



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY



Héritage 2022

Volume 33



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY

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

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

La Société est appuyée par le Service des loisirs et de la culture de la Cité de Dorval.
La Société travaille en collaboration avec le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval.



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

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

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





SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

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

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

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



514 633-4000



L'équipe - Our Team

Jean-Pierre Raymond - Dick Nieuwendyk - Margo Heron - Richard Leonardo
Louise Dineen - Michel Hébert - Pierre Boyer
Monique Legault - Beverley Rankin - Sara Giguère

Collaborateur(s) - Contributor(s)

George Chalmers - Jim Mason

Dépôts légaux

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque nationale de Canada

ISBN 2-922807-23-1

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

Table de matières

Mot du président	3
Dorval en 1922 - il y a 100 ans	5
La passé de Dorval	7
Anniversaires des associations locales	13
Les origines du Club St. Veronica's Seniors	14
Saviez-vous...?	16
Histoire du Musée de Dorval	18
Mémoires de Joseph Décary	21
Les origines du nom "Dorval"	25
Les Festivals d'hiver de L'École Saint-Louis-Marie	31
La sculpture exposée dans la salle du conseil	37
Centre Sportif Westwood	39
Il y a cent ans - 1922	43
Abraham Hannibal	49
Les phares de Dorval	53
Le Lac & moi	59

Table of contents

A word from our president	4
Dorval in 1922 - 100 years ago	6
Dorval's Past	10
Anniversaries of Local Associations	13
The origins of St. Veronica's Seniors Club	15
Did you know...?	16
History of the Dorval Museum	20
Memories of Joseph Décary	23
The Origins of the name "Dorval"	29
Winter Festivals at L'École Saint-Louis-Marie	35
The Mural in the Council Chamber	38
Westwood Sports Centre	41
100 Years Ago - 1922	46
Abram Gannibal	51
The Dorval Lighthouse	56
The Lake & I	61



Michel Hébert

MOT DU PRÉSIDENT


*V*ous avez présentement entre les mains la 33e édition de la revue HÉRITAGE.

Malgré les nombreuses embuches que la pandémie de la Covid-19 a pu nous causer, nous avons pu tout de même produire ce document lequel, nous en sommes certains, vous rappellera de bons souvenirs.

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont participé à sa conception et à sa production.

Un merci tout à fait spécial à notre agente de liaison à la cité de Dorval Sara Giguère ainsi qu'au service des Loisirs et Culture pour leur précieuse collaboration.

BONNE LECTURE

Michel Hébert 

Président,
Société historique de Dorval



Michel Hébert

A WORD FROM OUR PRESIDENT

This is the 33rd edition of the Society's HERITAGE magazine.

Despite the numerous obstacles that the COVID-19 pandemic placed in our path, we were still able to produce this document. We are certain that it will revive some long-forgotten memories.

We wish to thank all of those who participated in its design and production.

We extend very special thanks to Sara Giguère, our City of Dorval liaison officer as well as to the Leisure and Culture Department for their precious collaboration.

We hope you will enjoy reading it!

A stylized, handwritten signature of Michel Hébert in black ink. The signature is written in a cursive, flowing script. To the right of the signature is a detailed drawing of a quill pen, with its tip pointing towards the end of the signature line.

President
Dorval Historical Society



DORVAL EN 1922 - il y a 100 ans

Extraits des procès-verbaux des réunions du conseil de ville en 1922

par Michel Hébert

L'édifice du 60, avenue Martin n'étant pas encore adapté pour y accueillir les fonctionnaires municipaux, les réunions du conseil de ville ont lieu au 24a de la rue St-Joseph dans l'édifice de l'épicerie d'Alphonse Legault. Cet édifice sera éventuellement occupé par la Plomberie Béliveau.

Le maire en 1922 est Charles C. Décary.

En février, le conseil de ville, de concert avec les autres municipalités de l'ouest de l'Île, adopte une résolution s'opposant au désir du gouvernement provincial de regrouper les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal en une municipalité.

Le conseil est informé du projet de la Montréal Tramway Corporation de prolonger le service de tramway à partir du secteur Stoney Point de Lachine jusqu'à l'ouest de la ville de Dorval en utilisant un corridor que nous connaissons aujourd'hui comme étant la rue Dawson.

En avril, le conseil renouvelle les mandats des trois principaux fonctionnaires de la ville en compensation d'un salaire annuel de 1 800 \$.

Sont également élus en avril les échevins suivants dans le district est:

- Harvey Thompson
- Avila Décary

A la fin de chaque mois, le conseil approuve les dépenses de la ville lesquelles comprennent les salaires des employés municipaux qui totalisent environ 600 \$ par mois.

En août, le conseil est saisi d'une série de mesures à adopter dans le but de sécuriser la présentation d'une exposition agricole laquelle aura lieu sur les terrains du Dorval Jockey Club. Ce terrain fera éventuellement place à l'aéroport de Dorval en 1941.

The Dorval Reporter 17 décembre 1959
"DORVAL'S FAMILY NEWSPAPER"

Deadline: Reverend Norman Griffin would like to see the land purchased for the new St. Veronica's Church paid for(\$36,000), and the excavation dug for the building by June 6, 1961, the date marking his 25th anniversary as a priest.



DORVAL IN 1922 - 100 years ago

Extracts taken from the Dorval Council Meetings in 1922

by Michel Hébert

Because the building at 60 Martin Avenue wasn't ready to welcome municipal officials, Council meetings were held at 24a St-Joseph Street in the building which was occupied by Alphonse Legault's grocery store. Eventually, the building was taken over by Plomberie Béliveau.

The mayor at the time was Charles C. Décary.

In February, Council along with other West Island municipalities, adopted a resolution in opposition to the provincial government which wanted to regroup all the municipalities of the Montreal Metropolitan Community into a single municipality.

Council was informed of the Montreal Tramway Corporation to extend the tram service from Lachine's Stoney Point sector to the western part of Dorval using a corridor we now know as Dawson Avenue.

In April, Council renewed the mandates of 3 key officials at an annual salary of \$1,800.

The following aldermen in the eastern district were also elected in April:

- Harvey Thompson
- Avila Décary

At the end of each month, Council approved expenses which included the salaries of municipal employees totaling approximately \$600.00\$ per month.

In August, Council undertook a series of measures intended to secure the presentation of an agricultural exhibition to take place on the grounds of the Dorval Jockey Club. The land eventually became the Dorval Airport in 1941.

The Dorval Reporter

"DORVAL'S FAMILY NEWSPAPER"

17 décembre 1959

Read and weep-----how things have changed. Mr. L. Plourde, in a recent conversation about construction happened to remark that when he built his first house in Dorval in 1939 he bought three lots at the corner of Church and George V for five dollars each.



par Dick Nieuwendyk

Le passé de Dorval

(Tiré d'un article par Peter MacArthur, un écrivain indépendant, publié dans La Gazette de Montréal, dimanche 9 avril 1995)

La fenaison et les traîneaux à chevaux faisaient partie de la vie à la ferme.

Mon frère et moi, notre souffle fumant dans l'air froid, trottaient derrière le traîneau qui tintait. Nous évitions le milieu du chemin pour le côté où la neige était plus abondante. On nous avait demandé de courir derrière pour alléger le fardeau des chevaux qui avaient cinq personnes à transporter le long de l'avenue Dorval jusqu'à la maison de ferme sur le chemin du Bord-du-Lac.



C'était le jour de Noël au début des années 40 et nous venions d'accueillir ma grand-mère et ma tante à la station de chemin de fer en route pour chez nous et un dîner de dinde festif. Il y avait des maisons sur le côté est de l'avenue, mais à l'exception de deux ou trois maisons près du Bord-du-Lac, le côté ouest était bordé par quelques 80 acres (90 arpents) que mon père cultivait pour le propriétaire M. Simms.

La maison de ferme était située sur le côté nord du chemin du Bord-du-Lac, juste à l'ouest de l'avenue Dorval sise sur une butte en face d'un grand manoir de campagne situé au bord du Lac. Le manoir appartenait à un frère de Simms et était inutilisée à ce moment-là. Ce n'était qu'une des nombreuses demeures seigneuriales qui bordaient le lac dans cette région, incluant celles sur l'immense domaine de McConnell.

La ferme incluant la maison comptait une étable pour vaches et chevaux, une glacière, une cave à légumes et des hangars chargés de matériel agricole. Mon père élevait des poulets, cultivait des légumes, barattait du beurre, s'occupait du bétail et séparait le lait de la crème, tout ça pour le ménage de M. Simms à Westmount. Ces produits étaient recueillis périodiquement par M. Simms dans sa limousine avec chauffeur et retournés en ville pour remplir son garde-manger.



La ferme Simms - vers 1920

À une courte distance de la glacière, assise étrangement toute seule, une remise inutilisée donnait sur la route. Elle était en mauvais état et remplie de pigeons errants dont le battement d'ailes par une nuit sombre et venteuse, ainsi que les grincements et les gémissements émanant du vieux bâtiment, seraient suffisants pour effrayer même les plus courageux.

Le terrain jouxtant la cour du cocher appartenait à une église et contenait probablement le plus petit lieu de culte anglican existant à l'époque. Cependant, chaque dimanche, elle attirait une congrégation animée.

À l'ouest de l'église, le Mercroft Hotel comprenait quelques grands bâtiments résidentiels, plutôt tranquilles en hiver mais animés en été comme les gens de passage de la ville arrivaient pour passer une semaine ou deux.

L'hiver amènerait la nécessité de transporter de la glace de la Baie de Valois pour approvisionner la glacière pour l'été. Cela nécessitait l'utilisation de deux des trois chevaux de trait et le grand traîneau ouvert plus le courage de faire face aux éléments. C'était une longue randonnée, froide et venteuse, culminant sur le lac où ils coupaient la glace. Nous transportions de grands blocs de glace sur le traîneau et retournions à un rythme d'escargot à la tâche laborieuse du déchargement.

On nous envoyait en bus à l'école (Lachine High) et je me rappelle mes camarades passagers affectueusement mais malheureusement, à quelques exceptions, par le prénom uniquement. Bien sûr, il y avait mon frère Jim, et ensuite Art, Bob, George, Billy, Brian, Dorothy, Helen et al. Un groupe grégaire, nous bavardions pendant tout le trajet aller et retour, parlant des programmes à la radio de la veille ou planifiant les activités de la soirée.

Les soirées et les fins de semaine, on se retrouvait à la patinoire du village ou au magasin général ("Joe's General Store") que l'on atteignait en empruntant l'avenue Dorval à travers le petit rond-point du "deux et vingt" ensuite sur les voies ferrées à un endroit en arrière de la gare. La soirée commençait avec une séance de "fourneau chaud" (hot stove) pour ensuite partir pour une activité en plein air.

La ferme s'animait avec l'arrivée du printemps et amenait la nécessité de labourage, hersage, plantation et ensemencement. La plus grande partie de ces corvées étaient effectuées par mon père avec un peu d'aide de ses deux fils. Je dois dire très peu d'aide. À notre âge, c'était difficile de devenir trop sérieux à propos de la routine ennuyeuse de l'agriculture à moins qu'il ne s'agisse d'un problème équin. Nous étions tous les deux fous de chevaux.



Chapelle St. Mark - vers 1930



l'école Lachine High

L'été apportait des jours chauds et paresseux passés à nager dans le Lac Saint-Louis au large d'un brise-lame le long du débarcadère du traversier de Dorval. Nous étions une demi-douzaine à passer les journées au soleil en plongeant de ce gros bloc de béton. Je me souviens d'une nuit de "baignade à poil" à cet endroit. Nous avons été obligés de nous cacher en arrière du brise-lame à l'arrivée du traversier. Le reste de notre temps était consacré aux sports ou simplement à passer du temps avec nos amis. Malheureusement, mon frère et moi étaients parfois obligés de faire une pause de cette vie d'aisance pour aider mon père avec la tâche transpirante, poussiéreuse mais essentielle de la fenaison.



J'ai passé un été à travailler à l'aéroport de Dorval comme messenger sur la base pour le RAF Ferry Command. La Seconde Guerre mondiale était en cours. Cela nous est apparu clairement un jour où un gros avion bombardier, en tentant de rentrer après un vol avorté, a frôlé le toit de notre maison pour ensuite faire un "atterrissage sur le ventre" (belly landing) sur le tarmac.



Bombardier lourd Avro Lancaster

Mes fonctions consistaient à transporter de la correspondance entre les hangars et les immeubles administratifs. J'approvisionnais aussi le personnel du bureau de la base avec des thermos de café (plusieurs thermos) obtenus au restaurant principal. Mes souvenirs les plus vifs de ces quelques mois sont de la bonne bouffe servie à la cafétéria et des gros tas d'argent au milieu des jeux de Craps joués par les équipages aériens - surtout des Américains pour tuer l'ennui de l'attente.

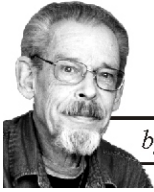
La région a beaucoup changé mais lorsque je conduis sur le chemin du Bord-du-Lac (Lakeshore), il existe encore quelques points de repère restants qui me rendent nostalgique pour la vie idyllique que nous avons menée.



Saviez-vous que...

Anthony Haig Simms était le propriétaire de A.H. Simms & Company Ltd., un fabricant de chemises et de cols en gros à Montréal. De 1907 à 1908, Mr. Simms a servi comme 11e maire de Dorval. (*Héritage 2019, pages 17-22*)





by Dick Nieuwendyk

Dorval's Past

From an article by Peter MacArthur, a free-lance writer, published in the Montreal Gazette, Sunday, 9 April, 1995

Haymaking and horse-drawn sleighs were part of farm life

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



It was Christmas Day in the early '40s and we had just picked up my grandmother and aunt at the railway station and were preceding home for a festive turkey dinner. Houses dotted the eastern side of the avenue, but with the exception of two or three homes close to the Lakeshore, the western side was bordered by only the 80 or so acres that my father farmed for the owner, Mr. Simms.

The farm house sat on Lakeshore Rd. N., just to the west of the avenue resting on a knoll facing a large country manor situated on the lake. It belonged to one of Simm's brothers and sat idle and unused at that time. It was only one of many stately homes that rimmed the lake in that area, including these on the huge McConnell estate.

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

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

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



St. Mark's Chapel

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



Mercroft Hotel

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



Lachine High School

We were sent by bus to school at Lachine High and I remember my fellow passengers fondly but unfortunately, with few exceptions, by first name only. There was my brother, Jim, of course, then Art, Bob, George, Billy, Brian, Dorothy, Helen et al. A gregarious group, we would prattle all the way back and forth usually discussing last night's radio shows or planning the night's activities.

Evenings and weekends, we would meet at the skating rink in the village or "Joe's" General Store, which was reached by trudging up Dorval Ave., through the small traffic circle at the "two-and-twenty," then over the tracks to a spot behind the rail station. We would start with a "hot stove" session then depart for some kind of outdoor activity.

Evenings and weekends, we would meet at the skating rink in the village or "Joe's" General Store,

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

Summer brought warm lazy days that were often spent swimming in Lac St. Louis off a breakwater that ran alongside the Dorval ferry landing. A half dozen or so of us would spend the day sunning and diving off this large concrete block. I remember one night "skinny-dipping" at this spot and being forced to hide by hunching down behind the breakwater when the ferry arrived. The rest of our time was spent at sports or simply hanging out with our friends. Unfortunately, my brother and I would be forced to take a break from this life of ease to help my father with the sweaty, dusty but essential, task of haymaking.



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



Avro Lancaster bomber

My duties consisted of carrying correspondence between hangers and administrative buildings and keeping the small office staff where I was based, in thermoses of coffee - lots of it - obtained at the main restaurant. My most vivid memories of these few months were of the good food served in the cafeteria and the large piles of money that centered the crap games played by the air crews - mostly Americans - to kill the boredom of waiting.

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



Did You Know...

Anthony Haig Simms was the owner of A.H. Simms & Company Ltd., a wholesale shirt and collar manufacturer in Montreal. From 1907 to 1908, Mr. Simms served as the 11th Mayor of Dorval. (See *Héritage* 2019 page 17-22)



● **DORVAL INN CLOSED DOWN:** One of the buildings which ante-dated the opening of Montreal Airport at Dorval in October, 1941, the Dorval Inn has been closed as such. It will be used as Department of Transport offices and T.C.A. employees' cafeteria until new facilities are completed. Dorval Inn was headquarters for the colorful crews of the Ferry Command which flew planes across the Atlantic during the war, and for crews of the Transport Command which succeeded it. Still later it housed crews flying the Dewline and other Arctic jobs. After the war it was operated by Canada Railway News as accommodation for transients in need of lodgings between flights. During the war it possessed its own hospital and clinic, later partly changed to lodgings. As a final gesture, employees there were allowed to purchase the furnishings, some of which had strong sentimental attachment for the older ones.

Anniversaires des associations locales

Dorval est très fier de pouvoir compter sur plus de 70 associations locales qui œuvrent dans les domaines sportifs, culturels et autres. La Société historique de Dorval est heureuse de souligner le jubilé de certaines d'entre elles pour 2022.

- Dorval North Seniors 50 ans
- Les Bricoleurs de Dorval 40 ans
- St-Veronica Seniors 35 ans
- L'Harmonie Lakeshore 35 ans
- Camp de jour Dorval 30 ans
- Le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval 20 ans



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



Anniversaries of Local Associations

The city of Dorval is very proud to count on more than 70 local sports, cultural, and social associations working in our community. Many of them have existed for over 50 years. The Dorval Historical Society is pleased to announce that several are celebrating special anniversaries in 2022:



- Dorval North Seniors 50 years
- Dorval Woodworkers 40 years
- St-Veronica Seniors 35 years
- Lakeshore Concert Band 35 years
- Dorval Day Camp 30 years
- Dorval Museum of Local History & Heritage 20 years

We extend our heartfelt congratulations and wish them continued success.



par Margo Heron

Les origines du Club St. Veronica's Seniors

La paroisse St. Veronica's a été fondée le 2 février 1958. Un sous-groupe de la paroisse, le Club St. Veronica's Seniors a été créé en 1987.

L'objectif du groupe est de permettre aux paroissiens plus âgés de se rencontrer, de partager un bon repas (un déjeuner en sac de papier dans les premières années!) et d'inviter des experts de différents domaines à donner des conférences. D'autres paroisses avaient ce genre de groupe, alors pourquoi pas St. Veronica's?

La devise de la paroisse est "**Il n'y a pas d'étrangers ici ; seulement des amis que vous n'avez pas encore rencontrés!**" Cela illustre exactement ce que les membres du club cherchent à atteindre. Les membres sont des gens formidables qui apprécient le sentiment d'appartenance, les expériences enrichissantes, la camaraderie, les rires, la socialisation, la bienveillance, la diffusion de l'information, la bonne bouffe, la conversation, le sentiment de bienvenue, l'éducation, le partage, le bénévolat, la communication, la coopération et le travail d'équipe.

Les membres se rencontrent le deuxième vendredi du mois pour partager un repas délicieux organisé par les membres eux-mêmes, participent à des conférences et sont en camaraderie les uns avec les autres. Les membres recueillent des denrées pour l'Assistance communautaire de Dorval sur une base mensuelle.

En septembre 1992, le Club a formé un partenariat avec la Cité de Dorval qui soutient le groupe en leur offrant un espace et des accessoires complémentaires pour tenir leurs réunions.

Les membres sont très reconnaissants de ce soutien de La Cité et offrent leur constante gratitude.

*Le Conseil administratif
de 1987*





By Margo Heron

The Origins of St. Veronica's Seniors' Club

The Parish of St. Veronica's was founded on February 2, 1958. A sub-group of the parish, the St. Veronica's Seniors' Club, was created in 1987.

The group's aim is for senior parishioners to meet, share a good meal, (a paper bag lunch in the first years) and invite experts from different fields to give conferences. Other parishes had such a group, so why shouldn't we, was the thought.

The Parish's motto is "***There are no strangers here; only friends you haven't yet met!***" and this exemplifies exactly what the members of the club aim to achieve. The members are a great bunch of people who enjoy a sense of belonging, life-enriching experiences, camaraderie, laughter, socializing, fellowship, caring, outreach, good food, conversation, welcoming feeling, learning, sharing, volunteering, communicating, cooperating and teamwork.

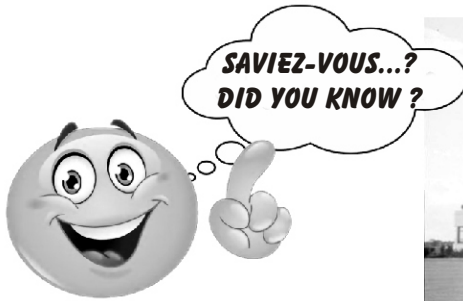
The members meet the second Friday of each month to share a delicious meal organized by the members themselves, participate in conferences, and be in fellowship with each other. The members also collect food items for Dorval Community Aid monthly.

In September 1992, the St. Veronica's Seniors' Club formed a partnership with the City of Dorval which supports the group by offering them space and complimentary accessories to hold their gatherings.

Members are extremely appreciative for the City's support and offer their continued gratitude.



The 1987 Executive



C'est le premier septembre 1941 que l'aéroport de Dorval a été inauguré.

C'est le vol numéro deux d'Air Canada qui arrivait d'Ottawa qui a été le premier à atterrir. À cette époque, le vol numéro deux effectuait la liaison Vancouver-Halifax avec plusieurs escales. Selon la Presse du 2 septembre 1941, l'appareil était un bimoteur Lockheed (fort probablement un Super Electra). Le commandant était B. Rawson, le premier officier N.C. Umphrey et « l'hôtesse » était Roberta Livingstone.

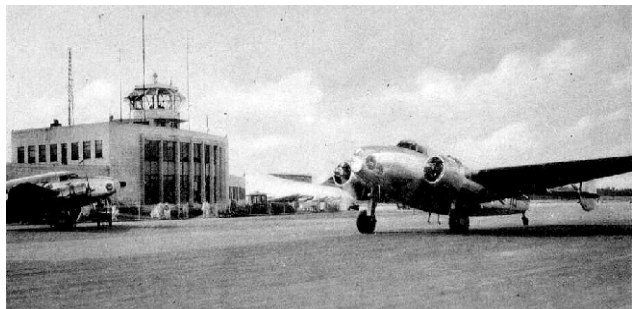
Aucune cérémonie officielle n'avait été organisée pour cette occasion. Seules quelques personnes s'étaient réunies pour l'occasion : il s'agissait de M. A.A. MacLean, contrôleur de l'aviation civile, M. R. Dodds inspecteur en chef des airs, M. John Schofield « architecte du nouveau champ d'aviation de Montréal, M. W. S. Thompson directeur de la publicité d'Air Canada, H Ainsworth ingénieur en charge de l'éclairage, M. F. I. Banghart gérant de l'aérodrome et de M. Roméo Vachon gérant de l'aérogare d'Air Canada.



Roméo Vachon

Dorval airport was inaugurated on September 1, 1941.

Air Canada flight number two, arriving from Ottawa, was the first to land. At that time, flight number two was on the Vancouver-Halifax route with several stopovers. According to the Press of September 2, 1941, the aircraft was a Lockheed twin engine (most likely a Super Electra). The commanding officer was B. Rawson, the first officer NC Umphrey and the "hostess" was Roberta Livingstone.



Dorval airport in the 1940s (National Library of Quebec)

No official ceremony had been organized for this occasion. Only a few people had gathered for the occasion: they were MAA MacLean, civil aviation controller, Mr. Dodds chief air inspector, Mr. John Schofield, architect of the new Montreal airfield, M.W.S. Thompson director of advertising for Air Canada, H. Ainsworth engineer in charge of lighting, Mr. F.I. Banghart manager of the aerodrome and Mr. Roméo Vachon manager of the Air Canada terminal.

Source - Wings Over Quebec - ADMTL, Dorval, Montreal Trudeau

ABONNEMENTS:

Édition Quotidienne:
 CANADA ET ÉTATS-UNIS \$2.00
 UNION POSTALE \$2.00

Édition Hebdomadaire:
 CANADA \$1.00
 ÉTATS-UNIS \$1.50
 UNION POSTALE \$2.00

LE DEVOIR

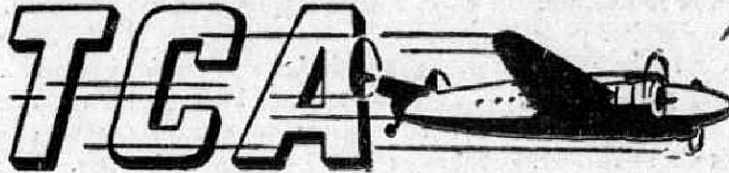
Rédaction et Administration
43 RUE SAINT-VINCENT
MONTREAL

TELEPHONES:
ADMINISTRATION: Main 7461
REDACTION: • Main 7460

Directeur: HENRI BOURASSA

FAIS CE QUE DOIS!

En Vigueur à Minuit, Dimanche le 31 Août



Les avions arrivent et partent du
NOUVEL AÉROPORT à
DORVAL

au lieu de l'aéroport St-Hubert.

Le dernier départ de St-Hubert sera celui
 de l'avion faisant le voyage numéro 3 à
 8.15 p.m. dimanche le 31 août.

Les automobiles partent du bureau de T.C.A.
 1465, rue Peel pour l'aéroport de Dorval,
 45 minutes avant le départ des avions.

Pour plus amples détails, téléphonez à PLateau 8284.

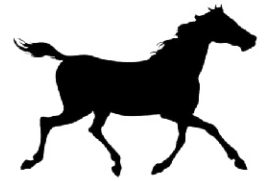
AIR-CANADA
 (TRANS-CANADA AIR LINES)

Stimule les affaires du pays!



par Monique Legault

Histoire du Musée de Dorval



MUSÉE DE DORVAL
DORVAL MUSEUM

Le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval loge dans l'ancienne écurie de la propriété Bel-Air, construite par monsieur Alfred Brown en 1874.

Quelques années suivant le décès de M. Brown en 1886, la succession a vendu le domaine au Forest and Stream Club, qui emménagea à cet endroit au printemps de 1889. En février 1997, la Cité de Dorval a acheté le terrain et le bâtiment. La construction et l'aménagement du musée ont eu lieu en 2001. Enfin, le 18 mai 2002 marque l'inauguration officielle du Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval.

La bâtisse originale incluait une salle d'attelage, une salle pour les voitures, des stalles de chevaux et, au deuxième étage, les quartiers des palefreniers et de l'espace d'entreposage. Lors de l'aménagement du musée, plusieurs des espaces, ainsi que les stalles de chevaux, ont été entièrement préservées, donnant au musée un cachet rustique exceptionnel.

La première exposition comportait des objets prêtés par le club Forest and Stream. On pouvait y voir la tabatière insérée dans une tête de bélier, ainsi qu'un échantillon de la vaisselle, coutellerie et verrerie gravée des lettres F.S. pour Frank Stephen, un des fondateurs du club, d'où le nom de Forest and Stream.



Les jours d'ouverture du musée, des bénévoles accueillent les visiteurs et les guident à travers les deux étages du musée, racontant leurs souvenirs de jeunesse à Dorval. Pendant quinze années ces bénévoles ont organisé une levée de fonds. Le thé servi dans les tasses de porcelaine, les scones, sandwiches, biscuits, carrés aux fruits, le tout fait maison et servi par les bénévoles, était très apprécié. Après avoir présenté plusieurs expositions et guidé de nombreuses personnes, c'est en 2012 que le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval a eu sa place au catalogue des musées de Montréal. Au printemps de chaque année nous recevons les visiteurs lors de la « Journée des Musées ».

Le Musée a maintenant 20 ans. Grâce à M. Peter Yeomans, l'ancien maire de Dorval et de son Conseil de Ville, nous sommes fiers de raconter l'histoire de notre ville dans ce magnifique musée.



Dick Nieuwendyk



By Monique Legault

History of the Dorval Museum

The Dorval Museum of History and Heritage is located in the former stables of Bel-Air, an estate built in 1874 by Alfred Brown.

A few years after the death of Mister Brown in 1886, his heirs sold the domain to the “Forest and Stream Club”. The Club moved to its new location in the spring of 1889. In February 1997, the City of Dorval purchased the grounds and buildings. Renovation and construction of an additional section at the rear of the Museum took place during 2001. The official inauguration occurred on May 18, 2002.

The original building consisted of a tack room, a room for carriages, and horse stalls on the main floor and quarters for the grooms and a storage area on the second floor. When the Museum was being renovated, several spaces such as the horse stalls were carefully preserved. This lends an exceptional rustic character to the building.

The first exhibition featured artifacts which were borrowed from the Forest and Stream Club such as the ram’s head (a snuff box) and examples of dish and glassware and cutlery engraved with the initials “F.S.” for Frank Stephen, one of the founders of the Club and coincidentally, those of the Club.

When the Museum is open, volunteers welcome visitors and guide them through the 2 storeys of the Museum while recounting some stories and memories of their youth in Dorval. For fifteen years these volunteers have organized a fund raiser. Tea is served in fine china cups along with assorted scones, sandwiches, cookies, fruit squares. These are all homemade, proudly served by the volunteers, and appreciated by all. As a result of hosting a variety of exhibitions and guiding numerous visitors, in 2012, the Museum earned its place among the catalogue of Montreal Museums. In the spring of the year, visitors from all over the area are welcomed on Museum Day.

The Museum is now 20 years old. Thanks to former Mayor Peter Yeomans and the City Council of the time, we are proud to be able to relate our City’s history in this magnificent Museum.



Stables of the Forest and Stream Club - 1999
(Dorval Historical Society Archives)



Dorval Museum of Local History and Heritage - 2015
(Photo: Dick Nieuwendyk)

Mémoires de Joseph Décary

Dans un autre volet de ses mémoires (en 2003), le père Joseph Décary rend hommage à M. Allard, un citoyen de Dorval qui a été un véritable pionnier de sport pendant son enfance et son adolescence. Compilé par Louise Dineen

par Louise Dineen



Un mordu du sport - Aldéric Allard

Aldéric Allard était le fils de Léandre, l'époux de Lorette Frenette et le père de Jean, tous de Dorval. Vers 1928, Il a érigé un court de tennis situé à côté de sa demeure au 12, rue Saint-Joseph (aujourd'hui 310, Bord-du-Lac). C'était un homme de petite taille à la démarche rapide et au sourire facile avec des projets pleins la tête.

Il n'était pas un homme qui possédait de grands moyens financiers. Il avait un travail assuré puisqu'il était à l'emploi des Postes Canadiennes sur le train de nuit du Canadian National Railway qui faisait la navette entre Montréal et Toronto. Son horaire de travail lui permettait de consacrer plusieurs heures de ses détentes à mettre la main à son passe-temps favori : entretenir son court de tennis et y apporter des améliorations.

Pour mieux saisir le rôle important que joue M. Allard dans le domaine des sports, replaçons-nous dans le contexte culturel et social de l'époque (1920-1950). Lors de l'ouverture (1928) du premier tennis semi-public dans le milieu francophone de Dorval, la pratique des sports était plutôt restreinte. Il faut bien l'admettre : les anglophones possédaient une bonne longueur d'avance car leurs moyens financiers leur permettaient de jouir d'installations sportives bien huilées. À l'exception de quelques riches privilégiés, la petite bourgeoisie francophone ne jouissait pas des mêmes avantages que ses concitoyens anglophones. Ordinairement, les francophones n'attachaient pas la même importance aux activités physiques.

D'où le mérite des quelques particuliers – et M. Allard est de ce nombre - qui se sont engagés à favoriser la pratique de quelque sport que ce soit auprès de la jeunesse.



L'érection d'un court de tennis n'était pas une mince besogne avec les moyens de bord d'alors : il fallait y mettre du travail. Il s'agissait de faire une surface bien unie en terre battue (comme à Wimbledon, encore aujourd'hui). C'est dire que l'entretien requérait beaucoup de travail et de temps. Des jeunes s'offraient pour ce travail et payaient ainsi leurs droits d'entrée. Toutefois, durant l'été 1936, apparaît une belle innovation due à la générosité de M. McConnell de Dorval qui a fait fortune dans le sucre : on pose des lisières de plomb pratiquement indestructibles. Vers 1935, M. Allard décide la création d'un deuxième court érigé le long du premier.

Le soir, les courts de tennis étaient illuminés par dix projecteurs qui donnaient un excellent éclairage. Jouer au tennis sur un court bien entretenu, c'était déjà beaucoup. Pour le soir à la lumière artificielle, c'était mieux puisque le travail du jour était terminé. En puisant dans ma mémoire je revois encore quelques-uns des meilleurs joueurs de Dorval (1930 - 1937) : Paul Vernier, Hercule et Charles Décary, Jean Lamarre, Gaston Laflamme et j'en oublie.

Lors de certaines compétitions opposant des joueurs du club Allard aux représentants d'autres clubs, des spectateurs se pressaient le long des clôtures et sur le trottoir en bois du temps pour prendre part à la représentation sportive. Il arrivait même que la police locale dût faire la circulation pour éviter les accidents toujours possibles car la rue Saint-Joseph d'alors faisait partie de la route nationale menant vers l'est ou l'ouest. Impossible de regarder le spectacle du côté nord de la rue car l'endroit était une baissière où pacageait le troupeau laitier de M. Wilfrid St. Onge.

Avec les temps froids de l'automne, le club fermait jusqu'à la saison suivante avec la satisfaction pour M. Allard d'avoir rendu un précieux service à ses concitoyens.

Vous pensez peut-être que M. Allard pouvait à ce moment se la couler douce... Détrompez-vous! Pour occuper ses moments libres, il s'inventait fabricant de filets de tennis. Faut dire aussi que ces derniers étaient soumis à des rudes conditions avec des balles qui filaient vite et usaient les cordages. Les filets étaient faits de corde cirée, tressée en losanges et trempée dans du goudron. Le tout était sous-tendu par un câble solide.

Imaginez enfin que l'épouse de M. Allard était aussi mise à la contribution, au moins les premières années de la saison de tennis. Il arrivait parfois que les besoins de la nature se montraient "plus forts que la police". Avec un beau sourire, Mme. Allard accueillait les personnes "mal prises" et leur rendait un service inappréciable. Ce que je me rappelle le plus à son sujet, c'est l'intérêt avec lequel, en retrait de sa fenêtre, elle suivait des yeux des matchs qui se déroulaient sur les terrains qu'avait érigé son époux. Je suis assuré qu'elle était la plus fidèle admiratrice de toute l'organisation mise sur pied par son compagnon de vie.

À tous deux, M. et Mme. Allard, les plus chaleureux remerciements pour la page que vous avez écrite dans l'histoire de Dorval.



Memories of Joseph Décary

In another chapter of his Memoirs (in 2003), Father Joseph Décary pays tribute to Aldéric Allard, a Dorval citizen who was a true pioneer of sport during his childhood and adolescence.

by Louise Dineen



A sports fanatic - Aldéric Allard

Aldéric Allard was the son of Léandre, husband of Lorette Frenette, and the father of Jean, all Dorval residents. Around 1928, he built a tennis court alongside his residence at 12 Saint-Joseph (today's 310 Lakeshore Road). He was small in stature, walked at a rapid pace, and always had a smile on his face and projects in his head.

He was not a man of great financial means, but he did have guaranteed work with Canada Post on Canadian National Railway's overnight train between Montreal and Toronto. This work schedule allowed him to devote many of his leisure hours to his favorite pastime: the maintenance and constant improvement of his tennis court.

To better understand the importance of the role which Mr. Allard played in the sporting community of Dorval, let's go back to the cultural and social context of the era (1920 -1950). When the first semi-public tennis facility opened in 1928 in Dorval, the practice of sports was rather restricted in the francophone milieu. Let's be honest: anglophones had a good head start because the financial means at their disposal allowed them to enjoy well-oiled sporting facilities. Except for the privileged few, the French-speaking petite bourgeoisie did not enjoy the same advantages as their anglophone fellow citizens. Ordinarily, francophones did not attach the same importance to physical activity. Hence the merit of the few individuals (M. Allard among them) who got involved in promoting the practice of any kind of sport whatsoever among the youth.

The construction of a tennis court was not a minor undertaking with the means at hand. It required hard work and toil. A smooth surface had to be made from clay (similar to Wimbledon, even today). The daily maintenance involved a lot of work and time. Some young people were available for this work and paid their entrance fees in this way. Around 1935, Mr. Allard decided to construct a second court alongside the first. In the summer of 1936, a great innovation came along thanks to the generosity of Dorval's Mr. McConnell who had made his fortune in the sugar industry. Virtually indestructible lead edges were installed.



At night, the tennis courts were illuminated by ten projectors which provided excellent lighting. Playing tennis on a well-kept court was already a lot. At night, under artificial lighting, it was even better because the workday was over. Drawing on my memory, I can recall several of the best players from Dorval from 1930 to 1937: Paul Vernier, Hercule and Charles Décary, Jean Lamarre, Gaston Laflamme and others whom I am forgetting.

During some matches between players of the Allard Club and representatives of other clubs, spectators crowded along the fences and on the wooden sidewalks to enjoy the spectacle. At times, the local police force had to control traffic to prevent accidents which were always a possibility because Saint-Joseph Street was part of the national east-west road. It was impossible to watch the matches from the north side of the road because that was the edge of a pasture where the dairy herd belonging to Wilfrid St. Onge grazed.

You might think that at this point Mr. Allard could start to relax... Guess again! To occupy his free time, he re-invented himself as a manufacturer of tennis nets. It must be said that the nets were subjected to harsh conditions with rapidly moving balls which wore out the ropes. The nets were made from waxed string, braided in diamonds, and soaked in tar. The whole thing was underpinned by a strong cable.

And finally imagine that Mr. Allard's wife was also put to work, at least during the first years of the tennis seasons. It sometimes happened that the call of nature was too strong to ignore. Mme. Allard welcomed these people who had been caught short and rendered invaluable service to them along with a pleasant smile. What I remember most about her was the interest with which she followed the matches from her window on land on which her husband had constructed the courts. I am certain that she was the most fervent admirer of the entire organization that her life's companion had established.

To the both of you, Mrs. And Mr. Allard, our warmest thanks for the page that you wrote in Dorval's history.

●●●●●

PINE BEACH

The new fashionable Summer Resort on Lake St. Louis.
Large building lots for Summer residences near waterfront
and Railway Station, at moderate prices.
Call, phone or write for map and particulars.



517 ST. CATHERINE STREET, WEST

OPEN EVENINGS **UP 2990**

Montreal Gazette - 1911



par Dick Nieuwendyk

Les origines du nom “Dorval”

L'histoire de Dorval remonte à plus de 300 ans à 1667 lorsque les prêtres sulpiciens ont établi une mission à la périphérie de ce qu'on appelait alors Ville-Marie, une colonie française connue plus tard sous le nom de Montréal. La mission, à l'origine nommée “Gentilly”, a ensuite été renommée “La Présentation-de-la-Vierge-Marie”. C'est ici, en 1668, que Père François Salignac de Fénelon a fondé une école et un poste de mission pour les Amérindiens. En 1691, Jean-Baptiste Bouchard d'Orval, un marchand de fourrures et voyageur a acheté le domaine de La Présentation de Pierre Le Gardeur de Repentigny propriétaire à l'époque. Donc, la ville doit son nom à Jean-Baptiste Bouchard d'Orval. Son père, Claude Bouchard d'Orval, a ajouté “d'Orval” à son nom.



Claude Bouchard d'Orval

Comment le nom d'Orval a-t-il été ajouté ?

Claude Bouchard est né en 1612 à Orval, un des onze villages de la commune de Montigny-Lengrain, Soissons, Picardie (France). Ayant étudié la médecine en France, il est devenu chirurgien au début de sa trentaine. En juin 1643, Claude Bouchard a immigré à la Nouvelle France. Il s'est établi à Sillery, Québec (aujourd'hui l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge). Le 19 septembre 1647, pour des motifs inconnus, il est rentré en France à bord de L'Ange-Gardien, et y est resté jusqu'à 1648, quand il est revenu à la Nouvelle-France. Il a acheté une concession de terre à Château-Richer, un village à l'est de Québec. C'est le lieu de la première paroisse rurale en Nouvelle-France, établie en 1678 et où plusieurs des premières familles du Québec se sont établies. Pendant onze ans, il a défriché 40 arpents de terre pour la cultivation à Chateau-Richer. En outre d'être chirurgien et fermier, il est devenu huissier, commis, et notaire pour la Seigneurie de Beauré.

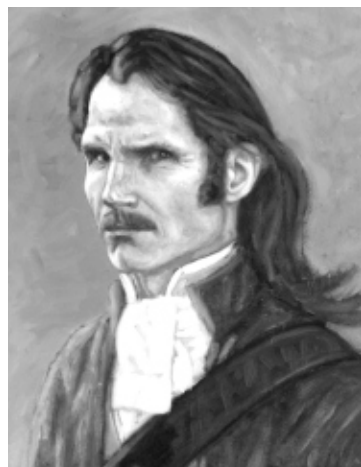
Dans un article publié au sujet de la famille, on dit qu'il existait un autre Claude Bouchard, un tailleur. Le tailleur et le chirurgien ont souvent été confondus, alors pour éviter de telles erreurs, le chirurgien a ajouté “d'Orval” à son nom en honneur du village à Montigny-Lengrain (France) où il est né. Le 20 novembre 1651, Claude Bouchard d'Orval a épousé Marguerite Bénard à Notre-Dame-de-la-Paix à Québec (aujourd'hui : la Basilique-cathédrale Notre-Dame de Québec, rue Buade) (contrat de mariage: 1651-11-05 - Notaire Guillaume Audouart). Elle est née en 1626 en Arpajon, Essonne (France).

Sept enfants sont nés de leur mariage et tous ont atteint l'âge adulte. Leur fils aîné, Jean-Baptiste d'Orval, est né le 21 novembre 1652 à Sillery, Québec. Éventuellement, il est déménagé à Montréal, une région clé dans le développement de l'agriculture et du commerce de la fourrure de l'époque.

En 1691, Jean-Baptiste d'Orval a acheté le domaine de La Présentation de Pierre Le Gardeur de Repentigny. (Notez bien: Pierre Le Gardeur était l'époux d'Agathe de Saint-Père, entrepreneure et inventrice.)

Le 19 décembre 1695, Jean-Baptiste a épousé Marie-Antoinette Chouart Desgroseillers, la fille de Médard Chouart des Groseilliers, un explorateur français qui est arrivé au Canada en 1641 où il est devenu commerçant en fourrure et en 1670, co-fondateur de la Compagnie de la Baie d'Hudson. De ce mariage sont nés quatre enfants: Geneviève Bouchard dit Dorval, Joseph Bouchard dit Dorval, Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval dit Desgroseillers, et Antoine Bouchard.

Jean-Baptiste est décédé le 19 novembre 1703 à St-Pierre, Québec, et est enterré à Sainte-Anne-de-Beaupré, près de Québec.



Médard Chouart des Groseilliers



Marquer sur le chemin du
Bord-du-Lac angle de
l'avenue Dorval

*Marker on Lakeshore Drive
at the bottom
of Dorval Avenue*

Pour résumer:

Dorval a été constitué en village en 1892, en ville en 1903, et en cité en 1956. Le 2 janvier 2002, dans le cadre de la réorganisation municipale 2002-2006 à Montréal, Dorval a été fusionnée avec la ville de Montréal et il est devenu un arrondissement de l'agglomération de Montréal. Mais par la suite d'un changement de gouvernement ainsi qu'un referendum en 2004, Dorval a été reconstitué en tant que cité à nouveau le 1 janvier 2006.



et n'ayant troué aucun...
 Claude Bouchard, Marguérite Bénéard, et
 Marie Fremon natif de Montigny Lengrain en Picardie, et
 Marguette Bonast fille de Denys Bonast et Marie Michélet
 natif de Chartre-sur-Montlery. et n'ayant troué aucun
 empêchement Les ay solennellement mariés en présence de témoins
 connus Jean Bourdon. Thomas Hébert. etc. chanoine.
 Le 20. Nov. 1651. Les banns ayant été au préalable publiés
 le 1^{er}. le 15. et le 29. du dit mois. Le 29. du dit mois. et n'ayant troué aucun empêchement Les témoins
 Sr Joseph Bonast ay interposé Guillaume Bourcier fils de
 Gilles Bourcier et de Noelle Guyart de la paroisse de Chartre
 sur Montlery normand et François Hébert fils de Sr Guillaume
 Hébert et Helon de Bostes, et ayant eu leur consentement

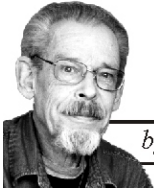
Marriage Register Claude Bouchard and Marguérite Bénéard - Audouart, 20-11-1651, Quebec
 Registre de mariages : Claude Bouchard et Marguérite Bénéard - Audouart, 20-11-1651, Québec

1651, (20 novembre) Québec. 1

I.—BOUCHARD DIT DORVAL, CLAUDE, chirurgien,
 b 1626, fils de Claude et de Marie Fremon,
 de Montigny, en Picardie.
 Bénéard, Marguerite, b 1631, fille de Denis et de
 Marie Michelet, de Chartre-sur-Montlery ; s 21
 mai 1697, à Ste. Famille.
 Jan, b 21 nov. 1652, à Sillery, 2 ; 1^o m 24 nov.
 1679, à Madeleine CLOUTIER, au Château-Richer ; 3
 2^o m 19 déc. 1695, à Montréal à Marie-Antoinette
 CHOUART, s... — Marie, b 2 9 déc. 1654 ; s... —
 Charles, b 1 24 juin 1656. — Marie, b 1 27 oct.
 1659 ; m 3 26 oct. 1672, à François BIGOT, s... —
 Paul-Claude, b 3 28 déc. 1662 ; m 3 15 fév. 1694, à
 Madeleine BÉLANGER ; s 11 août 1724, à Ste. Anne.
 — Marguerite-Ursule, b 3 12 août 1665 ; m 4 sept.
 1690, à Boucherville, à Pierre GIRARD, s...



Church of Saint-Martin in Montigny-Lengrain where Claude Bouchard was baptized
 L'Église de Saint-Martin, Montigny-Lengrain, où Claude Bouchard a été baptisé.



by Dick Nieuwendyk

The Origins of the name “Dorval”

The history of Dorval dates back more than 300 years to 1667 when Sulpician priests established a mission on the outskirts of what was then called Ville-Marie, a French settlement which later became known as Montreal. The mission, originally named “Gentilly”, was later renamed “La Présentation-de-la-Vierge-Marie”. Here, in 1668, Father François Salignac de Fénelon founded a school and a mission post for the Amerindians. In 1691, Jean-Baptiste Bouchard d'Orval, a fur trader and voyageur, bought the domain of La Présentation from Pierre Le Gardeur de Repentigny, who was the owner at that time. The city owes its name to Jean-Baptiste Bouchard d'Orval. His father, Claude Bouchard d'Orval, had added “d'Orval” to his name.



Claude Bouchard d'Orval

How did the name d'Orval come to be added?

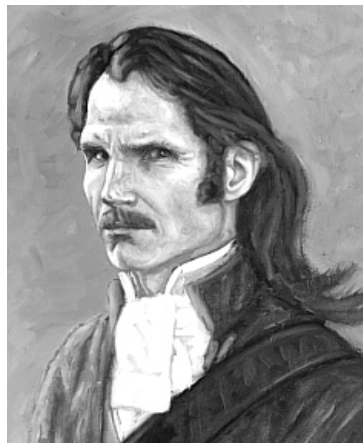
Claude Bouchard was born in 1612 in Orval, one of the eleven villages of Montigny-Lengrain, Soissons, Picardy (France). He studied medicine in France and became a surgeon in his early 30s. In June 1643, Claude Bouchard immigrated to New France. He settled in Sillery, Québec (today the Borough of Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge). On September 19, 1647, for reasons unknown, he returned to France aboard the L'Ange-Gardien, and stayed there until 1648, when he came back to New France. He bought a concession of land in Château-Richer, a small town situated east of Quebec City, where the first rural parish in New France was established in 1678, and where many of the early pioneer families in Quebec first settled. In the following eleven years, he cleared 40 arpents (34 acres) of land for cultivation at Château-Richer. In addition to being a surgeon and farmer, he became bailiff, clerk, and notary of the Beaupré Seigneurie.

In an article on the family, it is written that there was another Claude Bouchard, a tailor. The tailor and the surgeon were often mistaken for each other. To avoid such mistakes, the surgeon added “d'Orval” to his name after the village in Montigny-Lengrain (France) where he was born. On November 20, 1651, Claude Bouchard d'Orval married Marguerite Bénard at Notre-Dame-de-la-Paix, Quebec (today's Basilica-Cathedral Notre-Dame de Québec) (marriage contract 1651-11-05 - Notary Guillaume Audouart). Marguérîte Bénard was born in 1626 in Arpajon, in the Paris urban area of the department of Essonne (France).

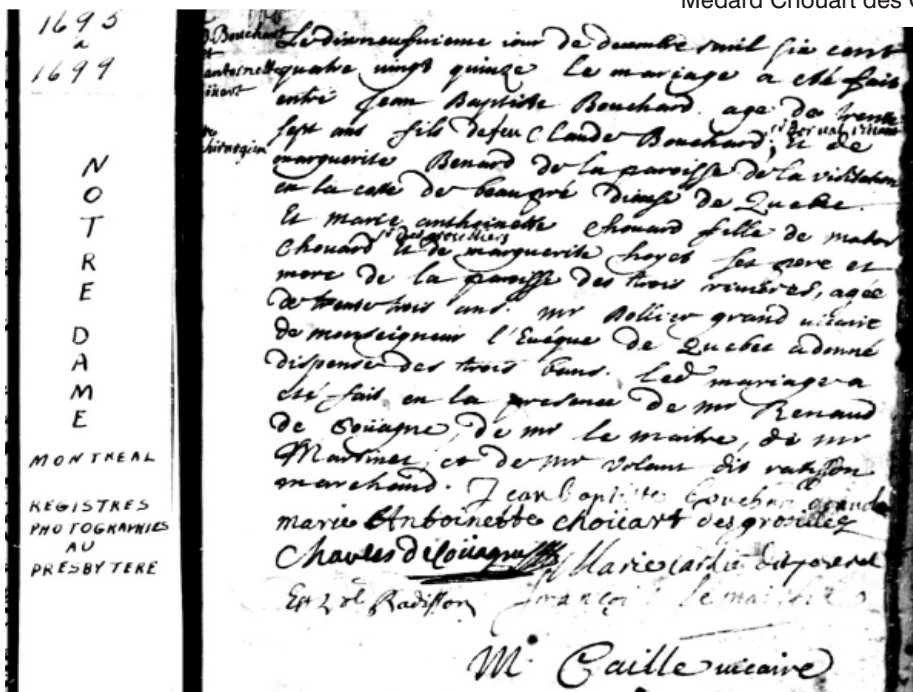
Seven children were born of their marriage, all of whom grew up to adulthood. Their eldest son, Jean-Baptiste d'Orval, was born in November 21, 1652 in Sillery, Quebec. He eventually moved to Montreal, a key region for the development of agriculture and the fur trade at the time. In 1691, Jean-Baptiste d'Orval bought the Domaine de La Présentation from Pierre Le Gardeur de Repentigny. (Note: Pierre Le Gardeur was the husband of Agathe de Saint-Père, a business entrepreneur and inventor.

On December 19, 1695, Jean-Baptiste married Marie-Antoinette Chouart Desgroseillers, the daughter of Médard Chouart des Groseilliers, a French explorer. He came to Canada in 1641, became a fur trader, and in 1670, co-founder of the Hudson's Bay Company. From this marriage four children were born: Geneviève Bouchard dit Dorval, Joseph Bouchard dit Dorval, Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval dit Desgroseilliers, and Antoine Bouchard.

Jean-Baptiste died on November 19, 1703 in St Pierre, Quebec, and is buried at Ste. Anne de Beaupré, near Quebec City.



Médard Chouart des Groseilliers

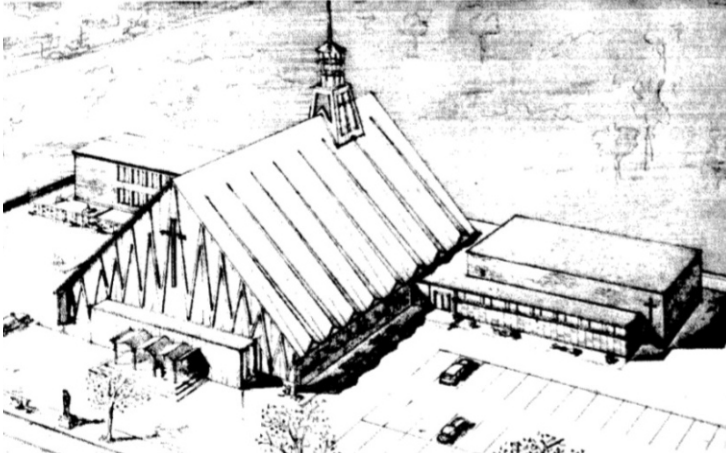


Marriage Register: Jean-Baptiste Bouchard and Marie-Antoinette Chouart Desgroseillers - 19-12-1695
Registre de mariages: Jean-Baptiste Bouchard et Marie-Antoinette Chouart Desgroseillers
19-12-1695

In conclusion:

Dorval was incorporated as a village in 1892, a town in 1903, and a city in 1956. On January 1, 2002, as part of the 2002–2006 municipal reorganization of Montreal, Dorval was merged into the city of Montreal. It became a borough of Montreal, but after a change of government and a 2004 referendum, Dorval was reconstituted as a city again on January 1, 2006.

L'Église St. Veronica's Church



In the presence of Rev. Norman Griffin, Mr. Gerald Flanagan and other Wardens, Mr. Guy Pager and members of the Dorval Catholic School Commission, and Mr. Armand Deltorchio, the deed for the land for St. Veronica's Church was signed at the rectory on May 12. Preliminary sketches of the church, will be located on Carson Avenue, show an edifice of simple modern design. The church will have a circular sanctuary which brings the congregation close to the altar. A rectory and hall give buildings a T-shape, with the hall planned so that it may be opened up to form part of the main church.

Dorval Reporter, June 1, 1961



Première pelletier de terre par / Ground breaking by Rev. Norman F. Griffin - Sep. 1962



Construction de l'église St-Veronica



1963



2016



par Michel Hébert

Les Festivals d'hiver de L'École Saint-Louis-Marie

C'est à l'automne 1953 que l'école St-Louis-Marie accueillait ses premiers élèves. Tout comme à l'ancienne école St-Joseph, devenue trop exigüe, ce sont les Frères Maristes qui assuraient l'enseignement aux garçons.



L'École St-Louis-Marie



Bénédiction de L'École Saint-Louis Marie par son Éminence le Cardinal Paul-Émile Léger
24 novembre 1953

L'ouverture officielle et la bénédiction des lieux, comme le voulait la tradition de l'époque, eut lieu en présence de son Éminence le Cardinal Paul-Émile Léger, archevêque de Montréal.

À compter du milieu des années '50, l'école organisait son festival d'hiver qui avait lieu le premier dimanche de février à chaque année. Pour l'occasion, la patinoire de l'école était préparée de façon toute particulière afin d'y accueillir les activités de la journée. A compter du jeudi précédant l'événement, l'accès à la patinoire était interdit. On arrosait la glace à l'aide de barils remplis d'eau chaude à répétition afin de lui donner un aspect de ressemblance comparable aux grandes arènes du temps. Ces barils d'arrosage étaient prêtés à l'école par l'aréna de Lachine. Nous étions bien avant l'époque des ZAMBONIS. Monsieur Jacques Racine, artiste local bien connu, s'occupait de peindre une fresque de circonstance au centre de la glace.

Tous étaient mis à contribution. Des concours de forts de glace étaient organisés qui mettaient en compétition les diverses classes de l'école. Au cours d'une certaine année, la neige n'étant pas au rendez-vous, monsieur Wilfrid Marchand qui était responsable du déneigement des pistes d'atterrissage à l'aéroport de Dorval fit transporter des voyages de neige de l'extérieur pour combler les besoins.

L'Amicale Mariste fondée en 1943 et qui avait pour but d'aider financièrement les diverses activités de l'école, était partie prenante de l'activité. Une "cantine" était installée dans le gymnase de l'école où on pouvait y acheter des "hot dogs", des liqueurs douces, croustilles et autres. Chaque élève de l'école recevait un coupon avec lequel il pouvait obtenir une boisson gazeuse, un sac de croustilles et une barre de chocolat.

À compter du début du mois de janvier, divers concours étaient organisés à l'école Joubert (école des filles) dans le but de choisir une Reine du Festival. Son mandat était d'officier à toutes les activités de la journée incluant la remise des trophées aux gagnants des diverses activités.

Au fil des années, les demoiselles suivantes entre autres ont agi en tant que Reine du Festival :

- Francine Brais
- Yolande Leroux
- Geneviève Lapalme
- Nicole Lalonde
- Jocelyne Miron
- Jeannine Houle
- Monique Hébert.... Et bien d'autres.



l'École Joubert

Les activités débutaient en fin de matinée et se terminaient avec la dernière partie de hockey entre l'équipe de l'école dirigée par le frère de fonction (très souvent le Frère Paul-Omer) et l'équipe du Collège Laval.

Les activités incluaient des courses sur patins par groupe d'âge, des parties de hockey de divers niveaux ainsi que la traditionnelle partie de ballon-balais entre l'équipe de l'Amicale Mariste et celle des marchands locaux.

Le clou de la journée était sans contredit, la traditionnelle partie de hockey entre St-Louis-Marie et Laval. Les Alain Colette, Guy Filiatrault, Frank Lyman, Pierre Lamarche, Edgar Rouleau, Normand et Jean Laurin, Claude

Tremblay, Roger Mongrain, Pierre Labelle et bien d'autres de St-Louis-Marie se faisaient un point d'honneur de jouer leur meilleur hockey de la saison pour battre leurs ennemis de Laval.

C'était le "**BON VIEUX TEMPS**"... comme le disaient nos aînés...

Michel Hébert



Hélène Decary - Lise St-Onge - Yolande Leroux - Margot Lizée
Reine et Duchesses du Festival de L'École Saint-Louis-Marie en 1957



Geneviève Lapalme
Reine du Festival de L'École Saint-Louis-Marie en 1960



Carnaval Amicale Mariste 1957-02-03

Alderic Noël, Président AMD, la Reine Yolande Leroux, René Hébert



FESTIVAL ANNUEL 1959

Rangée avant de G à D / Front row L to R

Brian Bellemare- Edgar Rouleau- Normand Laurin- Ronnie Hébert- Michel L'Espérance- Jean Laurin- Michel Hébert- Michel Massie

2e rangée de G à D / Standing L to R

Paul Asselin (coach)- André Labelle- Robert Kirkland- Claude Tremblay- René Hébert (Amicale Mariste)- Jeannine Houle (Reine) Guy Pagé (commissaire) Nicole Séguin-(duchesse) Yves Meyrand- Rolland Legault- Michel Décarie



by Michel Hébert

Winter Festivals at L'École Saint-Louis-Marie

L'École St-Louis-Marie welcomed its first students in the fall of 1953. The male students had been transferred from l'école St-Joseph which had become too small. The Marist Brothers were however still responsible for the teaching duties.



L'École St-Louis-Marie



Blessing of L'École Saint-Louis Marie by his Eminence Cardinal Paul-Émile Léger
November 24, 1953

According to the tradition of the era, the official opening and the blessing of the building occurred with his Eminence Cardinal Paul-Émile Léger, archbishop of Montreal in attendance.

Beginning in the mid-1950s, the school organized an annual winter festival which occurred on the first Sunday in February. To mark the occasion, special attention was given to prepare for the day's activities. As of the preceding Thursday, access to the ice rink was forbidden. The rink surface was sprayed over and over again from barrels filled with hot water in an attempt to make it look like the big arenas of the time. The barrels were borrowed from the Lachine arena. This was way before the advent of the ZAMBONI machines. Jacques Racine, a well-known local artist, painted a fresco for the occasion at center ice.

Everyone was involved! Snow fort contests were organized among the various classes of the school who competed against each other. One year, there wasn't enough snow, so Wilfrid Marchand, who worked at clearing snow from the runways at Dorval Airport, had snow trucked in from other areas to fill the need!

L'Amicale Mariste had been founded in 1943. Its mission was to help finance various school activities so, of course, it was involved.

A canteen was set up in the school gym. It sold hot dogs, soft drinks, potato chips, etc. Each student received a coupon to buy a soft drink, a bag of chips and a chocolate bar.

Beginning in January, various contests were organized at l'École Joubert (the girls' school) to select a Festival Queen. The Queen presided at all the day's activities including awarding trophies to the various winners at the end.

Over the years, these young ladies among others were Festival Queens:

- Francine Brais
- Yolande Leroux
- Geneviève Lapalme
- Nicole Lalonde
- Jocelyne Miron
- Monique Hébert.... and many others.



l'École Joubert

Activities began in late morning and concluded with the last hockey game of the day between the school team coached by the brother who was on duty (most often Brother Paul-Omer) and the Collège Laval team.

Activities included races, hockey games of various levels, and the traditional broom ball game between l'Amicale Mariste and the local shop owners.

Without a doubt, the highlight of the day was the traditional hockey game between the St-Louis-Marie team and Laval. People like Alain Colette, Guy Filiatrault, Frank Lyman, Pierre Lamarche, Edgar Rouleau, Normand

and Jean Laurin, Claude Tremblay, Roger Mongrain, Pierre Labelle and many others made it a point of honor to play their very best hockey of the season to beat their worst enemies from Laval.

As the old folks say, ***“Those were the good old days” ...***

Michel Hébert



La petite histoire de la sculpture exposée dans la salle du conseil de la Cité de Dorval

par Michel Hébert

Afin de souligner le centenaire de la ville de Dorval, qui avait lieu en 1992, je fus mandaté par le maire Peter Yeomans ainsi que par la conseillère Heather Allard et le conseiller Edgar Rouleau, de réaliser une sculpture murale en haut relief, représentant une séance du conseil chevauchant la période de 1892 à 1992. Pour cette œuvre, j'ai dessiné une sculpture comprenant 16 personnages chevauchant la période de cent ans par la tenue vestimentaire. Ainsi on peut observer facilement les deux dames en tailleur et à droite le vêtement d'époque du personnage âgé assis contre le mur. J'ai ainsi voulu démontrer que jadis durant les séances du conseil, il y avait souvent beaucoup d'animation et que les participants n'étaient pas toujours à l'écoute du maire, comme on peut facilement le constater en observant les personnages.



La sculpture fut dévoilée le 24 juin 1992 au Parc Saint-Charles avant les festivités de la Saint-Jean-Baptiste puis au parc Pine Beach le 1er juillet durant les festivités de la Fête du Canada. La sculpture est en pin blanc sélect et mesure 36 pouces de haut par 72 pouces de largeur et 4 pouces d'épaisseur.

Michel Foucault Sculpteur, résident de Dorval depuis toujours.

N.B. Michel Foucault a enseigné la sculpture aux adultes pendant 30 ans, principalement à Dorval, Verdun, Lasalle et Montréal.



The Short Story of the Mural Mounted in the Council Chamber of Dorval City Hall

by Michel Hébert

To mark the centenary of the City of Dorval which occurred in 1992, I was mandated by Mayor Peter Yeomans and Councilors Heather Allard and Edgar Rouleau to produce a mural in high relief depicting a typical Council session spanning the period from 1892 to 1992. For this piece, I designed a sculpture comprised of 16 characters dressed in the clothing of that one hundred year period. For example, the two ladies on the left are dressed in business suits while the older person on the right near the wall is wearing period costume. I also wanted to illustrate that in the past during Council sessions, there was a lot of activity and that participants did not always pay attention to the mayor. That can be easily seen by looking at the people depicted.



The sculpture was unveiled on June 24, 1992 at Saint-Charles Park before the Saint-Jean-Baptiste festivities then later at Pine Beach Park on July 1 during the festivities marking Canada Day.

The sculpture is in the best quality white pine and measures 36 inches high by 72 inches wide and 4 inches deep.

Michel Foucault Sculptor, and longtime resident of Dorval.

N.B. Michel Foucault has taught sculpture to adults for 30 years, primarily in Dorval, Verdun, Lasalle and Montreal.

Centre sportif Westwood

par Jim Mason

L'auteur, Jim Mason, a été résident de Dorval pendant 19 ans. Il a travaillé à l'aéroport comme nettoyeur d'avions, répartiteur de vol et pilote commercial pendant 44 ans. Il est actuellement le président du chapitre de Montréal de la Société historique de l'aviation canadienne (SHAC).

Translated by Louise Dineen

En 1954, un petit gars de six ans est déménagé de la ville à l'avenue Westwood à Dorval. Étant si proche de l'aéroport, il est devenu fasciné par les avions qui décollaient et atterrisaient de chaque côté de la maison familiale.

Malheureusement, parce que ses parents croyaient que c'était trop loin de chez eux, il n'était pas autorisé de marcher jusqu'au terminal pour s'approcher de ces avions au sol. Quelques années plus tard, cependant, tout cela a changé. Une énorme structure était en train d'être érigée au bout de sa rue, à portée de vue de son jardin.

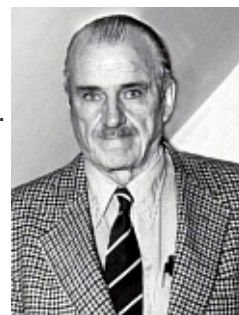
Il était loin de se douter qu'un accès aussi facile (et illégal) à cet édifice et les avions stationnés sera éventuellement le tremplin vers une carrière professionnelle dans l'aviation d'une durée de près de 50 ans et la chance de documenter l'histoire du Centre sportif de Dorval quelques 66 ans plus tard.



L'histoire a commencé en 1941 sur deux fronts. Le gouvernement de Terre-Neuve avait cédé le contrôle de l'aéroport de Gander au Canada qui, à son tour, a accordé l'accès aux États-Unis pour mettre en place les installations militaires nécessaires à la Seconde Guerre mondiale. Les hangars pour les avions américains ont été fournis par le Canada, érigé par Atlas Construction (Montréal) avec des poutres

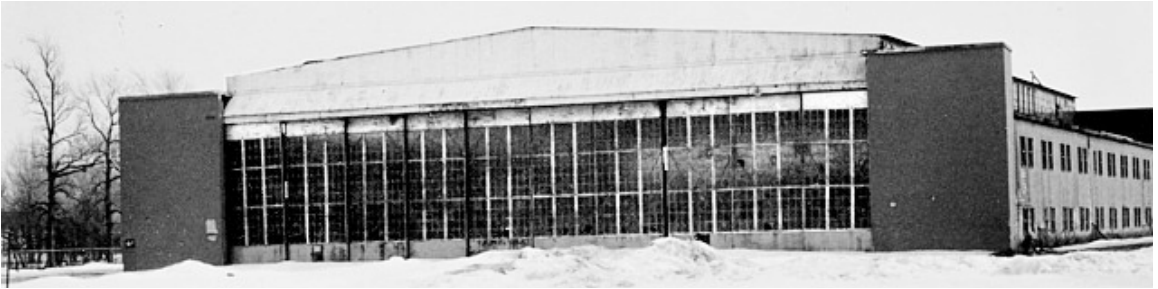
en acier fournis par Dominion Bridge (Lachine). Après la guerre, ces hangars de l'Armée de l'air des États-Unis sont devenus excédentaires.

En 1941, Donald M. McVicar a joint le Royal Air Force Ferry Command comme Capitaine-navigateur basé à l'aéroport de Dorval, transportant des avions de guerre en Angleterre. Il a reçu la Citation du Roi pour ses vols de reconnaissance aux aéroports de l'Arctique qui ont établi la "Crimson Route". Après avoir effectué la première traversée polaire Europe – Vancouver, il a été décoré Officier de l'Ordre de l'Empire britannique (OBE) en 1943 pour un succès précieux dans l'air (valuable success in the air). Après la guerre, il a été pilote de brousse dans le nord du Québec et au Labrador. Il a ensuite formé à Dorval, World-Wide Airways Agency and Sales, offrant des placements pour pilotes et un service de ferry pour avions, qui est devenue par la suite World-Wide Airways (WWA).

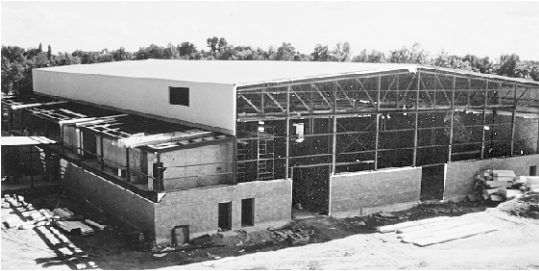


Donald McVicar

En 1956, WWA avait besoin d'un hangar pour sa flotte croissante. Doug Siple, un pilote de TCA et partenaire d'affaires de Don McVicar, s'est arrangé pour que la WWA achète un hangar surplus de Gander de Frederick B. Ayer, un courtier américain en aviation à un prix avantageux de 35 000 \$. Les structures en acier ont été démantelées, transportées par la CNR jusqu'à Dorval, puis livrées à un terrain de l'aéroport de Dorval situé au nord de l'avenue Westwood. Ensuite, Don McVicar a acheté une grue d'occasion, et avec ses ingénieurs civils, a mis en place les lourdes colonnes verticales et les supports de toit pour créer le quartier général des opérations de World-Wide Airways jusqu'à leur fermeture en 1956.



Le hangar a été cédé à Nordair pour régler des dettes, mais laissé à l'abandon pendant plusieurs années jusqu'à son acquisition par la Cité de Dorval en 1975 pour 250 000 \$ y compris les terrains environnants. Il a ensuite été converti en Dorval en un deuxième aréna, le Centre sportif Westwood.



En novembre 2020, le chapitre de Montréal de la Société historique de l'aviation canadienne (SHAC) a présenté l'histoire de Don McVicar et World-Wide Airways lors de leur réunion mensuelle. Les idées ont ensuite été discutées sur la façon de mettre en valeur cette histoire des citoyens de Dorval et au grand public.

Avec la collaboration du Maire Edgar Rouleau, Michel Hebert et Louise Dineen de la Société historique de Dorval, un affichage sur story-board a été présenté à la Cité par la SHAC Montréal et apposé dans le foyer du Centre sportif Westwood le 17 septembre 2021.



De gauche à droite
Maire Edgar Rouleau,
Michel Hebert, (Société historique de Dorval)
Jim Mason, Christian Aubert, Wayland Amy, (SHAC)

Westwood Sports Centre

by Jim Mason

The author, Jim Mason, was a resident of Dorval for 19 years, and worked at the airport as an aircraft groomer, flight dispatcher and commercial pilot for 44 years. He is currently the President of the Montreal Chapter of the Canadian Aviation Historical Society (CAHS).

In 1954, a boy of six moved from the city to Westwood Avenue in Dorval. Being so close to the airport, he became fascinated with the aircraft taking off and landing on both sides of his house.

Unfortunately, as his parents felt it was too far from home, he was not allowed to walk to the terminal to get close to these airliners on the ground. A few years later however, that all changed, as a huge structure was being erected at the end of his street within sight of his front yard.

Little did he know that such easy access (mostly illegal) to this building and its parked aircraft would later be the jump-start to a professional aviation career lasting close to 50 years, and a chance to document the history of the Dorval Sports Centre some 66 years later.

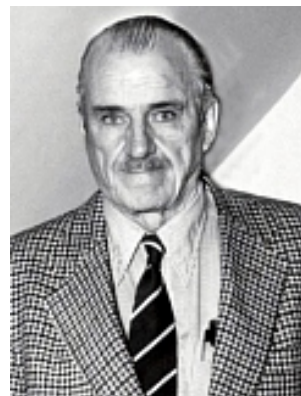


The story began in 1941 on two fronts. The Newfoundland government had ceded control of Gander airport to Canada which in turn granted access to the United States to set up military installations required for WW2. The American aircraft hangars were supplied by Canada and built by Atlas Construction (Montreal) with steel

beams supplied by Dominion Bridge (Lachine). After the war these hangars on the USAAF side became surplus.

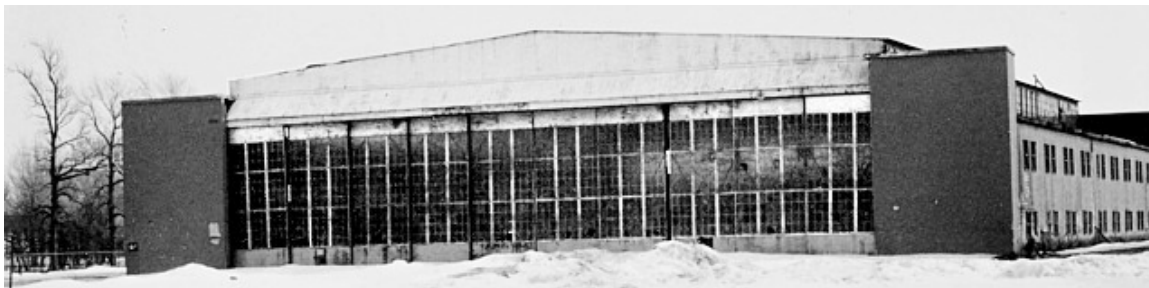
In 1941, Donald M. McVicar joined the Royal Air Force Ferry Command as Captain-Navigator based at Dorval airport, ferrying warplanes to England. He was awarded the King's Commendation for his Arctic airport survey flights that established the "Crimson Route".

After operating the first polar Europe - Vancouver crossing, he was awarded Officer of the Order of the British Empire (OBE) in 1943 for "valuable success in the air". After the war, Don McVicar was a bush pilot in northern Quebec and Labrador. He later formed in Dorval, World-Wide Airways Agency and Sales, offering pilot job placement and aircraft ferry service, which later became World-Wide Airways (WWA).



Donald McVicar

In 1956, WWA required a hangar for its expanding fleet. Doug Siple, a TCA pilot and business partner of Don McVicar, arranged for WWA to purchase a surplus Gander airport hangar from US aviation broker Frederick B. Ayer at a bargain price of \$35,000. The steel structures were dismantled, transported by the CNR to Dorval, then delivered to Dorval airport land north of Westwood Avenue. From there, Don McVicar bought a used crane, and with his civil engineers, set the heavy vertical columns and roof supports to create the operations headquarters for World-Wide Airways until their shutdown in 1965.



The hangar was ceded to Nordair to settle debts owed, but remained abandoned for several years until its purchase by the City of Dorval in 1975 for \$250,000 including the surrounding land. It was then converted into Dorval's second arena, the Westwood Sports Centre.



In November 2020, the Montreal Chapter of the Canadian Aviation Historical Society (CAHS) presented the history of Don McVicar and World-Wide Airways at their monthly meeting. Ideas were then discussed on how to highlight this story to Dorval citizens and the general public.

With the collaboration of Mayor Edgar Rouleau, Michel Hebert & Louise Dineen of the Dorval Historical Society, a story-board display was presented to the City by CAHS Montréal, and installed in the foyer of the Westwood Sports Centre on September 17, 2021.



From left to right:
Mayor Edgar Rouleau,
Michel Hebert, (Dorval Historical Society)
Jim Mason, Christian Aubert, Wayland Amy, (CAHS)

Il y a cent ans - 1922

Compilé by Louise Dineen

par Louise Dineen



1922 n'était pas une année très excitante! Et la plupart des Canadiens étaient probablement reconnaissants pour cela.

La Population mondiale était environ 1 980 000 000.

La population du Canada était 9 millions de personnes. Il y a eu 162 552 naissances, 68 175 décès et 47 690 mariages. La province ayant le taux d'accroissement naturel le plus élevé cette année-là était la Saskatchewan, avec 20,2 pour 1 000 personnes. Le cancer était une préoccupation croissante — 5 092 personnes sont mortes, contre 4 826.



Enseigne rouge canadienne, 1922-1957

13 janvier : L'épidémie de grippe a fait 804 victimes en Grande-Bretagne.

23 janvier : Le miracle de l'insuline. Leonard Thompson, 14 ans, qui se mourait du diabète à l'hôpital général de Toronto, a reçu la toute première injection d'insuline purifiée. Il a ainsi survécu. Cette technique réussie vaudra plus tard un prix Nobel à ses créateurs, Frederick Banting et Charles Best.

Février : Le premier numéro du Reader's Digest a été publié à New York par DeWitt Wallace et sa femme Lila. Le tirage initial du magazine n'était que de 1 500 exemplaires, mais il est rapidement devenu l'un des magazines les plus vendus aux États-Unis. À la fin du siècle, il était tiré à des millions d'exemplaires et publié dans plus de 15 langues dans le monde.

3 mars : Un spectaculaire incendie ravage l'hôtel de ville de Montréal. Seuls les murs de pierre qui entourent le bâtiment survivent au sinistre. Trois pompiers sont gravement blessés dans la lutte contre les flammes qui dure jusqu'aux petites heures du matin.



l'incendie de 1922 à l'hôtel de ville de Montréal

26 avril : Date de naissance de Jeanne Sauvé, politicienne, et la première femme gouverneur général du Canada. Elle est décédée en 1992.

3 mai : Les femmes de l'Île-du-Prince-Édouard ont obtenu le droit de vote.

30 mai : Le Lincoln Memorial a été inauguré en l'honneur du 16e président des États-Unis, Abraham Lincoln. Il se trouve à l'extrémité ouest du National Mall à Washington, D.C., en face du Washington Monument, et a la forme d'un temple néoclassique.

9 juillet : Johnny Weissmuller a nagé le 100 mètres nage libre en 58,6 secondes, battant un record du monde de natation et la "barrière de la minute".

4 août : Tous les services téléphoniques des États-Unis et du Canada ont été interrompus pendant une minute à l'occasion des funérailles d'Alexander Graham Bell. Il était l'un des inventeurs de la transmission de la parole par fils électriques.

24 août : René Lévesque, homme politique, ministre et 23e Premier ministre du Québec est né. Il est décédé en 1987.

25 août : Le match de baseball qui a marqué le plus de points : 49 points lorsque les Chicago Cubs ont battu les Phillies 26 à 23.

13 septembre : La température la plus chaude jamais mesurée sur Terre était en Aziziya, Libye : 136 degrés Fahrenheit (57,8 degrés Celsius).

15 septembre : Les gens se sont révoltés sur la question de l'acceptabilité ou non de porter un chapeau de paille après le 15 septembre, la date "socialement acceptable" à New York. L'émeute a duré 8 jours et a donné lieu à de multiples arrestations.

7 octobre: L'École des Beaux-Arts a été inaugurée à Montréal.

3 novembre : Le joueur de hockey Aurèle Joliat est repêché par les Canadiens de Montréal.

4 novembre : L'archéologue britannique Howard Carter a trouvé l'entrée de la tombe du roi Toutankhamon dans la Vallée des Rois d'Égypte. George Herbert, le cinquième comte de Carnarvon, accompagnait Carter. Sa famille possédait le château de Highclere, lieu de tournage de Downton Abbey.

1 décembre : Jusqu'au début des années 1920, la conduite d'automobile dans les trois provinces maritimes, était toujours à gauche comme elle l'est aujourd'hui en Grande-Bretagne et en Australie. Le changement a été effectué le 1er décembre parce que "la circulation est habituellement extrêmement faible sur les routes de cette province à cette époque." La Colombie-Britannique était passée de la conduite à gauche à la conduite à droite le 1er janvier.

5 décembre : Le terrain sur lequel se trouve le monument de Vimy, ainsi que les 100 hectares de terrain environnants, a été donné au Canada par la France en reconnaissance des sacrifices consentis par le Canada lors de la Première Guerre mondiale et pour la victoire réalisée par les troupes canadiennes lors de la prise de la crête de Vimy en avril 1917. Le portail a été construit par le peuple canadien en hommage à ses compatriotes qui ont combattu pendant la Grande Guerre et, en particulier, aux plus de 66 000 hommes qui ont donné leur vie.



20 décembre :

L'Hôtel Mont-Royal est inauguré sur la rue Peel à Montréal. Avec ses 1 046 chambres, il s'agit du plus grand hôtel de l'Empire britannique.

22 décembre : La basilique de Québec est détruite par un incendie. Les dégâts sont évalués à 1 million de dollars. Incendie de façon irrémédiable, l'épicentre historique et spirituel du catholicisme au Canada, dont les racines remontent à 1647, a été rapidement reconstruit et a retrouvé sa gloire d'antan. Elle avait déjà été bombardée et incendiée lors de la bataille de Québec en 1759.

27 décembre : Le porte-avions japonais Hosho est devenu le premier porte-avions conçu à cet effet à être mis en service.

Voyages et transports au Canada

En 1922, le Canada comptait 39 773 milles de voies ferrées à vapeur en exploitation et plus de 44 millions de passagers. Les chemins de fer électriques n'ont cessé de croître depuis 1901, année où le pays ne comptait que 552,91 milles en service. En 1922, il y avait 1 724,60 milles en service et près de 740 millions de personnes ont pris le train cette année-là.

Mais la popularité du train est en baisse. Selon l'Annuaire du Canada, "il ne fait aucun doute que les véhicules à moteur assurent maintenant une grande partie du trafic sur courtes distances qui était auparavant assuré par les chemins de fer à vapeur et électriques." En 1922, un total de 513 821 véhicules à moteur étaient enregistrés au Canada, comparativement à 2 130 en 1907.

Le RMS Empress of Canada était un paquebot construit au début des années 20 pour la Canadian Pacific Steamships (CP) par la Fairfield Shipbuilding & Engineering Company à Govan sur la Clyde en Écosse. Ce navire - le premier des deux navires du CP à porter le nom d'Empress of Canada - a traversé régulièrement la route transpacifique entre la côte ouest du Canada et l'Extrême-Orient jusqu'en 1939.



RMS Empress of Canada



L'entrepôt frigorifique de Montréal a été inauguré.

Les inventions qui ont façonné l'Amérique dans les années 1920

Les progrès technologiques ont conduit à l'ère de l'électricité et de nombreux foyers en Amérique, en particulier dans les villes industrialisées, étaient alimentés par l'électricité. L'accès à l'électricité dans les années 1920 a fourni aux Canadiens la puissance nécessaire pour faire fonctionner de nouveaux appareils économisant de la main-d'œuvre, comme les réfrigérateurs, les machines à laver, les radios, les phonographes, les rasoirs et fers à repasser électriques et les aspirateurs.

La décapotable : L'Américain Ben P. Ellerbeck a créé le premier prototype pratique de toit rigide rétractable (cabriolet).

Audiomètre : Le Dr Harvey Fletcher de l'université Brigham Young a inventé le premier audiomètre pour évaluer la perte auditive.

Skis nautiques : Ralph Samuelson a créé un nouveau sport : le ski nautique! Il est rapidement devenu le passe-temps estival favori. Samuelson a d'abord utilisé une paire de planches comme skis et une corde à linge comme corde de remorquage.

Mélangeur électrique: C'est à Stephen J. Poplawski que l'on doit le blender électrique qui a d'abord été utilisé pour préparer des milk-shakes et des malts. En 1932, Poplawski a reçu des brevets pour un mélangeur qui fonctionnait bien pour les fruits et les légumes. Le mixeur électrique permettait de préparer des friandises crémeuses et de réduire facilement les fruits et les légumes en purée. Il est rapidement devenu un appareil de cuisine populaire dans la plupart des foyers.

Cage pour bébé : Emma Read a inventé une cage qui serait suspendue et contreventée à une fenêtre ouverte à l'extérieur d'un bâtiment. La cage avait un fond solide avec du fil de fer sur les côtés, permettant à l'air frais de passer à travers. Le toit serait incliné et les bardeaux se chevaucheraient pour empêcher la neige ou la pluie de pénétrer dans la cage.



1922 - La culture POP

La création de la **Vegemite** a commencé lorsque la Kraft Food Company a engagé un jeune chimiste pour développer une pâte à tartiner à partir de l'une des sources naturelles connues les plus riches en vitamine B : la levure de bière. Les pharmacies **Walgreens** ont inventé le milkshake malté en 1922. Le tout **premier film en 3D** a été The Power Of Love, un film muet. C'était également le premier film à avoir une fin alternative, et le spectateur pouvait choisir entre la fin heureuse et la fin triste (toutes deux tournées en 2D) en fermant un œil ou l'autre. Aucune copie n'existe.

100 Years Ago - 1922

Compiled by Louise Dineen

by Louise Dineen



1922 was not a very exciting year!!!! And most Canadians were probably grateful for that.

The world population was approximately 1,980,000,000.



Canadian Red Ensign, 1922-1957

Canada's population was 9 million. There were 162,552 births, 68,175 deaths and 47,690 marriages. The province with the highest rate of natural increase that year was Saskatchewan, at 20.2 per 1,000 people. Cancer was an increasing concern for Canadians—5,092 people died from it in 1922, compared with 4,826 in 1921.

January 13: The flu epidemic claimed 804 victims in Britain.

January 23: The insulin miracle. 14-year-old Leonard Thompson who was dying of diabetes at the Toronto General Hospital was given the first-ever injection of purified insulin. As a result, he survived. The successful technique would later win a Nobel Prize for its creators, Frederick Banting and Charles Best.

February: The first issue of the Reader's Digest was published in New York by DeWitt Wallace and his wife Lila. The initial run of the magazine was just 1,500 but it soon grew into one of the best-selling magazines in the United States. By the end of the century, it had a circulation in the millions and was distributed in over 15 languages around the world.

March 3: A spectacular fire almost destroyed Montreal's City Hall. Only the exterior stone walls survived the blaze. Three firefighters were seriously injured fighting the fire which lasted until early morning. Mayor Médéric Martin evaluated damages at 10 million dollars.

April 26: Birth of Jeanne Sauvé, politician, and first female Governor General of Canada who died in 1992.

May 3: The women of Prince Edward Island won the right to vote.

May 30: The Lincoln Memorial was dedicated to honor the 16th president of the United States, Abraham Lincoln. It is on the western end of the National Mall in Washington, D.C., across from the Washington Monument, and is in the form of a neoclassical temple.



Jeanne Sauvé



René Lévesque

July 9: Johnny Weissmuller swam the 100-meter freestyle in 58.6 seconds, breaking a world swimming record and the 'minute barrier.'

August 4: For Whom the Bell Tolls /Not All. Telephone service in the United States and Canada was silenced for one minute to mark the funeral of Alexander Graham Bell. He was one of several inventors of the transmission of speech by electrical wires.

August 24: Birth of René Lévesque, politician, Minister and 23rd Premier of Quebec (died in 1987).

August 25: Highest scoring baseball game ever: 49 runs when the Chicago Cubs beat the Phillies 26 to 23.

September 13: The hottest temperature ever measured on Earth was in Aziziya, Libya at 136 degrees Fahrenheit (57.8 degrees Celsius).

September 15: People rioted over whether it was okay to wear a straw hat past the "socially acceptable" date of September 15, in New York. The riot lasted 8 days and led to multiple arrests.

October 7: L'École des Beaux-Arts de Montréal was inaugurated.

November 3: Hockey player Aurèle Joliat was drafted by the Montreal Canadiens.

November 4: British archaeologist Howard Carter and his workers found the entrance to King Tutankhamen's tomb in the Valley of the Kings of Egypt. George Herbert, the Fifth Earl of Carnarvon, accompanied Howard Carter. His family-owned Highclere Castle is the filming location for Downton Abbey.

December 1: Until the early 1920s, all 3 Maritime provinces still drove on the left, as Britain and Australia do today. The change was done on December 1 because "traffic is usually extremely light on the roads of this province at that time."

British Columbia had changed from driving on the left to the right on January 1.

December 5: The ground on which the Vimy Monument sits, as well as the surrounding 100 hectares of land, was given to Canada by France in 1922 in gratitude for sacrifices made by Canada in the First World War and for the victory achieved by Canadian troops in capturing Vimy Ridge in April 1917. The monument was built by the people of Canada as a tribute to their countrymen who fought in the Great War and, particularly, to the more than 66,000 men who gave their lives.

December 20: The Mount-Royal Hotel was inaugurated on Peel Street in Montreal. With 1046 rooms, it was the biggest hotel in the British Empire.

December 22: The Quebec City Basilica was destroyed by fire. Damage was estimated at one million dollars. Burned beyond repair, the historical and spiritual epicentre of Catholicism in Canada, with roots reaching back to 1647, was swiftly rebuilt and restored to its former glory. It had already been bombarded and set aflame in the 1759 Battle of Quebec.

December 27: The Japanese aircraft carrier Hosho became the first purpose-designed aircraft carrier to be commissioned.

Wartime: During the First World War, some Canadians were denied the vote if they were born in an enemy nation or if their primary language was that of an enemy country. They got back the right to vote in 1922.



Highclere Castle



Mount-Royal Hotel

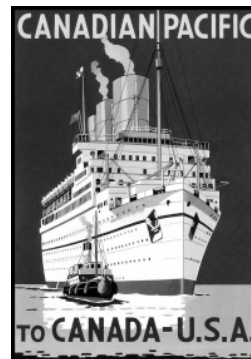
Transport in Canada

In 1922, Canada had 39,773 miles of steam railroads in operation and over 44 million passengers. Electric railroads had grown steadily since 1901, when the country had only 552.91 miles in service. By 1922, there were 1,724.60 miles in service and nearly 740 million people rode the train that year.

But the train's popularity was decreasing. According to the Canada Yearbook, "there can be no doubt that motor vehicles are now serving much of the short haul traffic formally served by steam and electric railways." By 1922, a total of 513,821 motor vehicles were registered in Canada, compared with 2,130 in 1907.

RMS Empress of Canada was an ocean liner built in the early '20's for the Canadian Pacific Steamships (CP) by Fairfield Shipbuilding & Engineering Company at Govan on the Clyde in Scotland. This ship - the first of two CP vessels to be named Empress of Canada - regularly traversed the trans-Pacific route between the west coast of Canada and the Far East until 1939.

Montreal's Cold Storage Plant was inaugurated in 1922.



Inventions that shaped America in the 1920s

Advances in technology led to the age of electricity and many homes in America, especially in the industrialized cities, were powered by electricity. Access to electricity in the 1920's provided Canadians with the power required to run new labor-saving devices such as refrigerators, washing machines, radios, phonographs, electric razors and irons, and vacuum cleaners. The 1920's was also a time of prosperity for many Canadians and there was access to easy credit which made it possible for people to take advantage of the inventions in the 1920's.

The Convertible: American Ben P. Ellerbeck created the first practical retractable hardtop (convertible) prototype in 1922.

Audiometer: Dr. Harvey Fletcher of Brigham Young University invented the first audiometer for evaluating hearing loss in 1922.

Water skis: Ralph Samuelson created a new sport—water skiing! It quickly became a favorite summer pastime. Samuelson first used a pair of boards as skis and a clothesline as a towrope.

Electric Blender: Stephen J. Poplawski is credited for the electric blender that was first used for making milk shakes and malts. In 1932, Poplawski received patents for a blender that worked well for fruits and vegetables. The electric blender made cool creamy treats and pureed fruits and veggies easily. It quickly became a popular kitchen appliance in most homes.

Baby cage: Emma Read's invention was a cage that would be suspended and braced from an open window on the exterior of a building. The cage had a solid bottom with wire around the sides, allowing for fresh air to pass through it. Emma also proposed curtains that could be pulled shut to stop drafts when a baby takes a nap in the suspended cage. The roof would be slanted with overlapping shingles to prevent snow or rain from getting into the cage.

1922 POP culture

Vegemite's creation began in 1922 when Kraft Food Company hired a young chemist to develop a spread from one of the richest known natural sources in the Vitamin B group: brewer's yeast.

Walgreens introduced the malted milkshake in 1922.

The first ever 3D movie was *The Power of Love*, a silent film released in 1922. It was also the first film to have an alternative ending, and the viewer could choose between the happy and sad endings (both shot in 2D) by closing one eye or the other. No copies exist.

Highest scoring baseball game ever: 49 runs when the Chicago Cubs beat the Phillies 26 to 23 on August 25th.

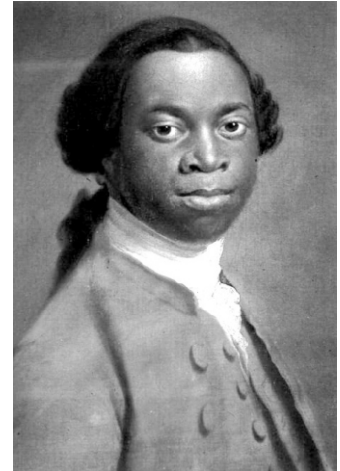
Abraham Hannibal

300e anniversaire du brevet d'ingénieur



par Jean-Pierre Raymond

En 2022, ce sera le 300e anniversaire de la remise du brevet d'ingénieur du Roy à Abraham Hannibal devenant ainsi le premier ingénieur noir né en Afrique.



Abraham Petrovich Hannibal
(1696 -1781)

Il est né en 1696 sur le bord du lac Tchad dans ce qui est aujourd'hui le Cameroun. Enlevé par des marchands d'esclaves en 1703, il sera vendu à la Cour de l'Empire Ottoman. Mais il se convertit à la religion musulmane. Il porte désormais le nom d'Ibrahim, ce qui lui évitera l'esclavage (un musulman ne peut avoir un autre musulman comme esclave). Il sera mis au service d'Ahmet le frère du sultan Moustafa II. Cependant, peu après, la mère du sultan, jugeant que son fils aîné n'est pas à la hauteur du trône, le fait remplacer par son fils cadet Ahmet III et celui-ci conserve le personnel de son frère et libère (met au chômage) son propre personnel. C'est ainsi qu'Ibrahim et deux autres noirs seront choisis à la demande de l'ambassadeur de Russie Piotr Andreïevitch Tolstoï (l'arrière-grand-père de Léon qui écrira Guerre et Paix) et ce sur ordre du Tzar de Russie Pierre le Grand.

Pierre a des problèmes à motiver son fils Alexis à se former comme ingénieur (aujourd'hui on dirait que c'est un enfant roi). Il fait savoir que non seulement étudier est inutile car il deviendra Tzar de toute façon et qu'il a l'intention d'annuler toutes les réformes de son père lorsqu'il montera sur le trône. En 1705, Pierre adopte Ibrahim et le fait baptisé Piotr Petrovitch mais le jeune homme préfère conserver son nom transformé en Abraham.

Abraham sera bien éduqué pour voir si on peut éduquer un noir aussi bien qu'on peut le faire avec un blanc pour ainsi prouver la supériorité de l'acquis sur l'inné. Abraham deviendra l'un des plus grands mathématiciens de son temps devenant un grand ami du mathématicien allemand Leibniz et il maîtrisera parfaitement six langues ce qui fera dire de lui par Voltaire qu'il est « l'étoile noire des Lumières ».

Après avoir aidé Pierre pendant la Guerre du Nord contre la Suède, entre autre par la construction de fortifications lors de la bataille de Poltava, il accompagne Pierre en France en 1717. Il sera confié au Duc de Maine (l'un des bâtards de Louis XIV) qui comme grand-maître de l'artillerie était responsable du corps des ingénieurs. Mais le jeune homme est mêlé aux complots entre le duc de Maine et le Duc d'Orléans concernant les directives de Louis XIV à son décès pour assumer la régence du Royaume au nom du jeune Louis XV. Abraham qui est aussi emmêlé avec des problèmes de dettes suite à une crise boursière fuit Paris vers le Sud. Rendu aux pays Basques, il offre gratuitement ses services comme cadet ingénieur au maréchal Stuart (un membre de la monarchie britannique) qui commande l'armée Française contre l'armée britannique commandée

par le général Montagu (un Huguenot français). Abraham s'illustrera pendant la campagne où il sera impliqué dans plusieurs sièges, sera blessé et promu capitaine. Ses faits d'arme lui vaudront de recevoir à partir de 1720 une formation d'ingénieur gratuite à l'École royale d'artillerie de La Fère (la même école où sera formée de 1750 à 1753 l'ingénieur canadien Michel Chartier de Lotbinière). Son père adoptif, Pierre, a failli empêcher Abraham d'obtenir son brevet six mois avant de le recevoir à cause de la crise financière qui frappe la France. Mais, il parvient à convaincre l'Ambassadeur de Russie à Paris d'intercéder en sa faveur auprès du Tzar afin de le laisser terminer ses études et ainsi être utile dans le développement de la Russie. C'est ainsi qu'en 1722 il obtient son brevet d'ingénieur du roy et deviendra un officier général pendant la Guerre de Sept-ans.

Il meurt à 85 ans très riche et presque inconnu. Cependant, il est l'arrière-grand-père d'Alexandre Pouchkine le plus grand poète de l'histoire de Russie qui est mort à 37 ans dans un duel alors qu'il était couvert de dettes de jeu. J'en conclus que pour être célèbre dans le futur vaut mieux être un poète qui meurt jeune et pauvre qu'un ingénieur qui meurt vieux et riche. Mais, la vie et la carrière de l'ingénieur se sont avérées tellement plus heureuse.

Parmi sa descendance, on trouve quand même quelques membres de la famille royale britannique dont Natalia Grosvenor, duchesse de Westminster; Alexandra Hamilton, duchesse d'Abercorn; George Mountbatten, 4e marquis de Milford Haven (un cousin d'Élisabeth II) qui est le petit-fils de Nadejda Mountbatten, marquise de Milford Haven (la mère de Pouchkine s'appelait Nadejda).



Buste d'Abraham Hannibal dans son domaine de Petrovskoe



ELECTED MAYOR

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

Lakeshore Press, le 19 Février / February 19, 1937

Abram Gannibal

300th Anniversary of Engineering Certificate



by Jean-Pierre Raymond

In 2022, it will be 300 years since Abram Gannibal became the first Black to receive a King's Engineer certificate.



Abram Petrovich Gannibal
(1696 -1781)

He was born in 1696 in an area bordering Lake Chad in present-day Cameroon. Kidnapped by slave traders in 1703, he was sold to the Court of the Ottoman Empire. However, to avoid becoming a slave he converted to Islam, taking the name Ibrahim, since a Muslim cannot keep another Muslim as a slave. He worked in the service of Ahmet, the brother of Sultan Moustafa II.

Later in the same year, the Sultan's mother, believing that her eldest son was unfit for the throne, had him replaced by his younger brother Ahmet III who retained his brother's staff and let go his own personnel. It is in this way that Ibrahim and two other Blacks were selected at the request of the ambassador to Russia Pyotr Andreyevich Tolstoy (the great-grandfather of Leo Tolstoy, author of War and Peace) under the orders of the Russian Tsar Peter the Great. Peter had trouble motivating his son Alexis to become an engineer. Alexis felt that studying was useless because he would become Tsar in any case at which point he would cancel all of his father's reforms when he ascended to the throne. In 1705, Peter adopted Ibrahim and had him baptized Piotr Petrovitch but the young man preferred to keep his name, now going by the name Abram.

Abram received an excellent education to prove at the time whether a Black person could be educated as well as a White person and thereby show the superiority of acquired over innate behaviour. Abram went on to become one of the greatest mathematicians of his time, counting the German mathematician Leibniz as one of his close friends. He was fluent in six languages, causing Voltaire to refer to him as "the dark star of the Enlightenment".

After helping Peter in the Nordic War against Sweden by constructing fortifications during the Battle of Poltava, he accompanied Peter to France in 1717. He was entrusted to the Duke of Maine (one of Louis XIV's illegitimate sons) who as Grand Master of the Artillery was responsible for the corps of engineers. However the young man became embroiled in intrigues between the Duke of Maine and the Duke of Orleans regarding Louis XIV's directives as to whom would assume the Regency of the Kingdom upon his death. As well, Abram had problems with debts following a stock market crash so he left Paris for the south. Arriving in the Basque country, he offered his services free of charge as a junior engineer to Marshal Stuart (a member of the British monarchy) who commanded the French army against the British army led by General Montagu

(a French Huguenot). Abram proved illustrious during the campaign where he was involved in several sieges, was wounded and promoted captain. His military exploits permitted him to receive training in 1720 as an engineer, free of charge, at the Royal School of Artillery of La Fère (the same school attended by Canadian engineer Michel Chartier de Lotbinière from 1750 to 1753). His adopted father, Peter, almost prevented Abram from receiving his certificate six months before due to the financial crisis which hit France. However, Abram managed to convince the Russian ambassador to Paris to intercede in his favour with the Tsar so that he could continue to complete his studies and thereby become useful to the development of Russia. In 1722 he obtained his King's Engineer certificate and became a general officer during the Seven-Year War.

He died at the age of 85, wealthy and almost unknown. However, he is the great-grandfather of Alexander Pushkin, the greatest poet in the history of Russia who died at the age of 37 in a duel because of gambling debts. I conclude that to be famous in the future it is better to be a poet who dies young and poor than an engineer who dies old and rich. But the life and career of the engineer proved to be so much happier.

Among his descendants are found some members of the British royal family such as Natalia Grosvenor, Duchess of Westminster; Alexandra Hamilton, Duchess of Abercorn; George Mountbatten, 4th Marquess of Milford Haven (a cousin of Elizabeth II) who is the grandson of Nadejda Mountbatten, Marchioness of Milford Haven (Pushkin's mother was called Nadejda).



Coat of arms of Abram Gannibal



DORVAL RESIDENTS — PLAY SAFE!

Free

ANTI - POLIO SHOTS

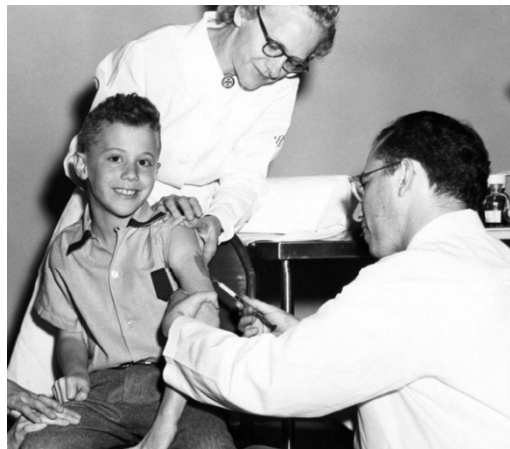
FOR ADULTS 20 TO 40 YEARS

THURSDAY, MARCH 6TH
COURTLAND PARK SCHOOL - 7:30 TO 10 P.M.

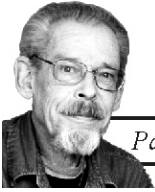
FRIDAY MARCH 7TH
DORVAL GARDENS CENTRE SCHOOL - 7:30 TO 10 P.M.

ATTEND CLINIC NEAREST YOUR RESIDENCE

FURTHER INFORMATION PHONE AV.8-0392
(9 AM TO 5 PM)



The Dorval Reporter, May 6, 1958



Par Dick Nieuwendyk

Les phares de Dorval et d'autres aides à la navigation sur le Lac Saint-Louis



Les aides à la navigation aident les marins à confirmer leurs positions, de rester à l'intérieur des canaux navigables et d'éviter des dangers marins. Ces aides comprennent des phares, des bateaux-phares, des bouées, des feux de position et des balises de jour.

À l'époque de la Confédération, il y avait au moins une douzaine de bateaux-phares stationnés en eaux canadiennes. Les plus anciens étaient des vieux bateaux en bois qui avaient été aménagés. Ils tenaient un phare lumineux et étaient le plus souvent utilisés dans les eaux intérieures telles que les lacs Saint-Louis et Saint-François où le trafic maritime était toujours intense. Parce qu'ils étaient mobiles, ils pouvaient être ancrés soit en eaux peu profondes pour signaler un danger ou en eaux plus profondes pour indiquer un passage. Deux de ces bateaux-phares étaient situés sur le Lac Saint-Louis. Le No 1 était ancré à la jonction des canaux nord et sud du fleuve Saint-Laurent; le No 2 plus en amont entre les bouées actuels AC 57 et 59. Ils avaient des coques peintes en rouge surmontés d'un phare blanc et d'une petite cabane.

Au milieu du 19^e siècle, les phares marquant le Saint Laurent brûlaient de l'huile de baleine. À l'époque, cette huile devenait de plus en plus dispendieuse à cause des pénuries dues à la surexploitation des baleines. En 1860, le gouvernement a décidé de convertir en kérosène, ce qui était moins dispendieux et plus efficace.

Le bateau-phare No. 2 sur le Lac Saint-Louis a été construit en 1850. Le Rapport annuel du Département de la marine et de la pêche de 1883 indique que Benjamin Gloude était le gardien de phare de Dorval avec un salaire annuel de 300 \$. En 1877, le rapport indiquait qu'Olivier Madore était le gardien du phare. Le rapport indiquait également qu'il s'agissait d'un bateau-phare en fer avec une tour de 19 pieds de haut, peinte en blanc. Il y avait trois lampes No 1 munies de réflecteurs de 12 pouces (30 cm). La lumière était visible à 7 miles (15 km) et la taille était de 16 x 24 pouces (40 cm x 60 cm). « Tout est en ordre à bord. La famille du gardien est composée de sept personnes. Le navire et la tour devront être peints la saison prochaine. Certaines réparations sont nécessaires et les ordres nécessaires ont été donnés pour les faire faire. »



Bateau-phare Lake St. Louis no. 2
Photo: Paul Jobin - McCord Museum MP-1986.7.2.7

Éventuellement, à la fin des années 1800, les bateaux-phares ont été remplacés par diverses lumières fixes. L'histoire nous apprend que deux phares existaient sur le Lac Saint-Louis mais ils ont disparu depuis longtemps. Ils ont été construits sur une base en béton, avec une tour circulaire contenant une lampe alimentée au pétrole ou au gaz, situés à 37-38 pieds (94 cm) au-dessus du niveau de l'eau, et une construction sur deux niveaux avec une zone d'habitation et une installation de stockage de carburant et de fournitures. L'un de ces phares était celui de Pointe-Claire, en face de la Pointe Charlebois. L'autre était celui de Dorval, situé près de la Pointe de Valois. Il servait aussi de marqueur de distance pour le canal alternatif entre l'Île Dorval et la rive.

Les assauts des flux de glace pendant des années lors des dégels printaniers ont progressivement détruit le phare de Dorval en 1886. Il a été remplacé en 1888 et un nouveau phare de 37 pieds (11 m) a été érigé. La tour de phare était un bâtiment carré en bois avec un petit logement attaché et peint en blanc.

Le rapport annuel du Département de la marine et de la pêche en 1903 indiquait qu'à partir de 1904, le phare de Dorval brûlerait du gaz d'acétylène (carbure) pour le feu blanc. Les expériences initiales prouvaient que le gaz d'acétylène était supérieur au gaz de pétrole comme illuminant pour les bouées et balises de gaz. Pour un volume égal de gaz brûlé, l'acétylène donne plus de cinq fois la puissance.

Juste à l'entrée ouest du Canal Lachine se trouvent un trio d'îles : Dixie, Bushy et Dorval. En 1915, le Département de la marine et de la pêche a établi une paire de feux de position pour guider les vaisseaux sur le Lac Saint-Louis sur leur passage entre les Canaux de Lachine et Soulanges. Le Canal de Soulanges (ouvert en 1899) fournissait une route sécuritaire autour des rapides sur le Saint-Laurent entre le Lac Saint-Louis et le Lac Saint-François. Le canal de 23 km (14 mi) a été fermé en 1958 à la suite de l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent. Aujourd'hui, les vaisseaux sur la voie maritime utilisent le Canal de Beauharnois reconstruit sur la rive sud du fleuve. Les feux de position sont une paire de balises lumineuses, utilisés en navigation pour indiquer un passage sûr pour des vaisseaux entrant dans un canal peu profond ou dangereux. Ils sont aussi utilisés pour la fixation de la position. Des paires de phares étaient souvent placées aux entrées des ports et canaux, le plus petit (le feu avant) en premier et le plus grand (le feu arrière) en arrière. La nuit, les navires en approche alignaient les deux lumières établissant ainsi une ligne pour naviguer.

Le feu avant Dixie se tenait à 12 mètres (40 pieds) au-dessus de l'eau. C'était une tour octogonale en bois blanc, surmontée d'une lanterne octogonale sur une jetée de béton à 1800 pieds (4550 mètres) du quai de Lachine. Le feu arrière Dixie se tenait à 25 mètres (83 pieds) au-dessus de l'eau. C'était une tour carrée en acier, squelettique et brune, avec des côtés en pente surmontée d'une chambre de veille en bois fermée et d'une lanterne octogonale en fer érigée dans 1 mètre (4 pieds) d'eau, 115 mètres (375 pieds) au nord-ouest de l'île Dixie. La lumière avait une puissance lumineuse de 30 000 bougies, visible à 16 kilomètres (10 miles). (Le parc du Millénaire de Dorval offrait une vue magnifique sur le feu arrière).



le feu Dixie avant - remplacé en 2018

Ces feux ont été érigés par des travailleurs journaliers sous la supervision J.D. Weir pour 7 923,05 \$.

Ces Dorvalois ont été gardiens des feux Dixie :

Le feu avant : Albert LeBlanc (1915-1917)
Hormidas Massie (1917)

Le feu arrière: Edouard Massie (le fils d'Hormidas) (1915-1917)

Le salaire annuel pour l'entretien des feux de position était 320 \$.



NOTE: Hormidas Massie, qui demeurait au 35, avenue Martin près de l'Hôtel de Ville, était échevin à Dorval de 1915 à 1922 sous l'administration du maire Charles C. Décarý.

◀ Maison Massie



le phare Dixie arrière - remplacé en 2019

En août 2018, la Garde côtière canadienne a remplacé le feu avant avec une lumière de secteur - rouge, blanc, ou vert selon la direction, (3 sec. allumée, 3 sec. éteinte) sur une tour de squelette - rouge, située à 1 mile (1 069 m) au sud-ouest du feu arrière. La GCC a aussi annoncé son intention d'enlever le phare arrière situé sur le Lac Saint-Louis au large de Dorval quelques 2 mi (3,2 km) à l'ouest de Lachine. La suppression du feu arrière Dixie a eu lieu en juillet 2019 et a été remplacé par une lumière de secteur.



By Dick Nieuwendyk

The Dorval Lighthouse and other navigation aids on Lake St. Louis

Navigational aids help mariners confirm their positions, stay inside navigable channels and avoid marine hazards. Some of these aids are lightships, lighthouses, buoys, ranges, leading lights, and day beacons.

At the time of Confederation, there were up to a dozen lightships stationed in Canadian waters. The earliest ones were old wooden ships that had been fitted out as lighthouses. They would hold a beacon light and were used most often in inland waters such as lakes St. Louis and St. François, where ship traffic was always heavy. Because they were moveable, they could be anchored in either shallow water, to indicate danger, or deeper water, to mark a passageway. Two lightships were located on Lake St. Louis. Lightship No.1 was anchored at the junction of the North and South channels of the St. Lawrence River. Lightship No. 2 was anchored further upstream between the present AC 57 and AC 59 buoys. The lightships had a red-painted hull and were surmounted by a white lighthouse and a small cabin.



In the middle of the 19th century, the lighthouses marking the St. Lawrence were equipped with oil lamps. These burned whale oil, which, at the time, was becoming more and more expensive because of shortages due to the overharvesting of whales. In 1860, the government decided to convert to kerosene, which was less expensive and more efficient.



Lightship St. Louis no.2

Photo: Paul Jobin - McCord Museum MP-1986.7.2.7

Lightship No. 2, on Lake St. Louis, was built in 1850. The 1883 Annual Report from the Dep't of Marine and Fisheries shows that Mr. Benjamin Gloude was the Dorval Lighthouse Keeper, earning an annual salary of \$300.00.

The 1877 Annual Report from the Department of Marine and Fisheries named Mr. Olivier Madore as the Dorval Lighthouse Keeper.

The report also stated: *"This is an iron lightvessel, with a tower 19 feet high, painted white, and there are three No. 1*

lamps, with 12-inch reflectors, and the light can be seen for seven miles. The size of glass is 16 x 24 inches. Everything on board is in good order. The Keeper's family consists of seven in number. Vessel and tower will require painting next season. Some repairs being required, the necessary orders were given to have them done".

Eventually, in the late 1800's, the lightships were replaced by different fixed lights. History tells us that two lighthouses existed on Lake St. Louis but have long since disappeared. They were built on a concrete base, with a circular tower containing an oil or gas fueled lamp, 37-38 feet above water level, and a two-level construction with a living area, and a fuel and supplies storage facility. One of these was the Pointe Claire Lighthouse, facing Pointe Charlebois in Pointe Claire. The second one was the Dorval Lighthouse, located near Valois Point, which also served as a range marker for the alternate channel between Dorval Island and the shore.

Assaults from ice floes over the years during spring thaws destroyed the Dorval Lighthouse in 1886. It was replaced in 1888 and a new 37-foot high lighthouse was erected. The lighthouse tower was a square wooden building with a small dwelling attached and was painted white.

The annual report of the Department of Marine and Fisheries of 1903 stated that the Dorval Lighthouse in 1904 would burn acetylene gas (carbide) for its white light. Initial experiments proved that acetylene gas was superior to oil gas as an illuminant for gas buoys and beacons. For an equal volume of gas burned, the acetylene gave more than five times the candle power.

Just west of the western entrance to the Lachine Canal lies a trio of islands: Dixie, Bushy, and Dorval Island. In 1915, the Department of Marine and Fisheries established a pair of range lights named the Dixie Range Lights, to guide vessels through Lake St. Louis as they passed between the Lachine Canal and Soulanges Canal. The Soulanges Canal which opened in 1899 provided a safe route around the rapids of the St. Lawrence between Lake St. Louis and Lake St. François. The 23 km (14 mi) long canal was closed in 1958 following the inauguration of the St. Lawrence Seaway. Ships on the Seaway today use the rebuilt Beauharnois Canal on the south side of the river.

Range lights are a pair of light beacons, used in navigation to indicate a safe passage for vessels entering a shallow or dangerous channel; these may also be used for position fixing. Pairs of lighthouses were often placed at the entrance to harbors and canals, the smaller one, called the Front Light first, the larger one, called the Rear Light behind it. At night, approaching ships would align the two lights thereby setting a line to sail by.

The Dixie Front light stood 12 meters (40 feet) above the water, a white wooden octagonal tower, surmounted by an octagonal lantern, on a concrete pier 4,550 yards (4 km) from the Lachine Wharf.

The Dixie Rear light stood 83 feet above the water, a brown skeleton square steel tower, with sloping sides, surmounted by an enclosed wooden watch room and an octagonal iron lantern, erected in 4 feet of water, 125 yards northwest of Dixie Island. The light had a luminous power of 30,000 candles, visible from 10 miles.

(A great view of the rear light was from Dorval's Millennium Park).



The Dixie front light - replaced in 2018

The Dixie range lights were erected in 1915 by day labor under the supervision of J.D. Weir for \$7,923.05.

Head Keepers of the Dixie Range Lights:

Front Light: Albert LeBlanc (1915-1917)

Hormidas Massie (1917)

Rear Light: Edouard Massie (son of Hormidas) (1915-1917)

The annual salary for the upkeep of the Range Lights was \$320.00.

NOTE: Hormidas Massie lived at 35 Martin Avenue (Maison Massie) near City Hall and was a Dorval alderman from 1915 to 1922 under the administration of mayor Charles C. Décarry.



The Dixie Rear - replaced in 2019

In August 2018, the Canadian Coast Guard replaced the front light with a sector light - red, white or green light depending on the direction, 3 sec. on, 3 sec. off on a short skeletal tower. It was located 1069 m (1 mi) southwest of the rear light. The CCG also announced its intention to remove the rear lighthouse located in Lake St. Louis off Dorval, about 3.2 km (2 mi) west of Lachine. The removal of the Dixie Rear Light took place in July 2019, and it has been replaced by a sector light.



« Le Lac & moi »

par George Chalmers

George Chalmers est un résident de Dorval qui est heureux de partager certains de ses souvenirs d'enfance. Traduction par Louise Dineen

Bien que beaucoup d'entre nous ont grandi à Dorval, peut-être que nous ne savons pas grand-chose au sujet du Lac Saint- Louis et du fleuve Saint-Laurent. Par exemple, l'origine du nom du lac remonte à environ 400 ans (Lac Saint Louys). Le Lac est défini comme étant un lac et cela peut rendre perplexe en raison de la connexion avec le fleuve. Dans les premiers temps, sans doute l'attraction était les plages et le lac lui-même. La navigation de plaisance (voile, aviron), et la pêche font partie de tout cela et ont évolué mais restent encore aujourd'hui.

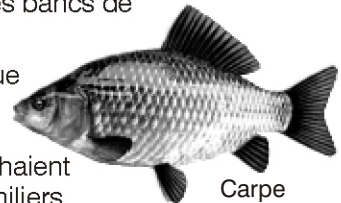


Photo: Dick Nieuwendyk

Le Lac Saint-Louis a toujours fait partie de l'histoire de Dorval incluant l'Île Dorval avec son histoire riche des propriétaires et ses événements.

Le Lac Saint-Louis a beaucoup de zones peu profondes. La profondeur moyenne est d'environ 6 à 8 pieds (1.85 – 2.45 m) mais il y a des zones qui atteignent 25 à 30 pieds (7.6 -9.15 cm). Le fond du lac est variable: il y a des zones rocheuses et boueuses, ainsi que des emplacements de gravier/de pierre ou d'argile. Peut-être étonnamment, il y a aussi des bancs de sable et des fonds sablonneux.

Le Lac Saint-Louis accueille une grande variété de poissons tels que le doré, le grand brochet, la perchaude, l'esturgeon, les poissons de type bass, le poisson-chat, la carpe, l'espadon, le maskinongé, les anguilles, et quelques autres espèces. Beaucoup d'enfants pêchaient sur le rivage, donc certains de ces noms peuvent vous sembler familiers.



Carpe

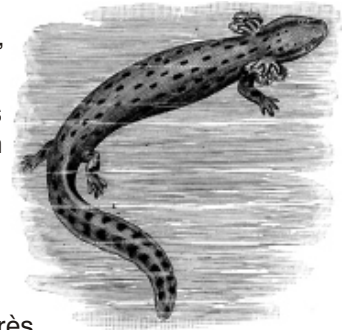
Peut-être pas aussi bien connu est le fait qu'il y a aussi quelques types de moules et de palourdes dans le lac. La boue et la sable emportent des coquilles d'escargots, de moules et de palourdes. En tant que jeune garçon, je marchais souvent le long du rivage pour voir quelles découvertes je pouvais faire. Avant la transformation de la zone Pine Beach en parc, le rivage fournissait fréquemment un nouvel intérêt. Sur le côté est, en direction d'Allen Point, j'ai trouvé une balle d'artillerie intacte, rouillée et recouverte d'un certain type d'algue. Je crois qu'il mesurait environ 10 pouces (25 cm) de long. Après l'avoir examinée, j'ai décidé qu'elle devrait probablement rester dans l'eau. A quelques reprises, j'ai trouvé des petites roches avec fossiles. En général, il s'agissait de petits contours de coquillages ou des impressions de ver. Quand rien d'autre ne pouvait être trouvé, ramasser des pierres dans les bas-fonds découvrait parfois une écrevisse, ce qui créait de l'intérêt et aussi un défi pour l'attraper. Il y avait aussi de schiste dans certains secteurs. C'était génial pour sauter sur l'eau.

Un été, je marchais sur le rivage de la Baie de Valois et j'ai trouvé une tête de flèche en pierre. Je n'ai jamais compris d'où ça venait ni comment elle a atterri sur le rivage. Elle n'était peut-être pas vieille ou peut-être qu'elle l'était... Quoi qu'il en soit, c'était une découverte intéressante. Je me suis souvent demandé quels autres objets sont tombés dans le lac et sont maintenant cachés au fond, y compris peut-être une épave de bateau.

Au bas de l'avenue Stream, le long du chemin du Bord du Lac à côté du Forest and Stream Club, il y avait un petit parc menant à l'eau. À quelques 10 pieds (3 mètres) dans une eau très peu profonde, il y avait une grosse roche avec un anneau de fer fixé au sommet exposé de la roche. Comme l'eau est extrêmement peu profonde, je n'ai jamais pu comprendre son utilisation. Cela n'avait aucun sens d'y amarrer un bateau car il n'était pas assez profond ou assez loin pour servir à cette fin. Pour moi, cela reste un mystère à ce jour. À l'approche de l'hiver, la saison de chasse aux canards parfois a conduit à la découverte d'appelants en forme de canard sur la rive. Inaperçus, ils s'étaient détachés de leur corde et ancrage et ont été transportés d'un endroit quelconque en amont du fleuve ou même de l'autre côté du fleuve. A l'automne, il y avait des migrations d'oiseaux à voir. Je me rappelle de voir des sternes arctiques. Aujourd'hui, il y a une réserve d'oiseaux en face de Dorval, de l'autre côté du lac.

Dans mon adolescence, j'avais un bateau. Cela a ouvert de toutes nouvelles perspectives de Dorval et j'ai commencé à vraiment apprécier la nature. Même aujourd'hui lorsque le lac est calme, Il n'y a rien de tel que de regarder un lever ou un coucher de soleil d'un bateau ou de la rive.

Certains d'entre vous ont peut-être entendu le terme "chiot de boue" (mud puppy). Ils existent dans le Lac Saint-Louis et se trouvaient généralement près du rivage souvent dans les zones marécageuses ou boueuses. Ils sont actuellement une espèce de salamandre et on a tendance à les voir au crépuscule et non pendant la journée. Il y avait aussi des grenouilles et des tortues qui étaient rares. Je me demande si beaucoup se souviennent des ouaouarons au Royal Saint Lawrence. Ils étaient en abondance au printemps et ils produisaient de grands têtards. Le Club abritait également beaucoup de poissons-chats que l'on pouvait voir par temps chaud et ensoleillé près de la surface. Il y avait aussi des grenouilles autour du lac dans les zones marécageuses peu profondes.



Avant la création des parcs Pine Beach et Dorval, les deux avaient des carpes qui allaient dans les bas-fonds chaque printemps pour frayer. L'eau bouillonnait littéralement d'activité et il y avait beaucoup d'éclaboussures. Une carpe peut généralement peser de 10 à 15 livres (4.5 to 7 kg), voire plus. C'était toujours un spectacle à regarder depuis le rivage. Avant que la place Décary n'existe, il n'y avait qu'un champ avec un ruisseau qui descendait vers le lac. Des brochets remontaient le cours d'eau au printemps pour frayer. Le champ lui-même était marécageux et soutenait un petit écosystème. À mesure que l'été approchait, il y avait des lucioles à voir en soirée. Si on a vécu à Dorval dans les années 50 et 60, on se souviendrait probablement aussi des éphémères. Ils couvraient le chemin et les trottoirs du Bord du Lac dans des milliers. Il n'y avait aucun moyen d'éviter de les écraser – ils étaient partout! Les éphémères ont une courte durée de vie d'environ deux à trois jours. Beaucoup ont trouvé la mort avant cela sur le chemin.



Dorval a une petite population et cela donne vraiment l'impression d'une communauté. Le patrimoine visible ainsi que le cadre offert par la nature le rendent vraiment spécial. Pour moi, le plus remarquable c'est que le Lac Saint-Louis a toujours joué un rôle considérable dans la définition de Dorval.

“The Lake & I”

by George Chalmers

George Chalmers is a Dorval resident who is pleased to share some of his childhood memories.

Although many of us grew up in Dorval, we might not have known much about Lake Saint-Louis and the Saint Lawrence River. For example, the origin of the name of the Lake goes back around 400 years ago (Lac St Louys). Lake St Louis is defined as a lake. This may puzzle some people due to the connection to the St Lawrence River. Without doubt, its attraction in early times was the beaches and the lake itself. Boating, sailing, rowing, and fishing were all part of that. They have evolved but remain to this day.



Photo: Dick Nieuwendyk

Lake St-Louis has always been part of Dorval history which includes Dorval Island and its own storied history of owners and events.

Lake Saint-Louis has many shallow areas, and the average depth is around 6 to 8 feet (1.85 – 2.45 m). There are areas that reach 25 to 30 feet (7.60 -9.15 m). The bottom of the lake is varied: there are rocky and muddy areas as well as gravel/stone or clay locations. Perhaps surprisingly, there are sandbars and sandy bottoms too.

Lake Saint Louis supports a wide variety of fish such as doré, northern pike, yellow perch, sturgeon, bass, catfish, crappie, carp, sunfish, muskellunge, eels, and a few other species. Many children fished from the shore so some of these names might sound familiar.



northern pike

Maybe not as well-known is that there are also some types of mussels and clams in the lake. Small shells of snails, mussels and clams are washed ashore with mud and sand. As a young boy, I frequently walked the shoreline to see what discoveries I could find. Before the Pine Beach area was turned into a park, the shore frequently provided some new interest. On the east side towards Allen Point, I found an intact artillery shell, rusted, and coated with some type of algae. I think it was about 10 inches (25 cm) long. After examining it, I decided it should probably remain in the water. On a few occasions, I found small rocks with fossils. Typically, they were small shell outlines or worm-like impressions. When nothing else could be found, picking up rocks in the shallows would sometimes uncover a crayfish which always created some interest as well as a challenge to try and catch. There was also shale in some areas which was great for skipping across the water.



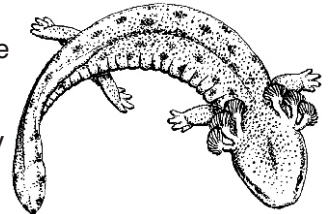
One summer, I was walking along the shore of Valois Bay when I found a stone arrowhead. I never did figure out where it came from or how it ended up on the shore. It may have been old or maybe it wasn't. Either way it was an interesting find. I often wondered what other items have fallen into the lake and now lay hidden on the bottom, including possibly boat wreckage.

At the bottom of Stream Avenue along the Lakeshore Road next to the Forest and Stream Club, there was a small park leading down to the water. About 10 feet (3 meters) out, in very shallow water, there was a large rock with an iron ring fastened to the exposed top of the rock. As the water is extremely shallow, I could never understand its use. It made no sense to moor a boat to it, as it was nowhere deep enough or far enough out to serve that purpose. For me it remains a mystery to this day.

As winter approached, duck hunting season occasionally led to the finding of wood decoys on the shore. Unnoticed, they had broken loose from their strings and anchors and were carried from some location upriver or even across the river. In the fall, there were bird migrations to be seen. I recall seeing Arctic terns while out on the water. Today there is a bird sanctuary across the lake from Dorval.

In my teens, I had a boat. This opened whole new perspectives of Dorval and I began to really enjoy nature that we were provided with. To this day when the lake is calm, there is nothing like watching a sunrise or sunset from a boat or from the shore.

Some of you may have heard the term “mud Puppy”. They exist in Lake Saint-Louis and are typically found close to shore and often in swampy or muddy areas. They are a type of salamander and tend to be seen at dusk, not during the day. There were, of course, frogs in the swampy areas too and there were turtles which were a rare sighting. I wonder if many recall the bullfrogs at the Royal Saint Lawrence Yacht Club. They were in abundance and in the spring they produced large tadpoles. The Yacht Club was also home to a lot of catfish that could be seen on warm sunny days close to the surface. There were of course frogs around the lake in shallow swampy areas. Before Pine Beach Park and Dorval Park were created, both locations would have carp which would go into the shallows every spring to spawn. The water would literally churn with activity and there would be a lot of splashing. (Carp can typically be 10 to 15 pounds (4.5 to 7 kg) or even larger. It was always a spectacle to watch from the shore.



Before Decary Place existed, there was only an open field with a stream that flowed down to the lake. Pike would swim up the stream in the spring to spawn. The field itself was marshy and supported a small ecosystem. As it got closer to summer, there were fireflies to watch in the evening. Anyone who lived in Dorval in the 50's and 60's would probably also remember mayflies. They would cover Lakeshore Road and sidewalks in the thousands. There was no way to avoid running over them or walking on them. They were everywhere! These flies have a short life span of about two to three days. Many met their demise before that on Lakeshore Road.

Dorval's population is small, and this makes it really feel like a community. The visible heritage and the surroundings that nature provides make it really special. To me, the most notable is that Lake Saint-Louis has always played a significant role in defining Dorval.



Photo: Dick Nieuwendyk

La mémoire de nos aînés

Comme vous le savez tous, la mission de la Société historique de Dorval est de **DOCUMENTER, PRÉSERVER ET PROMOUVOIR** l'histoire de notre communauté dorvaloise.

A cet effet, depuis quelques années déjà, la Société s'est afféree à combler la partie première de sa mission. Depuis 2015 (excluant les années de COVID-19), nous avons fait appel à quelques-uns de nos résidents ayant vécu de nombreuses années dans notre milieu en leur demandant de nous relater les divers événements qui ont marqué de façon significative leur vécu dorvalois.

Jusqu'à date, nous avons pu interviewer environ une dizaine d'entre eux. Nous sommes toujours à la recherche de nouvelles sources d'information.

Si le cœur vous en dit, nous vous serions reconnaissants si vous pourriez nous communiquer vos expériences de vie dorvaloise.

Nous vous prions de bien vouloir communiquer avec nous à votre convenance.

Rappelez-vous que l'histoire dorvaloise mérite d'être documentée - grâce à votre contribution.



Our Seniors' Memories

As you know, the mission of the Dorval Historical Society is to **DOCUMENT, PRESERVE, and PROMOTE** the history of our Dorval Community.

To this end, for the past several years, the Society has been trying to fulfill the first segment of its mission. Since 2015 (excluding the COVID-19 years), we have called upon several of the residents who have lived among us for many years and asked

them to tell us about the events that affected their lives in Dorval.

So far, we have interviewed about a dozen of these people. We are still on the look-out for new sources of information.

If you feel like it, we would be grateful if you could share your experiences of life in Dorval with us.

Please contact us at your convenience.

Remember that our Dorval history is worth documenting – thanks to your contribution.

 **514 633-4000**

www.societehistoriquededorval.ca • www.dorvalhistoricalsociety.ca



The unveiling picture below shows the Ferry Command Family. From left to right back row Radio Officer Lloyd Wheeler, Jack Lafortune, 3rd Vice President Dorval Legion, Norm Frost, 1st vice President Dorval Legion and Guardian of the plaque, Mayor Peter Yeomans, Radio Officer James Jubb. Front and centre immediate past Mayor of Dorval Sarto Desnoyers and Lillian Wheeler secretary of Ferry Command. (Photo Eric Crowley)

A permanent home for Air Force at Sarto Desnoyers

You remember the controversy that erupted when the plaque was removed from the wall of the Dorval Airport because it wasn't in French.

Then it was placed on a wall at the RCAF Association's Frank McGill building. Now that edifice has been sold, so the plaque had to be moved again at Sarto Desnoyers Community Center in Dorval.

The famous plaque recalls the memory of those who gave their lives transporting aircraft to the United Kingdom during the second World War.

The plaque reads as follows: 1940-1946, IN COMMORATION TO THE MEN OF ROYAL AIR FORCE FERRY COMMAND WHO UNDER DIFFICULT AND ADVERSE CON-

DITIONS FERRIED AIRCRAFT TO THE UNITED KINGDOM, THUS GREATLY HELPING ACHIEVE FINAL VICTORY. THIS PLAQUE IS ALSO DEDICATED TO MANY WHO GAVE THEIR LIVES IN THIS SERVICE FOR THEIR COUNTRY

"We trust heavenly Father their last flight was successful."



DORVAL

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



**CHRISTOPHER
VON RORETZ**

**JEAN-FRANÇOIS
LEROUX**

**NICOLE
DUCHASTEL**

**MARC
DORET**

**PAUL
TRUDEAU**

**BOB
LE SAGE**

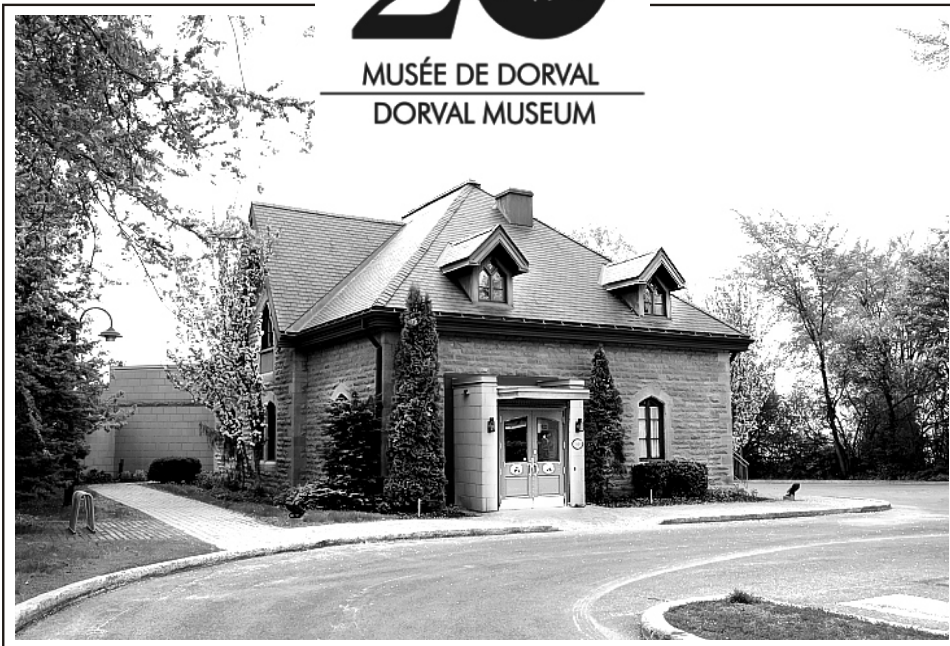
**PASCAL
BRAULT**

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

www.ville.dorval.qc.ca



MUSÉE DE DORVAL
DORVAL MUSEUM



1850, chemin du Bord-du-Lac - Lakeshore Drive, Dorval

**Ouvert du jeudi au dimanche
10 h - 16 h**

**Open Thursday to Sunday
10 a.m. to 4 p.m.**

Entrée libre - Free admission

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