

Héritage Dorval

Volume 15
Mai, 2004



Société Historique de Dorval / Dorval Historical Society
1984 - 2004



*avec les compliments des
citoyens(nes) de*



*with the compliments of
the citizens of*

**l'Arrondissement
Borough of Dorval/L'Île-Dorval**

LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

2004

Volume 15

Mai, 2004

Pour information

Société Historique de Dorval
Centre Communautaire Sarto Desnoyers
1335 Chemin Bord du Lac
Dorval, Québec H9S 2E5
Téléphone (514) 633-4000

For Information

Dorval Historical Society
Sarto Desnoyers Community Centre
1335 Lakeshore Drive
Dorval, Quebec H9S 2E5
Telephone (514) 633-4000

L'équipe Héritage - The Heritage Team
Jean Allard Richard Léonardo
Francyne Dansereau Richard Picard
Pat Fulleringer Romuald (Rom) Séguin

Nos collaborateurs - Our contributors
Père Joseph Décary, csc
Monique Dumas
Michel Pasquin

Dépôts légaux
Bibliothèque Nationale du Québec
Bibliothèque Nationale du Canada

ISBN 2-922807-05-3

TABLE DES MATIÈRES - CONTENTS

MESSAGE DU PRÉSIDENT	5
PRESIDENT'S MESSAGE	6
IN MEMORIAM - GERMAINE RACINE	8
LA PETITE HISTOIRE DE GERMAINE RACINE	10
GERMAINE RACINE'S OWN HISTORY	14
IL Y A VINGT ANS	18
TWENTY YEARS AGO ...	21
IL Y A CINQUANTE ANS 1954 -	
FIFTY YEARS AGO...	24
UN PEU D'HISTOIRE LOCALE D'IL Y A CENT ANS	27
SOME LOCAL CONCERNS A HUNDRED YEARS AGO	29
LE ROYAL SAINT-LAURENT IL Y A CENT ANS: 1904 - 2004	31
THE ROYAL ST. LAWRENCE ONE HUNDRED	
YEARS AGO: 1904 - 2004	34
LES PHARES ET BATEAUX-PHARES DU LAC ST-LOUIS,	
IL Y A CENT ANS	37
THE LAKE ST. LOUIS LIGHTHOUSES AND LIGHTSHIPS,	
ONE HUNDRED YEARS AGO	41
AH! LES FRAISES ET LES FRAMBOISES	45
AH. . . THE STRAWBERRIES!	47
L'HÔTEL DORVAL DES ANNÉES 1930	50
DORVAL HOTEL IN THE 1930'S	56
LE FERRY COMMAND À DORVAL	62
THE FERRY COMMAND IN DORVAL	67
PATRIMOINE ARCHITECTURAL DE MONTRÉAL -	
LAURÉATS - PRIZE-WINNERS	72
ORIGINE DES NOMS DE RUES DE DORVAL	74
THE ORIGINS OF DORVAL STREET NAMES	

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Bon anniversaire!

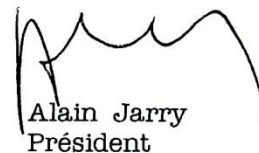
Vingt ans déjà! Officiellement, car en fait les trois membres fondateurs de notre Société - Madame Germaine Racine, Madame Ann Lachance et Monsieur Jean-Louis Rousse (qui fut le premier président de la Société), étaient déjà à la tâche depuis circa 1974. Je suis donc fier et heureux de souhaiter un bon 20^{ième} et même 30^{ième} anniversaire à notre Société, à ses membres et amis.

C'est une occasion fort appropriée pour rendre hommage aux trois membres fondateurs précités et de constater tout le progrès qui a été fait depuis cette date fatidique. C'est également un bon moment pour remercier les centaines de citoyens de Dorval / L'Île de Dorval et de plusieurs autres villes et arrondissements qui au cours des années ont soutenu la Société, mené et participé aux activités, produit les publications, assuré la permanence, siégé aux Conseils d'administration - en un mot, qui ont assuré et continuent d'assurer le succès de notre Société.

Je voudrais en particulier adresser un remerciement bien mérité aux autorités de la Ville et maintenant de l'Arrondissement de Dorval / L'Île de Dorval, ainsi qu'au personnel du Service culture, sports, loisirs et développement social de l'Arrondissement, en pleine reconnaissance de la contribution et de l'appui essentiels qu'ils et elles ont apportés et apportent à la vie de la Société. C'est également grâce à ces mêmes autorités que la Société peut maintenant bénéficier d'un magnifique musée, le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval.

Jetant un regard sur l'avenir, je souhaite que la Société puisse toujours se renouveler et disposer des voies et moyens nécessaires pour assurer la préservation, conservation et promotion des valeurs historiques et patrimoniales en général et de celles de notre Arrondissement en particulier, en collaboration avec les sociétés-sœurs et tous les intéressés.

Bon anniversaire à la Société historique de Dorval et merci, chers membres et amis de la Société, de votre appui et collaboration soutenus.



Alain Jarry
Président

P.S. C'est à regret qu'Alain Jarry a quitté la présidence de la Société en avril 2004, à cause de ses obligations professionnelles. - Jean Allard assumera cette fonction jusqu'à la fin de 2004

PRESIDENT'S MESSAGE

Happy Anniversary!

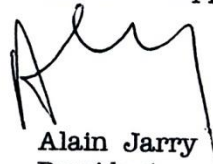
Twenty years old already! Officially that is, since the founding members, Germaine Racine, Ann Lachance and Jean-Louis Rousse (who was the first president of the Society) were already hard at work since circa 1974. I am thus proud and pleased to wish our Society, its members and friends a Happy 20th or even 30th Anniversary.

This is a great opportunity to pay homage to the three founding members and to reflect upon all that has been accomplished since that fateful day. This is also a good time to thank the hundreds of Dorval / L'Île Dorval citizens and those of other cities and boroughs who over the years have supported the Society, led and participated in the many activities, produced publications, ran day-to-day operations, sat on Boards of Directors, in other words, ensured the continued success of the Society.

I would like to convey a special vote of thanks to the leaders of the City and now the Borough of Dorval / L'Île Dorval, and to the staff of the Culture, Sports, Recreation and Social Development department of the Borough, in appreciation of the essential support and contribution they have made to the life of the Society. It is also thanks to these same leaders that the Society can benefit from the wonderful Dorval Museum of Local History and Heritage.

Looking to the future, I can only hope that the Society will continue to renew itself and acquire the resources to maintain, preserve and promote historical and heritage values in general and those of our Borough in particular, in collaboration with sister societies and stakeholders.

Happy Anniversary to the Dorval Historical Society and thank you, dear members and friends of the Society, for your continued support and participation.



Alain Jarry
President

P.S. For professional reasons, Alain Jarry, regretfully resigned in April 2004 and Jean Allard was elected to complete the year's term.

IN MEMORIAM - MADEMOISELLE GERMAINE RACINE
1906 - 2003

C'est avec regret que nous apprenions le décès de Germaine Racine le 24 juin, 2003. Elle avait 97 ans et habitait Longueuil avec sa sœur Thérèse depuis son départ de Dorval.

Son frère Jacques, résident de Dorval pendant plusieurs années et artiste reconnu, était décédé trois jours plus tôt.

Une très grande foule assistait à leurs funérailles, le 28 juin, en l'église de la Présentation-de-la-Ste-Vierge, pour rendre un dernier hommage à ces deux personnages historiques.

Germaine Racine a grandement contribué à la naissance, au développement et à l'essor de la Société Historique de Dorval. Dans sa générosité, elle légua une somme de 2000 \$, qui perpétuera sa mémoire par un tribut non encore déterminé.

Dorval a une énorme dette de gratitude envers Mademoiselle Racine pour toutes les recherches accomplies, sans lesquelles l'histoire de notre ville n'aurait probablement pu être complétée.

IN MEMORIAM - MISS GERMAINE RACINE
1906 - 2003

In June 2003, just after the publication of the 2003 "HERITAGE DORVAL" in May, we were much saddened by the death of Germaine Racine in Longueuil. She had never wanted to leave Dorval but family solidarity demanded it and she was ever the dutiful daughter of both family and Church. She was ninety-seven years old.

Three days previously, on the 21st June, her beloved brother Jacques (who was an artist in Dorval for most of his life) had died in Montreal and the two were re-united for a double funeral at the packed Church of the Presentation on the 28th June. Their grave is close to the railing in the south-east corner of the cemetery.

Never forgetting the Society she helped to found, Germaine bequeathed it nearly \$ 2,000, the disposition of which is still under discussion.

Dorval owes Germaine Racine an enormous debt of gratitude for all the work she did, ferreting out and publishing so much of the town's history; without her it would probably never have been done. May she rest peacefully in the knowledge of her unique contribution

LA PETITE HISTOIRE DE GERMAINE RACINE

Je suis née à Pointe-Claire en 1906. Papa était marchand général. Maman une mère et épouse admirable, belle, brune par surcroît, et très pieuse. La Sainte Vierge était son talisman et elle a communiqué cette piété à tous les enfants.

Les enfants? La douzaine avait dit Papa lorsqu'il s'était marié. Et en est venue la douzaine - malheureusement cinq sont des anges du Ciel. Les sept autres, tous vivants jusqu'en 1987, de 68 à 83 ans. Pas forts - pas morts. En 1913, après avoir passé quelques années à Lachine, nous arrivons à Dorval pour y passer l'été dans un cottage que Papa avait fait construire, rue Martin tout à côté de la belle petite rivière Bouchard. En septembre il faisait trop beau pour retourner à Lachine et nous avons hiverné à Dorval. J'y suis encore en 1987! Je suis allée au couvent en septembre 1913 et l'année suivante je passais à l'école St-Joseph (disparue) car c'était la guerre de 1914 et les affaires au commerce de mon père à Lachine avaient changé.

J'étais heureuse rue Martin. Nous parcourions les champs, j'aimais la nature et nous avions un chien, un chat, des poules, des pigeons, etc. Et que dire de notre Lassie poney? De 1914 à 1920 Papa devint agent d'assurances et gérant du seul magasin de Dorval, Descary Ltd. (aujourd'hui le restaurant Natalino). Voilà qu'en 1920, grand-père Cartier prête 1000.\$ à mon père, ainsi qu'oncle Charles Racine qui fait de même. Papa et Maman ouvraient alors un commerce au 38* Bord du Lac à Dorval, la famille demeurant au dessus du commerce. (*aujourd'hui 484)

Maman, très active, ne voulait pas voir ses filles travailler à l'extérieur. En ce temps-là les femmes restaient à la maison et le travail à l'extérieur était le fait de l'homme - lui seul gagnait la vie de la famille - nous étions en 1920 et nous avons été très affectés par la guerre 1914-1918. Papa étant frêle il n'avait pu aller travailler aux travaux de guerre, très bien payés durant cette période.

Avec ma sœur Lucette qui avait quinze ans, ils se sont mis à la tâche de bâtir un commerce très prospère. Cependant l'année suivante Maman, qui s'était vite épuisée à ce travail dur, dû s'arrêter ainsi que ma sœur très fragile. Alors voilà que moi, à quatorze ans, je dû les remplacer. J'étais devenue forte et on me fit comprendre qu'il fallait laisser mes études. Ce ne fut pas facile. J'avais décidé dans ma tête d'étudier toute ma vie la géographie, l'arithmétique, l'histoire, etc.

Qu'elle désillusion! Que j'avais de la peine!... Je voyais mes compagnes passer pour aller au couvent. La nuit je me rebellais toute seule, le matin je reprenais le collier.

Le crédit était la bête noire du commerce dans ce temps là et il fallait surveiller continuellement, il y avait le mauvais crédit; ceux qui ne payaient jamais, les mauvais payeurs et ceux qui ne payaient qu'une fois l'an; c'est moi qui en avait la responsabilité. J'y pris goût puisque j'y suis restée durant vingt-quatre ans.

C'est alors que nous sommes allés rue Lilas, Papa, Maman et moi; les garçons étaient partis au collège, Lucette et Thérèse étaient mariées. Nous étions tout près de l'église ce qui fit le bonheur de mes parents qui s'y rendaient tous les jours.

Mes parents avaient souvent la visite de vieux amis et parents, et je les écoutais parler du passé. Un jour Papa me dit: "Toi qui aime tant l'histoire, pourquoi ne pas prendre note de ce qui se dit autour de toi et ne pas en faire l'histoire de Dorval? Tu prendras goût à ce travail et, bien que tu ne sois pas payée, tu y prendras tellement plaisir que tu auras le sentiment que c'est toi qui devrais payer".

Entre temps j'ai opéré un commerce de lingerie avec une amie (mademoiselle Hélène Vernier) durant douze ans. Là aussi j'ai été heureuse et j'ai eu l'occasion de rencontrer les gens de Dorval jusqu'en 1962.

A partir de ce moment j'étais à ma retraite, forcée par la mort de Maman et la maladie de Papa; là encore les vieux venaient jaser... te souviens-tu?... etc.... et ça parlait. La visite aussitôt partie, je prenais note de ce qui s'était dit.

Voilà qu'un jour, alors que le malade était gardé par un infirmier, je me rendis à la salle Gagnon de la Bibliothèque Municipale, sur la rue Sherbrooke est, pour y continuer mes recherches, après quoi j'allai rencontrer l'archiviste des Pères Sulpiciens. J'avais aussi une bonne amie, sœur Blanchard de la Congrégation Notre-Dame qui fouillait pour moi à la maison-mère de la rue Sherbrooke. Notre député, monsieur le juge Marier, m'apportait des livres de la Bibliothèque d'Ottawa et je prenais des notes. J'en rêvais...

Après le décès de mon père en 1965 et de mon beau filleul Gilles, à l'âge de seize ans, il me fallut me reposer et l'Expo '67 fut ma principale distraction.

Dès 1986 je me suis mise à la tâche et écrivis l'histoire de Dorval. Je n'avais pas eu la préparation adéquate pour ce travail, cependant avec l'aide de plusieurs personnes de bonne volonté dont Mme Théocharides (ex-journaliste de Paris et épouse du Dr. Théocarides de l'hôpital de Verdun) qui corrigeait fautes, expressions, etc. J'en suis venue à bout et aujourd'hui à quatre-vingt-un ans j'ai le plaisir de voir mes efforts servir à un historien de carrière, monsieur André Duval qui publiera en 1989 "Dorval - Trois siècles d'histoire".

Germaine Racine - 1987



L'épicerie "Victoria" de la famille Gustave Racine, de 1920 à 1946.

Aujourd'hui on y retrouve le restaurant Bellissimo.

Gustave Racine and his family ran their "Victoria" grocery store from 1920 to 1946. It now houses the Bellissimo Restaurant.

GERMAINE RACINE'S OWN STORY

I was born in Pointe-Claire in 1906. Papa was a merchant. Maman a wonderful wife and mother and a very pious and beautiful brunette. The Holy Virgin was her patron saint and she imparted this devotion to all her children.

The children? A dozen my father had said when they were married. And a dozen were born; unfortunately five became angels of Heaven. The seven others all lived until 1987, aged 68 to 83; not too strong but alive! In 1913, after having lived a few years in Lachine, we arrived in Dorval to spend the summer in a cottage built for Papa on Martin Avenue, beside the small and beautiful Bouchard river. In September the weather was so fine that we did not return to Lachine but stayed in Dorval and I am still here - in 1987! I went to school at the Convent of Les Filles de la Sagesse in 1913 and a year later moved to St. Joseph School, a public school then on Presentation Avenue. It was 1914, the beginning of the Great War, and my father's business in Lachine was not what it had been.

I was happy on Martin Avenue. We ran in the fields and I loved nature. We had a dog, a cat, hens, pigeons, etc. and Lassie our pony! From 1914 to 1920 Papa was an insurance agent and the manager of the only store in Dorval, Descary Ltd. (now Natalino's restaurant). In 1920 my maternal grandfather Cartier lent my father \$1,000. and uncle Charles Racine lent him another \$1,000. Papa and Maman then opened a store at 38 Lakeshore Drive (today 484), here in Dorval, and we lived upstairs.

Maman, a very active person, did not want her daughters to work for others. In those days women stayed home and the husband was the sole breadwinner of the family. Father, being a frail person, had not been able to work in war factories and the war of 1914-1918 had affected us greatly. We were by then in 1920.

With my fifteen-year-old sister Lucette they began building a very prosperous business. However, the following year both my mother, exhausted by this strenuous work, and my very frail sister had to stop working. And I, at fourteen, had to replace them. I was in good health and my family made me understand that I had to quit my studies. It was not easy. I had made up my mind that all my life I would study geography, mathematics, history, etc.

What a disillusion! How sad I was as I saw my schoolmates going to the convent. All alone at night I would rebel but the following morning I would be back at work.

In those days credit was the big problem in our business and one had to be constantly on the watch for bad debts; there were the bad payers, there were those who paid once a year and there were those who never paid at all! I was the one responsible for that. With time I got to like this work and did it for twenty-four years.

Papa, Maman and I then moved to Lilac Avenue. The boys were at boarding-school and Lucette and Thérèse were married. My parents were pleased to live close to the church where they went every day.

My parents often had visits from old friends and relatives and I would listen to their conversations as they talked about the past... Do you remember...? etc. , and they would talk - and talk. One day my father said "You like history so much, why don't you take note of what is said around you and write the history of Dorval? You will get to like the work as you write and while you may not be paid, you will enjoy it so much that you will feel as if you should be the one paying". So, as soon as the visitors had left, I would take notes on what had been said.

In the meantime I kept a haberdashery store with a friend (Miss Hélène Vernier) for twelve years, until 1962. I was very happy there, with the means to meet the people of Dorval.

The death of my mother and the illness of my father forced me to retire again - in order to care for him. Then one day, while a nurse looked after the patient, I arrived at the Gagnon Room at the Municipal Library on Sherbrooke Street East... And from there I went on to meet the archivist of the Sulpicians... Also, I had a good friend, Sister Blanchard of the Congregation of Notre-Dame, who did much research for me at the Mother house on Sherbrooke Street West (now Dawson College). Our member of Parliament, Judge Marier, brought me books from the Ottawa Library and I would take notes. I would think of nothing else.

After the death of my father in 1965 and of my godson after, at the age of sixteen, I had to rest and Expo '67 was my main distraction.

In 1968 I began writing the history of Dorval. I was not adequately prepared for such an endeavour, but with the help of many people of goodwill such as Mrs. Théocharides (a former Parisian journalist and the wife of Dr. Théocarides of the Verdun Hospital) who would correct my mistakes, expressions, etc. I finally succeeded and today, at age eighty-one, I have the pleasure of seeing my efforts recognized by a professional historian, Mr André Duval, who will, in 1989, publish "Dorval - Three Centuries of History".

Germaine Racine - 1987



IL Y A VINGT ANS! ...

C'est le 11 avril 1984 qu'avait lieu la première assemblée des membres de la Société Historique de Dorval, un projet en gestation depuis plusieurs années.

Germaine Racine s'était toujours intéressée à l'histoire de sa ville et les souvenirs évoqués par son père, invalide, et ses amis, au début des années 1960, ravivèrent sa curiosité.

C'est à cette époque qu'elle entreprit avec Mme Doris (Kit) McTavish, alors à l'emploi du "Dorval Reporter", la lecture du livre de Désiré Girouard, "Lake St. Louis". Par la suite elles invitèrent Jean-Louis Rousse, collectionneur d'anciennes photographies depuis plusieurs années, à rencontrer Mariette Marier, auteure de l'histoire de la paroisse St-Joachim de Pointe-Claire et c'est alors que l'idée de créer une Société Historique prit naissance.

Peu après Doris McTavish retourna à l'enseignement et Mlle Racine se joignit à Ann Lachance qui avait fondé la bibliothèque de Dorval, quinze ans plus tôt, dans la sacristie de l'église de la Présentation.

Le livre vert "Dorval 1667-1975", publié par la Chambre de Commerce de Dorval contient plusieurs articles de Germaine Racine et de nombreuses photos de Jean-Louis Rousse.

Les quelques années suivantes furent consacrées à la rencontre de concitoyens, à la présentation de conférences accompagnées de magnifiques diapositives de la photographe Marlene Heim, et de marches guidées aux environs des maisons historiques de Dorval.

En 1981 Germaine Racine réalisa un rêve qu'elle chérissait depuis longtemps lorsqu'elle publia sa propre histoire de Dorval qu'elle distribua aux écoles locales et aux diverses institutions intéressées.

Vinrent ensuite trois années de discussions et de rencontres, après quoi on annonçait, dans l'édition du "Messager de Lachine" du 1^{er} février 1984, la création d'une Société Historique à Dorval. On reconnaissait dans la photo qui était publiée: Germaine Racine, Ann Lachance, Marlene Heim, Jean-Louis Rousse, le maire Peter Yeomans ainsi que les conseillers Jules Daigle et Edgar Rouleau, accompagnés de Richard Cuttell, Marie-Hélène Blanchard et Edie Benattar, tous trois du service de culture et loisirs.

L'assemblée inaugurale eut lieu le 11 avril 1984 et huit des quarante-huit membres présents furent élus au Conseil d'administration: Richard Bachelor, Thérèse Décary Fournier, Marielle Décary Mason, Frances Oneson, Jean-Louis Rousse, David Stapleton, Carolyn Walls-Carrier and Bill Yeomans. Dès lors la Société Historique avait non seulement son Conseil d'administration mais aussi sa constitution et ses règlements.

Dès le début la Société Historique a été très active dans différents domaines. En plus des assemblées mensuelles où des conférenciers invités ont discuté d'une variété de sujets, on doit compter les visites estivales de nos maisons patrimoniales, les tours d'autobus dans les rues de la ville, la participation annuelle au Carnaval d'hiver, à "Rues principales", aux fêtes de la St-Jean-Baptiste et du Canada, à "Rendez-vous" et enfin à l'exposition annuelle des trésors familiaux de nos membres.

Certains de nos membres ont prononcé des conférences dans les écoles locales ou lors de réunions particulières, notre revue "Héritage Dorval" est publiée tous les ans depuis 1990, un "Guide Patrimonial", décrivant les maisons et édifices centenaires et autres lieux patrimoniaux, a été publié en 2000 et des plaques descriptives de certaines maisons et sites ont été installées en 2003. La Société Historique a aussi participé à divers concours mettant en valeur les maisons patrimoniales bien conservées. Deux maisons de Dorval, dont les photos apparaissent dans ces pages, ont obtenu des prix émérites lors de l'*Opération patrimoine architectural de Montréal 2003*: "Kilellan", 1 avenue Martin, et la maison Jean-Baptiste Décary au 375 chemin Bord du Lac.

La Société Historique de Dorval, incorporée le 18 novembre 1996, jouit depuis ses origines du support inestimable de l'administration de Dorval qui lui fournit gracieusement le soutien administratif dont elle a besoin, les locaux requis pour la tenue de ses réunions et depuis récemment un espace additionnel pour le rangement des archives dont le volume est croissant. La Société profite aussi des conseils et de l'aide des membres du Service de Culture, Sports, Loisirs et Développement social.

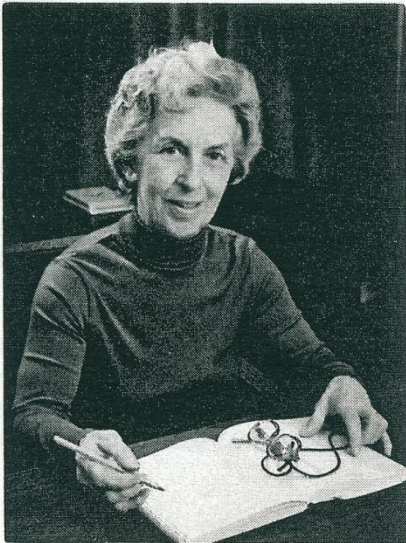
Un mot sur le Musée d'histoire de Dorval. Bien que la Société Historique de Dorval ait participé à certaines discussions, la création d'un musée d'histoire et du patrimoine a été conçu et réalisé par les autorités municipales. Un bon nombre de bénévoles (guides ou gardiens) sont membres de la Société Historique.

NOS FONDATEURS

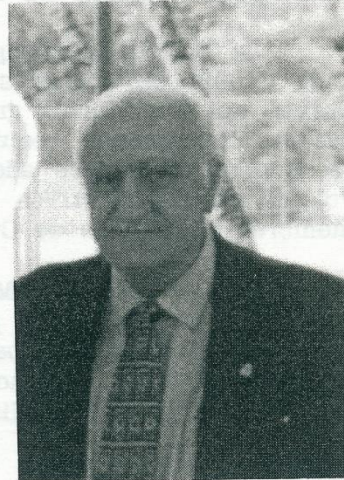
OUR FOUNDERS



Germaine Racine



Ann Lachance



Jean-Louis Rousse

TWENTY YEARS AGO...

The first meeting of the Dorval Historical Society was held on the 11th April, 1984, but the idea had been germinating for many years before that.

Germaine Racine had always been interested in the history of her home town and the reminiscing of her invalid father with his friends in the early 1960's rekindled her curiosity.

About the same time Germaine met Doris (Kit) McTavish who was working at "The Dorval Reporter" and together they read and studied Désiré Girouard's "Lake St. Louis". One day the two of them invited Jean-Louis Rousse (for many years a collector of old photographs) to a meeting with Mariette Marier, who had written a history of Pointe Claire's St-Joachim Parish. It was during this meeting that the idea of an Historical Society was first envisioned.

Soon after this, Doris McTavish returned to her teaching career but Germaine was able to recruit Ann Lachance who had already started Dorval's library in Presentation Church more than fifteen years earlier.

When the Dorval Chamber of Commerce published its green book "Dorval 1667-1975" it incorporated much of Germaine Racine's work and many of Jean-Louis Rousse's pictures.

The next few years were spent interviewing people, giving talks illustrated by a splendid set of slides created by photographer Marlene Heim and conducting walking tours around the historical houses.

In 1981 Germaine Racine achieved her long-held dream and completed her own history of Dorval which she distributed to local schools and other interested bodies.

Then came three years of discussions, suggestions and meetings until, on the 1st February, 1984, there appeared in "The Messenger" the announcement that an Historical Society had been formed in Dorval. Pictured are: Germaine Racine, Ann Lachance, Marlene Heim, Jean-Louis Rousse, Mayor Peter Yeomans and his Councillors Jules Daigle and Edgar Rouleau, with Richard Cuttell, Marie-Hélène Blanchard and Edie Benattar from the very supportive Department of Leisure and Culture.

The inaugural meeting was held on the 11th April, 1984 and eight of the forty-eight person present (Richard Bachelor, Thérèse Décary Fournier, Marielle Décary Mason, Frances Oneson, Jean-Louis Rousse, David Stapleton, Carolyn Walls-Carrier and Bill Yeomans) were elected to the Executive Committee. The Dorval Historical Society, complete with a most laboriously constructed Constitution and by-laws, was at last off and running...

In the twenty years since then, the Society has been very active in many different areas. Apart from regular monthly meetings, with speakers on a variety of subjects, there have been visits to sites of local interest, both public and private bus-tours, participation in the Winter Carnival, Main Street, St-Jean-Baptiste, Canada Day and Rendez-vous celebrations and a big annual exhibition of members' treasures.

Talks have been given in schools and private gatherings; an annual brochure "Heritage Dorval", has been published since 1990, with this being the fifteenth issue; a "Patrimonial Guide" to our heritage houses was published in 2000 and descriptive plaques were erected in front of many in 2003. The Society has also taken part in the "*Opération patrimoine architectural de Montréal 2003*" contest for well-kept heritage houses; "Kilellan", of 1 Martin Avenue, and the Jean-Baptiste Décary house at 375 Lakeshore Drive, each won an award.

From the beginning, the Dorval Administration has given the Society invaluable support, supplying office services, rent-free accommodation for meetings and, more recently, storage space for our ever-growing archives not to mention the advice and practical help from the personnel of the Leisure and Culture Department.

The Society was legally incorporated on the 18th November, 1996 and enjoys the Administration's continuous support.

A word about the Museum. Although the subject had been discussed, this was not an initiative of the Historical Society but of the Administration, although most of its volunteer caretakers just happen to be members of the Society too!

Pat Fulleringer

IL Y A CINQUANTE ANS ... 1954

1- C'est au début de 1954 que madame Ann Lachance, de concert avec la Catholic Women's League, organisa une première bibliothèque publique dans la sacristie de l'église de la paroisse La Présentation. Dès ses début cette bibliothèque jouit d'une si grande popularité qu'elle fut rapidement forcée de s'installer dans des locaux plus spacieux qui tour à tour devinrent trop exigus. C'est en 1967 que notre bibliothèque, devenue un organisme municipal, emménagea dans les locaux qu'elle occupe présentement.

(Voir "La Chambre de Commerce de Dorval honore la bibliothécaire Ann Lachance" dans le premier numéro d'Héritage Dorval en 1990)

2- Le 14 mai 1954 avait lieu l'ouverture officielle du centre d'achat "Les Jardins Dorval" qui comptait alors 35 établissements.

(Vous trouverez un très intéressant article de M. Denis Latour à ce sujet dans le volume 5 d'Héritage Dorval en 1994)

FIFTY YEARS AGO ... 1954

1954 saw two important additions to the amenities of Dorval:

1- The Catholic Women's League, in the person of Ann Lachance, opened a small Library in the sacristy of Presentation Church. It proved very popular and rapidly grew out of its small beginning - through the old Recreation Centre then to the old St-Joseph School, to City Hall and finally into its own building in 1967.

(See Ann Lachance's own account in the first "Heritage Dorval" of 1990).

2- Then came the opening of the Dorval Gardens Shopping Centre, one of the first in Canada. It was greatly opposed by the Village merchants but instantly became a tremendous boon to shoppers who no longer had to trek into Lachine, or even further, for everything but food.

(See a wonderfully nostalgic article by Denis Latour in "Heritage Dorval" of 1994).

UN PEU D'HISTOIRE LOCALE D'IL Y A CENT ANS

Voici quelques écritures intéressantes relevées à la lecture des procès verbaux des assemblées du Conseil municipal de Dorval de 1904.

Le 3 février, 1904 -

Première assemblée du conseil, présidée par le maire Harry Markland Molson.

Parmi les sujets traités à cette assemblée il y a la lecture d'une lettre de la compagnie Bell Telephone qui annonce qu'elle accepte de déplacer ses poteaux, afin que la ville procède à la construction du prolongement des trottoirs à partir du Forest & Stream Club (avenue Pine Beach) jusqu'à la limite ouest de la ville (boulevard des Sources). Le Conseil demande aux marchands locaux de fournir des prix pour les madriers requis pour la construction de ce trottoir.

Le 4 juin, 1904 -

Le Conseil accepte de payer le salaire de la dame qui voit à la propreté de la salle du Conseil. Le salaire consenti pour l'année en cours est de 6.00\$.

À cette même assemblée, un citoyen de Dorval présente au Conseil un compte de 2.00\$ pour avoir transporté le constable qui devait conduire jusqu'au "char électrique" un idiot qui se trouvait dans la ville. De plus, le citoyen avait payé les billets de tramway nécessaires pour que l'intrus se rende bien à Montréal. Le Conseil a résolu de payer au dit citoyen 1.25\$ en règlement de son compte.

À cette même assemblée, un autre citoyen offre au Conseil de faire le trottoir, que la ville se propose de construire dans le haut de la ville, à raison de 1.50\$ par 100 pieds linéaires; l'ouvrage devant être terminé le 15 juin, 1904 (*soit dans environ dix jours*).

Enfin, il est résolu à cette même assemblée de commander les soixante-quinze morceaux de bois de traverses pour terminer la construction du trottoir du haut de la ville.

Le 4 juillet, 1904 -

Le Conseil ordonne de payer -
- à O. Dufresne jr. et Frères la somme de 701.83\$ pour le bois fourni pour la construction du trottoir du haut de la ville;

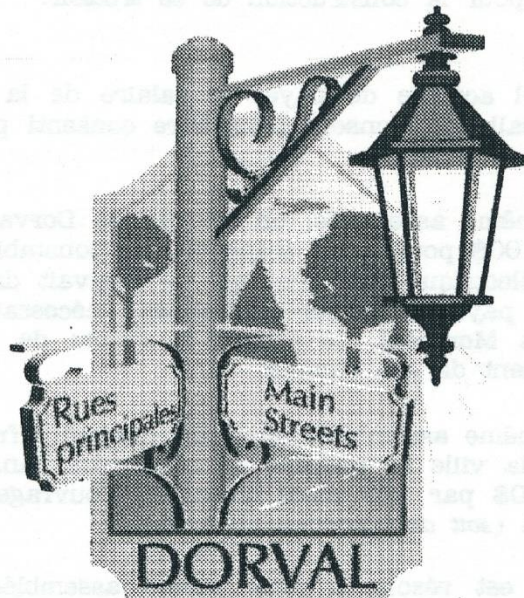
- à M. Alphonse Turcot 23.37\$ pour le transport du bois nécessaire à la construction du trottoir;
- à M. Massie 54.33\$ pour la construction du trottoir.

Le 12 septembre, 1904 -

Le secrétaire-trésorier fait rapport que la ville a été poursuivie par la Corporation de la Paroisse de la Présentation-de-la-Ste-Vierge, pour 9.99\$, prix d'ouvrages prétendus avoir été faits par l'inspecteur de voirie de la dite Corporation sur le chemin de Liesse. Il est résolu de produire une défense à la dite action par l'entremise de Mtre Alphonse Décary.

P.S. Le capital taxable au rôle d'évaluation de 1904 s'élève à environ 185,000.\$

Notes relevées par Rom Séguin



**Avec les compliments
de tous les membres de
Rues Principales Dorval
(514) 633-4210**

SOME LOCAL CONCERNS A HUNDRED YEARS AGO

Summary of a some interesting decisions reached by the municipal Council in 1904.

February 3, 1904 -

First meeting of the year of the town Council, presided over by Harry Markland Molson.

Among the subjects discussed at this meeting was a letter from the Bell Telephone Company agreeing to move its telephone poles to allow the town to proceed with the construction of a sidewalk extending from the Forest & Stream Club (between Pine Beach and Stream Avenues) to the western limits of the town (at Sources Boulevard). A request was made to the local merchants to submit prices for the planks needed for the construction of this sidewalk.

June 4, 1904 -

Council agrees to pay the salary of the lady responsible for the cleanliness of the Council hall. The salary to be paid for the current year is \$6.00.

A this same meeting a citizen of Dorval presented a claim of \$2.00 for conducting to the "streetcar" at 56th avenue, the constable who was escorting an "idiot" found wandering in the town. This citizen had also paid for the streetcar tickets to get the intruder back to Montreal. The Council resolved to pay the said citizen \$1.25 in settlement of his account

Another citizen offered to build the projected sidewalk, in the "upper end of the town", for \$1.50 per one hundred linear feet; the work to be completed by June 15, 1904 (*within approximately ten days*).

It was also resolved to order seventy-five wooden cross-beams to complete the construction of this sidewalk.

July 4, 1904 -

It was resolved to pay:
- O. Dufresne jr. & Frères the sum of \$701.83 for the wood needed to build the sidewalk at the "upper end of the town";

- Alphonse Turcot \$23.37 for cartage of the wood needed to build the sidewalk;
- M. Massie \$54.33 for the construction of the sidewalk.

September 12, 1904 -

The Secretary-treasurer informed the Council that the town was being sued by the Corporation of the Parish of "La Présentation-de-la-Ste-Vierge" for the sum of \$9.99 for work supposedly done by the inspector of the said Corporation on the Côte de Liesse road. Resolved to appoint Lawyer Alphonse Décary to contest the said claim.

P.S. - The taxable amount of the municipal Assessment Roll in 1904 was approximately \$185,000.

Notes taken by Rom Séguin

raviolissimo

Pâtes fraîches et farcies
Sauces assorties
Aliments gourmets importés

618 Bord du Lac
Dorval (Québec)
H9S 2B6

Tel : (514) 636-3107



365 Bord du Lac,
Dorval, Québec H9S 2A5
Tél.: (514) 631-5952
Fax: (514) 631-3027

LE ROYAL SAINT-LAURENT IL Y A CENT ANS: 1904 - 2004

Certaines des archives anciennes du Yacht-Club Royal Saint-Laurent, qui entre dans sa 117^e année d'existence cette année, présentent un grand intérêt et méritent d'être inventoriées, étudiées et mises en valeur. Malheureusement, une grande partie de ces archives ont été détruites lors d'un ou plus d'un incendie en un lieu où elles étaient entreposées l'hiver durant la fermeture du Club. À cette époque et durant un certain temps à compter de 1891 le Club occupait des locaux dans le centre-ville, rue Sainte-Catherine ouest, d'où fonctionnait son secrétariat et où les membres pouvaient se rencontrer durant l'hiver. Par la suite, l'ancien hôtel Windsor, alors le plus prestigieux à Montréal, où le Club tenait ses activités hivernales et son célèbre Bal annuel, lui fournissait un local permanent où furent un temps entreposées les archives. Le lieu exact et les circonstances de l'incendie restent à déterminer.

Parmi ce qui reste de nos archives se trouvent de remarquables cartes marines anciennes dont l'une (l'édition 1890 - 1906) a servi de base à notre précédent article dans le FogHorn sur les phares du Lac Saint-Louis, ainsi que de nombreuses photos, des livres etc. L'une des plus remarquables collections consiste en une série de petits annuaires reliés dans lesquels l'on peut puiser une multitude de précieuses informations, dont la composition des officiers, des comités, le programme des activités et des régates, les règlements des courses, la liste des membres et celle des yachts formant la flotte du Club. L'annuaire de 1904 nous permet de constater que 16 ans après sa fondation (en 1888) et seulement 13 ans après son installation à Dorval (en 1891), notre Club comptait déjà 448 membres, sans compter les nombreux membres non-résidents, et notre flotte 89 yachts dont 72 voiliers. Rappelons-nous que la population du Village de Dorval n'atteignait même pas 600 au recensement de 1892 lorsqu'il se sépara de Lachine et n'en comptait guère plus après sa promotion en 1903 au rang de Ville (dont notre Commodore Harry Markland Molson fut le premier Maire et l'était aussi en 1904). Ce n'est pas avant 1911 que la population de Dorval atteignit 1000.

La croissance de notre membership justifia la construction d'un deuxième club-house en 1897 et l'acquisition d'une propriété adjacente en 1919, dont la maison devint le club-house des dames. La notoriété de notre Club, même au plan international, avait été assurée par le fait que la célèbre course Seawanhaka avait été remportée par le RStLYC pendant neuf années consécutives, de 1896 à 1904, il y aura donc 100 ans en août prochain.

Il se passait très peu de choses à Dorval en hiver en 1904, à part de la coupe de la glace en face du Club jusqu'à la pointe ouest de l'île Dorval. Après avoir été sciée en gros blocs, la glace était ramenée à terre sur de grands traîneaux par des paires de robustes chevaux. Entreposée dans des hangars à glace isolés à la sciure de bois, elle servait à la réfrigération, du printemps à l'hiver suivant. Même si elle était le seul lien routier avec Ottawa et même Toronto, la route menant au Club, aujourd'hui Chemin Bord du Lac, alors appelé le Chemin du Roy, était plutôt mal entretenue en hiver et, à part les traîneaux des cultivateurs, rares étaient les passants. Le train était le moyen de transport privilégié mais la gare était éloignée. Il y avait très peu d'automobiles à l'époque et elles ne s'aventuraient pas jusqu'à Dorval en hiver. Quant aux villageois et petits commerçants, ils se reposaient en attendant le retour des villégiateurs et des estivants auxquels ils devaient une bonne part de leur prospérité. Le téléphone était arrivé à Dorval en 1888 mais n'eût que quelques abonnés. En 1897, année d'ouverture du deuxième club-house, il y en avait 35 dont 20 résidences d'été (dont celles de plusieurs de nos membres) et le RStLYC dont le numéro de téléphone était le 10 ...

Notre Club, qui figure au Guide Patrimonial de Dorval publié en 2000, sera l'objet au cours de l'été prochain de l'installation par l'arrondissement et par la Société Historique de Dorval d'une plaque d'identification appropriée mentionnant entre autres l'année de son installation à Dorval et l'existence de ses anciens club-houses. Notre propriété faisait jadis partie de la terre des De Bellefeuille concédée en 1672.

Michel Pasquin
Archiviste honoraire
Yacht-Club Royal Saint-Laurent

Extrait du numéro de janvier 2004 du *FogHorn* (la publication mensuelle du Club) avec la permission de l'auteur.

THE ROYAL ST. LAWRENCE ONE HUNDRED YEARS AGO: 1904 -2004

Some of the older archives of the Royal St. Lawrence Yacht Club - which enters its 117th year of existence - are of considerable interest and deserve being catalogued, analysed and rendered more accessible. Unfortunately, a large segment of archives was destroyed in a fire, or possibly more than one, while they were stored during the winter months when the Club was closed. At the time and for a certain period starting in 1891, the Club occupied downtown premises on St. Catherine Street West containing an office as well as a lounge where members could gather during the winter. Subsequently, the old Windsor Hotel, then the most prestigious in Montreal, where the Club held its winter events and its celebrated Annual Ball, made premises available where its archives were stored. The exact time, location or circumstances of the fire are unknown.

Amongst what is left of our archives are remarkable nautical charts, one of which (the 1890 - 1906 edition) served as a basis for a recent article in the FogHorn on Lake St. Louis lighthouses and lightships, as well as numerous photos, books, etc. One of the most remarkable collections consists of a series of small cloth or leather-bound Year Books in which one can gather a multitude of precious information, such as the composition of officers and committees, schedule of activities, sailing regulations, membership roll, squadron list, racing schedules, etc.

The 1904 Year Book allows us to realize that 16 years after it was founded (in 1888) and only 13 years after it established itself in Dorval (in 1891), our Club already had 448 members, not counting numerous non-resident members, and a fleet of 89 yachts of which 72 sailing yachts. Let us remember that the population of the Village of Dorval was less than 600 in 1892 when it separated from Lachine and that it had not increased significantly by 1903 when it obtained its status of Town (of which RStLYC Commodore Harry Markland Molson was the first Mayor, which he still was in 1904). It was not before 1911 that the population reached 1000.

Such an increase in membership warranted the construction of a second clubhouse in 1897 and the acquisition of an adjacent property in 1919, the house of which became the Ladies' Clubhouse. The Club's fame, even at the international level, had been strengthened by the fact that the Seawanhaka International Challenge Cup had been won by the RStLYC for nine consecutive years, from 1896 to 1904, one hundred years ago next August.

Not much was taking place in Dorval in the winter of 1904, except ice-cutting operations between the Club property and the western tip of Dorval Island. After being sawed into large blocks, the ice was hauled to the shore on long sleighs pulled by teams of strong horses. Stored in sawdust-insulated sheds, it served its refrigeration purposes from spring until the next winter. Even though it was the only road link to Ottawa and even Toronto, the road leading to the Club, the Lakeshore Drive of today, then the King's Way, was rather poorly maintained and, except for the farmers' sleighs, there were very few users. Only the train provided safe means of transportation to and from Dorval in the winter time but the station was far away. There were very few cars at the time and they did not venture out as far as Dorval in winter.

As far as villagers and store keepers were concerned, they rested and waited for the return of summer residents and vacationers who were bringing them a certain level of prosperity. The telephone had arrived in Dorval, still part of Lachine, in 1888, but it attracted only very few subscribers. In 1897, when the new clubhouse opened, they had reached 35, of which 20 were summer residents (including several Club members) and the Royal St. Lawrence Yacht Club, the phone number of which was 10 ...

Our Club, which is featured in the Heritage Guide of Dorval published in 2000, will be properly recognized next summer by the Borough and the Dorval Historical Society with an appropriate plaque near the road, of the type seen elsewhere in Dorval, that will mention the date of installation of the Club on the site and the existence of our previous clubhouses. The Club property was part of the old De Bellefeuille Homestead granted in 1672.

Michel Pasquin
Honorary Archivist
Royal St. Lawrence Yacht Club

Reprint from the January 2004 issue of *The FogHorn* (the Club's month publication) with the author's permission.

LES PHARES ET BATEAUX-PHARES DU LAC SAINT-LOUIS, IL Y A CENT ANS

Ce que la Garde côtière canadienne désigne sous l'appellation d'*Aides à la navigation* (bouées - lumineuses ou non, - phares, alignements, etc.) ont subi toutes sortes de transformations, déplacements et modifications sur notre Lac Saint-Louis au cours du siècle dernier et même au cours des trois dernières années, comme nous le savons trop bien. Soit-disant par mesures d'économie, les plus récentes modifications n'ont certes pas toujours été des *aides* aux plaisanciers, qui parfois ne s'y reconnaissent plus.

Il y a beaucoup à apprendre des anciennes cartes marines du Lac Saint-Louis publiées autrefois par le *Department of the Naval Services of Canada*, dont le Club a la chance de posséder celle de 1890 - 1906, mise à jour en 1912. Celle-ci nous ramène à l'époque, antérieure de plus d'un demi siècle à la Voie maritime du Saint-Laurent, alors qu'un trafic maritime intense circulait sur le lac Saint-Louis, tant le long de sa rive nord en provenance de la rivière des Outaouais par le Canal de Sainte-Anne, que le long de sa rive sud en provenance du Saint-Laurent par le Canal de Soulanges, convergeant invariablement vers l'embouchure du Canal de Lachine et Montréal. Sur cette remarquable carte - entoillée et en parfait état de conservation - figurent deux phares qui existaient déjà en 1902, aujourd'hui disparus mais situés à des endroits que nous connaissons bien. Ils se ressemblaient, étant composés d'une haute plateforme de maçonnerie et de béton sur laquelle était posée une petite construction de deux étages servant d'habitation et d'entrepôt de carburant, surmontée d'un lanterneau circulaire contenant la lampe du phare. Ils s'élevaient à 38 et 37 pieds respectivement au-dessus du niveau de l'eau.

Le premier phare, appelé *Phare de Pointe-Claire*, était situé à l'endroit connu de tous les navigateurs du Lac Saint-Louis sous le nom de *Gut* ou goulet, là où se trouve la bouée rouge AD 18, face à la Pointe Charlebois. Il a complètement disparu au cours du siècle dernier sous l'effet des glaces et des éléments. Il n'en reste plus que le haut-fond que nous évitons tous. Le second phare, appelé *Phare de Dorval*, était situé là où se trouve aujourd'hui l'obstacle à demi submergé, qui n'émerge que lorsque l'eau est basse, indiqué par trois petites bouées jaunes à proximité de la bouée AD 14, face à la Pointe de Valois. Ce lieu est devenu la hantise des navigateurs et le refuge de quelques oiseaux de mer. Là encore, au cours des années, la désagrégation du caisson de base et les débâcles successives des glaces au printemps sont venues à bout de ce

phare stratégique à la bifurcation du chenal Nord menant vers celui de Lachine. Je me souviens que dans mon enfance, alors que je remontais le Lac Saint-Louis à bord de mon petit dinghy, je m'étais arrêté à ce phare dont l'habitable et le lanterneau avaient disparu et dont seules subsistaient encore la dalle de béton inclinée à au moins 45° sur laquelle je m'étais hissé, ainsi qu'une lumière alimentée par deux bonbonnes de gaz plutôt penchées. Après avoir longtemps résisté, le tout a fini par culbuter complètement.

Ce dernier phare servait aussi d'alignement pour l'ancien chenal qui existait jadis entre le rivage et l'Île Dorval, sorte de raccourci vers Lachine, alors balisé. Il était emprunté par des plaisanciers mais aussi, croit-on, par les barges de la *Oka Sand* chargées de sable puisé là où se trouvent les plages du Lac des Deux-Montagnes et halées par un remorqueur à vapeur en route vers le Canal de Lachine. De ce chenal ne subsistent que les deux bouées AS 2 et AS 3 près de la traverse de l'Île Dorval, déplacées en amont au printemps 2003 pour des raisons inconnues.

Chose plus intéressante encore que révèle notre carte 1890 - 1912, c'est l'existence de deux bateaux-phares qui existaient eux aussi en 1902 et étaient ancrés durant la saison de navigation à deux autres endroits stratégiques. Il s'agissait de coques d'acier peintes en rouge portant les indications *Lake St. Louis No. 12* et *No. 13*, sur lesquelles se trouvaient un habitacle et un phare blanc. Ces phares s'élevaient à 20 pieds et 26 pieds respectivement, pouvant servir de phares de bifurcation, signaler les haut fonds et servir d'alignements. L'un était ancré là où se trouve aujourd'hui la bouée identifiée *Lachine B*, entre les bouées actuelles AC 45 et AC 48 à la jonction des chenaux Nord et Sud. Rappelons nous qu'il n'existait pas de Voie maritime du Saint-Laurent à l'époque. L'autre bateau-phare était situé un peu plus haut entre les bouées actuelles AC 57 et AC 59.

Le regretté Paul Baby, vénérable membre honoraire à vie de notre Club, décédé en 2002 à l'âge de 98 ans, dont la mémoire était fabuleuse, était l'une des rares personnes à se souvenir de ces bateaux-phares. Ils furent remplacés par les différents phares fixes et bouées que nous connaissons aujourd'hui dont, dès 1915, par le phare d'alignement de l'Île Dixie d'une hauteur de 81 pieds, qui sert toujours. Il en est de même pour les deux phares du quai fédéral de Lachine (cédé il y a quelque temps à la municipalité) qui sont toujours là et servent d'autant plus que le Canal de Lachine a été réouvert à la navigation de plaisance.

L'existence des deux phares et des deux bateaux-phares qui font l'objet de cet article a laissé des traces dans l'histoire de Dorval; en effet, les vieux rôles d'évaluation de l'ancien village de Dorval, séparé de Lachine en 1892, mentionnent parmi les résidents, propriétaires ou locataires, la profession de «gardien de phare». Paul Baby m'avait d'ailleurs raconté que le mari de la femme de ménage de sa mère était gardien de phare et qu'elle venait travailler chez elle en chaloupe à rames...

Michel Pasquin
Archiviste honoraire
Yacht Club Royal Saint-Laurent

Extrait du numéro d'octobre 2003 du *FogHorn* (la publication mensuelle du Club) avec la permission de l'auteur.



Un phare du lac Saint-Louis
A lighthouse on Lake St. Louis

LAKE ST. LOUIS LIGHTHOUSES AND LIGHTSHIPS,
ONE HUNDRED YEARS AGO

What the Canadian Coast Guard refer to as *Aids to navigation* (buoys - lighted or not -, lighthouses, range markers, etc.) went through all kinds of changes, modifications, relocations and elimination on Lake St. Louis during the last one hundred years, and even over the past two or three years as we know too well. Too often, for so called economic reasons, the most recent changes did not always constitute navigational *aids* to yachtsmen, who sometimes find them rather confusing.

The early nautical charts of Lake St. Louis formerly published by the Department of the Naval Services of Canada, of which our Club has the good fortune of possessing the 1912 updated version of the 1890 - 1906 edition (on a cloth backing and in a perfect state of conservation) are fascinating and have a lot to tell. They bring us back to a period, half a century before the existence of the St. Lawrence Seaway, when an important navigational traffic was crossing Lake St. Louis along its North shore, from the Ottawa River and the St. Anne's lock and along the South shore, from the St. Lawrence River and the Soulanges Canal, all converging towards the Lachine Canal and Montreal. Our old updated chart shows two lighthouses - already existing in 1902 - that have long disappeared but were on locations still well known to us. They were very similar in design, comprising an elevated stone and concrete base on which stood a small two-storey structure providing living accommodation and fuel and supplies storage, surmounted by a circular lantern containing an oil or gas fueled lamp, 37 - 38 feet above water level .

The first lighthouse, known as the *Pointe-Claire Lighthouse*, was located on the spot that we refer to as *The Gut*, next to the AD 18 red buoy facing Pointe Charlebois. It already existed in 1902 and completely disappeared in the last century, all that is left of it being the submerged pile of rocks which we are carefully avoiding. The second lighthouse, known as the *Darval Lighthouse*, was located where the half-submerged rocky ledge may now be seen at low water levels, surrounded by three small yellow markers near the AD 14 buoy facing the Pointe de Valois. This spot which serves as a sea bird haven is dreaded by all sailors. There again a weakened crib foundation and successive assaults from ice flows at the time of spring break-ups progressively destroyed the old lighthouse, strategically located at the junction of the North channel leading into Lachine's.

I remember that, when I was a kid, crossing Lake St. Louis in my dinghy, I had stopped there and climbed on what was left of the old lighthouse, then a 45' tilted concrete platform on which sat a pair of slanted gas tanks surmounted by a light. The whole thing eventually collapsed altogether, creating a very dangerous obstacle to navigation.

The old chart clearly shows that the Dorval lighthouse had also served as a range marker for the alternate channel between Dorval Island and the shore, which was subsequently marked by a few buoys of which only AS 2 and AS 3 remain near the Dorval Island ferry boat crossing, moved upstream in the spring of 2003, for unknown reasons. It was a short cut to Lachine passing in front of our Club, used by pleasure crafts and apparently by *Oka Sand* barges, hauled by steam tug boats from the Oka beaches on Lake of Two Mountains to the Lachine Canal and Montreal.

Another even more interesting revelation from our 1890 - 1912 chart is the existence of two lightships that existed as far back as 1902, anchored during the navigation season on two other Lake St. Louis strategic locations. They consisted of a red-painted steel hull marked *Lake St. Louis No. 12* and *No. 13*, surmounted by a little cabin and a white lighthouse. These lighthouses stood 20 and 26 feet respectively above water level. They served to mark channel junctions and shoals as well as range markers. The first lightship was anchored where the *Lachine B* buoy is now located, between the present day AC 45 and AC 48 buoys at the junction of the North and South channels. Let us remember that there was no St. Lawrence Seaway at the time. The second lightship was anchored further upstream between the present AC 57 and AC 59 buoys.

The late Paul Baby, a venerable and much missed Honorary Life Member of our Club, who passed away in 2002 at the age of 98, whose memory was fabulous, was one of the very few persons who remembered those lightships. They were replaced by the different fixed lights, buoys and other devices now dotting our lake, including the 81 feet high Dixie Island range lighthouse serving navigation since 1915. The only other subsisting ones from those days are the two lighthouses at the Lachine Federal wharf (now turned over to the municipal authorities). They still guide pleasure crafts heading towards Lachine and the re-opened Lachine Canal. The existence of the Lake St. Louis two lighthouses and two lightships featured in this article left official traces in the History of Dorval.

The old valuation rolls of the Village of Dorval - separated from Lachine in 1892 - show amongst its residents, whether owners or tenants, more than one listed as "lighthouse keeper". Paul Baby had once told me that the husband of his mother's charwoman was a lighthouse keeper and that she was crossing over to work by row boat...

Michel Pasquin
Honorary Archivist
Royal St. Lawrence Yacht Club

Reprint from the October 2003 issue of *The FogHorn* (the Club's monthly publication) with the author's permission



Un bateau-phare
A lightship

AH! LES FRAISES ET LES FRAMBOISES...

Dans ma prime jeunesse, papa et maman (Avila Décary et Antoinette Aubry) aimaient partir à la découverte et à la cueillette des fruits sauvages de la saison dans notre région: fraises, framboises, mûres de haies appelées catherinettes, prunes, noix, pommettes, etc. Or, par une belle journée d'été, vers la fin des années mille neuf cent-vingt, papa était venu conduire sa petite famille, avec son camion chargé de légumes provenant de notre jardin, dans un champ où abondaient les petites fraises et qui était situé près de la voie ferrée de Canadien Pacifique et un peu à l'ouest de la gare de Dorval. Ce terrain, devenu en 1941 propriété de l'aéroport de Dorval avec plusieurs autres, appartenait alors à l'oncle Albert, frère de papa, marié à Hélène Hodge; ce couple était bien fier de ses filles devenues Mmes Agnes Grothé et Aimée Fortier. Maman avait apporté un pique-nique fait de sandwiches, de gâteaux, de biscuits dans un panier d'osier, sans oublier la boisson rafraîchissante (1).

Aussitôt arrivés, nous nous sommes mis à la besogne, à l'abri du soleil ardent sous nos chapeaux de paille. Chacun, chacune devait remplir sa chaudière, proportionnée à ses capacités. Les fraises des champs sont toutes menues et ça prenait du temps avant de remplir son récipient qu'on déversait ensuite dans une chaudière plus grande. Avec l'abondance des petits fruits rouges qui émaillaient le champ dévolu à notre activité, tout allait bien dans la joie, la compétitivité et la recherche de "nids" de fraises... Mais, assez vite le ventre cria famine et justement midi sonnait au clocher de l'église de Dorval. C'est avec grand contentement que nous avons "attaqué" le repas apporté par maman; en peu de temps, va sans dire, le repas était dévoré, accompagné d'une bonne limonade préparée par maman. Nous prenions alors quelques moments de détente à gambader ici et là à la recherche de quelque "talle" de fraises qu'on repérait pour la cueillette et l'espace ne manquait pas...

On se remettait ensuite à l'éreintante besogne de cueillir les fraises si menues mais si délicieuses que nous céditions facilement à la tentation d'en gober plus d'une. Au bout d'une bonne heure, nous nous arrêtions pour reposer notre pauvre dos qui n'en pouvait plus et aussi pour nous rafraîchir en buvant la savoureuse limonade apportée par maman en guise de récompense. Un dernier coup de cœur et nos chaudières sont remplies et nous sommes bien fiers de nous!

(1) Mon frère Rémi m'a signalé qu'en une autre occasion, maman avait oublié d'apporter la boisson de rafraîchissement. Pauvre elle ! Elle avait bien des "chats à fouetter" pour ces sorties dans la nature.

Papa, secondé par Charles, revenait du marché (ses meilleurs clients habitaient Strathmore, château-fort des anglophones de Dorval) avec son camion Ford à pédales pratiquement vide, pour nous cueillir jusqu'à la maison où maman nous préparait un bon souper attendu avec impatience. Or, cette fois là, comme d'habitude, maman revenue à la maison compte ses chaudières... Malheur! Il en manquait deux... Qu'à cela ne tienne! Et voilà que le dimanche après-midi suivant, la bande d'Avila et Antoinette repart pour cueillir des fraises des champs et surtout pour retrouver les deux précieuses chaudières cachées quelque part sous quelque buisson épais.

Nous étions à l'œuvre depuis une heure environ et voilà que papa commençait à se promener allègrement, comme s'il avait déjà terminé sa besogne, tout en dissimulant derrière son dos une des chaudières qu'il avait récupérées. A notre grand étonnement, il nous disait: "Moi, j'ai fini de cueillir mes petites fraises." Nous commençons à rire de ses prétentions... lorsqu'il nous mis sous le nez sa chaudière bien remplie jusqu'au bord. C'est alors que nous avons compris ce qui était arrivé... Grâce à son "grand nez", il avait découvert la cachette du pique-nique précédent. Va sans dire qu'il était tout fier de son bon coup et que maman était bien soulagée d'avoir retrouvé son précieux butin avec en plus la cueillette que nous venions de faire. Faut-il dire que le souper de ce dimanche dans la belle nature fut encore plus joyeux et plus apprécié? Le jour suivant maman se fit un grand plaisir de transformer les petites fraises en délicieuses confitures que nous dégustions avec tant de bonheur, en dessert ou en beurrée, à l'école.

Mars, 2003

Joseph Décary, csc

Notes de la rédaction -

Monsieur Avila Décary fut maire de Dorval en 1925-26.

Le père Joseph Décary est le frère de Charles, Mathilde et André, décédés, et le frère d'Hélène, Rémi et Thérèse. L'épouse de Charles, Yvonne, est membre honoraire de la Société Historique.

AH. . . THE STRAWBERRIES!

During my childhood in the 1920's, Papa and Maman (Avila Décary and Antoinette Aubry) liked to go into the country to gather the local wild fruits in their seasons: strawberries, raspberries, blackberries (called catherinettes), plums, nuts, crabapples and so on.

On one beautiful summer day, toward the end of the 1920's, Papa drove his little family (in his truck full of vegetables from our garden) to a field full of tiny wild strawberries, beside the C.P. railway-line, a little to the west of Dorval Station. In 1941, this property (which with many others was sold for Dorval airport) belonged to Papa's brother, our Uncle Albert and his wife Hélène Hodge, the proud parents of two daughters, Agnes and Aimée, who were married respectively to Paul Grothé and Adolphe Fortier.

Maman had brought, as was her custom, a picnic of sandwiches, cakes and biscuits packed into a willow basket together with some refreshing drinks (1).

As soon as we arrived we were put to work, shaded from the scorching sun by our straw hats. Each of us, girls and boys, had to fill our containers, proportionate to our capacities. Wild strawberries are very small and it took a long time to fill our pails which would then be emptied into larger ones. With the abundance of the little red fruits colouring the field, we worked in a merry atmosphere, each of us competing in our search for "nests" of strawberries... But soon enough, our stomachs cried "famine" and as the bells rang out from Dorval's Church of the Presentation, at exactly midday, we were very happy to "attack" the meal that Maman had brought. It goes without saying that in a very short time the meal had gone, along with the good lemonade also prepared by Maman. We then took a few minutes' break to run about, looking for more patches of strawberries, before returning to the back-breaking task of collecting those strawberries to fill our buckets ... So small but so delicious were they that we easily succumbed to the temptation of eating just a few more!

(1) My brother Rémi reminded me that on one occasion Maman forgot to bring the drinks. Poor her! She really had very many things to prepare for these forays into the countryside.

At the end of another hour, we stopped to rest our poor backs which could not endure any more and to refresh ourselves again with some of the delicious lemonade that Maman had brought by way of a reward. One last effort and our pails were full; we were very proud of ourselves.

Papa and my brother Charles, who had been helping him, came back from marketing the vegetables (his best clients lived in Strathmore, then a stronghold of Dorval's anglophone community), his Ford truck practically empty, to take us back to the house on Lakeshore Road (St. Joseph Street then), where Maman prepared a fine supper for which we waited impatiently. Then, this time as usual, Maman came from the house to count the pails... Calamity! Two were missing... As a result of this misfortune, Avila and Antoinette's brood were back in the field the following Sunday afternoon to collect more strawberries and, above all, to retrieve the two precious pails left somewhere under the thick bushes.

We had worked for about an hour when Papa appeared walking jauntily around, as if he had finished his task. To our great astonishment he was saying: "Me, I have finished picking my strawberries". As we started laughing at this pretension, he produced a pail, full to the top, from behind his back and waved it under our noses. Then we understood what had happened ... thanks to his "long nose" he had discovered the missing pails in their hiding-place at the previous picnic. It goes without saying that he was very proud of his "coup" and that Maman was very relieved to have recovered her precious booty, to which was added today's harvest. Needless to say that this Sunday's supper was even happier and more appreciated than before.

The following day Maman made delicious strawberry jam which we greatly enjoyed as dessert and on our slices of bread-and-butter at school.

March, 2003

Joseph Décary, csc

Editors' notes -

Avila Décary was mayor of Dorval in 1925-26.

There were seven children in this branch of the Décary family: Charles, Mathilde, Hélène, Joseph, Rémi, Thérèse and André. Charles died a doctor, Mathilde died a poet and André died recently in the family home at 223 Lakeshore Drive. Charles' widow, Yvonne, is an honorary member of the Historical Society.

L'HÔTEL DORVAL DES ANNÉES 1930

Mon grand-père Napoléon Gauvin, après avoir possédé à Montréal un magasin de "marchandises sèches" pendant vingt-cinq ans, a décidé un jour de se lancer dans l'hôtellerie en faisant vers 1928 l'acquisition d'un petit hôtel à Dorval. J'y séjournais souvent alors que je n'étais qu'une petite fille, soit seule, soit avec ma sœur et mes cousins.

Situé au coin de la rue Saint-Joseph et de la rue Martin, l'hôtel Dorval était un petit édifice de trois étages avec une porte centrale en façade rue Saint-Joseph, une autre porte au centre à l'arrière donnant sur le stationnement et, juste sur le coin, la porte de la taverne. Une grande galerie longeait la maison sur deux côtés, au premier et au deuxième étage.

C'était un drôle de petit hôtel, où la taverne prenait presque toute la place. Qu'on entre par n'importe quelle porte, c'était toujours la taverne qui semblait nous accueillir, mais la salle principale se trouvait à droite de la porte avant. Comme dans toutes les tavernes de l'époque, seuls les hommes étaient admis. C'est là que se rencontraient ceux de la région, jeunes et vieux. Qui y venait? Je pourrais difficilement le dire puisque l'endroit nous était interdit. Je sais qu'il y avait beaucoup de monde, des habitués et des clients de passage. Certains prenaient une seule consommation, d'autres restaient longtemps. Je les vois encore, discutant autour d'une table ou seuls devant une dizaine de verres. Chacun avait sa façon de consommer. (Si je les voyais, c'est qu'il nous arrivait de regarder sous les petites portes battantes qui bloquaient l'embrasure à mi-hauteur. Nous trichions un peu.)

Ils consommaient de la bière, évidemment, mais aussi du Coca-Cola, du Ginger Ale, du Cream Soda et de la bière d'épinette. Avec ça, on pouvait prendre des « chips » ou des « peanuts » salées. Sur le comptoir il y avait toujours un ou deux gros pots d'oeufs dans le vinaigre. C'était d'ailleurs très amusant d'aider grand-maman à écarter les oeufs quand il fallait renouveler les provisions... et ça arrivait souvent. Pour les affamés, on servait aussi des sandwiches aux oeufs, au jambon ou au fromage qui étaient préparés à la cuisine, en haut. Un commis de la taverne pressait le bouton d'une sonnette et nous venions en haut de l'escalier prendre la commande : « un sandwich aux oeufs et deux au jambon ». À la cuisine, grand-maman ou une des tantes préparait les sandwiches et nous sonnions à notre tour pour prévenir les commis qui venaient chercher les assiettes dans l'escalier.

La taverne ouvrait tôt le matin pour fermer dans la soirée, peut-être plus tard le vendredi que les autres jours. Comme personnel, il y avait notre oncle, Lucien Gauvin, un ou deux commis et grand-papa, bien sûr, qui devait surtout faire la conversation, allant d'un client à l'autre. La plupart étaient des habitués et par conséquent devenaient des amis.

Vers l'arrière, à gauche il y avait deux petites salles dont une où se trouvait le jeu de dards, qui attirait toujours plusieurs clients; dans l'autre, c'était un jeu de poches. Dans la salle à gauche, près de l'entrée, le « juke box » jouait les airs à la mode : Beer Barrel Polka, I Love You, etc. Nous les entendions assez pour les apprendre très rapidement. Les disques étaient renouvelés assez souvent, mais les plus populaires restaient longtemps. Dans la taverne, il y avait un « slot machine ». Jusqu'à quel point servait-il? Je n'en ai aucune idée, mais du corridor on entendait des sons caractéristiques à travers le murmure des conversations. Il y avait partout beaucoup de cendriers et de crachoirs en cuivre.

Sur les photos de cette époque on peut voir de grandes fenêtres de chaque côté de la porte du coin, mais de l'extérieur on ne pouvait rien voir. Les clients entraient habituellement par la porte du coin, sauf ceux qui garaient leur voiture dans le stationnement à l'arrière et entraient par la petite porte du fond.

Les commis portaient de grands tabliers blancs, mais pas grand-papa, puisqu'il était le patron. Ils allaient et venaient toute la journée, débouchant des bouteilles, ou versant dans des verres le liquide doré et pétillant - la bière en « draft » qui moussait au sortir du robinet - transportant les plateaux ronds sur lesquels on pouvait voir les sigles de Dow, Black Horse, Molson, Labatt, etc. Du matin au soir il fallait laver les verres et les essuyer : c'était bien avant les lave-vaisselle ! Les commis avaient donc toujours de quoi s'occuper. En plus, il fallait à tout moment aller dans la remise ou le hangar chercher de nouvelles caisses de bière.

Il y avait aussi dans la taverne un téléphone public, annoncé à l'extérieur par le sigle de la compagnie Bell. Il avait probablement été le premier téléphone public à Dorval, au temps de M. Descary, le propriétaire précédent, et il servait encore à ceux qui n'en avaient pas car, si en 1940 presque tout le monde avait le téléphone, il n'en était pas ainsi en 1930. Quand j'étais toute petite, il n'y avait pas d'autre téléphone dans l'hôtel de sorte que, si grand-maman voulait faire des appels, elle devait attendre au soir, après la fermeture, puisqu'elle ne pouvait entrer dans la taverne quand il y avait des clients. Ce n'était d'ailleurs pas l'endroit indiqué pour les conversations intimes... Plus tard, nous avons eu un téléphone à l'étage, dans le bureau de grand-papa.

La porte arrière de l'hôtel donnait sur un grand stationnement (était-il si grand que ça?) recouvert de « mâchefer ». Au fond de ce stationnement s'élevaient plusieurs garages en blocs de béton - un dans lequel on élevait des poules, un pour l'automobile de grand-papa, deux autres qui étaient loués. Dans le premier, le plus intéressant, il y avait un jeu de crapaud. Les clients s'en servaient beaucoup pendant l'été et, quand il n'y avait personne, nous, les enfants, étions bien contents d'y jouer.

Au dessus de la taverne se trouvaient la salle à manger des clients et les pièces occupées par la famille. Elles donnaient sur un hall central où était le poste de radio. À l'heure des nouvelles, il fallait monter le son pour que grand-papa puisse les entendre de la taverne.

La salle à manger était au fond, à droite. Elle ne devait pas être la plus achalandée de la région. La cuisine de grand-maman était pourtant excellente, mais je pense qu'on comptait surtout sur la taverne pour assurer les revenus. Je me souviens pourtant d'un été où des employés de Bell, une bonne dizaine, qui effectuaient des travaux à la Côte-de-Liesse, venaient dîner tous les midis. Ça faisait beaucoup d'activité à la cuisine, surtout s'il s'ajoutait d'autres clients. On nous envoyait alors en vitesse chez Racine, une épicerie voisine, ou ailleurs chercher ce qui manquait. C'était à l'époque des glacières et on ne pouvait pas accumuler trop de provisions.

Le reste de l'étage nous était réservé. Il y avait la grande cuisine, au fond à gauche, où se préparaient les repas, ceux des clients et les nôtres. On y faisait également le lavage, d'abord dans de grandes cuves remplies d'eau qu'on avait fait chauffer sur le poêle combiné au bois et au gaz, plus tard avec une machine à laver électrique. On faisait sécher le linge à l'extérieur et il y en avait beaucoup, avec les nappes de la salle à manger, les tabliers des commis, les linges de vaisselle, la literie et les serviettes des clients et, bien sûr, le linge de la famille. L'été on lavait sur la galerie d'en arrière. Pour le repassage, je me souviens des fers qu'on faisait chauffer sur le poêle, qui ont heureusement vite été remplacés par un fer électrique. À cinq ans, j'étais spécialiste dans le repassage des linges de vaisselle. Je devais monter sur un tabouret.

Il y avait aussi le boudoir-bureau de grand-papa - où étaient le coffre fort, le téléphone et, surtout, une très grande photo de Sir Wilfrid Laurier - le salon, la chambre des grand-parents, celle de tante Gisèle, et une immense salle de bain. On trouvait au dernier étage, la chambre de l'oncle Lucien et trois chambres pour les clients (qui servaient souvent pour nous).

Les premières années, comme il n'y avait pas de salle de toilette à cet étage, on trouvait dans les chambres, vases de nuit et pots de chambre, pas de tables de chevet qui n'étaient pas encore à la mode mais un petit meuble appelé lave-mains sur lequel on mettait un pot d'eau et un bol qui devaient servir pour se laver. Il y avait des barres à serviettes de chaque côté. Le tout était éclairé par une seule ampoule électrique pendue à un fil au milieu de la pièce. C'est probablement vers 1933 ou '34 qu'une des chambres a été divisée pour faire une salle de bain. C'était maintenant le luxe des grands hôtels... Et en cas d'incendie, il y avait même dans chaque chambre, de gros câbles enroulés qu'on pouvait sortir par la fenêtre pour se laisser glisser jusqu'en bas. Je ne sais pas si c'était très sécuritaire mais je sais que pour nous c'était follement amusant!

Et qui étaient les clients de l'hôtel? Des voyageurs de passage, pas tellement souvent; parfois des employés de la compagnie d'électricité, de Bell ou de la voirie qui avaient des contrats de plusieurs jours, et surtout des voyageurs de commerce. Ils passaient la nuit et prenaient leur souper et leur déjeuner. Là, nous étions vraiment occupés, mais ce n'était pas souvent. Parfois ces clients venaient s'asseoir dans le salon ou sur la galerie, mais c'était plutôt rare. Les familles qui voulaient vraiment séjourner à Dorval avaient avantage à aller chez Joseph C. Descary, l'auberge "Home Sweet Home", au coin de la rue Saint-Charles, où l'aménagement et l'atmosphère de pension de famille devaient être plus chaleureux.

Et où s'approvisionnait-on? Nous achetions beaucoup à Montréal, dans le gros, mais nous allions aussi chez les marchands locaux. Le jeudi était jour de marché à Lachine, et grand-papa y allait toujours. Pour la viande, nous allions souvent chez Racine où l'accueil était toujours chaleureux. Nous allions aussi dans les autres épiceries de la rue Saint-Joseph et bien sûr, l'été nous allions chez Vila (Avila) Décary pour acheter les légumes frais et surtout le bon blé d'Inde. Les enfants Décary allaient dans le champ faire la cueillette et quelques minutes plus tard, nous revenions à la maison avec de gros sacs remplis de blé d'Inde à 0,25 \$ la douzaine sachant que nous allions bientôt nous régaler.

Transformations de l'hôtel-

Peu après avoir acheté l'hôtel, mes grand-parents ont fait faire un agrandissement à l'arrière : en bas, ça donnait plus d'espace à la taverne au fond, avec un bar plus fonctionnel; en haut, on ajoutait une grande salle à manger au-dessus du bar et une grande cuisine à gauche.

Au début, la maison était peinte en jaune avec des volets verts. La rampe de la galerie, au deuxième étage, était peinte en rouge avec du vert et ornée de boîtes à fleurs abondamment garnies. Quelques années plus tard, mon grand-père, tenté par le modernisme, fit mettre un revêtement de papier-brique brun beige dont il était très fier. Tous ne partageaient pas nécessairement son avis.

Au début, l'enseigne était éclairée par une ampoule électrique mais grand-papa fit plus tard l'acquisition d'une belle enseigne au néon, dans les tons de bleu et rouge, qu'il fallait allumer après le souper et éteindre à l'heure du coucher.

Côté est, entre l'hôtel et la maison Bénard, il y avait une porte cochère qui a vite été supprimée de sorte que les automobiles pouvaient passer par là pour sortir du stationnement. À cette époque, il y avait une plate-bande de fleurs de ce côté de la maison, une autre entre la maison et le trottoir de la rue Martin vers l'arrière, et un gros massif de fleurs jaunes au bout des garages.

Puis un jour, grand-papa a décidé de faire construire une salle de danse du côté de chez Bénard, avec une façade qui voulait donner l'impression d'un deuxième étage. Il y avait même une fausse fenêtre avec des rideaux qu'il fallait laver deux fois par année. Pour nous, le toit de la salle de danse était un endroit merveilleux pour jouer et prendre le soleil.

À partir de ce moment, la vie à l'hôtel a un peu changé, surtout l'été, puisque le soir, la salle de danse était ouverte beaucoup plus tard que la taverne. Le samedi surtout, nous étions bercés par les airs à la mode.

Tout cela s'est malheureusement terminé à l'automne '41. À cause de la santé chancelante de mon grand-père il a fallu vendre l'hôtel. C'était la fin des vacances à l'hôtel Dorval. Nous avons bien par la suite passé quelques étés rue de l'Église, à Valois, mais ce n'était pas la même chose. Nous avons tous gardé d'excellents souvenirs de Dorval et de la société "dorvaloise" et ce n'est pas sans nostalgie que nous nous rappelons l'hôtel Dorval.

Par Monique Lavallée Dumas, petite fille de Napoléon Gauvin, propriétaire l'Hôtel Dorval de 1927 ou 1928 à l'automne 1941

Avril, 2004

DORVAL HOTEL IN THE 1930'S

My grandfather, Napoléon Gauvin, had owned a dry goods store in Montreal for twenty five years when one day, around 1928, he decided to sell it and become the owner of small hotel in Dorval. This explains why, as a little girl, I could spend all my holidays and vacations in Dorval, sometimes alone, sometimes with my sister and cousins.

The hotel, a small-three storey building at the corner of St Joseph (today Lakeshore Drive) and Martin Streets had two doors in the front, one in the center and another on the right corner; there was a back door opening on a parking- lot.

It was a funny little hotel in which the tavern seemed to take all the space. By whichever door we used to come in, we felt that we were in the tavern, while upstairs it was quite different. Like any tavern in those days, it was a place for men only. It was where all the men from the area met, young and old together. Who were they? I can hardly say as it was a forbidden place for us. I only know that there were many regular customers and others there by chance. Some dropped by for one beer, others stayed much longer. I can still see them, talking around a table or sitting alone, staring at so many glasses, some still full and some empty. They each had their own way of drinking. I must say that I sometimes saw them because even if we were not allowed to go in, we occasionally peeked from under the small swing doors that blocked every entrance. We used to cheat a little...

They drank beer, of course, but also Coca-Cola, Ginger Ale, Cream Soda or Spruce Beer. They would also eat chips or peanuts and two big jars filled with hard-boiled eggs stored in vinegar were always standing on the bar. We really enjoyed helping *grand-maman* shell the eggs when she had to prepare a new batch, which was quite often. Those who were really hungry could also order sandwiches (egg, ham or cheese) which were prepared in the kitchen, upstairs. A waiter in the tavern pressed a button which rang a bell upstairs and we came to the top of the staircase to take the order: "Two egg sandwiches and one ham". In the kitchen, *grand-maman* or one of my aunts prepared the sandwiches. It was then our turn to ring the bell so that the waiter could come and get the plates at the stairway.

The tavern opened early in the morning and closed in the early evening, perhaps later on Fridays. The regular staff included my uncle Lucien (Gauvin), one or two waiters and, of course, my grandfather who probably spent most of the day chatting, going from one table to the other. The customers were mostly regulars and they often became good friends.

In one of the little back rooms, on the left side, some customers seemed to enjoy throwing darts at the small target while in the next room others were playing *jeu de poches*. All day long, a juke box in the front room played tunes like "Beer Barrel Polka", "I Love You" and so on. We heard them often enough to learn them very quickly. The records were changed quite often but the really popular ones were kept longer. There also was a slot machine in the main room. I do not know if it was used often but from the corridor we could hear its distinctive sounds over the hum of conversation. There were ashtrays and brass cuspids everywhere.

In the thirties, there were large windows on each side of the corner door but from the outside one could not see a thing. This was the door used by most customers but those who used the parking-lot came in through the back door.

The waiters wore large white aprons; not *grand-papa* of course because he was the boss. They were coming and going all day, opening bottles and pouring the effervescent golden beverage into tall glasses or filling them with the draught beer from the taps, carrying the round trays bearing the trade names of Dow, Labatt, Black Horse, Molson etc. They were kept busy all day long, washing and drying glasses as this was long before the dishwasher! They also had to go quite often to the shed, on the east side of the parking lot, to get new beer crates and bring back the empty ones.

There was a pay 'phone in the main room, advertised on the outside with the Bell sign. It had probably been the first public 'phone in Dorval, when Mr Descary owned the hotel and it still was used by those who did not have one because, if almost everybody had a 'phone by 1940, it was different in the thirties. When I was a very little girl, it was the only 'phone in the building which meant that when *grand-maman* had to make a phone call, she had to wait till after closing time because she could not come in when the tavern was filled with men.

Anyway, it was not the best place for a private conversation because the 'phone was not hidden in a corner as pay 'phones are now. Later there was a private 'phone upstairs in my grandfather's office.

The back door opened onto a large parking-lot (was it that large?) covered with clinker. Concrete block garages stood at the far end in one of which we raised hens; one was for my grandfather's car, two were rented out and in the last one there was a "*jeu de crapauds*" (a tossing game). Customers used this space, in the summer months and we, the children, were only too happy to play *crapauds* with our friends when it was not in use.

The second floor felt much warmer, with the clients' dining room and the rooms used by the family. They all opened onto a central hall where there was a radio. When the news came on, we had to turn up the volume so that *grand-papa* could hear the program from the tavern.

The dining room, in the west corner at the back, was not always very busy even though my grandmother was a very good cook. I think it was the tavern that was expected to bring in the money. I remember that one summer some Bell employees, working on Côte-de-Liesse, had lunch at the hotel everyday. This was unusual and it kept the kitchen quite busy, especially if other customers stopped by. We were then quickly sent to a nearby food store, often *Racine's*, to buy whatever was missing. This was still in the era of the icebox when one could not store much fresh food.

The other rooms on that floor were for the use of the family. There was a large kitchen in the back, near the dining room where meals were cooked for the customers and for ourselves. It was also where we did the washing; in the earlier days we used large tubs filled with water heated on the wood and gas stove and later an electric washing machine. The washing was then hung outside to dry; there was plenty with the table linens, the waiters' aprons, tea towels, bed linens and of course the family clothes. In the summer months we washed on the back porch. Then came the ironing. I still remember when we used the heavy irons heated on the stove; these were later replaced by an electric iron. When I was five years old, perched on a stool, I was an expert at ironing the tea towels.

On the same floor were my grandfather's office/den (where he kept the safe, eventually the telephone and a very large picture of Sir Wilfrid Laurier), the living room, the grandparents' bedroom, Aunt Gisèle's bedroom and a very large bathroom.

Uncle Lucien's bedroom and three guests' rooms (used mostly by us) were on the third floor. At first there was no bathroom on that floor so that all bedrooms were equipped with porcelain chamber pots and covered pails. There were also wash stands with wash basins and ewers. The rooms were lit by a single bulb in the centre of the room, hanging from the ceiling on an electric wire. In 1933 or '34, one of the bedrooms was divided to make a new bathroom. It now felt really comfortable! In case of fire, there was a roll of heavy rope by the window of each room to help one escape through the window and land on safe ground. Thank God nobody ever had to use it but for us it was real fun. My sister was an expert!

And who were the hotel guests? There were overnight guests once in a while, sometimes men working for the electricity company, Bell or the road department but mostly travelling salesmen. They would spend the night and eat dinner and breakfast. Then we were really busy but this did not happen very often. Once in a while, a guest would come and sit in the living room or on the front porch. Families wishing to spend holidays in Dorval were certainly better off at Joseph C. Descary's "Home Sweet Home", on the corner of St Charles Avenue with its suitable atmosphere and where the layout would have been more appropriate for a boarding house.

And where did we buy the food? Of course we ordered from wholesale suppliers in Montreal but we also went to the local stores. Then on Thursdays *grand-papa* would go to the market in Lachine. The meat was often bought from Mr. Racine's store where we were always warmly welcomed. We also went to the other groceries on St. Joseph and of course, in the summer, we went to Vila (Avila) Décary's farm to get fresh vegetables. The Décary children rushed to the field to pick the vegetables and a few minutes later we were coming back home with the large bags they had filled. I remember the delicious corn on the cob at 25 cents a dozen.

Renovations at the Dorval Hotel

Not long after they bought the hotel, my grandparents decided to add more space in the back. On the second floor the addition made room for a large kitchen and a large dining room while on the lower floor it widened the tavern, making the bar more practical.

At first the house was painted yellow while the railing along the balcony on the second floor was painted red and green with flower boxes filled with colourful flowers. A few years later *grand-papa* had the house covered with brick-paper of which he was very proud. Not everyone felt the same way.

The first outdoor sign was lit by a single electric bulb but later there was a new neon one in red and blue which we had to light after dinner and switch off before going to bed.

On the east side of the house, between the hotel and Mr. Bénard's house was a carriage gateway which was soon dismantled so that the cars could leave the parking lot through that lane and come out on St-Joseph. At that time, there was one flower bed along the wall of the hotel and another one between the house and the sidewalk along Martin Street, toward the back, and large clumps of yellow flowers near the wall of the first garage.

Then one day there was a new project. *Grand-papa* had a dance hall built between the hotel and the Bénards' house with a make-believe second floor. There even was a false window with curtains which had to be washed and ironed twice a year. The roof of the dance hall was a nice playground where we could read, play, or lie in the sun.

From that moment on life was different at the Dorval Hotel, though mostly in the summer because the dance hall stayed open much later than the tavern and we were lulled to sleep by the latest hits. Saturday nights people were coming and going; it was very lively.

Unfortunately this all came to an end in the fall of 1941. Owing to his failing health, my grandfather had to sell the hotel. It marked the end of our holidays at the Dorval Hotel. We then spent a few summers on de l'Église street in Valois but it was not the same. We all have good memories of our happy times in Dorval and with the Dorval people. It really was a great era.

by Monique Lavallée Dumas, grand daughter of Napoléon Gauvin, owner of the Hotel from 1927 or 28 to the fall of 1941.

April, 2004

LE FERRY COMMAND À DORVAL

Avant novembre, 1940, les avions de combat fabriqués aux États-Unis étaient acheminés vers l'Europe par bateaux, toutefois l'arrivée des sous-marins allemands dans l'Atlantique avait rendu cette opération extrêmement dangereuse. On n'avait jamais survolé l'Atlantique nord en hiver, les rigueurs du climat, le poids et la quantité d'essence nécessaire rendaient cette mission pratiquement impossible.

Les dirigeants britanniques, dont Lord Beaverbrook ministre de l'aviation, étaient convaincus que la nouvelle technologie pourrait permettre le transfert d'avions en Grande-Bretagne par les voies aériennes. On n'était pas sans réaliser les énormes pertes que pourrait coûter une telle aventure mais toutefois, si seulement 50% des avions réussissaient le trajet, les pertes seraient probablement moindres que celles occasionnées par la traversée en bateau. De plus les délais de livraison de l'aviation à l'Europe, seraient raccourcis de trois à quatre mois.

La "Canadian Pacific Air Services" de Montréal dû recruter les équipages requis pour livrer les 21 premiers avions Lockheed Hudson pourvus de réservoirs d'essence adéquats pour ces longs vols. C'est le 10 novembre, 1940, que la première escadrille de sept avions s'envola de Gander, Terre-Neuve, vers Aldergrove en Irlande du Nord. À la surprise de tous, ces avions arrivèrent à destination sains et saufs, de même qu'un deuxième groupe de sept, une semaine plus tard. Un avion du troisième groupe fut perdu mais son équipage fut rescapé, heureusement.

Les livraisons se poursuivirent tout au cours de cet hiver et seulement quatre avions disparurent sur un total de 185. Le retour des équipages par bateau était devenu plus dangereux et plus inconfortable que l'envolée vers l'est. On se plaisait à dire que l'aller était de 24 heures et le retour de 24 jours.

En 1942 les forces de l'air de l'armée américaine (USAAF), qui avaient vainement tenté d'établir une route aérienne entre Goose Bay, Labrador, et l'Angleterre, cédèrent cette mission à la Royal Air force Ferry Command, sous la responsabilité du chef d'escadrille (squadron leader) Gordon J. Powell.

Le projet était de localiser, à partir du Canada vers le Groenland et l'Islande, une série de sites d'atterrissage à tous les deux cents milles, pour permettre aux avions de combat de moyenne portée de faire escale et s'approvisionner de l'essence nécessaire pour atteindre l'Angleterre.

Gordon Powell choisit Louis Bisson, un pilote de brousse des plus expérimentés au Canada, pour diriger cette mission.

Bisson recruta Don McVicar du Ferry Command et George Evans de St. Louis, Missouri, pour l'accompagner. Ils négocièrent avec la RCAF de Cartierville l'emprunt de trois avions: deux "Noorduyn Norseman" montés sur skis, que piloteraient Bisson et McVicar, et un "Hudson" piloté par Evans accompagné du capitaine C.J. Hubbard, un météorologue qui devait vérifier le fonctionnement de trois stations météorologiques du Groenland. Ce fut une aventure des plus ardues avec des retards causés par une température épouvantable, des atterrissages forcés, des instruments de navigation peu fiables, des pertes de contact radio, même l'écrasement d'un avion sur un banc de neige folle... heureusement!

Dès leur retour à Dorval, les trois explorateurs étaient convoqués au bureau du commandant Powell où, après les avoir félicités de leur exploit, on les désignait pour livrer en Angleterre les trois premiers bombardiers, via la nouvelle route du Groenland, Islande, Écosse.

Bisson, qui était commandant de cette première envolée, pilotait un "Liberator", alors que McVicar et Evans étaient aux commandes de deux "Canso" amphibies de fabrication canadienne. Cette fois-ci les avions étaient munis de meilleurs radios de bord. Partis de Dorval, les trois avions volèrent en formation jusqu'à Goose Bay où ils subirent un délai de vingt-quatre heures à cause des mauvaises conditions atmosphériques. Ils s'envolèrent ensuite vers la station météorologique du Groenland pour continuer vers Reykjavik, en Islande. Ce n'est que deux jours plus tard qu'ils purent atteindre Prestwick, en Écosse, où le personnel de l'aéroport leur fit un chaleureux accueil. Ferry Command avait réussi sa mission!

Sachant qu'ils étaient attendus à Montréal le plus tôt possible, Bisson, McVicar et Evans retournèrent dans le "Liberator", ramenant avec eux les équipages de douze autres avions livrés précédemment. Ces équipages voyageaient dans la soute des bombes qui n'était pas chauffée mais où on avait installé un plancher de contreplaqué ainsi que des matelas et couvertures.

À Dorval, le commandant Powell accueillit à nouveau les trois héros et les félicita du long voyage qu'ils avaient accompli. Presque du même souffle, il leur annonça qu'ils devaient livrer trois "Hudson" en provenance de Goose Bay vers Prestwick et, aussitôt de retour, piloter trois "Liberator", par la même route.

Powell était déterminé à convaincre les autorités que la route Goose Bay-Prestwick était bel et bien une réalité fonctionnelle qui pouvait suppléer à la route Gander-Irlande, Gander étant souvent engorgé par la densité de son trafic.

Après leur retour à Montréal par le "Return Ferry Service", chacun des trois pilotes avait livré trois avions par l'Atlantique nord en vingt-sept jours d'hiver.

Parmi les valeureux pilotes du Ferry Command, les capitaines Louis Bisson et Don McVicar furent les deux seuls canadiens décorés de "l'Ordre de l'Empire Britannique" (O.B.E). Le capitaine George Evans était l'un des quatre pilotes américains qui reçurent cette prestigieuse décoration.

A la fin de la guerre, la RAF Ferry Command avait livré plus de 10,000 avions, dont un bon nombre en provenance de Dorval, chargés d'équipement, de médicaments, de nourriture et de courrier pour les militaires.

On ne connaîtra jamais le nombre d'avions n'ayant pas atteint leur destination malgré la nouvelle route nordique. Des 1,100 équipages du Ferry Command, plus de 500 ont été portés disparus.

Que sont devenus les survivants de ces équipages jamais reconnus comme vétérans? En 1995 il ne restait plus qu'une quarantaine de ces braves qui ont risqué leur vie pour la Grande-Bretagne alors en grand péril.

Notes tirées du volume: OCEAN BRIDGE
The History of RAF Ferry Command
Carl A. Christie - 1995

par Rom Séguin et Jean Allard.

LISTE PARTIELLE DES ACCIDENTS D'AVIONS EN PROVENANCE DE DORVAL
 PARTIAL LIST OF CRASHES OF AIRCRAFT FLYING FROM DORVAL

DATE <i>Date</i>	ENDROIT <i>Site</i>	TYPE D'AVION <i>type of aircraft</i>	VICTIMES <i>victims</i>
1941			
Févr. 19	St-Hubert	HUDSON	2
1942			
Juil. 5	Lac St-Louis	HUDSON	3
Juil. 15	Dorval - au décollage <i>at take-off</i>	HUDSON	5
Juil. 22	Ville St-Pierre	HUDSON	5
Oct. 26	Dorval - au décollage <i>at take-off</i>	VENTURA	16
Oct. 30	Dorval - au décollage <i>at take-off</i>	HUDSON	3
1943			
Mars 17	St-Urbain de Châteauguay	BOSTON	3
Juin 22	Mingan	HUDSON	3
Juin 24	Ste-Agathe	HUDSON	3
1944			
Avril 25	Montréal- près de la gare Bonaventure <i>near Bonaventure station</i>	LIBERATOR	15
Août 25	Sept-Iles	MITCHELL	3
Déc. 10	Lac St-Louis	MITCHELL	3
1945			
Avril 9	St-Simon	LIBERATOR	3
Juin 17	Mont-Joli	MOSQUITO	2
Juin 30	Dorval - au décollage <i>at take-off</i>	LIBERATOR	2
Juil. 1	Dorval - au décollage <i>at take-off</i>	LIBERATOR	6
Juil. 4	Mont-Joli	MOSQUITO	2

*Note: Tous ces avions étaient des bi-moteurs, exception faite du LIBERATOR qui était muni de quatre moteurs.
 All these aircraft were twin-engines, except the LIBERATOR which was equipped with four engines.*

THE RAF FERRY COMMAND IN DORVAL

For the first months of World War II, until November 1940, the only means of getting the war planes produced in the U.S. to Europe was by ship but U-boats (German submarines) were now proving that method almost impossible. While they could be flown over in summer, the fierce winter weather of the north Atlantic, plus the weight and volume of fuel required, made winter flying equally impossible.

Lord Beaverbrook (British Minister of Aircraft Production) was convinced that with the latest technical innovations, the planes could be flown over fairly safely and a lot more rapidly. If 50% of them made it across by air, the losses would be no worse than those by sea - and three of four months would be saved between factory and deployment.

On 10th November, 1940, the first flight of seven Lockheed Hudson light bombers left Gander, Newfoundland, for Aldergrove, Northern Ireland. To everyone's surprise all aircraft arrived safely and so did a second group of seven a week later. One aircraft of the third flight crashed, but the crew escaped unharmed.

All that winter deliveries continued with only four planes lost out of 185. Flight crews were returned by ship, a voyage that was usually more hazardous and uncomfortable than the flight east. Twenty-four hours over and twenty-four days back was a common timetable.

The journey remained a dangerous one. In 1942 the United States Army Air Forces (USAAF), having attempted without success, to establish a northern route to ferry aircraft between Goose Bay (Labrador) and Britain, agreed to transfer the responsibility for this mission to the Royal Air Force Ferry Command, with Squadron Leader Griffin J. Powell in charge of the ground organization.

The plan was to locate a string of suitable sites, a few hundred miles apart, in the northern regions of Canada, Greenland and Iceland, that even the smaller fighter planes could reach to refuel. Louis Bisson, one of Canada's most experienced Arctic pilots, was put in charge of this mission by Griffin Powell.

Bisson chose Don McVicar, from Ferry Command, and Captain George Evans, of St Louis, Missouri, to accompany him.

They borrowed two ski-equipped Noorduyn Norseman aircraft from the RCAF, in Cartierville, to be piloted by Bisson and McVicar, and a Hudson to be flown by George Evans, with Captain C.J. Hubbard who was to inspect three small weather stations in Greenland. It was a gruelling month-long adventure, complete with delays due to appalling weather, forced landings, unreliable compasses and radio blackouts, even an unavoidable crash landing fortunately onto twenty feet of soft snow.

The day they arrived back in Dorval, the three explorers were summoned to Powell's office. No sooner had they received congratulations than they were detailed to deliver the first three bombers to Britain via the new Greenland, Iceland, Scotland route..

Bisson was in charge of this first flight, in a Liberator, while McVicar and Evans were to fly Canadian built Canso amphibians (Catalina flying boats) and this time the three aircraft were fitted with better quality radio equipment. They left Dorval for Goose Bay where there was a twenty-four hour delay due to weather conditions. They then took off for the Greenland meteorological station and Reykjavik, Iceland, arriving in Prestwick, Scotland two days later.

Knowing that they were expected back in Montreal as soon as possible, Bisson, McVicar and Evans took off in the Liberator for the return journey, with a dozen returning aircrew as passengers in the unheated bomb bay which now had a new plywood floor, covered with mattresses and blankets..

They reported back to Powell who, after congratulating them on their work, told them that each was to take a Hudson from Goose Bay to Prestwick and immediately after that, each pilot would take a Liberator through the same route. Powell was determined to convince the authorities that there was a viable alternative to Gander - Ireland (Gander being often plagued with bad jam-ups because of its heavy traffic).

By the time the Return Ferry Service had deposited the three pilots back in Montreal, each had flown three aircraft across northern Atlantic in twenty-seven winter days.

Among the many outstanding pilots of Ferry Command, Captains Louis Bisson and Don McVicar were the only Canadians to be awarded the O.B.E. (Order of the British Empire) for their wartime services. George Evans was one of four American pilots to receive the same award.

By the end of the war R.A.F. Ferry Command had delivered more than 10,000 aircraft to Britain, a large number of which left from Dorval, loaded with equipment, food, medical supplies and mail for the combatants.

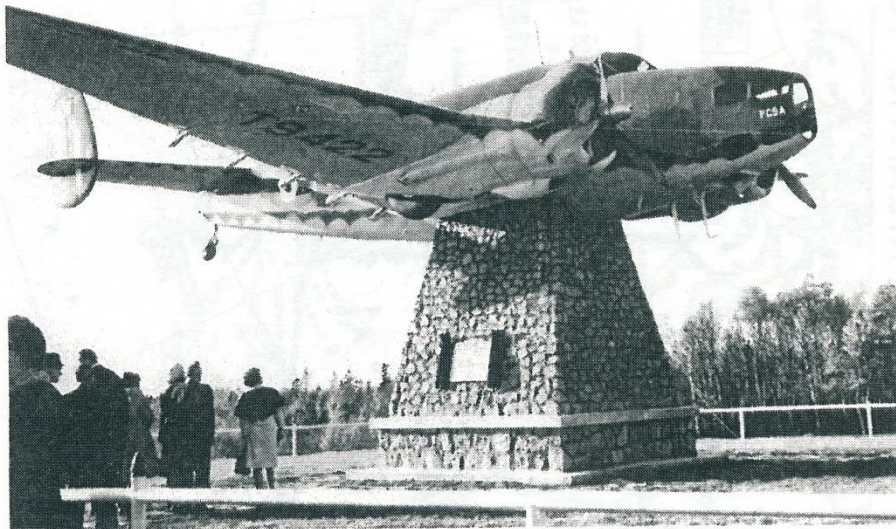
We will never know the number of planes that didn't reach their destination despite the safer northern route. Out of the 1,100 Ferry Command crewmen, more than 500 are known to have died.

What has become of the survivors who were never recognized as veterans? In 1995, there are no more than forty left of these gallant men who risked their lives for a Britain in terrible danger.

Notes taken from: OCEAN BRIDGE
The History of RAF Ferry Command
Carl A. Christie - 1995

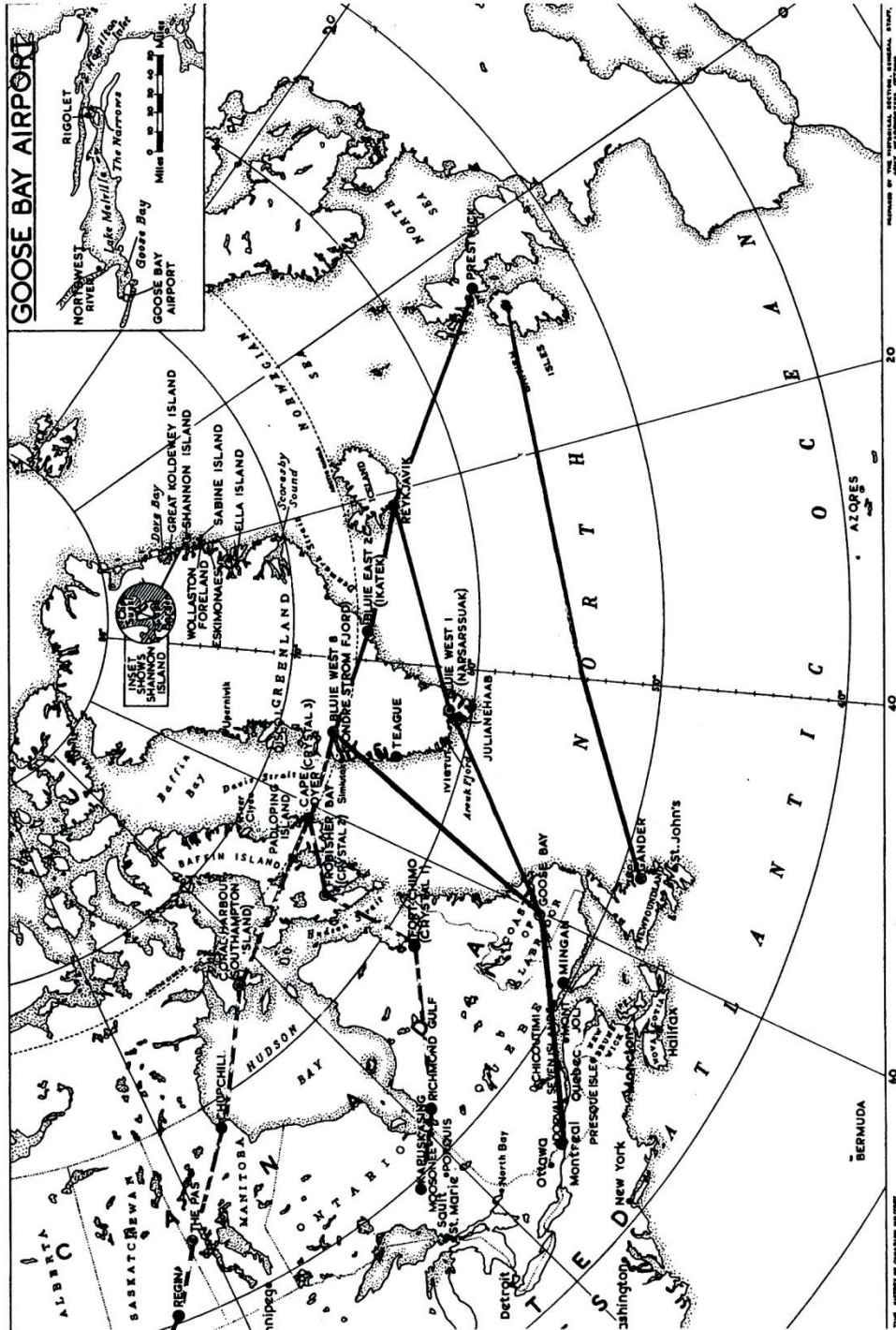
FERRY COMMAND
Don McVicar - 1981

By Rom Séguin and Jean Allard.



Moument à la mémoire des pilotes du Ferry Command à Gander, Terre-Neuve.,
A Lockheed Hudson built into the stone base of the Ferry Pilot Memorial
erected at Gander, Newfoundland.

NORTH ATLANTIC FERRY ROUTES



PATRIMOINE ARCHITECTURAL DE MONTRÉAL

"KILLELAN"

Cette maison, construite vers 1879, est lauréate d'*Opération Patrimoine Architectural de Montréal 2003*, dans la catégorie "résidentielle". La propriété comprenait jadis tout le parc Saint-Charles.

In 2003, *Operation Patrimoine Architectural de Montréal* awarded a prize in the "Residential" category to this old house at the foot of Martin Avenue. It was built about 1879 and the property included St. Charles Park.



PATRIMOINE ARCHITECTURAL DE MONTRÉAL

375 BORD DU LAC

Cette maison, construite en 1846 par Jean-Baptiste Décary et son épouse Claire Dumouchel, est lauréate d'*Opération Patrimoine Architectural de Montréal 2003*, dans la catégorie "commerciale". Cette famille Décary fut la première à quitter Côte de Liesse pour s'établir à Dorval.

In 2003, *Operation Patrimoine Architectural de Montréal* awarded a prize in the "Commercial" category to this old farm house. It was built in 1846 by Jean-Baptiste Décary and his wife Claire Dumouchel, who were the first of the Décary family to move into Dorval from the ancestral home on Côte de Liesse.



ORIGINE DES NOMS DES RUES DE DORVAL
(suite de l'édition 2003)
THE ORIGINS OF DORVAL STREET NAMES
(continued from the 2003 edition)

CARDINAL: Avenue

Ovila Cardinal, maire de Dorval de 1948 à 1955, possédait une épicerie dans le quartier de Strathmore, entre les avenues des Sources et Lake. Son magasin a été démoli vers 1945 pour faire place à l'autoroute 2-20, alors que Dorval était en pleine croissance.

Ovila Cardinal owned a large grocery store between Sources and Lake which was demolished for the 2 and 20 around 1945. He was Mayor 1948-55, during the time of Dorval's greatest expansion.

CARSON: Avenue

Johnstone Carson, 1874-1957, a vécu au 2055 Ch. Bord du Lac de 1918 à 1957. Un membre très actif du Strathmore Tennis Club, au 230 boulevard Strathmore, il était à l'emploi de la compagnie d'assurance Sun Life. L'avenue Carson à l'est de l'avenue Dorval s'est d'abord appelée "Héliotrope", alors que la partie ouest s'appelait "Marcil", nom du constructeur qui a donné des noms de fleurs et d'oiseaux à plusieurs de nos rues.

Johnstone Carson, 1874-1957, lived at 2055 Lakeshore Drive from 1918 to 1957. He worked at the Sun Life Insurance Company and was very active in the Strathmore Tennis Club, at 230 Strathmore Boulevard. The section of Carson Avenue, east of Dorval Avenue was originally called "Heliotrope" and the section west was "Marcil", after the developer of the "flower" and "bird" streets.

CASGRAIN: Place

Tout comme son père le docteur Charles Kirkland qui l'avait précédé, madame Claire Casgrain fut un membre influent du gouvernement provincial de 1961 à 1973.

Mrs. Claire Casgrain was a very active member of the Provincial Government 1961-73, as was her father, Dr. Charles Kirkland, before her.

CHADILLON: Avenue

Employé de la poste royale (aujourd'hui la Société Canadienne des Postes), Raphaël Chadillon fut maire de Dorval de 1927 à 1933. Il habitait l'avenue Martin, au sud des bureaux de l'arrondissement Dorval/l'Île-Dorval

Raphael Chadillon lived on Martin Avenue, was employed by the Royal Mail and was Mayor 1927-33.

CHARTIER: Avenue

René Chartier, un meunier originaire de France, vécut sur les bords du lac St-Louis, entre les avenues St-Charles et Martin. Il fut tué lors du massacre de Lachine en 1689, avec deux de ses enfants et un serviteur; son épouse et sa fille réussirent s'échapper. Plusieurs de ses descendants se sont réunis à Dorval, le 5 août 1989, pour commémorer le 300^e anniversaire du massacre de la famille.

René Chartier was a miller from France who lived beside the Lake between St. Charles and Martin Avenues. He was killed, along with a servant and two of his children, in the Lachine Massacre of 1689; his wife and daughter escaped. On the 5th of August, 1989, a large gathering of his descendants met here for a 300th Anniversary reunion.

Avenue de l'ÉGLISE - CHURCH: Avenue

L'église de la paroisse de la Présentation est sise du côté nord de cette avenue qui s'appelait Notre-Dame dans les années 1920.

Church Avenue was named for the Church of the Presentation, which stands on its north side. In the 1920's this was "rue Notre-Dame".

CLAUDE: Avenue

La famille Claude a longtemps cultivé la terre dans ces environs. Un membre de cette famille était gérant du terrain de course Jacques Cartier situé dans les environs de l'aéroport et de l'avenue Pine Beach.

The Claude family farmed in this area for many years. One member was manager of the Jacques Cartier Race course, in the Pine Beach/Airport area.

CLEMENT: Avenue

Le nom de cette avenue commémore Louis Clément propriétaire, vers 1900, d'une terre allant vers le nord jusqu'à l'aéroport et d'ouest en est, de l'avenue Saint-Louis à l'avenue Clément. M. Henri Clément fut échevin de Dorval de 1948 à 1955.

Named not for Henri Clément, an Alderman in 1948-56, but for Louis Clément who, about 1900, owned all the land between Clément and St. Louis (also named for him) and back to the airport.

CLOVERDALE: Avenue

Autrefois cette avenue s'appelait "Petunia".

The name replaces the original "Petunia".

COMBER: Avenue

Le nom Comber est à la mémoire d'Arthur Cecil Comber, échevin avant de devenir maire de 1933 à 1937 et en 1941-42.

Arthur Cecil Comber was a very effective Mayor during the Depression years, 1933-37 and again in 1941-42.

CÔTE DE LIESSE

Avant sa fusion avec Dorval en 1957, Côte de Liesse était une municipalité rurale dont les habitants étaient des fermiers prospères. Une grande partie de son territoire fut achetée par les autorités gouvernementales, pour y construire l'aéroport, et une autre partie par un constructeur (Alexis Nihon). Le chemin de la Côte de Liesse, qui n'était qu'une étroite route de campagne, bordée de larges et profonds fossés, est devenue une artère des plus achalandées de Montréal. La rue Michel Jasmin rappelle le nom du dernier maire de cette municipalité.

Côte de Liesse was the name of a separate municipality, with this road as its southern border. Bought partly by the Airport and partly by a developer (Alexis Nihon) this thriving farmland rapidly lost its rural character to industry and the road changed from a tree-lined country lane in 1945 to the present heavily travelled artery. The municipality was absorbed by Dorval in 1957 and the only hint of its previous independence is the street named "Michel Jasmin" after its last Mayor.

COURCELLES: Street

Nom du gouverneur de la Nouvelle-France, Daniel de Rémy de Courcelles, de 1665 à 1670. Les trois petites îles de Dorval s'appelaient Courcelles avant d'être achetées par Jean-Baptiste Meloche en 1691.

Daniel de Rémy de Courcelles was Governor of Quebec 1665-70 (de Maisonneuve was Governor of Montreal at the time). Dorval's three little islands were also named Courcelles before their purchase by Jean-Baptiste Bouchard in 1691.

DAHLIA: Avenue

Nom donné par le constructeur Marcil dans les années 1920.

One of the "flower" streets laid out by developer Marcil in the 1920's.

DAVIDSON: Place

Thomas Davidson était propriétaire du lot 880 aux limites est de Dorval et le juge C.P. Davidson avait sa résidence d'été sur la pointe Picard.

One Thomas Davidson owned Lot 880 at the far east end of Dorval, while Justice C.P. Davidson had his summer home almost equally far, on Pointe Picard. Unfortunately the Council seldom records the reasons for its choice of names.

DAWSON: Avenue

Fabien Dawson (1900-1995) fut échevin de 1949 à 1952. C'est au cours de son mandat qu'un système d'égout fut construit sous l'artère qu'est aujourd'hui l'avenue Dawson. Initialement le tracé de cette avenue avait été établi en prévision de l'arrivée des tramways à Dorval, toutefois le club de golf "Royal Montreal", dont le parcours était déjà traversé par les chemins de fer, s'objecta fortement à ce projet qui aurait une fois de plus amputé le terrain.

Fabien Dawson (1900-1995) was an Alderman in 1949-52 and instrumental in the upgrading of Dorval's sewage system. The street itself had been intended for a tramway but the Royal Montreal Golf Club would not agree to the connection, right across its course, to the then existing line on René Huguet in Lachine. After all, there was already a railway line crossing the course, the bed of which is now Bouchard Boulevard.

DÉCARY: Place

Place Décary est le dernier souvenir qui nous reste des grandes fermes que possédaient les familles Décary (Décarie, Descaries, Descary) qui vécurent à Dorval depuis les années 1870 jusqu'à nos jours.

Décary Place is the tiny remnant of the extensive farmlands of the influential Décary (Décarie, Descary) families who lived in Dorval from about 1870 until quite recently.

DESLAURIERS: Avenue

C'est en 1746 que la famille Deslauriers s'installa dans notre région, et construisit une maison de ferme en pierre, vers 1830, sur la Montée des Sources, aujourd'hui un important boulevard. Leur descendant Dosithé Deslauriers, maire de Dorval en 1897-98, possédait une ferme qui comprenait le parc Windsor et une partie du domaine McConnell. Il vendit cette partie de sa ferme, au sud du chemin Bord du Lac, à Hartland McDougall, un courtier en valeurs mobilières qui y construisit sa maison "Ashburton" en 1899. Plus tard, il vendait cette propriété à John Wilson McConnell, propriétaire du "Montreal Star" et de la "St. Lawrence Sugar Refinery".

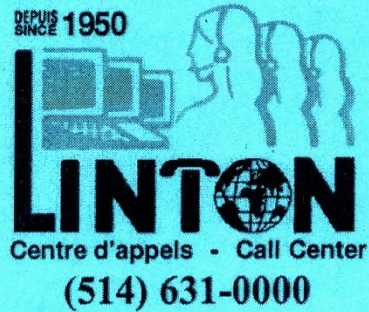
The Deslauriers family came to this area in 1746 and built their stone farmhouse just east of Sources Boulevard in 1830. A descendant, Dosithé Deslauriers owned a large farm of which part is now Windsor Park and part the "McConnell Estate". He sold the area south of the Lakeshore Road to stockbroker Hartland McDougall, who built his house "Ashburton" in 1899. Later he sold it to John Wilson McConnell of "The Montreal Star" and "St. Lawrence Sugar" fame. Deslauriers was Mayor 1897-98.

DES SOURCES: Boulevard

Madame Rose-Marie Newman, qui habitait à quelques arpents au nord de la maison Deslauriers, nous dit qu'il y avait plusieurs sources d'eau dans la région d'où nous vient le nom de l'ancienne Montée des Sources.

Rose-Marie Newman, who lived a field or two north of the Deslauriers house, explained that the area originally contained so many springs (sources de l'eau) that the ancient road naturally acquired that name.

**Avec les compliments de
With the compliments of**



Bernard Pollack,
President

bp@lintontas.com

795 Carson Ave., Suite 14
Montréal (Dorval), Québec
H9S 1L7 Canada

Tel : (514) 631-0000
Tel : (514) 735-2591
Fax : (514) 633-8974

Website : <http://www3.sympatico.ca/linton>

**“Le service personnel est le coeur de
notre entreprise”**

**“Personal service is the heart of our
business”**

LISTE DES MEMBRES / MEMBERSHIP LIST

Alexander, Elizabeth	Forand, Jean-Claude	Nakamachi, Yolande
Allard, Georgette L.	Fortin, Carmella	Oneson, Christine
Allard, Jean *	Fulleriger, Patricia *	Palfreeman, Huguette C.
Asselin, Soeur Germaine	Garneau, Soeur Lucille	Palfreeman, Michael H.
Aubin, Gisèle	Gendreau-Kandy, J. R.	Papineau, Jocelyne
Beattie, Margaret	Gervais, Micheline	Parent, Jacques F.
Bertram, Renate (Kim)	Gutzman, Wally	Paskulin, Marielle G.
Blais, Louise	Heath, Derek A.	Pelletier, Jean-Guy
Boisselle, Cécile	Jarry, Alain	Piacente, Michael
Bond, Martha	Jarry, Lavonne	Picard, Madeleine P.
Boyer, Pierre	Jolicœur, Françoise A.	Picard, Richard *
Boyer, Roland	Kelahear, Jacqueline	Plourde, Gisèle
Cardin Fréchette, Marie-Rose	Kerkhoven, Elizabeth	Raymond, Jean-Pierre
Carrière, Liette	Keroack, Aimé	Renaud, Jacques
Charness, Gerald N. F.	Keroack, Gemma	Renaud, Jean
Clamen, Mary	Lachance, Marcelle	Renaud, Raymonde
Colette, Anne	Lalonde, André	Rheault, Pierre-Daniel
Comeau, Gilles	Lalonde, Guy	Rousseau, Laura
Comeau, Maryse	Lalonde, Marguerite	Saint-Laurent, Jocelyne
Daigneault, Bernard	Lane, Marguerite	Séguin, Romuald (Rom) *
Daigneault, Lucille	Latour, Denis	Senechal-Pelletier, Louise
Dansereau, Emile	Lauzon, André	Stevenson, Sarah A.
Dansereau, Francyne *	Legault, François	St-Germain, Dolorès
Davies, David	Legault, Jeannine	St-Germain, Raymond
Décary-Shandley, Diane	Legault-Rankin, Monique	Tanguay-Kappel, Marielle
Doyle, Anne	Lemoine, Gilles	Tremblay, Claude
Dumas, Monique	Leonardo, Richard *	Vigneault, Diane
Ellis, Gail-Marie	Masella, Dorothy	Vincent, Gilles
Emond, Sébastien	McTavish, Doris	Vincent, Monique
Farineau, Gilberte	Moore, R. Allan	Warren, Ann
Farineau, Lionel	Morin, Marguerite L.	Watkins, W. Kenneth
Fetherstonhaugh, John *	Myre, Marcel	

* **Membre du Conseil / Member of the Board**

MEMBRES HONORAIRES / HONORARY MEMBERS

Bibeau, Rév. Hector	Pasquin, Marie	Yeomans, Peter
Décary, Yvonne	Pasquin, Michel	Yeomans, Shirley
Descary, Angélique	Rousse, Jean-Louis	