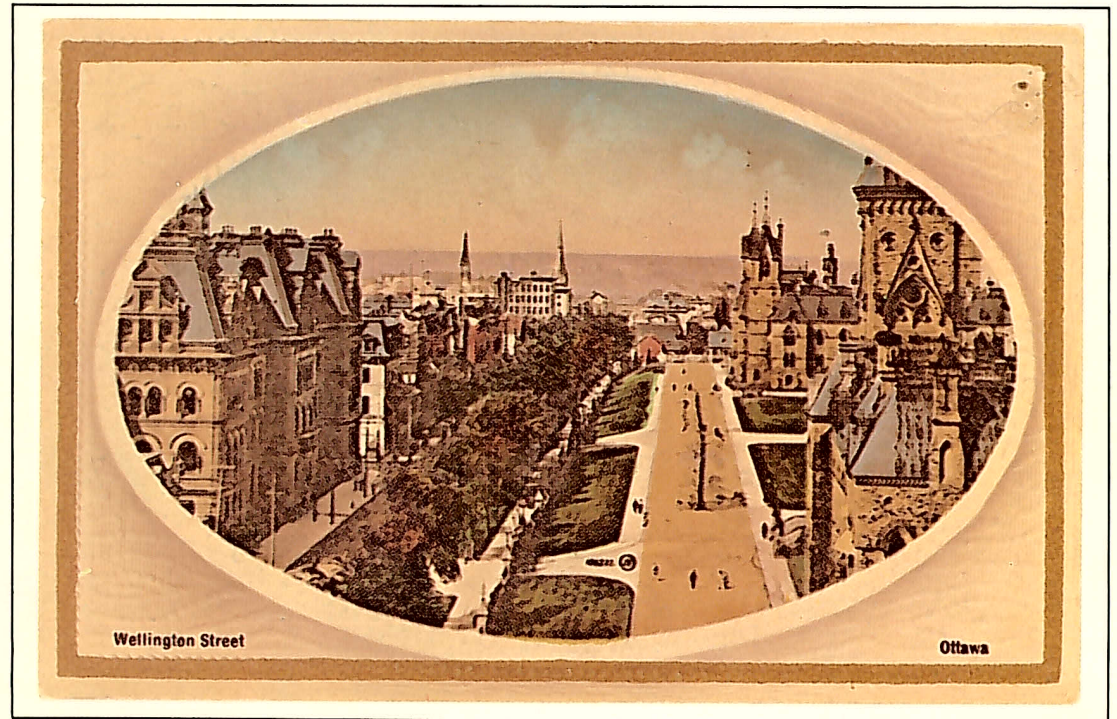


# FROM OTTAWA WITH LOVE

GLIMPSES OF CANADA'S  
CAPITAL THROUGH EARLY PICTURE POSTCARDS

By PETER D. K. HESSEL



## SOUVENIRS D'OTTAWA

CARTES POSTALES ANCIENNES  
ÉVOCANT LA CAPITALE DU CANADA EN DES VISIONS FUGITIVES

PAR PETER D. K. HESSEL

VIL  
Otta/9

## INTRODUCTION

In 1857, Sir Edmund W. Head, Governor General of the Province of Canada, sent a confidential dispatch to Queen Victoria, recommending that Ottawa become the permanent capital:

*"Ottawa is... a fair compromise... The main objection... is its wild position... But this is a fault which every day continues to diminish."*

The Queen chose Ottawa. In 1884, Sir Wilfrid Laurier said:

*"The subject is a delicate one. I do not wish to say anything disparaging of the capital, but it is hard to say anything good of it. Ottawa is not a handsome city and does not appear destined to become one either."*

But Ottawa has developed from fair compromise to fair city. Much of this transition took place during the Edwardian era which as an epoch of cultural history began in 1890 and ended with the First World War. The postcards in this album reflect this progressive period in Canadian history.

At the peak of the Edwardian era—in 1913—the English poet Rupert Brooke wrote that Ottawa had "a certain graciousness." This has been one of the kindest statements ever made about the city. The author hopes that the reproductions in this album convey some of this graciousness.

This book is itself a compromise. It does not pretend to be an historical account of Ottawa. Many important sites, buildings and events could not be included. An estimated 1,200 different views of Ottawa were published as picture postcards between 1890 and 1914. The cards in this book are part of the author's own modest collection. The text attempts to provide some

background to Edwardian Ottawa and to the historical events leading to this period.

Edwardian Ottawa was optimistic, carefree, colorful, and thoroughly modern. This was the golden age of electric streetcars, excursion steamers, picnics in the park and silent movies. It was the time of the Gibson Girl, of Art Nouveau, of splendid hotels and grand department stores, of mail order catalogues and of bicycle races on the newly "macadamized" streets.

The same Laurier who in 1884 had been so pessimistic about the capital said in 1896 that Ottawa should become "the Washington of the north."

The author hopes that this book will help the reader to discover some of Ottawa's roots, that it will help visitors and residents to understand better and enjoy Canada's capital.

## CONTENTS

Introduction . . . . .	4
Beginnings . . . . .	6
The City . . . . .	20
Parliament Hill . . . . .	38
Churches . . . . .	57
Other Buildings . . . . .	64
Street Scenes . . . . .	78
Outskirts . . . . .	90
Bibliography . . . . .	98
Publishers . . . . .	99
Architects . . . . .	100

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction . . . . .	5
Origine . . . . .	6
La Ville . . . . .	20
Colline du Parlement . . . . .	40
Eglises . . . . .	57
Autres édifices . . . . .	64
Tableaux vivants . . . . .	78
Aux environs . . . . .	90
Bibliographie . . . . .	98
Editeurs . . . . .	99
Architectes . . . . .	101

FROM OTTAWA WITH LOVE  
SOUVENIRS D'OTTAWA  
Published by/Publié par  
National Capital Commission  
Commission de la Capitale nationale  
©1979  
Cat. W93-9/1979  
ISBN 0-660-50412-X

*Cover: Wellington Street, looking west*  
*Couverture: rue Wellington en direction ouest*

# FROM OTTAWA WITH LOVE

GLIMPSES OF CANADA'S  
CAPITAL THROUGH EARLY  
PICTURE POSTCARDS

BY PETER D. K. HESSEL

PUBLISHED BY  
NATIONAL CAPITAL  
COMMISSION

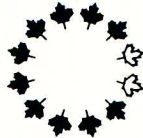
HON. ERIK NIELSEN  
MINISTER  
HON. C. M. DRURY  
CHAIRMAN

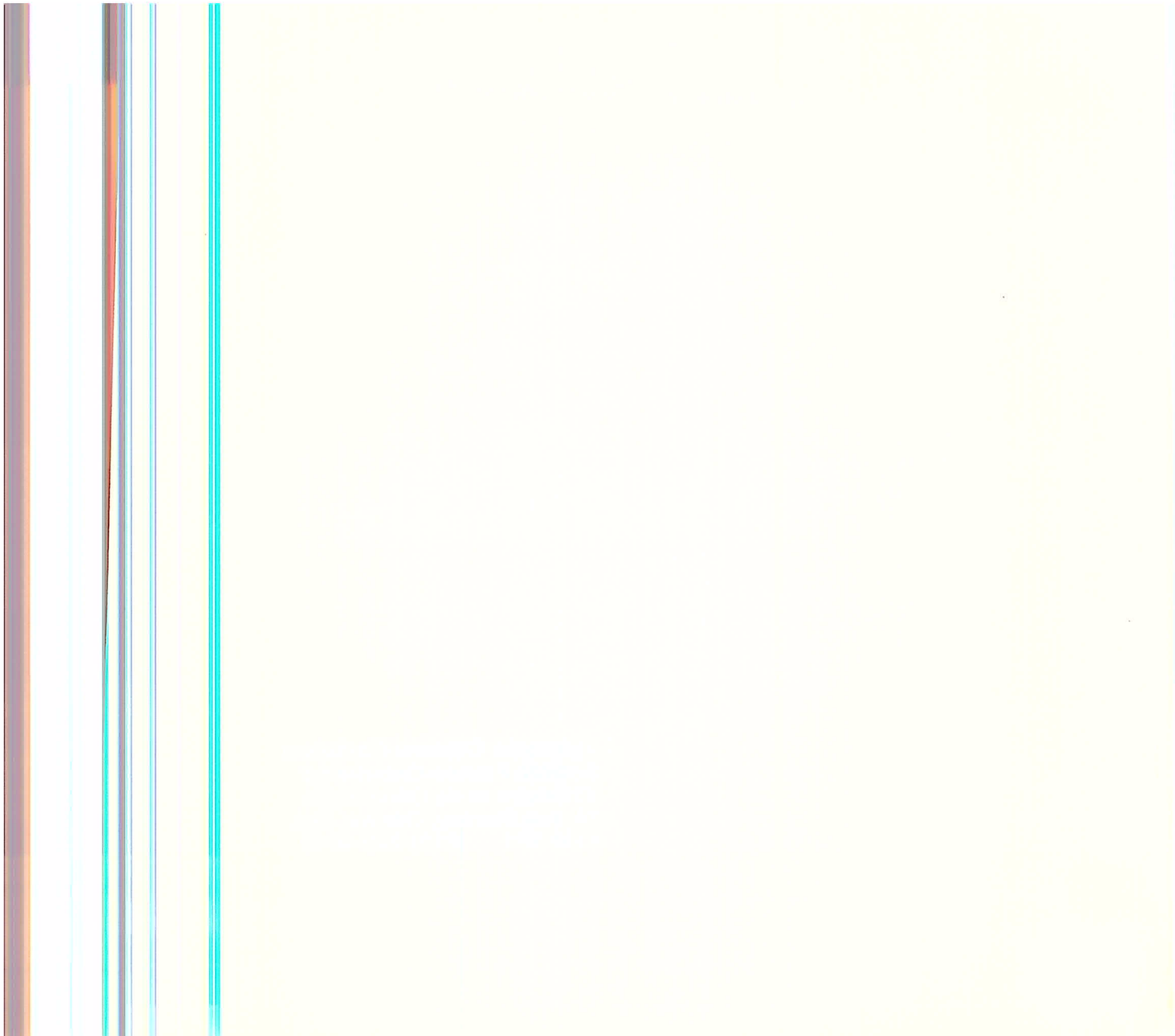
# SOUVENIRS D'OTTAWA

CARTES POSTALES ANCIENNES  
ÉVOCANT LA CAPITALE DU CANADA  
EN DES VISIONS FUGITIVES

PAR PETER D. K. HESSEL

PUBLIÉ PAR  
COMMISSION  
DE LA CAPITALE NATIONALE





*don des Archives d'Ottawa, novembre 1995*

**Régionale Ottawa Carleton**  
**Société Franco-Ontarienne**  
**d'Histoire et de Généalogie**  
174, rue Stanley, Ottawa, Ont.  
K1M 1P1 (613) 749-4843

\$9.50

## INTRODUCTION

En 1857, Sir Edmund W. Head, gouverneur général de la Province du Canada, envoie à la reine Victoria une dépêche confidentielle pour lui recommander de nommer Ottawa capitale permanente:

*“Ottawa est...un compromis satisfaisant...  
L’objection principale...est sa situation  
désolée...Mais, c’est un défaut qui  
s’atténuera un peu tous les jours.”*

Le choix de la reine se porte sur Ottawa. En 1884, Sir Wilfrid Laurier déclare:

*“La question est délicate. Je ne voudrais rien  
dire pour déprécier la capitale, mais il est  
difficile d’en dire du bien. Ottawa n’est pas  
une belle ville et n’en deviendra pas une,  
semble-t-il.”*

Ottawa est certes devenue une belle ville à partir d’un compromis satisfaisant. Cette transition s’est effectuée principalement au cours de l’époque édouardienne dont l’histoire culturelle débute en 1890 et se termine à la Première Guerre mondiale. Les cartes postales du présent album reflètent cette période progressive de l’histoire du Canada.

En 1913, alors que l’ère édouardienne est à son apogée, le poète britannique Rupert Brooke écrit qu’Ottawa revêt “une certaine grâce”. C’est là une des plus aimables déclarations qui n’ont jamais été faites au sujet de cette ville. L’auteur espère que les vues présentées dans cet album communiqueront au lecteur quelque peu de cette grâce.

Le présent livre constitue en lui-même un compromis. Il n’a pas la prétention d’être un exposé historique d’Ottawa. Il nous a été impossible d’y inclure un bon nombre de lieux, d’édifices et

d’événements importants. On a estimé à 1 200 les vues d’Ottawa publiées sur cartes postales entre 1890 et 1914. Les cartes postales qui figurent dans ce livre font partie de la modeste collection de l’auteur. Le texte tente de présenter les données fondamentales d’Ottawa édouardienne, ainsi que certains événements historiques qui ont préparé cette période.

Au cours de cette période édouardienne, Ottawa se révèle optimiste, insouciant, pittoresque et tout à fait moderne. C’est l’âge d’or des tramways électriques, des navires d’excursion à vapeur, des pique-niques dans les parcs et du cinéma muet. C’est aussi l’époque de la “Gibson Girl”; de l’Art nouveau, des magnifiques hôtels et des grands magasins, des catalogues pour commandes postales et des courses à bicyclette dans les rues récemment “macadamisées”.

Le même Laurier qui, en 1884, a exprimé son pessimisme au sujet de la Capitale, affirme en 1896 qu’Ottawa devrait devenir “la Washington du Nord”.

L’auteur espère que le présent livre révélera au lecteur certaines données essentielles sur Ottawa et aidera les visiteurs, ainsi que les citoyens de cette ville à mieux comprendre la Capitale du Canada et à en jouir.





CHAUDIÈRE FALLS OTTAWA.

## THE OTTAWA RIVER

In the beginning was the river. Woodland Indians lived along its shores for thousands of years. When the first European explorers and traders arrived, the river was the domain of the Algonkins. They called it the *Kichesippi*—the Great River—and they proudly called themselves the *Kichesippirini*—the People of the Great River.

## LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Au commencement était la rivière. Les Amérindiens sylvicoles vivaient sur ses rives depuis des millénaires. A l'arrivée des premiers explorateurs et commerçants européens, la rivière était le domaine des Algonquins. Ceux-ci la surnommaient *Kichesippi*—la grande rivière—et s'attribuaient orgueilleusement le titre de *Kichesippirini*—la nation de la grande rivière.



## CHAUDIÈRE FALLS

These mighty waterfalls the Algonkins called *Asticou* (French: Chaudière; English: Kettle). The falls were an important trading point and a sacred place for the *Pétun* ceremony, a tobacco sacrifice to ensure a safe journey beyond the falls.

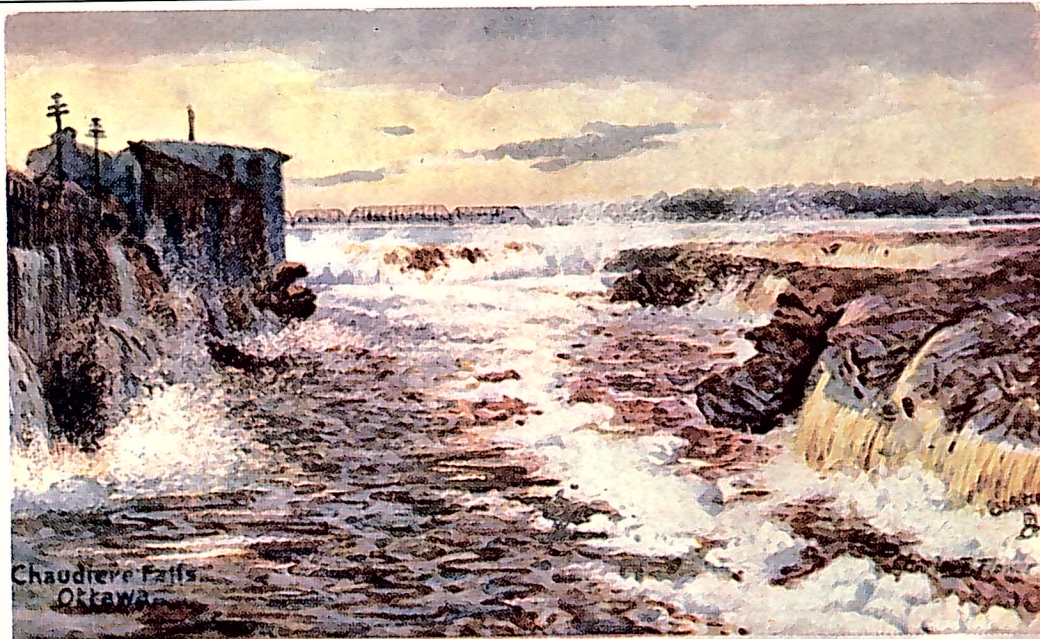
Samuel de Champlain first portaged around the Chaudière Falls in 1613, on his way to the Algonkin chief Tessouat's village near the present city of Pembroke.

The first white settler at the Chaudière Falls was Philemon Wright, one of the most

## CHUTE DES CHAUDIÈRES

Les Algonquins appellent cette puissante chute *Asticou* (en français: chaudière). La Chute des Chaudières constitue un important point de traite, ainsi qu'un lieu consacré au rite du *Pétun*, sacrifice de tabac qu'on fait pour s'assurer un bon voyage au delà de la chute. En 1613, Samuel de Champlain effectue le premier portage à la Chute des Chaudières en allant visiter le chef algonquin Tessouat dans son village situé près de la ville actuelle de Pembroke.

Philemon Wright est le premier blanc à venir



Chaudière Falls  
Ottawa

OTTAWA. CHAUDIERE FALLS.

remarkable men in Canadian history. On March 7, 1800, he arrived with five families, including 21 children, from Woburn, Massachusetts, after an arduous journey of nearly two months in eight horse-drawn sleighs.

They set to work on the north side of the falls, cutting trees and clearing the land for the construction of log cabins. Some Algonkins were making maple syrup nearby. For a few days they watched the whites patiently, too polite to object. Then they sent for a man called George Brown who lived as an Indian and spoke both English and Algonkin. By what

s'établir à la Chute des Chaudières et reste certes l'un des personnages les plus remarquables de l'histoire du Canada. Le 7 mars 1800, il entreprend un pénible voyage de deux mois, à partir de Woburn, Mass., pour venir s'y établir avec cinq familles comptant 21 enfants qu'il transporte sur huit traîneaux tirés par des chevaux.

Ces familles défrichent le côté nord de la chute, y abattent des arbres et dégagent le terrain pour la construction de cabanes en rondins. Tout près, des Algonquins font du sirop d'érable. Ils observent patiemment les blancs pendant quelques

authority, the interpreter asked, were they taking possession of the land that belonged to the Indians? Wright replied: "By authority of the Great Father who lives on the other side of the sea." He convinced the Algonkians that his settlement would benefit them.

Wright's little village was soon known as Wright's Town and later became the city of Hull, named after the township which had been surveyed shortly before Wright's arrival.

Wright built a grist mill, a hemp mill and a saw mill at the Chaudière Falls. Soon he floated rafts of squared timber down to Quebec City, a dangerous and difficult undertaking. This marked the beginning of the Ottawa Valley lumber trade. There was a great demand for high-quality timber in Britain and the United States, and the rafts became longer and more numerous year by year.

Many entrepreneurs, mostly Americans, located mills at the Falls. Among the most successful were James Rochester, J.R. Booth, E.B. Eddy, H.F. Bronson and William Perley, men who became known as the Lumber Barons.

Ezra Butler Eddy arrived penniless from Vermont in 1854. He and his wife worked day and night making matches by hand. By 1871 he employed 1,800 people in his mills and 500 men in the bush. He became the world's leading supplier of matches.

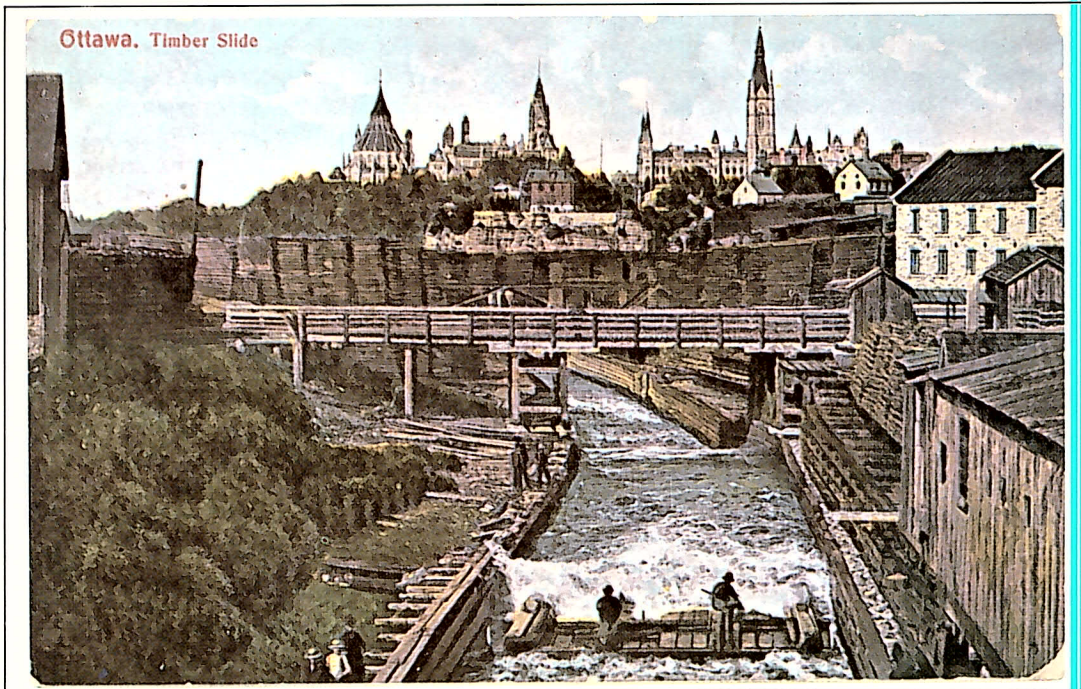
jours, trop polis pour leur faire opposition. Puis, ils envoient chercher un certain George Brown qui vit à l'indienne et parle anglais et algonquin. Qui vous a autorisé, demande l'interprète, à prendre possession d'un territoire qui appartient aux Indiens? Wright répond: "Avec l'autorisation du grand souverain qui vit au-delà de l'océan." Et il réussit à convaincre les Algonquins que cet établissement leur apportera des avantages.

Le petit village de Wright, bientôt connu sous le nom de Wright's Town, devient plus tard la ville de Hull qui tire son nom de celui du canton dont on finissait l'arpentage peu avant l'arrivée de Wright.

A la Chute des Chaudières, Wright construit un moulin à blé, un moulin à chanvre et une scierie. Bientôt il fait flotter des trains de bois équarris jusqu'à la ville de Québec, ce qui constitue une entreprise dangereuse et difficile. Ainsi débute le commerce du bois dans la vallée de l'Outaouais. Le bois d'oeuvre de haute qualité est alors très en demande, tant en Angleterre qu'aux Etats-Unis, et les trains flottants s'allongent et se multiplient de plus en plus à chaque année.

Plusieurs entrepreneurs, la plupart américains, établissent leurs moulins à la chute. Parmi les plus prospères on compte: James Rochester, J.R. Booth, E.B. Eddy, H.F. Bronson et William Perley qu'on surnomme les barons du bois.

En 1854, Ezra Butler Eddy arrive du Vermont, pas un sou en poche. Lui et sa femme travaillent jour et nuit pour fabriquer manuellement des allumettes. En 1871, ses moulins emploient 1 800 hommes, tandis que 500 travaillent dans le bois. Il devient le plus grand producteur d'allumettes au monde.



## TIMBER SLIDE

Philemon Wright's son Ruggles was very active in the family business and learned new lumbering methods in Scandinavia. In 1829 he built the first "timber slide," a channel that bypassed the Chaudière Falls. It allowed the safe passage of huge "cribs" of squared timber. Two other slides were built later. All three can still be seen. Many famous visitors to Ottawa were treated to the sport of "shooting the slides," including Edward VII, George V and Grand Duke Alexis of Russia.

## GLISSOIRS À BOIS

Ruggles, fils de Philemon Wright, est très actif dans l'entreprise familiale et apprend les nouvelles méthodes scandinaves pour l'exploitation du bois d'œuvre. En 1829, il construit le premier "glissoir à bois," canal qui contourne la Chute des Chaudières. Cette installation permet le passage sans danger d'immenses "bosses" de bois équarris. Plus tard, deux autres glissoirs viennent s'y ajouter. On peut les voir encore tous les trois. Bien des visiteurs de marque se sont divertis au "passage rapide sur les glissoirs"; de ce nombre, Edouard VII, George V et le Grand Duc Alexis de Russie.



## RIDEAU FALLS

The first European ever to see the Rideau Falls and the site of the present capital was Champlain's young interpreter, Étienne Brulé.

The first description of the Rideau Falls was made—somewhat inaccurately—by Champlain himself in 1613:

*“...there is a fine waterfall for it falls with such vehemence from a height of 20 or 25 fathoms that it makes an overhanging curtain (“rideau”) nearly 400 paces wide.”*

In fact the Rideau Falls are only about 5 fathoms (about 9 m high). The “curtain” effect,

## CHUTE RIDEAU

Etienne Brulé, le jeune interprète de Champlain, a été le premier européen à voir la Chute Rideau et le site de la Capitale actuelle.

En 1613, Champlain a lui-même rédigé, avec certaines inexactitudes, la première description de la Chute Rideau:

*“...il y a une belle chute, car l'eau y tombe si violemment d'une hauteur de 20 ou 25 toises, qu'elle constitue un rideau suspendu, mesurant près de 400 pas de large.”*

En réalité, la Chute Rideau n'a qu'environ 5 toises (à peu près 9 m de haut). L'effet de

caused by the fact that Green Island splits the falls in two, can be appreciated only from the Ottawa River below or from the opposite shore.

Thomas MacKay emigrated to Canada from Scotland in 1817. He made his first fortune as the masonry contractor for the first eight locks of the Rideau Canal. He purchased a large portion of Gloucester Township along the Ottawa River, including all of the present New Edinburgh and Rockcliffe Park.

He laid out and settled the village of New Edinburgh and in 1832 began to develop the industrial potential of the Rideau Falls by building a grist mill, saw mills, a brewery and distillery, a five-storey flour mill and a cloth factory.

## STEAMER ON THE RIDEAU CANAL

Steamers plied the Rideau Canal, carrying passengers and freight between Montreal and Kingston via Bytown. In 1833 John Molson, the wealthy Montreal brewer, participated in forming a shipping company that operated large paddlewheelers.

In the 1890s a fleet of luxury steamers adapted for travel on the Rideau waterway sailed between Ottawa and Kingston. A travel brochure described one of these, the Ella Ross, as

*“an iron palace steamer...including seven commodious staterooms on the main deck with patent spring mattresses and other conveniences...plus another 19 staterooms on the*

“rideau” dû à la division en deux parties qu’effectue l’Ile Verte dans la chute, ne peut s’apprécier qu’en bas de la Rivière des Outaouais, ou à partir de la rive opposée.

En 1817, Thomas MacKay quitte l’Ecosse pour émigrer au Canada. Il fait tout d’abord fortune comme entrepreneur en maçonnerie des huit premières écluses du Canal Rideau. Puis, il achète une partie importante du Canton de Gloucester, le long de la Rivière des Outaouais, ce qui inclut actuellement New Edinburgh et le parc Rockcliffe.

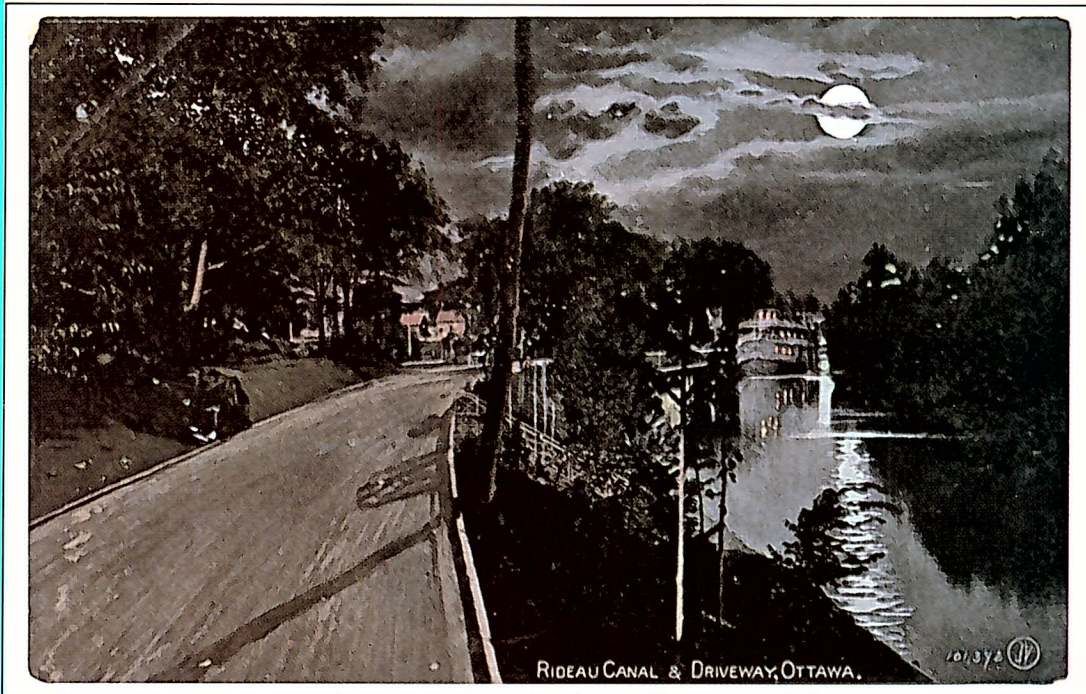
MacKay planifie et établit le village de New Edinburgh, puis en 1832, commence à développer le potentiel industriel de la Chute Rideau, en construisant un moulin à blé, des scieries, une brasserie et une distillerie, un moulin à farine de cinq étages et une fabrique de draps.

## NAVIRE À VAPEUR SUR LE CANAL RIDEAU

Les navires à vapeur empruntent le Canal Rideau pour le transport des passagers et du fret entre Montréal et Kingston, en passant par Bytown. En 1833, John Molson, riche brasseur montréalais, coopère à la formation d’une compagnie de navigation qui exploite de grands navires à aubes.

Au cours des années 1890, une flotte de luxueux paquebots, construits pour naviguer sur le Canal Rideau, font la navette entre Ottawa et Kingston. Voici la description d’un de ceux-ci, le Ella Ross, que fait une brochure touristique:

*“un vapeur, sorte de palais de fer...qui comprend, sur le pont principal, sept cabines de luxe spacieuses pourvues de sommiers élasti-*



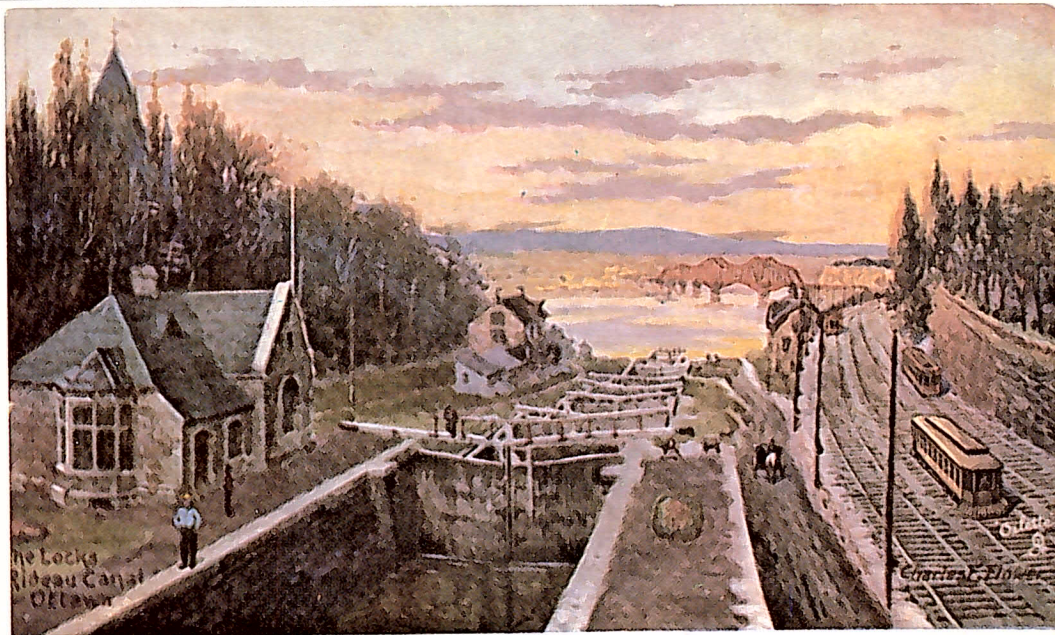
*upper deck, opening upon the saloon...over 75 feet in length and magnificently fitted with plush chairs and carpets.”*

In addition, the canal at the turn of the century still saw heavy cargo traffic. One company alone operated a fleet of 83 tugs and freighters.

*ques brevetés et d'autres commodités...et 19 autres cabines de luxe qui s'ouvrent sur le salon...mesurant plus de 75 pieds de long et magnifiquement orné de chaises recouvertes de peluche et de tapis.”*

De plus, au tournant du siècle, une lourde circulation de fret emprunte le canal. Une seule compagnie exploite une flotte de 83 remorqueurs et cargos.





OTTAWA. THE LOCKS, RIDEAU CANAL.

## LOCKS OF THE RIDEAU CANAL

*Above: looking north*

During the War of 1812, British ships in the St. Lawrence River between Kingston and Montreal were within easy reach of American guns. After the war, the Rideau Canal was built to ensure safe passage. The project under the direction of Lt.-Col. John By began in 1826 and ended in 1832. The total bill was less than four million dollars.

The middle building, the Rideau Canal Commissariat, dates from 1827 and is the oldest stone house in Ottawa. It was later used as a storehouse for the Ottawa garrison and militia. It now houses the Bytown Museum. On the left: the Lockmaster's House, built in 1885. Right: The Royal Engineers' Office, built in 1828, was By's headquarters. In spite of its historical significance it was demolished in 1900.

## ÉCLUSES DU CANAL RIDEAU

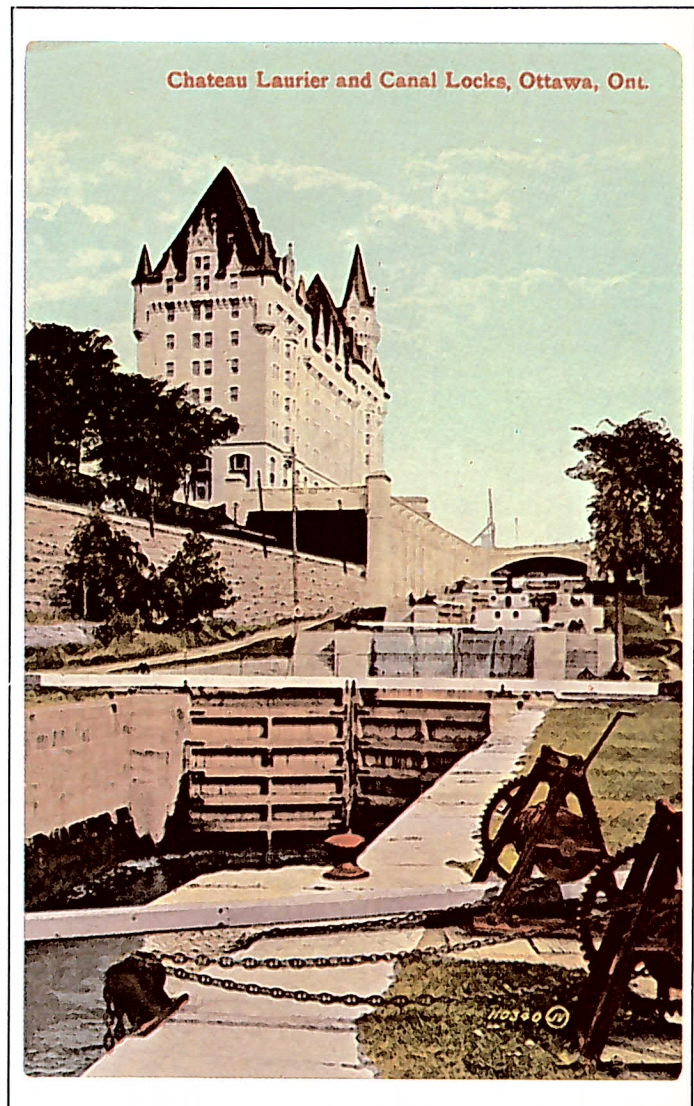
*À gauche: en direction nord*

Pendant la guerre de 1812, les navires britanniques qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent, entre Kingston et Montréal, se trouvent à la portée des canons américains. Une fois la guerre finie, on construit alors le Canal Rideau pour assurer le libre passage des navires. Ce projet placé sous la direction du lieutenant-colonel John By débute en 1826 et se termine en 1832. Le coût total ne dépasse pas quatre millions de dollars.

L'édifice central, le Commissariat du Canal Rideau, date de 1827 et est la plus vieille maison de pierre d'Ottawa. On l'utilise plus tard comme entrepôt de la garnison et de la milice d'Ottawa. Cet édifice abrite maintenant le musée de Bytown. A gauche, se trouve le pavillon de l'éclusier construit en 1885. A droite, le bureau de l'ingénieur royal, construit en 1828, sert de quartier général à By. Malgré son importance historique, il est démoli en 1900.

*Right: looking south*

*À droite: en direction sud*





*Entrance Bay and Rideau Canal*

When Lt.-Col. John By selected this location as the starting point for the Rideau Canal, it was called Sleigh Bay. In 1818, Philemon Wright brought a Justice of the Peace from Perth to Wright's Town to perform his son's marriage. Because the official had no authority in Lower Canada, the wedding party crossed the river to this sheltered bay where the ceremony took place in sleighs that stood in a wide semi-circle on the ice.

On May 29, 1832, the Rideau Canal was officially opened. The first vessel through the locks was the steamer Pumper which was

*Entrance Bay et le Canal Rideau*

Le lieutenant-colonel John By choisit l'endroit appelé Sleigh Bay pour commencer à creuser le Canal Rideau. En 1818, Philemon Wright amène un juge de paix de Perth à Wright's Town pour y célébrer le mariage de son fils. Mais ce fonctionnaire n'a pas de mandat au Bas-Canada; ainsi, la noce se transporte sur l'autre rive de la rivière, dans la baie protégée où la cérémonie se déroule en traîneaux disposés sur la glace en un vaste demi-cercle.

L'ouverture officielle du Canal Rideau s'effectue le 29 mai 1832. Le premier navire à franchir les écluses est le vapeur Pumper, peu après

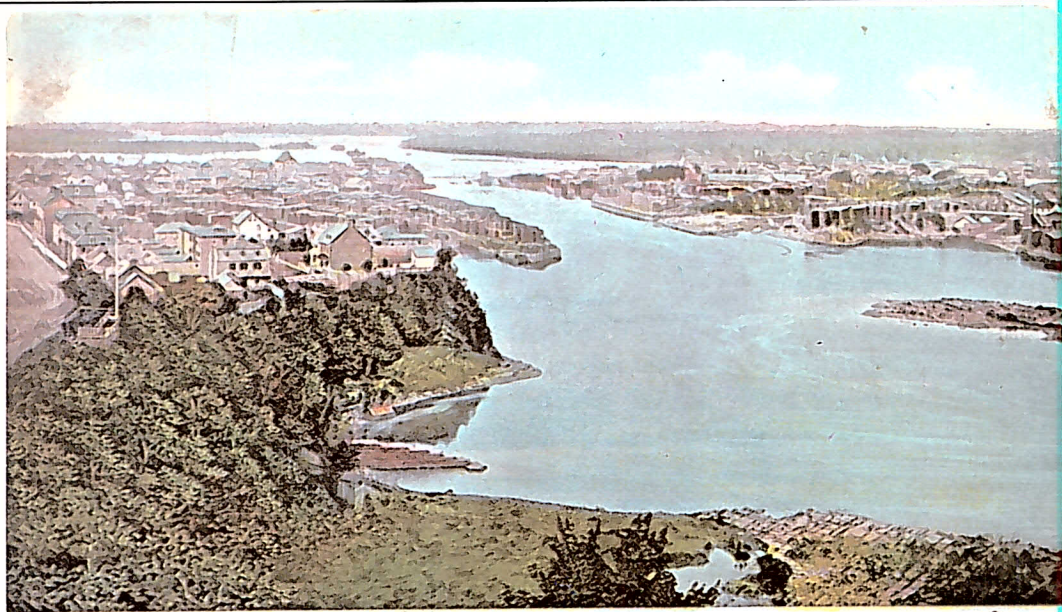


promptly renamed the Rideau.

Built strictly for military purposes, the Rideau waterway never saw hostile action, although naval vessels did sail between Bytown and Kingston on several occasions. More important was the fact that several thousand people employed in the construction decided to settle in the area. Each of the 162 men of the two companies of Royal Sappers and Miners who had been recruited in England was granted 100 acres of land as insurance against desertion. Only 16 men deserted. Of the approximately 2,000 Irish laborers, virtually all settled in the vicinity of the Rideau Canal.

rebaptisé le Rideau.

Construit uniquement à des fins militaires, le Canal Rideau n'a jamais été la scène d'activités guerrières, bien que des navires de guerre aient souvent fait voile entre Bytown et Kingston. Fait important à noter, des milliers de gens qui travaillent à la construction du canal décident de s'établir dans la région. Chacun des 162 membres des deux compagnies des Sapeurs et des Mineurs royaux recrutés en Grande-Bretagne reçoit 100 acres de terrain à titre d'assurance contre la désertion. Seuls 16 hommes désertent. Des 2 000 ouvriers irlandais, tous pratiquement s'établissent à proximité du Canal Rideau.



Ottawa River Scene.

Montreal Import Co. Montreal No. 179

## BYTOWN ON THE OTTAWA

On September 21, 1854, Mayor Henry J. Friel formally asked the government of the Province of Canada that Bytown be created a city and named Ottawa. The population was estimated at 10,000, the required number for incorporation as a city. The government complied with the request, and Bytown became the City of Ottawa on January 1, 1855.

Ottawa was, of course, named after the

## BYTOWN SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Le 21 septembre 1854, le maire Henry J. Friel demande officiellement au gouvernement de la Province du Canada que Bytown soit déclarée ville et qu'elle s'appelle Ottawa. La population de celle-ci est estimée à 10 000, nombre requis pour être constituée ville. Le gouvernement accorde la requête et Bytown devient la ville d'Ottawa, le premier janvier 1855.

Ottawa doit naturellement son nom à la Rivière

Ottawa River. But that this river, the Grand River of the Algonkins, the Kichesippi, was named the Ottawa instead of the Algonkin was an historical mistake. The Algonkins and their ancestors had lived along the Ottawa and its tributaries for thousands of years. But the arrival of the European explorers, traders, settlers and missionaries drove the Algonkins from their homeland. The Iroquois, allied with the British, waged war against the Algonkins, allies of the French. The Algonkins were almost wiped out, their villages burned. The few scattered survivors fled north and into the mission at Trois-Rivières. The Ottawas lived on Manitoulin Island and along the shores of Lake Huron. As middlemen in the fur trade, they seized their chance when the Iroquois retreated from the Great River of the Algonkins.

For some years it was Ottawa canoes which carried the furs to Quebec. Some French traders began to call the great waterway the River of the Ottawas, and that name, not the original one, stuck.

des Outaouais (en anglais: Ottawa River). Mais que cette rivière, la grande rivière des Algonquins, la Kichesippi, se soit appelée “des Outaouais”, au lieu “des Algonquins”, c’est là une erreur historique. Pendant des millénaires, les Algonquins et leurs ancêtres ont habité les rives de la Rivière des Outaouais. Mais l’arrivée des explorateurs, des commerçants, des colons et des missionnaires, chasse les Algonquins de leur territoire. Les Iroquois alliés des Britanniques font la guerre aux Algonquins alliés des Français. Les Algonquins sont presque anéantis, leurs villages brûlés et les quelques survivants dispersés s’enfuient vers le Nord, vers la mission des Trois-Rivières. Les Outaouais habitent l’île Manitoulin et les rives du lac Huron. En tant qu’intermédiaires de la traite des fourrures, ils ont saisi leur chance, lorsque les Iroquois se sont retirés de la Grande Rivière des Algonquins.

Pendant quelques années, ce sont les canoës outaouais qui transportent les fourrures à Québec. Les commerçants français commencent à appeler Rivière des Outaouais cette grande voie maritime et c’est le nom qui est resté.



*A Central Portion of Sparks Street, Ottawa, Canada.*

## SPARKS STREET

Sparks Street was named after Nicholas Sparks who was born in Wexford County, Ireland, and emigrated to Canada in 1816. He worked for Philemon Wright as a farmhand, saved money for ten years and bought 200 acres of land on the south side of the Ottawa River from John Burrows Honey. This parcel of land was bounded by the present Bronson Avenue, Wellington Street, Rideau Street, Waller Street and Laurier Avenue. Honey's fur-

## RUE SPARKS

La rue Sparks est ainsi nommée en l'honneur de Nicholas Sparks, né dans le comté de Wexford (Irlande) et immigré au Canada en 1816. Il travaille pour Philemon Wright comme valet de ferme et pendant dix ans il économise son argent et achète de John Burrows Honey 200 acres de terrain sur la rive sud de la Rivière des Outaouais. Cette parcelle est limitée par l'avenue Bronson, la rue Wellington, la rue Rideau, la rue Waller et l'avenue Laurier. La cabane de bois



nished log house was included in the bargain. The price was £85. Ten years later Sparks was selling one seventh of an acre for £200 to £400. He died in 1862. His house, built in 1831 on Sparks Street, was demolished in 1954 to make room for the Trade and Commerce Building.

Bennett's Vaudeville Theatre presented Ottawa's first regular showings of silent movies in 1907. The Ottawa Free Press was founded in 1869 and merged with the Journal in 1917. It was one of more than 100 newspapers and periodicals that have been published in Ottawa.

meublée de Honey est incluse dans le contrat au prix de £85. Dix ans plus tard, Sparks vend le septième d'acre de £200 à £400 et meurt en 1862. La maison que Sparks avait construite en 1831 sur la rue qui porte son nom a été démolie en 1954 pour y ériger l'immeuble du Commerce.

En 1907, le théâtre de vaudeville Bennett présente régulièrement à Ottawa les premières vues du cinéma muet. L'Ottawa Free Press fondée en 1869 se fusionne avec le Journal en 1917. Cette publication fait partie des 100 journaux, périodiques et plus qui ont été publiés à Ottawa.





Bank Street, Ottawa

## BANK STREET

Electric streetcar service in Ottawa began in June, 1891. The inaugural car with Mayor Thomas Birkett and City Councillors on board proceeded from the car sheds on Albert Street down Bank Street to the Exhibition Grounds. A contemporary newspaper reported that “thousands lined the route to view the strange sight of cars that ran without being pulled or pushed.” Past the McLeod Street tollgate it was fields and meadows to Lansdowne Park. In

## RUE BANK

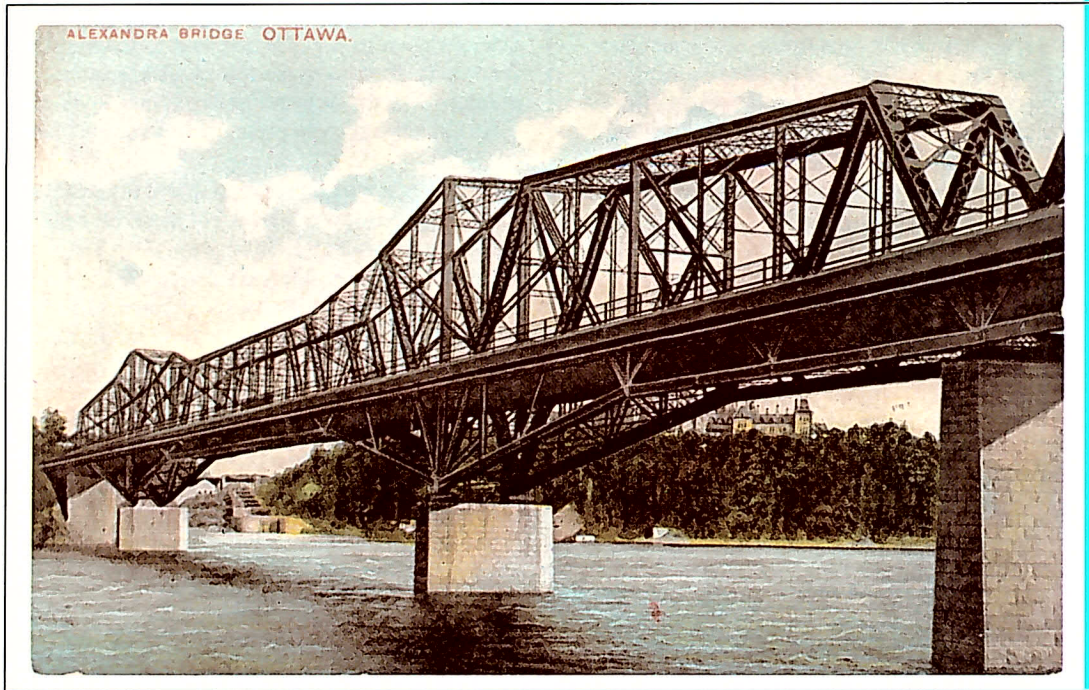
Les tramways électriques entrent en service à Ottawa au mois de juin 1891. Le premier tramway part des hangars de la rue Albert et descend la rue Bank jusqu’au terrain de l’exposition; à son bord prennent place le maire Thomas Birkett et les conseillers municipaux. Un journal contemporain rapporte que “des milliers de gens sont accourus le long du parcours pour contempler le spectacle insolite de tramways qui circulent sans être tirés ni poussés.” Au-delà du poste de péage

1893, the horse-drawn streetcars disappeared. In 1900, despite strong protests, streetcars were allowed to run on Sundays for the first time.

The domed structure at the southeast corner of Bank and Queen was the Sun Life Building, built in 1898. It was topped by a bronze statue of Mercury, now in the Bytown Museum. The greatly altered building is still standing.

de la rue McLeod, ce ne sont que champs et prairies jusqu'au parc Lansdowne. L'année 1893 marque la disparition des tramways à traction animale. Malgré de fortes protestations, les tramways circulent pour la première fois le dimanche en 1900.

La structure surmontée d'un dôme située à l'angle sud-est des rues Bank et Queen est celle de l'édifice de la Sun Life érigé en 1898. La statue de bronze de Mercure placée sur le dôme se trouve maintenant au musée Bytown. Cet édifice existe encore, mais avec des modifications importantes.



## ALEXANDRA BRIDGE

Named after Queen Alexandra, the wife of King Edward VII, this bridge was officially opened by the Duke of York in 1901. It is also called the Interprovincial Bridge.

It was built for the Ottawa, Northern and Western Railway Company, an amalgamation of the Pontiac Pacific Junction (“the Push, Pull and Jerk”) and the Gatineau Valley Railways, to bring their train service into Ottawa from Waltham (Pontiac County) and Maniwaki. Originally it had a single track for the railway,

## PONT ALEXANDRA

Ce pont que le Duc d’York a inauguré officiellement en 1901, porte le nom de la reine Alexandra, épouse du roi Edouard VII. Il s’appelle également pont interprovincial.

Ce pont a été construit pour “Ottawa, Northern and Western Railway Company”, amalgamation de Pontiac Pacific Junction et de Gatineau Valley Railways, afin d’étendre son service ferroviaire à Ottawa à partir de Waltham (Comté de Pontiac) et de Maniwaki. Au début, le chemin de fer est à voie unique, le service



two tracks for streetcars, two roadways and two pedestrian walks. Large amounts of accumulated debris at the river bottom such as sawdust and sunken logs had to be cleared before the stone foundations could be laid.

## DUFFERIN AND SAPPERS' BRIDGES

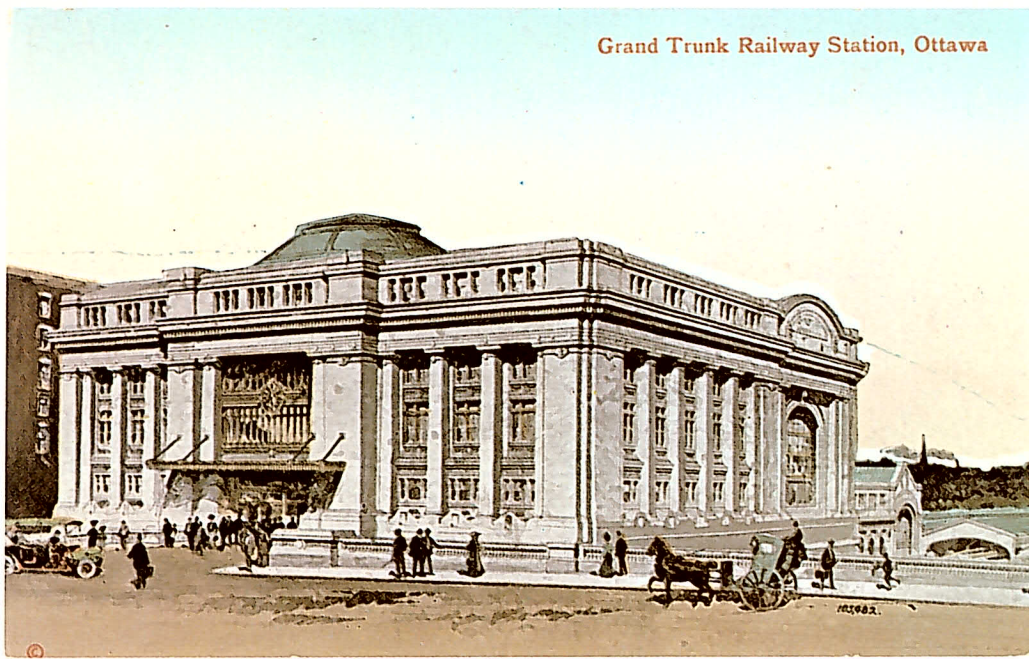
Sappers' Bridge was built of stone by Lt.-Col. By's men in 1827, connecting Rideau and Sparks Streets. Dufferin Bridge (named after Lord Dufferin, Governor General of Canada)

de tramways à double voie, les voitures ont une double chaussée et les piétons deux trottoirs. Mais, avant d'entreprendre de poser les fondations de pierre, on a dû enlever du lit de la rivière d'énormes quantités de débris, comme le bran de scie et les grumes submergées.

## PONT DUFFERIN ET PONT DES SAPEURS

Le Pont des Sapeurs est une construction de pierre que les hommes du lieutenant-colonel By ont effectuée en 1827 pour relier les rues Rideau

Grand Trunk Railway Station, Ottawa



was added farther north in 1872, joining Rideau and Wellington Streets. Both bridges were demolished in 1912 to make place for a new single bridge and the triangular area now known as Confederation Square.

## UNION STATION

The first railway train arrived in Bytown on Christmas Day, 1854. Within the next 50 years eleven different railway companies operated lines into Ottawa. One of them, the Canada Atlantic Railway owned by J.R. Booth, built a central depot in 1909. On this site the Grand

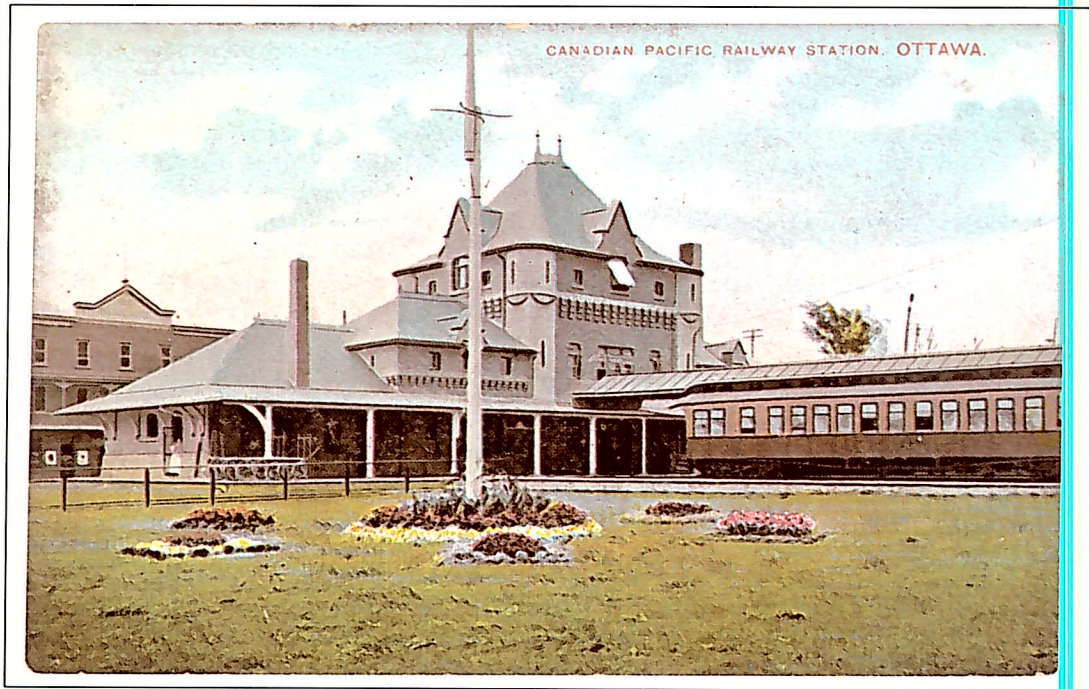
et Sparks. Le Pont Dufferin (en l'honneur de Lord Dufferin, gouverneur général du Canada) est venu s'ajouter un peu plus au nord du précédent en 1872, pour relier les rues Rideau et Wellington. Mais, ces deux ponts ont été démolis en 1912, pour faire place à un seul nouveau pont, ainsi qu'à la zone triangulaire appelée maintenant Place de la Confédération.

## GARE UNION

Le premier train entre à Bytown le jour de Noël 1854. Au cours des 50 années suivantes, onze diverses compagnies de chemin de fer

Trunk Railway erected Union Station in 1912, "in the style of a Roman Bath." All lines except the New York Central Railroad were eventually brought into this station. In 1921 the Grand Trunk was taken over by Canadian National. In 1966 a new Union Station opened in suburban Alta Vista, and the old station became the government's Conference Centre.

exploitent des lignes à Ottawa. L'une d'elles, la Canada Atlantic Railway, propriété de J. R. Booth, y construit un dépôt central en 1909. Sur ce même endroit, le Grand Trunk érige en 1912 la Gare Union "dans le style des thermes romains". Toutes les lignes, sauf celle du New York Central, y fixent peu à peu leur terminus. En 1921, le Grand Trunk est absorbé par le Canadien National. En 1966, une nouvelle Gare Union s'ouvre dans la banlieue Alta Vista et l'ancienne gare devient le Centre de Conférences du gouvernement.



## BROAD STREET STATION

In 1871 the St. Lawrence and Ottawa Railway Company built a branch line to Broad Street to serve the industrial area near the Chaudière Falls. A few years later the company rented its line to the Canadian Pacific Railway for 999 years. The old terminal was lost in the great Hull-Ottawa fire of 1900 that left 15,000 people homeless and wiped out huge portions of both cities. The CPR replaced the old terminal by building its Broad Street Station "in the Chateau style."

## GARE DE LA RUE BROAD

En 1871, la St. Lawrence and Ottawa Railway Company construit une ligne d'embranchement jusqu'à la rue Broad, pour desservir la zone industrielle située près de la Chute des Chaudières. Quelques années plus tard, la compagnie loue sa ligne au Canadian Pacific Railway pour 999 ans. L'ancien terminus est la proie des flammes au cours du grand incendie de 1900 à Hull-Ottawa. 15 000 personnes restent alors sans foyer et de grandes superficies urbaines disparaissent. Le CPR remplace l'ancien terminus par la gare de la rue Broad érigée "dans le style de château."



## CHATEAU LAURIER

The Chateau Laurier Hotel was built by the Grand Trunk Railway at the same time as Union Station, in the manner of a French chateau. Additions were made in 1928.

The Ottawa Journal reported the hotel's grand opening in June, 1912:

*"Exclamations of wonder and surprise were heard on all sides. That it is rivalled by few and surpassed by none was an opinion expressed by many."*

## CHÂTEAU LAURIER

Le chemin de fer du Grand Trunk construit le Château Laurier en même temps que la Gare Union dans le style des châteaux français. On y effectue des rajouts en 1928.

Le quotidien "Ottawa Journal" décrit ainsi l'ouverture officielle de l'hôtel en juin 1912:

*"De tous côtés retentissent des exclamations d'étonnement et de surprise. Beaucoup sont d'avis que peu d'hôtels rivalisent avec lui et qu'aucun autre ne le surpasse."*



A Glimpse of the City of Ottawa, showing "Chateau Laurier,"  
the Grand Trunk's new Hotel, and new Passenger Station

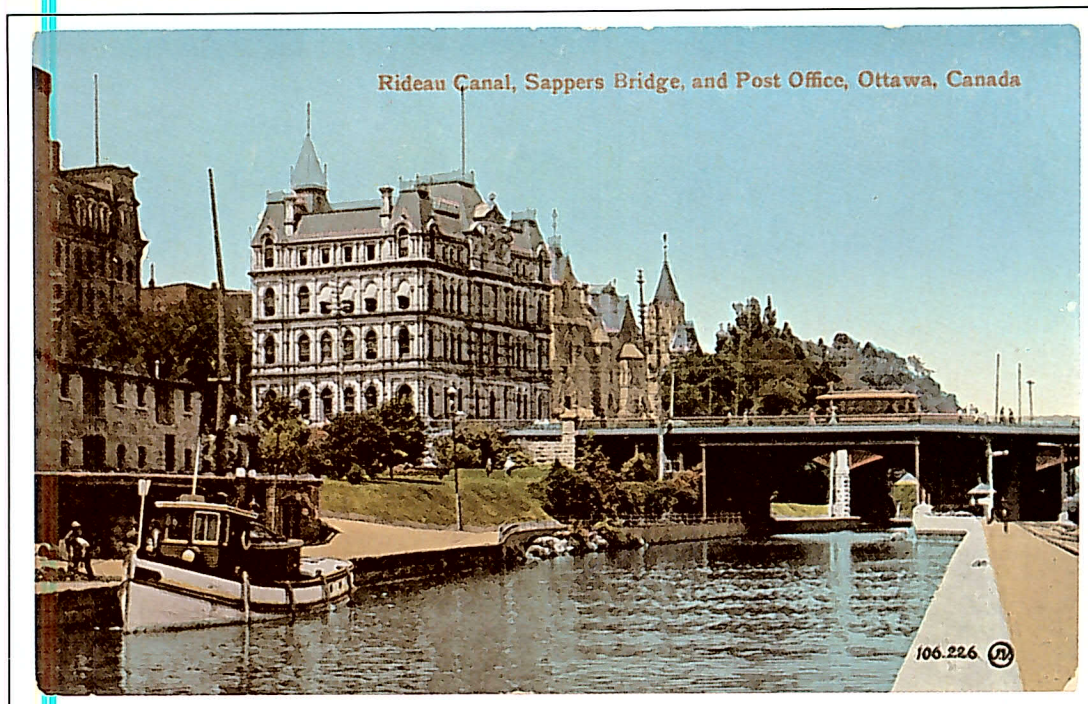


## CONFEDERATION SQUARE, 1912

This "artist's view" shows Ottawa as a hub of modern transportation: a passenger train pulls out of the new Union Station, steamships ply the Rideau Canal, electric streetcars, automobiles and horse-drawn vehicles crowd Confederation Square (officially named Connaught Square, colloquially known as the Plaza, sometimes as Confusion Square). Only the year before, the first aircraft flew over Ottawa: Baldwin's Red Devil took off and

## PLACE DE LA CONFÉDÉRATION, 1912

Cette "vue artistique" montre Ottawa comme centre de transport moderne; un train de voyageurs sort de la nouvelle Gare Union, des vapeurs sillonnent le Canal Rideau, des tramways électriques, des automobiles et des voitures à traction animale envahissent la Place de la Confédération (appelée officiellement Place Connaught, familièrement dénommée "Plaza" et parfois Place de la Confusion). Une année plus tôt seulement, le premier avion survole Ottawa:



landed at Slattery Field opposite Lansdowne Park during the 1911 Central Canada Exhibition.

## POST OFFICE

Before Bytown had its own post office, all mail had to be posted and received in Hull. The first post office in Bytown was near Rideau and Sussex Streets.

The large new post office on Elgin Street, between Wellington and Sparks Streets, was designed by Walter Chesterton in the "Second Empire style." When it opened in 1883 it also

le Baldwin's Red Devil décolle et atterrit à Slattery Field, en face du parc Lansdowne, au cours de l'Exposition centrale du Canada en 1911.

## BUREAU DE POSTE

Avant que Bytown ait son propre bureau de poste, tout le courrier est posté et reçu à Hull. Le premier bureau de poste de Bytown est situé près de l'angle des rues Rideau et Sussex.

Le nouveau grand bureau de poste construit sur la rue Elgin, entre les rues Wellington et Sparks, a été conçu par Walter Chesterton dans



housed the government's first offices away from Parliament Hill, the Department of Inland Revenue.

This photograph (above) was probably taken from the roof of Union Station shortly before the Sappers' and Dufferin Bridges were demolished in 1912.

All but the ground floor of the post office was destroyed by fire in 1904. When it was rebuilt, a storey was added. But in 1937-38 it was demolished to make room for the National War Memorial.

le "style du Second Empire". Lors de son ouverture en 1883, il abrite également les premiers bureaux gouvernementaux situés en dehors de la Colline du Parlement, ceux du Ministère du revenu public (Department of Inland Revenue).

Cette photographie (dessus) est probablement prise du toit de la Gare Union peu avant la démolition, en 1912, du Pont des Sapeurs et du Pont Dufferin.

L'incendie de 1904 a détruit tout le bureau de poste, sauf le rez-de-chaussée. Lors de sa reconstruction on y ajoutera un étage. Mais en 1937-1938, on le démolit pour y construire le Monument aux Morts.



## ELGIN STREET

*Looking north, between Queen and Albert*

Central Chambers, at the northwest corner of Elgin and Queen, was built in 1890. The designer was John James Brown of Montreal. This building with its bay windows had the first electric elevator in Ottawa. It was saved from demolition by the National Capital Commission and declared a heritage building.

The building on the left, originally the Union Hotel, dated from the 1850s. It was reconstructed between 1875 and 1880 and

## RUE ELGIN

*Entre Queen et Albert, vue vers le nord*

L'édifice Central Chambers, situé à l'angle nord-ouest des rues Elgin et Queen, a été construit en 1890. John James Brown de Montréal en est le concepteur. Cet édifice, aux fenêtres en baie, possède le premier ascenseur installé à Ottawa. La Commission de la Capitale nationale le sauve de la démolition en le déclarant édifice historique.

L'édifice situé à gauche s'appelle à l'origine "Union Hotel" dont la construction remonte