



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY



Héritage 2018

Volume 29



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 - The Team

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

Collaborateur - Contributor

John G. Butte

Dépôts légaux
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque nationale de Canada

ISBN 2-922807-19-3

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 Dorval Reporter

"DORVAL'S FAMILY NEWSPAPER"

Circulation 5,100

Dorval, Quebec, March 6, 1988

Copy Deadline Saturday Noon

Price 5 cents by mail

Low Rental Apartments Delayed

The low-rental apartment units for elderly persons planned by Hillsdale Construction Ltd., to be built on the lower section of Cloverdale Ave., have been delayed until early April pending examination by and a report from the City Planning Committee.

To be constructed under the supervision of Central Mort-

gage and Housing Corp., these apartments would be rented only to individuals 60 years of age and up with the rental range between \$40.00 and \$50.00 per month.

Although much favourable response has been received for this project, some opposition has been expressed by property-owners in the immediate area.

I-10

The Gazette, Montreal, Thursday, November 20, 1986

Dorval: soaring home values push tax up

By ELIZABETH THOMPSON
of The Gazette

Dorval ratepayers can expect higher taxes in 1987, despite council's efforts to offset an increase in property evaluations by reducing the tax rate, Mayor Peter Yeomans says.

Delivering his annual statement on the city's financial position to council Monday night, Yeomans said Dorval will lower the tax rate "considerably" from the 1986 rate of \$2.18 per \$100 of evaluation, although the decrease won't be known until the middle of next month.

"I would say that taxes are going up, but what we're trying to do is keep it within the cost of living," Yeomans said.

The mayor said council could decrease expenses by postponing road and sewer repairs, but doing that will only lead to higher taxes later.

Each year, the Montreal Urban Community's assessment department presents municipalities with new lists of property evaluations and councils then prepare their budgets — about \$35 million next year for Dorval — and their tax rates.

Dorval council will present the 1987 budget and announce the tax rate on Dec. 16.

If tax bills are to increase only slightly, council will have to lower the tax rate substantially. The MUC says the value, for tax purposes, of a "typical" single-family home in Dorval has soared to \$74,593 for 1987, from \$63,546 this year.

That means that even if the tax rate were to remain stable, the owner of such a home could expect to see his general taxes (not including school or water taxes) rise to \$1,626 from \$1,384 — or about 18 per cent.

Dorval has gone deeper into debt during the past few years but will begin to climb out in the next few years, Yeomans predicted.

The city's accumulated debt at the end of last year stood at about \$29 million and is forecast to rise to \$35.6 million at the end of this year.

This year, nearly 16 per cent of the city's budget will be spent on interest payments and other debt-service charges.

Dorval's ratio of debt to taxable evaluation last year was 3.7 per cent,

a figure the mayor described as "satisfactory."

Yeomans admitted the city's debt is high but said it is well within the 25-30 per cent of the budget that is considered the maximum.

He also said the sale or rental of industrial land near the airport, being bought at bargain-basement prices from the federal government, should help to lower the debt.

Despite the rising debt, this year Yeomans expects the city to post a surplus of \$700,000 to \$850,000 on a budget of \$34.9 million.

In order to balance the budget last year, after it started mammoth construction projects and bought the Lakeshore Arms Hotel to demolish it and create a park, the city had to dip into its surplus for \$1.15 million.

Table de matières

Mot du président	4
Dorval à célébré son 125 ^e anniversaire en grande pompe	6
Mémoires de Joseph Décary	10
Jubilé des associations locales	14
La fois où les “Gypsy Coeds” ont passé la nuit à la prison de Dorval	15
Qui était William de M. Marler ?	21
Les souvenirs de jeunesse de Jean Allard	25
Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière	29
In Memoriam - Anne McCombe Doyle	35
Le cimetière de la paroisse de la Présentation-de-la-Sainte-Vierge	37
Dorval en 1918	41
Le Musée d’histoire et du patrimoine de Dorval	44
Factoids 1918	49
Qui était Harold Stanley Weldon ?	54
Les mémoires de Germaine Racine	59
In Memoriam - Patricia Fulleringer	64
D’où vient le nom de nos rues ?	65

Table of contents

A word from the President	5
Dorval celebrated its 125th anniversary with pomp & circumstance	9
Memories of Joseph Décary	12
Anniversaries of local associations	14
That time the “Gypsy Coeds” slept in the Dorval Jail	18
Who was William de M. Marler?	23
Jean Allard’s youthful memories	27
Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière	32
In Memoriam - Anne McCombe Doyle	36
Cemetery of La Présentation-de-la-Sainte-Vierge Parish	39
Dorval in 1918	43
The Dorval Museum of Local History and Heritage	47
Factoids 1918	52
Who was Harold Stanley Weldon?	57
Germaine Racine’s Reminiscences	62
In Memoriam - Patricia Fulleringer	64
What’s in a street name?	67



MOT DU PRÉSIDENT

Vous avez en main l'édition 2018 de la revue HÉRITAGE publiée annuellement sans interruption depuis 29 ans.

Les articles publiés dans cette revue se veulent une extension de notre mission qui est de documenter, préserver et promouvoir l'histoire de notre communauté dorvaloise.

L'an dernier, votre Société a été un partenaire de première ligne des célébrations du 125^e anniversaire de l'incorporation de notre Village. Nous avons en effet participé à plus de 30 évènements qui ont souligné, de près ou de loin, ce jubilé marquant.

Vous trouverez dans cette édition une série d'articles portant sur des faits ou des anecdotes qui ont meublé l'histoire de notre société dorvaloise. Nous voulons ici remercier ceux et celles qui ont contribué à la préparation d'HÉRITAGE 2018.

Un merci tout à fait spécial au service des loisirs et cultures de la cité de Dorval pour son support de tous les instants et de façon particulière à notre agente de liaison, Sara Giguère pour son dévouement sans bornes.

Bonne lecture

Michel Hébert

Président,
Société historique de Dorval



A WORD FROM OUR PRESIDENT

You are reading the 2018 version of HERITAGE, our Society's magazine. It has been published annually and continuously for the past 29 years.

The articles in this year's edition are an extension of our mission: to document, preserve, and promote the history of our Dorval community.

Last year, our Society was a very active partner in the 125th anniversary celebrations marking the incorporation of our village. In fact, we participated, directly or indirectly, in over 30 events which highlighted this important jubilee.

In this edition, we have included a series of articles relating various facts and anecdotes which have marked our collective history. We wish to thank all of those members who contributed to HERITAGE 2018.

We also extend very special thanks to the Leisure and Culture Department of the City for its on-going support, and especially to Sara Giguère, our liaison, for her limitless dedication.

Happy reading!

Michel Hébert

President
Dorval Historical Society



par Michel Hébert

Dorval a célébré son 125^e anniversaire en grande pompe



Nous savons tous que 2017 fût une année toute particulière pour notre communauté dorvaloise. C'est en effet le 24 juin 1892 que le village de Dorval était officiellement incorporé, ce qui signifiait que 2017 était le 125^e anniversaire de cet évènement marquant de notre histoire.

La Cité de Dorval ainsi que votre Société historique en ont profité pour célébrer l'occasion en grande pompe tout au long de l'année.

Le tout a débuté avec le Festival d'hiver au cours duquel la mascotte JET a été dévoilée. En mars, l'exposition de toiles intitulée *Les trésors cachés de Dorval* était inaugurée au Centre culturel. C'est également en mars que la Société historique de Dorval procédait au lancement de son livre *Dorval d'hier à aujourd'hui – Dorval then and now*. Cet évènement fut sans contredit le plus marquant de l'année pour la Société avec près de 200 invités.

En mai, au-delà de 400 personnes ont assisté au défilé de mode organisé par la Cité en collaboration avec Frank Lyman Design pour le bénéfice de la Paroisse de la Présentation.

Le mois de juin fut aussi des plus marquants, puisqu'une foule évaluée à près de 5000 personnes a participé aux célébrations de la Fête Nationale et celle du 125^e anniversaire au parc du Millénaire alors que l'artiste de renommée internationale Gregory Charles y allait d'une prestation digne d'un tel évènement.

Votre Société, en collaboration avec le Service des loisirs et culture, a organisé des croisières patrimoniales sur le lac Saint-Louis. Suite au succès remporté par ces croisières, la cité a la ferme intention de répéter l'expérience cette année.

Durant la période estivale, de nombreuses autres activités ont eu lieu dans le cadre des célébrations du 125^e anniversaire dont, entre autres, une visite au cimetière de la paroisse de la Présentation au cours de laquelle nous avons pu souligner l'apport important de nombreux dorvalois d'antan à la croissance de notre communauté.

En septembre, le Musée de Dorval inaugurait sa nouvelle exposition temporaire qui avait pour thème « Dorval festive ». Votre Société présentait une conférence sur l'histoire contemporaine de notre Cité.

L'année des célébrations a été clôturée par le Gala Tapis Rouge auquel plus de 700 bénévoles dorvalois ont participé.

2017 fut donc une grande année, remplie d'activités de toutes sortes, lesquelles ont contribué encore une fois à ce que notre adage **IL FAIT BON VIVRE À DORVAL** soit bien d'actualité.



Début du Festival d'hiver / Start of the Winter Festival

Photos: Dick Nieuwendyk



JET

“Les trésors cachés de Dorval”

“Dorval’s Hidden Treasures”



Photo: Brian B. Roscoe



Lancement du livre
“Dorval
d’hier à aujourd’hui”

Book launch
“Dorval
Then and Now”

Photo: Brian B. Roscoe



Fête Nationale avec/with Gregory Charles



Fête du Canada / Canada Day Photos: Cité de Dorval



Croisière patrimoniale sur le lac Saint-Louis.

Heritage cruise on Lake Saint-Louis

Photo: Dick Nieuwendyk



Photo: Dick Nieuwendyk

Visite au cimetière / Visit to Presentation Parish cemetery



Photo: Dick Nieuwendyk

Exposition "Dorval FestiCity" exhibition



Photo: Dick Nieuwendyk

Conférence sur l'histoire contemporaine de Dorval
Conference on the contemporary history of Dorval



Gala Tapis Rouge / Red Carpet Gala Photo: Cité de Dorval



Dorval celebrated its 125th anniversary with pomp & circumstance

by Michel Hébert



It's a fact that 2017 was a very special year for our Dorval community. It was on June 24, 1892 that the village of Dorval was officially incorporated. 2017 marked the 125th anniversary of this important event in our history.

The City of Dorval and your Historical Society took full advantage of this to celebrate the occasion with much fanfare throughout the year.

It all began during the Winter Festival when our mascot JET was officially introduced. In March, an exhibition of paintings entitled "Dorval's Hidden Treasures" was inaugurated at the Cultural Centre. In March as well, the Historical Society launched its book – "Dorval Then and Now" . The launch party was the highlight of the year for the Society with almost 200 guests in attendance. In May, more than 400 attended a fashion show organized by the City in collaboration with "Frank Lyman Design" to benefit Presentation Parish.

June was also memorable. A crowd of almost 5,000 attended the Fête Nationale celebrations (highlighting the 125th anniversary) at Millennium Park. Internationally renowned musician Gregory Charles and his band gave a performance worthy of such an important event.

Your Society, working in cooperation with Dorval's Leisure and Culture Department, organized heritage cruises on Lake Saint-Louis. As a result of the outstanding success of these cruises, the City intends to repeat them in 2018.

During the summer, numerous other activities took place within the framework of the 125th anniversary. One of these was a visit to the Presentation Parish cemetery. We were able to feature the contributions of numerous Dorval residents who had participated in the building of our community.

In September, the Dorval Museum inaugurated its latest temporary exhibition entitled "Dorval FestiCity". Your Society presented also a conference on the contemporary history of our City.

The celebratory year reached its conclusion with a Red Carpet Gala. More than 700 Dorval volunteers attended.

2017 was a truly wonderful year, full of all types of activities. We proved once again the truth of our motto: **IT'S GREAT TO LIVE IN DORVAL.**

Mémoires de Joseph Décary

L'abbé Joseph Décary a rendu disponible à la Société historique quelques vignettes de sa jeunesse. Ça nous fait plaisir de partager ces extraits avec nos lecteurs. Cet article a été rédigé au début juin 2004 et il s'agit des années vingt et trente. Translation by Louise Dineen

par Louise Dineen



Les Élections de ma prime jeunesse

Les élections, c'était une période d'intenses activités qui prenaient parfois une allure frénétique et mettaient les villes et villages en ébullition. Les journaux véhiculaient les nouvelles allures alors que la radio n'en était qu'à ses tous débuts. Si encore, il n'y avait que les élections fédérales ... mais il y avait les scrutins provinciaux, municipaux, scolaires, et même paroissiaux – comme l'élection du marguillier. Tout problème prenait une dimension politique où s'étaient les rivalités souvent acerbes entre les clans d'un même village ou ville. Chaque partie avait ses inconditionnels et entre villageois, c'était presque impossible d'échapper à toute classification. Pour employer une comparaison, je dirais que la politique c'était le sport favori des Canadiens francophones et anglophones. Faut dire que les divertissements de masse étaient plutôt rares et l'on comprend mieux l'importance des élections qui apportaient un peu de vie et d'activité à la monotonie de la vie rurale et villageoise. On se passionnait donc pour la politique dont les gens raffolaient et où circulaient toutes sortes de "canards".

Dans la famille proche, on rencontrait, tout naturellement des partisans des deux grands partis politiques fédéraux et provinciaux d'alors. Nécessairement, les rencontres familiales ne manquaient pas de discussions où parfois des affrontements plus ou moins cordiaux pouvaient surgir... Parait-il que dans le même foyer où mari et femme ne partageaient pas les mêmes couleurs, toute discussion politique devenait sujet tabou. Il fallait tout faire, et avec raison, pour ne pas envenimer les relations du couple. A la maison paternelle, on parlait beaucoup de politique, car papa était un passionné de tout ce qui s'y rapportait. Au fédéral, lui et l'oncle Auguste n'étaient ni libéraux, ni conservateurs. Ils étaient nationalistes, c'est-à-dire, des partisans d'Henri Bourassa, fondateur du journal *Le Devoir* en 1910, redoutable tribun, journaliste érudit et député à Ottawa, qui prônait une politique anti-impérialiste. Pape recevait donc chaque jour son *Devoir* qu'il lisait religieusement et qui lui fournissait les "munitions" dont il avait besoin pour les discussions familiales. Figurez-vous – ce qui en surprendra plusieurs – que son adversaire la plus acharnée était nulle autre que Tante Albina, une fervente libérale qui recevait et lisait sa *Presse*. Imaginez-vous aussi qu'elle soutenait la cause des femmes, dont la chef de file était Idola St-Jean qui osait (!) réclamer l'égalité des sexes sur les plans politiques et civils. Va sans dire que les discussions étaient souvent assez âpres entre les deux rivaux.



Henri Bourassa

Library and Archives Canada - C-27360

Heureusement que les élections passées, tout rentrait dans l'ordre. Quant à Maman, elle n'était pas intéressée du tout par les questions politiques. Elle avait assez à faire avec sa ribambelle d'enfants. Et pourtant la famille Aubry était rouge feu...

Dorval d'alors faisait partie du comté de Jacques-Cartier où les rouges régnaient et étaient représentés par Théodule Rhéaume (1922 – 1930). Lors de l'élection fédérale de 1925, son adversaire malheureux était Esioff-Léon Patenaude qui s'était pourtant dissocié de son parti lors du vote sur la conscription. C'est de cette élection, la première dont je me souviens, que je veux parler. Au milieu du village de Dorval, doté alors d'un trottoir en bois, était suspendue au-dessus de la rue St-Joseph (devenue Bord-du Lac) une grande banderolle de couleur rouge et blanc où apparaissait "Votez Rhéaume"; à quelques pas plus loin faisait pendant une autre banderole bleu et blanc où on lisait "Votez Patenaude". Chaque parti politique disposait d'un organisateur dans tout village, quartier ou rang, même le plus reculé, qui était chargé de recruter et d'inviter aux assemblées. Pour une fois, on tenait compte des électeurs, à qui on promettait mers et mondes, tout comme aujourd'hui. Bien sûr, les "patronneux" cherchaient à mousser leurs intérêts sous les plus beaux déguisements.

Le jour des élections, c'était un peu comme un jour de fête chômé, surtout dans les campagnes. Il fallait faire sortir le vote, et généralement les indécis acceptaient bien d'accomplir leurs devoirs d'électeurs surtout si le transport était assuré. Quel plaisir alors de voter pour le candidat de l'autre parti! Le soir fatidique des élections, les nouvelles étaient transmises par télégraphe ou de bouche à bouche, car le radio à batterie n'en était qu'à ses débuts. Dès qu'un député était élu, on fêtait au quartier général et en peu de temps s'organisait une procession de calèches et de rares autos, où l'on chantait et narguait le candidat défait et ses partisans. Le même manège se répétait dans les villages et dans les rangs, et on allait brûler en effigie le vaincu représenté par un bonhomme de paille et suspendre un crêpe funéraire de la maison de son organisateur.

Pas surprenant que papa aimait bien les élections, même au niveau municipal puisqu'il a été maire de Dorval en 1925, puis simple échevin ou conseiller. Je me rappelle. J'avais six ans. Mais en d'autres circonstances, papa n'a pas obtenu la confiance de ses concitoyens.

Ai-je réussi à faire revivre de vieux souvenirs datant des années 1920-1930. Je comprends que les jeunes d'aujourd'hui soient moins passionnés pour la politique que ceux de mon temps. En effet, les activités de toutes sortes se sont multipliées et les distractions ne manquent pas avec la radio, le cinéma et la télévision, surtout avec l'apparition d'Internet. Ces moyens de communication offrent de merveilleux moyens de se distraire et de s'instruire; ils peuvent aussi rendre passifs et contribuer au déclin de la santé de leurs adeptes. Parfois même hélas! Ils peuvent aller jusqu'à les corrompre... Aux parents revient la grave responsabilité d'aider leurs jeunes à choisir des divertissements qui les grandissent.



Avila Décary
Maire de Dorval 1925-1927

Memories of Joseph Décary

Father Joseph Décary has allowed the Historical Society to share a few of his childhood memories with its members. This article was written in June 2004 and describes events from the twenties and thirties. Condensed and translated by Louise Dineen.

par Louise Dineen

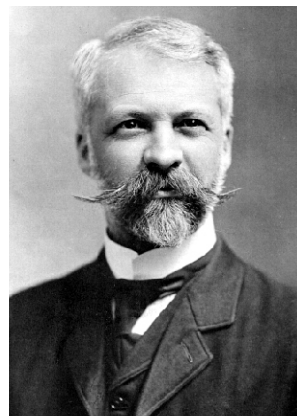


The Elections of my early youth

Elections: a period of intense activity which often took on a frantic pace and brought many towns and villages to the boiling point. Newspapers carried the latest details because radio was still in its early stages. If there had been only federal elections – but there were also provincial, municipal, school boards, and even parish polls, such as the selection of a marguillier (church warden). All problems took on a political dimension and rivalries became caustic between clans in the same town. Each party had its wholehearted supporters and among villagers it was almost impossible to escape being labelled. Here's a comparison: I would say that politics was the favorite sport among francophones and anglophones. Realizing that mass entertainment at the time was somewhat rare, it is easy to understand that elections brought some life and activity to the village. Rumors - both false and accurate - made the rounds.

Even among close families, it was natural that there would be partisans of the two big political parties of the time, both federal and provincial. Inevitably, family reunions did not lack discussions where more or less cordial clashes erupted. Apparently, in the same household, where wife and husband did not share the same "colors", all political discussions were taboo. Everything must be done so as not to poison the couple's relationship. In my home, we discussed politics because my father was passionate about everything related to the subject. At the federal level, he and Uncle Auguste were neither Liberal nor Conservative. They were nationalists, that is, followers of Henri Bourassa who had founded newspaper *Le Devoir* in 1910. Bourassa was a formidable orator, erudite journalist, and Member of Parliament in Ottawa who advocated an anti-imperialist policy. Papa's *Devoir* was delivered every day and he devoured it religiously. It provided him with all of the "munitions" that he needed for family discussions.

Try and imagine – this might be surprising – that his most fierce competitor was none other than Aunt Albina, a fervent Liberal who read *La Presse*. Also imagine that she supported women's rights. The leader of that movement was Idola St-Jean who dared (!) claim that both sexes should have equal political and civil rights. No need to say that discussions between the two rivals often became bitter. Fortunately, once the elections were over, everything returned to normal. As for Maman, she was not at all interested in political questions. She had enough to do with her flock of children. And yet, her Aubry family were bright red...



Henri Bourassa
BAnQ P1000,S4,D83,PB90-1

Dorval at that time was in Jacques-Cartier county, ruled by the 'reds', and represented by Théodule Rhéaume (1922 – 1930). During the federal election of 1925, his unfortunate adversary was Esioff-Léon Patenaude who had previously severed his connection with his party over the conscription issue. This is the election that I want to talk about. It`s the first one that I remember. In the middle of Dorval village, with its wooden sidewalks, a huge red and white banner was stretched across St. Joseph Street (today`s Lakeshore Road). It read "Votez Rhéaume". Just a few steps away, there was another banner (blue and white) which read "Votez Patenaude". Each political party had an organizer in even the most remote village, district, or country road who was responsible for recruiting and inviting people to meetings. For a change, the parties considered the voters. They were promised the world, much like today. Of course, the "bosses" tried to boost their election interests under the most elaborate disguises.

Election Day was like a public holiday, especially in the countryside. It was important to get out the vote and often, undecided voters gladly accepted to go and do their civic duty especially if they were offered transportation by a party. What a pleasure to take the lift and then vote for the opposing party! On the fateful night, news was spread by telegraph or by word of mouth because battery-operated radios were still in the early stages. As soon as a candidate was elected, there were celebrations at party headquarters and it didn't take long for a parade to get organized with calèches and vintage cars to taunt the losing candidate and his followers. They were taunted. This activity was repeated in the villages and country roads. An effigy of the loser (a straw man) was burned and a funeral wreath was hung on the losing organizer's home.

It's not surprising that Papa really liked elections even at the municipal level because he was Mayor of Dorval in 1925, then a simple councillor. I remember it well. I was six. Other times, however, he did not gain the confidence of his fellow citizens.

Have I resurrected any old memories from the 1920's and 30's? I realize that today's young people are much less passionate about politics than our generation was. As a matter of fact, all kinds of activities have multiplied recently and there are now so many distractions: radio, movies, television, and especially the arrival of the Internet. These communication methods offer a wonderful variety of ways to entertain and educate however they can also lead to passivity and affect the health of their users. Sometimes, sadly, they can also corrupt... Serious responsibility belongs to parents who wield the responsibility of helping their youth to choose pastimes that will allow them to evolve.



Avila Décary
Maire de Dorval 1925-1927

Jubilé des associations locales

Dorval s'enorgueillit de pouvoir compter sur plus de 70 associations locales qui œuvrent dans les domaines sportifs, culturels et autres. Certaines d'entre elles ont plus de 60 ans d'existence. La Société historique de Dorval est fière de souligner les jubilés de certaines d'entre elles pour 2018 :

• La coop préscolaire	60 ans
• St. Veronica's Church	60 ans
• L'association athlétique de Dorval	50 ans
• Soccer Oldtimers	50 ans
• Dorval Oldtimers Hockey	50 ans
• Le Club de cribbage de Dorval	40 ans
• Hockey West Island	40 ans
• Ladies Softball	40 ans
• Club de badminton	40 ans
• La Guilde des potiers de Dorval	30 ans
• La Guilde des artisans de Dorval	30 ans
• Club Voyageurs	30 ans

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



Anniversaries of Local Associations

Over 70 community associations call Dorval home. They operate in sports, culture, leisure, and other areas. Several of these have been in existence for more than 60 years. The Dorval Historical Society is pleased to highlight and celebrate the anniversaries of the following associations in 2018:

• Pre-School Coop	60 years
• St. Veronica's Parish	60 years
• Dorval Athletic Association	50 years
• Soccer Old-timers	50 years
• Dorval Hockey Old-timers	50 years
• Dorval Cribbage Club	40 years
• Hockey West Island	40 years
• Ladies' Softball	40 years
• Badminton Club	40 years
• Dorval Potters' Guild	30 years
• Dorval Artisans' Guild	30 years
• Club Voyageurs 55+ Club	30 years

We extend our heartfelt congratulations and wish them continued success.



John G. Butte

La fois où les “Gypsy Coeds” en Ford T ont passé la nuit à la prison de Dorval

par John Butte

À partir de 1934 et pendant neuf étés consécutifs, un groupe de neuf jeunes femmes célibataires (qui s’était donné le nom de Gypsy Coeds, soit quelque chose comme les jeunes gitanes) de Bradford, Illinois sont parties en vacances dans une Ford Modèle T cabriolet de 1926 appartenant à Darlene Dorgan, qu’elles avaient surnommée le trait d’argent (“Silver Streak”). Au cours de ces 9 années, elles allaient sillonner 44 états américains et faire 3 incursions dans l’est du Canada en 1937, 1939 et 1941. Il n’était certes pas commun à l’époque pour des jeunes filles non accompagnées (d’hommes) de voyager de cette façon. C’était, bien sûr une autre époque, mais leurs voyages sont considérés comme légendaires et sont relatés dans le livre *Darlene’s Silver Streak and the Bradford Model T Girls* (soit : *La Silver Streak de Darlene et les filles de Bradford en Ford Modèle T*) de John Butte.

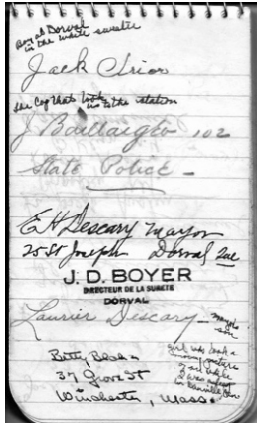
Leur féminité occultait le fait que ces jeunes filles étaient des amazones aguerries de la route. Une Modèle T n’ayant pas de coffre, valises et matériel de camping devaient être attachés sur les marchepieds, ce qui bloquait les portes. Elles devaient donc enjamber le tout pour monter dans la voiture. C’était une cinq places, mais la plupart du temps les filles étaient six. La capote coulait tellement qu’elles l’ont rarement mise. De plus, la Silver Streak avait un tout un «look», car Darlene l’avait peinte en gris argenté et décorée de graffitis rouges, du genre : «Ne riez pas, vous aussi serez vieux un jour». Avec ces 6 jeunes femmes, leurs bagages et leur matériel de camping, la voiture était tout un spectacle et se faisait remarquer partout où elle passait. Les journées de ces intrépides voyageuses, qui s’amusaient comme des petites folles, étaient toutefois longues et fatigantes à bord de la Silver Streak, qui n’atteignait que poussivement les 35 miles à l’heure.

Lors de leur périple de 1938, elles se sont trouvées à assister au 75^e anniversaire d’Henry Ford à Dearborn. En effet, à l’occasion d’un repas en privé avec cette icône de l’automobile, elles ont appris que M. Ford préparait un stand pour l’exposition universelle de New York l’année suivante, en 1939, et qu’elles y seraient officiellement reçues avec les honneurs si elles y venaient.



Les Gypsy Coeds à l’exposition universelle de New York en 1939
Remarquer la signature d’Henry Ford sur la “Silver Streak”

Évidemment, la destination de leurs vacances de 1939 fut ainsi toute décidée. Darlene opta alors pour un trajet traversant l'Est du Canada, empruntant des parcours panoramiques le long du lac Érié, en Ontario puis le long du majestueux Saint-Laurent, pour s'aventurer jusqu'à Québec avant de piquer vers le Sud. Outre avoir été prises pour des bandits à un poste à essence à Brantford, avoir visité les Chutes du Niagara, et avoir été entraînées dans une parade des Shriners à Brockville, elles avaient aussi eu leur photo dans le Toronto Star. Or, l'article du Toronto Star ayant été repris par une agence de nouvelles, qui avait aussi publié leur photo et leur histoire en anglais et en français dans les journaux locaux, le long de leur route, elles furent accueillies à bras ouverts dans chaque ville et village de l'Ontario et du Québec qu'elles traversèrent.



Le journal de Winnie

Arrivant à Dorval par le chemin du Bord-du-Lac, le soir du 14 juillet 1939, épuisées et cherchant un endroit où dormir, elles furent interceptées par le policier J. Baillargeon, a consigné l'une des passagères, Winnie Swearingen, dans son journal. Elles y étaient habituées car, que ce soit par curiosité ou par souci de la sécurité de ces jeunes femmes voyageant à seules, elles se faisaient souvent arrêter par la police. Aucune d'elles ne parlait français, mais heureusement, le policier de Dorval parlait anglais. Se trouvant à lui dire qu'elles n'avaient pas l'intention d'aller plus loin ce soir-là, Winnie note qu'« il nous a demandé où nous comptions coucher, puis se renseigne auprès du propriétaire d'un motel, que nous avons jugé trop cher ». Après quelques autres tentatives, le policier leur proposa de loger à la prison, vide ce jour-là. (On suppose que l'un de ses coups de téléphone fut avec le maire pour lui demander la permission.) Après avoir inspecté les cellules de la prison, les jeunes femmes décidèrent que ça faisait tout à fait l'affaire. Dans la soirée, elles firent la connaissance du maire en question, E.H. Descary, de sa femme et de son fils, Laurier Descary, laitier de son état. En outre, J.D. Boyer, Directeur de la Sûreté, apposa son tampon sur le journal de Winnie, qui note aussi : « dans la nuit, ils ont arrêté un bougre, mais comme nous occupions les cellules, ils lui ont juste fait payer son amende et l'ont relâché. Le lendemain matin, nous avons trouvé 2 pintes de lait devant la porte, déposées par le laitier. »



Ernest H. Descary
Maire de Dorval
1939-1941

Puis, elles se sont mises en route tôt, direction Montréal puis vers l'Est. Bien des années plus tard, elles gardaient un excellent souvenir de la gentillesse des gens de Dorval, et riaient de bon cœur en évoquant cette nuit en prison!



Juillet 1939, quand les Gypsy Coeds dormaient dans la prison



July 2017, maintenant remodelé mais la porte et le mur sont encore très visibles.

En Juillet 2017, John Butte et sa femme Carmen ont ramené la Silver Streak à Dorval, refaisant des parties de son voyage de 1939. La maman de John était du groupe qui avait dormi à la prison de Dorval.

Traduction : Christine Christophory



1926 Ford T
 "Silver Streak"
 (Photo: Brian B. Roscoe)



Photo: Brian B. Roscoe

Michel Hébert, président de la Société historique de Dorval remet le livre *Dorval d'hier et d'aujourd'hui* à John Butte
 Presentation of the book "Dorval, Then and Now" by Michel Hébert, president of the Dorval Historical Society



Christine Christophory, Margo Heron, Pierre Boyer, Edgar Rouleau, Michel Hébert, John Butte, Carmen Butte, Ginette Rousse, Dick Nieuwendyk, Louise Dineen



Le "Silver Streak" devant le Centre communautaire Sarto-Desnoyers

De gauche à droite :
 Carmen et John Butte, avec Michel Hébert et Margo Heron, conseillers municipaux de Dorval, et Edgar Rouleau, maire de Dorval

The "Silver Streak" in front of the Sarto Desnoyers Community Centre

Left to right:
 Carmen and John Butte, Dorval councillors Michel Hébert and Margo Heron, and Mayor of Dorval, Edgar Rouleau

(Photo: Dick Nieuwendyk)



John G. Butte

That time the “Gypsy Coeds” slept in the Dorval Jail.

by John Butte

Beginning in 1934 and for nine consecutive years, a group of young single women (they called themselves Gypsy Coeds) from Bradford, Illinois set out on summer vacations in a 1926 Ford Model T Touring car owned by Darlene Dorgan. Over that nine-year period, the girls in their car nicknamed, “Silver Streak” would travel thru 44 of the U.S. states and make three incursions into Eastern Canada on the 1937, 1939 and 1941 trips. Such travel was not common for a group of unescorted girls. It was a different era for sure, but their travels still are considered legendary and are chronicled in the book, “Darlene’s Silver Streak and the Bradford Model T Girls” by John Butte.

Their femininity belied the fact that these Gypsy Coeds were hardened road warriors. A Model T did not have a trunk. The girl’s suitcases and camping equipment had to be stowed on the running boards. Once in place, the doors could not be opened to get in, so the girls needed to jump over the side. The car was designed for five passengers, but on most trips there were six. The convertible top leaked so badly the girls seldom put it up. Additionally, the Silver Streak had a unique external appearance. Darlene painted the car silver and adorned it with hand painted red graffiti signage, like, “Don’t Laugh, You’ll be Old Yourself Someday”. Loaded with 6 young women, their luggage and their camping gear, the car was quite a sight and attracted lots of attention wherever it went. Travel days were long and grueling, with the Silver Streak lucky to do 35 miles an hour. Yet these intrepid travelers were having the time of their lives!

The girls actually crashed Henry Ford’s 75th Birthday Party in Dearborn on their 1938 trip. In a private lunch with the automotive icon they learned of the Ford exhibit being designed for the 1939 New York Worlds Fair and the promise of red carpet treatment if they should attend. This became the destination for their 1939 summer vacation. Darlene selected a route through Eastern Canada to take in the scenic views along Lakes Erie and Ontario and then along the picturesque Saint Lawrence River venturing as far as Quebec City before heading south..

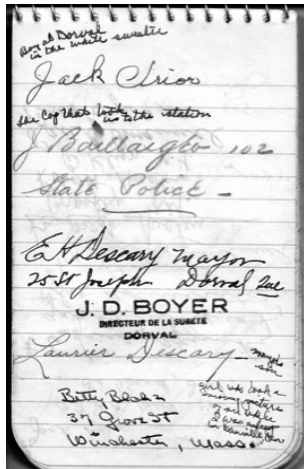


The Gypsy Coeds photographed at the New York World’s Fair in 1939
Notice Henry Ford’s signature on the “Silver Streak”

They arrived in Dorval on the evening of July 14th 1939, exhausted and looking for a place to lay their weary heads. In the previous few days they had been mistaken for bandits at a gas station in Brantford, visited Niagara Falls, gotten their picture in the Toronto Star newspaper, and been drafted into a Shriners Parade in Brockville. The Toronto Star story was picked up by a wire service that republished the picture and story in local newspapers along the route in both French and English. They were warmly greeted in all the villages and towns as they drove through Ontario and into Quebec.

As they rumbled into Dorval on Lakeshore Drive, they were stopped by the police, a common occurrence for these girls. Whether out of

curiosity or general concern for safety of the young female travelers, they often found themselves pulled over by the police. The diary of one of the coeds, Winnie Swearingen recorded the name of the policeman in Dorval as J. Baillaigeon. None of the girls spoke French but fortunately the policeman spoke English. In the course of their conversation, the girls told him they were planning to go no further than Dorval that night. "He asked us if we had a place to sleep and (he then) inquired at one place where the man had cabins. We decided they were too expensive." Winnie wrote. After a little more checking the police officer suggested the girls might consider the Dorval Jail since it was empty that evening (It is assumed that one of his calls was to the mayor to ask if it would be permissible)! The girls checked out the jail cells and decided they would do fine. That evening at the jail they would meet Dorval Mayor, Ernest H. Descary, his wife and son Laurier Descary, who was a dairyman. J.D. Boyer, Directeur De La Sureté



Winnie's diary

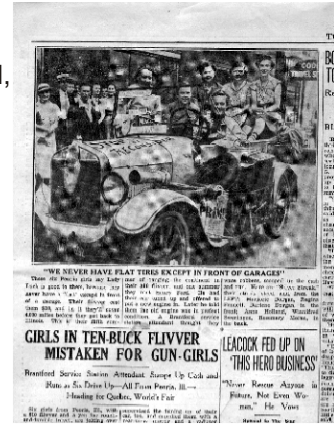
also placed his stamp in Winnie's diary. Winnie would write, "When we were sleeping a fellow was brought in under arrest and since we were in the cells, he had to pay his fee and go on home!" The next morning, Winnie would write, "We found 2 quarts of milk by our door that the dairyman had left." The Gypsy Coeds left early that morning for Montreal and points East. Years later they would fondly recall the graciousness of the people of Dorval, and would howl with laughter as they recalled their night in the Dorval jail!



July 1939, when the Gypsy Coeds slept in the Jail



July 2017, now remodeled but door and wall still very visible



Toronto Daily Star, July 13, 1939

In July 2017, John Butte and his wife Carmen brought the Silver Streak back to Dorval as they retraced portions of that 1939 trip.

John's mother was one of the Gypsy Coeds who slept in the Dorval jail.

Citizen of the Week

— This is the first of a series —

A. NOEL, Director of Police and Fire



Photo by: C.A. Barbier

Director of Police and Fire, Alderic Noel, is a citizen to whom Dorval can point with pride.

Born in 1916 on Cote de Liesse Avenue in the Parish

ment and adequate manpower. Always on the lookout for new developments in his particular field, he is justifiably proud of a new emergency police and fire reporting system which the



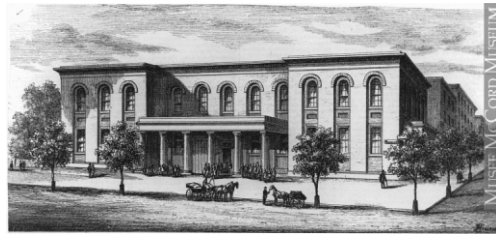
par Dick Nieuwendyk

Qui était William de M. Marler ?

(1848-1929)

En 1843, George Leonard Marler, marchand de bois d'œuvre et propriétaire d'une scierie à Drummondville, épouse Mary Ann Collins Woodward, co-seigneuresse de Nicolet. Ils auront 4 fils, Waterford Lake Marler, John Leonard May Marler, William de Montmollin Marler, George Ross Marler, et une fille, Lucy Jane Marler.

Ayant fait ses études au séminaire de Nicolet, William parlait couramment français et anglais. En 1858, George Leonard vend son commerce de bois et déménage sa famille à Montréal pour que ses enfants continuent leurs études. Là, il devient administrateur en chef des Sulpiciens sur la rue Notre- Dame.



La vieille High School of Montreal (1870-1880)

Photolithographie Eugene Haberer -
Musée McCord MP-0000.1762

William est allé à l'École secondaire de Montréal, (Montreal High School), sur l'avenue University (aujourd'hui rue University) de 1859 à 1865, où il décroche son diplôme dès ses 15 ans comme premier de sa promotion. La famille habitait tout près, à l'intersection de l'avenue University et de Burnside (aujourd'hui de Maisonneuve), près de l'église angli-

cane Christ Church, don't William avait l'habitude de traverser la cour pour se rendre à son école.

Accepté à l'université McGill en notariat en 1869, il obtient son BCL (baccalauréat en droit civil) en 1872, après quoi il commence sa carrière de notaire avec William Anderson Philips sur la rue Saint-Jacques à Montréal. L'année suivante, il entre à l'étude d'Ernest Henri Stuart sur la rue Saint-François-Xavier dans le Vieux-Montréal avant de se mettre à son compte l'année suivante et de s'installer dans l'immeuble de la Standard Life sur la rue Saint-Jacques.

En 1875, William épouse Joséphine Charlotte Howard, fille du docteur Henry Howard et de Charlotte Alicia Meredith, de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ils auront 5 enfants, Herbert Meredith Marler, Gertrude Evelyn, Hilda Beatrice, William de Montmollin dit «Bill», et Robert. Mais Joséphine meurt de la tuberculose en 1893.



William de M. Marler
1894

Wm Notman & Son
McCord Museum IL-107160



Josephine Charlotte Howard
1890

Wm Notman & Son
McCord Museum IL-93969

Veuf avec 5 jeunes enfants, William se remarie le 11 mai 1898 avec Harriet Amelia Jamieson, union dont naîtront deux fils, George Carlyle Marler, lequel deviendra aussi notaire, et John de Montmollin Marler. La même année, les Marler achètent une maison au 288 rue Peel, au nord de la rue Sherbrooke.

Ils avaient aussi une maison d'été à Dorval sur la pointe Allan, voisine du domaine de James Bryce Allan, fils et neveu des armateurs Andrew et Hugh Allan, et pas loin de Royal St. Lawrence Yacht Club, dont William et son fils Herbert Meredith étaient membres. Ils y côtoyaient régulièrement les filles et les fils de l'élite anglophone du Montréal contemporain. Des années plus tard leur maison d'été allait être intégrée au club nautique. Appelée la «Maison Marler», c'était pour les membres l'un des premiers bars mixtes de l'époque.

C'est à la pointe Allan, qu'Herbert Meredith rencontre sa future épouse, Béatrice Isabel Allan, fille de James Bryce Allan. Peu après avoir terminé ses études à McGill en 1898, il se lance dans sa première activité professionnelle en s'associant à son père pour ouvrir un bureau dans l'immeuble de la Sun Life et fonder la « Marler & Marler » (pour W. de M. Marler et H.M. Marler).

Le mercredi 3 août 1892 la population de Dorval fut convoquée à une assemblée générale à l'école du Bord-du-Lac à 10 h. Précédemment cette année-là, la législature provinciale de Québec avait reçu une demande de fondation du village de Dorval, et l'assemblée du 3 août avait pour objectif d'en désigner le maire et les conseillers. Le président d'élection demanda alors que la première réunion du nouveau conseil se tienne à l'école le 15 août à 20 h. Le 10 août 1892, William de Montmollin Marler fit, à titre de notaire et de juge de paix, prêter serment à Désiré Girouard comme maire et à six conseillers.

William de Montmollin Marler fut donc maire du Village de Dorval de 1899 à 1900.

Outre sa charge professionnelle très prenante, William fut chargé par la Faculté de droit de l'université McGill d'enseigner le droit notarial, puis le droit civil. L'université lui décerna d'ailleurs ensuite un doctorat honorifique de professeur émérite pour plus de 30 ans d'enseignement. Tout en enseignant le droit civil à McGill, William de Montmollin prit le temps d'écrire un long manuscrit, que ses deux fils et ses demi-frères, George Carlyle et Herbert Meredith, se partageant les rôles de rédacteur en chef et de financier, allaient publier après sa mort, en 1932. Portant sur le droit de la propriété foncière au Québec, il s'intitule *The Law of Real Property: Quebec* (1932); les étudiants l'appellent encore aujourd'hui le « Marler sur la propriété ».

À sa mort, en 1929, les gouverneurs de l'université McGill exprimèrent un sentiment de grande perte. Longtemps associé à l'université, d'abord comme étudiant puis comme enseignant, il en faisait partie intégrante. Figure de proue du monde juridique, son jugement pesé, sa grande intégrité et son profond sens de la justice ajoutaient du panache à sa profession. Ayant des connaissances approfondies et une vaste expérience, bon, généreux et toujours prêt à aider les autres au quotidien, il était respecté de ses étudiants comme de ses clients. Quant à l'université, au service de laquelle il se mit si longtemps, il y fut un professeur généreux et un ami fidèle.



Harriet Amelia Jamieson
1865

Wm Notman & Son
McCord Museum - I-14171.1



Désiré Girouard
Photo Wm Notman



by Dick Nieuwendyk

Who was William de M. Marler ?

(1848-1929)

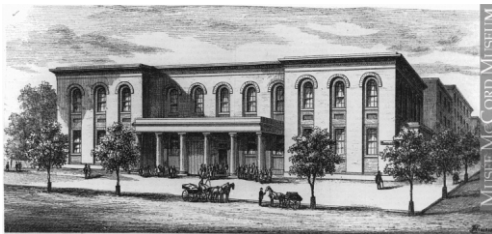
In 1843, George Leonard Marler, a lumber merchant and owner of a sawmill in Drummondville, married Mary Ann Collins Woodward, a co-seigneur of Nicolet. They had 4 boys: Waterford Lake Marler, John Leonard May Marler, William de Montmollin Marler, and George Ross Marler and a daughter, Lucy Jane Marler.

His son William studied at the seminary in Nicolet and as a result was fluent in French as well as in English. In 1858, George Leonard sold his lumber business and moved his family to Montreal to pursue higher education for his children. There he became the chief office administrator for the Sulpicians on Notre Dame Street.



William de M. Marler
1894

Wm Notman & Son
McCord Museum IL-107160



Old Montreal High School (1870-1880)

Photolitho Eugene Haberer - McCord Museum MP-0000.1762

William attended Montreal High School on University avenue (now University Street) from 1859 to 1865, where he graduated at the age of 15 years as the highest ranking student.

The family lived nearby on University avenue and Burnside (now de Maisonneuve). close to Christ

Church Anglican Cathedral, where William would cross the yard to get to Montreal High School.

Admitted to McGill University to the study of the notariat in 1869, he obtained his BCL (Bachelor in Civil Law) degree in 1872, after which he began to practice with notary William Anderson Philips on St. James street in Montreal. The following year he joined the offices of notary Ernest Henri Stuart on St. Francis Xavier street in Old Montreal before starting his own practice one year later and moving into the building of the Standard Life Insurance Co. on St. James Street.

In 1875, William married Josephine Charlotte Howard, daughter of Dr. Henry Howard and Charlotte Alicia Meredith, from Saint-Jean-sur-Richelieu. Children born from this marriage were Herbert Meredith Marler, Gertrude Evelyn, Hilda Beatrice, William de Montmollin aka 'Bill' and Robert. Josephine Howard contracted tuberculosis and died in 1893.



Josephine Charlotte Howard
1890

Wm Notman & Son
McCord Museum IL-93969

Now a widower, with five young children, William remarried on May 11, 1898 to Harriet Amelia Jamieson. From this union two sons were born, George Carlyle Marler, who would later also become a notary, and John de Montmollin Marler. That same year, the Marlers purchased a house at 288 Peel Street, north of Sherbrooke Street.

They also owned a summer home in Dorval on Allan Point, next to an estate of James Bryce Allan, son and nephew of steamship magnates Andrew and Hugh Allan, a short distance from the clubhouse of the Royal St. Lawrence Yacht Club. As members of the yacht club, William and his son Herbert Meredith regularly met the sons and daughters of nineteenth century English-Montreal's most elite families. Years later their summer home became part of the club's facilities; known as "Marler House", it offered members some of the first mixed-gender lounging spots. At Allan Point, Herbert Meredith met his future wife, James Bryce Allan's daughter Beatrice Isabel Allan. Herbert Meredith's first professional venture began shortly after his graduation from McGill in 1898 when he joined his father at the Standard Life Building to form the firm of W. de M. Marler and H.M. Marler, or, "Marler and Marler".



Harriet Amelia Jamieson
1902
Wm Notman & Son
McCord Museum - IL-141810

On Wednesday August 3, 1892 at 10 a.m. the citizens of Dorval were requested to be present at a general meeting at the Dorval schoolhouse on Lakeshore Drive. Earlier that year a request was made to the provincial Legislature in Quebec City for the incorporation of the Village of Dorval. The general meeting was for the purpose of nominating a mayor and councillors. The president of the election also requested that the first session of the newly elected council was to be held at the Dorval schoolhouse on Monday, August 15 at 8 p.m. On August 10, 1892, notary and justice of the peace William de M. Marler, took the oath of Mayor Désiré Girouard and six councillors.

William de Montmollin Marler was Mayor of the Village of Dorval from 1899 to 1900.

In addition to his intense professional practice, William was commissioned by the Faculty of Law of McGill University to the teaching of notarial law, then of civil law. McGill awarded him an honorary doctor of law by appointing him emeritus professor after more than 30 years of teaching. While teaching civil law at McGill, William de Montmollin wrote a lengthy manuscript before his death. His two sons, half-brothers George Carlyle and Herbert Meredith, later published it, splitting the roles of editor and financier respectively. Ever since, students referred to his book, "The Law of Real Property: Quebec (1932)", as "Marler on Property."

When he died in 1929, The governors of McGill University expressed their great sense of loss in the death of William de M. Marler. Long associated with the University as undergraduate and member of the teaching staff he was an integral part of McGill. He was a recognised leader in the legal system, and his sound judgement, high integrity and sound sense of justice added lustre to his profession. Rich in knowledge and experience, kind, generous and helpful in his daily duties, he was respected by students and clients, and the University he served so long and well as a devoted teacher and a faithful friend.



William de Montmollin Marler is buried
in the Mount Royal Cemetery in Montreal
Photo: Dick Nieuwendyk



par Michel Hébert

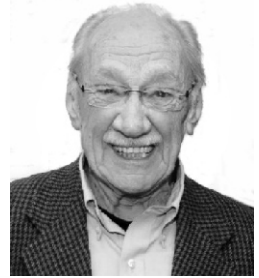
Les souvenirs de jeunesse de Jean Allard

Cet article est un extrait de la conférence donnée par Jean Allard aux membres de la Société historique de Dorval le 21 janvier 2009.

Première partie

Je vais vous raconter quelques-uns des souvenirs que j'ai eus de ma jeunesse à Dorval.... Une jeunesse heureuse dans un contexte serein. Le Dorval que j'ai connu tout jeune était un village de campagne, loin des tumultes des grandes villes. Avec une population de quelques 2,000 habitants, il n'y avait aucune comparaison avec la belle cité que nous habitons aujourd'hui. Comme me le disait il y a quelques jours madame Courroux (Berthe Bourgouin) qui est ici ce soir : " À Dorval, nous n'avions rien et nous avions tout"

Je vais vous exposer brièvement ce qu'était la partie est de Dorval dans mon enfance et de ma jeunesse.



Jean Allard
Photo: Dick Nieuwendyk

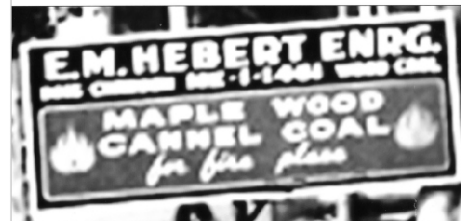


Royal Montreal Golf Club - 1912 Wm Notman / Musée McCord

À partir des limites de Lachine, du côté nord du chemin Bord-du-Lac, il y avait le Royal Montreal Golf Club qui occupait tout le quartier résidentiel actuel des avenues Boyland, Brockwell et Joubert et continuait au nord des voies ferrées qui alors passaient à la hauteur du boulevard Bouchard. Le Royal Montreal Golf Club s'installa à Dorval en 1895 après avoir acheté la ferme de Jean-Baptiste Meloche; il déménagea à nouveau

en 1958 pour aller s'installer à l'Île Bizard. Queen of Angels Academy sur le boulevard Bouchard occupe l'édifice qui était le chalet du Club à son départ de Dorval. À côté du club de golf, il y avait la ferme de la famille Décary qui longeait le club de golf et se rendait vers l'ouest jusqu'à la rivière Bouchard. Cette terre allait du Lac St-Louis jusqu'aux voies ferrées. Un étroit chemin de terre sur la ferme, devenu l'avenue Sévigny, allait jusqu'à l'avenue Ducharme et donnait accès à un groupe de chalets d'été, c'était Décary Grove. Venait ensuite la terre de Charles C. Décary, ou on trouvait la ferme laitière de M. Wilfrid St-Onge. Cette terre s'étendait vers l'ouest jusqu'à l'avenue George V, à l'arrière de la maison de monsieur Décary et des autres maisons avoisinantes. Les avenues Georges V, Martin et Lilas n'étaient qu'en partie bâties et les avenues Tulipe et Dahlia n'existaient pas. Le centre du commerce, le village, se situait entre les avenues St-Charles et Girouard, exception faite de quelques entreprises sur l'avenue Dorval dont le commerce de bois et charbon de monsieur Emmanuel Hébert.

Il n'y avait pas de parc d'amusement ni de piscine. En hiver, les patinoires dont je me souviens étaient dans les cours d'école.



322.285.31 ENSEIGNE E.M. HEBERT ENRG BOIS & CHARBON 285 (31) AVE. DORVAL

Le transport en commun n'existait pas, sauf le train de banlieue et la compagnie 'Provincial Transport' qui donnait un service réduit. Les tramways partaient de Montréal pour se rendre à Lachine jusqu'à la 44e avenue et de là, un autre wagon, plus petit, faisait la navette entre la 44e avenue et la 56e avenue, à l'angle de l'avenue René Huguet. Il n'y avait qu'un conducteur à bord de cette ligne.



Je me souviens en particulier de monsieur Mayrand qui passait l'été à Dorval avec sa famille. Un de ses fils, André a longtemps vécu sur



Maison Jean-Baptiste Meloche

l'avenue de l'Église à Dorval. Aux limites de Dorval et de Lachine, du côté sud de la route on voit une maison en rénovation depuis quelques années. Une famille Schwabb y résidait vers 1920-25. Mon grand-père lui fournissait des œufs régulièrement. Nous arrivons à la maison Meloche qui a été construite en 1815. Stanley Elliott, maire de Dorval en 1947-48 a acheté cette propriété en 1929 et l'a vendue plusieurs années plus tard. À Dorval, nous avions des trottoirs de bois qui allaient des limites de Lachine à l'avenue St-Charles. Ils ont été remplacés vers la fin des

années 1940. Le parc du Millénaire était autrefois un marécage envahi tous les printemps par la crue des eaux du lac St-Louis ; ce qui faisait le grand plaisir des pêcheurs. C'était le terrain Lotan. La famille Décary cultivait un blé d'inde d'une grande renommée à Dorval et les environs. La ferme comptait aussi un grand verger et un grand jardin potager ainsi que des chevaux et des bêtes à cornes. Je me souviens des belles journées d'été où la ferme était bondée d'acheteurs. Auguste Décary a longtemps vendu des fruits et légumes de porte à porte au cours de la saison estivale. Avila Décary a été maire de Dorval en 1925-26 et son frère Auguste a été conseiller municipal et commissaire d'école.



Auguste Décary

Mon grand-père Ferdinand Frenette qui était manufacturier de poêles et de coffres forts se retira des affaires après avoir vendu son commerce. C'est alors qu'il acheta de Joseph Charles Décary, qui demeurait à l'angle de l'avenue St-Charles et du chemin Bord-du-Lac, quatre terrains ayant quelque deux cent pieds de front, sur lesquels les maisons de mon grand-père, mon père, de ma famille et de Germain Duranleau ont été érigées. Il y avait aussi acheté des terrains à l'arrière qui donnaient sur l'avenue Ste-Marie qui était alors qu'un étroit sentier. Il y avait sur ces terrains un grand poulailler qui appartenait à mon grand-père.



Les deux maisons sont de celle de mon père, construite en 1925 (gauche), et celle de mon grand-père Frenette, construite en 1908 (droite); elle appartient maintenant à Jean Bertrand.

Sur cette photo de 1927 vous voyez mon père avec ma soeur Marie-Marthe et moi

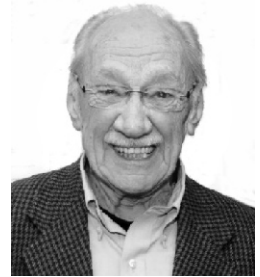


Jean Allard's youthful memories



by Michel Hébert

This article is an extract from a conference which was presented by Jean Allard to the members of the Dorval Historical Society in January, 2009.



Jean Allard
Photo: Dick Nieuwendyk

First part

I am going to tell you about a few of my memories of my youth in Dorval. It was a happy time in a serene context. The Dorval that I knew as a youngster was a country village, far away from the tumult of the big city. With a population of about 2,000, there is no comparison with the beautiful city that we live in today. As Madame Courroux (Berthe Bourguin – who is here this evening) said a few days ago: “In Dorval, we had nothing and we had it all”.

I will briefly describe the Eastern part of Dorval as it was in my childhood and youth.



Queen of Angels Academy

On the north side of the Lakeshore Road, heading west from the Lachine limits, the Royal Montreal Golf Club occupied what is now the residential sector consisting of Boyland, Brockwell, and Joubert Avenues. The Club extended north as far as the railway tracks – today's Bouchard Boulevard. It was established in 1895 on a farm purchased from Jean-Baptiste Meloche. It moved again in 1985 to Ile Bizard. Today, Queen of Angels Academy on Bouchard occupies the building which had been

the Clubhouse. The Décary family farm was next to the Golf Club and extended west as far as the Bouchard River. It ran from Lake Saint-Louis all the way north to the railway tracks. A narrow road on the farm became Sévigny Avenue leading down to Ducharme Avenue. It allowed access to a group of summer chalets which were called Décary Grove. Next there was a dairy farm operated by Wilfrid St-Onge on Charles C. Décary's land. This property extended west as far as George V Avenue behind Mr. Décary's house and several other neighboring houses. George V, Martin, and Lilac Avenues were only partially settled and Tulip and Dahlia did not even exist yet. The commercial centre, the village, was situated between Saint-Charles and Girouard Avenues except for a few businesses on Dorval Avenue such as Emmanuel Hébert's wood and coal business. There was no amusement park or pool. In winter time, the skating rinks that I remember were in school yards.



Maison Charles Boromé Décary
223 Lakeshore Drive



Public transit did not exist except for the commuter trains and the Provincial Transport bus line which operated a reduced service. Tramways ran from Montreal to 44th Avenue in Lachine. From that point, there was a shuttle service by a smaller wagon between 44th and 56th Avenues to the corner of René Huguet. There was only one operator on this line.

I remember especially Mr. Mayrand who spent summers in Dorval with his family. One of his sons lived on de l'Église for a long time.

At the Dorval/Lachine limits, on south side of the road, there is a house which had been undergoing renovations for several years. The Schwabb family lived there from 1920 to 1925. My grand-father supplied him with eggs on a regular basis. Here is the Meloche house which was built in 1815. Stanley Elliott, mayor of Dorval in 1947-48, purchased this property in 1929 then sold it several years later.

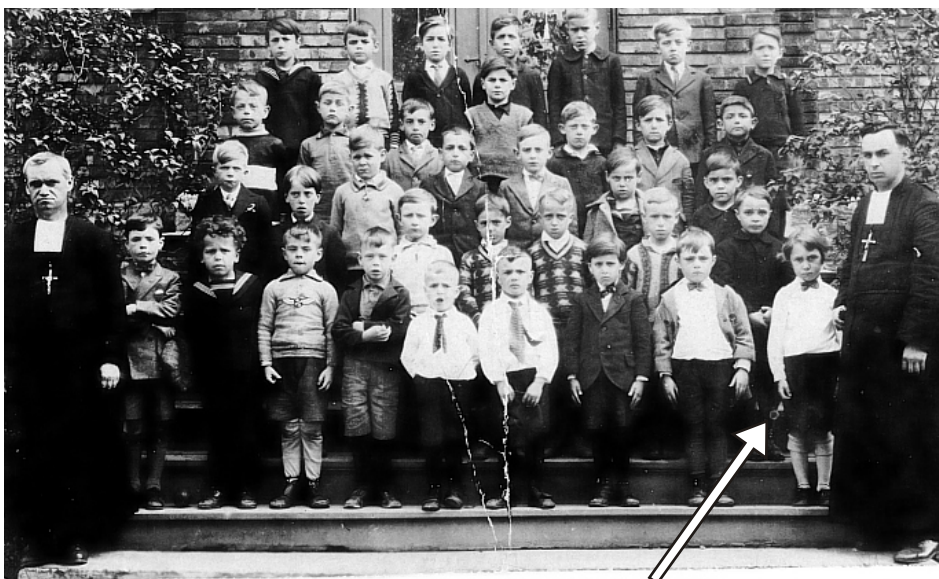
In Dorval, we had wooden side-walks from the Lachine limits to Saint-Charles Avenue. They were replaced around the end of the 1940's. Millennium Park, known as the terrain Lotan, used to be a marsh which was flooded every spring by the rising waters of Lake Saint-Louis. This made local fisherman very happy.

The Décary family grew a type of corn which was famous locally. Their farm also had a large orchard and a vegetable garden as well as horses and cattle. I remember nice summer days when the farm was packed with customers. For a long time, Auguste Décary sold fruits and vegetables door-to-door during the summer season. Avila Décary was mayor of Dorval in 1925-26 and his brother Auguste was municipal councillor and school commissioner.



Avila Décary

My grandfather, Ferdinand Frenette had manufactured stoves and safes until he sold his business and retired. He then purchased 4 tracts of land with a frontage of some two hundred feet from Joseph Charles Décary, who lived on the corner of Saint-Charles and Lakeshore Road. That is where houses were built for my grand-father, my father, my family, and Germain Duranleau. He had also purchased land in the back which faced onto Sainte-Marie Avenue - only a narrow path at the time. A large chicken coop there also belonged to my grandfather.



St. Joseph's School - Class of 1930

Jean Allard

Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière

Premier ministre du Québec en 1878-79



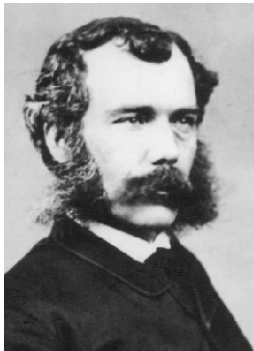
par Jean-Pierre Raymond

Dans le cadre du 33^e congrès du Parti Libéral du Québec qui soulignait le 150^{ième} anniversaire de la création du Parti Libéral, deux résidents de Dorval, Jean-Pierre Raymond (JP), un ingénieur retraité et son épouse Andrée Aubut (AA), une enseignante retraitée, ont été invités à accueillir les congressistes et à échanger avec eux durant les trois journées du congrès. En costume d'époque de 1867, ils ont personnifié un personnage marquant de cette époque, Henri-Gustave Joly de Lotbinière et son épouse Margaretta-Josepha Gowen. Il sont alors préparé une scénette qui permettait de présenter les deux personnages aux membres du congrès qui arrivaient.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

JP- Bonjour et bienvenue à ce 33^e congrès du Parti libéral du Québec dont nous soulignons le 150^e anniversaire de sa création. J'ai été le premier chef de ce parti politique. Je me nomme Me Henri-Gustave Joly. Aujourd'hui, je suis plus connu sous le nom que je portais à la fin de ma vie, Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière. Je deviendrai premier ministre du Québec en 1878-79. Je suis accompagné de ma charmante épouse.

AA- Bonjour, je me nomme Margaretta-Josépha Gowen. Je suis membre du Conseil national des femmes du Canada et j'œuvre dans de nombreux organismes de charité.



H.G. Joly de Lotbinière
(Photo: Domaine de Lotbinière)

JP- Je suis né à Épernay, dans le département de la Marne en France, pendant le voyage de noces de mes parents. Je suis encore aujourd'hui le seul premier ministre qui ne soit pas né au Québec.

Mon père Gaspard-Pierre-Gustave Joly est un Huguenot né en Suisse. Sa famille s'était établie en France. Je suis donc toujours le seul premier ministre du Québec qui n'était pas de religion catholique. Ma mère est Julie-Christine Chartier de Lotbinière, la fille du marquis de Lotbinière et la petite fille du premier ingénieur né au Canada, Michel Chartier de Lotbinière qui sera le seul canadien à être fait marquis de France.



Margaretta-Josepha Ireland

BAnQ, P1000,S4,D83,PJ12

AA- Je suis né en 1831 à Québec comme ma mère Massachusetts. Il était un chapelier et un marchand prospère très apprécié dans la communauté de Québec. Nous nous sommes mariés en 1856.

JP- Nous aurons onze enfants dont sept se rendront à l'âge adulte, trois garçons et quatre filles. Le plus vieux des garçons, Edmond-Gustave suivra mes traces et deviendra avocat. Il me succèdera comme seigneur de Lotbinière. Les deux autres, Alain-Chartier-de-Lotbinière et Henri-Gustave, recevront une formation d'ingénieur au Collège militaire royal du Canada à Kingston et seront des généraux à la Première Guerre mondiale.

AA- Nos quatre filles ont toutes épousées des ingénieurs. La plus vieille, Julia-Josépha, épousera Saint-George Boswell, l'ingénieur en chef du port de Québec. L'un de ses fils sera ingénieur à la Première Guerre mondiale et général à la Seconde Guerre mondiale.

Le mari de Margareta-Anna sera un ingénieur royal qui servira aux Indes et un ingénieur en chef de corps d'Armée avec le grade de brigadier-général à la Première Guerre mondiale.



La famille de Henri-Gustave vers 1875
Photo: BAnQ, GH-770-2

Mathilde-Florence épousera le colonel Henry Smith Greenwood du corps des ingénieurs royaux. Il se fera tuer à la Somme pendant la Première Guerre mondiale. Leurs deux fils serviront en tant qu'ingénieurs royaux. L'un perdra une jambe en Flandres en 1914 et vivra à Dorval de 1945 à son décès en 1977. L'autre sera aussi un ingénieur royal à la Première Guerre mondiale et un brigadier-général à la Seconde Guerre mondiale.

Notre cadette Ethel-Blanche épousera Dudley Akland Mills qui sera ingénieur royal à la Première Guerre mondiale et décèdera avant la seconde en 1938.

JP- J'ai constaté que les descendants du premier ingénieur né au Canada, Michel Chartier de Lotbinière comptaient plus d'une quinzaine de membres qui avaient une formation d'ingénieur dont quatre seront des généraux pendant la Première Guerre mondiale et quatre autres seront des généraux pendant la Seconde Guerre mondiale. De plus, deux autres descendants seront médecins chefs d'hôpitaux militaires à la Première Guerre mondiale avec le grade de colonel.

AA- C'est une famille qui s'est grandement illustrée mais qui est méconnue de nos jours.

JP- Puisque je suis né en France et que mon père est français, j'ai eu droit durant une période de quinze ans à une éducation gratuite en France. Après des études de droit, je suis revenu au Canada et en 1861 je suis élu comme député de Lotbinière à l'Assemblée législative de la province du Canada, suivant les traces de mon grand-père Michel-Eustache-Gaspard-Alain Chartier, marquis de Lotbinière. Dès le début de la session parlementaire, je me suis joint aux Carrés rouges... excusez, le Parti rouge qui préconisait la gratuité scolaire, la laïcité de l'état et le gouvernement responsable car je préconisais une saine gestion des finances publiques pour éviter les budgets d'austérité.

Tout au long du congrès, nous abordions divers sujets avec les membres dont les thèmes étaient :

La confédération canadienne : j'étais contre, car je préconisais un Dominion du Québec indépendant avec sa majesté comme chef de l'état, mais je me suis rallié à la majorité pour tenter d'en corriger les imperfections.

L'environnement : j'ai beaucoup milité pour le développement durable des forêts du Québec et de la Colombie-Britannique. La forêt de la seigneurie de Lotbinière existe encore et comprend des secteurs dont les arbres existaient du temps de Jacques Cartier et Samuel de Champlain.

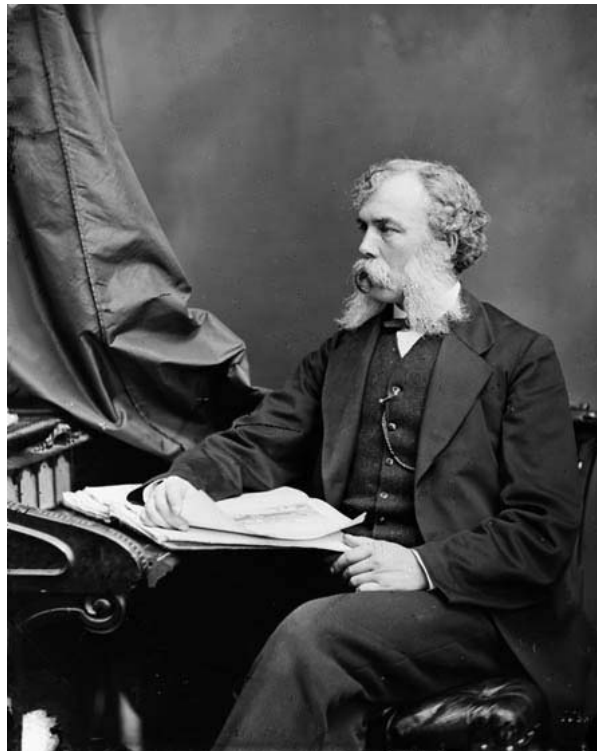
L'éducation : je déplorais le salaire trop bas des enseignants et j'ai proposé de former plus de gens aptes aux métiers techniques.

Le droit civil des femmes de la famille Lotbinière : ma mère et ma grand-mère ont été propriétaires et avaient le droit de vote. Mon arrière-grand-mère, Louise-Magdeleine Chaussegros de Léry a obtenu séparation de corps et ensuite séparation de biens à l'encontre de mon arrière-grand-père Michel Chartier, marquis de Lotbinière.

Le droit de vote de plusieurs femmes de 1792 à 1849.

Ma carrière politique : à titre de premier ministre du Québec en 1878-79 et de lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique de 1900 à 1906 (Je suis le seul francophone à avoir occupé cette fonction). Entre ces deux fonctions, j'ai été ministre du revenu intérieur au gouvernement fédéral de Wilfrid Laurier.

La santé et sécurité au travail : préoccupé par le nombre de travailleurs qui se blessent au travail, j'ai présenté un projet de loi dans ce domaine ouvrant ainsi les discussions sur ce sujet. En 1885, le gouvernement provincial adopte l'Acte des manufactures, un premier pas vers une lente évolution de l'indemnisation des travailleurs et travailleuses accidentés.



Henri-Gustave Joly de Lotbinière, M.P. - vers 1870

Photo: Librairie et archives Canada/MIKAN 3497126

Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière

Premier of Quebec in 1878-79



by Jean-Pierre Raymond

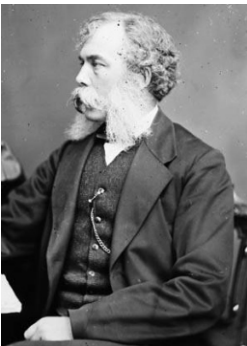
The recent 33rd convention of the Quebec Liberal Party celebrated the 150th anniversary of its founding. Two Dorval residents, Jean-Pierre Raymond (JP), a retired engineer and his wife, Andrée Aubut (AA), a retired teacher were invited to welcome the delegates and exchange with them during the 3-day meeting. Dressed in period costumes (1867), they embodied a significant character of the era, Henri-Gustave Joly de Lotbinière and his wife, Margaretta-Josepha Gowen. JP and AA prepared a script which allowed them to introduce the two characters to the party members as they arrived.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

JP- Hello and welcome to the 33rd Quebec Liberal Party Convention. We are marking the 150th anniversary of our founding. I was the first leader of this political party. My name is Me Henri-Gustave Joly. Today, I am better known by the name that I used up to the end of my life: Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière. I became the premier of Quebec in 1878-79. This is my charming wife.



AA- Hello, my name is Margaretta-Josépha Gowen. I am a member of the Canadian National Council of Women and I work with several charitable organizations.



H.G. Joly de Lotbinière
(Library and Archives Canada -
MIKAN/PA-025470)

JP- I was born in Épernay, in the department of Marne in France, during my parents' honeymoon. I am today the only Quebec premier who was not born in Quebec. My father, Gaspard-Pierre-Gustave Joly was a Huguenot who was born in Switzerland. His family had settled in France. So, I am the only Quebec premier today who was not Catholic. My mother was Julie-Christine Chartier de Lotbinière, the daughter of the Marquis de Lotbinière and the grand-daughter of the first engineer born in Canada, Michel Chartier de Lotbinière who was the only Canadian to receive the title of Marquis in France.

AA- I was born in 1831 in Québec, like my mother Margaretta Josepha Ireland. My father, Hammond Gowen, was an immigrant from Massachusetts. He was a prosperous milliner and merchant who was well-liked by the Quebec community. We were married in 1856.



Margaretta
Josepha Ireland
BAnQ, P1000,S4,D83,P12

JP- We had eleven children. Seven of them survived to adulthood – three boys and four girls. The oldest boy, Edmond-Gustave became a lawyer like me. He succeeded me as seigneur of Lotbinière. The two other boys, Alain-Chartier-de-Lotbinière and Henri-Gustave, studied engineering at the Royal Military College in Kingston and were generals in the 1st World War.

AA- Each of our four daughters married an engineer. The eldest, Julia-Josépha, married Saint-George Boswell, the Engineer-in-chief of the Port of Quebec. One of their sons was an engineer during the 1st World War and a general during the 2nd World War.

Margaretta-Anna's husband was a Royal Engineer who served in India and was a Chief Engineer for an Army Corps with the rank of brigadier-general in the 1st World War.

Mathilde-Florence married Colonel Henry Smith Greenwood of the Corps of Royal Engineers. He was killed at the Battle of the Somme during the 1st World War. Their two sons served as Royal Engineers. One lost a leg in Flanders in 1914. He was resident of Dorval from 1945 until his death in 1977. The other son was also a Royal Engineer during the 1st World War and brigadier-general during the 2nd World War.



The family of Henri-Gustave ca 1875
Photo: BAnQ, GH-770-2

Our youngest daughter, Ethel-Blanche, married Dudley Akland Mills who was a Royal Engineer during the 1st World War. He died before the 2nd World War in 1938.

JP- I noticed that the descendants of the first engineer born in Canada, Michel Chartier de Lotbinière, had more than fifteen family members who had trained as engineers. Four of these were generals during the 1st World War and four others were generals during the 2nd World War. As well, 2 other descendants were in charge of military hospitals during the 1st World War with the rank of colonel.

AA- The family made significant contributions but is mostly unknown today.

JP- Because I was born in France and my father was French; I was eligible for fifteen years of free education in France. After studies in law, I returned to Canada and in 1861, I was elected as MLA for Lotbinière in the province of Canada, following in the foot-steps of my grand-father, Michel-Eustache-Gaspard-Alain Chartier, marquis of Lotbinière. At the very beginning of the Parliamentary session, I joined the Carrés rouges... (Red Square movement) – excuse me, I mean the Red Party which advocated free education, a secular state, and a responsible government because I believed that proper management of public finances would avoid austerity budgets.

Throughout the Convention, we addressed various subjects with the party members such as:

Canadian confederation: I was against this because I believed in an independent Dominion of Quebec with Her Majesty as head of state but I concurred with the majority to try to correct the imperfections of the confederation.

The environment: I campaigned actively for sustainable development of the forests in Quebec and British Columbia. The forest still exists on the Lotbinière seigneurie. The trees in some of its sections existed during the times of Jacques Cartier and Samuel de Champlain.

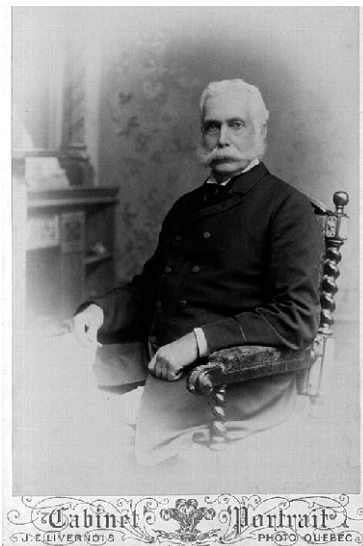
Education: I lamented teachers' low salaries and I proposed more training in the technical trades

Civil rights of the women in the Lotbinière family: My mother and grand-mother were land owners and, as such, had the right to vote. My great grand-mother, Louise-Magdeleine Chaussegros de Léry obtained a judgement in separation from bed and board against my great grand-father, Michel Chartier, marquis de Lotbinière.

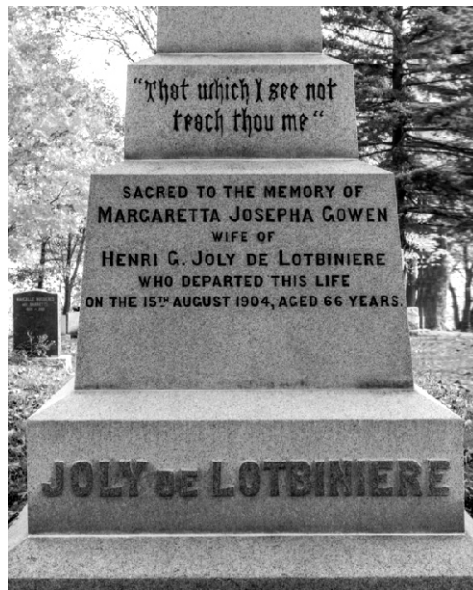
The right to vote of many women from 1792 to 1849.

My political career: Premier of Quebec in 1878 and 79 and lieutenant-governor of British Columbia from 1900 to 1906 (I was the only francophone to have held this office). Between these two posts, I was Minister of Internal Revenue in Wilfred Laurier's federal government.

Work place health and safety: Concerned by the number of workers who were injured on the job, I presented a Bill in this area to open a discussion on the topic. In 1855, the provincial government adopted the Manufacturers' Act which was a first step in the slow evolution of workmen's compensation for men and women who were injured.



Henri-Gustave Joly de Lotbinière
BAnQ PS60,S2,D1,P772



Gravesite of Henri-Gustave Joly de Lotbinière at Mount Herman Cemetery in Sillery, Quebec

IN MEMORIAM

Anne McCombe Doyle

Anne McCombe Doyle, membre de la Société historique de Dorval, est décédée le 26 septembre 2017. Née à Dorval en 1928 à l'« Anchorage », maison en pierre des champs construite en 1802, au 2, avenue Martin, elle était, comme c'était courant à l'époque, née à la maison. Mais c'était son grand-père paternel, le Docteur John McCombe qui avait pratiqué l'accouchement. Il était aussi propriétaire de « l'Ermitage », la maison juste à côté, du 4, avenue Martin, qu'il avait achetée en 1909. Le Dr. John était un homme remarquable.



Immigré irlandais, il était sorti diplômé en médecine de McGill en 1899. Ayant ensuite pratiqué au Panama pendant la construction du canal, il accéda au grade de lieutenant-colonel dans le Corps de santé royal canadien pendant la Première Guerre mondiale, puis devint médecin en chef de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. La grand-mère paternelle d'Anne, Ethel Mabel McGinnis, était d'une famille loyaliste bien en vue d'Iberville. Ils eurent deux fils, Robert (père d'Anne) et John, qui grandirent dans le confort de l'« Anchorage ». Jeunes, ils élevaient des chiens de traîneau et couraient pour s'amuser.



Puinée de la famille, Anne grandit au village de Dorval, jouant avec les enfants du coin, où elle apprit des expressions comme « mange d'la m.....e ». Puis Alta, la mère d'Anne et son père Robert quittèrent Dorval afin qu'il puisse poursuivre sa carrière en génie minier, posant des claims sur des gîtes d'or dans des coins reculés. La famille d'Anne continua à déménager çà et là au Québec et en Ontario, ce qui contribua sans doute à sa sociabilité, son assurance, sa bonne humeur, son stoïcisme et sa perspicacité. Lors de la déclaration de la Seconde Guerre mondiale, son père décida, malgré ses 39 ans, de s'engager dans l'armée de l'air. Le capitaine d'aviation McCombe, officier responsable de l'armement, fut décoré de la Médaille de George pour avoir porté secours aux victimes d'un avion qui avait explosé.

Anne revint ensuite à Montréal, étudia les sciences infirmières et travailla à l'hôpital Royal Victoria. Elle se maria et eut trois enfants. Toujours fort intéressée par l'histoire de Dorval, elle donna de nombreux objets provenant de sa célèbre famille au Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval. Si vous visitez le musée, vous pourrez admirer ce qu'elle a légué, dont un nécessaire de toilette, avec des peignes en argent et une bouteille de parfum en verre, ainsi qu'un fort beau repose-pied brodé en perles. Elle était heureuse de partager ses précieux items avec les visiteurs du musée, Dorval et sa place dans l'histoire ayant toujours tenu une grande place dans son chœur.

IN MEMORIAM

Anne McCombe Doyle

Long-time Dorval Historical Society member Anne McCombe Doyle passed away on September 26, 2017. She was born in Dorval in 1928 at “The Anchorage”, a fieldstone house built in 1802, located at 2 Martin Avenue. Like most at the time, she was born at home and delivered by her paternal grandfather, Doctor John McCombe who also owned 4 Martin Avenue, “L’Ermitage”, which he purchased in 1909. Dr. John was a remarkable man. He immigrated from Ireland and studied medicine at McGill, from where he graduated in 1899. He practiced medicine in Panama during the building of the canal, rose to Lieutenant-Colonel in the Canadian Army Medical Corps during the First World War, and later became the chief medical officer of the Canadian National Railways. Anne’s paternal grandmother, Ethel Mabel McGinnis, came from a well-established Loyalist family from Iberville. They had two sons, Robert (Anne’s father) and John, who grew up comfortably at “The Anchorage”. In their youth, they raised and raced sled dog teams for fun.



“The Anchorage”

Photo: Dick Nieuwendyk

The youngest of the family, Anne grew up in Dorval village, playing with the local children, where she learned to use expressions like “mange la m.....e”, etc. Anne’s father Robert and mother Alta eventually left Dorval so that Robert could pursue his career in mining engineering, laying claims for gold in remote areas. Anne’s family continued to move around Quebec and Ontario, and these experiences

certainly contributed to her sociability, self-reliance, good humour, stoicism and intelligent observation. When the Second World War started, her father decided at the ripe old age of 39 to join the Air Force. Flight Lieutenant McCombe, an armament officer, was awarded the George Medal for assisting injured personnel after an aircraft exploded.



Anne eventually returned to Montreal, studying nursing and working at the Royal Victoria Hospital. She later married and had three children. She was always deeply interested in the history of Dorval and donated many items from the home of her illustrious family to the Dorval Museum of Local History and Heritage. If you visit the museum, you can admire her donations which include a silver comb set and glass perfume bottle, as well as a beautiful embroidered and pearled footrest. She was happy to share these prized possessions with visitors to the museum, as Dorval and its place in history was always close to her heart.

Le cimetière de la paroisse de la Présentation-de-la-Sainte-Vierge



par Dick Nieuwendyk

L'histoire du cimetière de la Présentation de Dorval commence en 1894, quand les Pères missionnaires de la Compagnie de Marie, les Pères Montfortains, ont acheté 18 acres de terre à Angélique Monette, la femme de Benjamin Décary, pour y établir une paroisse à Dorval, avec l'accord de Mgr. Édouard Fabre, archevêque de Montréal.

Quand la paroisse fut officiellement fondée, le 8 février 1895, Angélique et son mari ont fait don de deux acres de terre à la fabrique pour y construire une église avec un petit cimetière attenant. Pour les en remercier, la fabrique leur accorda le premier banc de la nef, à vie. En 1900, le contrat de construction de l'église fut signé avec la Cie Dufresne et Lagacé. La banque accorda un prêt pour commencer les travaux, mais l'entrepreneur fit faillite et les travaux furent stoppés. La pose et la bénédiction de la première pierre n'en eurent pas moins lieu en juin 1900.

La première messe fut célébrée le 25 décembre 1900 dans une église encore en travaux, qui fut ensuite terminée par Joseph Charles Alphonse, architecte de Montréal spécialisé en reconstruction et restauration d'églises. L'inauguration put alors avoir lieu le 1er septembre 1901. Le premier prêtre de la paroisse de La Présentation-de-la-Sainte-Vierge était le frère Théophile Joubert.

Le 17 décembre 1895, Angélique Monette meurt, à 66 ans; elle est mise en terre le 20 décembre 1895, devenant ainsi la première personne enterrée au cimetière. Les places coûtaient alors 10 cents du pied carré, prix qui passa en 1920 à 15 cents du pied carré. En 1931, la croix fut érigée et le cimetière agrandi une première fois, puis en 1935, un paroissien fit don d'une grille en fer pour entourer le cimetière. Un autre agrandissement eut lieu au milieu des années 1940.



Église de la Présentation-de-la-Sainte-Vierge
Photo: Dick Nieuwendyk



Photo: Dick Nieuwendyk

Site d'enfouissement
d'Angélique Monette et
Benjamin Décary



En 1948, un grand mausolée fut construit par Alexis Nihon en mémoire de ses deux fillettes tragiquement disparues dans l'incendie d'un bateau en 1947, Claudette, 5 ans et Carole, 3 ans.

Pour annoncer un décès, les cloches sonnaient sept fois pour une femme et neuf pour un homme.

Lors de funérailles, le cercueil était posé sur un catafalque placé au centre de l'allée centrale de la nef, souvent les portes et les vitraux étaient tendus de draps noirs bordés d'or et, selon les moyens de la famille, un ou plusieurs prêtres officiaient.



Depuis sa fondation en 1900, de nombreux membres de familles de Dorval y ont été conduits à leur dernier repos.



Dans le cadre des célébrations du 125e anniversaire de fondation du village de Dorval, la Société historique de Dorval a proposé, en collaboration avec la Cité de Dorval, le 29 août 2017, une visite bilingue du cimetière jalonné du nom de bien des gens qui ont contribué à la riche histoire de Dorval, qui a attiré plus de 60 personnes.



Cemetery of La Présentation-de-la-Sainte-Vierge Parish



by Dick Nieuwendyk

The story of the cemetery of the Presentation parish in Dorval started in 1894, when the Pères missionnaires de la Compagnie de Marie, the Montfortain Fathers, purchased eighteen acres of land from Angélique Monette, wife of Benjamin Décary, for the establishment of a parish in Dorval, sanctioned by Mgr. Édouard Fabre, the Archbishop of Montreal.



When the parish was officially created on February 8, 1895, Angélique and her husband donated two acres of land to the "fabrique" for the construction of a church with a portion reserved for a small cemetery. For their generous donation the fabrique granted them the first pew in the nave of the church free of charge, for life. In 1900, a contract for the construction of the church was signed with the firm of Dufresne and Lagacé, and money was borrowed from the bank to start the work, but the contractors went bankrupt and the work was halted, but did not stop the blessing of the cornerstone in June 1900.

The first mass was celebrated on December 25, 1900 in a still unfinished church. The building was finally completed by Joseph Charles Alphonse, a Montreal architect known for rebuilding and restoring churches in the Montreal area, and the inauguration took place on September 1, 1901. The first parish priest of La Présentation-de-la-Sainte-Vierge church was Fr. Théophile Joubert.

On December 17, 1895, Angélique Monette died at the age of 66 and was buried on December 20, 1895, being the first person to be interred in the cemetery. The cost of a cemetery plot at that time was 10 cents per square foot, but was increased to 15 cents per square foot in 1920. In 1931, the cemetery cross was erected and the first expansion took place. An iron



Nihon Mausoleum

Photo: Dick Nieuwendyk

fence, donated by a parishioner, was installed around the cemetery in 1935. Another expansion took place in the mid 1940s.

In 1948, a large mausoleum was built by Alexis Nihon in memory of his two young daughters - 5 year old Claudette and 3 year old Carole, who tragically died in a boat fire in 1947.

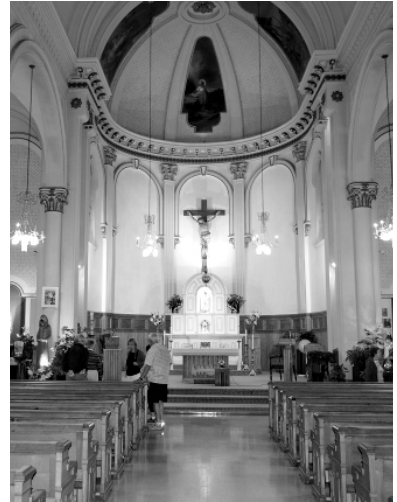


Cemetery Cross
Photo: Dick Nieuwendyk

Indicating the death of a parishioner, the church bells would ring - seven rings for a woman, and nine for a man.

During a funeral, a catafalque, carrying the coffin, would be placed in the center isle of the church, and often the windows and doors would be hung with gold trimmed black cloth. One or more priests would officiate the ceremony, depending on the means of the family of the deceased person.

Since its founding in 1900, numerous members of Dorval families have been laid to rest here.



Interior of La Présentation Church
Photo: Dick Nieuwendyk



On August 29, 2017, the Dorval Historical Society, in cooperation with the City of Dorval offered, as part of Dorval's 125th anniversary, a visit of the cemetery. Over 60 people responded and participated in a bilingual narrated stroll among the final resting places of many persons who have contributed to the rich history of Dorval.





DORVAL EN 1918 - il y a 100 ans

Extraits des procès-verbaux des réunions du conseil de ville en 1918

par Michel Hébert

En 1918, le conseil de ville de la ville de Dorval est composé des membres suivants :

Maire : Charles C. Décary
Échevins : Alfred Heaton
George H. Sims
Malcolm B. Barclay
Albert D. Décary
L.P. Landry
G. Ross
Edmond Vadeboncoeur

Les réunions du conseil de ville sont toutes tenues au 24A Saintt-Joseph (aujourd'hui, le 398 Bord du Lac)



vers / ca 2000



vers / ca 2015

Photo: Pierre Boyer

- Le conseil de ville statue sur une série de mesures pour sécuriser l'implantation de l'Imperial Munitions Board dans le secteur nord de la ville.
- En avril 1918, les salaires combinés des employés de la ville se chiffrent à 342.84 \$ par mois.
- En mai, les entreprises et corporations suivantes se voient attribuer des permis de vente de boissons alcoolisées :
 - o Joseph H. Décary, propriétaire de l'Hôtel Dorval
 - o The Forest & Stream Club
 - o The Royal St-Lawrence Yacht Club
 - o The Royal Montreal Golf Club

- Suite à des incendies à la gare du Grand Trunk Railway de Strathmore et aux résidences de Messieurs Carsley et Doyle, on accorde une gratification de 0,50 \$ aux pompiers volontaires qui ont combattu ces incendies.
- Le conseil adopte une résolution pour accorder un contrat 1 800 \$ à M. Oscar Beaudoin pour préparer un plan de la ville de Dorval.
- En septembre, le salaire de Philius Quesnel, contremaître de la ville, est majoré à 70,00 \$ par mois.
- On rapporte que, suite à de nombreux travaux, l'usine de filtration de la rue Martin (aujourd'hui l'hôtel de ville) est maintenant en opération.



Usine de filtration utilisée jusqu'en 1958

Photo: Dick Nieuwendyk

- Un octobre, et suite à de nombreuses représentations auprès du Grand Trunk Railway, une barrière avec lumière sera installée aux frais de cette entreprise, au passage à niveau de la gare de Dorval.



A-4

The Gazette, Montreal, Thursday, October 9, 1986

Rub's a rub: Dorval rejects beauty massages

By ELIZABETH THOMPSON
of The Gazette

A bid by a Dorval Ave. beauty parlor to add therapeutic massage to its services has rubbed Dorval city council the wrong way.

Mayor Peter Yeomans said council rejected an application by Centre de Beauté Véronique, because it contravenes the city's three-year-old "sin strip" bylaw.

But Manon Pilon, owner of the centre, says the battle is not over. It's not fair that a Dorval sports club should be allowed to offer massages, but not her shop, she said.

Pilon had presented a 300-name petition to council asking for permission to add massage to the services at her Dorval Ave. salon.

She said yesterday she will return with a larger petition and if that doesn't work, she will go to court.

Massage is already offered at her Beaconsfield shop and a half dozen other beauty parlors throughout the West Island, she said.

But council refused to approve the application, saying it contravenes zoning regulations.

The sin-strip zoning bylaw forces sex-related businesses such as pornographic theatres, massage parlors, strip joints and abortion clinics to locate in a remote industrial area.

Yeomans said Monday that massage is allowed in sports clubs, hotels and businesses that were operating when the bylaw was passed.

The bylaw does not distinguish between therapeutic massage and

body-rub parlors that serve as fronts for prostitution, he said. "Massage in all its forms is therapeutic."

Pilon insisted: "I don't want to do something erotic."

Yeomans said council also rejected Pilon's bid because massage would have made up a substantial portion of her business.

But Pilon said her Beaconsfield salon does an average of 10 massages a week as part of an overall beauty treatment. She said the \$28, one-hour massages constitute about 10 per cent of her business.

She said all the masseuses are certified, and only female customers are allowed. While it is primarily a beauty treatment, some customers are referred by doctors for treatment of arthritis or stress.



DORVAL IN 1918 - 100 years ago

Extracts: Minutes of Municipal Council Meetings - 1918

by Michel Hébert

In 1918, the Municipal Council consisted of the following members:

Mayor: Charles C. Décary
Councillors: Alfred Heaton
George H. Sims
Malcolm B. Barclay
Albert D. Décary
L.P. Landry
G. Ross
Edmond Vadeboncoeur

Council meetings were held at 24A St-Joseph (398 Lakeshore Road today).



398 Lakeshore Road - 2017

Photo: Dick Nieuwendyk

- Council ruled on a series of measures to obtain the installation of the Imperial Munitions Board in the north sector.
- In April 1918, the combined salaries of municipal employees totalled \$342.84 per month.
- In May, the following businesses and corporations were granted permits to sell alcoholic beverages :
 - o Hôtel Dorval (owned by Joseph H. Décary)
 - o The Forest & Stream Club
 - o The Royal St-Lawrence Yacht Club
 - o The Royal Montreal Golf Club
- A bonus of \$.50 was allocated to the volunteer fireman who had fought fires at the Grand Trunk Railway Station at Strathmore and at the Carsley and Doyle residences.
- Council adopted a resolution to give a contract for an amount of \$1,800.00 to Oscar Beaudoin to prepare a plan (map) of Dorval
- In September, the salary of Philius Quesnel, foreman, was raised to \$70.00 per month.
- It was reported that the filtration plant situated on Martin Avenue (site of today's City Hall) was now in full operation because extensive work had been completed.
- In October, as the result of numerous requests to the Grand Trunk Railway, the Railway was to install a lighted gate at the level crossing at the Dorval station.



Le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval

par Sara Giguère

Le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval est logé dans l'écurie du Forest and Stream Club, qui a été construite en 1874 par Alfred S. Brown, magasinier de la compagnie de chemin de fer Grand Tronc et directeur de la Banque de Montréal. C'est grâce à ce bâtiment patrimonial dans lequel les anciennes stalles à chevaux ont été préservées que nos visiteurs se trouvent littéralement transportés dans le passé de la Cité.



Photo: Dick Nieuwendyk



Photo: Dick Nieuwendyk

La visite du Musée se fait en quatre temps. Tout d'abord, les visiteurs sont invités à découvrir les anciennes stalles, un bijou architectural et une rareté au Canada! Vient ensuite le Hall d'honneur, où l'on apprend à connaître ces personnes qui ont fait de Dorval la ville prospère et dynamique qu'elle est aujourd'hui. À l'étage, l'histoire de la cité est dévoilée à travers une exposition colorée et imaginative, ponctuée de stations multimédias qui donnent littéralement vie à nos souvenirs. Pour finir la visite en beauté, il suffit d'aller faire un tour dans la verrière pour découvrir nos expositions temporaires ainsi qu'une vue imprenable sur le lac Saint-Louis.



Avant les rénovations du musée en 1999



Photo: Dick Nieuwendyk

Le musée aujourd'hui

Ouvert depuis 2002, le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval accueille chaque année plus de 3000 visiteurs de tous les coins du globe. À travers une exposition permanente, des expositions thématiques, et une sélection d'activités culturelles connexes, nous nous affairons quotidiennement à remplir notre mission de mettre en lumière les différents événements et personnages marquants de l'histoire locale, toujours dans un souci d'innovation et d'enrichissement de la communauté. Cette diversité de services que nous offrons font du Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval un lieu culturel incontournable, autant pour la population locale qu'internationale.



Le Musée ne serait toutefois pas ce qu'il est sans le soutien indéfectible de son équipe de bénévoles. C'est effectivement plus d'une trentaine d'hommes et de femmes qui s'illustrent en tant qu'hôtes, guides et administrateurs. Nos bénévoles sont sans contredit des êtres d'une classe à part. En plus de donner généreusement près de 1500 heures de leur temps personnel chaque année, nos volontaires sont tous de fervents amateurs d'histoire et des amoureux de la communauté. En anglais comme en français, ils vous réservent toujours un accueil des plus chaleureux!

Le plus remarquable, c'est la fidélité sans faille de cette équipe. En effet, une grande majorité d'entre eux offrent leur expertise au Musée depuis ses tout débuts. Certains ont même participé activement au projet de mise sur pied du Musée avant son ouverture! Ayant pour la plupart grandi ou vécu à Dorval de nombreuses années, nos bénévoles, toujours enclins à partager leurs histoires et anecdotes, deviennent ainsi la pierre angulaire de notre organisme dédié à la diffusion de l'histoire locale.

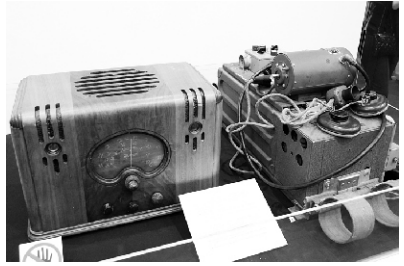
N'ai-je pas piqué votre curiosité? Si, comme je le soupçonne, vous mourez d'envie de faire connaissance avec cette équipe dynamique et dévouée, le thé à l'anglaise de l'automne en est l'occasion rêvée! Lors de cet événement annuel entièrement administré par nos bénévoles, ces derniers vous serviront un thé et des gâteries assorties qu'ils auront préparés eux-mêmes avec amour. ♦



Dorval d'hier à aujourd'hui / Dorval Then and Now



Vivre à la Victorienne / Living Victorian Style



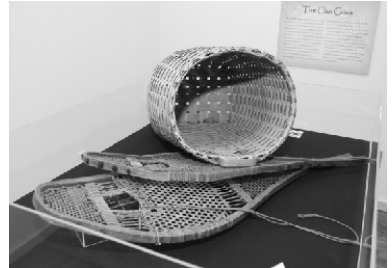
Survie et résilience / Survival and Resilience



FestiCité / FestiCity



The Other Side of the Lake



Trains, pains d'épices et cantiques / Trains, Gingerbread, and Carols



MUSÉE DE DORVAL
DORVAL MUSEUM



Photos: Dick Nieuwendyk



The Dorval Museum of Local History and Heritage

by Sara Giguère

The Dorval Museum of Local History and Heritage is housed in the former coach house of the Forest and Stream Club, which was built in 1874 by Alfred S. Brown, storekeeper of the Grand Trunk Railroad Company and a Director of the Bank of Montreal. As a result of the conservation efforts that were dedicated to this heritage building, in which the old horse stalls were preserved, our visitors are literally transported into the past of the City.



Photo: Dick Nieuwendyk

1401 Lakeshore Drive



The stalls before the renovation in 1999



The stalls today

Photo: Dick Nieuwendyk

Four different areas can be visited within the museum. First, visitors are invited to discover the old stalls, an architectural gem and a rarity in Canada! Then comes the Hall of Honor, where you get to know those people who have made Dorval the prosperous and dynamic city that it is today. Upstairs, the history of the city is unveiled through a colorful and imaginative exhibition which is punctuated by multimedia stations that literally give life to our memories.

To end the tour in style, the curious ones simply need to walk into the atrium to discover our temporary exhibitions as well as a breathtaking view of Lake Saint-Louis.



Opened in 2002, the Dorval Museum of Local History and Heritage welcomes each year more than 3,000 visitors from all over the world. Through a permanent exhibition, thematic exhibitions, and a selection of related cultural activities, we continually strive to fulfill our mission to highlight, in an innovative and enriching way, the various events and people who featured prominently in local history. The variety of services we offer makes the Dorval Museum of Local History and Heritage a staple cultural organisation for both local and international audiences



The Museum, however, would not be what it is without the unwavering support of its volunteers. It is actually more than thirty men and women who serve the organization as hosts, tour guides and administrators. Our volunteers undoubtedly form a class of their own. In addition to generously giving about 1500 hours of personal time each year, they are all fervent history lovers who hold the community dear in their hearts. In English or in French, our volunteers always give the warmest of welcomes!

The most remarkable is the team's enduring loyalty to the organization. Indeed, a large majority of them have offered their expertise to the Museum from the outset. Some of them even actively participated in the development project leading up to the Museum's opening! Since a majority of them grew up or lived in Dorval for many years, this extraordinary team, who is always keen to share stories and anecdotes, becomes the cornerstone of our organization dedicated to the dissemination of local history.

Have I not piqued your curiosity? If, as I suspect, you are dying to know more about this dynamic and dedicated team, the traditional English tea is the perfect opportunity! At this annual event, which is entirely managed by our volunteers, they will serve you a tea and assorted treats prepared with love by none other than themselves.



Factoïdes 1918



par Louise Dineen

Il y a cent ans -1918

Cette année a été marquée par deux événements majeurs et à première vue, ils semblent ne pas avoir de liens entre les deux mais ils ont eu des effets à long terme sur l'histoire du monde.

Pendant que la première guerre mondiale faisait rage en Europe, une terrible maladie – la Grippe espagnole – a tué entre 50 et 100 millions personnes à travers le monde, incluant 30,000–50,000 canadiens. Causée by le virus H1N1, elle fût une des catastrophes naturelles les plus meurtrières de l'histoire de l'humanité. La malnutrition, des camps et des hôpitaux surchargés et des pratiques d'hygiène insuffisantes ont contribué aux résultats atroces. L'épidémie a commencé dans les tranchées au mois de mai 1918 et s'est vite répandue de l'autre côté de l'Atlantique avec le retour des troupes canadiennes au pays.



2 janvier : Puisqu' un incendie a rasé l'Aréna de Westmount (valeur : 150,000\$), l'équipe de hockey les **Canadiens de Montréal** jouaient leurs parties locales à l'Aréna **Jubilé** (capacité de 3500 places) situé entre Marlborough et Seaver dans le secteur Hochelaga.

17 janvier : Un membre libéral de l'Assemblée législative du Québec Joseph-Napoléon Francoeur (Lotbinière) a présenté et ensuite retiré une motion **exigeant l'indépendance du Québec**.

21 janvier: Le gouvernement provincial a constaté que le coût de la vie avait augmenté par 40 % depuis 1915. Un menuisier gagnait .50\$ de l'heure et un ouvrier gagnait 4.40\$ par semaine.

28 janvier : John McCrae, poète ("In Flanders fields"), médecin, auteur, artiste et soldat est mort. Il est né en 1872 à Guelph, ON.

14 février 1918 : Un violent incendie a détruit une aile du siège des Soeurs Grises, sur la rue Dorchester (aujourd'hui, boulevard René-Lévesque) entre Saint-Mathieu et Guy, à Montréal. L'incendie a coûté la vie à 53 bébés (il y eut 65 victimes au total). Il fût causé par un court circuit.

28 février 1918 : Le gouvernement fédéral est autorisé à percevoir la Loi sur les mesures de guerre: une loi temporaire.

30 mars : La Coupe Stanley – Les Toronto Arenas (LNH) ont gagné contre les Vancouver Millionaires (LCPH) 3 parties à 2.

1 avril 1918 : **L'heure avancée d'été** est décrétée par le gouvernement fédéral. La décision d'opter ou non pour l'heure avancée est toujours laissée à la discrétion de chaque province.

4 avril : La loi martiale a été proclamée au Québec.

16 avril : La loi martiale a été modifiée. Tous célibataires et les veuves sans enfants ayant entre 20 and 23 seraient appeler à servir.

21 avril : La guerre: l'as de l'aviation allemand, le capitaine Manfred von Richthofen, **le Baron Rouge**, a été abattu et tué par le pilote canadien Arthur Roy Brown près de Vaux sur Somme en France.



John McCrae, ca 1914



Manfred von Richthofen
1892-1918

21 mai : La Chambre des représentants des États-Unis a passé un amendement qui accordait **le droit de vote aux femmes**.

24 mai : Grâce au mouvement des Suffragettes, les femmes canadiennes (à l'exception des Indiennes inscrites) ont obtenu **le droit de voter dans les élections fédérales**. Quoique toutes les autres provinces ont suivi leur exemple, le Québec a été la dernière des provinces à accorder ce droit en 1940.

27 mai : Frederick Trump est mort. Il était un homme d'affaires allemand-américain et le grand-père paternel de Donald Trump.

1 juin : L'as de l'aviation canadienne Billy Bishop a abattu six avions pendant une période de trois jours, incluant l'as allemand Paul Biliik. L'Aéroport du centre-ville de Toronto (YTZ) fut nommé en son honneur.



Curtiss JN-4 "Canuck"

24 juin : L'inauguration du **premier service de courrier aérien** au Canada par l'Aero Club of Canada.

9 juillet: Katherine Stinson, aussi connue comme "l'écolière volante", est devenue la première pilote à effectuer la livraison aérienne.

9 juillet : Le premier cas de la grippe espagnole a été déclaré au Canada.

20 juillet : L'Association des fermiers unis du Québec fût fondée.

Août : Une deuxième vague de la grippe Espagnole a débuté en France, la Sierra Leone et les États-Unis. Septembre: Le premier poste de radio au monde, XWA, a été fondé à Montréal. Le permis a été obtenu 1 décembre 1919.

23 – 25 septembre : Les premiers cas de la grippe espagnole ont été déclarés au Québec à Victoriaville et Saint-Norbert. Elle fera des milliers de victimes.

27 septembre : Les autorités admettent qu'aux casernes de Saint-Jean-sur-Richelieu, l'épidémie de grippe espagnole devient plus sérieuse. Depuis le 25 septembre, le nombre des cas a augmenté de 355 à 450.

8 octobre : Tous les lieux publics du Québec, soit tous les théâtres, écoles, cinémas et salles de danse, sont fermés à partir d'aujourd'hui jusqu'à nouvel ordre. Mgr Bruchési accorde la dispense d'assister à la messe dominicale.

La grippe espagnole fait des dizaines de morts chaque jour.

20 octobre : L'inauguration du **tunnel sous le Mont-Royal**. Ce tunnel s'est avéré l'un des principaux moteurs du développement économique du grand Montréal.

20 octobre : En dix jours, la grippe espagnole a tué 3 500 personnes à Montréal et 500 à Québec.

26 octobre : Une poudrière a explosé à l'Île Perrot, plusieurs maisons ont été détruites. Les pertes matérielles dépassent 2 millions de dollars (en dollars de l'an 1918).



Idola Saint-Jean
professeure à l'Université McGill et présidente de l'Alliance canadienne pour le vote des femmes du Québec



Katherine Stinson



C.N.R. tunnel sous le Mont-Royal
Wm. Notman & Son /Musée McCord

11 novembre : Date officielle de la fin de la Première Guerre mondiale. Les canadiens ont combattu en Europe : 70,000 ont perdu leurs vies et and 173,000 ont été blessés. À la onzième heure, du onzième jour, du onzième mois l'Allemagne a signé un armistice avec les Alliés. Les combats ont continué tout le long du Front de l'Ouest jusqu'à précisément 11h00 avec 2000 pertes humaines. Les barrages d'artillerie ont commencé vers 11h00 parce tous les soldats voulaient être capable de réclamer qu'ils avaient tirés les dernières balles de la guerre.



L'armistice est signé dans le wagon-restaurant aménagé par le maréchal Ferdinand Foch en forêt de Compiègne.

Novembre : Par un décret en conseil, le Canada a été un des premiers pays à s'engager dans la nationalisation du système ferroviaire unissant des compagnies en difficultés financières. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (*Canadian National Railways*) a été établie en juin 1919.



12 décembre : Une grève par tous les employés de la ville de Montréal a commencé. Les policiers et pompiers sont sortis pendant 33 heures dans une action très violente. Des casernes ont été saccagées et des camions, sabotés.

Les autorités ont été obligées d'abolir le Département de sécurité publique qui avait été établi au mois de juin et d'annuler la décision de réunir la police et le service des incendies,

16 décembre : Montréal a accueilli un détachement du Royal 22e Régiment, la première unité à rentrer après la guerre.

LA PRESSE

Le plus fort tirage des journaux du Canada tout entier, plus de 140,000 copies par jour

EDITION QUOTIDIENNE—MONTRÉAL, MARDI 2 AVRIL 1918

54me ANNÉE—No 126

FRUX 17c CENTES

CINQ CIVILS SONT TUES PAR LES SOLDATS A QUEBEC

Le sang coule la nuit dernière dans la Vieille-Capitale où un premier coup de feu provoque des rixes d'une violence inouïe entre militaires et émeutiers.—De nombreux blessés.

DES ARRESTATIONS PAR CENTAINES

Les militaires font leur œuvre de mort tandis que pierres, glaçons, briques volent de tous côtés.—La loi martiale proclamée.—Le règne de la soldatesque.

ORDRE DE FOULLER TOUT LE MONDE

(De l'excursion spéciale de la "Presse").

Quebec, 31.—C'est étonnant! Le sang a coulé, hier soir! Cinq civils ont été tués et un autre est blessé à l'hôpital. Une multitude de civils sont blessés, et cela ne comprend pas les militaires, très nombreux, et de très nombreux soldats par des balles, des glaçons et des bouillottes. C'est à Saint-Roch que la fusillade a été la plus violente. Les troupes furent dispersées par toutes les rues, comme les autres populations. Saint-Roch et Saint-Jacques furent les plus touchés. Les autres quartiers. Les frères Jacques-Carrier et Paul Carrière de l'arrondissement de Saint-Jacques. Ils y furent les premiers de la soirée, et furent tués par les militaires. Les autres sont blessés et sont à l'hôpital. Les autres sont blessés et sont à l'hôpital. Les autres sont blessés et sont à l'hôpital.

Une vue générale du quartier Saint-Roch de Québec, S.A. pendant, à cet effet le premier coup de feu qui a déclenché le mouvement de la sanglante bagarre entre soldats et émeutiers, hier soir.

L'EMEUTE DE QUEBEC

LA REVOLTE FUT FAVORISEE PAR LE BROUILLARD

La population bien pensante de Québec continue à condamner le geste des émeutiers.—Les chefs du mouvement.—Les émeutiers presque vides hier soir.—Dans la Doune-Ville.

LES SONNEURS DE FAUSSES ALARMES

(De l'excursion spéciale de la "Presse").

Quebec, 31.—C'est étonnant! Le sang a coulé, hier soir! Cinq civils ont été tués et un autre est blessé à l'hôpital. Une multitude de civils sont blessés, et cela ne comprend pas les militaires, très nombreux, et de très nombreux soldats par des balles, des glaçons et des bouillottes. C'est à Saint-Roch que la fusillade a été la plus violente. Les troupes furent dispersées par toutes les rues, comme les autres populations. Saint-Roch et Saint-Jacques furent les plus touchés. Les autres quartiers. Les frères Jacques-Carrier et Paul Carrière de l'arrondissement de Saint-Jacques. Ils y furent les premiers de la soirée, et furent tués par les militaires. Les autres sont blessés et sont à l'hôpital. Les autres sont blessés et sont à l'hôpital. Les autres sont blessés et sont à l'hôpital.

L'EMEUTE SERA REPRIMEE

COUTE QUE COUTE A DIT UN OFFICIER SUPERIEUR

Factoids 1918

One hundred years ago -1918

Two major events marked this year and at first glance, they might seem to be unrelated yet both had long-term effects on world history. As the **First World War** raged in Europe, a devastating disease – the so-called “**Spanish**” influenza – killed between 50 and 100 million people worldwide, including about 30,000–50,000 Canadians. Caused by the **H1N1 virus**, it was one of the deadliest



Flu ward, USA, 1918



natural disasters in human history and involved malnourishment, overcrowded medical camps and hospitals, and hospitals, and poor hygiene resulting from World War 1.

The flu epidemic started in the trenches in May 1918 and spread across the Atlantic as troops returned to Canadian ports.

January 2: Because a fire destroyed the Westmount Arena (Value: \$150, 00), the Canadiens hockey team had to play their games at the Jubilee Rink which had 3,500 seats and was located between Marlborough and Seaver in the Hochelaga sector.

January 17: Liberal Member of the Legislative Assembly of Quebec Joseph-Napoléon Francoeur (Lotbinière) presented then withdrew a motion **demanding the independence of Quebec.**

January 21: The provincial government admits that the cost of living has grown by 40 % since 1915. A carpenter earned \$.50 an hour and a factory worker earned \$4.50 a week.

January 28: John McCrae, poet ("*In Flanders fields*"), physician, author, artist and soldier died. He was born in 1872 in Guelph, ON.

February 14: Fire destroyed a wing of the Grey Nuns convent on Dorchester between St. Matthew and Guy. There were 65 victims of which 53 were babies. It was caused by a short circuit.

February 28: The Federal government adopts the War Measures Act which was to be a **temporary** income tax.

March 30: Stanley Cup: Toronto Arenas (NHL) beat Vancouver Millionaires (PCHA), 3 games to 2.

April 1: **Daylight Saving Time** was decreed by the federal government but the decision to adopt was left to the discretion of each province.

April 4: Martial law was proclaimed in Quebec.

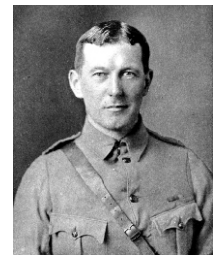
April 16: Martial law was amended. All bachelors and childless widows between 20 and 23 would be called to serve.

April 21: World War I: German fighter ace Baron Manfred von Richthofen "The Red Baron" was shot down and killed over Vaux sur Somme in France, Canadian pilot Arthur Roy Brown was credited with the kill.

May 21: United States House of Representatives passed an amendment **allowing women to vote.**

May 24: Thanks to the suffragette movement, Canadian women (except status Indians) obtained the **right to vote in federal elections.** Although all of the other provinces followed suit by 1922, Quebec was the last province to grant this right in 1940.

by Louise Dineen



John McCrae, ca 1914

May 27: Death of Frederick Trump, German American businessman, paternal grandfather of Donald Trump (born 1869).

June 1: Canadian ace Billy Bishop ("Bish") downed 6 aircraft over a three-day span, including German ace Paul Bilik. Toronto's City Airport (YTZ) is named in his honor.



Katherine Stinson (1891-1977)
ca 1915

June 24: Canada Takes Off! Canada's first postal flight was initiated by the Aero Club of Canada.

July 9: Katherine Stinson a.k.a. "The flying schoolgirl", became the first female pilot to deliver airmail in Canada.

July 9: The first case of Spanish Flu was declared in Canada.

July 20: *Association des fermiers unis du Québec* was founded.

August: A deadly second wave of the Spanish flu starts in France, Sierra Leone, and the United States.



William "Billy" Bishop
1894-1956

September: The first radio station in the world, XWA, an English Marconi radio station was founded in Montreal. It was granted the first broadcast licence on December 1, 1919.

September 23-25: The first cases of flu were declared in Quebec in Victoriaville and Saint-Norbert.

September 27: Authorities at the military base at Saint-Jean-sur-Richelieu were forced to admit that the epidemic was becoming serious. In one day, victims increased from 355 to 450.

October 8: All public places in Quebec (theatres, schools, cinemas and dance halls) were closed until further notice. Mgr Bruchési (the 2nd Arch Bishop) dispensed Catholics from their obligation to attend Sunday Mass because the Flu was claiming dozens of lives every day.

October 20: The electrified **tunnel through Mont-Royal** was inaugurated. It is considered to be one of the principal motors in the development of Greater Montreal.

October 20: In only ten days, the Flu killed 3 500 people in Montreal and 500 in Quebec City.

October 26: A powder magazine exploded on Ile Perrot, destroying many homes. Material losses exceeded \$2,000,000 (in 1918 dollars).

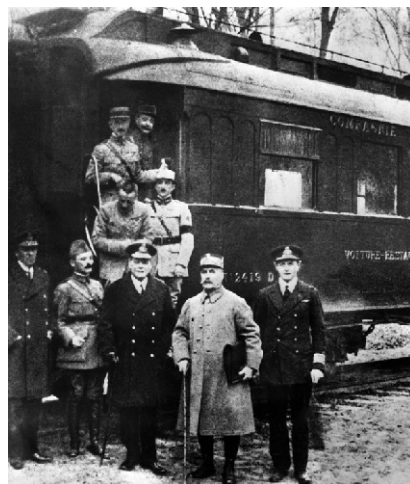
November 11: The official date of the end of World War One. Canadians fought in Europe: 70,000 were killed and 173,000 were wounded. At the 11th hour of the 11th day of the 11th month, Germany signed an armistice with the Allies. Fighting continued all along the Western Front until precisely 11 o'clock, with 2,000 casualties experienced that day by all sides.

Artillery barrages also erupted around 11 AM because soldiers yearned to claim they had fired the very last shot in the war.

November: By an Order-in-Council, Canada was one of the first countries to engage in railway nationalization uniting railways in financial difficulties. Canadian National Railways (*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*) actually started in June 1919.

December 12: A strike began by all of the City of Montreal employees. Police and firefighters were out for 33 hours in a violent action. Fire halls were wrecked and fire trucks were sabotaged. Authorities were forced to abolish *Département de sécurité publique* which had been established in June and to rescind the decision to combine Police and Fire Departments.

December 16: Montreal welcomed home a detachment of the Royal 22nd Regiment, the first unit to return from overseas after the War.



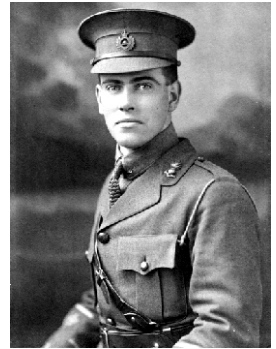
Signing of the armistice with Germany
on 11 November, 1918
in a railroad carriage at Campiège



Qui était Harold Stanley Weldon

par Jean-Pierre Raymond

Dans la revue Héritage de 2015, je commémorais par un article le 100^e anniversaire de la contribution des ingénieurs royaux de Dorval, où je traitais principalement de l'ingénieur Éric-Henry de Lotbinière Greenwood. Je signalais également l'existence d'un autre ingénieur ayant résidé à Dorval et participé à la Première Guerre mondiale, Harold Stanley Weldon et qui a fait l'objet d'un article en 2014. Nous marquons cette année le 100^e anniversaire de sa contribution à l'Offensive des Cent-Jours du Canada. Il a légué au Musée du patrimoine de Dorval son uniforme d'ingénieur, exposé à l'étage. Il est aussi l'un des citoyens de notre municipalité qui figure dans le Hall d'honneur du musée.



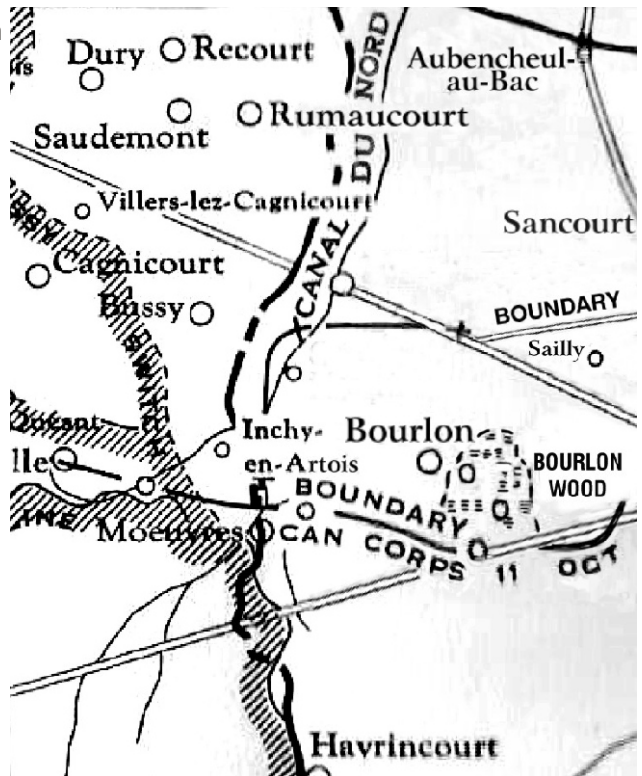
Capt Harold Stanley Weldon
6e Batn de génie can.

Il a vécu de 1884 à 1986 et repose au *East Oakwood Cemetery*, à Oakwood en Ontario. Il était l'époux de Josephine Staples, qui a vécu de 1883 à 1975.

Formé en génie à l'Université de Toronto, nous le trouvons en juin 1918 à la tête de la compagnie B du 6e bataillon du génie, assignée à la 6e brigade qui est dans la deuxième division d'infanterie.

Au début de septembre 1918, la 2e division remplace la 1ère division, qui participa à l'assaut du 28 août 1918, et elle se prépare à lancer l'attaque sur le flanc droit (sud du secteur canadien) pour traverser le canal du Nord à l'est d'Inchy-en-Artois dans les Flandres (voir carte).

Au Nord-Ouest d'Inchy-en-Artois, se trouvait le canal de Buissy, qui fut traversé quelques jours plus tôt par la 1^{ère} division canadienne. Un pont de chemin de fer léger (souvent appelé tramway dans le Corps canadien) était nécessaire pour permettre aux unités de mitrailleuses avec leurs munitions de franchir ce canal. Ce chemin de fer passait par Wancourt et Hendecourt pour se diriger vers Inchy-en-Artois, qui était la ligne de départ pour la nouvelle offensive prévue pour le 27 septembre 1918. Dans la nuit du 24 au 25 septembre, le secteur où se construisait ce pont sous l'autorité du capitaine Weldon fut pris pour cible par l'artillerie allemande.



La citation pour la médaille militaire décernée au capitaine se lit comme suit :

Page 9798 Supplement to the London Gazette, 30 July, 1919.

Capt. Harold Stanley Weldon, 6th Bn. Can. Engrs.

For conspicuous gallantry and devotion to duty while constructing a light railway north west of Inchy-en-Artois, on September 24/25th, 1918, under intense enemy bombardment. The situation was very trying. It was absolutely necessary to complete the track before the attack, which was expected to take place immediately. Thanks to his fine example of coolness and determination his men, after suffering several casualties, successfully completed the task.

Capitaine Harold Stanley Weldon, 6e bataillon du génie canadien

(Traduction libre : Pour sa bravoure et son dévouement remarquables pendant la construction d'un chemin de fer léger au nord-ouest d'Inchy-en-Artois, les 24 et 25 septembre 1918, sous des bombardements ennemis intenses, dans une situation très éprouvante, car il fallait absolument terminer l'ouvrage avant l'attaque imminente. Grâce à son exemple de sang-froid et de détermination, ses hommes, malgré plusieurs victimes, réussirent à mener la mission à bien.)



Croix militaire



W. B. Lindsay, CB CMG DSO
Photo: Museum Strathroy-Caradoc

Le major-général (2 étoiles) William Bethune Lyndsay, ingénieur en chef du Corps canadien a, au cours de l'hiver 1917-1918, convaincu le lieutenant-général (3 étoiles) Arthur Currie, commandant en chef du Corps canadien qu'il fallait réorganiser le Corps du génie royal canadien. Lors des offensives contre la crête de Vimy et de Passchendale en 1917, ils avaient constaté que l'avancée des troupes canadiennes avait été stoppée par l'impossibilité pour l'artillerie et l'intendance de suivre l'infanterie sur le terrain défoncé par les bombardements. Pour corriger cette situation, le Corps du génie fut complètement réorganisé.

Depuis le début de la guerre en 1914, une compagnie du génie était rattachée à chaque brigade d'infanterie. Ces compagnies étaient identifiées avec le même numéro que la brigade. Ainsi, dans la première division canadienne, les brigades étaient identifiées de 1 à 3, dans la deuxième de 4 à 6, dans la troisième de 7 à 9 et dans la quatrième de 10 à 12. De plus, le Corps disposait de plusieurs bataillons de pionniers pour réaliser des travaux d'infrastructures, des compagnies de tunneliers, de forestiers (bûcherons et usine de sciage) et de plusieurs autres métiers. Mais dans la réorganisation, toutes les troupes du génie furent combinées en quatre brigades, une par division. Chaque brigade du génie assignait un bataillon par brigade d'infanterie qui reprenait le numéro de la compagnie du génie qu'il remplaçait.



Sir A.W. Currie (& Muggins)
militaire et éducateur

À partir du 28 août 1918, quelques jours après le déclenchement de la campagne qui sera connue sous le nom d'Offensive des Cent-Jours, le major-général Lyndsay met directement sous ses ordres toutes les unités du Corps du génie royal canadien pour bien coordonner le travail qui permettra d'accélérer la construction des routes, des chemins de fer légers et des conduites d'eau potable qui permettront aux troupes canadiennes de poursuivre l'offensive. L'eau est un élément essentiel, car il faut abreuver 18 000 hommes et 5 000 chevaux par division d'infanterie. Il bénéficiera même de l'ajout de dizaines de milliers de prisonniers allemands qui contribueront à l'avancement des travaux.

Lors de l'offensive, le général divise la zone occupée par le Corps canadien en quatre quadrants, deux en avant et deux en arrière, à chacun desquels était assignée une brigade du génie, ce qui permettait aux travaux de se poursuivre quel que soit les déplacements des brigades d'infanterie dans ces secteurs. L'objectif de cette réorganisation était d'accélérer la progression de l'artillerie pour suivre les mouvements de l'infanterie afin de continuer à l'appuyer dans son avance au-delà de la ligne de départ. Lorsque l'infanterie progressait, les deux brigades arrière du génie passaient devant pendant que les deux autres brigades poursuivaient le travail de raccordement des infrastructures, assurant la continuité des travaux.

C'est ainsi que le Corps canadien put avancer plus vite que les troupes allemandes qui tentaient d'établir de nouvelles positions défensives. Le maréchal Foch, commandant en chef du front ouest des alliés, lui-même ingénieur, avait prévu que la guerre se terminerait en 1919. Les ingénieurs du Corps canadien lui ont démontré qu'une meilleure utilisation des troupes du génie a permis de terminer la guerre plus tôt, soit en novembre 1918.



Harold Stanley Weldon
6e Bn. de génie can.
6th Bn. Can. Engrs.
1884 - 1936

East Oakwood Cemetery,
Oakwood, Ontario.



William Bethune Lindsay
CB, CMG, DSO
1880 - 1933
Strathroy Municipal Cemetery,
Strathroy, Ontario



Sir Arthur William Currie,
GCMG, KCB
1875 - 1933

Mount Royal Cemetery
Montréal, Québec

Photo: Dick Nieuwendyk



by Jean-Pierre Raymond

Who was Harold Stanley Weldon

In the 2015 edition of *Heritage*, I commemorated the 100th anniversary of the contribution of Dorval's Royal Engineers, mentioning principally Éric-Henry de Lotbinière Greenwood. I also noted that another engineer had lived in Dorval and participated in the 1st World War. He was Harold Stanley Weldon who had been featured in an article in 2014.

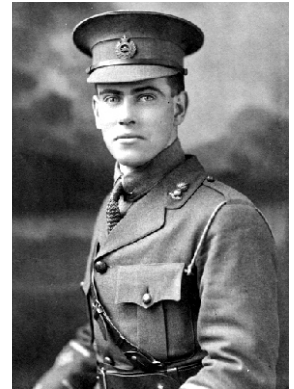
This year marks the 100th anniversary of his contribution to Canada's Hundred Days Offensive. He bequeathed his engineer's uniform to the Dorval Museum. It is displayed on the top floor. He is also one of our citizens who is featured in the Museum's Hall of Fame.

He lived from 1884 to 1986 and is buried in the East Oakwood Cemetery, in Oakwood, Ontario. His wife was Josephine Staples who lived from 1883 to 1975.

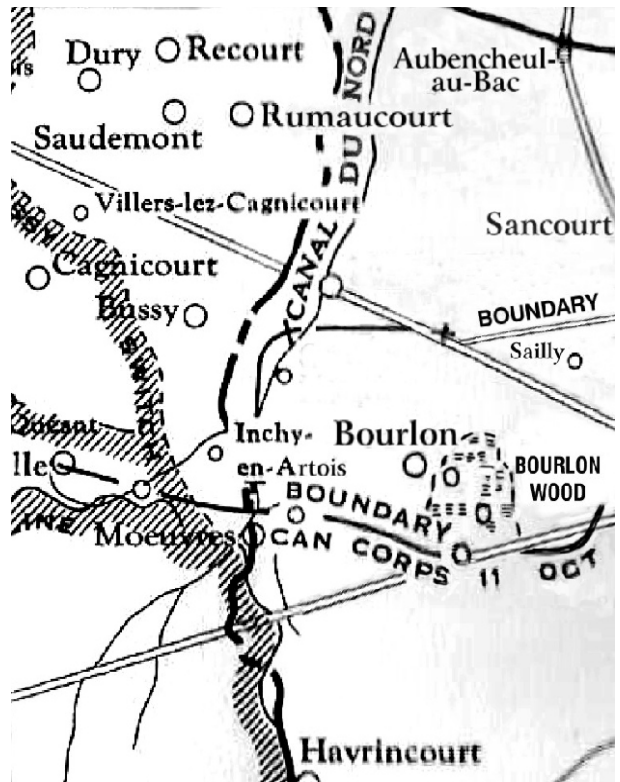
Trained as an engineer at the University of Toronto, in June 2018, he led B Company of the 6th Battalion of Engineers, assigned to the 6th Brigade of the Second Infantry Division.

At the beginning of September 1918, the 2nd Division replaced the 1st Division which had participated in the August 28, 1918 assault and was preparing to launch the attack on the right flank (south of the Canadian sector) to cross the North Canal east of Inchy-en-Artois in Flanders (refer to map).

The canal de Buissy was located to the north west of Inchy-en-Artois. It had been crossed several days before by the 1st Canadian Division. A light railway bridge (referred to as a tramway by the Canadian Corps) was needed to allow machine gun units with their munitions to cross the canal. This railway passed by Wancourt and Hendecourt towards Inchy-en-Artois, which was the starting point for the new offensive planned for September 27, 1918. During the night of September 24 to 25, the sector where the bridge was being built under the command of Captain Weldon was the target of German artillery.



Capt. Harold Stanley Weldon
6th Bn. Can. Engrs.



The citation for the Military Medal awarded to the Captain reads as follows:
Page 9798 Supplement to the London Gazette, 30 July, 1919.

Capt. Harold Stanley Weldon, 6th Bn. Can. Engrs.

For conspicuous gallantry and devotion to duty while constructing a light railway north west of Inchy-en-Artois, on September 24/25th, 1918, under intense enemy bombardment. The situation was very trying. It was absolutely necessary to complete the track before the attack, which was expected to take place immediately. Thanks to his fine example of coolness and determination, his men, after suffering several casualties, successfully completed the task.

Major-general (2 stars) William Bethune Lyndsay, engineer-in-chief of the Canadian Corps during the winter of 1917-1918, convinced Lieutenant-general (3 stars) Arthur Currie, commander-in-chief of the Canadian Corps that the



Sir Arthur William Currie
Library & Archives Canada/MIKAN 3191901

Corps of Royal Canadian Engineers needed to be re-organized. During the offensives at Vimy Ridge and Passchendale in 1917, they had noticed that the Canadian troops had been prevented from advancing because it was impossible for the artillery to follow the infantry on ground which had been destroyed by shelling. In order to correct this situation, the Corps was completely re-organised.

As of the beginning of the War in 1914, one engineering company was attached to each infantry brigade. These companies were identified by the same number as the brigade. Thus, in the 1st Canadian Division, the brigades were identified from 1 to 3, in the 2nd, from 4 to 6, in the 3rd, from 7 to 9, and in the 4th, from 10 to 12. As well, the Corps had several pioneer battalions which carried out infrastructure work, companies with tunnel boring machines, soldier lumbermen, and other trades. However in the re-organisation, all of the engineering troops were combined into four brigades, one per division. Each engineering brigade assigned one battalion per infantry brigade which took the number of the engineering company which it replaced. As of August 28, 1918, a few days after the onset of the campaign which came to be known as the Hundred Days Offensive, Major-General Lyndsay put all of the units of the Corps of Royal Canadian Engineers under his command so as to coordinate work which would accelerate construction of roads, railways, and potable water pipes which would allow the Canadian troops to carry out the offensive. Water was an essential element because 18000 men and 5000 horses for each infantry division had to be supplied. He also benefited from the tens of thousands of German prisoners-of-war who contributed to the construction.

During the Offensive, the general divided the zone occupied by the Canadian Corps into four quadrants, two in front and two behind, each of which was assigned an engineering brigade. This allowed the work to proceed regardless of the movements of the infantry brigades in these sectors. The objective of this re-organization was to accelerate the progress of the artillery which followed the infantry movements and continued support beyond the start line. While the infantry advanced, the two rear engineering brigades went in front while the two other brigades stayed behind to continue to connect the infrastructures, ensuring that work could continue.

That was how the Canadian Corps was able to advance more quickly than the German troops who were attempting to establish new defensive positions. Maréchal Foch, commander-in-chief of the Allies' Western front, also an engineer, had predicted that the war would be over in 1919. The engineers of the Canadian Corps showed him that a better use of engineering troops allowed the war to end earlier, that is, in November 1918. ◆



Military Cross



Mlle Germaine Racine

Les mémoires de Germaine Racine

par Louise Dineen



Avec Ann Lachance et Jean-Louis Rousse, Germaine Racine a fondé la Société historique de Dorval en 1984. Elle est décédée le 24 juin 2003, à l'âge de 97. Elle a écrit plusieurs articles dont quelques-uns ont été publiés. En voici un de ceux-ci – des renseignements additionnels sont ajoutés entre parenthèses.

Les Courses à Dorval

(Écrit au mois de septembre 1989)

Au printemps de 1860, un nommé Brown, marchand à Montréal, acheta d'un fermier un terrain où il fit construire une résidence princière sur une pointe d'où la vue était féerique sur le Lac St-Louis. Il devait être riche, celui qu'on dit le pionnier des gens venant passer la belle saison à Dorval. Il était certainement riche en enfants (huit) qui devaient être à l'aise dans cette grande maison. (En fait, Alfred Brown était directeur du chemin de fer Grand Trunk et du Bank of Montreal et une figure majeure de la société montréalaise.) En 1886, on retrouve Brown à Montréal après avoir vendu son domaine à un groupe de financiers qui garda le manoir pour en faire un club, qui prit le nom de Bel-Air où on recevait l'élite de Montréal et les étrangers de marque de passage au Canada.

Les terrains, situés en face du Chemin du Roi et au nord du Manoir, furent préparés pour en faire une piste de course qui allait jusqu'à la voie ferrée du Grand Trunk. Cette piste était entourée d'une clôture de dix pieds de hauteur. Une voie d'évitement que le Grand Trunk avait construite amenait un train qui contenait trois wagons remplis de passagers de Montréal, assistaient aux courses et qui, en fin d'après-midi, les retournaient à la Gare Bonaventure (à Montréal).

Plusieurs des environs venaient en "Bogheys" (*buggies*) ou autres voitures. Quelques-uns avec cochers en livrée beige, casquette et visière. Les gros messieurs en surtout, haut de forme gris, gants et canne et les dames en grande toilette, étaient couvertes d'une voilette couvrant chapeau et épaules. Les chemins étaient en terre battue et poussiéreuse ou boueuses selon la température.

Il y avait une grande estrade pour le public et une petite pour les invités et un comptoir pour les gageurs. À l'écart, dans un bosquet, les bécosses (*back-houses*) ... il n'y avait pas d'égout à Dorval à ce moment. Cette piste de courses fut très populaire. À la fin du siècle, la piste n'existait plus. On avait subdivisé (lotissé) le terrain en lots et on y fit construire de belles résidences.

Le **Club Bel-Air** devint le **Club Forest and Stream**, club privé pour l'élite anglaise. Il y a quelques années on fêta le centenaire de ce Manoir (1984), situé à 1800 Bord du Lac à Dorval.

Dorval Jockey Club

Vers 1918, un groupe de "Turfmen" de Montréal acheta les terrains d'exposition situées au nord de la voie ferrée du Canadien Pacific et à l'ouest de la Côte-de-Liesse. Après rénovation de la piste de courses en Sulky pour une de courses avec jockey, ils furent construire deux grandes estrades, un club-house, des comptoirs pour les mises-au-jeu, et des écuries longeant la voie ferrée. Des centaines de chevaux avec leurs palefreniers y étaient logés. Ces "hommes à chevaux" comme on les appelait, restaient jour et nuit avec leurs chevaux, car on craignait toujours qu'ils soient drogués, empoisonnés, et qu'ils seraient absents de leurs courses. Le jockey, qui devait bien connaître son cheval pour le bien conduire, le visitait et le promenait souvent.

Il y avait beaucoup d'employés pour l'entretien des bâtisses et de l'environnement. La session de courses durait deux semaines au printemps et à l'automne. À Dorval, durant ces jours là, le trafic sur les routes conduisant au champ de course était monstre. St-Joseph (aujourd'hui Bord-du-Lac) et l'Avenue Dorval étaient les seules voies à suivre pour se rendre à destination. La file d'autos avait des milles de longueur. Canadian Pacific fit construire des barrières pour laisser passer les trains et la Ville de Dorval augmenta son personnel pour diriger ces véhicules angle Bord-du-Lac et Dorval où le trafic de l'est et l'ouest se rencontraient. La foule envahissait les estrades durant la journée des dames. Celles-ci étaient admises gratuitement.

C'était tout un spectacle de regarder ces beaux chevaux et ces jockeys si habiles à les conduire. C'en était un autre de regarder la physionomie des gageurs. Ceux qui étaient chanceux étaient d'une exubérance tapageuse – ceux qui perdaient étaient tristes, angoissés, et maudissaient leur mauvais sort.

Aujourd'hui, le Blue Bonnets à Montréal, a remplacé le Dorval Jockey Club. Ce furent de belles années pour les commerçants d'ici. Lorsque la guerre mit fin à ces joyeux amusements, les terrains devinrent la propriété de la Cité de Dorval, qui les reprit pour taxes dues. (*Blue Bonnets, connu comme Attractions Hippiques a déclaré faillite le 13 Octobre 13 2009 et a fermé la piste en permanence.*)

Le 14 mai 1941, la Cité de Dorval signait un contrat de vente avec le gouvernement fédéral pour la somme de \$45,000 pour ces terrains où on érigea un aéroport. Le Ferry Command qui s'y installa était chargé de fournir des avions pour un service de navette entre le Canada et la Grande-Bretagne pour fournir à celle-ci soldats, armes et vivres. (En 1941, les États-Unis étaient toujours neutres et ne s'étaient pas encore joints à nos alliés. Alors, il n'y a pas eu de transport de soldats, armes et vivres! La Mission du Ferry Command était de déplacer les avions construits par les américains à travers l'océan Atlantique.)

Après la Guerre, le Ferry Command disparu et devint par la suite l'Aéroport International de Montréal. (De nos jours, l'Aéroport International Pierre Elliott Trudeau de Montréal)



"Bel-Air"
Forest and Stream Club



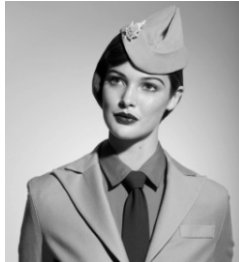
Dorval
Jockey
Club

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 district.

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.

The St. Maurice Valley Chronicle
November 21, 1940



TCA - 1938
(Arch. Air Canada)

OWNERS SHIPPING TO DORVAL TRACK

Special Train to Arrive This Morning From Connaught Park Course

The first shipment of horses from Connaught Park for the meeting at Dorval will arrive in Montreal this morning. A special train left Ottawa last night with ten carloads of horses on it. The majority of those shipped were not started on the closing day at Connaught Park and will be rested up here for the meeting which will open on August 17 and continue until Labor Day, September 2.

Five hundred stalls have been put in good shape at the Lakeshore track and that will house all of the horses to come here for the meeting. It is expected that five carloads will come in from Cleveland where racing has been suspended until the fall season. Applications have been received by the Dorval Jockey Club for stabling for fifty horses from Cleveland.

The majority of the riders who did saddle duty at Connaught Park will come to Montreal for the Dorval meet. The list includes Specs Freney, Frankie Vallee, T. Barker, Willie Barr, T. Quail, R. Johnstone, S. Beecroft, R. Fellows and Trepanier.

Montreal Gazette,
August 7, 1935



Busy tarmac at Dorval in May 1942, with ubiquitous Hudsons and Venturas, as well as Liberators, Mitchells and a B-17 Flying Fortress awaiting their turns to be flown to operational squadrons overseas.



North Atlantic Aviation Museum's prized Lockheed Hudson



Germaine Racine's Reminiscences

by Louise Dineen



Along with Ann Lachance and Jean-Louis Rousse, Germaine Racine founded the Dorval Historical Society in 1984. She died on June 24, 2003, at the age of ninety-seven. She was the author of many articles, some published. This is one of them – some additional information has been added in parentheses.

Horse Racing in Dorval

(Written in September, 1989)

In the spring of 1960, a man named Alfred Brown, a Montreal merchant, purchased land from a local farmer and built a princely residence on a point of land which had an enchanting view of Lake Saint-Louis. He must have been rich. He was known as the pioneer for many others who came to spend the summer in Dorval. He certainly had a wealth of children (eight) who must have been very comfortable in this big house. (*In fact, Alfred Brown was a Director of the Grand Trunk Railway and the Bank of Montreal and a prominent member of Montreal society.*) In 1888, Brown returned to Montreal having sold his domain to a group of financiers who preserved the manor house and renamed it Bel-Air. The Club hosted Montreal's elite as well as distinguished foreign guests.

The grounds which faced the Chemin du Roi (*King`s Highway*) north of the manor house were turned into a race track which extended as far as the Grand Trunk rail line. This track was surrounded by a ten-foot (3 M) high fence. A siding was built by the Grand Trunk Railway to accommodate 3-car trains filled with passengers from Montreal who attended the races then returned to the Bonaventure Station (in Montreal) at the end of the day.

Neighbors also attended traveling by "Bogheys" (*buggies*) or other means. Some had coachmen in beige livery complete with riding caps and visors. Gentlemen wore frock coats, grey top hats, gloves and walking sticks; ladies were dressed to the nines, with veils over their hats and shoulders. Depending on the weather, dirt roads were either dusty or muddy.

There was a large grand-stand for the general public, a smaller one for invited guests, and a betting counter. Out of the way, there were out-houses in a bush. Dorval had no sewers at the time. This race track was very popular but by the end of the century, it no longer existed. It had been sub-divided into smaller properties for private residences.

The **Bel-Air Club** became the **Forest and Stream Club**, a private club for Montreal's Anglo elite. Several years ago, the centenary of the Manor was celebrated (1984). It is situated at 1800 Lakeshore Road in Dorval.

Dorval Jockey Club

Around 1918, a group of Montreal “Turfmén” purchased the exhibition grounds north of the Canadian Pacific Railway lines, west of Côte-de-Liesse. After converting the sulky (*harness racing*) track into a flat track for horses with jockeys, 2 large grand-stands were built along with a club house, betting counters, and stables adjacent to the rail line. They lodged hundreds of horses and their grooms. These horse-men, as they were known, stayed with the horses day and night because there was always the fear that they might be drugged, poisoned, or that they might miss their races. The jockey, who had to know his horse really well, visited and walked him often.

There were many employees who maintained the buildings and the environment. The racing season lasted two weeks in the spring and fall. In Dorval in those days, traffic was monstrous on the roads leading to the race track. Saint-Joseph (Lakeshore Road) and Dorval Avenue were the only routes leading to the track. Lines of traffic extended for miles. Canadian Pacific built level crossings to allow trains to pass by and Dorval increased its personnel to direct traffic at the intersection of Lakeshore Road and Dorval Avenue where traffic from east and west met. Crowds invaded the stands on Ladies’ Days. Ladies were admitted free!

It was quite the spectacle: gorgeous horses and skilled jockeys but it was quite another to watch the bettors’ faces. The lucky ones were exuberant and noisy; the losers were sad, anxious, and cursed their bad luck.

Today, Blue Bonnets in Montreal has replaced the Dorval Jockey Club. Those had been good years for local merchants. When the War ended these happy times, the grounds became the property of Dorval because of unpaid taxes. (*Blue Bonnets, then known as Attractions Hippiques declared bankruptcy on October 13, 2009 and permanently closed the race track.*)

On May 14, 1941, Dorval signed a sales contract with the federal government for \$45,000 for the grounds on which an airport was to be built. Ferry Command was established there to supply planes for a service between Canada and Great Britain to provide soldiers, arms, and provisions. Hundreds of planes crossed the Atlantic Ocean towards the Allied Front. (*In 1941, the United States was still neutral and had not yet joined the Allied cause so In fact, there was no transport of soldiers, arms or provisions! The mission of Ferry Command was to move American-built aircraft across the Atlantic Ocean over the trans-polar route.*) After the War, Ferry Command disappeared and the land became Montreal International Airport. (*Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport*).



IN MEMORIAM
Patricia Fulleringer



1924 - 2017

Longtemps archiviste de la Société historique de Dorval, Pat Fulleringer est décédée le 17 novembre 2017. Née à Abingdon, Angleterre, elle avait été pensionnaire à l'école de filles St. Helen and St. Katharine, puis étudiante à l'école d'architecture d'Oxford. Mariée à George Fulleringer en 1953, elle le suivit au Maroc, aux Îles Canaries, en France, en Suisse et en Italie avant d'arriver au Canada en 1958, où ils s'installèrent à Dorval pour y fonder leur foyer.

Bénévole de longue date, elle aidait bien des causes. Citons les Scouts du Canada, les comités de parents d'élèves des écoles Dorval Gardens et Dorval High, et la bibliothèque de l'école Lindsay Place. Membre dévouée de la Société historique de Dorval, elle avait fait quantité de recherches sur l'histoire de notre cité, rédigeant notamment nombre d'articles pour notre revue annuelle Héritage. Notre société ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui sans son travail acharné et son dévouement.



The Dorval Historical Society's long-time archivist Pat Fulleringer passed away on November 17, 2017. She was born in Abingdon, England. She attended St. Helen and St. Katharine boarding school for girls and later Oxford School of Architecture. She married George Fulleringer in 1953. They traveled to Morocco, the Canary Islands, France, Switzerland, and Italy before moving to Canada in 1958 where they settled in Dorval to raise their family.

She was a long-time volunteer, always helping out somewhere. She worked with the Boy Scouts of Canada, Dorval Gardens and Dorval High School home and school committees, and at Lindsay Place High School library. She was also a committed member of the Dorval Historical Society and did a great amount of research regarding Dorval history. She submitted countless articles for the DHS' annual publication "Heritage". Without her hard work and dedication, the Dorval Historical Society would not be what it is today.

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 :

ALLARD (Avenue) : Nom qui vient de la famille Placide Allard, qui demeurait où se trouve la maison Minnie Davis au 1240, chemin du Bord-du-Lac. M. Allard était fermier et il y a encore des descendants Allard dans Dorval aujourd'hui.

ALYS BRYANT (Rue) : Alys McKey Bryant (1880-1954) était une aviatrice américaine et la première femme à piloter un avion au Canada le 31 juillet 1913 lors d'un spectacle aérien à Victoria, C.B.

CALAIS (Avenue) : Origine inconnue. Viens probablement de la ville de Calais en France.

CAMPBELL (Avenue) : Une famille Campbell demeurait sur cette avenue.

DE LA PRÉSENTATION (Avenue) : Nom vient de l'Église de la Présentation situé ici.

DERY (Place) : La famille Déry a eu un commerce sur cet endroit durant plusieurs années.

DES SOURCES (Boulevard) : En cherchant l'origine de ce nom, Madame Newman, citoyenne âgée de Dorval, nous apprend que l'endroit est rempli de sources. Ce chemin marque la division entre Dorval et Pointe-Claire et il est un des plus vieux chemins de l'Île de Montréal.

FORTIN (Place) : Nom du contracteur Jean M. E. Fortin, qui a construit les résidences de l'avenue Thorncrest et demeurait rue Dahlia.

GOLDFINCH (Avenue) : L'explication suivante s'applique à tous les noms de rue portant des noms d'oiseau ou de fleur. À la fin du 19^{ième} siècle, un agent immobilier de Montréal, M. Marcil, acheta deux lots de terrain à Dorval, l'un à l'ouest et l'autre à l'est de la ville. Revenant d'un voyage en France et ayant visité les jardins de Versailles, il en demanda les plans puis, au retour, subdivisa ses terrains de Dorval en donnant des noms d'oiseau au secteur ouest et des noms de fleur au secteur est.

GARDEN (Croissant) : Nommé ainsi par les promoteurs du complexe d'appartements situé ici.

GEORGE V (Avenue) : Nommé en honneur du Roi George V d'Angleterre.

GRIFFIN (Avenue) : S. J. Griffin fut échevin de Dorval de 1923-26.

HERRON (Chemin) : Le nom Herron vient d'une vieille famille de Dorval. Willie Herron était propriétaire des terres 866 a 892. Il était marié à une dame Bénard (aussi d'une vieille famille locale) et demeurait ici vers la fin du siècle dernier.

HUTCHINS (Place) : J. R. Hutchins était un propriétaire à Dorval au début du 20ième siècle.

JEAN-MARIE LANDRY (Rue) : Jean Marie Landry est né à Québec en 1888. Il fit ses études de pilote en France à l'école Louis Blériot. Après la première guerre mondiale, il fut courrier entre Québec et Trois-Rivières. Il était reconnu pour ses prouesses acrobatiques.

JOHN PRATT (Avenue) : John Pratt demeurait sur Allan Point. Il était Maire de Dorval 1955-64.

KEILLER (Cercle) - Allan Keiller fut échevin de Dorval de 1949-55.

KERNAN (Cercle) : Vient des promoteurs de ce projet résidentiel.

LAJOIE (Avenue) : J. Arthur Lajoie était maire de Dorval de 1937-39.

LARK (Avenue) : Voir Goldfinch.

MARLER (Place) : William de Montmollin Marler fut échevin de Dorval en 1892 et maire en 1899. Son fils George R. Marler fut échevin de Dorval de 1898-1901.

NEPTUNE (Boulevard) : Probablement de Neptune, nom Grec "dieu de la mer".

ORIOLE (Croissant) : Voir Goldfinch.

PIERRE MALLET (Croissant) : Pierre Mallet était propriétaire de Pointe Brown (Bel-Air) en 1673.

REVERCHON (Avenue) : Jean-Baptiste Reverchon était un curé de Pointe-Claire alors que cette partie ouest de Dorval s'appelait Pointe-Claire.

STREAM (Avenue) : Nom du Club Forest and Stream tout près.

TURCOT (Avenue) : Nous présumons que ce nom vient d'une vieille famille de l'ouest de Dorval. M. Turcotte alluma le phare sur le lac St. Louis durant plus de quarante ans, pendant la saison d'été. Lorsqu'il faisait mauvais temps, il couchait au phare pour surveiller la lampe que le vent pouvait étendre. Il à été palefrenier au Club de Courses Bel-Air à la fin du 19ième siècle. Son fils Gérard avait une épicerie dans le village de 1945-1990.

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:

ALLARD (Avenue): The Placide Allard family lived at what is now 1240 Lakeshore Drive, the location of the Minnie Davis house. Mr. Allard was a farmer and some of his descendants still live in Dorval.

ALYS BRYANT (Street): Alys McKey Bryant (1880-1954) was an American aviatrix and the first female pilot to fly in Canada on July 31, 1913, at an air show in Victoria, B.C.

CALAIS (Avenue): Origin unknown. Probably named after the town of Calais, France.

CAMPBELL (Avenue): A Campbell family used to live in this area.

DE LA PRÉSENTATION (Avenue): Named after the Church of The Presentation of the Blessed Virgin which is at the north end of this avenue.

DERY (Place): The Déry family ran a business here for many years.

DES SOURCES (Boulevard): During our research, Mrs. Newman, an elderly Dorval resident informed us that the surrounding area contained many water sources or springs. The road marks the division between the city limits of Dorval and Pointe-Claire and it is one of the oldest roads on the Island of Montreal.

FORTIN (Place): Named after Jean M. E. Fortin, a contractor who developed Thorncrest Avenue and lived on Dahlia.

GOLDFINCH (Avenue): The same explanation applies to all of the streets bearing "bird" and "flower" names. At the end of the last century, Mr. Marcil (a Montreal real estate agent) bought two large plots of land in the east and west sections of Dorval. Returning from a trip to France with the plans of the Gardens of Versailles, he subdivided his land in a similar manner, with similar names - birds on the west and flowers on the east.

GARDEN (Crescent): - Given its name by the promoters of the large apartment complex built here.

GEORGE V (Avenue): Named for King George V of England whose coronation was in 1910.

GRIFFIN (Avenue): S. J. Griffin was a Dorval alderman from 1923-26.

HERRON (Road): Willie Herron was a member of an old Dorval family and the owner of lots numbered from 868 to 892. He married a Mrs. Bénard (also from an old local family) and lived here toward the end of the last century.

HUTCHINS (Place): J. R. Hutchins was a land owner in Dorval at the beginning of the 20th century.

JEAN-MARIE LANDRY (Street): Jean-Marie Landry was born in Quebec City in 1888. He learned to fly in France at the Louis Blériot pilot training school. Following World War I, he provided airmail service between Quebec City and Trois-Rivières and was also well-known for his acrobatic performances.

JOHN PRATT (Avenue): Named for John Pratt who lived on Allan Point, and who was Mayor of Dorval from 1955-64.

KEILLER (Circle): Allan Keiller was a Dorval alderman from 1949 to 55.

KERNAN (Circle): Named by the developers of this residential area.

LAJOIE (Avenue): J. Arthur Lajoie was Mayor of Dorval from 1937 to 39.

LARK (Avenue): See Goldfinch.

MARLER (Place): William de Montmollin Marler was a Dorval alderman in 1892 and Mayor in 1899. His son George R. Marler was a Dorval alderman 1898-1901.

NEPTUNE (Boulevard): Presumably named for Neptune, the Greek “God of the Sea”.

ORIOLE (Crescent): See Goldfinch.

PIERRE MALLET (Crescent): Pierre Mallet was the owner of Brown Point (Bel-Air) in 1673.

REVERCHON (Avenue): Jean-Baptiste Reverchon was a parish priest in Pointe-Claire. This area of Dorval was formerly within the limits of Pointe-Claire.

STREAM (Avenue): From the nearby Forest and Stream Club or the water courses.

TURCOT (Avenue): This name probably comes from an old Dorval family who lived in the western area. Mr. Turcot was in charge of lighting the beacon in the lighthouse during the summer for over forty years. In bad weather, he would spend the night at the lighthouse in case high winds extinguished the oil beacon lamp. He was also a groom at the Bel-Air Race Track at the end of the 19th century. His son Gérard ran a grocery store in the village from 1945-1990.



DORVAL

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

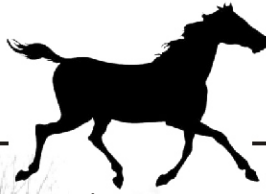


Photo: Dick Nieuwendyk

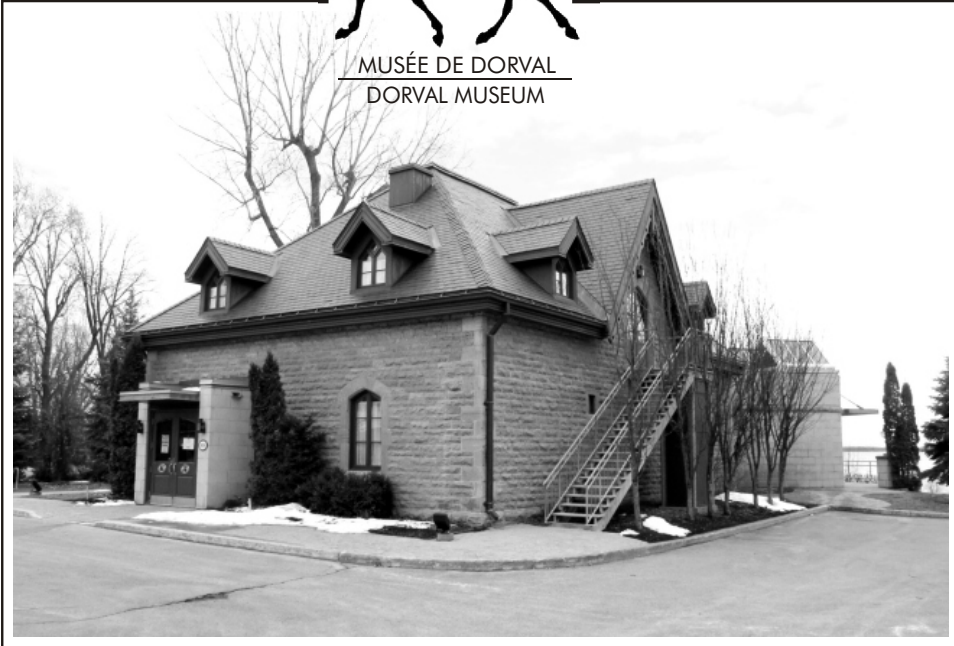
CHRISTOPHER VON RORETZ BOB LE SAGE PAUL TRUDEAU EDGAR ROULEAU MARGO HERON MICHEL HÉBERT MARC DORET

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.