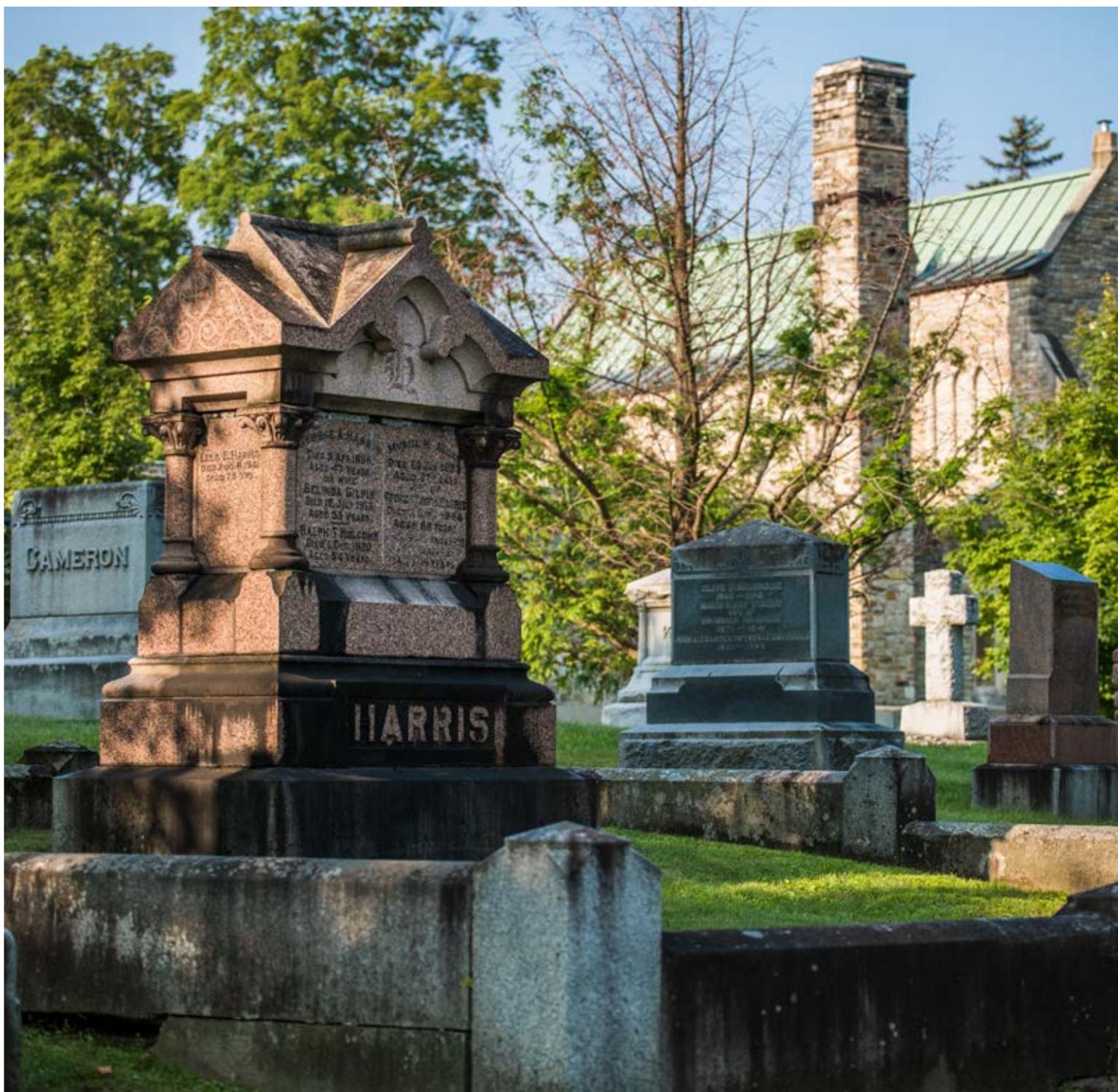


LA VOIE

BEECHWOOD

SECTIONS

Section 50



Dans cette édition

- 4 Motifs classiques grecs et égyptiens
- 5 Les monuments nous parlent
- 6 Réconcilier l'histoire — Nicholas Flood Davin
- 7 Les gens de Beechwood

Pour plus d'informations sur le cimetière Beechwood, veuillez nous contacter :

info@beechwoodottawa.ca

beechwoodottawa.ca

613-741-9530

280, Avenue Beechwood, Ottawa (ON) K1L 8A6



En passant lentement devant

le mausolée historique, vous serez surpris de découvrir une section sinueuse qui s'ouvre sur une douce colline ponctuée de monuments à couper le souffle. Cette section est trompeuse car elle est plus vaste qu'il n'y paraît, étant formée selon la norme idéale du cimetière rural du 19^e siècle pour laquelle Beechwood est connu.

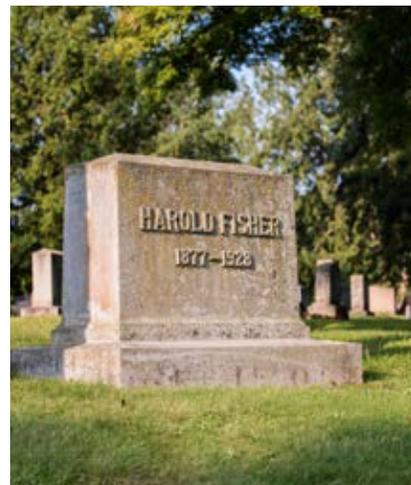
Son apparence globalement agréable est supplantée par les monuments des époques victorienne et édouardienne qui racontent chacun l'histoire de ceux qui y sont enterrés. Les noms des grandes familles du passé y sont représentés, ainsi que les travailleurs des premières industries, qui ont contribué à bâtir notre pays.

La section 50 fournit tout ce que l'on cherche dans un cimetière historique.

MOTIFS CLASSIQUES GRECS ET ÉGYPTIENS

LES CARACTÉRISTIQUES architecturales et autres que tous connaissent figurent parmi les motifs les plus populaires des premiers monuments du cimetière Beechwood. Les temples grecs sont populaires, avec le motif classique en feuille d'acanthe et les colonnes corinthiennes.

Le sarcophage – Dans l'Égypte ancienne, un sarcophage était un cercueil de pierre dans lequel la momie était placée après avoir été adéquatement préparée pour l'enterrement. Le mot sarcophage vient d'un mot grec signifiant « mangeur de chair ». Les Grecs de l'Antiquité appelaient ce cercueil extérieur un sarcophage parce qu'il était souvent fait de calcaire, ce qui, selon eux, aidait les cadavres à se décomposer. Dans les temps modernes, il s'agit d'un monument dont la forme se rapproche d'un cercueil.



LES MONUMENTS NOUS PARLENT

DES MILLIERS de symboles ou d'emblèmes ont orné les monuments à travers les âges. Certains manifestent des attitudes envers la mort et l'au-delà, d'autres des appartenances à certaines organisations sociales, certains affichent même un métier ou une occupation et d'autres une identité ethnique. Même si beaucoup de ces symboles ont une interprétation simple, il n'est pas toujours facile de déterminer leur sens et leur signification. Peu de gens étaient présents lorsque ces symboles ont été gravés dans la pierre.



Les feuilles de chêne et les glands ||
Les feuilles de chêne et les glands sont souvent utilisés pour représenter la force du chêne puissant. Ce dernier est synonyme de force, d'honneur, de longévité et de constance.



IHS || « IHS » est ce qu'on appelle un christogramme ou une abréviation du nom de Christ. Techniquement, il est abrégé en caractères grecs : IHΣΟΥΣ. « IHS » désigne les lettres grecques iota, eta et sigma ou les trois premières lettres du nom du Christ en grec.



Symboles maçonniques || La boussole et l'équerre constituent un symbole très reconnaissable de la franc-maçonnerie et représentent à la fois la spiritualité et la légalité.



Raisin || La vigne en tant que symbole remonte aux anciens Grecs et elle est encore utilisée aujourd'hui comme symbole de fertilité et de prospérité.



Blé || Le blé symbolise la résurrection, le cycle des saisons et le cycle de la vie.

RÉCONCILIER L'HISTOIRE

Nicholas Flood Davin

EN 2014, le Cimetière national Beechwood s'est associé à des experts autochtones et non autochtones et à la société civile pour lancer *Réconcilier l'histoire*, initiative éducative remarquable qui installe des plaques d'information près des lieux de sépulture de personnes impliquées dans les pensionnats ou dans l'histoire coloniale du Canada. L'objectif vise à accroître la sensibilisation, favoriser la compréhension et jeter des ponts de respect et de réconciliation entre les peuples autochtones et non autochtones du Canada.

La Commission de vérité et réconciliation du Canada (CVR) a déterminé que l'éducation était la clé de la réconciliation, en particulier l'éducation concernant le système des pensionnats indiens et son héritage. La CVR s'est concentrée sur la vérité au sujet d'un système qu'elle a qualifié de génocide culturel. Et même si la CVR a reconnu qu'il était difficile de connaître la vérité, surtout pour les plus de 6 000 survivants et leurs familles qui ont courageusement partagé leurs expériences, elle a déclaré que *réaliser* un Canada réconcilié serait encore plus difficile et exigerait de reconsidérer « presque tous les aspects de la société canadienne ». La CVR a mis au défi tout le monde de voir la réconciliation non pas comme un problème autochtone, mais comme un problème canadien.

Réconcilier l'histoire est une sorte de réponse du cimetière Beechwood au défi de la CVR. C'est une initiative simple mais profonde qui contribue à l'expression de la vérité essentielle à la réconciliation. L'initiative incarne les valeurs défendues par la CVR et garantit que les plaques sont équilibrées, précises et dévoilées de façon à refléter la dignité de la personne défunte et les circonstances du décès.

Quelques mots peuvent transformer la compréhension qu'a le public de la place d'une personne dans l'histoire et inspirer une réflexion posée sur ce que l'histoire nous enseigne sur la co-construction d'un Canada qui respecte les peuples des Premières nations, les Métis et les Inuits. On a veillé à honorer certains des premiers militants de la réconciliation, ainsi que ceux qui étaient complices, et à transformer la recherche sous-jacente aux plaques en programmes scolaires avec l'appui du Projet du Cœur, organisme qui aide les éducateurs à stimuler les étudiants vers la réconciliation.

Sur la plaque de Davin, on peut lire : « Avocat, journaliste, politicien et adepte du droit de vote pour les femmes. En 1879, à la demande du Premier ministre Macdonald, Davin fut l'auteur du *Rapport sur les écoles industrielles pour les Indiens et les Métis*, préconisant que les pensionnats étaient des institutions dans lesquelles les enfants, éloignés de « l'influence du wigwam », recevraient « les soins d'une mère » et une éducation digne d'un Canadien. Malheureusement, ils ne reçurent ni l'un ni l'autre. Une Commission de vérité et réconciliation a conclu en 2015 que ce système vieux d'un siècle fut un « génocide culturel ».



LES GENS DE BEECHWOOD

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 du bureau du 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 du télégraphe de la Chambre des communes, transmettant les décisions parlementaires par fil aux destinataires pertinents. Après avoir travaillé avec Western Union de New York, M. Ahearn revient aux Plaines LeBreton et devient, à l'âge de 25 ans, gérant d'une compagnie detéléphone locale. Deux ans plus tard, il forme une compagnie de matériel électrique avec Warren Y. Soper, gestionnaire d'une compagnie de téléphone rivale et un autre ancien opérateur.

Ensemble, Ahearn et Soper obtiennent un contrat pour appareiller le matériel de télégraphie d'un océan à l'autre pour la Canadian Pacific Railway. Ils passent ensuite à l'étape de l'invention, avec un intérêt particulier pour l'électricité. En 1887, M. Ahearn regroupe des investisseurs et lance une compagnie d'électricité qui allume les premières ampoules et les premiers lampadaires à Ottawa.

Puis, M. Ahearn s'attaque au transport. En 1891, il inaugure le service de tramway électrique d'Ottawa. En réponse à la température hivernale, il équipe les tramways de larges balais rotatifs qui repoussent la neige et il utilise l'électricité tirée de la source aérienne au lieu de poêles à bois pour chauffer l'intérieur des tramways. Sa compagnie produit aussi des tramways pour d'autres villes. En poursuivant ces divers intérêts, M. Ahearn devient le premier millionnaire d'Ottawa devenu riche dans un autre secteur que le bois.

En 1899, il conduit la première automobile à Ottawa – un modèle électrique bien entendu. Au fil du temps, M. Ahearn continue de jouer un rôle dans le développement et la propagation de nouvelles inventions. Il réalise le premier appel téléphonique entre le Canada et l'Angleterre en 1926, ainsi que la première transmission radiophonique nationale un an plus tard, en établissant une chaîne continentale de pylônes radiophoniques.





LES FRÈRES HURDMAN Section 50, Lot 33 N

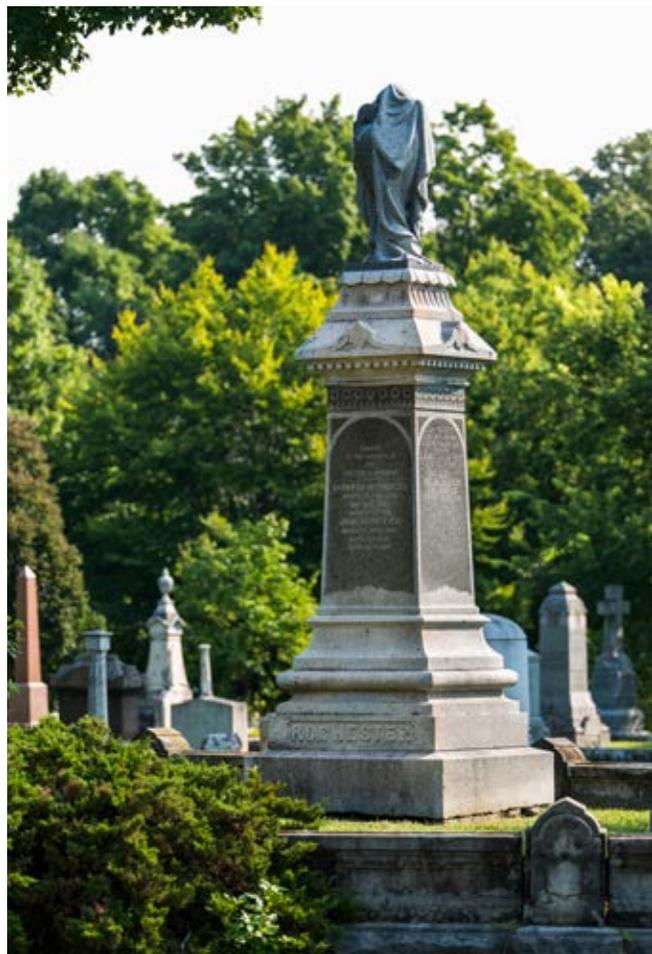
Une des dynasties durables d'Ottawa, les frères Hurdman sont des pionniers du développement industriel et agricole sur la rivière Rideau. Le patriarche du clan, Charles Hurdman, est l'un des premiers arrivants européens dans la vallée de l'Outaouais. Originaire d'Irlande, il se joint au peuplement de Philemon Wright à Hull. Six ans plus tard, il quitte l'emploi de M. Wright pour cultiver sa ferme sur le chemin d'Aylmer. Son fils aîné, William H. Hurdman, est né à Hull en 1818 et il est le premier enfant à Hull né de parents de vieux pays.

Sous le nom « Hurdman Brothers », William débute l'entreprise familiale de bois en 1841 avec ses frères Charles et Robert. Elle devient l'une des plus importantes entreprises de bois au Québec. Au début des années 1870, William et Robert s'établissent dans le secteur Junction Gore du comté de Gloucester, en se lançant dans l'agriculture à grande échelle. Par la suite, les deux frères cultivent 200 à 300 acres chacun, en utilisant les méthodes les plus progressistes de l'époque. William devient directeur de deux sociétés agricoles du district.

Les frères décrochent des prix internationaux pour leur élevage de chevaux à la Centennial Exhibition de 1876 à Philadelphie. William organise aussi la Dominion Exhibition de 1879. Ils continuent également à travailler dans l'industrie du bois. Ils construisent leur propre pont sur la rivière Rideau afin de relier leurs scieries et leurs entrepôts de bois et ils permettent aux voyageurs et à la municipalité de l'utiliser. Ils'agit de la troisième travée sur la rivière Rideau. Lorsque le grand feu de 1900 détruit les moulins à bois de la famille sur la rivière Chaudière, les frères Hurdman décident de ne pas les reconstruire et de concentrer leurs efforts sur l'agriculture. William et Robert établissent la première et la plus vaste porcherie dans le canton de Gloucester. Le secteur autour de leurs fermes est connu sous le nom de Hurdman's Bridge.

JOHN ROCHESTER Section 50, Lot 1

Né le 22 mai 1822 à Rouse's Point, dans l'État de New York, M. Rochester est considéré comme l'un des 27 fondateurs américains de Bytown. Il arrive à Bytown en 1833 avec un esprit d'entreprise et un wagon rempli de ses fils. Il devient riche rapidement en fournissant pain, bière et viande aux militaires. Par pure coïncidence, il est aussi nommé inspecteur pour le porc et le bœuf le 17 mai 1837. En 1856, il établit la première brasserie de la ville avec son frère James. Il oriente par la suite ses efforts vers le commerce du bois et construit deux énormes moulins à vapeur sur la rivière Chaudière, où il travaille jusqu'à sa retraite en 1885. Il lance son plus jeune fils George dans le commerce du bois dans la vallée de l'Outaouais, en fondant Burnstown. M. Rochester achète aussi de grandes parcelles de terres à l'ouest du cœur d'Ottawa, en créant le village de Rochesterville, que la Ville d'Ottawa annexe en 1887. M. Rochester est élu maire d'Ottawa en 1870 et 1871 et aide à organiser, construire et équiper l'Ottawa Ladies College. Il est député fédéral de 1872 à 1884, représentant le comté de Carleton. Il décède le 19 septembre 1894, six ans avant le Grand Feu qui détruira ses entreprises et sa résidence.





ELLA HOBDAY WEBSTER BRONSON

Section 50, Lots 119, 120 and 128

Ella Hobday Webster est née le 1er septembre 1846 à Portsmouth, en Virginie, de Nathan Burnham Webster, éminent éducateur sud-américain. La famille déménage à Ottawa en 1862, où elle rencontrera son futur mari, Erskine Bronson.

Entre 1890 et 1892, M^{me} Bronson sert au sein de plusieurs comités officiels afin de meubler le nouvel institut des infirmières. Elle est aussi trésorière pour la collecte de fonds visant à offrir aux soldats d'Ottawa des éléments réconfortants durant la Guerre d'Afrique du Sud. Membre loyale de l'Église presbytérienne St. Andrew's, elle est active dans sa société de missionnaires féminines et siège au sein de plusieurs comités.

En 1893, Ella Bronson répond à un appel de Lady Aberdeen afin d'aider à fonder le Conseil national des femmes du Canada. Même si elle agit comme déléguée lors de divers congrès nationaux, elle s'implique plus régulièrement au niveau local. À titre de vice-présidente du Conseil local des femmes d'Ottawa de 1894 à 1911, M^{me} Bronson siège au sein de comités afin d'encourager l'enseignement des sciences domestiques dans les écoles secondaires de la ville, la création d'un réseau de bibliothèques libres et l'établissement de chalets pour les tuberculeuses. En 1894, elle lance les Associated Charities of Ottawa, entité visant à coordonner les efforts de diverses agences, à établir des normes pour les bénéficiaires des œuvres de bienfaisance et à offrir des programmes de placement pour les personnes au chômage.

L'aboutissement des projets publics de M^{me} Bronson est la fondation et la bonne gestion de l'Ottawa Maternity Hospital. Avec M^{me} Bronson comme présidente et un conseil d'administration entièrement féminin, l'hôpital ouvre ses portes en 1895 et il fonctionnera jusqu'au milieu des années 1920.

Conçu selon un nouveau modèle d'hôpital médical, l'Ottawa Maternity Hospital offre des services obstétricaux aux femmes, dont la plupart ne paient qu'un montant minime. On évite tout aspect religieux, même si l'on accepte le soutien de groupes religieux, et on ne se préoccupe pas de la bonne moralité des patientes, comme le font certaines institutions. Le professionnalisme est à l'honneur et, à compter de 1897, un cours de certification de trois mois est offert aux infirmières d'autres hôpitaux. Elles sont formées en soins médicaux et nutritionnels postnataux pour les nouvelles mamans, en plus des questions prénatales et obstétriques. Lors du 25^e anniversaire de l'Hôpital en 1920, on avait formé 600 infirmières et, lors de sa fermeture, il avait desservi plus de 10 000 patientes. Cet hôpital fut par la suite absorbé par l'Hôpital Civic dans les années 1920.

JOHN BURROWS (HONEY) Section 50, Lot 6 SW

Sa pierre tombale porte l'inscription d'un hommage à la personne enterrée sous elle : « HONORED PIONEER GENTLEMAN, CIVIC AND RELIGIOUS LEADER, ROYAL ENGINEER, AND SUPERINTENDENT OF THE RIDEAU CANAL. CAME TO THE WILDERNESS OF UPPER CANADA IN 1816, FROM ENGLAND ».

Burrows était ingénieur civil en Angleterre, ce qui lui permit de travailler comme arpenteur lorsque les Ingénieurs royaux de l'Armée britannique, constructeurs du canal, entreprirent la construction du canal Rideau. Il avait été planifié peu après la fin de la Guerre de 1812-1814.

En 1829, Burrows fut nommé « Inspecteur des travaux » et rédigea le « Plan of improvements in timber channel at Chaudière Falls ». 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 déterminait la disponibilité et la qualité de la pierre nécessaire 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 traversait des zones de nature sauvage, des bûcherons défrichèrent le chemin à la hache pour les autres. 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'achevait au crépuscule, il était « très fatigué, trempé et affamé ». Le soir, il n'y avait aucun répit « de la douloureuse piqûre des maringouins (sic) et des mouches ».

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 offraient 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, les 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 incluent Old Slys, Merrick's Mills, Burritt's Rapids, Long Island, Hogs Back et Hartwell's Locks.

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 gérait le canal, pour finalement en devenir le surintendant. Les coûts d'exploitation du canal dépassaient constamment les revenus de ses tarifs et, alors que le Canada entrait dans l'ère du chemin de fer, le canal souffrit de sa concurrence.

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 conseiller municipal par le colonel By, il servit aussi comme juge de paix.

Malgré sa santé chancelante, John Burrows continua à travailler au canal jusqu'à sa mort le 27 juillet 1848 à Kingston.

