

LA VOIE

BEECHWOOD

MAGAZINE

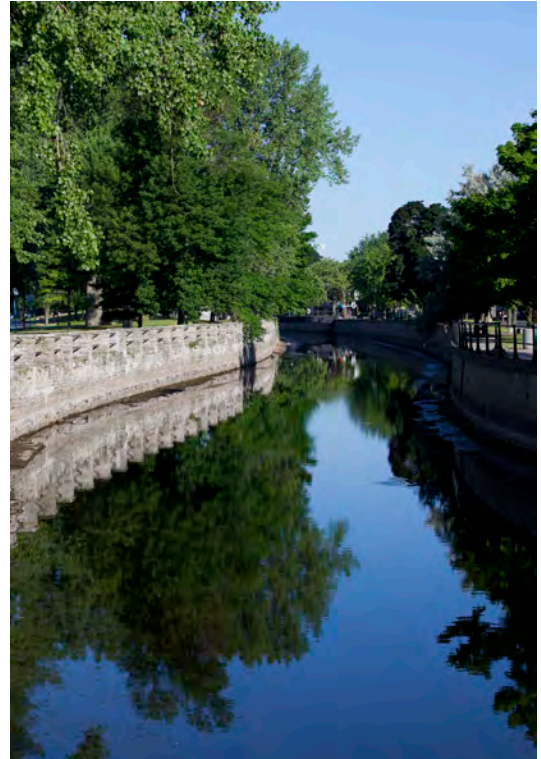
L'histoire des canaux à
Beechwood

L'histoire des canaux à Beechwood

Le premier canal canadien a été construit à Lachine, vers l'extrémité ouest de l'île de Montréal. Il a été inauguré en 1825 en contournant les rapides de Lachine qui ont longtemps été un obstacle à la navigation et le site d'un portage aujourd'hui disparu.

Le canal de Lachine a eu un impact important sur l'économie de Montréal : il a fait passer la ville du statut de tête de ligne de la navigation la plus à l'ouest du Bas-Canada à celui de port de sortie pour les marchandises en provenance du Haut-Canada, station intermédiaire entre le sud du Haut-Canada et l'Atlantique. Comme le canal reliait les niveaux supérieurs au-dessus de Lachine aux niveaux inférieurs à l'est de Montréal, le débit de l'eau était suffisamment rapide pour produire de l'énergie grâce aux roues hydrauliques.

Les industries se sont déplacées de l'ancien centre-ville de Montréal et même de Québec pour profiter de l'alimentation en énergie qui pouvait servir à faire fonctionner les scieries et les moulins à farine.



Le canal de Lachine desservait les villes et les ports du lac Ontario. La limite élargie des fermes le long du lac Érié devait toutefois composer avec la rivière Niagara et sa célèbre cataracte. Les investisseurs américains ont d'abord trouvé un moyen d'éviter les chutes du Niagara en construisant le canal Érié, achevé en 1825 – la même année que le canal de Lachine. Ils ont poursuivi avec le canal Oswego quatre ans plus tard et le réseau américain a ensuite relié le lac Ontario et le lac Érié au port libre de glace de New York.

Entre-temps, les investisseurs canadiens n'étaient pas restés inactifs. Le canal Welland a été ouvert en 1829, reliant les lacs Érié et Ontario, même s'il a été en proie à des problèmes de tracé et de financement. Mais, à l'aube des années 1830, les Canadiens pouvaient se targuer d'avoir suivi le rythme des Américains dans ce que l'on pourrait appeler la « course aux canaux ».

Le canal Rideau achevé en 1826, plus orienté vers la défense, a été construit par le gouvernement britannique en tant qu'entreprise publique et a été un indicateur précoce du lien étroit entre l'infrastructure et le financement public en Amérique du Nord britannique. D'autres canaux canadiens sont rapidement passés de mains privées à un contrôle gouvernemental.



Les canaux étaient des merveilles de technologie et d'ingénierie à leur époque, mais ils avaient de réelles limites. Même si le transport de marchandises en vrac par voie d'eau était beaucoup moins cher et plus rapide que par la route, cela n'était vrai que lorsque l'eau n'était pas gelée. La quantité de céréales pouvant être transportée à la fin d'une récolte d'automne avant que la glace ne s'installe était limitée; ensuite, cette récolte devait attendre le printemps suivant avant d'être commercialisée. Par conséquent, l'entreposage et le crédit sont devenus des considérations de plus en plus importantes.

De plus, les trois canaux canadiens ont été construits par des compagnies différentes et il n'est pas surprenant que leurs spécificités variaient grandement. Le canal Rideau, par exemple, était deux fois moins profond que le canal Welland, ce qui limitait les navires qui pouvaient l'utiliser et leur capacité à survivre commercialement – ou même simplement à rester à flot dans le lac Ontario. La dette liée aux canaux était considérable et, compte tenu de l'implication de l'administration coloniale, elle laissa le gouvernement du Haut-Canada dans l'incapacité de financer des projets auxiliaires comme la construction de routes. Les marchands favorables aux canaux proposèrent d'augmenter les impôts fonciers pour remédier à la situation; les agriculteurs opposés aux canaux répondirent que ces grands projets profitaient principalement aux marchands et qu'il faudrait plutôt taxer le commerce pour couvrir la dette.

En 1871, les chemins de fer et même les routes avaient supplanté les canaux comme infrastructure la plus viable dans l'est et le centre de l'Amérique du Nord britannique.

Après l'âge d'or de la construction des canaux, il n'est pas surprenant qu'ils aient eu des conséquences environnementales inattendues. Les quatre Grands Lacs occidentaux se rejoignent, mais ils sont séparés du lac Ontario, du Saint-Laurent et de l'océan par les chutes du Niagara. L'ouverture du canal Welland a permis de relier les deux écosystèmes et le canal de Lachine a aussi permis de contourner les rapides de Lachine. Cela a permis à différentes espèces de poissons et de parasites de se mélanger pour la première fois.

L'évolution de la navigation – notamment des systèmes de cale – et la montée de la pollution industrielle allaient aggraver cette situation au XXe siècle, mais le processus a commencé au début du XIXe siècle.



Bâtisseurs de canaux

HECTOR McPHAIL Section 14, Lot 53 N

Né en Écosse en 1789, Hector McPhail vient au Canada pour travailler sur les canaux des écluses Rideau et sur les bâtiments en pierre. M. McPhail est considéré comme un excellent maçon et constructeur de moulin. Il travaille sur plusieurs bâtiments en pierre autour de Bytown, et l'en croit aussi qu'il a travaillé sur le premier édifice Parlementaire.

Le 5 juillet 1834, il achète 100 acres de terrain où, avec sa femme, il a construit une maison en pierre, ressemblant à celle des écluses Rideau. La ferme reste la propriété de McPhail jusqu'au 28 janvier 1873, quand J.M. Currier au nom du cimetière Beechwood, a acheté les 100 acres.



Quand la ferme a été vendue, la famille McPhail a réservé l'usage de la maison de bois, construite sur le coin sud-ouest, pour son fils et son épouse. Hector et son épouse, Mary sont deux des meilleurs pionniers canadiens. Mary est décédée en 1875 et Hector est décédé le 22 février 1885 à l'âge de 96 ans.

ALEXANDER JAMIESON RUSSELL Section 41, Lot 96 NE

Né à Glasgow, Écosse le 29 avril 1807, M. Russell vient au Canada avec ses parents en 1822 et s'installent à Megantic County, Bas-Canada. Il devient arpenteur et ingénieur et travaille à la construction du canal Rideau et des routes et des ponts au Bas-Canada.

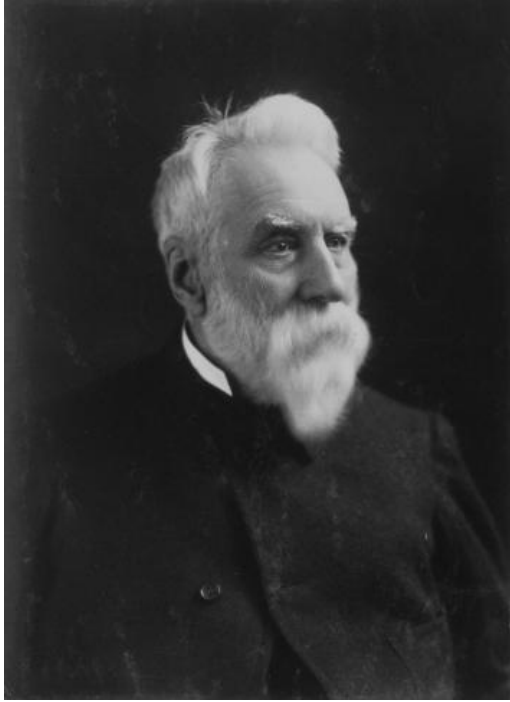
Il devient par la suite fonctionnaire pour le bureau des terres de la Couronne du gouvernement canadien. Il est également l'auteur de quelques livres qui comprennent: The Red River County et Hudson's Bay and North West Territories Considered in Relation to Canada. Il écrit une brochure importante, On Champlain's Astrolabe (1879). Il est décédé à Ottawa, Ontario le 12 novembre 1887.

WILLIAM KINGSFORD Section 41, Lot 55 SE

William Kingsford est né le 23 décembre 1819 à Londres, en Angleterre. Il fit ses études à Camberwell et fut stagiaire très jeune chez un architecte. Trouvant le travail peu agréable, à 16 ans il s'enrôla dans le 1st Dragoon Guards en mars 1837. Il quitta l'Angleterre peu après avec le régiment pour se rendre au Canada en vue de renforcer les unités militaires dans le Bas-Canada à la suite de la rébellion de 1837.

Il fut promu sergent et, en 1840, grâce à ses amis de retour en Angleterre, il acheta sa libération, malgré une offre de Sir George Cathcart, colonel du régiment, pour lui obtenir une commission. Après avoir quitté le service militaire, Kingsford trouva un emploi à Montréal comme arpenteur, sa formation militaire lui ayant appris les rudiments de ce travail. Il finit par obtenir ses qualifications comme ingénieur civil dans le BasCanada en 1844 et devint arpenteur adjoint de Montréal. Preuve de son instabilité caractéristique, après seulement trois années il quitta son poste et devint copropriétaire et corédacteur en chef du Montreal Times.

En deux ans, le journal fit faillite et Kingsford retourna à l'arpentage, en acceptant une série d'affectations temporaires dans le Bas-Canada pour le ministère des Travaux publics.



En 1849, après avoir achevé un arpentage pour le canal Lachine, il quitta le Canada pour travailler à la construction de la voie ferrée Hudson River Railroad dans l'État de New York et au tracé des rues à Brooklyn. En 1851, un projet semblable l'emmena au Panama, où il travailla à la construction du chemin de fer de Panama. Kingsford retourna au Canada en 1852 et trouva du travail comme ingénieur pour la section est du projet de Chemin à rails de Montréal et Kingston.

Il arpenta son tracé de Montréal à Cornwall et continua de travailler sur la ligne entre Montréal et Bytown après que la compagnie ferroviaire eut été achetée par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Il travailla aussi au tracé des voies de l'iconique pont Victoria à Montréal en 1854. En 1855, Kingsford accepta le poste d'ingénieur en chef pour la ville de Toronto. Mais, après quelques mois seulement, il démissionna pour retourner au service de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, où il fut nommé surintendant.

Durant son mandat dans cette compagnie, il arpenta les voies de Montréal à Vaudreuil au Québec, de Montréal à Cornwall en Ontario et de Brockville à Rideau.

Il acquit également une réputation d'employeur juste et consciencieux et déclara fièrement en 1861 que, sous sa supervision, « pas un seul accident ne s'était produit à cause d'une défectuosité des rails ou d'une négligence administrative. » Ce bilan et le fait qu'il parlait français, allemand, italien et espagnol firent en sorte qu'il se vit offrir un poste au sein d'une firme britannique, qui l'embaucha pour surveiller divers projets en Angleterre et en Italie.

De retour au Canada en 1862, Kingsford continua d'agir comme consultant sur divers projets d'ingénierie, puis de s'impliquer dans la construction du Chemin de fer Canadien Pacifique. Il travailla à l'élargissement du canal de Grenville et au drainage de Russell, en Ontario, avant de déménager à Ottawa.

Lorsque le gouvernement de Mackenzie arriva au pouvoir en 1872, Kingsford fut nommé ingénieur du Dominion chargé des ports des Grands Lacs et du fleuve St-Laurent. Il demeura à ce poste jusqu'en 1879, lorsqu'il fut destitué par suite de préoccupations concernant ses sympathies politiques.

Durant toute sa carrière, Kingsford contribua énormément à la littérature en soumettant des articles à des revues sur divers sujets. Il continua de faire du journalisme, tout en écrivant aussi des ouvrages techniques sur les routes, les canaux et d'autres sujets. À 60 ans, il commença à rédiger une histoire du Canada en dix volumes, le dernier ayant été achevé peu avant sa mort.

En 1887, il fut parmi les membres fondateurs de la Société canadienne d'ingénieurs. Ses contributions à ses domaines furent reconnues par son élection à la Société royale du Canada et par l'octroi de plusieurs doctorats honorifiques par deux universités. Kingsford mourut à Ottawa le 29 septembre 1898.

JAMES DYSON SLATER Section 48, Lot 1

James Dyson Slater est né à Manchester, Angleterre le 10 septembre 1813 et vient au Canada avec ses parents en 1830 ou 1831. Ils s'installent à quelques milles des chutes du Niagara. Il étudie le génie et est nommé ingénieur adjoint en charge de l'emplacement et de la construction du Canal Welland de Port Dalhousie à Thorold (1841 à 1845).

M. Slater déménage à Bytown en 1845, à la suite de sa nomination d'ingénieur adjoint pour les travaux d'amélioration de la Rivière Ottawa, englobant des projets de construction tels que barrages, chemins de schlitte, ponts et routes. Au printemps de 1849, M. Slater est nommé arpenteur provincial et pratique sa profession jusqu'en 1858, alors qu'il est nommé surintendant du Canal Rideau, un poste qu'il conserve jusqu'en 1872.

En 1847, M. Slater marie Esther Sparks la plus jeune fille de Nicholas et Sarah Sparks. Même si ces liens peuvent expliquer pourquoi une rue importante a été nommée en son nom, les services de M. Slater en tant que président du Conseil scolaire public de 1863 à 1870 illustrent bien que le civisme de ce citoyen explique bien un tel hommage. M. Slater est décédé le 24 octobre 1876.

THOMAS AHEARN Section 50, Lot 123

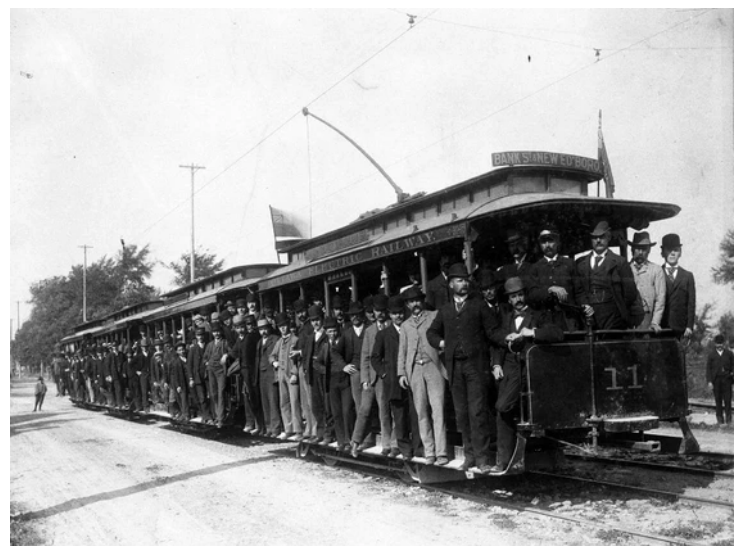
Né sur les Plaines LeBreton en juin 1855, Thomas Ahearn est le fils d'un forgeron irlandais faisant partie de l'équipe d'entretien du Canal Rideau. À l'âge de 14 ou 15 ans, M. Ahearn décroche son premier emploi dans une succursale de bureau de télégraphe caché parmi les moulins près de sa maison.

Il travaille au troc, transportant les messages en échange de leçons de saisie de données. Il devient opérateur et travaille au bureau de télégraphe de la Chambre des communes, transmettant les décisions parlementaires par fil aux victimes pertinentes. Après avoir travaillé avec Western Union de New York, M. Ahearn revient aux Plaines LeBreton et à l'âge de 25 ans devient gérant d'une compagnie de télégraphe locale.

Deux années plus tard il forme une compagnie d'équipement électrique avec Warren Y. Soper, le gestionnaire d'une compagnie de téléphone rivale et un autre ancien opérateur. Ensemble, messieurs Ahearn et Soper obtiennent un contrat pour appareiller l'équipement de télégraphie d'un océan à l'autre pour le Canadian Pacific Railway. Il passé ensuite à l'étape de l'invention, avec un intérêt particulier en électricité. En 1887, M. Ahearn regroupe des investisseurs et lance une compagnie d'électricité qui allume les premières ampoules et les lampes de rues à Ottawa.



The Beechwood Way



Thomas Ahearn, Mayor Thomas Birkett, city council members and other guests take the first street car to Ottawa's Exhibition Grounds, 1891. City of Ottawa Archives, CA00151

Puis, M. Ahearn s'attaque au transport. En 1891, il inaugure le service de tramway électrique d'Ottawa. En réponse à la température de l'hiver, il équipe les tramways de larges balais rotatifs qui repoussent la neige et utilise l'électricité tirée de l'appareil supérieur au lieu des poêles à bois pour chauffer l'intérieur des tramways. Sa compagnie produit aussi des tramways pour d'autres villes. En poursuivant ses divers intérêts, M. Ahearn devient le premier millionnaire d'Ottawa et qui a fait sa richesse dans autre chose que le bois.

Il était un nabab des services publics: en plus de son électricité et de ses entreprises de transport urbain, il décroche l'Ottawa Gas Company, créant l'Ottawa, Light, Heat and Power Company. Il est de plus innovateur, ayant paraît-il inventé le fourneau de cuisine électrique qui a été installé à l'Hôtel Windsor. Et en 1899, il conduit la première automobile à Ottawa – un modèle électrique bien entendu. Riche en 1900, M. Ahearn dévient directeur de la Banque du Canada et autres institutions de pointe, en plus de philanthrope local proéminent.

Président de l'Ottawa Improvement Commission (plus tard la Commission de la Capitale nationale) de 1926 à 1932, il établit le système de promenades à Ottawa et finance personnellement le Pont Champlain sur la Rivière Ottawa en 1928. Cette même année, il est nommé au Conseil Privé.

Au fur et à mesure du temps, M. Ahearn continue de jouer un rôle dans le développement et la propagation de nouvelles inventions. Il réalise son premier appel téléphonique entre le Canada et l'Angleterre en 1926, en plus de la première transmission radiophonique nationale une année plus tard, établissant une chaîne continentale de pylônes radiophoniques.

Il décède le 28 juin 1938.



JOHN BURROWS (HONEY) Section 50, Lots 6 SW

Une pierre tombale dans le cimetière Beechwood d'Ottawa porte l'inscription d'un hommage à la personne enterrée sous elle :

« HONORED GENTLEMAN, CIVIC AND RELIGIOUS LEADER, ROYAL ENGINEER, AND SUPERINTENDENT OF THE RIDEAU CANAL. CAME TO THE WILDERNESS OF UPPER CANADA IN 1816, FROM ENGLAND ».

Le sujet de l'hommage, John Burrows, mourut en 1848 et fut enterré dans un cimetière à Hull, mais une nouvelle tombe lui fut octroyée en 1882 dans le cimetière Beechwood.

Les registres ne mentionnent aucun motif pour le transfert, mais cela permit à Burrows de retourner dans la collectivité dans laquelle il avait vécu et joué un rôle important durant ses premières années, alors qu'elle était connue sous le nom de Bytown.

La décision de John Burrows de quitter l'Angleterre pour mener une vie dans la nature sauvage, qui fut sa destination dans cette région du Haut-Canada au confluent de la rivière Rideau et de la rivière des Outaouais, est curieuse, ainsi que l'utilisation de son second prénom (le nom de sa mère) comme son nom, car à sa naissance près de Plymouth, en Angleterre, le 1er mai 1789, il s'appelait John Burrows Honey.

On pense que son association avec un groupe politique radical l'incita à quitter l'Angleterre et à prendre un autre nom. Burrows fut ingénieur civil en Angleterre, également membre de la milice, ce qui peut expliquer son aptitude à dessiner ainsi qu'à peindre des aquarelles. Il quitta le Haut-Canada en 1816, s'installa brièvement dans le canton de Nepean qui donne sur la rivière des Outaouais à l'ouest de la rivière Rideau, mais il retourna bientôt en Angleterre.

En 1818, il revint avec sa femme et son frère et acheta des terres dans le canton, pendant que son frère achetait des biens de l'autre côté de la rivière Rideau. Sa formation en génie lui permit de travailler comme arpenteur et, lorsque la construction du canal Rideau fut entreprise, il fut embauché par les Ingénieurs royaux de l'Armée britannique, constructeurs du canal. L

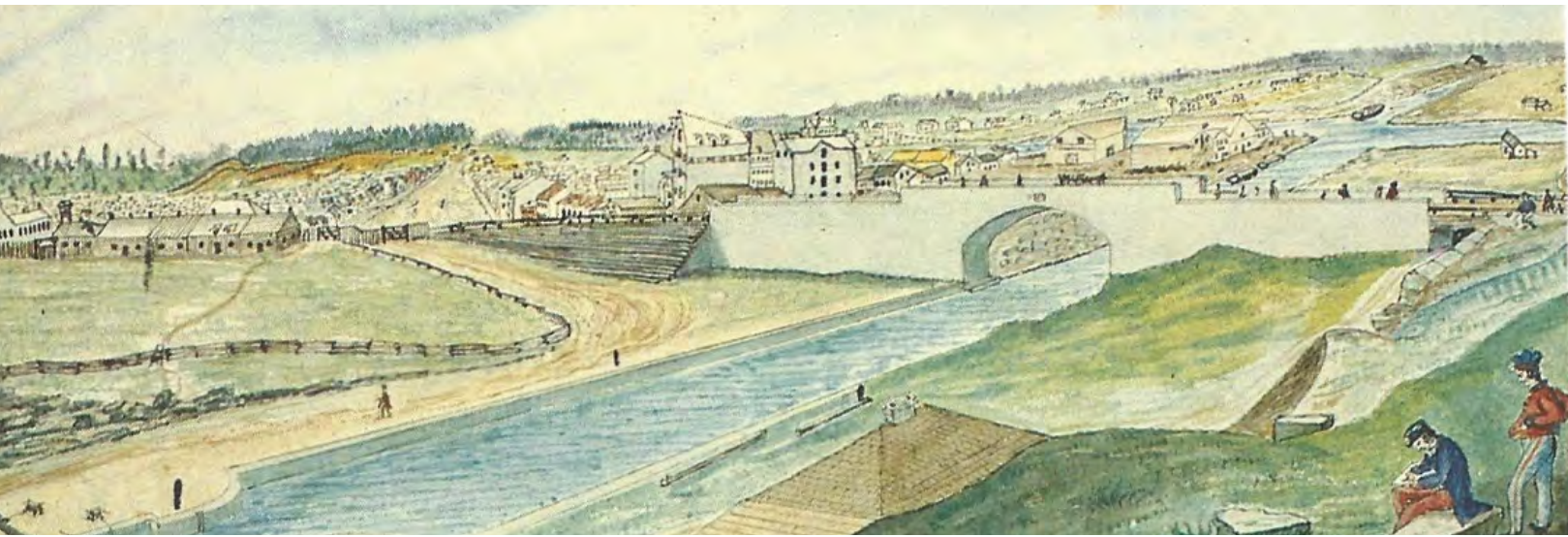
Le canal Rideau avait été planifié peu après la fin de la Guerre de 1812-1814. L'invasion américaine du Canada durant cette guerre avait démontré la nécessité, en cas d'une autre invasion, d'avoir une voie navigable en plus du fleuve Saint-Laurent pour voyager entre Montréal et Kingston. Les plans préliminaires prévoyaient de suivre les rivières et les lacs entre Kingston et le confluent de la rivière Rideau et de la rivière des Outaouais, cette dernière fournissant un passage à partir de là vers Montréal. Les nombreux rapides et chutes le long des quelque 150 milles (240 km) de la voie navigable exigèrent la construction de barrages, de canaux et de 47 écluses pour élever et abaisser les bateaux.

En 1826, le lieutenant-colonel John By des Ingénieurs royaux arriva dans la région où la rivière Rideau rejoint la rivière des Outaouais pour débiter la construction du canal.

Plus tard cette année-là, le gouverneur Lord Dalhousie présida une cérémonie marquant le début du projet. On construisit des casernes pour les soldats et une maison pour le colonel By sur une colline surplombant le site d'une série d'écluses qui devaient raccorder le canal à la rivière des Outaouais.

The Beechwood Way





La colline fut connue sous le nom de Colline des casernes, mais son nom fut changé trois décennies plus tard à Colline du Parlement. Le colonel By reçut les pleins pouvoirs pour exécuter le projet, notamment pour arpenter et exproprier.

Il créa des rues et des lots, les loyers de ces lots servant aux améliorations générales comme le drainage, la construction de ponts et la fourniture de quais. Une route tracée à l'est et à l'ouest des écluses du canal, aujourd'hui les rues Wellington et Rideau, fut bientôt bordée d'édifices et une collectivité naquit et fut nommée en 1827 Bytown d'après le nom du colonel. Cette partie de Bytown à l'ouest du canal devint Upper Bytown et à l'est Lower Bytown.

En 1823, Burrows acheta des terres sur lesquelles furent construits le canal et les écluses, mais il les vendit avant le choix de l'emplacement des écluses, ce qui fit la richesse de leur nouveau propriétaire, Nicholas Sparks, à cause de la valeur accrue des terres.

L'un des projets du colonel By fut la construction d'une série de ponts au-dessus des chutes de la Chaudière de la rivière des Outaouais pour relier Bytown avec un peuplement fondé en 1806 par Philemon Wright. Il envoya des radeaux de bois débité à Québec par la rivière des Outaouais et le Saint-Laurent, le bois étant ensuite acheminé en Angleterre. Un dessin d'un des ponts, daté de 1827, est signé par Burrows et d'autres dessins, datés de 1828 et de 1830, portent les noms de Burrows et du colonel By.

Un autre projet dans lequel Burrows fut impliqué est l'amélioration du passage du bois débité sur la rivière des Outaouais. Son dessin intitulé *Plan of improvements in timber channel at Chaudiere Falls* est daté de 1829. Son nom est suivi du titre « Inspecteur des travaux ».

Durant la construction du canal, Burrows participa à plusieurs arpentages et explorations du tracé. On mesura la profondeur de l'eau le long des rivières et des lacs et on détermina la disponibilité et la qualité de la pierre requise pour les travaux de maçonnerie, ainsi que l'adéquation de la pierre en vue de faire de la chaux pour le mortier. Étant donné que le tracé passait par des zones de nature sauvage, des hommes défrichèrent à la hache le chemin pour les autres.

Lors de son second périple du genre, en juillet 1827, Burrows voyagea avec trois officiers de l'armée, l'entrepreneur en maçonnerie Thomas MacKay et John Mactaggart, ingénieur écossais nommé par le colonel By pour être le conducteur de travaux du projet. Quatre canots transportèrent le groupe, leurs fournitures et leurs assistants.

Dans son journal, Burrows relata les difficultés qu'ils rencontrèrent. Ils traversèrent souvent des marécages contenant « du chardon canadien et du frêne épineux qui piquent à travers les vêtements et provoquent une douleur intolérable ».

Après une journée de travail « sous une pluie battante impitoyable » qui s’acheva au crépuscule, il était « très fatigué, trempé et affamé ». Le soir, il n’y eut aucun répit « de la douloureuse piquûre des maringouins (sic) et des mouches ».

John Mactaggart tomba malade durant le périple, souffrant d’une inflammation de la peau, et son travail pour le canal affecta grandement sa santé. Lorsque le groupe atteignit Kingston, Burrows décrivit ainsi l’endroit où il demeura : « Rien n’était de très grande qualité, mais chaque chose semblait un luxe après être sortis de la brousse ». Lors de plusieurs de ses déplacements sur la voie navigable, Burrows fit des dessins et des aquarelles de paysages et des structures du canal, qui offrent indubitablement les premières vues de nombreux peuplements.

En 1832, lorsque le canal fut achevé, ses études au crayon incluaient des vues du canal à Newboro, des écluses « aux rapides d’Edmond et de Maitland ». Il réalisa de nombreuses aquarelles dans les années 1840, principalement des scènes des écluses à divers endroits le long de la voie d’eau. Sa peinture des chutes de Smith montre le canal, un voilier, les écluses et environ 20 maisons. Ses peintures des écluses inclurent Old Slys, Merrick’s Mills, Burritt’s Rapids, Long Island, Hogs Back et Hartwells. En plus de ses dessins, croquis et peintures, Burrows prépara plusieurs cartes de Bytown, dont l’une montre les fortifications proposées près des écluses et du canal, illustrant le caractère militaire du canal. L’un de ses dessins des ponts Chaudière est devenu une illustration dans des livres sur le Canada.

Lorsque John Mactaggart, son associé lors des premières étapes de la construction du canal, quitta le Canada en 1828 souffrant des répercussions de l’anémie infectieuse équine, il publia un ouvrage en deux volumes sur ses expériences canadiennes (“Three Years in Canada ...”), en utilisant le dessin de la Chaudière comme illustration. Un autre auteur, Joseph Bouchette, l’utilisa aussi dans son livre “The British Dominion in North America” publié à Londres en 1831. John Mactaggart mourut en 1830, peu après la publication de son livre.

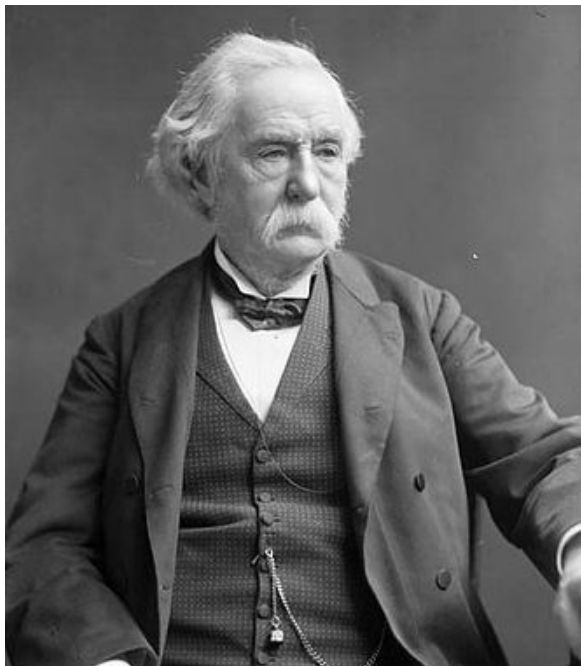
Le canal Rideau joua un rôle important dans le peuplement et le développement des zones longeant son tracé. John Burrows demeura, après son achèvement, dans le service britannique qui gérât le canal, pour finalement devenir surintendant. Les coûts d’exploitation du canal dépassaient constamment le revenu de ses tarifs et, alors que le Canada entrait dans l’ère du chemin de fer, le canal souffrit de la concurrence. Par conséquent, des efforts furent déployés pour le fermer et le remblayer, mais heureusement ils n’aboutirent pas.

Le canal demeure en service, après presque deux siècles d’utilisation, comme voie navigable de plaisance et comme sanctuaire commémoratif d’un formidable ouvrage technique, construit avec habileté dans les conditions les plus défavorables. Les contributions considérables de Burrows à la construction et à l’exploitation du canal ont été égalées par son implication dans la collectivité de Bytown.

Nommé par le colonel By pour être conseiller municipal, il servit aussi comme juge de paix. Ses fortes croyances religieuses le conduisirent à payer pour la construction de la première église de Bytown, une chapelle méthodiste, et lorsqu’elle brûla, sa maison la remplaça en attendant la construction d’une nouvelle chapelle. Malgré sa santé chancelante,

John Burrows continua à travailler au canal jusqu’à sa mort le 27 juillet 1848 à Kingston. Le journal de Bytown The Packet, le décrivit dans sa notice nécrologique comme « l’un des premiers habitants de Bytown et très regretté par de nombreux amis et connaissances ». Il annonça la date de ses funérailles, en déclarant que « la population en général est respectueusement invitée à y assister ».

THOMAS COLTRIN KEEFER Section 62, Lot 65



Thomas Coltrin Keefer est né à Thorold, Haut- Canada en 1821, le fils d'un loyaliste de l'Empire uni et petit-fils d'un huguenot alsacien. Le père de M. Keefer, George Kiefer (change plus tard pour Keefer), quitte les États-Unis après la Guerre de l'Indépendance, se rendant dans la Péninsule du Niagara du Haut-Canada alors que lui et d'autres personnes fondent la communauté de Thorold.

Il devient propriétaire d'un moulin, marchand et président de la compagnie qui construit le Canal Welland afin d'offrir le passage des bateaux entre les Lacs Érié et Ontario parce que les chutes et les rapides de la Rivière Niagara empêchent l'utilisation de cette route.

M. Keefer fréquente l'Upper Canada College, et à sa graduation en 1838, à l'âge de 17 ans, il quitte le Canada pour débiter sa carrière en génie en participant à la construction du Canal Érié, rejoignant le Lac Érié et la Rivière Hudson. À l'achèvement du Canal Welland,

Un des nombreux documents et rapports de M. Keefer, *The Philosophy of Railways*, publié en 1849, attire l'attention sur l'importance du chemin de fer sur le développement du Canada et en 1851, il devient l'ingénieur en chef d'une compagnie bâtissant un chemin de fer de Montréal à Kingston.

Les nombreux projets de M. Keefer englobent aussi les systèmes hydrauliques municipaux, considérés initialement nécessaires à cause des feux dévastateurs qui ont ravagés les villes et les villages. La plupart des systèmes qu'il a conçus pour Ottawa, Montréal et Hamilton sont encore en usage de nos jours.

Durant le cours de sa carrière, M. Keefer a tenté de faire reconnaître le génie comme une profession et il a joué un rôle important dans l'établissement de la Canadian Society of Civil Engineers en 1887. Il est le premier président de la société et sert aussi de président auprès de l'American Society of Civil Engineers.

Ses autres réalisations englobent l'organisation des présentations du Canada lors des Foires mondiales, et ses contributions à l'exposition de Paris en 1878 lui méritent de la Reine Victoria le titre de GMC, et du Gouvernement français, le titre de membre de la Légion d'honneur. Il est fait membre de la Société royale du Canada en 1890.

M. Keefer était le beau-fils de Thomas MacKay, l'entrepreneur de la construction du Canal Rideau près de Bytown, et il amasse de grandes parcelles de terre à l'endroit où la rivière Rideau joint la rivière Ottawa (anciennement Junction Gore).

Au décès de M. MacKay, sa succession tombe sous le contrôle de M. Keefer et une partie du terrain est vendue au Cimetière Beechwood. Après un contrat en génie au Mexique,

M. Keefer revient au Parc Rockliffe et nomme quelques rues, telles que Buena Vista, Mariposa et Acacia. Il décède dans sa maison de Rockliffe le 7 janvier 1915 à l'âge de 94 ans.

THOMAS MacKAY Section 62, Lot 65

Né à Perth, Écosse en 1792, Thomas MacKay marie Anne Crichton en 1813 avant de déménager au Canada en 1817 pour gagner sa vie comme maçon et entrepreneur. Il demeure en premier lieu à Montréal alors qu'il travaille sur diverses fortifications et sur le Canal de Lachine. Un contrat pour la construction du premier pont sur les Chutes Chaudières et des plans pour le Canal Rideau ont d'abord amené M. MacKay à Ottawa.

Avec son partenaire, John Redpath, il est l'entrepreneur en chef pour les huit écluses principales à l'entrée et aussi certaines autres écluses à Ottawa à la fin du canal. Durant les accalmies des travaux de construction sur le canal, il construit aussi les églises St. Bartholomew et St. Andrew. À cause de sa rapidité et de son habileté au niveau de ses travaux, et son sens inné des affaires, M. MacKay apparemment aurait réalisé d'importants profits sur le contrat du canal.

Selon une histoire, lorsque le Colonel By accorde le contrat à M. McKay, il assume que les pierres pour la maçonnerie des écluses proviendraient de l'autre côté de la rivière, Hull. M. MacKay, cependant, creuse dans le Parc Major, près des écluses et découvre des pierres qui sont aussi bonnes que les pierres de Hull. Après quelques hésitations, le Colonel By accepte d'utiliser les pierres du Parc Major. Les gains de M. MacKay en éliminant les frais de transport doivent avoir été importants. En 1832, avec le système de canal complété, messieurs MacKay et Redpath se retrouvent bien à l'aise.

Après un certain temps, M. Redpath passe à la raffinerie de sucre, mais M. MacKay décide de s'installer dans le district et d'exploiter la puissance des Chutes Rideau. Entre 1837 et 1855, il bâtit un Moulin à blé, une filature à laine cardée, une brasserie et un nouveau Moulin à scie près des chutes. Pour loger ses travailleurs, il fonde New Edinburg sur le côté est de la Rivière Rideau. Tout ce qu'il entreprend semble lui réussir.

En 1838, il bâtit une grande maison pour lui-même, Rideau Hall. La propriété est vendue au Gouvernement canadien en 1868 comme résidence officielle du gouverneur-général. M. MacKay achète aussi mille acres de terre autour de Rideau Hall. Connu dans le temps comme MacKay's Bush, le tout devient le Parc Rockcliffe.

En 1834, M. MacKay devient membre loyaliste de l'Assemblée législative du Haut-Canada, et à compter de 1842, il est membre de l'Assemblée législative du Canada. Il commande de plus la milice du comté et voyage énormément. M. McKay était favorable à avoir un train à Ottawa; le chemin de fer qui passait de manière convenable sur ses terres est complété peu de temps avant son décès en 1855.

Les écluses d'Ottawa du canal Rideau en 1869, montrant une partie de la carrière du côté est où Mackay a pu extraire des couches supérieures de calcaire. — William Notman, Musée McCord I-38066.



Service Publicque

FREDERICK HARRIS D. VIETH Section A, Range 17, Grave 19

Né en 1840 à Halifax, N.-É., M. Vieth est soldat et auteur. Pendant qu'il visite les îles britanniques, en 1855, ses services sont retenus au soixantetroisième régiment et il sert vers la fin de la guerre criméenne. Pour plusieurs années après la guerre, il reste avec le régiment, en garnison dans les provinces maritimes.

Quand il quitte l'armée, il sert de capitaine du 11e régiment de Halifax des milices de N.-É. Plus tard dans sa vie, il devient employé du département des chemins de fer et des canaux à Ottawa. Il est également auteur de *Recollections of the Crimean Campaign and the Expedition to Kinburn in 1855, Including also Sporting and Dramatic Incidents in Connection with Garrison Life in the Canadian Lower Provinces* (1907). M. Vieth décède à Ottawa le 30 mai 1909.

ALFRED M. EDMONDS Section C, Range 12, Grave 17

Alfred M. Edmonds est né en 1821 à Bishopstone, dans le Berkshire, en Angleterre. On sait très peu de choses sur sa jeunesse, sinon que, dans les années 1860, il vivait dans la région d'Ottawa – en 1863, il a gagné un prix pour des dessins sur l'exploitation forestière dans la vallée de l'Outaouais, alors qu'il travaillait comme enseignant et dessinateur à Burnstown, en Ontario.

Ses dessins de la mine de fer Haycock, que l'on peut voir en ligne à Bibliothèque et Archives Canada, sont quelques-unes des premières représentations de la région rurale de l'Outaouais. Curieusement, Edmonds n'apparaît dans aucun recensement canadien.

En 1880, Edmonds vivait à Ottawa, où il travaillait comme cartographe pour le Chemin de fer Canadien Pacifique et le ministère des Chemins de fer et des Canaux. Durant cette époque, il travailla aussi comme assistant de Sir Sandford Flemming, alors chef de la Canadian Intercontinental Railway.

Plusieurs de ses cartes et de ses illustrations de livres survivent à Bibliothèque et Archives Canada, et il travailla sur commande pour le Gouverneur général, Lord Dufferin. Il poursuivit ce travail à Ottawa jusqu'en 1890, en habitant dans diverses maisons de chambres. Hélas, la vie d'Edmonds ne se termina pas bien. Selon l'Ottawa Journal, il fut arrêté le 27 février 1893 – le journal le décrit comme « un homme pâle aux traits délicats, qui aurait été dément ».

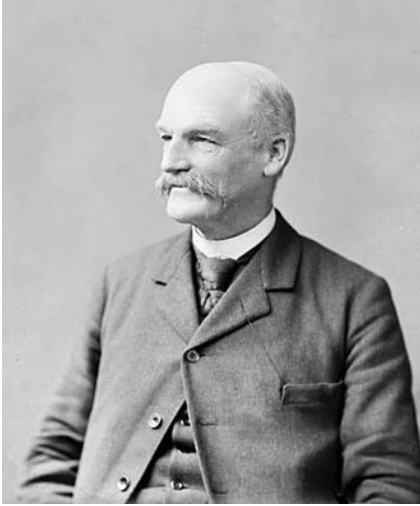


Le magistrat décida son transfert à l'hôpital mais, pour des motifs inconnus, Edmonds fut envoyé en prison le 6 avril. Il mourut à l'Hôpital protestant d'Ottawa le 23 novembre 1893 de causes naturelles, mais son décès déclencha une enquête du coroner.

Apparemment, des efforts avaient été déployés pour lui trouver une place dans un asile à Toronto, mais son admission fut refusée.

L'enquête conclut que, même si Edmonds mourut de causes naturelles, il n'aurait jamais dû être détenu dans une prison.

SIR COLLINGWOOD SCHREIBER Section 21, Lot 12 S



Né le 14 décembre 1831 à Bradwell-on-Sea, dans l'Essex, en Angleterre, Schreiber est venu au Canada en 1852. Peu après son arrivée, il obtint un poste dans l'équipe technique de la Hamilton and Toronto Railway Company. Il demeura avec la compagnie jusqu'à l'achèvement de la voie ferrée en 1856, date à laquelle il ouvrit une entreprise privée à Toronto.

En 1860, il travailla pour la Northern Railway Company of Canada à remettre en état et réparer les lignes. Puis, il entra au service du gouvernement de la Nouvelle-Écosse comme ingénieur divisionnaire pour la compagnie Pictou Railway jusqu'en 1867. Précédé d'une solide réputation personnelle, en 1868 Schreiber fut chargé de superviser l'arpentage du tracé de la nouvelle Intercolonial Railway à travers la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

En 1873, il devint ingénieur en chef de tous les chemins de fer gouvernementaux et, en 1880, il succéda à Sir Sandford Fleming comme ingénieur en chef de la compagnie Canadien Pacifique. Il occupa ces postes jusqu'en 1892, lorsqu'il fut nommé ingénieur en chef au ministère des Chemins de fer et Canaux. En 1893, Schreiber reçut le titre de compagnon de l'Ordre de St-Michel et St-Georges.

En 1905, il devint ingénieur-conseil général auprès du gouvernement du Dominion; 11 ans plus tard, il fut fait chevalier pour ses services publics. Il demeura à l'emploi du gouvernement jusqu'à sa mort le 23 mars 1918. Bien qu'ayant vécu à une époque où régnait la corruption, Schreiber prêta toujours davantage attention à l'ingénierie qu'aux préoccupations politiques. Il trouva un emploi pour le neveu du Premier ministre John A. Macdonald, mais refusa absolument de favoriser des gens influents, si leur rendement ne le méritait pas. Il se heurta constamment avec les « fouineurs » politiques et fut détesté par plusieurs ministres dans les administrations Macdonald et Laurier sous lesquelles il servit.

DANIEL ALEXANDER McLAUGHLIN Section 28, Lot 19 SE

Fils de Samuel McLaughlin (1826 – 1914) et de Mary Jane Fitch, Daniel McLaughlin vit le jour à Québec le 16 février 1865. Depuis 1859, Samuel McLaughlin est photographe pour le ministère des Travaux publics. Il conserve son poste jusqu'au milieu des années 1890, lorsque que son fils lui succède.

Alors que le jeune McLaughlin travaille dans le domaine de la photogravure à Ottawa, il aide régulièrement son père dans son travail de photographe. En octobre 1896, en remplacement de son père récemment retraité, McLaughlin est nommé photographe officiel du gouvernement pour les ministères des travaux publics et des chemins de fers et canaux.

Tout comme son père, il est chargé de documenter photographiquement les nouvelles constructions du gouvernement fédéral, incluant édifices, chemins de fer, canaux et autres travaux publics. McLaughlin se marie à Sarah O'Donnell en 1895, mais celle-ci meurt subitement le 20 mai 1917, le laissant veuf avec sept enfants. Notons également qu'après sa retraite, son père Samuel s'installe à Los Angeles, en Californie, où il meurt en 1914.

WILLIAM PITTMAN LETT Section 34, Lot 28 NW



En 1820, la jeune famille d'un ancien soldat irlandais, le lieutenant Andrews Lett, arriva dans la colonie britannique nord-américaine avec un bébé dans les bras. L'enfant, William Pittman Lett, allait vivre des changements tumultueux de son destin et de celui de Bytown, du Canada et du monde durant sa longue traversée du 19^e siècle. Pendant 73 ans, couvrant la majorité du siècle de 1819 à 1892, William fut témoin de l'évolution rapide de l'Amérique du Nord britannique et de Bytown vers la Confédération du Dominion et Ottawa comme capitale de la nation.

Après des études classiques, il devint un journaliste radical, épousant la cause orangiste anticatholique, et un pionnier du théâtre à Bytown. À titre de premier et de plus fidèle greffier municipal d'Ottawa pendant 36 ans, il devint plus circonspect. Il fit des pressions pour que la reine Victoria la désigne comme capitale de la Province et ensuite du Dominion du Canada.

Lett fut témoin de la construction du canal Rideau et fut personnellement actif dans l'évolution d'Ottawa et de son infrastructure, depuis ses humbles débuts comme quartier général de la construction du colonel By. Une autre influence modératrice survint dans sa vie lorsqu'il épousa Maria Hinton, âgée de 21 ans, le 22 octobre 1849.

Elle était née le 29 octobre 1828, deuxième fille de Jessie et Joseph Hinton (1798- 1884) d'Hintonburgh, préfet du comté de Carleton. Leur amour fut si passionné qu'ils s'enfuirent pour se marier dans la chapelle méthodiste à Huntley et furent temporairement ostracisés par leur famille et leurs amis. Leur grande famille de neuf enfants souffrit de l'angoisse habituelle de perdre de jeunes enfants à cause d'une maladie infectieuse.

Patriote et milicien passionné, Lett s'engagea dans les débats publics entourant le choix du drapeau national, l'annexion, l'esclavage, la tempérance, la pauvreté, ainsi que la politique concernant les liens avec la Couronne britannique et les guerres impériales. Il fut une personne très morale qui en vint à reconnaître le rôle changeant des femmes durant le siècle. Il livrait ses messages dans des discours publics, dans les journaux et dans des sociétés locales. Ses moyens d'expression étaient la prose, le discours, la poésie et la plume municipale.

Il fut le chroniqueur officiel d'Ottawa et de facto le poète officiel de la ville avec une production poétique considérable durant toute sa vie. Lett fut aussi une personnalité – il côtoyait le milieu vice-royal, politique et influent et fut un ami du Premier ministre Sir John A. Macdonald. Fervent méthodiste, Lett adoucissait ses points de vue anticatholiques à mesure que le siècle avançait. Passionné par la beauté naturelle des chutes et des forêts locales, il écrivit des monographies sur la faune. Il aimait pêcher et chasser le gibier à plumes et le chevreuil.

Le 3 septembre 1881, il eut le terrible malheur de perdre son grand amour, Maria, dans un accident de chemin de fer à un passage à niveau près de leur demeure sur la rue Dalhousie. Lett lui survécut pendant plus de dix ans et, le 15 août 1892, il mourut comme un membre très aimé et hautement respecté de la société d'Ottawa. Il fut indubitablement le greffier de la renaissance d'Ottawa et un important commentateur public couvrant le 19^e siècle en vers et en prose.



REVEREND WILLIAM DURIE Section 37, Lot 69

William Durie est né à Glasgow en 1804. Avec ses deux frères, il étudia à l'Université d'Édimbourg. Il fut ordonné ministre de la Relief Church en 1834 à Earlston, en Écosse.

La Relief Church était une confession presbytérienne écossaise fondée en 1761 par Thomas Gillespie. Le mot « Relief » illustre sa séparation du contrôle de l'État et son mécénat répandu dans l'Église d'Écosse à l'époque. Durie quitta la Relief Church en 1843 durant un schisme, connu sous le nom de « Schisme de 1843 », pour savoir si l'État, qui fournissait le financement de l'église, devait contrôler la nomination des ministres du culte.



Il se joignit à la Free Church of Scotland lorsqu'elle fut formée en 1847 pour unifier la United Secession Church et la Relief Church. La Free Church fut active dans les missions coloniales et, à la fin de 1846, elle nomma Durie à l'Église St. Andrew de Bytown.

À l'âge de 42 ans, il arriva à Bytown en décembre et s'installa dans le presbytère derrière l'église. Durie retrouva son plus jeune frère John, qui était venu à Bytown en 1832 et avait maintenant un magasin général prospère à New Edinburgh. Hélas, le ministère de Durie n'allait pas se révéler facile.

Dans la chaleur de l'été 1847, 90 000 émigrants irlandais débarquèrent au Canada comme du lest humain, dans des bateaux vides faisant le commerce du bois, pour échapper à la pénurie de pommes de terre. La station de quarantaine de Grosse Île, à Montréal, ne fut pas parfaite pour contrôler la fièvre rampante des marins : le typhus.

À Kingston, 3 000 émigrants furent entassés dans des péniches en juin et juillet et remorqués sur le Canal Rideau par des bateaux remorqueurs jusqu'à Bytown, où le premier cas de typhus – une jeune fille – fut diagnostiqué le 5 juin. L'épidémie subséquente submergea les Sœurs de la charité qui avaient construit rapidement un hôpital pour le typhus. Les grands malades gisaient sur le sol dans des « baraques de fièvre » construites en toute hâte ou sous des bateaux retournés le long de canal et sur les rives de la rivière. Bytown fut en grande partie fermée; ceux qui purent partir le firent. Le 2 août, le Canal Rideau fut fermé au transport des émigrants; il fallut trois autres mois pour que l'épidémie suive son cours.

Les Sœurs et les bénévoles tombèrent eux-mêmes malades et le clergé catholique et protestant, le Père Molloy et le Rév. Durie, soutinrent les efforts d'aide. Lorsque le Père Molloy tomba malade et fut envoyé ailleurs pour guérir, Durie et d'autres poursuivirent leur travail dans les « baraques de fièvre ». La souche se révéla trop forte; Durie fut frappé et mourut célibataire le 12 septembre 1847. Il supplia les gens qui le réconfortèrent de construire un hôpital pour les malades et les pauvres, ce qu'ils firent.

Le journal Ottawa Advocate publia un article nécrologique long et passionné que William Pittman Lett, rédacteur en chef, pourrait bien avoir écrit. Son service funèbre eut lieu à l'église St. Andrew, « une grande foule de gens de toutes croyances suivit la dépouille de Durie » jusqu'au cimetière, à Sandy Hill, et toutes les entreprises publiques fermèrent. Il git dorénavant dans un tombeau isolé, à côté de la grande pierre tombale des Durie, dans le cimetière Beechwood.

The Beechwood Way

ROBERT MURDOCK MacLEOD Section 39, Lot 61 NE

Robert Murdoch MacLeod est né à Baddeck, Nouvelle-Écosse le 11 octobre 1861. M. MacLeod est journaliste et rédacteur de l'Ottawa Free Press de 1882 à 1887. En 1890, il est reporter parlementaire pour le Ottawa Citizen, devenant président de la Tribune de la presse parlementaire à Ottawa en 1896. Entre 1891 et 1910, M. MacLeod est aussi correspondant pour divers journaux canadiens et américains, y compris le New York Herald. À compter de 1894, M. MacLeod sert aussi en tant que représentant canadien de la Reuter's Telegram Company de Londres en Angleterre. M. MacLeod était en quelque sorte un aventurier.

Entre son travail à l'Ottawa Free Press et l'Ottawa Citizen, il a voyagé à l'étranger. En 1887, il prend la mer pour se rendre dans les Îles du Pacifique-Sud et passe deux ans à voyager en Amérique du Sud et en Amérique centrale. Durant cette période, en 1888, il trouve un emploi pour la construction du Canal de Panama sous la direction du comte Ferdinand de Lesseps. L'honorable colonel Samuel Hughes, député de Victoria, ministre de la Milice et des Vétérans de la deuxième guerre des Boers avait déclaré que MacLeod était « connu et respecté par tous les partis ». Il est décédé le 6 février 1949.

WILLIAM GOODHUE PERLEY Section 41, Lot 130

William Goodhue Perley est né à Enfield, au New Hampshire, le 4 juin 1820 et y fit ses études. Alors qu'il était encore adolescent, il acquit sa première expérience dans le commerce du bois comme commis avant de mettre sur pied sa propre entreprise de sciage à Lebanon, au New Hampshire, et d'acheter des terres dans le nord de l'État de New York.

Vers les années 1850, son entreprise prospérait et, avec son associé Gordon Pattee, ils déménagèrent leurs activités à Bytown pour profiter des riches peuplements forestiers de la vallée de l'Outaouais. Ils achetèrent plusieurs sites de barrage aux chutes de la Chaudière et dirigèrent la très florissante entreprise Perley & Pattee. Perley acheta des terres sur les Plaines LeBreton et devint le premier résident riche de la région; son manoir en pierre fut l'une des 25 résidences figurant dans le répertoire de la ville de 1853.

En 1865, ses moulins débitaient annuellement 16 millions de pieds-planche de bois. Perley augmenta sa fortune en fournissant une route commerciale adéquate vers les États-Unis. Il commença d'abord en s'organisant sur la scène locale et l'Ottawa City Passenger Railway Company fut fondée en 1866, en collaboration avec d'autres barons du bois de sciage. Ses tramways et ses traîneaux tirés par des chevaux circulaient sur des rails et fournissaient un mode de transport pratique et peu coûteux pour amener le bois débité des scieries aux chutes de la Chaudière et à New Edinburgh vers les quais d'expédition du canal Rideau et de l'Ottawa & Prescott Railway.

Perley contribua aussi à la fondation de l'Upper Ottawa Steamboat Company en 1868, avec Henry Franklin Bronson et James Skead. Enfin, avec l'aide financière de J. R. Booth et d'un investisseur américain, Perley fonda la Compagnie du chemin de fer Atlantique canadien (1879-1888), qui garantissait l'accès d'Ottawa aux marchés américains.

Perley fut généralement considéré comme un homme assez discret et il ne participa aux affaires publiques et à la politique que bien plus tard dans sa vie. Il finit par s'intéresser aux affaires de l'église anglicane Christ et appuya des œuvres caritatives, comme l'Orphelinat protestant, et siégea comme administrateur de l'Ottawa Ladies' College.

Il fit aussi don de terrains et d'argent pour créer le foyer Perley pour malades incurables et il siégea comme député fédéral d'Ottawa à partir de 1887. Même après sa mort, sa succession offrit de faire don d'une maison pour abriter la première bibliothèque publique d'Ottawa, mais les contribuables rejetèrent le projet, le jugeant trop coûteux. Perley mourut le 1er avril 1890.

ANDREW GEORGE BLAIR Section 41, Lot 75 N

Né à Fredericton, Nouveau Brunswick le 7 mars 1844, il est appelé au Barreau du Nouveau Brunswick en 1866. Il siège dans l'Assemblée législative du Nouveau Brunswick pour le York County, de 1878 à 1896.

En 1879 il a été élu chef de l'opposition Libérale dans l'Assemblée et en 1883 il est devenu premier ministre du Nouveau Brunswick. Il a maintenu ce poste jusqu'en 1896 quand il a démissionné afin de recevoir le portefeuille des chemins de fer et des canaux dans l'administration de Laurier à Ottawa, et a été élu à la Chambre des Communes canadienne. En 1904, il a reçu une nomination comme président du Board of Railway Commissioners for Canada. Il est décédé le 25 janvier 1907.

FREDERICK AUGUSTUS DIXON Section 48, Lot 38 S

Né en Angleterre le 7 mai 1843, M. Dixon vient au Canada en 1870. Il est journaliste pour le Toronto Mail. Il joint la fonction publique en 1878 et travaille au département des chemins de fer et des canaux. Il est également auteur dramatique et a eu plusieurs de ses pièces présentées à Rideau Hall à Ottawa. Entre-autres : The Maire of St. Brieux, Little Nobody, Fifine the Fisher Maid et une mascarade intitulée Canada's Welcome. Il est décédé à Ottawa le 12 janvier 1919.

Gare pour protéger le canal

Captain James Forsyth Section 29, Lot 50

Captain James Forsyth Section 29, Lot 50 (Mil) Né le 25 juin 1806 à Aberdeen en Écosse, on sait peu de choses sur la jeunesse de James Forsyth. Il est ouvrier avant de rejoindre le Royal Artillery Regiment le 30 novembre 1822 à l'âge de 17 ans. Il demeure au service du régiment jusqu'au 31 mars 1846, avec le grade de sergent de compagnie.

Durant ce temps, il sert pendant 14 ans à l'étranger, dont près de 8 ans au Canada, incluant un passage à Montréal, au Québec, en 1841. Forsyth épouse Mary Macpherson (née en 1812 en Angleterre) en 1837 à Lewisham, à Londres, et le couple aura au moins 6 enfants, tous nés au Canada.

En 1851, après avoir démissionné de l'armée, la famille vit à Bytown et Forsyth est, au dire de tous, prospère et il travaille comme huissier et la famille vit dans une maison à ossature de plain-pied et possède un cheval, une vache et deux porcs. En 1855, Forsyth trouve un emploi comme commis au Board of Ordnance. La Militia Act est adoptée cette année-là et le colonel John Baillie Turner entreprend la tâche de créer une unité à Ottawa, qui deviendra la batterie de campagne d'Ottawa.

Turner recommande personnellement Forsyth pour le poste de sergent-major permanent de l'unité, en le qualifiant « d'homme très respectable ». L'unité est installée dans le bâtiment de l'intendance à côté du canal Rideau, qui nécessite d'importantes réparations avant de pouvoir accueillir les quelque 100 hommes et 70 chevaux.

Le bâtiment de l'intendance n'existe plus aujourd'hui – il était situé au tout début du canal Rideau dans l'actuel centre-ville d'Ottawa, en face du musée Bytown. Durant son séjour à la batterie de campagne d'Ottawa, Forsyth reçoit sa commission et il est nommé adjudant, après la démission d'autres officiers ou leur transfert dans d'autres unités.

L'unité voit de l'action au cours des raids fénians; elle est en poste à Cornwall en 1866 (alors sous la menace d'une attaque), date à laquelle Forsyth est promu capitaine.

Le capitaine Forsyth décède à Ottawa le 2 septembre 1872. Comme dans le cas de bien des premières sépultures de Beechwood, Forsyth est enterré dans le cimetière de la Côte de sable pendant un an avant d'être transféré dans la Section 29 de Beechwood, avec deux de ses fils, George et William, qui l'ont précédé dans la tombe.

Le monument Forsyth est le premier érigé à Beechwood et il sera payé par les membres de la 2e batterie de campagne d'Ottawa dans les années 1870. Le monument est assez impressionnant, constitué d'une statue en grès sculptée qui est dédiée à la mémoire du capitaine Forsyth.



Captain John Baillie Turner Section 29, Lot 50 NW

John Baillie Turner est né vers 1807 à Devizes, dans le Wiltshire, en Angleterre. On a peu de documentation sur sa jeunesse, mais il affirme avoir servi dans le Devonshire Yeomanry et combattu avec une brigade de mercenaires dans les guerres carlistes espagnoles dans les années 1830.

Turner est censé être arrivé au Canada vers 1842, peut-être en travaillant comme médecin vétérinaire avec les 7es Hussards stationnés à Saint-Jean, au Québec. Il déménage à Montréal peu de temps après, où il fonde et dirige brièvement un journal, le Morning Chronicle.

Alors qu'il vit encore à Montréal, Turner obtient une commission dans les Montreal Dragoons et il sert aussi brièvement comme vice-grand maître de la loge de Montréal dans l'Ordre d'Orange.

Cependant, illustration de la vie quelque peu mouvementée et intéressante de Turner, il est expulsé de l'organisme le 26 mars 1846 après avoir été accusé de détournement des fonds de la loge (ce que Turner nie avec véhémence). Heureusement pour lui, le scandale potentiel ne semble pas avoir nui à sa carrière.

Turner démissionne de sa commission dans les Dragoons en janvier 1850; c'est un acte de protestation et de solidarité après que le gouvernement eut révoqué les commissions des officiers de la milice qui avaient signé le Manifeste d'annexion.

Il s'agit d'un document politique créé en 1849 à Montréal avec l'appui des conservateurs anglophones. Il demande l'annexion du Canada par les États-Unis et il est créé en réponse à l'abolition par la Grande-Bretagne de lois qui créent des conditions commerciales préférentielles pour les colonies britanniques. Turner, conservateur sur le plan politique, sympathise avec les signataires. En 1852, Turner déménage à Bytown (bientôt renommée Ottawa).

Turner a des liens étroits avec l'armée professionnelle telle qu'elle existe à Bytown et, quand des rumeurs de réformes de la milice commencent à circuler en 1854, il est intrigué. En décembre, il écrit à l'adjudant général en mentionnant que les habitants l'ont prié de former une unité d'artillerie. Il décrit ce qu'une telle unité nécessiterait : 94 hommes, des canons de neuf livres et au moins 60 chevaux de trait et de selle. Bien sûr, il en prendrait le commandement, car il « [sait] tout au sujet de la forme et du commandement d'une telle unité. »

Malheureusement pour Turner, un nouvel adjudant général est nommé entre l'envoi de la lettre originale et l'adoption de la Loi sur la milice en 1855.

Turner lui écrit évidemment, avec un contenu sensiblement identique (et disant qu'il a déjà choisi ses officiers potentiels, dont un M. James Forsyth, dont le profil figure ailleurs dans ce livre). Il est également assez prémonitoire pour noter la nécessité d'un équilibre entre les membres francophones et anglophones de l'unité, et pour soumettre ses suggestions concernant le déploiement de l'unité.

Le 14 septembre 1855, le lieutenant-colonel Roderick Matheson reçoit le commandement du District 1 de la milice nouvellement créé dans le Haut-Canada, qui englobe Ottawa. Par la suite, le 27 septembre, un ordre général de la Milice autorise la formation de la Batterie de campagne bénévole de la milice d'Ottawa et Turner en est le capitaine.

La batterie de campagne est mise en place dans le bâtiment de l'intendance à côté du canal Rideau, qui existe encore aujourd'hui et abrite le Musée Bytown. Après quelques réparations importantes, y compris de nouveaux revêtements de sol, la construction d'une sellerie adéquate et d'une petite écurie et l'installation de postes d'attelage extérieurs pour une soixantaine de chevaux, le bâtiment est prêt.

Les nouveaux canons en laiton de six livres de Turner arrivent également assez rapidement, sur le train de Montréal le 12 novembre 1855 (quoique légèrement endommagés et peut-être pas la crème de la crème, qui aurait été prise par les unités de Québec et de Montréal ayant la priorité sur les fournitures). D'autres fournitures nécessaires font cruellement défaut, y compris des traîneaux pour transporter les canons et du matériel d'attelage pour les chevaux, ainsi que des outils de base et un équipement pour les hommes.

Après l'envoi d'une lettre très ferme au sujet des fournitures manquantes, Turner est heureux de recevoir tous les éléments nécessaires à la fin de ce même mois de novembre. Le premier test des canons lourds de la batterie de campagne a lieu le jour de Noël 1855, à un champ de tir improvisé près des chutes de la Chaudière.

Malgré la difficulté pour déplacer les canons, Turner est satisfait des résultats : des seize salves tirées sur les cibles installées à 450 verges (traînées à cet effet sur la glace de la rivière des Outaouais), six frappent la cible, dont deux en plein centre. En novembre 1856, le travail acharné de Turner est reconnu et il est promu au grade de major. Il est nettement dédié à l'unité et à l'armée dans son ensemble.

En 1857, Turner fonde la Canada Military Gazette (qui aura seulement 16 parutions hebdomadaires) et il ira jusqu'à former une fanfare, allant même jusqu'à tenter de recruter un professeur de musique dans la milice sédentaire afin d'obtenir ses services gratuitement! Turner travaille également avec diligence pour garder son unité heureuse en assurant son rayonnement dans la société – il organise des fêtes et des sorties dans la batterie pour les officiers et les hommes, probablement avec leurs familles.

En 1860, des bals militaires annuels ont lieu, avec la batterie de campagne en tête des efforts d'organisation. Turner meurt subitement le 23 mars 1864 et il est enterré dans le cimetière de la Côte de sable.

En 1895, ses restes sont transférés à Beechwood et il est placé près de son ancien compatriote, James Forsyth, dans la Section 29, Lot 50NO.

About Us

Beechwood is the National Cemetery of Canada and is the home of the National Military Cemetery of the Canadian Forces, the RCMP National Memorial Cemetery, the Ottawa Police Service Memorial Cemetery, the CSIS National Memorial Cemetery and many more organizations and religious groups. Beechwood has been proudly serving our community since 1873.

Take advantage of all the services offered by Beechwood Cemetery, including pre-arrangements, full service funerals, cremation, cemetery services and executor assistance. Beechwood Cemetery can meet whatever wishes you may have from visitations, informal gatherings, life celebrations, memorial services, catered receptions, to a custom monument or memorialization.

Beechwood Cemetery is here to provide you with everything you need to make the right decision for you and your loved ones.

Beechwood, Funeral, Cemetery and Cremation Services is owned by The Beechwood Cemetery Foundation and operates on a not-for-profit basis. Governed by a volunteer Board of Directors, it is the only organization of its kind in Ottawa. In choosing Beechwood, Funeral, Cemetery and Cremation Services, you can take comfort in knowing that all funds are used for the maintenance, preservation and enhancement of this National Historic Site. The Beechwood Cemetery Foundation was created for the purpose of safeguarding Beechwood's future and increasing public awareness of Beechwood, as well as the important historical persons buried within it.

Contact Us

EMAIL

info@beechwoodottawa.ca

PHONE

613-741-9530

WEBSITE

beechwoodottawa.ca

ADDRESS

280 Beechwood Ave
Ottawa, ON K1L 8A6



BEECHWOOD

Funeral, Cemetery and Cremation Services
Services funéraires, cimetière et crémation