montréal, elle-même agente de l'Union Assurance Society de Londres, en Angleterre, ainsi que du service anglais du district de Montréal du bureau de Londres de la Phoenix Fire Insurance company.

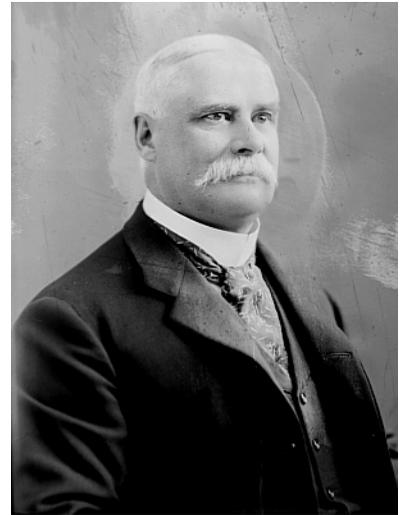
Le colonel Whitehead était aussi l'un des fondateurs de l'Association Montreal Amateur Athletic Association, membre du Comité canadien des jeux olympiques, du Mount Royal Club, du St. James Club, du Royal Montreal Golf Club, du Forest and Stream Club (à Dorval), du Montreal Hunt Club, du Montreal Jockey Club, du Montreal Curling Club, du Montreal Polo Club, du St. George Snow Shoe Club, du Military Institute et du Royal St. Lawrence Yacht Club (à Dorval).

Le colonel Edward Ashworth Whitehead, Sr. a rendu l'âme le 7 septembre 1912 à Montréal; il est enterré au cimetière du Mont Royal.

Edward Ashworth Whitehead, Jr. a fait ses études en Angleterre et à Kingston, Ontario, où il a reçu son diplôme spécialisé du Collège Royal Militaire. Agent et courtier d'assurance à la E. A. Whitehead Company, Limited, et pendant bien des années agent spécial pour Montréal de la Phoenix Assurance Company, Limited, de Londres.

Le Colonel Whitehead était aussi l'un des fondateurs de l'association des Arts de Montréal, aujourd'hui devenue le Musée des beaux-arts de Montréal.

Edward Whitehead, Jr., a épousé le 1er février 1893 Ella May Sicotte, fille de Victor Benjamin Sicotte, magistrat de districts à Saint-Hyacinthe et petite-fille de l'Hon. Louis Sicotte, premier ministre du Canada, mariage dont sont issus trois enfants : Edward Ashworth, troisième du nom; George Victor et Margaret May Elizabeth.



E. A. Whitehead, Jr - 1898
Wm. Notman & Son
II-124430.1 McCord Museum



Ella May Sicotte
vers 1930

Edward a servi dans l'infanterie canadienne, 14e bataillon du Royal Montreal Regiment, Corps expéditionnaire canadien, pendant la première guerre mondiale. Il est mort au combat à 22 ans en juin 1916 à Ypres, en Belgique et repose près de là, au cimetière du Railway Dugouts. George Victor fut aussi sous les drapeaux pendant la Première guerre mondiale, dans le Corps expéditionnaire canadien, avec le rang de brigadier-général. Après la guerre, il a dirigé la compagnie d'assurances E. A. Whitehead. George Victor fut Commodore du Yacht club royal Saint-Laurent.

Son épouse, Ella May Whitehead, fut présidente et membre de la section féminine du Club de golf Royal de Montréal, présidente-fondatrice de la section féminine du Club de curling Royal Canadien de Montréal en 1894, et première présidente du comité féminin du Régiment Royal de Montréal.

En 1902, Edward Whitehead achète une grande propriété à Dorval sur la Pointe Valois, provenant de la ferme de Dosithée Carrière, maraîcher, qui comportait une construction construite dans les années 1750 à vocation de poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Cette construction allait éventuellement être transformée en maison, qui prendrait le nom de "The Cottage"; son petit-fils, le Dr. Victor Michael Whitehead, l'habita longtemps.



En 1903, Edward Whitehead confia à Edward Maxwell, architecte de renom de Montréal, la charge de concevoir pour sa femme, une maison de villégiature à bardeaux sur les bords du lac Saint-Louis. C'était une Imposante résidence, prolongée par deux ailes en retrait du corps principal de bâtiment. Une grande chambre à coucher avec une loggia occupait l'aile est alors que les cuisines occupaient l'aile ouest. L'entrée, dotée de baies octogonales de chaque côté, était au centre, flanquée de la salle à manger et de la bibliothèque de part et d'autre. Une grande véranda était supportée par des colonnes recouvertes de pierre bossagée alors que la façade principale était mise en valeur par de longs toits en pente. Les bardeaux qui recouvraient le tout créaient une certaine harmonie avec les pelouses, la forêt et les plages qui l'entouraient. La propriété comportait deux dépendances, une étable et un château d'eau. Elle fut baptisée "Great Elms" (les grands ormes) à cause des nombreux ormes qui agrémentaient la propriété.

Dans la nuit du 5 juin 1905, un gros orage avec tonnerre et éclairs réveilla les sept membres de la famille Whitehead et soudain, la maison fut frappée par la foudre, qui abattit toute l'aile ouest. Un article dans La Gazette du lendemain relate que les cheminées furent abattues cependant que les dégâts étaient encore pires à l'intérieur. La maison comptait 8 pièces; toutes furent touchées.

Le mobilier fut éparpillé et tous les articles en fer, acier et laiton étaient méconnaissables, brûlés ou fondus : poignées de parapluie, poêles à bois, tuyaux de poêle, ornements de têtes de lit, jusqu'à la lame du canif du colonel au fond de sa poche de pantalon! Pourtant, pas de blessés. Les habitants du quartier se déplacèrent en nombre pour voir la scène, tous affirmaient qu'il était impossible à un esprit scientifique de concevoir comment il avait été possible d'échapper à un tel chaos causé par les fluides électriques. La maison dut être en grande partie reconstruite et entièrement remeublée. Entretemps, le colonel Whitehead et sa famille furent hébergés dans la maison de Mr. John G. Savage, propriétaire de la Albert Soap Co. qui habitait quelques miles plus loin à l'est, sur le Chemin du bord-du-lac.

NOTE: La maison des Savage devint en 1924 le Elm Ridge Country Club, et connut diverses rénovations au cours des ans pour devenir le Centre communautaire Sarto-Desnoyers de Dorval.

Le colonel Edward Ashworth Whitehead est mort le 1er mai 1908 et sa femme, Ella May, le 9 avril 1955 à Dorval. Tous deux sont inhumés au Cimetière du Mont Royal de Montréal.

La propriété des Whitehead "Great Elms" fut détruite par un incendie en 1982 et jamais reconstruite. "The Cottage" fut gravement également victime d'un incendie en 1996, au cours de travaux de rénovations effectués par le Dr. Victor Michael Whitehead et sa femme. Il fallut le raser. Il ne fut jamais reconstruit non plus. La propriété des Whiteheads a fait place à la rue nommée en leur souvenir Whitehead Terrace.



"The Cottage" (à gauche) et "Great Elms" (à droite) - années 1940
 "The Cottage" (left) and "Great Elms" (right) - 1940s



Lieu de l'enterrement
 de E.A. Whitehead
 Cimetière Mont-Royal
 Section A 230
 Photo (2019) Dick Nieuwendyk



Whitehead Terrace - 2019

Photo: Dick Nieuwendyk

L'auteur souhaite remercier Mr. Michael Whitehead, arrière-petit-fils du colonel E.A. Whitehead, Jr. des précieux renseignements historiques et photos qu'il lui a fournis pour cet article.

Col. Edward Ashworth Whitehead, Jr.

A notable Dorval resident



by Dick Nieuwendyk

Edward Ashworth Whitehead, Jr., born in Montreal in 1869, was the oldest of two sons of Colonel Edward Ashworth Whitehead and his wife, Susannah Elizabeth Newcomb.

Col. Whitehead, Sr. was one of the oldest officers in the volunteer military service in the Dominion and an original member of the Victoria Rifles. He was on active duty during the Fenian raids from 1866 to 1870, was present at Eccles Hill and for his service received a general service medal (GSM) with two clasps. His active duty during the Northwest rebellion in 1885 also won him a medal.

In 1892, Col. Whitehead established the E. A. Whitehead & Co., an insurance agents and brokerage firm in Montreal. The firm were agents for the Union Assurance Society of London, England, and also representing the English department of the Montreal district of the Phoenix Fire office of London.

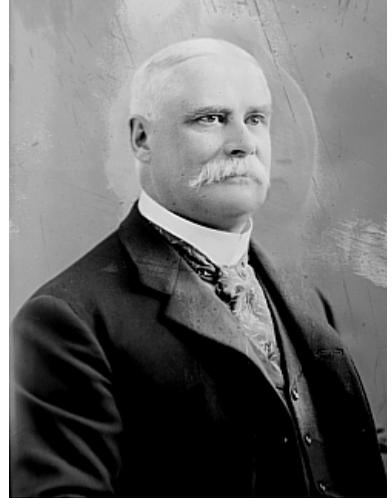
Col. Whitehead was one of the founders of the Montreal Amateur Athletic Association. He was a member of the Canadian Olympic Games Committee, the Mount Royal Club, the St. James Club, the Royal Montreal Golf Club, the Forest and Stream Club, the Montreal Hunt Club, the Montreal Jockey Club, the Montreal Curling Club, the Montreal Polo Club, the St. George Snow Shoe Club, the Military Institute, and the Royal St. Lawrence Yacht Club.

Col. Whitehead, Sr. died 7 Sep 1912 in Montreal, and was buried in Mount Royal Cemetery.

Edward Ashworth Whitehead, Jr. was educated in England and in Kingston, Ontario, where he graduated with honours at the Royal Military College. He was an insurance agent and broker with the E. A. Whitehead Company, Limited, and for many years was a special agent for Montreal of the Phoenix Assurance Company, Limited, of London.

Colonel Whitehead was also one of the founders of the Montreal Arts Association now the Montreal Museum of Fine Arts.

On 1 Feb 1893, Edward Whitehead, Jr., married Miss Ella May Sicotte, a daughter of Victor Benjamin Sicotte, district magistrate at St. Hyacinthe and a granddaughter of Hon. Louis Sicotte, premier of Canada.



E. A. Whitehead, Jr. - 1898
Wm. Notman & Son
II-124430.1 McCord Museum



Ella May Sicotte
circa 1930

Three children were born to them: Edward Ashworth, who was the third of the name, George Victor, and Margaret May Elizabeth. Edward served in the Canadian Infantry, 14th Battalion (Royal Montreal Regiment), CEF, during World War I. He was killed in action in Ypres, Belgium in June 1916, at the age of 22, and buried there in the Railway Dugouts Cemetery near Ypres. George Victor also served during World War I in the Canadian Expeditionary Force (CEF), with the rank of Brigadier General. After the war he ran the E. A. Whitehead insurance company. George Victor was a Commodore of the Royal St. Lawrence Yacht Club.

Mrs. Ella May Whitehead was president and member of the ladies section of the Royal Montreal Golf Club. She was also the founding president of the Ladies' Auxiliary of the Royal Canadian Curling Club in Montreal in 1894 and the original president of the ladies committee of the Royal Montreal Regiment.

In 1902, Edward Whitehead purchased a large property in Dorval on Pointe Valois, that was once part of the farm of Dosithée Carrière, a market gardener. On it stood a building, which was built in the 1750s as a Hudson's Bay post. It would eventually be converted into a house, known as "The Cottage", where his grandson Dr. Victor Michael Whitehead lived for many years.



"Great Elms" early 1900s / début des années 1900

In 1903, Edward Whitehead commissioned Edward Maxwell, a well-known Montreal architect, to design a shingle style summer home, overlooking Lake St. Louis, for his wife Ella May. It was a large residence, extended by wings that were set back from the main body. A large bedroom with a loggia was located in the east wing, and the kitchen in the west wing. The entrance hall was located at the center of the house, the dining room and library room with octagonal bays were placed at both sides of the hall. A large verandah was supported by solid rusticated stone columns, while the principal facade was enhanced by long sloping roofs. The use of shingles to cover the house created a certain harmony with the surrounding lawns, forest and beaches. A stable and water tower were the auxiliary buildings on the estate. The home was named "Great Elms" because of the many elm trees located on the property.

During the night of June 5, 1905, a heavy storm with thunder and lightning woke up the seven members of the Whitehead family. Suddenly the house was struck by a lightning bolt which knocked out the entire west end. An article in the Montreal Gazette from June 6, 1905 reads that the chimneys were thrown to the ground, while the inside results were even more disastrous. The house had eight rooms and the lightning had hit every one of them. Furniture was thrown around, and every piece of iron, steel or brass was melted or burned beyond recognition, handles of umbrellas, stoves, stove pipes, brass ornaments on the bedsteads, and even the steel blades of the knife in Col. Whitehead's trousers' pocket. Yet no one had been injured. Many residents of Dorval and vicinity, who went to the scene stated that it was impossible for a scientific mind to conceive how escape was possible in the midst of the havoc caused by the electric fluids. The house had to be largely rebuilt and refurnished throughout. In the meantime, Col. Whitehead and his family moved into the home of Mr. John G. Savage, the owner of Albert Soap Co. who lived a few miles to the east on Lakeshore Drive.

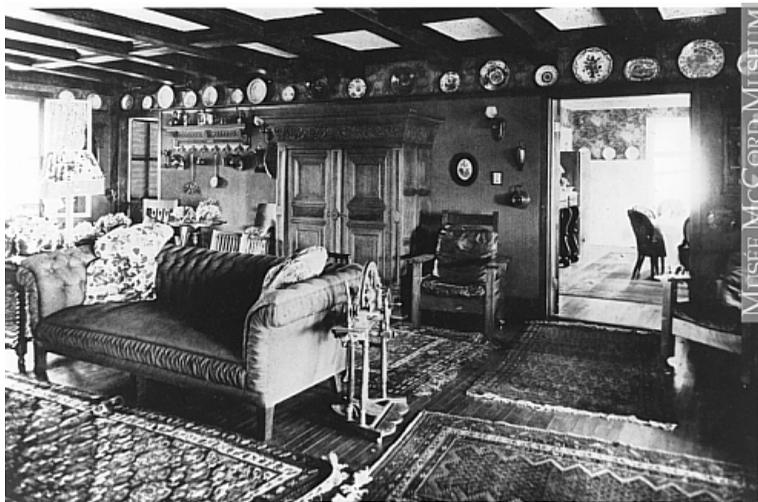
NOTE: *The Savage residence became the Elm Ridge Country Club in 1924, and after several renovations over the years is today the Sarto Desnoyers Community Centre.*

Col. Edward Ashworth Whitehead died 1 May, 1908. His wife Ella May passed away 9 April, 1955 in Dorval, and both are buried in Mount Royal Cemetery in Montreal.

The Whitehead residence "Great Elms" was destroyed by fire in 1982, and never rebuilt. "The Cottage" was severely damaged by fire in 1996, while being renovated by Dr. Victor Michael Whitehead, and his wife. It had to be torn down, and was never rebuilt either. The area where the Whiteheads lived is now known as "Whitehead Terrace".



Whitehead burial location
Mount-Royal Cemetery
Section A 230
Photo (2019) Dick Nieuwendyk



Whitehead Residence - Drawing Room about 1890 / Salon vers 1890
MP-0000.2345.97 - McCord Museum

The author wishes to thank Mr. Michael Whitehead, great-grandson of Col. E.A. Whitehead, Jr. for valuable historic information and photographs provided for this article.



Mlle Germaine Racine

Les mémoires de Germaine Racine

par Louise Dineen



Extrait des souvenirs de Mlle Germaine Racine

Compilé par Louise Dineen

Germaine Racine était une des membres fondateurs de la Société d'histoire de Dorval en 1984.

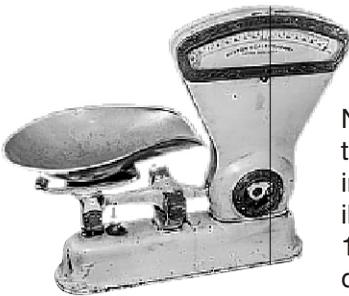
L'Épicerie d'autrefois

L'épicerie que mes parents exploitaient à Dorval en 1920 était différente de celles que nous voyons aujourd'hui. Cependant elle était aussi différente des épicerie du temps car Papa était avant-gardiste dans ce domaine.

Nous avions un système de chauffage central, donc pas de vieillards de la place autour de la "tortue" et autour du crachoir. La façade comptait deux grandes vitrines et une porte au centre. Une de ces vitrines étalait des pyramides de boîtes de conserve de fruits et légumes remplacées une fois par semaine. L'autre était pour les fruits et légumes frais renouvelés tous les matins.



De chaque côté du magasin, il y avait des tablettes de boîtes de conserve et de la marchandise en contenant de verre. Sous les tablettes, il y avait des cases pour le sucre, la cassonade, les pois, les fèves, la farine, etc. qui nous arrivaient en vrac dans les sacs de cent livres chacun. On prenait cette marchandise avec une espèce de cuillère pour servir les clients, et on la mettait dans les sacs de papier brun contenant deux, cinq, ou dix livres. Ces derniers étaient pour les pommes de terre entreposées à l'arrière du magasin avec les liqueurs douces. Les liqueurs douces nous étaient livrées en caisses de bois contenant douze grosses bouteilles. Au fond du magasin, il y avait un étalage de boîtes de biscuits de vingt livres, recouvertes d'une moustiquaire.



Nous avions deux balances sur le comptoir placées en avant des tablettes. Elles étaient inspectées et vérifiées une fois l'an par un inspecteur du gouvernement provincial. Sous un des ces comptoirs, il y avait un tiroir à argent divisé en quatre pour la monnaie de 1, 5, 10, et 25 sous et au fond, on mettait l'argent en papier. Il y existait des enregistreuses mais c'était trop dispendieux pour nous.

Papa ou un employé allait une fois par semaine prendre des commandes chez les clients. Le téléphone était un luxe que peu de gens à Dorval pouvaient se payer et notre téléphone était sur un bureau près de la porte d'entrée. Une chaise, installée devant le bureau, attendait le ou la cliente ou le commis-voyageur qui venait prendre la commande de la spécialité qu'il représentait.

Nous avons aussi une pompe à essence Impérial Oil à la porte. Il y avait quelques garages à Dorval mais pas de station de service. Nous avons un autre réservoir pour le pétrole à l'arrière car plusieurs n'avaient pas l'électricité et il fallait une huile spéciale pour les lampes.

Au fond du magasin, il y avait aussi une grosse glacière. *La glace était apportée par le marchand tous les matins et 2 fois les samedis. Les morceaux de glace, conservés dans le brin de scie, étaient lavés avant d'être mis dans la glacière. On y conservait le beurre, le fromage, le lait, etc. Le fromage et le beurre arrivaient en blocs de 50 et 20 livres qu'il fallait couper en morceaux d'une ou deux livres avec une broche spéciale. Il y avait aussi le moulin à café car il n'y avait que du café en fèves en ce temps-là. Les sirops pour le rhume, les pilules rouges Carter, les liniments, les cataplasmes avaient aussi leurs places car il n'y avait pas de pharmacies ici.



Il y avait beaucoup d'amitié entre le marchand et le client et aussi beaucoup de travail manuel car chaque client était servi par un commis pour chaque item de marchandise acheté. Lorsque nous demandions un nouvel employé, par une annonce dans le journal local, on lui demandait s'il savait compter. C'était la chose la plus utile dans ce temps-là puisqu'il n'y avait pas de machine à additionner.

Nous avons eu aussi pendant quelques années le bureau de poste. C'était le seul de Lachine à Pointe-Claire.



**Savez-vous où était situé ce magasin?
Lisez attentivement – la réponse se trouve
dans cette édition d'Héritage.**

***La coupe de glace**

Monsieur Willie Hébert, qui était boucher à Dorval vers 1915, faisait la coupe de glace pour la vendre aux résidents de Dorval et aussi pour conserver la viande qu'il avait débitée.

Au début de janvier, lorsque la glace avait atteint l'épaisseur voulue (environ 24 pouces) sur le Lac Saint-Louis, entre l'Île Dorval et le Royal Saint Lawrence Yacht Club, M. Hébert et ses employés taillaient à la scie de gros blocs de glace (24 x 24 x 36 pouces environ) qui étaient palanqués sur une sleigh à fond plat pour être transportés dans une bâtisse en bois sans fenêtre que l'on appelait "glacière". Les blocs empilés dans la glacière étaient recouverts de "brin de scie" pour être conservés. Au printemps et à l'été, on sortait ces blocs selon les besoins et on les coupait en cubes d'environ un pied pour la vente aux clients. Le prix d'un morceau était de 5 cents et il y avait une livraison par jour, du lundi au vendredi, et deux livraisons le samedi.





Germaine Racine's Reminiscences

by Louise Dineen



*Taken from Germaine Racine's memoirs.
Compiled and translated by Louise Dineen.
(Germaine Racine was one of the founding members of the
Dorval Historical Society in 1984)*

The Grocery Store

In 1920, my parents' grocery store was quite different from those that we see today. In fact, it was also different from many others of the same era because Papa was a trend-setter and he was ahead of his time.

We had a central heating system so there were never any elderly men gathered around, sitting around the furnace and the spittoon. The façade consisted of two big shop windows with a door in the middle. One of these displayed a pyramid of tin cans of fruit and vegetables which were replaced once a week. The other window was for fresh fruit and vegetables. That display was changed every day.

There were shelves of merchandise in tin cans and glass jars on each side of the store. Under those shelves, there were bins for white and brown sugar, peas, beans, flour, etc. which we received in bulk in bags weighing 100 pounds. We used a type of scoop to serve the merchandise to our clients. We put it into brown paper bags which contained two, five, or ten pounds. Potatoes were kept at the back of the store with the soft drinks. These were delivered in wooden cases which contained a dozen large bottles each. There was also a display of twenty-pound cookie boxes which was protected by mosquito netting.



We had two sets of scales on a counter in front of the shelves. (They were inspected and verified once a year by an inspector from the provincial government.) Under one of these counters, there was a drawer with sections for pennies, nickels, dimes, and quarters. We put the folding money at the back. Cash registers did exist, but they were too expensive for us!

Once a week, Papa or an employee went to take orders at his clients' homes. Telephones were quite a luxury then and only a few Dorval residents could afford one. Our telephone was on a desk near the front door. There was a chair near the desk waiting for a client or a travelling salesman who would come to take our order for the items that he represented.

We also had an Imperial Oil gas pump at the door. There were several garages in Dorval but no service stations. We also had another tank behind the store because many households did not have electricity and they needed special oil for their lamps.

There was a large ice box at the back of the store. * Ice was delivered by the merchant every day and twice on Saturdays. The blocks of ice which were covered with saw dust were rinsed before being placed in the ice box in the store. We kept butter, cheese, milk, etc. there. Cheese and butter were delivered in blocks of 20 or 50 pounds which had to be cut into one or two-pound pieces with a special implement.



We had a coffee mill because coffee was only available in bean form. We also carried cough syrups, Carter's little red pills, liniments, and poultices because there was no drug store in town. A real relationship existed between merchant and customer. This was also labor-intensive because each customer had to be served by a clerk for each item purchased. When we were hiring and placed an advertisement in the local paper, we first asked potential workers if they could count! It was the most useful skill because we didn't have an adding machine.

We also had the only post office between Lachine and Pointe-Claire for several years.



***Do you know where this store was located?
Look carefully - the answer is in this
edition of Heritage.***

***Ice Cutting & Harvesting**

Willie Hébert, a Dorval butcher around 1915, used to cut ice to sell to Dorval residents and to preserve the meat that he had butchered himself.

At the beginning of January, when the ice on Lake Saint-Louis between Dorval Island and the Royal Saint-Lawrence Yacht Club was thick enough (around 24 inches), Mr. Hébert and his workers carved it with saws into big blocks (about 24 x 24 x 36 inches) which were lifted onto flat-bottomed sleds and moved to a windowless wood building known as an ice house. The blocks were covered with saw dust to preserve them. From spring to summer, the blocks were removed as needed and cut into blocks of approximately 1 cubic foot for sale to customers. Pieces of ice cost \$.05 and were delivered daily with two deliveries on Saturday.



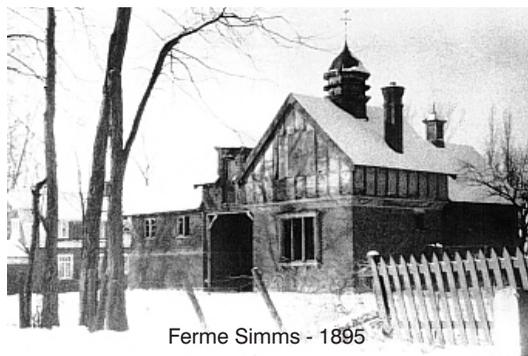
Dorval jadis

Quand les traîneaux tirés par des chevaux et les foins faisaient partie de la vie de la ferme

*Traduction d'un article de Peter MacArthur, pigiste habitant à Pointe-Claire,
publié dans la Montreal Gazette, le dimanche 9 avril 1995*

Notre respiration faisait de la vapeur dans le froid, alors que mon frère et moi trotions derrière le traîneau tintinnabulant, qui glissait dans la neige du bas-côté pour éviter l'ornièrre du milieu de la route. On nous avait demandé de courir derrière pour alléger la charge des chevaux, ce qui leur laissait cinq personnes à tirer pour descendre l'avenue Dorval jusqu'à la ferme sur le chemin du Bord-du-lac.

C'était un jour de Noël au début des années 1940, nous étions allés chercher ma grand-mère et ma tante à la gare se dirigeant vers la maison pour un repas autour d'une dinde. Des maisons étaient disséminées sur le côté est de l'avenue, mais de l'autre côté, à l'exception de deux ou trois maisons près du chemin du Bord-du-lac, il n'y avait que les 80 acres de terre que mon père cultivait pour le propriétaire, monsieur Simms. La ferme était du côté nord du chemin du Bord-du-lac, juste à l'ouest de l'avenue, sur un tertre, face à un grand manoir donnant sur le lac, appartenant également à M. Simms, et alors inoccupé. Les maisons imposantes bordant le lac étaient alors nombreuses dans le coin, dont celles de l'immense domaine McConnell.



La ferme, y compris l'habitation, comptait une étable, une écurie, une glacière, une cave à légumes et plusieurs granges pleines de matériel agricole. Mon père élevait des poulets, cultivait des légumes, barattait le beurre, s'occupait du bétail et séparait le lait de la crème pour la famille Simms de Westmount. Monsieur Simms venait régulièrement chercher ces produits dans sa limousine avec son chauffeur pour remporter tranquillement le tout vers la ville et remplir son garde-manger.



Chapelle St. Mark's - 1930

Proche de la glacière, une remise délabrée faisait face à la route, occupée seulement par des pigeons en liberté qui faisaient bruisser leurs ailes. Par les nuits venteuses, les sinistres grincements de la vieille bâtisse suffisaient à effrayer les plus braves. Le terrain jouxtant la cour de la remise appartenait à une paroisse anglicane dotée de ce qui était probablement la plus petite église du temps, mais qui attirait cependant une congrégation très vivante tous les dimanches.

À l'ouest de l'église, quelques imposantes constructions résidentielles, parmi lesquelles l'Hôtel Mercroft, étaient tranquilles en hiver mais s'animaient l'été avec les citadins qui arrivaient en villégiature pour une semaine ou deux.

L'hiver, il fallait aller couper la glace sur le lac, dans la baie Valois pour remplir la glacière pour l'été, ce qui nécessitait le concours de deux des trois chevaux de trait, le grand traîneau et une bonne dose de courage pour affronter les éléments. C'était une longue marche pénible dans le froid qui aboutissait là où l'on découpait la glace. Nous chargions alors de gros blocs de glace sur le traîneau pour nous en retourner à un pas d'escargot et les décharger laborieusement à l'arrivée.



parvenions en remontant l'avenue Dorval, puis en passant par le petit échangeur de la 2-20, et enfin en franchissant les voies ferrées jusqu'à un endroit derrière la gare. Après un moment autour du poêle pour nous réchauffer, nous partions alors nous amuser dehors.

La ferme s'animaient avec l'arrivée du printemps, qui exigeait que l'on laboure, herse, plante et enseme. La majeure partie de ces besognes incombaient à mon père, avec un peu d'aide de la part de ses deux fils et j'insiste ici sur les mots un peu, car à notre âge, il était difficile de contribuer sérieusement aux travaux de la ferme, sauf si elles avaient un rapport avec les chevaux, car nous adorions tous deux les chevaux.

L'été apportait les journées chaudes de farniente que nous passions souvent à nager dans le Lac Saint-Louis près d'une digue qui longeait l'embarcadère du traversier de Dorval. Nous étions une demi-douzaine à lézarder au soleil et à plonger des gros blocs de béton. Je me souviens d'une soirée où nous y prenions des bains de minuit et où nous avons dû nous accroupir pour nous cacher derrière la digue à l'arrivée du traversier.



Le reste du temps, nous faisons du sport ou nous nous tenions juste avec nos amis. Malheureusement, mon frère et moi devions nous arracher à cette vie facile pour aider notre père quand arrivait le temps des foins et de la sueur et de la poussière qui venaient avec.



J'ai aussi passé un été à travailler à l'aéroport de Dorval comme messenger pour le Ferry Command pendant la Seconde Guerre mondiale, laquelle devint vraiment réelle pour nous le jour où un bombardier frôla le toit de notre maison avant d'atterrir sur le ventre après un décollage raté.



Mes tâches consistaient alors à porter des lettres entre les hangars et les bureaux et à apporter au personnel du petit bureau auquel j'étais affecté des thermos de café - beaucoup de thermos! - que j'allais chercher au restaurant principal. Ce qui m'a le plus marqué de ces quelques mois passés là sont les bons repas de la cafétéria et les montagnes d'argent au centre des tables de jeux de dés auxquels jouaient les équipages, en grande partie américains, qui tuaient ainsi le temps.

Le quartier a beaucoup changé, mais quand je passe sur le chemin du Bord-du-lac aujourd'hui, je revois des repères qui me portent à la nostalgie en pensant à la vie idyllique que nous y avons connue.



Saviez-vous que...

Anthony Haig Simms était le propriétaire de la A. H. Simms & Company Ltd., fabricant de chemises et de cols à Montréal.

M. Simms fut le onzième maire de Dorval de 1907 à 1908.
(Cf. *Héritage* 2019 pages 17-22)



Dorval's Past

Haymaking and horse-drawn sleighs were part of farm life

From an article by Peter MacArthur, a freelance writer living in Pointe Claire, published in the Montreal Gazette, Sunday, 9 April, 1995

My brother and I, our breath steaming in the cold air, trotted along behind the jingling sleigh, which avoided the middle road for the more plentiful snow at the side. We had been asked to run behind to lighten the load for the horses, leaving them with five people to haul down Dorval Ave. to the farmhouse on Lakeshore Rd.

It was Christmas Day in the early '40s and we had just picked up my grandmother and aunt at the railway station and were preceding home for a festive turkey dinner. Houses dotted the eastern side of the avenue, but with the exception of two or three homes close to the Lakeshore, the western side was bordered by only the 80 or so acres that my father farmed for the owner, Mr. Simms. The farmhouse sat on Lakeshore Rd. N., just to the west of the avenue resting on a knoll facing a large country manor situated on the lake. It was another of Simms' possessions and sat idle and unused at that time. It was only one of many stately homes that rimmed the lake in that area, including those on the huge McConnell estate.



Simms Farm

McCord Museum MP 0000 587.30

The farm including the house, held a cow and horse barn, an ice house, vegetable cellar and several sheds laden with farm equipment. My father raised chickens, grew vegetables, churned butter, tended the livestock and separated milk from cream all for the Simms' household located in Westmount. This produce would be periodically gathered by Mr. Simms in his chauffeur-driven limousine and trundled back to the city to stock his larder.

A short distance from the ice house, sitting eerily by itself, an unused coach house faced the road. It was in disrepair and filled with stray pigeons whose flapping wings on a dark windy night along with the creaks and groans emanating from the old building, would be enough to scare even the bravest.



Mercroft Hotel - 1943

The land abutting the coach-house yard belonged to a church and contained possibly the smallest Anglican house of worship in existence at that time. It did, however, attract a lively congregation every Sunday.

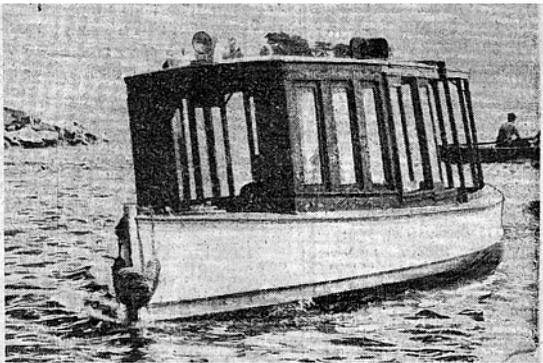
To the west of the church a few large residential buildings comprised the Mercroft Hotel, quiet in the winter but alive in the summer as visitors from the city would arrive for a week or two.

Winter would bring the necessity of hauling ice from Valois Bay to stock the ice house for summer. This required the use of two of the three work horses and the large open sled plus the courage to face the elements. It was a long, cold, windy trek that culminated in driving out on the lake to where they were cutting. We hauled large blocks of ice on to the sleigh and returned at a snail's pace to the laborious task of unloading.



We were sent by bus to school at Lachine High and I remember my fellow passengers fondly but unfortunately, with few exceptions, by first name only. There was my brother, Jim, of course, then Art, Bob, George, Billy, Brian, Dorothy, Helen et al. A gregarious group, we would prattle all the way back and forth usually discussing last night's radio shows or planning the night's activities. Evenings and weekends, we would meet at the skating rink in the village or "Joe's" General Store, which was reached by trudging up Dorval Ave., through the small traffic circle at the "two-and-twenty," then over the tracks to a spot behind the rail station. We would start with a "hot stove" session then depart for some kind of outdoor activity.

The farm came alive with the advent of spring, which brought with it the necessity for plowing, harrowing, planting and seeding. The largest share of these chores fell to my father with a little help from his two sons and I must stress the word "little". At our age it was difficult to get too serious about the dull routine of farming unless it was equine related - we were both horse crazy.



Dorval Island ferry boat

The rest of our time was spent at sports or simply hanging out with our friends. Unfortunately, my brother and I would be forced to take a break from this life of ease to help my father with the sweaty, dusty but essential, task of haymaking.

Summer brought warm lazy days that were often spent swimming in Lac St. Louis off a breakwater that ran alongside the Dorval ferry landing. A half dozen or so of us would spend the day sunning and diving off this large concrete block. I remember one night "skinny-dipping" at this spot and being forced to hide by hunching down behind the breakwater when the ferry arrived.



I spent one summer working at Dorval Airport as an on-base messenger boy for Ferry Command. World War II was in progress and this was brought graphically home to us one day when a large bomber plane, attempting to return after an aborted flight, skimmed the top of our house and made a “belly landing” on the tarmac.

My duties consisted of carrying correspondence between hangers and administrative buildings and keeping the small office staff where I was based, in thermoses of coffee - lots of it - obtained at the main restaurant.

My most vivid memories of these few months were of the good food served in the cafeteria and the large piles of money that centered the crap games played by the air crews - mostly Americans - to kill the boredom of waiting.



The area has changed dramatically, but as I drive the Lakeshore these days, there are still a few landmarks remaining that make me nostalgic for the idyllic life we had led.



Did You Know...

Anthony Haig Simms was the owner of A.H. Simms & Company Ltd., a wholesale shirt and collar manufacturer in Montreal.

From 1907 to 1908, Mr. Simms served as the 11th Mayor of Dorval. (See *Héritage* 2019 page 17-22)



Robert Davidson McGibbon, C.R.

Un notable habitant de Dorval



par Dick Nieuwendyk

Robert Davidson McGibbon est né en Montréal en 1857, aîné des cinq enfants d'Alexander McGibbon, commerçant à Montréal, et de sa femme, Harriet Davidson.



Épicerie A. McGibbon

Wm Notman, Musée McCord, 1-14014.1

Alexander avait une épicerie fine sur la rue Saint-Jacques, où il vendait du thé, du café, du vin, des alcools et divers produits.

Membre éminent de la communauté écossaise de Montréal, il fut président de la société de

St. Andrew et de la Société calédonienne, membre du conseil d'administration de l'Hôpital général de Montréal et conseiller municipal de Montréal de 1863 à 1866.



Robert Davidson McGibbon
1882

Notman & Sandham, McCord Museum IL-66870.1

Robert Davidson McGibbon fait ses études à la Montreal High School, puis à la faculté de droit de McGill, où il obtient son bac en administration en 1877, et son baccalauréat en droit civil à 22 ans en 1879, année où il fut aussi reçu au barreau de Montréal. Devenu une autorité en droit des entreprises, il participa, au long de sa carrière, à des nombreux procès, notamment à la poursuite Ayer & Co. contre les douanes fédérales suite à la saisie de l'édition canadienne à fort tirage de l'almanach Ayer. La société Ayer fut accusée de tentative d'escroquerie fiscale et condamnée à verser un important dédommagement, ainsi qu'une forte amende et les frais de justice.

Une autre cause célèbre fut l'invalidation du brevet des lampes incandescentes Edifils au Canada en 1889, pour raison d'illégalité et du fait qu'elles n'étaient pas fabriquées au Canada. L'ampoule électrique avait été inventée par Henry Woodward, un électricien médical de Toronto qui, avec son collègue Mathew Evans avaient déposé un brevet pour la lampe électrique en 1874. Woodward vendit son brevet pour le Canada à Thomas Edifils en 1885. C'est ainsi que la lampe devint américaine et qu'Edifils en devint soi-disant l'inventeur.

En 1894, Robert D. McGibbon fut nommé procureur général du Québec par Thomas Chase Casgrain, afin d'éradiquer les jeux de hasard à Montréal. Il y réussit pour un certain temps. En 1897, il fonde avec Thomas Casgrain, le cabinet McGibbon & Casgrain (Casgrain était alors le seul avocat canadien-français de l'équipe représentant la Couronne au procès de Louis Riel en 1885).



Thomas C. Casgrain

Le groupe prit de l'expansion pour devenir l'année suivante la société McGibbon, Casgrain, Ryan & Mitchell, ayant ses bureaux dans l'immeuble de la Canada Life Insurance sur la rue Saint-Jacques à Montréal. En 1889, Robert D. McGibbon est nommé Conseiller de la reine (alors Victoria) par Frederick Arthur Stanley, 16e Comte de Derby et Gouverneur Général du Canada.



Frederick Arthur Stanley

Il publia aussi de nombreux ouvrages sur divers sujets de droit, dont :

- Marriage with a deceased wife's sister: Letters to the Editor of the Montréal Gazette in Reply to the Rev. Henry Roe, D.D. - 1881.
- Thomas D'Arcy McGee: an address delivered before the St. Patrick's Society of Sherbrooke, P.Q. - 1884.
- The Law of abandonment of property and assignments in the province of Quebec - 1885.
- Trust deeds to secure mortgage bonds and debentures in the province of Quebec: suggestions to solicitors, notaries, and others - 1902.
- The revision of the Civil Code of the province of Quebec: an address delivered before the Junior Bar Association of Montréal, 4 décembre 1905.



Comme jeune adulte, McGibbon fut un athlète accompli et un sportif passionné, jouant notamment dans l'équipe de rugby de l'université McGill. À 23 ans, en 1880, il devient vice-président des «Tuques Bleues» du Club des raquetteurs de Montréal, et il contribua largement à fonder les Carnavals d'hiver de Montréal. Au banquet du Club des raquetteurs de Montréal de 1882, McGibbon propose de tenir un festival de sports d'hiver périodique afin de faire valoir les attraits de l'hiver canadien. Une météo favorable contribuera à faire du festival d'hiver de 1883 un succès retentissant. On estime à 15 000 le nombre de visiteurs étrangers qui envahirent la ville. L'inauguration du palais des glaces par McGibbon's fut l'un des moments forts de la fête.

En 1883, Robert Davidson McGibbon épouse Sarah (Sallie) Howard Ward, fille aînée de P. R. Howard, de Philadelphie, Pa. Ils auront deux fils: Gilbert Donald McGibbon et Roy Hosmer McGibbon. Gilbert, né à Montréal en 1885, deviendra vendeur; il s'engage en 1914 dans le 13e Bataillon (Royal Highlanders of Canada), corps expéditionnaire, comme officier des transmissions. Il meurt au combat en Belgique le 20 avril 1916, avec le rang de capitaine. Son frère, Roy Hosmer, né à Montréal en 1886, devient médecin. Lui aussi s'engage, à Valcartier dans le corps médical de l'armée canadienne. Il en reviendra. Il est mort en 1961.

Robert D. McGibbon était membre du club St. James, du Forest and Stream Club, de l'University Club, N.Y., et du Manhattan Club, N.Y.

En 1903, ayant pris sa retraite du Barreau deux ans auparavant, Robert D. McGibbon achète à Dorval pour ses vieux jours une maison ayant vue sur le superbe lac Saint-Louis où il déménage avec sa famille.

Construite en 1865, elle s'appelle Elmcroft, il la renomme The Angles. Elle sera encore renommée Aqua Vista dans les années 1980, nom qu'elle porte toujours.

Robert Davidson McGibbon meurt le 18 avril 1906. Il est enterré au cimetière du Mont-Royal.



La maison R.D. McGibbon "The Angles" - 1903
Wm Notman & Son, McCord Museum II-147288



Le groupe de R.D. McGibbon, Dorval - 1903
Wm Notman & Son, McCord Museum II-147289



"Aqua Vista" - 2014
Photo: Dick Nieuwendyk

Avec son toit rouge pentu, recouvert de fer blanc pour faire face aux importantes chutes de neige, et sa galerie couverte surélevée, protégée par un débord de toit très incurvé, l'Aqua Vista, sise au 2120 chemin du Bord-du-Lac, est une construction très caractéristique du style d'inspiration française, typique du 19^e siècle au Québec. L'étage est éclairé par des lucarnes dans le toit et un escalier central mène à la véranda de la façade. L'utilisation de fer blanc pour recouvrir les toits pentus semble s'expliquer par le fait que ce matériau était très largement disponible à l'époque. Mais pourquoi rouge, comme sur de nombreuses maisons le long des berges du lac Saint-Louis? La légende dit que des toits rouges servaient de point de repère aux «voyageurs» d'antan pour s'orienter sur le fleuve, a fortiori dans le blizzard des tempêtes de neige.

Aujourd'hui, la charmante maison en platelage vertical a gardé toute la fraîcheur de ses premiers jours de 1865. Habitée par plusieurs vieilles familles de Dorval, elle a retrouvé son authenticité d'origine et est un trésor de notre héritage dorvalois.

Robert Davidson McGibbon, Q.C.

A notable Dorval resident



by Dick Nieuwendyk

Robert Davidson McGibbon was born in Montreal in 1857, the eldest of five children of Alexander McGibbon, a Montreal merchant, and his wife, Harriet Davidson.



Alex McGibbon, grocer
1866

Wm Notman, McCord Museum 22189.1

Alexander operated a gourmet grocery store on St. James Street (now rue Saint-Jacques), selling tea, coffee, wines, spirits and a variety of groceries.

He was a prominent member of Montreal's Scottish community. He served as president of the St. Andrew's Society, as well as the Caledonian Society. He was also a governor for the Montreal General Hospital and a Montreal city councillor from 1863 to 1866.



Robert Davidson McGibbon
1880

Notman & Sandham, McCord Museum IL-66869.1

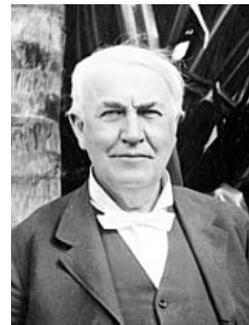
Robert Davidson McGibbon was educated at the Montreal High School, and afterwards at the Faculty of Law of McGill University, where he received his B.A. in 1877, and his B.C.L. in 1879. In 1879, at the age of 22, he was called to the Montreal bar. He became an authority on corporate law, and during his career became involved in many famous cases. One of these was the Ayer Customs case, involving the seizure of the Canadian edition of the popular Ayer's Almanac by the Dominion Customs Department. Ayer & Co. was charged with an attempt to defraud revenue and demanded to pay a large amount of money, duties and penalties.

Another case was the cancellation of the Edison Incandescent Lamp Patent in Canada in 1889, on the grounds of illegality, and not being manufactured in Canada. The electric light bulb was invented by Henry Woodward, a Toronto medical electrician, who with his colleague Mathew Evans filed a patent for the electric lamp in 1874.

Woodward sold his Canadian patent to Thomas Edison in 1885, thus making the light bulb American and the assumption that Edison invented the light bulb.



Henry Woodward



Mathew Evans

In 1894, Robert D. McGibbon was appointed by Thomas Chase Casgrain, the Attorney-General for Quebec, to eliminate gambling and games of chance in Montreal, a task in which he succeeded to clear the city for some time of such practices. In 1897, with Thomas Casgrain, he established the firm of McGibbon and Casgrain (Casgrain was the only French-Canadian lawyer in the legal team representing the Crown in the trial of Louis Riel in 1885). The firm expanded, and a year later became known as McGibbon, Casgrain, Ryan & Mitchell, with offices in the Canada Life Building on St. James Street in Montreal. In 1889, Robert D. McGibbon was created a Q.C. by Frederick Arthur Stanley, the 16th Earl of Derby, and Governor General of Canada.

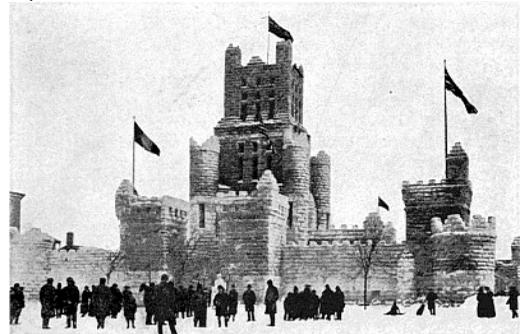


Thomas C. Casgrain

McGibbon was also the author of many publications on legal matters, such as:

- Marriage with a deceased wife's sister : Letters to the Editor of the Montreal Gazette in Reply to the Rev. Henry Roe, D.D. - 1881.
- Thomas D'Arcy McGee : an address delivered before the St. Patrick's Society of Sherbrooke, P.Q. - 1884.
- The Law of abandonment of property and assignments in the province of Quebec - 1885.
- Trust deeds to secure mortgage bonds and debentures in the province of Quebec : suggestions to solicitors, notaries, and others - 1902.
- The revision of the Civil Code of the province of Quebec : an address delivered before the Junior Bar Association of Montreal, December 4th, 1905.

In his younger years, Mr. McGibbon was an avid sportsman and athlete, playing rugby for McGill University. In 1880, at the age of 23, he became the vice-president of the "Tuques Bleues" of the Montreal Snow Shoe Club (MSSC), and it was largely due to his efforts that the Montreal Winter Carnivals were established. At the 1882 banquet of the Montreal Snowshoe Club, McGibbon suggested holding a regular winter sports festival, in order to "enjoy and show off the glories of Canadian Winter...". Ideal weather helped to make the 1883 Winter Carnival a resounding success. An estimated 15000 foreign visitors flocked to the city. McGibbon's inauguration of the ice palace was one of the highlights of the festival.



Ice Palace - 1883

In 1883, Robert Davidson McGibbon married Sarah (Sallie) Howard Ward, eldest daughter of P. R. Howard of Philadelphia, Pa. They had two sons: Gilbert Donald McGibbon and Roy Hosmer McGibbon. Gilbert was born in Montreal in 1885, and became a salesman. In 1914, he enlisted in the 13th Battalion (Royal Highlanders of Canada), CEF, as the Battalion Signals Officer. Gilbert was killed in action in Belgium on 20 April, 1916, in the rank of Captain. His brother Roy Hosmer was born in Montreal in 1886, and became a physician. He also enlisted at Valcartier with the Canadian Army Medical Corps. He survived the war and died in 1961.

In 1903, having retired from the Montreal Bar two years earlier, Mr McGibbon and his family moved to Dorval, where he bought his retirement home, a house named “Elmcroft”, built in 1865, and overlooking beautiful Lake Saint-Louis. He renamed it “The Angles”. During the 1980’s the house was renamed again and became “Aqua Vista”, as it still is today.

Mr. McGibbon was a member of the St. James Club, the Forest and Stream Club, the University Club, N.Y., and the Manhattan Club, N.Y.

Robert Davidson McGibbon died on 18 April, 1906 and was buried in Mount-Royal Cemetery.



R.D. McGibbon’s house “The Angles” - 1903
Wm Notman & Son, McCord Museum II-147288



R.D. McGibbon’s group, Dorval - 1903
Wm Notman & Son, McCord Museum II-147289



“Aqua Vista” - 2017
Photo: Dick Nieuwendyk

“Aqua Vista”, located at 2120 Lakeshore Drive is a typical example of 19th century Quebec style architecture. It features a steep, red tin covered roof, to ward off the heavy snowfalls during the winters, and a covered gallery. A second storey, illuminated by dormer windows, is set within the high slopes of the roof. The deep curved eaves and the raised gallery, are two of the most recognizable features of this “French-inspired traditional house.” A central staircase leads to the building's front verandah. The use of tin to cover the steep roof points to the wide availability of this material at the time. But, why RED tin on this and other homes along the coast of Lake Saint-Louis? Legend says that the “voyageurs” relied on the red roofs as landmarks for navigation on the river, and the bright red colour allowed them to more easily locate buildings on the shore during blowing snow.

Today, the attractive “upright-planked” house, is as bright and charming as the first day it was built in 1865. Occupied by several old Dorval families, it has regained its original authenticity and is a treasure of our Dorval heritage.

Mémoires de Joseph Décary

Extrait d'une collection de récits par Joseph Décary c.s.c.
Septembre 2004. Compilé par Louise Dineen.

par Louise Dineen



Cidre de pommes et bière de pruche

Durant toute notre jeunesse, nous ne connaissons pas la panoplie de boissons gazeuses qui depuis se sont multipliées et qui ne contribuent pas, trop souvent, à la santé des personnes qui les utilisent sans discernement. Elles sont hélas, bourrées de sucre et d'ingrédients chimiques qui créent une dépendance dommageable lorsque ingurgitées en grandes quantités. À la maison paternelle, on ne buvait pas de Coke ou de Pepsi mais quelquefois du Kik. À l'occasion des visites familiales, les enfants se désaltéraient seulement de Ginger Ale ou de Cream Soda tandis que la bière ou les liqueurs fortes étaient réservées aux grandes personnes. Pendant longtemps j'ai détesté le Ginger Ale et pourquoi? C'est qu'alors, il était utilisé comme remède contre la grippe selon les directives de l'oncle Ernest qui pratiquaient la médecine à Lachine. Servi chaud, il était excellent pour faire transpirer et abaisser la température du malade. Surtout je me suis toujours rappelé l'indigestion qui avait accompagné le remède prescrit. Bien sûr, nous buvions beaucoup d'eau qui venait du robinet et du lac Saint-Louis. On ne connaissait pas alors la pollution des cours d'eau et des lacs. S'ajoutaient chez nous des boissons-maison, selon les saisons comme le cidre de pomme et la bière de pruche dont je veux vous entretenir.



Dans notre champ de blé d'Inde, celui situé sur le côté nord de la rue Bord-du-Lac, on pouvait dénombrer un bon nombre de pommiers qui produisaient des fruits avec des traits propres. On rencontrait des marques différentes comme les pommes-pêches hâtives, des pommes de fin d'été comme les Duchesses, les Wealthy, les McIntosh et les pommes d'automne comme les pommettes colorées et bien agréables au goût. Comment ne pas mentionner les pommes Alexandre, très dures et presque immangeables crues. Maman était une excellente Cordon Bleu et elle savait les préparer avec beaucoup de soin en enlevant le cœur dont elle comblait alors la cavité avec de la cassonade; puis elle enrobait le tout d'une pâte qu'elle faisait cuir au fourneau du poêle. C'était le repas par excellence du dimanche midi et cela se répétait durant plusieurs semaines de la saison froide.



Des pommes, j'en ai dévoré une quantité incroyable à chaque retour de l'été tout comme mes trois frères d'ailleurs. Ce fruit ne coûtait pas cher et constituait une nourriture excellente pour la santé même si alors on en ignorait la valeur nutritive. J'ai toujours essayé de manger ma pomme quotidienne suivant le proverbe anglais : "An apple a day keeps the doctor away."

Comme de raison nous étions bien aisés de vendre à nos clients qui venaient s'acheter du blé d'Inde, nos pommes exposées sur la galerie et nous veillons à ce que notre produit fut parfait. Maman utilisait une partie de ce qui restait pour apprêter tartes, compotes, confitures, poudings et surtout des gelées de teintes différentes que nous apprécions surtout au déjeuner.

Quant à Papa, il avait trouvé une solution qui était courante chez les pommiculteurs de son temps, je pense. Des pommes les moins belles ou tombées par terre, il faisait une excellente boisson pour l'automne ou l'hiver : du cidre. Ces pommes, il les passait dans un genre de broyeur qui les réduisait en une compote qu'il versait, en y ajoutant eau, cassonade et levure, dans une barrique de bois prise chez l'épicier et ayant servi au transport de la mélasse venant des Barbades.

Durant un mois ou plus, le tout mijotait dans le hangar attenant à la maison et laissait émaner des senteurs douces et sucrées bien aguçantes. À l'occasion Papa jetait un coup d'œil pour s'assurer que le liquide s'annonçait bien et il apportait des correctifs si besoin était. Parfois il arrivait que sa cuvée tourne au vinaigre, alors Maman utilisait ce liquide pour confectionner des marinades qu'elle gardait dans des jarres en verre pour agrémenter les repas de l'hiver. Lorsque Papa jugeait que c'était le bon moment, au moyen d'une ouverture pratiquée au bas de la barrique, il laissait couler le précieux liquide jaune clair dans un entonnoir muni d'un filtre qui servait à évacuer les matières solides. Il déposait ensuite son cidre dans de grosses cruches en grès afin que son produit "muisse" et prenne des forces!



Il en versait aussi dans les bouteilles bien scellées et gardées au frais pour en offrir à la visite qui se présentait. Les résidus, il les donnait aux poules et aux quelques cochons que nous élevions et trucidions au cours de la saison hivernale. Il nous arrivait de voir les gallinacés gambader toutes joyeuses et vaciller sur leurs pattes pour notre plus grand plaisir.



Quand l'automne arrivait, Maman utilisait d'abord le cidre de l'année précédente puis de l'année courante en le réchauffant et le "baptisant" avec plus ou moins d'eau pour la collation des enfants revenant de l'école ou autres activités saisonnières.

Nous apprécions beaucoup cette boisson et Maman veillait à réprimer tout abus. Avec les années, le précieux liquide gardé au froid pouvait "cogner" dur et était réservé aux grandes personnes auxquelles Papa était bien content de présenter sa potion magique.



Durant la chaude saison de l'été, Papa avait trouvé le moyen d'étancher la soif : la bière de pruche. Je ne sais pas d'où il avait tiré la recette – sans doute les Amérindiens amis des Français. Mais, quant à nous, nous étions fort aise de nous "rincer le dalot" durant la courte pause de la matinée ou de l'après-midi alors que nous ruisselions de sueur à manier la pioche dans les champs de blé d'Inde. Cette pruche fait partie de la famille du sapin et n'abonde pas dans notre région. Je me rappelle encore très bien l'endroit où on trouvait quelques unités. C'était dans un petit boisé qui bordait le club de golf juste après les voies ferrées du Canadien Pacifique. Papa nous avait appris à reconnaître cet arbre dont nous rapportions une branche à la maison.



Nous la découpons ensuite en branchettes que nous déposons dans une grosse marmite remplie d'eau que nous chauffons un bout de temps sur le poêle à bois de la cuisine. Papa y ajoutait de la cassonade et de la levure pour faciliter la fermentation. Lorsque tout avait bien mijoté Papa recueillait le liquide jaunâtre dans les cruches en grès après l'avoir filtré pour enlever les résidus. En dix jours environ le jus si désiré, un peu âcre à nos palais, devenait de plus en plus agréable à déguster au point de nous "poncer" à grandes lampées. Mais nous nous sommes vite aperçus que plus le nouvel élixir avait "mûri", plus il se transformait en boisson riche en alcool et capable de rendre notre démarche plus ou moins assurée... Mais Papa "veillait au grain" en ajoutant de l'eau à sa potion magique.

Nous avons connu de bons moments comme vous avez pu le constater. Nous avons donc profité des petites douceurs qui égayaient la vie bien monotone du temps. En plus de l'eau fournie par l'aqueduc urbain, nous étanchions notre soif avec du lait cru (non-pasteurisé), du chocolat chaud, du Postum, et du thé selon l'âge. La limonade-maison constituait le breuvage par excellence dans les périodes de grande chaleur. Et nos parents mettaient déjà en pratique le dicton célèbre : " la modération a bien meilleur goût."



Saviez-vous que...

Le Postum est une boisson aux grains torréfiés en poudre très utilisée comme substitut au café. La boisson sans caféine a été créée par le fondateur de Post Cereal Company, C. W. Post, en 1895, et commercialisée comme alternative saine au café. Post était un élève de John Harvey Kellogg, qui croyait que la caféine était malsaine. Post Cereal Company est finalement devenue General Foods, qui a été fusionnée avec Kraft Foods. Eliza's Quest Foods détient désormais les droits de marque et la recette secrète de Postum. La version «instantanée» du mélange pour boissons a été développée en 1912, en remplacement de la boisson brassée originale. Le Postum est fabriqué à partir de son de blé rôti, de blé et de mélasse. Outre la saveur originale, des versions à saveur de café et à saveur de cacao ont été introduites.



Before You Try

To make the first cup of

POSTUM

read directions on the package carefully. They are simple and easily followed. Postum must be hot—*not* simply steeped.

Postum contains no coffee or other harmful substances, is made of clean, hard wheat, including the bran-out which is Nature's storehouse for the Phosphates of Potash, the "well-aid" for stabilizing brain and nerve tissue.

Coffee will disappear when Postum is the daily beverage.

"There's a Reason"

Publicité 1910

Memories of Joseph Décary

*Extract of a collection of memoirs by Father Joseph Décary c.s.c.
in September 2004. Compiled and translated by Louise Dineen*

by Louise Dineen



Apple Cider & Spruce Beer

When I was a child, we knew nothing of the variety of soft drinks which have multiplied since and which rarely contribute to the health of those who consume them indiscriminately. Unfortunately, they are full of sugar and chemical ingredients which create a dependence when consumed in large quantities. At home, we drank neither Coke nor Pepsi but sometimes Kik. During festive occasions, the children drank only Ginger Ale or Cream Soda and beer and stronger drinks were available to the adults. I hated Ginger Ale for a long time. Why? Because it was a cure for the flu according to Uncle Ernest who was a doctor in Lachine. Served warm, it worked by making a patient sweat which lowered the body temperature. Above all, I will never forget the indigestion which often came with the prescribed medicine. Of course, we drank a lot of tap water which came from Lake Saint-Louis. There was no pollution in the waterways and lakes. In addition, we drank home-made beverages according to the seasons such as apple cider and spruce beer. Let me tell you about them.



There were a lot of apple trees in our cornfield which was situated on the north side of the Lakeshore Road. They produced fruit with various specific features.

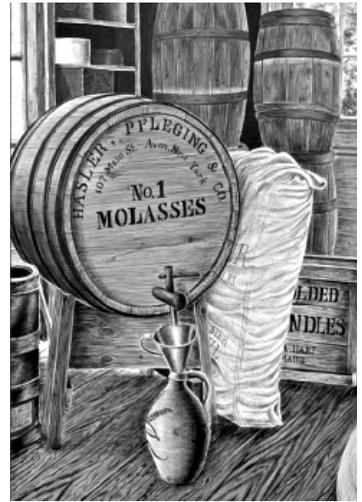
There were many varieties such as summer apple-peaches, end-of-season apples such as



Duchess, Wealthy, McIntosh, and autumn apples such as brightly colored and tasty crab apples. And how can we fail to mention the Alexandre apples which were very hard and almost inedible raw. But Maman was a Cordon Bleu cook who knew how to prepare them. She would carefully remove the core, fill the cavity with brown sugar, wrap the apples in pastry, and bake them in the oven. This was the highlight of the Sunday noon meal for several weeks during the cold season.

My three brothers and I consumed unbelievable quantities of apples each summer. This fruit was inexpensive and was a very healthy food even if we were unaware of its nutritional content. I always tried to eat an apple every day according to the English proverb: "An apple a day keeps the doctor away." Of course, we also sold our apples to customers who came to buy corn. We displayed them on the front porch making sure that they were perfect. Maman used some of the leftovers to make pies, compotes, preserves, puddings, and especially different colored jellies which we loved, especially for breakfast.

As for Papa, he had come up with a solution which was probably quite common among apple growers of the time. Those apples which were less than perfect, or had fallen from the trees, were used to make an excellent fall and winter drink. The apples were ground into a compote which was poured into wooden casks along with water, brown sugar and yeast. These casks came from the grocer and had been used to transport molasses from Barbados.



During a month or more, the mixture stewed in the shed near the house and emanated a tantalizingly sweet aroma. Every now and then, Papa had a look to make sure that all was well and made adjustments as needed. Sometimes, his vintage turned to vinegar, so Maman used it to make marinades which she stored in glass jars to garnish winter meals. When Papa decided that the time was right, he released the precious yellow liquid through an opening in the bottom of the cask, passing it through a filtered funnel to separate any solid matter. He poured the cider into big stoneware crocks to age and strengthen!

Some cider was decanted into well-sealed glass bottles and kept cool for any visitors. He gave the leftover sediment to the chickens and pigs that we raised, then consumed over the winter. We sometimes noticed that the poultry seemed quite happy and we enjoyed watching them happily teetering around.



When autumn arrived, Maman would warm up the previous year's cider along with some from the current year's batch and dilute it with water for our afternoon snack. We really enjoyed this beverage and of course Maman was careful to crack down on any abuse. Over the years, stored at cool temperatures, the precious liquid could pack quite a punch and it was reserved for the adults with whom Papa was happy to share this magic potion.

During the heat of summer, Papa had found a way to slake his thirst: spruce beer. I don't know where he found the recipe – probably from Amerindians who were friendly to the French. As for us, we were quite happy to wet our whistles during the morning and afternoon breaks, drenched in sweat and wielding hoes in the corn fields. This spruce tree belongs to the fir family and is quite rare in our region. I remember the spot where there were a few trees. It was in a little wooded area along the Golf Club just beyond the Canadian Pacific Railway tracks. Papa had taught us to recognize this tree and we would bring branches home. We would cut them into twigs which we put into a big pot filled with water and heat it on the wood stove in the kitchen. →



Papa added brown sugar and yeast to speed up fermentation. Once it had simmered for a while, Papa would pour the yellowish liquid into earthenware crocks after filtering it to remove any residue. After about ten days, the juice, which was bitter to our taste, got better and better to the point where we could quaff it easily. We soon realized that as the new elixir ripened, it turned into a stronger drink which was rich in alcohol and able to affect our gait to some extent. But Papa kept a watchful eye and added water to his magic potion.



As you can tell, we had good times. We enjoyed some of the little luxuries which brightened the boring life of that era. Along with the water, which was delivered by the aqueduct, we slaked our thirst with raw (unpasteurized) milk, hot chocolate milk, Postum, and tea, depending on our ages. Home-made lemonade was the best drink during the height of summer. And our parents were already quoting the famous adage "*La modération a bien meilleur goût*". (Moderation is always in good taste.)



HIGHLY carbonated Soda Water, White and Brown Spruce Beer, and Ginger Beer.—For upwards of 20 years PEDLEY and Co. 373, Oxford-street, have given general satisfaction to their very numerous and highly respectable customers both in town and country, and they beg leave to return them their most sincere and hearty thanks, at the approach of another season, and hope for a continuance of their favours, which will be punctually attended to, as they always keep a large supply of all the above articles, at their manufactory, in the highest state of perfection, fit for immediate use. Essence of Spruce, with directions for making White and Brown Spruce Beer that can be depended upon. No connexion with any other house in London.—373, Oxford-street.

British advertisement ca 1819



Did You Know...

Postum is a powdered roasted-grain beverage popular as a coffee substitute. The caffeine-free beverage was created by Post Cereal Company founder C. W. Post in 1895 and marketed as a healthful alternative to coffee. Post was a student of John Harvey Kellogg, who believed that caffeine was unhealthy. Post Cereal Company eventually became General Foods, which was merged into Kraft Foods. Eliza's Quest Foods now owns the trademark rights and secret recipe of Postum. The "instant" drink mix version was developed in 1912, replacing the original brewed beverage. Postum is made from roasted wheat bran, wheat, and molasses. In addition to the original flavor, coffee-flavored and cocoa-flavored versions have been introduced.

1910 Advertisement



Begin Early—

Children "brought up" on

POSTUM

are free from the evil effects of coffee—the habit-forming drug—in coffee and tea.

Postum is made of cereal, hard wheat, skillfully roasted, including the bran-outer which contains the Phosphorus of Postum known to be the great food-building healthy basis and nerve tonic.

Begin early to insure a healthy nervous system in the life to come.

"There's a Reason"

Food Postum—mixed with sugar and lemon is a delicious, cooling Summer Food-Drink.

Postum Cereal Co., Ltd., Battle Creek, Mich., U. S. A.



Les débuts des vols transatlantiques

Des dirigeables aux bombardiers du Ferry Command

par Michel Hébert

Écrit par Ken. W. Watkins , août 2010

Les premiers vols transatlantiques

Pour apprécier à leur juste prix la contribution de nos valeureux héros de la Seconde Guerre mondiale, il nous faut tout d'abord remonter aux difficultés des débuts des vols transatlantiques, à commencer par le vol du dirigeable R100 à destination de Montréal en 1930.

En juin 1930, mon grand-père m'emmena à l'aéroport de Saint-Hubert dans sa berline Studebaker 1929 voir le mât auquel le dirigeable R-100 serait arrimé pendant sa visite à Montréal en août. Le mât en question était une grande tour en acier d'armature et maçonnerie plantée au milieu de la plus grande zone sans arbres que je n'aie jamais vue. Pas impressionné. Mais quand nous y sommes retournés en août, j'ai regardé avec étonnement ce cigare massif pouvant se déplacer seul grâce à son moteur à explosion. Selon mon grand-père, c'était un grand événement dont je me rappellerai toute ma vie.



Le R100 à son mât d'amarrage à Saint-Hubert



Général Italo Balbo

Les vols transatlantiques suivants dont je me souviens eurent lieu en 1933. C'était cette fois le Général Balbo et son escadrille de 14 hydravions, partis d'Italie pour l'Exposition universelle de Chicago, avec escale aux Açores puis à Boucherville. Une fois encore, je fus admiratif en les regardant survoler en formation le port de Montréal.

Puis, en 1937, je suis allé à Saint-Hubert voir le départ d'un vol de la Northwest Airline vers Boston. J'avais peur que l'avion continue au bout de la piste, car il semblait prendre une éternité à décoller.

La compagnie Imperial Airways fit aussi deux traversées transatlantiques est-ouest à l'été 1937 avec deux hydravions, le Caledonia et le Canopere, qui atterrirent à Boucherville.

Le 21 juillet 1938, l'hydravion Mercury, avec le V/m/a Bennett de la Direction de l'entraînement interallié aux commandes, réussit sa traversée et atterrit à Boucherville en route vers New-York. Pour économiser son carburant, le Mercury décolla arrimé sur l'hydravion principal (Maia) jusqu'à ce que les deux atteignent une altitude suffisante. Quand le V/m/a Bennett tira sur le manche, le Mercury se détacha et mit le cap sur Montréal. Les vols est-ouest au-dessus de l'Atlantique étaient considérés comme plus difficiles à cause des vents d'ouest, plus imprévisibles, ce qui nécessitait des précautions supplémentaires afin d'assurer assez de carburant.



Le "Short-Mayo Composit" conçu par le Major R. M. Mayo d'Imperial Airways. L'avion principal "Maia" transportait le plus petit Mercury.

La construction de l'aéroport de Dorval

En 1930, Montréal avait deux aéroports : Saint-Hubert sur la rive sud et Cartierville sur le boulevard Décarie, qui allait devenir celui de Canadair Ltd., puis de Bombardier inc. Il était clair que Saint-Hubert était trop petit pour les besoins futurs; le gouvernement fédéral cherchait donc un nouvel emplacement. À l'époque, le club hippique *Dorval Jockey Club*, propriété de la société *Dorval Parks and Amusement Corporation*, était en difficulté. Le terrain et les bâtiments situés au nord de la voie ferrée du Canadien Pacifique et la ligne secondaire avaient été expropriés par la ville de Dorval pour défaut de paiement des taxes. Le 6 mars 1940, la



L'aéroport de Saint-Hubert montrant le bureau de poste et le bureau des douanes



L'aéroport de Dorval - 1941

ville était donc en négociation avec le gouvernement fédéral pour lui vendre la propriété afin d'y implanter un « champ d'aviation ou d'autres fins similaires ». L'aéroport de Dorval était né. Le premier vol commercial de la Northwest Airlines atterrit à Dorval le 1er septembre 1941 en provenance de Boston.

L'aéroport de Dorval allait devenir la plaque tournante du *Ferry Command* pour le Canada.

Le Ferry Command à l'aéroport de Dorval

Puisque les avions qui devaient être livrés outre-mer par le *Ferry Command* de la RAF, faisaient partie de l'entente de *Lease-Send Agreement* entre les États-Unis et le Canada, l'opération était top secret et tout ce qui y touchait était probablement rigoureusement censuré.

J'ai scruté tous les comptes-rendus des réunions du conseil municipal de Dorval de septembre 1941 à novembre 1945. Je n'y ai trouvé qu'une seule mention d'une lettre du *Ferry Command* de la *Royal Air Force* datée du 5 novembre 1941, offrant 7,50 \$ par voyage pour l'utilisation d'un véhicule de la ville de Dorval. On en conclut que le *Ferry Command* avait déjà des activités à Dorval dès septembre 1941.



Consolidated B-24 Liberator



Un chat en patrouille sur le tarmac de Dorval; en arrière-plan, Liberators et Hudsons sont alignés. Les chats ont été utilisés pour détruire les rongeurs qui pourraient endommager les cellules recouvertes de toile.

Photographie de Nicholas Morant. Ministère de la Défense nationale / Archives nationales du Canada, PA-114767



***Ken Watkins (1923 - 2014)** Navigateur de l'armée de l'air du Canada pendant la Seconde Guerre mondiale, ingénieur d'usine, bénévole pour la cité de Dorval et longtemps membre de la Société historique de Dorval



YUL - Aéroport international Trudeau de Montréal - 2019

Photo: Dick Nieuwendyk



Early Trans-Atlantic Flights

From airships to Ferry Command bombers

by Michel Hébert

Written by Ken W. Watkins* 10 August, 2010

Early Trans-Atlantic Flights

In order to appreciate fully the contribution made by the brave heroes of WWII, we must first turn the clock back and examine the difficulties of the early stages of trans-Atlantic flights starting with the flight of the Airship R-100 to Montreal in 1930.

In June of 1930, my grandfather drove me to St-Hubert Airport in his 1929 Studebaker touring car to view the mooring mast where the dirigible R-100 would be secured during its visit to Montréal in August. The mast was a large masonry and structural steel tower located in the middle of the largest treeless area I had ever seen. I was not impressed. However, when we returned in August, I gazed in awe at this massive cigar which could move over by its own gasoline-driven engine. According to my grandfather, this was a once in a lifetime event that I would remember for as long as I lived.



R10 at its mooring mast in St-Hubert



The next Trans-Atlantic crossing that I can recall was made in 1933 by General Balbo and his squadron of 14 sea planes. They flew from Italy via the Azores to Boucherville on their way to the Chicago World Fair. Once again, I was awe-struck when I watched as they flew in formation over the Montreal Harbour on their flight to Chicago.

◀ General Italo Balbo and his crew on their plane after bringing it to Chicago, completing the flight to the World Fair from Italy.

In 1937, I visited St-Hubert to witness the departure of a Northwest Airlines flight to Boston. I was concerned that the aircraft would run out of runway because it seemed to take forever before liftoff.

Imperial Airways made two East-West Atlantic crossings in the summer of 1937. Both the Caledonia and the Canopere flying boats landed at Boucherville.



Short Empire, C Class Flying Boat "Caledonia"

On July 21, 1938, the seaplane Mercury with AVM D.C.T. Bennett at the controls made a successful crossing and landed in Boucherville on its way to New York. In order to conserve fuel for the crossing, the Mercury took off piggyback on the top of the Maia flying boat until both were airborne and reached the predetermined altitude. When AVM Bennett pulled the lever, Mercury was set free and on its way to Montreal. Flights across the Atlantic from east to west were considered more difficult because of the unpredictable westerly winds and extra precautions were taken to ensure an adequate supply of fuel for the crossing.



The "Short-Mayo Composite" (designed by Major R.M. Mayo of Imperial Airways). The mother aircraft, Maia, carried the smaller Mercury.



Air Vice Marshall
Don C.T. Bennett

The construction of the Dorval Airport

In 1930, the Montreal area had two airports: St-Hubert on the south shore and Cartierville airport on Decarie Boulevard which later became Canadair Ltd and Bombardier Inc. It was evident that St-Hubert was too small to satisfy the demand of the future and the federal government was looking for a suitable new site. At this time, the Dorval Jockey Club which was owned by the Dorval Parks and Amusement Corporation had fallen in hard times. This land and the buildings on the north side of the CPR tracks and spur line were expropriated by the Town of Dorval for non-payment of taxes. On March 6, 1940 the Town was negotiating with the federal government for the sale of the property for the creation of a *champ d'aviation ou autres fins similaires* (an airfield or similar purpose). This was the birth of the Dorval airport and the first commercial flight of Northwest Airlines from Boston landed at Dorval on September 1, 1941. The Dorval Airport would later become the Canadian Hub of the Ferry Command.



Mooring mast and hangar at St-Hubert Airport



Ferry Command at Dorval Airport

Because the aircrafts which were to be ferried across the Atlantic by the RAF Ferry Command were part of the U.S. Canada "Lease-Send Agreement" the operation was shrouded in secrecy and any reference to its operation may have been heavily censored.

I have examined all of the Minutes of the Council Meetings from September 1941 to November 1945 and I could find only one reference to a letter from Royal Air Force Command dated November 5th 1941. This was an offer of \$7.50 per trip for the use of a Town of Dorval vehicle. This would indicate Ferry Command was established and active in Dorval as early as September 1941.



***Ken Watkins (1923 - 2014)**

Ken was a navigator in the RCAF during WWII, a plant engineer, and a volunteer for the City of Dorval, and a long-time member of the Dorval Historical Society.

The St. Maurice Valley Chronicle

THREE RIVERS, QUE., THURSDAY, NOVEMBER 21st., 1940.

5¢ A COPY—\$2 A YEAR

Montreal's New Airport At Dorval, Historic Site

Dorval, where Montreal's new commercial airport is being built, is on the shore of Lake St. Louis, about 12 miles from the metropolis. The town was established in 1895 and incorporated in 1903. It was named after Sieur Jean Baptiste Bouchard, called Dorval,

once a large landowner in the 's-trict.

The Sulpicians had a mission to the Indians there in 1666 and built the fort of The Presentation a few years later. The Trans-Canada Air Lines has begun construction of a large hangar at the new airport.

Il y a cent ans - 1920 - Une année bissextile

Compilé by Louise Dineen

par Louise Dineen



Les Winnipeg Falcons - 1920

Les jeux du VII Olympiade : En 1920, les premiers jeux olympiques d'été depuis la première guerre mondiale ont eu lieu à Antwerpen, Belgique. Les jeux de 1916 avaient été annulés. L'Allemagne n'a pas participé avant 1928. Ce furent les derniers jeux d'été à inclure des sports d'hiver (le patinage artistique et le hockey sur glace). Les *Winnipeg Falcons* représentant le Canada ont dépassé leurs

adversaires 29-1 pour emporter la première médaille d'or. Ces jeux étaient les premiers où le serment olympique a été prononcé, les premiers où des colombes ont été lâchées symbolisant la paix, et les premiers où le drapeau olympique a été hissé. Ce drapeau a disparu pendant 77 ans! Un Olympien, Hal Haig Prieste, a révélé qu'il l'avait dans sa valise pendant tout ce temps-là. Le *Dominion of Newfoundland* n'avait qu'un seul participant, Eric Robertson. Puisque le *Dominion* n'avait pas de Comité Olympique officiel, sa nationalité était incertaine, et il a dû représenter la Grande-Bretagne.

Les années 1920 ont marqué le début des usines d'assemblage américaines au Canada surtout au Québec et Ontario désormais connu comme le **Canada industriel**. Ces usines étaient identiques aux usines américaines parce que c'était impossible de tenter de concurrencer les américains. Puisque les produits étaient "fabriqués au Canada", les compagnies pouvaient éviter de payer des taxes/tarifs à la frontière. C'était une situation gagnante pour les deux nations car les canadiens bénéficiaient d'opportunités de formation et d'emplois dans la nouvelle technologie. Cependant, il y a eu quelques aspects négatifs puisque les postes clés de gestion étaient occupés par les américains et les profits allaient aux sociétés mères aux États-Unis.

Le pansement **Band-Aid** a été inventé en 1920 par un employé de Johnson & Johnson, Earle Dickson, pour sa conjointe Josephine qui se coupait et se brûlait fréquemment en cuisinant. Il a utilisé un raban adhésif et de la gaze de coton pour façonner ce pansement. Il en a parlé à ses supérieurs qui l'ont nommé vice-président. Ils ont appelé son invention "*Band-Aid*". Cela a bien fonctionné pour tout le monde!



Sears a vendu des maisons par correspondance entre 1908 et 1940 dans le cadre de leur programme *Modern Homes*. Les maisons étaient livrées en kit et comprenaient des commodités modernes telles que la plomberie intérieure. Certaines de ces maisons existent toujours



Henry Ford est devenu milliardaire. Dans la monnaie d'aujourd'hui, en tenant compte de l'inflation et la PIB, c'est l'équivalent de 194\$ milliards. Il est le septième homme le plus riche de l'histoire.

10 janvier – La **traitée de Versailles** est entrée en vigueur, mettant ainsi fin à la première guerre mondiale et la Pacte de la Société des Nations a pris effet. La première réunion du conseil de l'organisation a eu lieu le 16 janvier à Paris.

17 janvier – La **prohibition** : Aux États-Unis, une loi est entrée en vigueur interdisant la fabrication,

la vente et le transport de liqueurs enivrantes (alcoolisées).

29 janvier - **Walt Disney** a commencé à travailler comme artiste avec KC Slide Co pour 40\$ par semaine.

1 février - La **Gendarmerie Royale** a été établie à la suite de la fusion de la *Royal Northwest Mounted Police* et la *Dominion Police*.

8 février - Les hommes suisses ont voté contre le suffrage féminin.

19 février - Le Sénat des États-Unis a refusé de ratifier la **Traité de Versailles**.



Deux hommes versent de l'alcool dans un égout pendant l'interdiction aux États-Unis, vers 1920.

(Hulton Archives / Getty Images)



Jeanne d'Arc

24 février - À Munich, Adolf Hitler a présenté son nouveau programme au Parti national-socialiste des travailleurs allemands (*Deutsche Arbeiterpartei*) et le parti Nazis est né.

16 mai - **Canonisation de Jeanne d'Arc** : Plus que 30,000 personnes ont assisté à la cérémonie y compris 140 descendants de sa lignée. Le Pape Benedict XV a présidé la cérémonie à la basilique de St. Pierre à Rome.

13 août - La **guerre d'indépendance**. L'acte pour rétablir l'ordre en Irlande (adopté par le Parlement du Royaume-Uni) a reçu la sanction royale alors les militants de la IRA (*Irish Republican Army*) pouvaient être jugés par les cours martiales plutôt que par des jurés dans les cours criminelles.

18 août – Aux États-Unis, le **19e Amendement** a été ratifié, accordant aux femmes blanches le droit de voter.

16 septembre - Les États-Unis ont subi la pire attaque terroriste de son histoire lorsqu'une charrette tirée par un cheval et équipée d'un engin explosif improvisé a explosé sur Wall Street, un des axes routiers le plus fréquenté de New York. Trente-huit personnes ont été tués et des centaines ont été blessés. On croyait que les responsables étaient des anarchistes italiens.

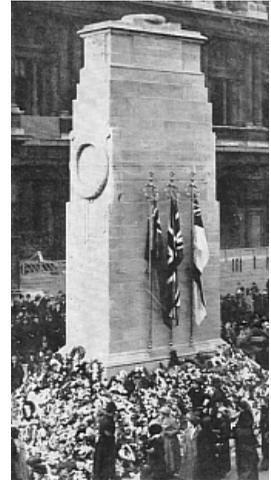
2 novembre - Les moyens modernes de masse média ont fait leurs débuts lorsque des postes de radios détenant des licences commerciales ont commencé à diffuser les résultats de l'élection présidentielle. (Le Sénateur Republicain Warren G. Harding a défait le Démocrate et Gouverneur James M. Cox et le socialiste Eugene V. Debs.)

Cette transmission des nouvelles de dernière heure était nouvelle et sans précédent. Après deux ans, les américains ont acheté 100,000 radios. En 1923, ils en ont acheté 500,000. En 1926, il existait 700 postes de radios commerciaux et pratiquement tout le pays était couvert par les signaux de radio numérique.



Conséquences du bombardement de Wall Street. 1920.

11 novembre - Le monument de la Grande Bretagne commémorant ses morts de la guerre, le Cenotaph à Whitehall, conçu par Edwin Lutyens, a été inauguré. Des enterrements de soldats inconnus ont eu lieu simultanément à l'abbaye de Westminster à Londres et à l'Arc de Triomphe à Paris.



le Cenotaph à Whitehall

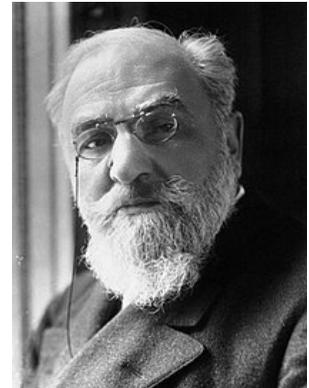
21 novembre - Guerre d'indépendance irlandaise: La (IRA) *Irish Republican Army*, sur les ordres de Michael Collins, ont tiré sur la "Cairo gang", 14 agents secrets britanniques dans leurs domiciles à Dublin. En guise de représailles, plus tard le même jour, les auxiliaires de la Division du Royal Irish Constabulary ont ouvert le feu sur la foule à un match de football de la Gaelic Athletic Association à Croke Park, massacrant 13 spectateurs et 1 joueur et blessant 60. 3 hommes ont été



tué au château de Dublin lorsqu'ils "tentaient de s'échapper".

tué au château de Dublin lorsqu'ils "tentaient de s'échapper".

10 décembre - Leon Bourgeois, président du Senat français et président du Conseil de la Ligue des Nations a reçu **le prix Nobel de la Paix**.



Léon Bourgeois



Saviez-vous que...

Aujourd'hui, au Canada, la conduite est à droite mais ça n'a pas toujours été le cas. Avant la deuxième guerre mondiale, les parties contrôlées par les français conduisaient à droite, mais les régions anglaises conduisaient à gauche. La Colombie britannique et les provinces de l'Atlantique ont opté pour la conduite à droite dans les années 1920 mais Terre-Neuve ne s'est pas conformée avant 1947. Ils se sont joints au Canada en 1949.



Cheval et calèche sur le côté gauche de la route à Vancouver, Colombie-Britannique (vers 1900)

100 Years Ago - 1920 - A Leap Year

Compiled by Louise Dineen

by Louise Dineen



The Games of the VII Olympiad: In 1920, the first **Summer Olympic Games** since World War I were held in Antwerp, Belgium. The 1916 Games which had been scheduled for Berlin were cancelled, and Germany did not return to Olympic competition until 1928. These were the last summer Games to include winter sports (figure skating and ice hockey). Canada outscored its opponents 29-1 to win the inaugural Olympic ice hockey gold medal. These Games were the first in which the Olympic Oath was voiced, the first in which doves were released to symbolize peace, and the first in which the Olympic Flag was flown. This flag went missing for 77 years! A 1920 Olympian, Hal Haig Prieste, revealed he'd had it in his suitcase the whole time. The Dominion of Newfoundland had one competitor, Eric Robertson. But as the Dominion had no official Olympic committee, his nationality could not be confirmed, and he had to represent Britain.

The 1920's marked the beginning of **American branch plants in Canada**, mainly in Quebec and Ontario which came to be known as Industrial Canada. These plants were copies of American parent companies because it was not feasible to try to compete with the Americans. Because the products were still "Made in Canada", companies could avoid paying taxes/tariffs at the border. This was a win-win-situation. Canadians were provided with training and job opportunities in the new technology. However, there were some negative aspects because top management jobs were held by Americans and profits went to the parent companies in the U.S.

The **Band-Aid** was invented in 1920 by Johnson & Johnson employee Earle Dickson for his wife Josephine, who frequently cut and burned herself while cooking. He used tape and cotton gauze to make a bandage bandage. He told his bosses about it, they made him a VP, and named it the 'Band-Aid.' It worked out well for all concerned.



Earle Dickson

Sears sold mail-order homes between 1908 and 1940 as part of their Modern Homes program. They arrived as a kit, and included many modern conveniences, such as indoor plumbing. Some of these homes still exist today.



Henry Ford became a billionaire. In today's currency, accounting for inflation and GDP, this would be worth \$194 billion, making him the 7th richest man in history.

January 10 - The **Treaty of Versailles** took effect, officially ending World War I and the League of Nations Covenant entered into force. On **January 16**, the organization held its first council meeting in Paris.

January 17 - **Prohibition** went into effect in the United States officially banning the “manufacture, sale or transportation of intoxicating liquors” for beverage purposes in America. Montreal soon became a haven for Americans looking for alcohol and night life.

January 29 - **Walt Disney** started work as an artist with KC Slide Co for \$40 a week.



Northwest Mounted Police
1920

February 1 - The **Royal Canadian Mounted Police Force** was established after a merge between the Royal Northwest Mounted Police and the Dominion Police.

February 8 - Men in Switzerland voted against women's suffrage.

February 19 – The United States Senate refused to ratify the Treaty of Versailles.

February 24 – In Munich, Adolf Hitler presented his National Socialist Program to the German Workers' Party (Deutsche Arbeiterpartei), which changed its name to the Nazi Party.

May 16 - **Canonization of Joan of Arc:**

Over 30,000 people attended the ceremony, including 140 descendants of Joan of Arc's family. Pope Benedict XV presided over the rite in St. Peter's Basilica in Rome.

August 13 – **Irish War of Independence:** The Restoration of Order in Ireland Act (passed by the Parliament of the United Kingdom) received Royal Assent, providing for IRA (Irish Republican Army) activists to be tried by court-martial, rather than by jury in criminal courts.



Pope Benedict XV



Aftermath of the Wall Street bombing. 1920

August 18 - In the United States, the **19th Amendment** was ratified, granting white women the right to vote.

September 16 - America sustained the **worst terrorist attack** in its history when a horse-drawn cart carrying a massive, improvised explosive device was detonated on the busiest corner of Wall Street in New York. Thirty-eight people were killed in the Wall Street Bombing, and hundreds were injured. The perpetrators were believed to be Italian anarchists.

November 2 - Mass media was born when the first commercially licensed radio station began broadcasting live results of the **American presidential election**. (Republican U. S. Senator Warren G. Harding defeated Democratic Governor of Ohio James M. Cox and Socialist Eugene V. Debs.) This transmission of breaking news was new and unprecedented. Two years later, Americans bought 100,000 radios. In 1923, they bought 500,000. By 1926, there were over 700 commercial radio stations, and virtually the entire country was covered by radio signals.

November 11 – Great Britain's monument to her war dead, the Cenotaph in Whitehall, designed by Edwin Lutyens, was unveiled. The burials of unknown soldiers took place simultaneously in Westminster Abbey, London, and at the Arc de Triomphe, Paris.

November 21 – Irish War of Independence (Cogadh na Saoirse): The Irish Republican Army, on the orders of Michael Collins, shot the "Cairo gang", 14 British undercover agents in Dublin, most in their homes.



Cenotaph in Whitehall



Later that day in retaliation, the Auxiliary Division of the Royal Irish Constabulary opened fire on a crowd at a Gaelic Athletic Association Football match in Croke Park, killing 13 spectators and 1 player, and wounding 60. Three men were shot in Dublin Castle "while trying to escape".



Léon Bourgeois

December 10 - Léon Bourgeois, president of the French Senate and president of the Council of the League of Nations, received the **Nobel Peace Prize**.



Did You Know...

Today, Canadians drive on the right side of the road, but this wasn't always the case. Before the Second World War, territories controlled by the French drove on the right side of the road, but areas controlled by the British drove on the left. In Canada, British Columbia and the Atlantic provinces switched to the right in the 1920s. Newfoundland did not conform to the rest of Canada in this regard until 1947. They joined confederation in 1949.



Horse and carriage on the left side of the road in Vancouver, British Columbia (around 1900)

Par un beau samedi du mois d'août, je pars avec le groupe débutant du club, destination Cité du Havre. La journée est splendide et nous roulons sur la piste du canal Lachine à une vitesse agréable à pédaler, aucune compétition dans l'air, simplement le plaisir de rouler. Nous pédalons ensemble tous les samedis depuis le 2 mai. Au début de la saison nous étions un peu rouillés. Une promenade de 15 km suffisait. Maintenant nous roulons sur une distance de 50 km sans trop se fatiguer, ce qui semblait inimaginable il y a quelques semaines à peine. La moyenne d'âge du groupe est de plus de 55 ans.

Pas besoin de se soucier du chemin à suivre, l'encadreur(e) ou chef(e) de file nous guide à travers les pistes les plus sécuritaires et pittoresques. Il(elle) ajuste la vitesse de croisière du groupe en fonction des cyclistes de la moyenne du groupe. Nous arrêtons en chemin pour s'hydrater et jaser un peu. S'il y a un incident, tel une crevaison, l'entraide est de mise et le groupe repart en quelques minutes une fois le pneu réparé. À destination, nous profitons d'une vue époustouflante sur le Vieux Montréal, le Vieux Port et le pont Jacques Cartier. Ce qui en fait une randonnée avec vue sur l'histoire.

Le lendemain, dimanche, un groupe plus expérimenté se rendra à Oka. Quel plaisir de sillonner les petits vallons de l'Île Bizard avant de prendre le traversier câblé qui franchit la rivière des Prairies vers Laval sur le Lac. Le groupe franchira le barrage de la Rivière-des-Miles-Îles vers Deux Montagnes. Plus tard le groupe se retrouvera au cœur de l'oasis naturel qu'est le Parc national d'Oka. La pause dîner au village historique d'Oka précèdera la traverse du lac vers Hudson. Cap sur Pointe Cavagnal via le chemin de l'Anse avec vues magnifiques sur le Lac des Deux Montagnes et la rivière des Outaouais. Nous longerons la Baie de Vaudreuil pour ensuite traverser le boisé de Terrasse Vaudreuil avant de prendre une pause aux écluses de Ste-Anne-de-Bellevue. Suivront les berges du Lac St-Louis pour destination finale, Dorval. Un peu d'histoire vécue à chaque étape.

Fondé en 1995, Club Vélo Dorval compte une centaine de membres et organise 95 randonnées par saison. Il y en a pour tous les goûts. Venez rouler avec nous.

Visitez notre site.
<http://www.clubvelodorval.org/index.php/fr/g/accueil>

Au plaisir de rouler avec vous au printemps,

Robert Masella

Président Club Vélo Dorval



On a beautiful Saturday morning of August the beginners' group is heading to Cité du Havre. What a splendid day, biking through the Lachine Canal path while coasting at a pleasurable speed with no competition in the air. This group has been cycling together since the beginning of May; back then rides were much shorter, 15 km at the most. But by now, our muscles have unruined a bit, we can pedal 50 km without too much effort, a distance which was unthinkable just a few weeks ago. The average age is over 55.

No need to worry about what route to take, just follow the group leader who knows the safest and the most awesome paths to get there. Cruising speed is adjusted to the pace of the group. At Atwater market the pack breaks long enough to hydrate and socialize. If an incident happens on the way, such as a flat tire, there is enough help available to solve the problem in no time. At destination, we are rewarded with the most awesome view of Old Montreal, the Old Port and Jacques-Cartier bridge. A somewhat historical scene.

The next day, on Sunday a more experienced group will be heading to Oka. Roaming the winding road through Île Bizard towards the cabled ferry crossing Rivière-des-Prairies. Pedaling over the dam on Rivière-des-Milles-Îles towards Two Mountains. Later, the pack will find itself in the heart of a natural oasis that is Oka National Park. Lunch break in Oka historical village will precede the crossing to Hudson by ferry. The riders will turn towards Pointe-Cavagnal on Chemin de l'Anse, benefiting from an awesome view of Lake of Two Mountains and the Ottawa River. Then it's Baie de Vaudreuil and the wooded area of Terrasse Vaudreuil before crossing over to the St-Anne locks for a break. On the last part of the ride we will be heading home to Dorval following the Lakeshore road. Riding through history.

Club Vélo Dorval was founded in 1995. The club has about 100 members and offers 95 rides every season. So come and join the fun.

You can visit our website

<http://www.clubvelodorval.org/index.php/en/g/home>

Hoping to ride with you in the spring.

Robert Masella

Président Club Vélo Dorval





Les Tigres de Dorval - Il y a 25 ans

par Jean-Pierre Raymond



Il y a vingt-cinq ans, l'équipe de soccer intercité de Dorval fut nommée Les Tigres de Dorval. Actuellement, toutes les équipes de soccer intercité AA de Dorval portent encore ce nom. Voici un volet de l'histoire de cette équipe composée des jeunes adolescents talentueux et déterminés.

En 1993 et 1994, je fus entraîneur de la ligue maison, de l'équipe atome de mon plus jeune fils. L'année suivante, je l'inscrivis au niveau peewee à une saison d'hiver avec Ian Heron, entraîneur de l'équipe de soccer intercité de Dorval l'année précédente. Quand Ian apprit que j'avais ma certification de niveau deux avec la Fédération de soccer, il me convainquit d'entraîner en 1995 cette équipe. J'acceptai et j'entrepris la saison avec entraînement. Je me procurai la liste de tous les joueurs de Dorval admissibles au niveau peewee afin de les inviter à un camp d'évaluation dans lequel je mis l'accent sur la vitesse des joueurs.

Les joueurs de la ligue maison acceptèrent de venir avec enthousiasme. S'ajoutèrent les joueurs intéressés de l'équipe intercité de l'année précédente motivés par l'éventualité d'un entraînement qui améliorerait leurs habiletés car l'année précédente ils n'avaient pas compté un seul but.

Au début de la saison, je constatai deux choses : Le chandail de l'équipe était orange avec des chiffres en blanc et les culottes étaient noires. Quand je leur demandai « Quel est le nom de l'équipe ? », on me répondit qu'il n'y en avait pas et certains me disent qu'ils se surnommaient les « Citrouilles ». Je leur demandai donc de réfléchir à un nom d'équipe rassembleur mais déjà je pensais aux « Tigres » avec les couleurs de Tony le Tigre pour les Frosted Flakes de Kellogg ou le tigre d'ESSO.

Les premières parties de l'année qui avaient eu lieu pendant un tournoi intérieur, nous permirent de définir et de consolider le rôle de chacun en tant qu'attaquant ou défenseur selon le déroulement de la partie ou en tant que gardien de but. En prévision de la saison extérieure, les joueurs acceptèrent de s'entraîner trois fois par semaine. Une équipe déterminée à s'améliorer!

Il faut savoir que le niveau peewee est le premier niveau où les affrontements se jouent à 11 joueurs contre 11, sur un terrain de pleine grandeur et que, pour la première fois, ils durent jouer avec la fameuse règle du hors-jeu. Les trois heures de pratique se divisèrent en général en trois périodes : une partie technique et règlements, une partie conditionnement physique pour améliorer la puissance aérobique et finalement des mini parties qui permirent de pratiquer les techniques apprises en début d'entraînement.



L'équipe des Tigres de Dorval prise lors du tournoi de Deux-Montagnes en 1996.

Tout au long des entraînements, j'évaluai tous les joueurs et tenta d'identifier quelle était la meilleure position pour chacun. Un des principes de base qui me guida dans ce travail fut que ces joueurs étaient beaucoup plus compétitifs qu'en ligue maison. Je décidai donc qu'en tout temps, j'aurai une équipe de seize joueurs présents aux parties et qu'à cette fin, je devrai préparer environ vingt-cinq joueurs avec leurs passeports et leurs uniformes afin de prévoir les absences. Avant chaque partie, j'appelais chaque joueur pour identifier ceux qui s'absenteraient et ensuite j'appelais des joueurs pour remplacer les absents.

Ainsi, je m'assurais que seize joueurs étaient présents sur le terrain. Le gardien et les cinq meilleurs joueurs présents devaient rester sur le terrain pour toute la durée de la partie à moins d'être blessés. Les cinq meilleurs joueurs suivants commençaient la partie et les cinq autres étaient substitués pour remplacer les blessés. À la mi-temps, les substitués allaient sur le terrain remplacer les cinq autres joueurs qui devenaient substitués. Tous les joueurs avaient ainsi la possibilité de faire au moins un demi-match.

Un jour, un des substitués de la première demie me fit remarquer que c'était bizarre, l'équipe marquait plus de buts en seconde moitié qu'en première moitié. Je lui expliquai alors que c'était parce que toute l'équipe adverse était plus fatiguée en seconde moitié et que nos substitués de première moitié étaient complètement reposés pour la seconde moitié. Cette stratégie les motivait car elle leur permit de compter plus de buts. Mais, ils n'avaient pas encore trouvé un nom d'équipe.

Le 30 mai 1995, Dorval remporta son premier match dans la ligue de soccer inter-cité depuis cinq ans. Un ancien entraîneur de Dorval du nom de Frank Abraham, ayant déjà connu des temps meilleurs avec une équipe féminine de Dorval qui fut championne canadienne nous félicita. Plus tard, son nom fut donné au trophée qui est accordé à la meilleure équipe inter-cité. Après cette victoire, je les mis au défi de gagner la moitié des matchs. Ils terminèrent la saison qui comptait seize parties avec huit victoires, cinq défaites et trois parties nulles. L'équipe marqua aussi 29 buts.

Convaincu de la détermination des membres de cette équipe, l'année suivante, le 28 mai 1996, je décidai avec leur accord que l'équipe s'appellerait dorénavant les « Tigres » de Dorval. L'équipe termina l'année 1996 première de sa division avec onze victoires, trois défaites et quatre parties nulles en plus de compter quarante-cinq buts dont quinze furent marqués par l'arrière Dragan Radulovic. L'équipe se verra accorder le premier trophée Frank Abraham qui identifie l'équipe gagnante avec l'inscription « Garçons peewee 1996 ».

Vous pouvez observer aujourd'hui l'affiche des Tigres de Dorval dans l'aréna de Dorval qui identifie maintenant les nombreuses équipes de soccer inter-cité de Dorval.





by Jean-Pierre Raymond

Tigers in Dorval?



Translated by Louise Dineen

Twenty-five years ago, the Dorval inter-city soccer team was known as the Dorval Tigers and today all the inter-city AA still use this name. Here is one chapter of the story of these talented and focussed teens.

I was the trainer of my youngest son's Atom team in the House League in 1993 and 1994. The next year, I registered him at the Peewee level for a winter season with Ian Heron who was the former trainer of the inter-city team. When Ian found out that I had my Level 2 Certification with the Federation, he convinced me to coach this team in 1995. I accepted and began the season enthusiastically. I obtained the list of all eligible Dorval players and invited them to attend an evaluation camp focusing on the players' speed.

The house league players were eager to attend as were those from the previous year's inter-city team who were motivated to improve their skills. They had not scored a single goal!

At first, I noticed that the shirts were orange with white numerals and the pants were black. When I asked them the name of their team, they answered that there was none. Some told me that were called "The Pumpkins". So, although I asked them to think about a name that would be team building, I was already thinking "Tigers", like Kellogg's Frosted Flakes "Tony the Tiger" or ESSO's "Put a Tiger in your tank".

The first games of the year were played in an inside tournament. This allowed us to consolidate and define each player's role as either offense, defense, or goalkeeper. Leading up to the outdoor season, the players agreed to train three times a week. They were determined to improve!

Peewee is the first level in which games are played 11 to 11 on a regulation field, using the famous offside rule for the first time. The three-hour practices were usually divided into three periods: one for technical aspects and rules, another for physical conditioning to improve aerobic capacity, and finally, short games to practice the techniques taught.

Throughout the training sessions, I evaluated the players and tried to determine which would be the best position for each one. One of my guiding principles was that these players were much more competitive than in the house league. I decided that I would always have a sixteen-player team dressed for each game. To achieve this, I had to prepare about 24 players with passports and uniforms in case of no-shows. Before each game, I called each player to find out who could not attend then called others to replace them. That way, I was sure that there would be 16 on the field.



Frank Abraham awarding his trophy to the captain of the Dorval Tigers Dragan Radulovic and their trainer Jean-Pierre Raymond. Photo 1996 by Margo Heron



L'épicerie de la famille de Gustave Racine était située au 484, chemin de Bord-du-Lac à Dorval



Victoria Store vers / ca 1936

C'est sur ce terrain que se trouve la première école du village. On ignore la date précise de sa construction, mais c'est probablement vers 1850-1860.

Dès 1892, lors de l'incorporation du Village de Dorval, les premières réunions du Conseil s'y tiennent. Ce bâtiment est inoccupé après 1912 suite à l'ouverture de l'école Saint-Joseph et du couvent Notre-Dame du Sacré-Cœur.

Finalement les fondations servent à construire l'épicerie de la famille de Gustave Racine, qui y ouvre son magasin Victoria en 1920 et l'exploite jusqu'en 1946. Puis Gérard Turcotte prend la relève jusqu'en 1990. Après plusieurs rénovations, s'y trouve aujourd'hui le Restaurant Bellissimo avec salle de réception à l'étage.



The grocery store, operated by Gustave Racine was located at 484 Lakeshore Drive in Dorval

This is the location of the Village's first school. The exact date of construction is unknown but it was probably between 1850 and 1860.

When the Village was incorporated in 1892, the first Municipal Council meetings were held here. The building was vacant after 1912 because two new schools were opened elsewhere: École Saint-Joseph and Notre-Dame du Sacré-Coeur convent.

Eventually, the foundation was used for a grocery store. Gustave Racine's family opened the Victoria Store in 1920 which continued until 1946. Gérard Turcotte then took over and operated a grocery store until 1990. Several renovations later, Bellissimo Restaurant now occupies the building which includes a reception hall on the second floor.



Restaurant Bellissimo - 2014

Photo: Dick Nieuwendyk

D'où vient le nom de nos rues?

Origine et signification du nom de nos rues

Recherche Germaine Racine



À Dorval, beaucoup de nos rues portent le nom d'une personne qui s'est distinguée ou qui a joué un rôle marquant dans le développement ou dans l'histoire de notre ville et dont nous avons voulu ainsi honorer la mémoire. Certaines autres rues ont été nommées simplement d'après des entités toponymiques, points de repère faciles pour les habitants (ex. Av. de l'Église, Bord-du-lac) et enfin, d'autres ont été nommées en groupe selon un thème, comme des fleurs ou des oiseaux. Dans les années 1970, après que le français ait été déclaré seule langue autorisée dans l'affichage public, les plaques de rue ont été changées et le français a remplacé l'anglais. (C'est ainsi que ce qui avait été la "Lakeshore Road" devint le "Chemin Lakeshore" dans les années 1970, pour devenir ensuite le "Chemin du Bord-du-Lac").

Voici un petit échantillonnage de noms de rue à Dorval :

ASHBURTON (Croissant / Crescent)

Cette propriété faisait partie du domaine de John Wilson McConnell. « Ashburton » était sa maison de campagne, construite en 1900 pour le Majeur Hartland St. Clair MacDougall, un courtier montréalais et membre fondateur de la Bourse de Montréal. En 1919, il l'a vendu à J.W. McConnell, propriétaire des St. Lawrence Sugar Refineries Ltd. et le journal « Montreal Star » qui a effectué des modifications et des extensions pendant les années 20. La maison a survécu pendant soixante ans mais a été détruite par un incendie dans les années 60.



Hartland St. Clair
MacDougall

AVOCA (Avenue)

D'origine inconnue mais peut référer au village Avoca du comté Wicklow en Irlande.

BRENTWOOD (Avenue)

Le développement immobilier de Courtland Park dans le secteur de Pine Beach a été réalisé en 1951 par un promoteur de projets immobiliers, Community Enterprises Ltd. Alan Rankin qui a vécu 65 ans sur le chemin Bord-du-Lac fut l'ingénieur de ce projet. Le développement comportait des modèles d'architecture différente et une disposition intéressante des rues. Comme il a été chargé de nommer les rues, il s'est souvenu du nom des rues de l'ouest de Toronto où il avait livré le journal dans son enfance, tel que Brentwood.

CARDINAL (Avenue)

Ovila Cardinal était propriétaire d'une grande épicerie dans le district de Strathmore et il a été maire de Dorval de 1948 à 1956. Son fils, Jean-Joseph Cardinal, a été conseiller municipal de 1978 à 1981, directeur de la Chambre de Commerce de Dorval et propriétaire du salon funéraire J.J. Cardinal.



Ovila Cardinal



Jean-Joseph Cardinal

CASTLEFIELD (Avenue)

Une partie de la ville de Manchester au nord-ouest de l'Angleterre.

COURTLAND (Avenue / Parc)

Ce nom réfère à la compagnie Courtland Park Housing Corporation à la suite de la vente de lots en 1953.

DENIS (Place)

Possiblement nommé d'après une des petites rivières qui se déversaient dans la Baie des Valois.

ELLIOTT (Place)

Stanley Mason Elliott était Maire de Dorval de 1947 à 1948. Il était le directeur canadien du Phoenix-Connecticut Group of Insurance Companies. Il était sportif et promoteur de sport amateur à Dorval, un organisateur et le premier président de la Branche # 85 Lac St. Louis de la Légion royale Canadienne, membre du conseil de Dorval United Church, et membre du Conseil des Gouverneurs de l'Hôpital Général de Lachine.



Stanley Mason Elliott

GRAHAM (Boulevard)

Ce nom vient du contracteur qui a développé ce secteur.

HYMUS (Boulevard)

Le nom vient de W.C. Hymus, qui a travaillé pendant 50 ans pour le Canadian National Railways (1920-1970)

JEAN PRÉVOST (Rue)

Jean Prévost (1901-1944) était écrivain, journaliste, et combattant de la Résistance française. Il est né à Saint-Pierre-lès-Nemours. En 1939, il était déjà reconnu comme auteur de plusieurs titres incluant des dissertations, des romans, et des centaines d'articles sur des sujets divers (le sport, le cinéma, la science, la critique littéraire). Il a reçu le Grand prix de littérature de l'Académie française en 1943. Le 1 août 1944, Jean Prévost et quatre de ses camarades de la Résistance ont été tués près de Saint-Agnan-en-Vercors sous le tir des Nazis.



Jean Prévost

KENNEDY (Place)

Origine inconnue – possiblement nommé en honneur de John F. Kennedy, 35e président des États-Unis.

LE GARDEUR (Avenue)

Pierre Le Gardeur, Sieur de Repentigny, était officier militaire et commandant du Fort La Présentation en 1685. Le 26 novembre 1685 à Repentigny il a épousé Agathe de Saint-Père, une femme d'affaires et propriétaire des Îles Courcelles. Agathe avait appris des techniques de la teinture et la vente de textiles et la fabrication de sucre d'érable des Algonquins et était bien connue. En 1691, elle a vendu les Îles Courcelles à Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval qui a laissé son nom à notre ville. (voir boulevard Bouchard)



Pierre Le Gardeur,

LINDSAY (Avenue)

Robert Lindsay fut échevin de 1901-1902.

What's In A Street Name?

The origin and meaning of our street names

As researched by Germaine Racine

In Dorval many streets are named after distinguished or historical individuals to commemorate their contribution to the development of our city. Some streets are named for landmarks (ex. Ave de l'Église / Pine Beach) and others bear "bird" and "flower" names. During the 1970s, after French was declared the sole language for outdoor signage, English street names were changed to French in Quebec. (For example, what was once "Lakeshore Road" became "Chemin Lakeshore" in the 1970s, and later "Chemin du Bord-du-Lac").



The following is a small collection of street names in Dorval:

ASHBURTON (Crescent)

This property was part of the estate of John Wilson McConnell. "Ashburton" was his summer home. It had been built in 1900 for Major Hartland St. Clair MacDougall, a Montreal stockbroker and member/founder of the Montreal Stock Exchange. In 1919, he sold it J.W. McConnell, owner of the St. Lawrence Sugar Refineries Ltd. and the Montreal Star newspaper, who had it altered and enlarged during the 1920s. This summer house survived for sixty years but it was destroyed by fire in the 1960s.



Hartland St. Clair
MacDougall

AVOCA (Avenue)

Unknown origin but it may refer to the village of Avoca in County Wicklow, Ireland.

BRENTWOOD (Avenue)

The Courtland Park housing development project in the Pine Beach sector was carried out in 1951 by Community Enterprises Ltd., a real estate developer of projects. Alan Rankin who lived for 65 years on Lakeshore Drive was the engineer for the project. The development featured architecturally different models on an interesting street pattern layout. Given the responsibility of naming the streets, Alan Rankin drew on his recollection of street names in the west of Toronto where as a boy he had delivered the newspaper, such as Brentwood.

CARDINAL (Avenue)

Ovila Cardinal owned a large grocery store in the Strathmore district and was Mayor of Dorval from 1948 to 1956. His son, Jean-Joseph Cardinal, was an alderman from 1978 to 1981, a director of the Dorval Chamber of Commerce, and owner of J.J. Cardinal funeral home.



Ovila Cardinal



Jean-Joseph Cardinal

CASTLEFIELD (Avenue)

A section of Manchester in North West England.

COURTLAND (Avenue / Parc)

This name refers to the Courtland Park Housing Corporation which sold lots in the area in 1953.

DENIS (Place)

Possibly named after one of the small rivers that flowed into Valois Bay.

ELLIOTT (Place)

Stanley Mason Elliott was Mayor of Dorval from 1947 to 1948. He was the Canadian Managing Director of the Phoenix-Connecticut Group of Insurance Companies. He was a sportsman and promotor of amateur sport in Dorval, an organizer and first President of Branch # 85 Lac St. Louis of the Royal Canadian Legion, Life Elder of Dorval United Church, and a member of the Board of Governors of the Lachine General Hospital.



Stanley Mason Elliott

GRAHAM (Boulevard)

This name comes from the contractors who developed this area.

HYMUS (Boulevard)

Named in honour of W.C. Hymus who worked for 50 years at Canadian National Railways (1920-1970).

JEAN PRÉVOST (Street)

Jean Prévost (1901-1944) was a French writer, journalist, and Resistance fighter. He was born in Saint-Pierre-lès-Nemours. In 1939, he was already the recognized author of many works including essays, novels and hundreds of articles on the most diverse subjects (sport, cinema, science, literary criticism). He was awarded the "Grand prix de littérature de l'Académie française" in 1943. On August 1, 1944, Jean Prévost and four of his comrades in the French resistance were killed near Saint-Agnan-en-Vercors under Nazi fire.



Jean Prévost

KENNEDY (Place)

Origin unknown - maybe named for John F. Kennedy, 35th President of the United States.

LE GARDEUR (Avenue)

Pierre Le Gardeur, Sieur de Repentigny, was a military officer and commandant of Fort La Présentation. In Repentigny on November 26, 1685 he married Agathe de Saint-Père, a business-woman and owner of the Courcelles Islands. Agathe had learned about textile dyeing and trading and maple sugar fabrication from the Algonquin Indians and became well-known. In 1691, she sold the Courcelles Islands to Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval who gave his name to our City. (see Bouchard Boulevard)



Pierre Le Gardeur,

LINDSAY (Avenue)

Robert Lindsay was a Dorval Alderman from 1901-1902.



DORVAL

Meilleurs voeux de succès soutenu à
la Société historique de Dorval
de la part des citoyens et citoyennes de la Cité de Dorval



Photo: Dick Nieuwendyk

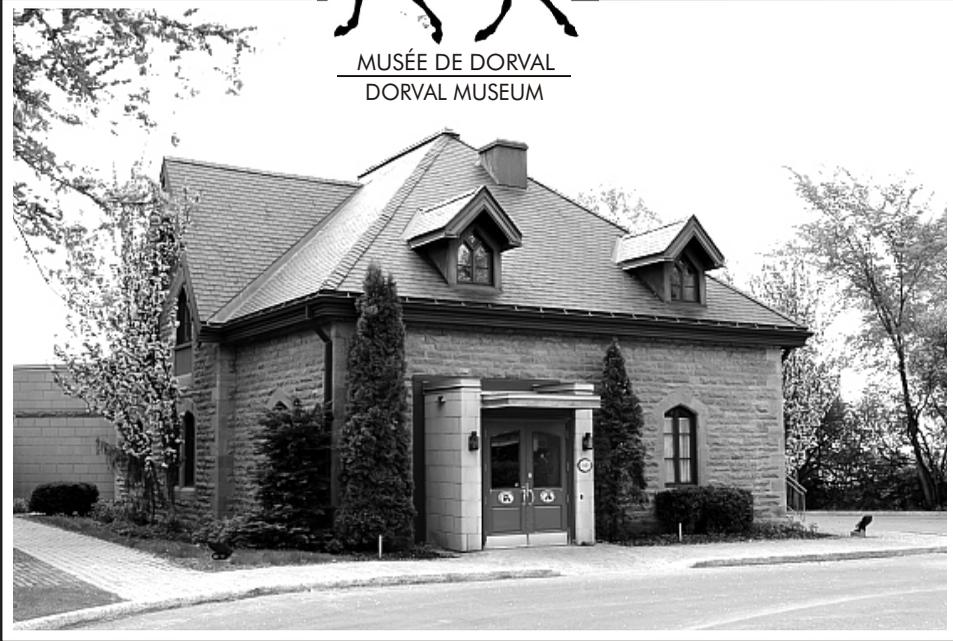
CHRISTOPHER VON RORETZ BOB LE SAGE PAUL TRUDEAU EDGAR ROULEAU MARGO HERON MICHEL HÉBERT MARC DORET

Best wishes for continued success to
the Dorval Historical Society
from the citizens of the City of Dorval

www.ville.dorval.qc.ca



MUSÉE DE DORVAL
DORVAL MUSEUM



1850, chemin du Bord-du-Lac, Dorval

**Ouvert du jeudi au dimanche
13 h - 16 h 30 h**

**Open Thursday to Sunday
1 p.m. to 4:30 p.m.**

Entrée libre - Free admission

Nous cherchons toujours des bénévoles pour se joindre à l'équipe.
We are always looking for new volunteers to join the existing team.