

CHAPITRE CHAPTER

1



Début d'enracinement
Laying the Foundation

TÉMISCAMING, EN REMONTANT DANS LE TEMPS...

Témiscaming, lieu de passage

Rencontre de cours d'eau, situation géographique exceptionnelle, tout contribue aux passages des explorateurs français, des coureurs de bois, des missionnaires, des Algonquins et facilite les arrêts nécessaires.

Il paraît que Radisson et Des Groseilliers, premiers passants, ont échangé des fourrures ici, suivis en 1671 par le Sieur St-Lusson. Dès 1680, l'intérêt change dans l'est du Québec et se tourne vers la foresterie. C'est sans doute pour cela que, vers 1685, le Sieur de Longueuil passant par ici, établit un poste pour les fourrures à Fort Témiscamingue.

Puis, une expédition d'environ cent hommes dirigée par le Chevalier de Troyes et Pierre Lemoyne d'Iberville navigue, passe ici et se dirige vers la Baie d'Hudson afin d'y déloger un fort anglais.

Une accalmie d'une trentaine d'années fait suite à un massacre infligé par les Iroquois, au Fort Témiscamingue.

De 1720 à 1760, le commerce abondant des fourrures recommence et permet même, en 9 ans, à

François-Étienne Cugnet, d'éponger les dettes contractées aux forges du Saint-Maurice.

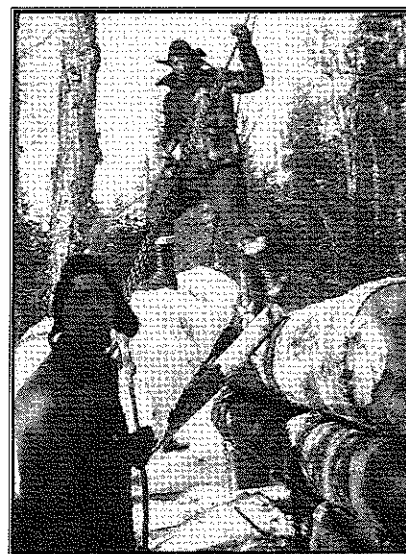
Après la conquête en 1761, les Anglais, avec la compagnie de la Baie d'Hudson, bénéficient du commerce des pelleteries jusqu'en 1901. Malgré les portages à faire, c'est par les cours d'eau que la marchandise s'achemine vers Montréal. Dès 1836, notre milieu reçoit la visite de prêtres envoyés par Mgr Lartigue de Montréal, afin d'évangéliser les Indiens de l'Outaouais supérieur.

En même temps, vers 1850, débute l'industrie des chantiers forestiers aux portes du Témiscamingue. Quelques-uns ouvrent près du lac Kipawa en 1853, si bien que, en 1863, quelques centaines de bûcherons s'activent dans cinq chantiers sur les bords du lac Témiscamingue. Draveurs et marchands passent ici pour aller vers l'extérieur en suivant les cours d'eau.

Ces faits semblent expliquer l'établissement progressif de plusieurs familles dans notre milieu.



Regional lumber jacks.



Dur travail de bûcheron



À deux, avec la grande scie passe-partout, ça va plus vite.



Beginning of technology in the forest.

LE LONG-SAUT

Cette appellation, semble-t-il, vient des coureurs de bois qui déplorent le portage de 7 milles le long des rapides portant ce nom, sur la rivière, entre Mattawa et ce nouveau hameau. Situé à la source des rapides, au confluent du ruisseau Gordon et de la rivière des Outaouais, cet endroit constitue un débarcadère naturel pour les voyageurs sur l'eau, au pied du lac Témiscamingue.

À partir de 1870, des intéressés à une des meilleures ressources naturelles du Témiscamingue, la forêt, arrivent un à un et s'établissent à différents endroits. Quelques-uns choisissent le Long-Sault; parmi eux, peut-être les Latour, les Brisebois, les McLaren, les Poitras, les McConnell ou les Deault, etc..

Quelques années plus tard, vers 1874, les nouvelles concessions forestières attirent les marchands de bois et leur compagnie si bien que vers 1880, environ 13 familles résident au Long-Sault. C'est aussi le point d'arrivée de quelques colons avec le Frère Leblanc, o.m.i..

Puis en 1884, le Long-Sault devient un centre important suite à la fondation de la compagnie de colonisation du Témiscamingue. Dès le 11 septembre 1885, sur le bateau à vapeur le Mattawan, un groupe de colons passent ici et remontent le lac Témiscamingue.

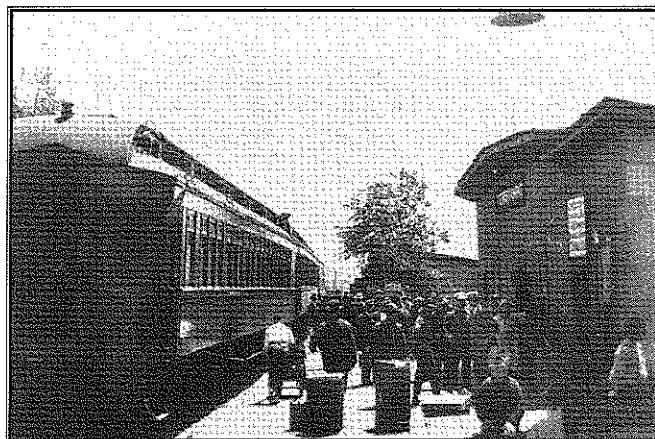


Au quai, Ludovic Baril et Jeanne Cloutier attendent l'arrivée du "Meteor".

Pour accueillir tous les passants, il semble qu'un premier hôtel est construit par David Fleury, en 1885, au sud du hameau. Il sera détruit par le feu en 1894.

En même temps, environ une centaine de travailleurs s'activent à la construction des petites voies ferrées le long des rapides du Long-Sault sous la direction de Pierre Boullianne.

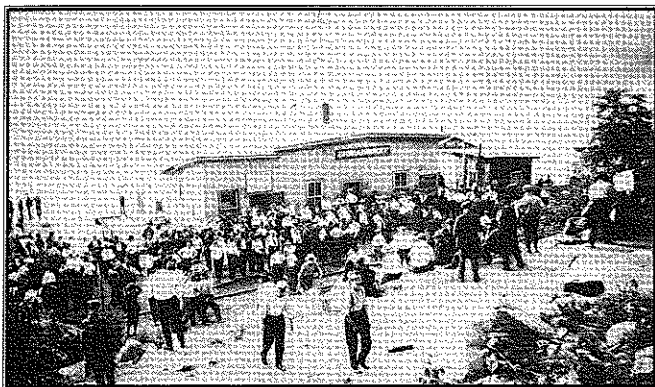
Ensuite, vers le 13 février 1886, M. Louis Napoléon Coste, du département des travaux publics d'Ottawa vient choisir l'emplacement pour la construction des quais non loin des rives du lac.



Départ du train, fin des années 1800.

Selon M. Benjamin Bouliane, un dimanche, paraît-il, soit le 12 août 1886, la locomotive "Gendreau" fait son apparition au pied du lac Témiscamingue.

Puis avec les années, la navigation s'intensifie sur le lac. Les quais et la gare deviennent des centres très affairés. Dans le voisinage, on retrouve le bureau de la compagnie de navigation, celui de l'ICO (Upper Ottawa Improvement Company), la boutique de montres de Marty Ringrose, le magasin de vêtements de W.H. Watters, les maisons pour les employés du Pacifique Canadien et le marché populaire.



Activités dans le voisinage de la première gare.

* Photo à regarder avec un miroir.



THE LONG-SAULT

It seems that the name Long-Sault originated with the trappers who had to portage 7 miles along the rapids bearing the same name, on the Ottawa River, between Mattawa and this new hamlet. Situated at the head of these rapids, at the junction of Gordon Creek and the Ottawa River, this location formed a natural landing for the navigators, at the foot of Lake Temiscamingue.

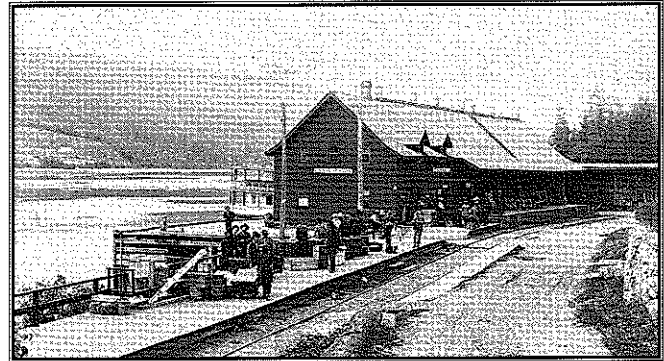
As of 1870, people interested in one of the best natural resources of the region, the forest, established themselves in different locations. Some of them chose the Long-Sault. Among these families, we might find the following names : Latour, Brisebois, McLaren, Poitras, McConnell, Deault, etc..

A few years later, the new forestry concessions attracted wood merchants and their company. By 1880, this new industry was responsible for the settling of approximately 13 families at Long-Sault. A few pioneers also settled here along with Father Leblanc.

In 1884, the Long-Sault became an important center following the foundation of Temiscamingue's settlement company. As early as September 11th, 1885, a group of settlers passed here and sailed up Lake Temiscamingue on the steamboat "The Mattawa".

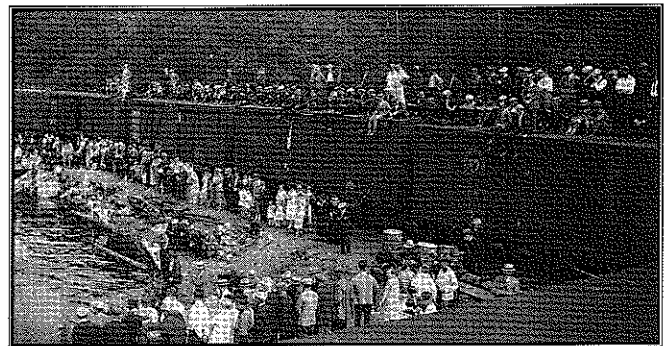
In order to greet the passengers, it seems a first hotel was built by David Fleury in 1885, on the south side of the hamlet. It was destroyed by fire in 1894.

During this same period, close to one hundred workers were busy building short sections of tracks along the Long-Sault rapids under the supervision of Pierre Boullianne.



CPR Station at the Waterfront.

Shortly afterwards, navigation increased on the lake. The train station and the docks were very busy places. The following services were found in the vicinity of the station : the offices of the navigation company and the ICO (Upper Ottawa Improvement Company), Marty Ringrose's watch shop, W.H. Watters' clothing store, the homes of Canadian Pacific's employees and the public market.



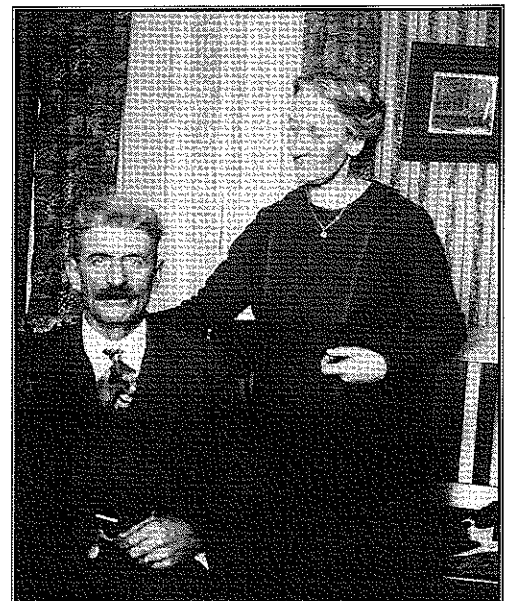
Making good use of the boxcars.

LA FAMILLE WILLIAM BOUCHER

William arrive de l'Isle Verte au Québec, à l'âge de 15 ans, en 1880. Il travaille pour la Compagnie Lumsden sur le Gordon Creek puis pour CPR comme contremaître d'entretien jusqu'à sa retraite.

Émilie Bouliane, née le 14 février 1868, suit ses parents qui quittent Laterrière au lac St-Jean pour venir dans la nouvelle région. Elle est bonne couturière et musicienne.

En 1885, William épouse Emilie au Long-Sault. De leur mariage, naissent 16 enfants dont neuf survivent : Annette, Charles, Marguerite, Emile, Omer, Alice, Edith, Philippe et Juliette.



LE RUISSEAU GORDON

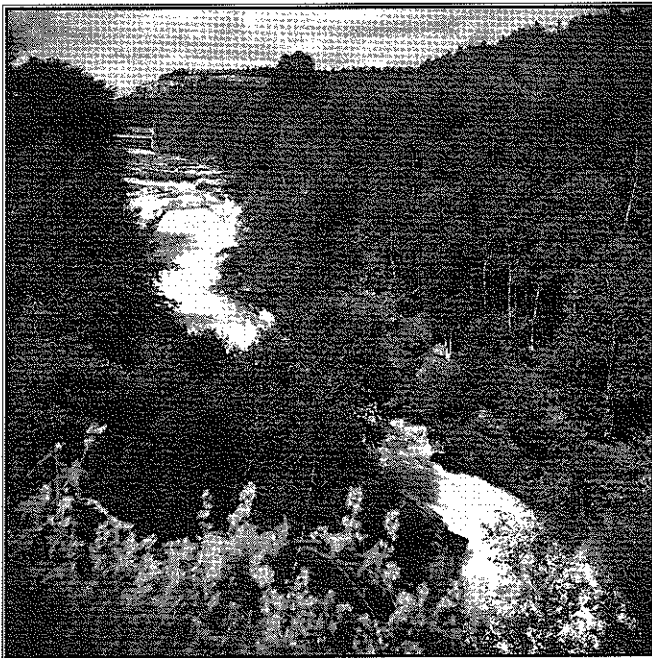
(nom donné en l'honneur du sénateur G.N. Gordon, un important marchand de bois)

Le ruisseau est appelé par les Indiens "Ka-bas-tay-guan" ce qui veut dire : où l'eau va à la rive en référence aux eaux du lac Kipawa qui débordent sur les rives de la rivière Ottawa.

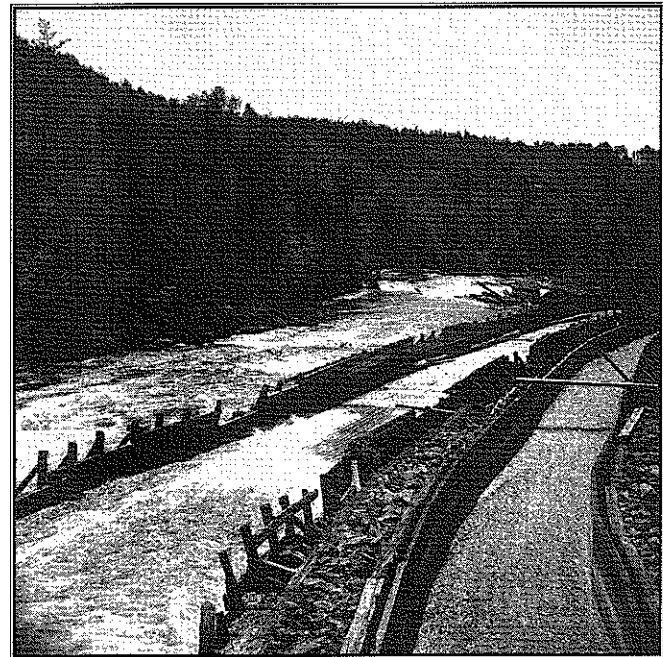
Ce ruisseau sert les industries du bois. Pour hausser les eaux du lac Kipawa, en 1883, la compagnie "Gordon Creek Improvement" dont fait partie Alex Lumsden, J.R. Booth et Alex Gordon, s'organise; elle construit des barrages à Laniel, à la source de la rivière Kipawa. Quand le lac est à son plus haut niveau, il se déverse dans le ruisseau Gordon en parcourant une route d'environ 9 milles passant par plusieurs petits lacs. Il semble qu'une dénivellation de 300' existe à partir de la source. Les travailleurs

coupent aussi la roche du ruisseau Gordon formant ainsi une voie plus directe et plus courte pour, au printemps, acheminer les billes du lac Kipawa à la rivière Ottawa. Auparavant, le bois coupé descendait la rivière Kipawa jusqu'au lac Témiscamingue au nord d'Antoine's Point.

Cette compagnie bâtit également les écluses où sont actuellement les barrages de Lumsden et renforce aussi les rives du ruisseau avec des couloirs pour la "drave" et le flottage du bois vers Pembroke. Quelques travailleurs logent dans des maisons de bois sur la rive du ruisseau Gordon, presque en face de l'actuelle gare du CPR.



Gordon Creek.



Former Sluice Way from Lumsden's Mill on Gordon Creek.



OPÉMICAN

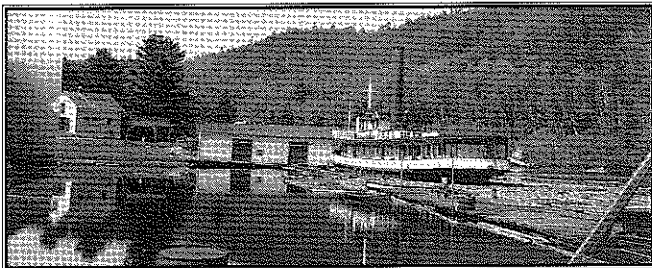
Ancien petit poste pour le commerce des fourrures avec les Algonquins nomades, ce site, situé sur le lac Témiscamingue, devient très vite relié au flottage, le seul moyen du temps pour expédier le bois vers les scieries et les industries du pays ou de l'étranger.

Opémican est un de ces endroits où les bûcherons-draveurs érigent par section un très grand radeau avec le bois équarri venant des chantiers. Au-dessus, ils contruisent un abri pour se nourrir et dormir. A partir du mois de mai, pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois, selon les distances à parcourir, les draveurs dirigent ces trains de bois flottants avec des rames ou parfois avec des voiles.

Ce travail devient très difficile et très périlleux en présence des chutes ou des rapides. Pour les traverser, les draveurs doivent défaire les radeaux qu'ils appellent leurs "cages de bois" pour les remonter au-delà des obstacles. Que de travail et d'effort!

Revenons à la pointe Opémican. En premier lieu, ce terrain appartient à Monsieur Joseph Jodoin, bûcheron. Sa femme, Marie, y élève leur famille tout en accueillant les voyageurs. Pendant les années 1880, colons et bûcherons sont de plus en plus nombreux à venir au Témiscamingue par le lac, et la drave continue.

Avec l'arrivée du chemin de fer vers 1895, les produits des nombreux moulins à scie sont expédiés par train. Puis, les marchés changeant, les cours d'eau transportent alors le bois de pulpe. Progressivement, les remorqueurs à vapeur en dirigent le flottage après la formation des estacades. Cette grande activité nécessite des règlements d'entente entre les différents marchands. Pour cela ils fondent la "Upper Ottawa Improvement Company" (ICO).



Lady Minto at Opémican.

C'est ainsi que, par contrat, Monsieur Alex Lumsden s'occupe du flottage du bois à partir du Long-Sault.

Après le décès de Monsieur Jodoin, il achète le terrain et les bâtiments de ce dernier, endroit idéal pour remplir ses fonctions et pour abriter les bateaux à vapeur et les remorqueurs.

La ICO acquiert, semble-t-il, le site Opémican en 1904. C'est un bon emplacement pour le rassemblement du bois flottant, les dépôts de provisions, l'entretien ou la construction des diverses embarcations ainsi que pour l'organisation de la drave s'orientant vers la rivière Outaouais.

Cet important poste avec de nombreux bâtiments compte une grande diversité de travailleurs selon les besoins.

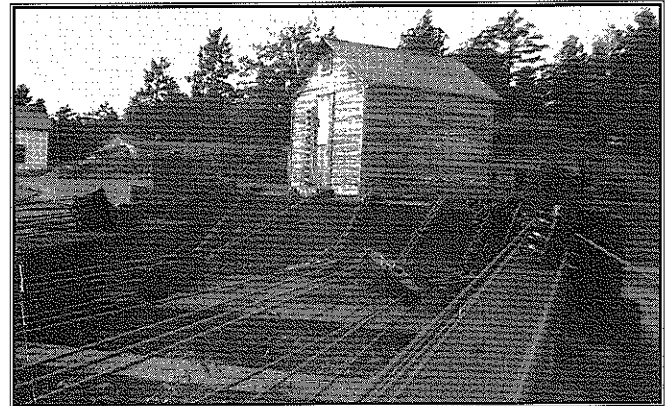
C'est dans une baie près d'Opémican que l'usine de

Témiscaming gardait ses réserves de bois de pulpe.

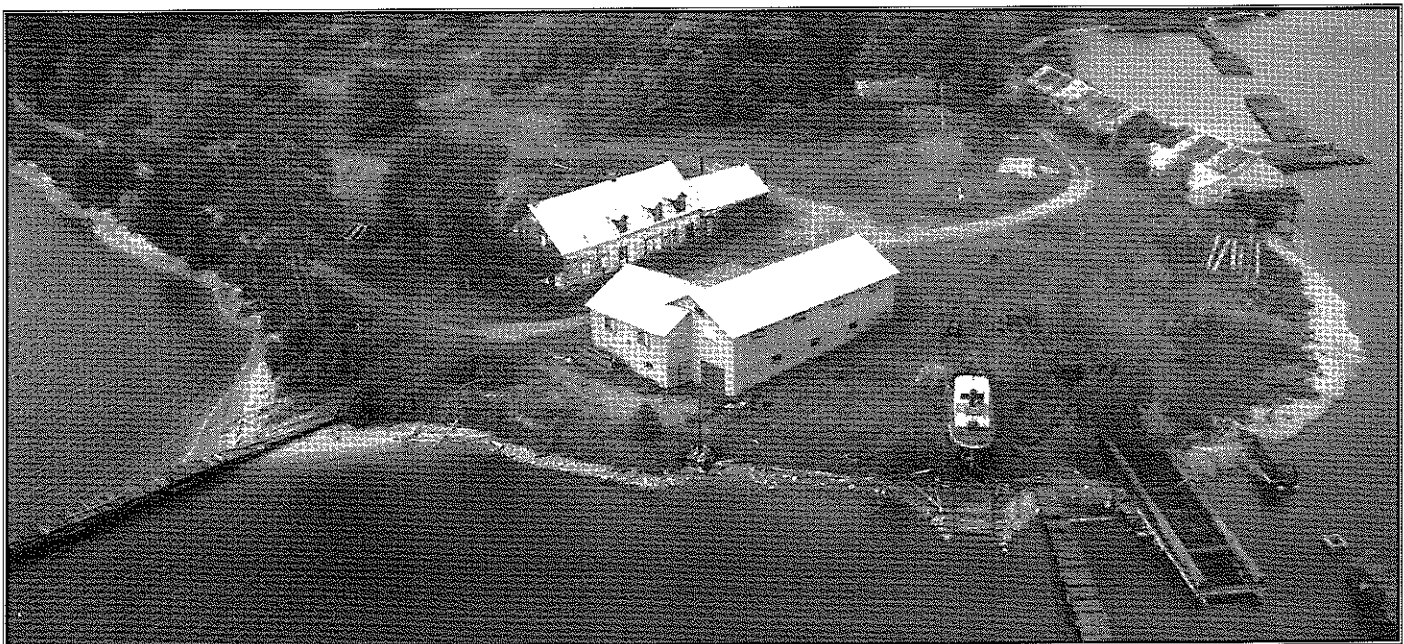
Finalement, la vocation du site cesse pendant les années 1970 avec l'arrivée des camions pour le transport des billes.

N.B. En algonquin, le mot Opémican signifie "le long chemin suivi par les tribus indiennes".

Roméo Marion (2nd engineer) Harry Lapensée (captain) worked aboard the Lady Minto and later the P.J. Murer. During winter, they cut ice.



Ways used to pull the boats for winter storage and repairs at Opémican Depot.



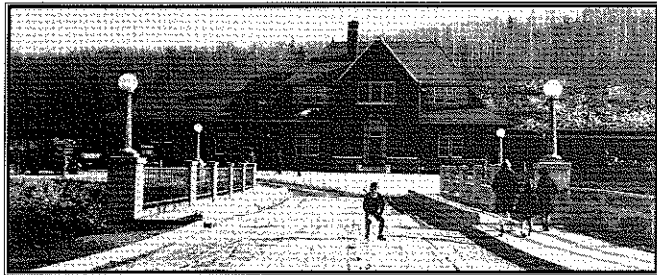
Opémican aujourd'hui.

THE CANADIAN PACIFIC RAILWAY

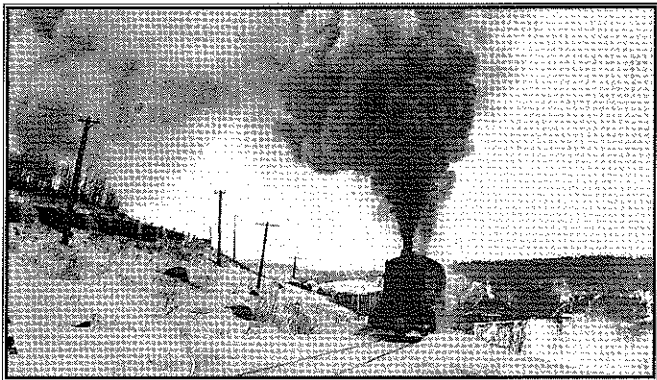
(Old Moccasin Line)

by Peter McCulloch

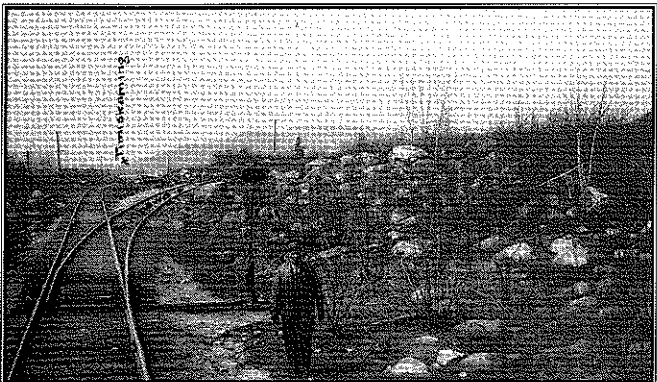
By 1881, the Canadian Pacific Railway had reached Mattawa. Two years later, the "Société de Colonisation du Lac Témiscamingue" was formed to encourage settlers to the upper reaches of the Ottawa River. This organization instituted a series of narrow gauge tramways that followed the old portages used to bypass the rapids on the stretch of river between Mattawa and Temiscaming. Hence the name "Moccasin Line" evolved. This new Lac Témiscamingue Colonization Railroad was purchased by the CPR in 1891. A standard gauge line was built between the two centers, reaching Temiscaming (then called Gordon Creek) in 1894. The rails were eventually extended to Ville-Marie and Angliers by 1924.



Gare bâtie en 1927.



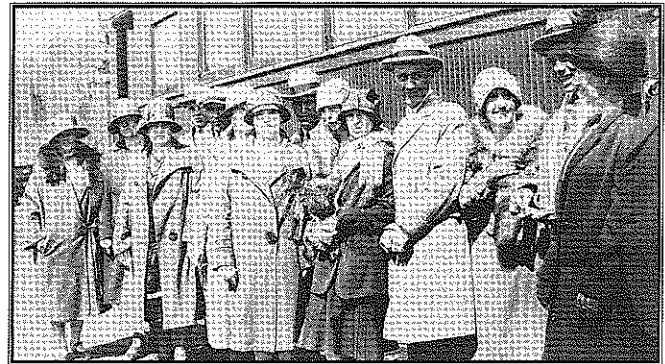
First train at the new station, January 1, 1928.



Temiscaming-Kipawa Junction.

The construction of the Otto Holden Dam at Mattawa, in 1950, meant some of the rail sections that followed the river had to be relocated to higher ground.

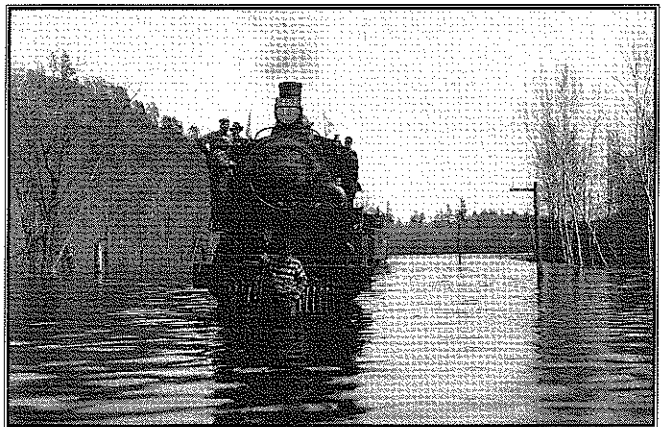
Passenger service has been discontinued on the line since the early 1970's. After 1987, all the rails north to centers as far as Angliers had been torn up.



Rodolphe Morin et Germaine Desjardins partent en voyage de noces le 4 mai 1926.

The main bulk of chemicals needed by the Tembec pulp and paper mill still arrive by train each morning. Loaded boxcars of finished product are shipped out on the return trip to North Bay in the afternoon. Grimmer yard, south of the mill complex, has four sidings for the storage of the tank cars and boxcars until they are needed by the mill. Switching is done by a four man crew of CP rail employees which include the conductor, engineer and two trainmen.

Once the main focal point, the Temiscaming station (although no longer in use) has been purchased by the town of Temiscaming. It will be restored to its original condition and possibly be used as a museum for the town.



Flood between Mattawa and Temiscaming, May 1928.



"MR. CPR"

Mayor William N. Irwin was an important figure in the town of Temiscaming. He was born July 12, 1892 in Warren, Ontario.

Mr. Irwin began working as a section man with the CPR (Canadian Pacific Railway). During his early years, he studied telegraphy, which resulted in his appointment as station agent, a position he held from 1917 to 1958. He was fondly addressed as "Mr. CPR".



Bill Irwin in front of CPR station.

Mr. Irwin was an avid supporter of sports. Not only was he recognized for his ability as a lacrosse, hockey, baseball and tennis player, he is also well remembered for his involvement in and organization of these activities. A monument was dedicated in his honour at the ballfield, properly named Irwin Park.

"Bill" Irwin became politically inclined in 1943 and was elected alderman. In 1953, he was appointed deputy mayor. Following the death of Mayor A.K. Grimmer, Temiscaming's second mayor, Mr. Irwin was designated mayor in 1956. He not only served as mayor but also as justice of the peace, police magistrate and district coroner.

In May 1917, he married Florence Benoit. The couple had three children: George (Dr. Irwin), Geraldine (Mrs. Arthur Thomas) and Florence (Mrs. Lawrence Coleman). They also raised a niece, Mrs. Anna Hodgson. After his wife's death in 1951, Bill married Ruth Lester of Temiscaming.

Mayor Irwin died in 1962 at the age of 70. Many dignitaries from all parts of Ontario and Quebec paid their final respects. An honour guard consisting of Quebec, Ontario and Temiscaming municipal police was in attendance at the funeral.



Dr. George Irwin and Ruth Lester Irwin.



LA NAVIGATION AU QUAI DE TEMISCAMING

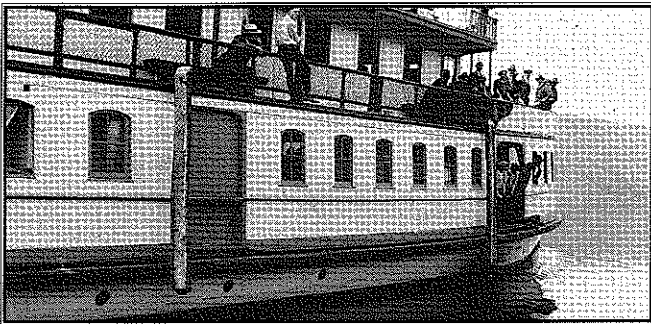
Vers la fin du 19^e siècle, plusieurs beaux bateaux sillonnent le lac Témiscamingue pour transporter des colons, des touristes, des marchandises et des animaux. Arrivant par train non loin du quai, ils continuent, par voie d'eau, leur périple vers le nord.

Toute une flotte d'embarcations à vapeur (ayant des roues puis des hélices par la suite) s'activent sur le lac en plus des chaloupes. Ce sont les luxueux et grands bateaux pour les passagers, les gros remorqueurs pour les estacades flottantes (booms) et les autres batelets.

La plupart sont construits ou assemblés à Lumsden, à Témiscaming ou à Opémican, par et pour des marchands de bois comme Olivier Latour et Alex Lumsden ou par des groupes.

Cette période commence vers 1882 jusqu'au début des années 1970. Voici une liste non exhaustive de ces "vapeurs" naviguant sur le lac. Pour les passagers uniquement, deux bateaux retiennent l'attention.

"La Minerve" qui deviendra le "Meteor".



Le Meteor.

- 1887: La Compagnie de chemin de fer du Témiscamingue le construit.
- 1889-1913: Alex Lumsden l'achète, l'améliore, enlève la roue, installe un propulseur et le rénove encore à plusieurs reprises. Son nom change. Il devient le principal bateau de la "Lumsden Steamboat Line".
- 1913: John, le fils d'Alex, est le propriétaire du Meteor et le président de la "Temiskaming Navigation Company".
- 1916: Le bateau passe à la Compagnie de Navigation de Ville-Marie dont Welly Chénier est gérant.

Ce bateau est magnifique, paraît-il. Il compte deux salles à dîner, une salle de réception, un salon, plusieurs chambres; il est très bien équipé, a des lumières électriques, des ponts et des chaloupes de sauvetage. Le personnel est bien qualifié. Il trans-

porte le courrier et fait la navette selon un horaire bien régulier pendant la saison de navigation. Solide et rapide, c'est l'attrait touristique du temps. Quelques-uns de ses capitaines sont Messieurs Blondin, Burns et Kelly.

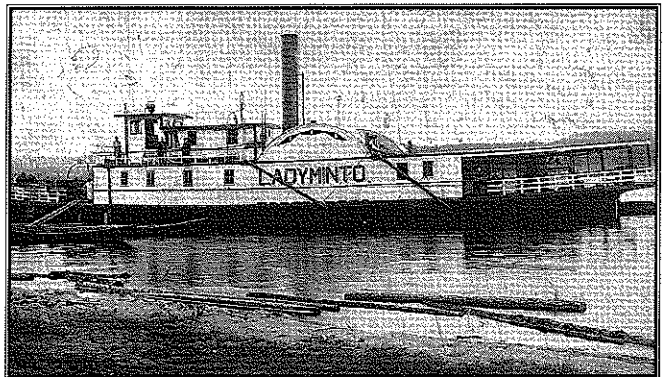
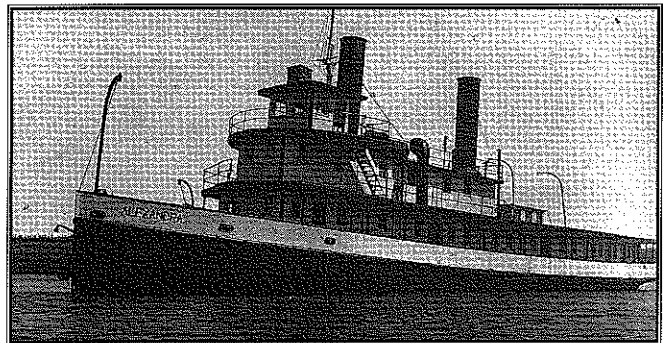
Avant d'atteindre son âge d'or, ce bateau coule en 1926, à la "Pointe" non loin de Ville-Marie.

Le "Temiskaming"

- 1898: Alex Lumsden le construit et le vend en 1904 à la Temiskaming Navigation Company.
- 1909: La chaudière explose et fait quatre morts dont 3 membres de l'équipage. Après agrandissement et rénovation, 250 passagers peuvent y monter. Acquis par la Compagnie de Navigation de Ville-Marie, il brûle en 1927.

Les bateaux pour divers transports et le remorquage du bois:

- Le Mattawan** 1882: bâti par Olivier Latour premier capitaine: J.O. Blondin
- L'Argo** 1883: acheté par Alex Lumsden
1904: vendu à la "Upper Ottawa Improvement Company"
- L'Alexandra** 1904: (le plus long) bâti par la ICO
Très beau, il a 3 ponts, une coque d'acier. Fin de service en 1950.



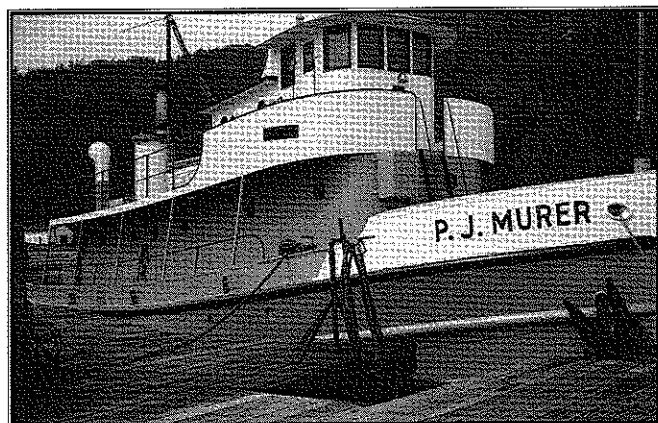
Twin paddle boat used to tow logs down the lake.

Le Lady Minto

Remorqueur construit par la ICO. Ses roues de chaque côté servent pour 18 ans. Un système d'hélices fait suite. Fin de service vers 1950.
Capitaine: Harry Lapensée
N.B. Johnny Coyle est "fireman" sur ce beau bateau.

Le P.J. Murer 1948: (le plus fort) acheté par la ICO et assemblé à Témiscaming. Pendant 18 ans, Fernand Gravelle est ingénieur sur ce bateau qui peut tirer 10 000 cordes de bois.
Capitaine: Jack Cobb

1979: Il est vendu et continue ses services en Ontario.

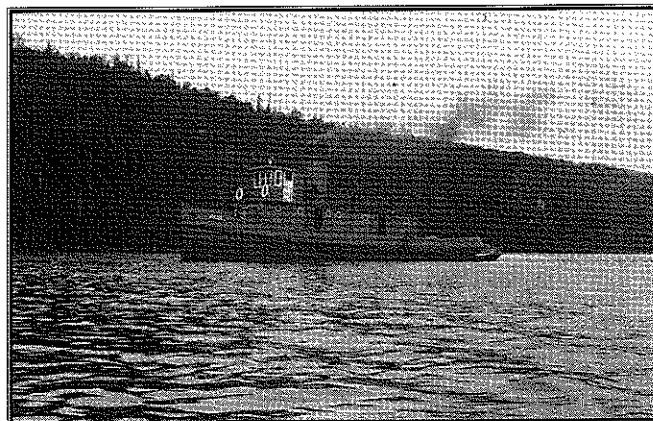


Le Wabis

Il tire les chalands dorts. Un des capitaines : John Cobb.

Plusieurs bateaux plus petits ont mis fin à leurs activités dans les années 60: le Wilda (capitaine Grey), le Muskrat, le Beaver et l'Alert. Qui n'a pas vu sur le lac, à un certain moment, un "Alligator". Le capitaine Grey dirige aussi le "Draper", remorqueur qui amène les grumes pour la CIP de 1929 à 1972. Puis avec la fin des activités de drave, de surveillance, de réparation des estacades, de déblocage ou de récupération du bois, le calme revient sur le lac dans les années 70. Les gros transports routiers prennent la relève.

C'est avec nostalgie que les anciens nous racontent cette belle époque.



The Wilda.

NAVIGATION AT THE TEMISCAMING DOCK

Towards the end of the 19th century, several boats operated on Lake "Temiskaming" to transport settlers, tourists, goods and animals. After arriving at Temiscaming by train (near the dock), travellers continued their voyage north by water.

Most boats were built and assembled at Lumsden, Temiscaming or Opemican by and for wood dealers such as Olivier Latour and Alex Lumsden or by companies.

The "**Minerva**" which later became the "**Meteor**"

1887: built by the Temiscamingue Railway Company

1889-1913: Alex Lumsden bought it and made changes; the side wheel was removed and a propeller was added. The name was changed; and it became the main boat of the "Lumsden Steamboat Line".

1913: John, Alex's son, was the owner of the Meteor and the president of the "Temiskaming Navigation Company".

1916: The boat became the property of the "Compagnie de Navigation de Ville-Marie", managed by Welly Chénier.

Apparently, the boat was magnificent. It had two dining-rooms, a reception hall, a sitting-room and several other rooms. It was well equipped - electric lights, decks and life boats. Its personnel was well qualified. It transported the mail and followed a precise schedule. Tourists were impressed with its speed. Some of its captains were : Blondin, Burns and Kelly.

Unfortunately, the boat sank in 1926, near the "Pointe", not far from Ville-Marie.

The "**Temiskaming**"

1898: built by Alex Lumsden

1904: sold to the Temiskaming Navigation Company

1907: The boiler exploded causing 4 deaths. After renovations, it allowed a maximum of 250 passengers. Acquired by

the "Compagnie de Navigation de Ville-Marie", it burned in 1927.

Boats used to transport goods and to tow log booms:

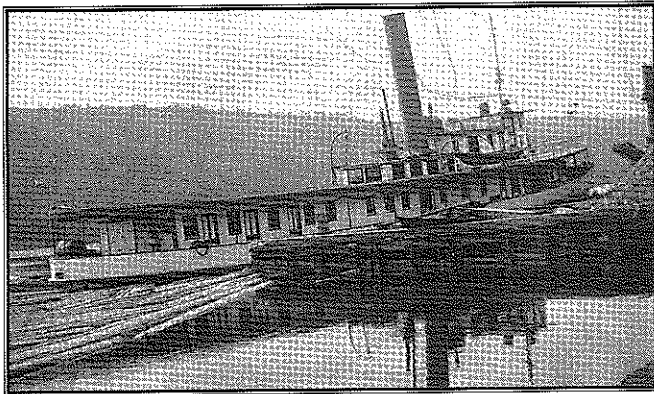
The **Mattawan**: 1882 built by Olivier Latour
first captain : J.O. Blondin

The **Argo**: 1883 bought by Alex Lumsden
1904 sold to "Upper Ottawa Improvement Company"

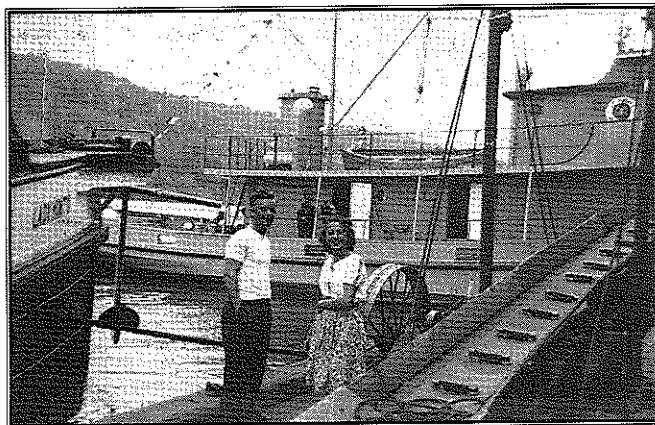
The **Alexandra**: 1904 (the longest) built by ICO -
very beautiful. It had 3 decks
and a steel hull.

service ended in 1950

The **Lady Minto**: tug-boat built by ICO
side wheels lasted 18 years
A system of propellers was
used later.
Service ended in 1950.
Captain : Harry Lapensée
N.B. Johnny Coyle was fire-
man on this boat.



The Lady Minto after its transformation.



John Coyle and Carmen Pagé at the water front.

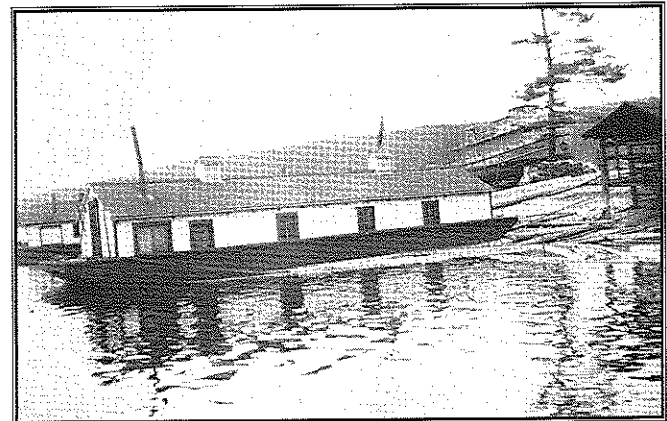
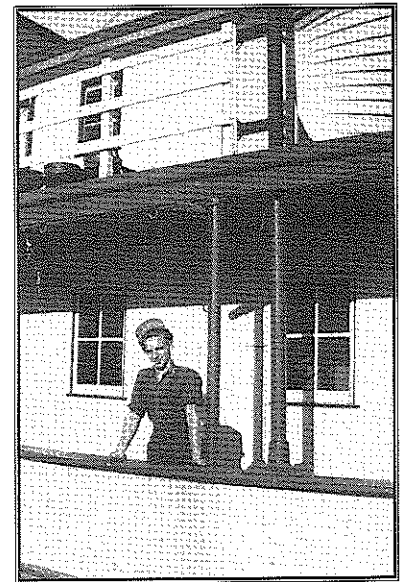
The **P.J. Murer**: (the strongest)
1948 bought by ICO and assem-
bled at Temiscaming
For 18 years, Fern Gravelle
was the engineer. It could
pull 10 000 cords of
wood. Captain : Jack Cobb

The **Wabis**: It pulled scows (floating
bunkhouses).
One of its captains:
John Cobb

Several smaller boats were used during the 60's : the
Wilda (Captain Grey), the Muskrat, the Beaver and
the Alert. An "Alligator" was often seen on the lake.
Captain Grey also managed the Draper which
hauled logs for CIP from 1929 to 1972. In the 70's,
large trucks replaced the lake as the means of trans-
porting logs.

Those who remember the boats have nostalgic
recollections of this period of our history.

Fern Gravelle, Engineer.



Scow - sleeping and dining quarters during the log sweep and the drive.



DANIEL BURNS

Daniel was born in 1886 at Beauchêne. He lived on the south side of Lake Beauchêne with his parents who operated a "stopping place" and a small farm. It was here at the age of 10, that he met Jack Miner, one of the first Canadian naturalists and began a long friendship.

During his 20's he became captain aboard the "Silverland" and the "Meteor", two riverboats on Lake Temiscamingue. He acted as the agent for the navigational Companies using the waterway at that time.

Between 1921 and 1926, he operated a hotel in Kipawa. Later on he owned a store in Clericy. Dan began working at CIP in 1930 until his retirement. He and his wife Maude Lavallée adopted two children, Urban and Irene Turner.

This courageous man died in 1973, at the age of 87. He was a well known and respected citizen who saw the forest disappear and an industrial town emerge and grow.



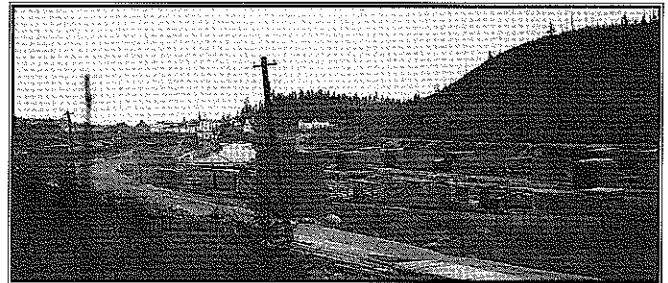
Maude Lavallée and Daniel Burns.

LE LUMSDEN'S MILL

Avec l'arrivée de M. Alex Lumsden, marchand de bois d'Ottawa, notre beau petit coin de pays prend un nouvel essor.

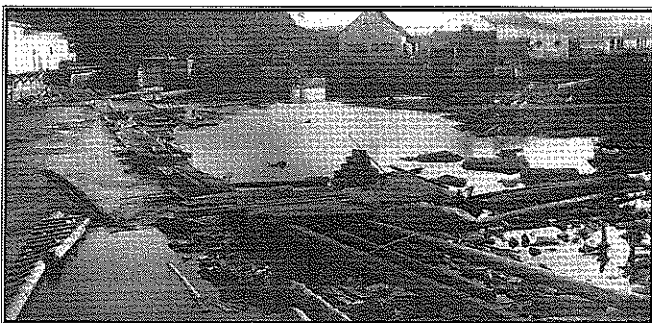
M. Lumsden s'est déjà impliqué dans l'organisation d'un passage d'eau, à partir du lac Kipawa au ruisseau Gordon, pour la drave. D'ailleurs, il est responsable du transport des billes de bois sur cette voie avec une rémunération d'environ 0,07\$ la pièce.

À l'automne de 1888, en amont du ruisseau Gordon, Alex, bon entrepreneur, construit un moulin à scie moderne, actionné par pouvoir d'eau, à l'endroit qui porte son nom. Il achète la machinerie de Robert Porteous de la scierie du lac Mill. Comme tout travail se fait à la main, il emploie entre 100 et 150 travailleurs. Plusieurs vont aux chantiers l'hiver.

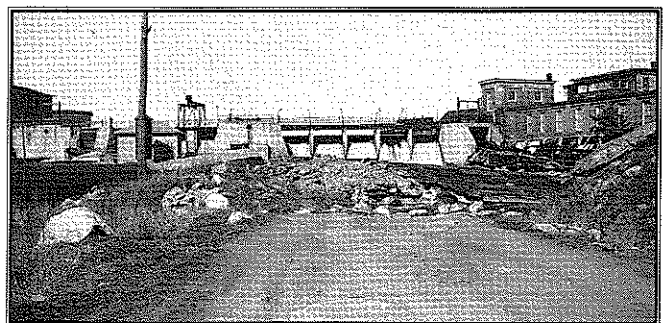


Three wood piles at Lumsden's Mill.

Les ateliers de la scierie se situent sur la rive ouest du lac Aux Brochets (Pike Lake). Trois cours à bois suffisamment espacées s'échelonnent à partir du pont de bois de Lumsden jusqu'à la présente station-service Esso; ultérieurement, une autre s'étend jusqu'au début de la rue Ketchen actuelle.



At Lumsden's Mill.

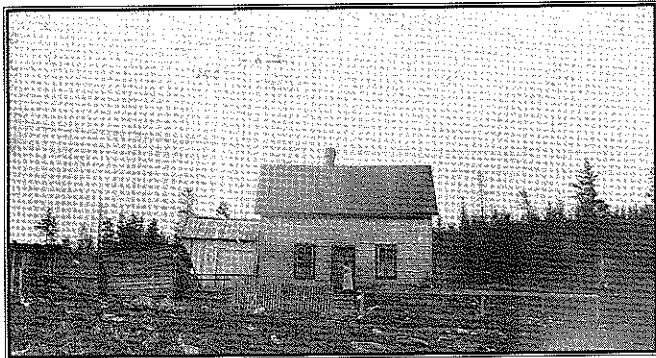


Dam at Lumsden's Mill.

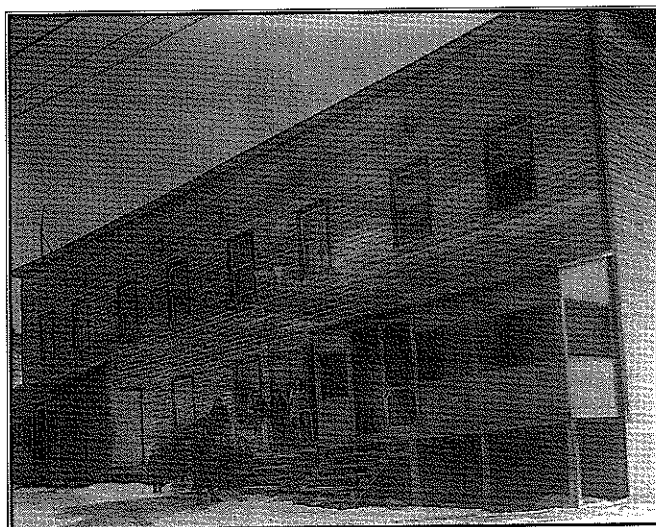
M. Lumsden fait aussi installer une génératrice d'électricité (située à l'actuelle usine de filtrage de l'eau) qui alimente la scierie, les cours des bâtiments et la gare près du lac ainsi que l'hôtel Bellevue. La boulangerie de M. Calixte Ladouceur est sur le même côté. Puis un magasin général est construit sur le côté opposé en avant de la génératrice. Les Lumsden demeurent en haut. Il semble qu'un autre immeuble comprend une cuisine restaurant (cookerie), un bureau de poste qui dessert l'ensemble des trois hameaux, un entrepôt pour les provisions du magasin d'un côté et de l'autre, le logis de la famille Morin. En plus, une forge, un atelier pour la fabrication de bateaux et plusieurs maisons complètent l'agglomération.

Selon le dire des anciens, M. Lumsden est charitable pour ses employés; il les loge dans une trentaine de maisons confortables en bois, blanchies à la chaux, pour environ 5,00\$ par mois. Il donne aussi les "croûtes" de pin rouge gratuitement pour le chauffage.

Revenons à la scierie. Par un canal réservé à cet usage, les sciures et les déchets de bois sont déposés sur la rive du ruisseau en dessous de la salle actuelle de l'Union avec l'espoir qu'un feu continu consume ce bois.



Maison de Philippe-Euclide Cloutier.



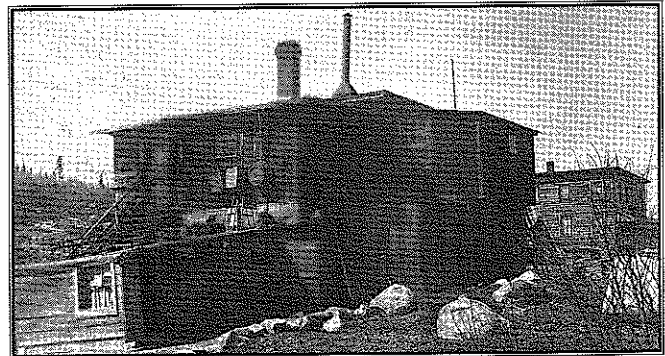
Old Sleep Camp made into living quarters or houses.

L'amoncellement rapide des déchets fait que la pile augmente plus qu'elle ne brûle. Cependant, aux périodes de temps sec, les flammes montent jusqu'à la surface, et par temps humide, le feu couve sous les débris. Un jour, les flammes sont tellement hautes qu'à l'usine, certains travailleurs sont retournés pour protéger leurs maisons. M. Emile Boucher est parmi eux. Même après une vingtaine d'années, la nouvelle génération surveille encore les braises pour un feu continu.

Un chemin de campagne relie Lumsden au Long-Sault en passant près du Gordon Creek.

En plus de son intérêt pour la scierie et l'éducation, Alex Lumsden acquiert le 23 mars 1900, l'hôtel bâti par M. Fleury en 1885, vendu à Benjamin et Elzéar Boullianne vers 1890 et cédé au capitaine J.A. Blondin le 29 mars 1898. Les flammes détruisent cet édifice quelques années plus tard. M. Lumsden le rebâtit et le nomme "Bellevue House". C'est comme ça qu'entre la scierie et l'hôtel s'élabore la future rue Kipawa.

Alex Lumsden meurt subitement vers 1905; il lègue à son fils John l'entreprise familiale qui poursuit ses opérations.



Vieilles maisons agrandies pour loger plus de personnes.

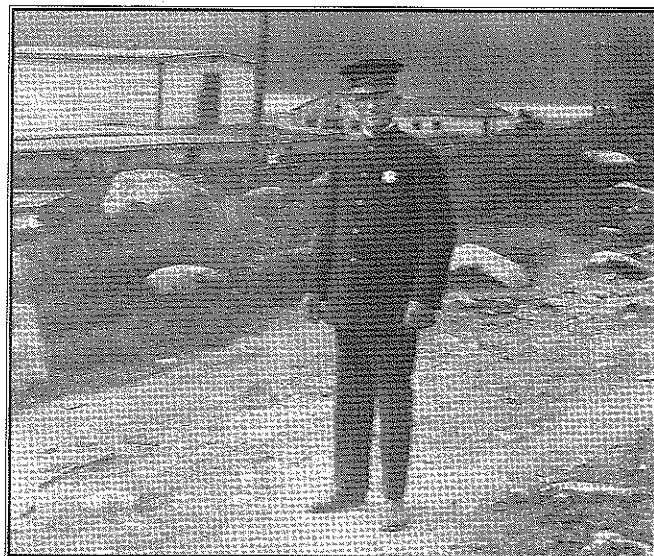


Porc arrivant du "Nord" par train, au Lumsden, pour faire boucherie dans peu de temps. Jeanne et Eugénie Cloutier, Ernest Côté, frère d'Eugénie et Ludovic Baril.

Vers 1910, il semble que John Lumsden soupçonne l'établissement d'une usine de pâtes dans l'arrondissement. Alors il achète plusieurs lots des trois hameaux appartenant au canton Gendreau. Puis, le 20 mars 1918, il les revend à la compagnie Riordon Pulp and Paper Limited. Cette dernière complète ses possessions du Long-Sault par l'achat des lots de Godfroy Auger, William Boucher, Jos Deault, Hector Lévis, Louis Turgeon et les territoires de la ferme Keeler.

Tout semble prêt pour le nouvel essor du milieu.

Phillippe-Euclide Cloutier, premier policier. Plus loin des bâtiments près du Lac aux Brochets.



THE WILLIAM H. COWPER FAMILY

by Marjorie Cowper Brown

What would a young lad of 16 years, who had been born in Garliestown, Scotland, educated in Liverpool, England, think about in a row boat, filled with 49 men on a trip from Mattawa to the site of Timiskaming in 1886? That was the way W. H. Cowper arrived in town.

At that time and for several years afterwards, the only mode of transportation available, was either by team and sleigh in winter from Mattawa, travelling by way of Snake Lake, Beauchene and Kippewa (Kipawa) lakes and then down Gordon Creek, mostly on ice or by boat or canoe in summer by way of the Ottawa River.

During the construction of Gordon Creek (which is an artificial waterway), a small sawmill was built at Mill Lake, about half a mile below Kippewa, to saw timber for the dams and side piers etc. on the creek. In the summer of 1887, Mr. Lumsden purchased this mill and moved it down to the dam at what was later known as Lumsden's Mills.

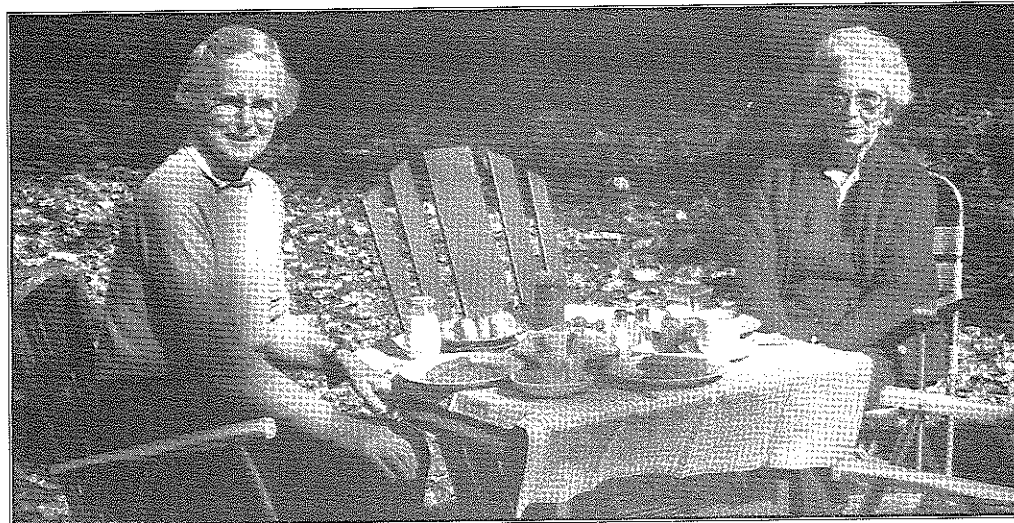
In 1894 during the construction of CP Railway, there was quite a demand for lumber and bridge and trestle timber. Mr. Lumsden enlarged the mill and put in new machinery - larger saws and lath and shingle mills.

Dad's boss was Jim Thompson, manager of Lumsden's Mills, whose home was in Mattawa, Ontario, where he lived with his wife and children. Dad had occasion to visit his house and meet the young niece of Mrs. Thompson, "Maggie Smith", seventeen years old. In the summer, the Thompsons and the maid would move to Lumsden's Mills and

live in a house on Gordon Creek near the Esso garage. They travelled up and down to Mattawa on the small steam boat and across the portages several times. Margaret Ann Smith was the eldest daughter of Matthew and Eliza Jane Smith - she was born February 13th, 1874 in Bristol, P.Q.. Since she was the eldest of four girls and later four boys and another girl, she had to work with her father on the farm; thus she was a strong person. She worked for the Thompsons in Mattawa for five years and then married Dad.

Houses were scarce in Lumsden's Mills so she stayed with her parents off and on for several years and had Edna and Earle. Their first house was one of the three houses on the hillside across the dam - the newly renovated house was one of the originals. The second house was down at the waterfront and during the winter of 1902-1903 a large double house was built where the Texaco garage later stood. The family lived there until 1913.

The little red school house was next door. The older children attended but Mother and Dad decided that the family should move to Mattawa to get a better education. By this time, our family had grown to eight children - Edna, Earle, Wilton, Aileen, Jean, Henry, Gladys, Marjorie. In 1913 we moved to the house on Pembroke Road in Mattawa, opposite the present "St. Andrew's United Church in the Pines". When we moved to Mattawa, Dad continued living in Lumsden's Mills but would travel home for the week-ends. Mother had the responsibility of raising the children. Three more children were born in Mattawa - Ruth, Leslie and Borden. The second oldest boy enlisted in 1915 in the Canadian Army -



Marjorie and Gladys Cowper.

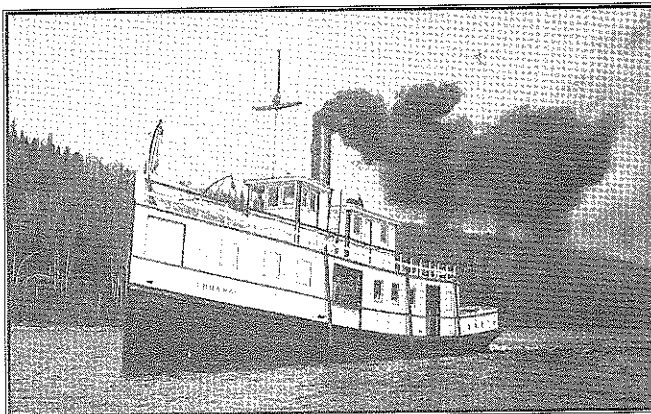
he was kept in England as he was under age. In 1917, Dad enlisted in the Forestry Corp and served in France. They returned home safely at the end of the war.

In 1920, some of the older children started going back to Timiskaming (Temiscaming) and Kipawa to work, and in 1924, Mother and the remaining children returned to Timiskaming and lived in a house on Hill Road. (The name of this street is usually questioned but before the 13 foot pipeline was built, the road went up over the 8 foot pipeline). In 1927, we moved to a larger house at 437 Sixth Street and lived there until 1942 when Dad and Mother were alone and moved to 19 Elm Ave. Dad retired in 1948 from the Wood's Department of the CIP Co. at the age of 78. Since houses in town were only available for employees, they moved to Midland, Ontario.

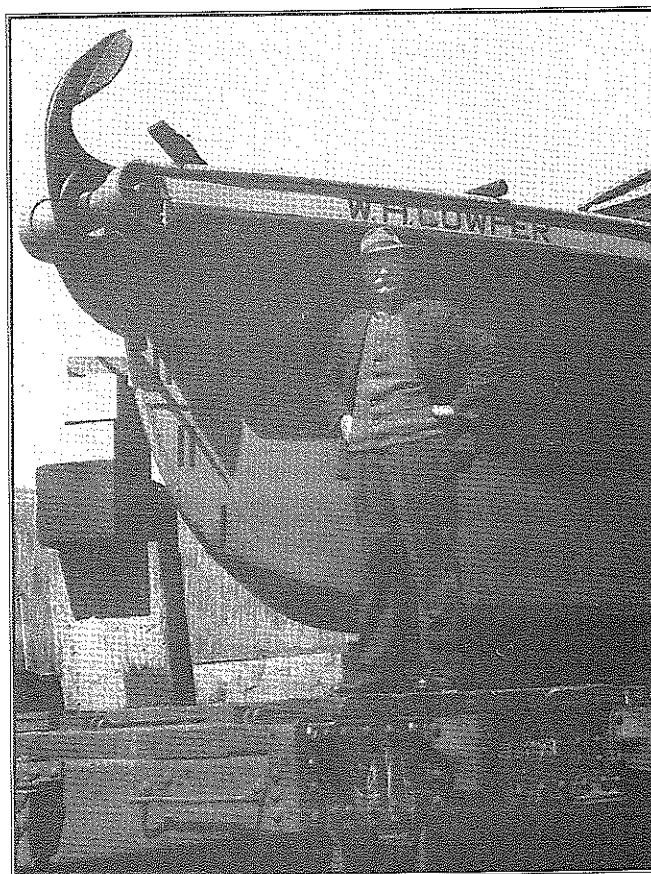
In April 1948, Dad gave a report to the North Bay Nugget in which he told the story about a group of row boats filled with 50 men who came up the Ottawa River to the site of Timiskaming in 1886. He was the last surviving member and still working at Timiskaming. He vividly recalled helping to build the first shanty in Timiskaming - then called Gordon's Creek. The name was changed in 1896 when the railway came through. His knowledge of Timiskaming's history was unbeaten by any northerner. His chief interest was boats, and he was looking forward to the launching of the "P.J. Murer" in June. This veteran could talk with ease about other launchings. He remembered them all: the steamers "Alexandra", "Lady Minto", "Alert", "Emma Mac", "Wilda". The tugboat that worked on Lake Temiskaming along with the "E.T. Draper and the "H. Clement" was called "W.H. Cowper" in his honor.

In 1951, Dad received a medallion at the Open House week of Kipawa Mill for having served 25 years as an employee of the CIP Co..

Dad and Mother celebrated 50 years of marriage in August 1946 with the eleven children and their spouses gathered at the Staff House to welcome



The Emma Mac. Believed to have sunk north of Témiscaming.



friends and later enjoy a family dinner. This year, 1996, when the Town of Temiscaming is celebrating seventy five years, we will honour the 100th anniversary of their wedding. Mother was a hombody and the interests of her family were paramount -she maintained a keen interest in local and world events.

During WW II, Borden and Leslie served in the Canadian Air Force and Ruth served in the Canadian Army in England, after having served three years in the Falkland Islands Military Hospital.

The Cowper Family have been members of St. Paul's United Church since 1921 serving on many committees. Five of the six girls have been organists at dif-

ferent times, but Gladys served for over sixty years.

After the death of Dad, in June 1956, Mother remained in Midland until her advanced age forced her to rejoin members of her family here, living with Edna and Nelson Montgomery. She died in September 1963. Our parents are resting in the Temiscaming Cemetery.

Covering the time from 1886 to the present 1995 (109 years) history has been written, governments have changed, but one thing is certain there has always been a member of the Cowper family here. Two are living in town at the present and very thankful that we have had a good life. Henry lives in B.C. and Leslie lives in Barrie, Ontario.



MR. & MRS. JOHN AND LIZZIE FLEURIE

John Fleurie, son of Mr. & Mrs. John Fleurie Sr. of Pembroke, and Lizzie Bouthillette, daughter of Mr. & Mrs. Charles Bouthillette of Mattawa, exchanged wedding vows on May 5, 1897. Father Gendreau blessed the marriage.

Mr. & Mrs. Fleurie moved to Lumsden in 1900. John worked for Alex Lumsden and later became postmaster for the district.

In 1918, John, acting as construction foreman, lifted the first shovel of earth in the ground breaking ceremony when construction of the pulp mill got underway. He worked for the Fuller Company and later on for the Riordon Pulp and Paper Company.

Their ten children grew up in Temiscaming. Junior, Mona and Rhoda Gagnon (parents : Florence Fleurie and Jack Gagnon) were among the couple's 14 grandchildren. The Fleuries were godparents for Claire Baril Pharand and great aunt and great uncle of Eric Nixon.



John and Lizzie.



WYSE

Située le long de la rive ontarienne du lac Témiscamingue, non loin du Long-Sault, au pied de la montagne, cette petite colonie est fortement reliée à toute notre histoire. Il semble que son développement commence presque en même temps que la montée des bûcherons, des draveurs et des défri-
cheurs plus au nord.

D'où vient le nom? Personne n'est tout à fait certain. Cependant, dans les notes historiques sur le Témiscamingue publiées par Monsieur Augustin Chénier, régistreur, page 94, ce dernier parle de "Monsieur J.-Napoléon Bonaparte Wise se proposant d'aller visiter le Témiscamingue en juin 1886," puis, "si nos renseignements sont exacts,

Monsieur Lucien N.-B. Wise aurait déjà consacré une assez jolie somme à s'assurer des lots sur les rives enchanteresses du lac Témiscamingue." Il aide, semble-t-il, la société de colonisation et de navigation.

Le premier pionnier, Bill Guppy, exploite une petite ferme avec sa famille. Ils habitent une maison très confortable pour l'époque. Les pierres tombales de cette famille sont encore visibles sur ce terrain. Par la suite, Monsieur Young acquiert le terrain.



Edgar Bérubé et son épouse Liliane Rondeau.



La famille d'Edgar Bérubé: René, Rita, Reine, Réal, Aline, Léonel, Juliette, Clairette, Berthe, Florian, Jean.

Sur les berges du lac, la société de navigation aménage un quai avec un hangar pour la réparation des bateaux et leur entreposage l'hiver. En plus, c'est un excellent endroit de surveillance pour la navigation et la drave. Plus tard, Monsieur Chénier cède à son ami Edgar Bérubé, avec les lettres patentes, tout le territoire appartenant à sa compagnie. Non loin des barrages de l'île du Long-Sault, Madame Florence Bruno tient un petit hôtel pour les travailleurs. Un moulin à scie a aussi été en opération pendant quelques années à Wyse. Messieurs Labelle, Dan Dufresne et Léonel Vézina ont travaillé là.

Avec le temps, recherchant l'indépendance, plusieurs personnes ou familles des plus diversifiées s'installent le long du lac dans ces territoires non organisés. Parmi eux, à partir du barrage, s'établissent les Diotte, Pharand, Dennie; plus loin après avoir contourné la montagne, Bill Ringrose, frère du bijoutier bien connu, Slim People (à la grande clairière), "mémère" Ringrose, Monsieur Huard, les Bérubé, Jack Ringrose et Madame Paquette. Aussi le vieux Callaghan, musicien, donne des cours de piano et de violon et joue au théâtre de Témiscaming; s'ajoutent Monsieur et Madame Turcotte, Jim Escalam, Bill Doole, Dave Jones, Camille Houde et beaucoup d'autres dont les noms sont oubliés. Monsieur Georges Miller vit en haut de la côte près du terrain pour les sauts en ski. Une source qui coule à la croisée des chemins Phaneuf et Bérubé fournit l'eau potable. Plus haut, sur la pente sud de la montagne, Monsieur Phaneuf exploite une belle grande ferme, appelée "Fairview Farm". Il élève des animaux, il fournit le lait, les légumes, etc. aux gens de Témiscaming et des chantiers. Il a aussi un dépôt pour les denrées, le foin et autres marchandises qui arrivent de Mattawa. Un autre dépôt se trouve à McLaren's Bay. Monsieur Trefflé Brunette travaille pour ce fermier.



Philippe-Euclide Cloutier et Monsieur Phaneuf.

Plus tard, cette ferme passe à la CIP. Elle est louée successivement à Eddy Boyce puis à son frère James qui cesse de cultiver. Son fils, Eldon, opère une laiterie à Témiscaming et pour ce faire, achète le lait à Mattawa. Le suivant, Jack Beatty de Powassan, défait plusieurs bâtiments vétustes. Ensuite M. Georges Sparling arrive au domaine et loue les deux dernières maisons jusqu'à ce que la compagnie transforme la ferme en une plantation d'épinettes en 1958.

Dans les premières années, les enfants de Wyse fréquentent l'école de Témiscaming en suivant des sentiers l'hiver et en passant sur les barrages. En bonne saison, ils traversent en chaloupe pour s'y rendre. Certains(es) vont au pensionnat à l'extérieur. Ils n'ont pas la vie facile jusqu'à l'ouverture de l'école de Thorne en 1954. Selon les "ouï-dire", Wyse n'a pas eu que des beaux jours. Après l'achat de l'usine de Témiscaming par la CIP, il paraît que cette compagnie achète les terrains de Wyse et des environs. Elle oblige les travailleurs à déménager du côté du Québec sinon ils perdent leur emploi. Elle organise la démolition des pauvres maisons (bonnes cabanes), mais il semble que les vieux "shacks" qu'elle offre aux gens sont remplis de coquerelles et de punaises. Pour plusieurs, les logis sont trop petits pour leur nombreuse famille. Malgré tout, certaines gens trouvent un gîte temporaire chez des amis. C'est le départ forcé du milieu. Il semble que cette oppression vient du fait que ces travailleurs ne rapportent rien à la ville de la compagnie qui contrôle tout.

La seule famille qui peut résister à l'exode est celle de Edgar Bérubé qui, après bien des démêlés en justice, a gain de cause pour son terrain. Mais au début, c'est avec un fusil chargé qu'il retourne les démolisseurs. Peu après, il perd son emploi. La maison passe à son fils, Réal.

À un autre endroit, une dame avec ses très jeunes

enfants dans les bras dit aux destructeurs: "Si vous jetez la maison à terre, il faudra jeter les murs sur eux et sur mon dos pour démolir." Gagnant sa cause, ils ne sont pas sortis avant d'avoir une maison pour loger la famille. Peu après, le père est réengagé. Mais tous n'ont pas été aussi chanceux.

Aujourd'hui, Wyse a changé d'aspect car ses rives naturelles sont immergées. Le niveau de l'eau est monté suite à la construction des barrages sur la rivière des Outaouais. La population est moindre, mais les gens participent toujours à notre vie communautaire.



Famille de Réal Bérubé: Claire, Edna et Réal, Lise, Daniel, Monique, Louise, Régis, Richard, Gisèle, Hilda et Serge.



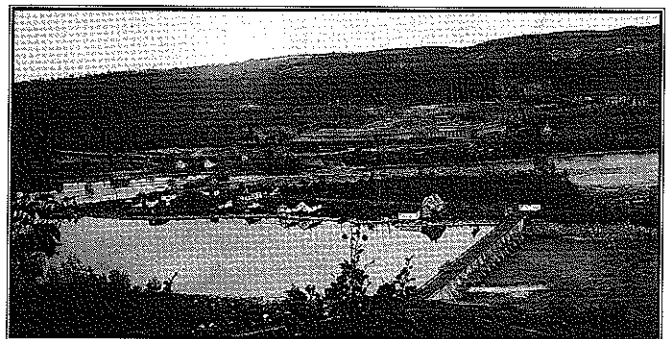
LES BARRAGES AU LONG-SAULT

Au Canada, le ministère fédéral des Travaux publics s'occupe de tout ce qui concerne les cours d'eau depuis 1867. Mais bien avant, à partir d'initiatives privées, des ententes se font entre les entrepreneurs ou diverses compagnies. Ainsi, plusieurs rivières et lacs sont aménagés pour le flottage du bois, le transport par bateau, la construction de quais, etc.. Avec le temps, le gouvernement voit à toutes ses obligations et prend la relève.

Qu'on se souvienne de la "Upper Ottawa Improvement Company" dans ses responsabilités pour l'aménagement nord de la rivière des Outaouais. Dès les débuts du 20^e siècle, les utilisateurs des voies navigables demandent au Fédéral des barrages pour contrôler les niveaux de l'eau à certains endroits, selon les besoins, aux différents temps de l'année et aussi pour l'énergie électrique.

Avec l'accord des provinces, un premier endroit est choisi, près du Long-Sault où le lac Témiscamingue déverse ses eaux dans la rivière des Outaouais (Ottawa). Non loin des rapides, une presqu'île ontarienne forme une baie près du chemin de Wyse. C'est là que débutent les travaux vers 1909-1910.

Après l'érection du premier batardeau (cofferdam), l'isthme est creusé, enlevé pour permettre la construction d'un premier barrage, avec un pont reliant à sa province la nouvelle île appelée "Long-Sault". Suivent les préparatifs pour l'autre barrage à l'extrémité est de l'île pendant les deux années suivantes.



A view of Long-Sault island with the two dams (Ontario side).

Ce deuxième barrage, moitié ontarien, moitié québécois réserve beaucoup de difficultés, de décisions nouvelles et de travaux non prévus pour ses assises. Il est finalement érigé et il remplit ses fonctions. Mais la pression statique de l'eau sape les

installations et très vite les piliers et les digues nécessitent des réparations. Les dalles de béton sous la section ontarienne défilent. De 1914 à 1921, Monsieur R.F. Davey est en charge des travaux de réparation. Il constate également des problèmes semblables du côté québécois. Finalement, vers 1932, c'est tout le barrage québécois qui se désintègre; sous la pression de l'eau, plusieurs piliers s'écroulent et une à une, des sections du barrage sont entraînées par les eaux. Monsieur Emile Boucher a été témoin de ce désastre avec ses conséquences.



Collapse of the dam.



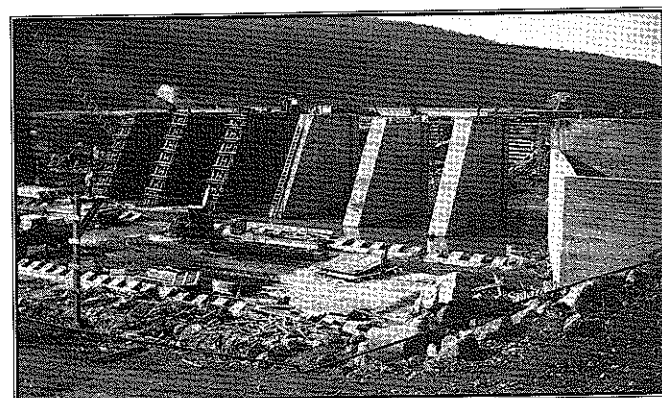
Marjorie Brown on swinging bridge (1933).

Pour plusieurs mois, un pont suspendu avec un tablier de planches donne accès à l'île. C'est avec crainte que plusieurs personnes utilisent ce chemin branlant. On rapporte qu'une partie d'un troupeau

de vaches, propriété de M. Boyce, traversant ce pont, a perdu pied et s'est engloutie sous les eaux de l'Outaouais. Après évaluation, le Gouvernement décide de remplacer le barrage mais un peu plus en



Coffer dam in 1934.



Construction of the new dam in 1934.

amont. Le contrat est octroyé à Gordon Construction en 1934.

Cette firme accomplit la tâche rapidement contre une forte rémunération. Cette réalisation fait la plus grande joie des résidents qui attendent l'ouverture de la route reliant Témiscaming à North Bay. Ce dernier barrage compte 10 écluses et mesure près de 250 pieds. Chaque réparation nécessite l'accord de 3 gouvernements: fédéral, québécois et ontarien.



July 1938 - building a landing for the ferry which will take cars across Lake Temiscaming while repairs are made on the Ontario dam.

En 1966, des réparations majeures sont effectuées au premier barrage. Le pont élargi permet la circulation dans les deux sens. Il mesure environ 480 pieds de long. Dix-huit écluses servent à contrôler le débit de l'eau.

Plusieurs surintendants se succèdent aux barrages: Messieurs R.F. Davey, A. Leacy, H. Ryan, A. Matte, A. Bisson, Marcel Cousineau (un des plus jeunes à obtenir cette position), Philippe Bérubé et présentement Dieudonné Nault.

Employés des travaux publics du Canada: Dieudonné Nault, Robert Major, Fernand Gravelle, Gaétan Morin.



INTERVIEW WITH CLAIRE RYAN BALE

I came to Temiscaming, in 1923, at the age of 7. My father, Henry Ryan, was employed by the Department of Public Works. His job was to check the booms to make sure the logs flowed freely through the dam. He worked alongside Mr. Art Leacy and Mr. Polidore Bisson. When the new dams were constructed, he measured the water levels and opened and closed the dams accordingly. We resided in Long-Sault.

Our family consisted of ten children : Alice, Rita, Ethel, Inez, Donald, Joseph, Nelson, Herbert, Tony and myself. All of my family grew up in Temiscaming and lived there for many years. Annie Kelly Ryan, our mother, passed away at the age of 59. Donald, Joseph, Nelson, Herbert and Inez have joined her. Tony is the sole remaining Ryan living in Temiscaming. Joe Ryan shall always be remembered for his involvement in sports and his many years of dedication serving the town as alderman.

When I first arrived, there were no roads and the daily train was the only means of transportation on land. The boats on the waterway were an essential means of transit to and from town.

I attended a Catholic school located on Elm Avenue. It was owned by CIP. It had four classrooms. The school was later sold to my husband, Albert, and to Mr. Pedersen to be used as private homes. It is probably the only pioneer school that still remains standing. There was also a Protestant school located beside the bowling alley. Eventually, Mr. Emile Benard raised his family in that house. Simpson's store was also situated near the school.

Ringrose Hill and Simon Street were the main business sections during the early years. There was a Ringrose Store, CIP cafeteria and Bill Watters' clothing store. At the base of the hill were logging camps for the workers. Below Ringrose Hill was the butcher shop operated by Simon Benoit. The first

baker was Mr. Calixte Ladouceur who had a shop in Lumsden Mill.

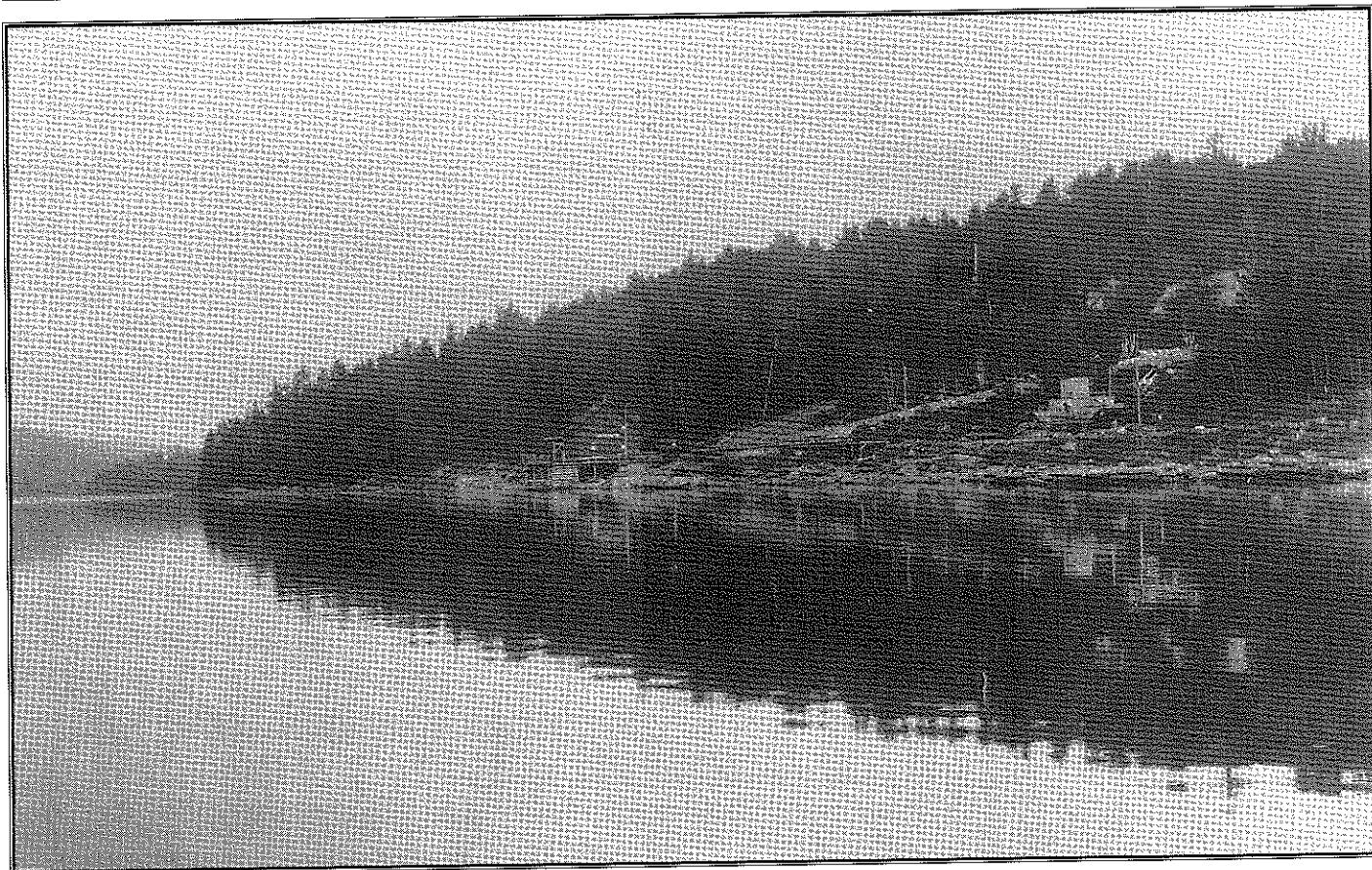
When I was 16 years old, I worked for Mr. W. Irwin in the express department at the CPR station. I stayed there for three years; then I got married and began my family. When my children were old enough to be left alone, I returned to work at the station. Later, I was hired at the Town Hall. I remained there for 8 years. Mr. Irwin was the mayor at that time.

I recall a tragic incident before the construction of the new dam. The old dam was deteriorating so a swinging bridge was installed so people could safely cross the river. Once cattle were being brought across and the swinging bridge collapsed. Some of the cattle drowned in the Ottawa River.

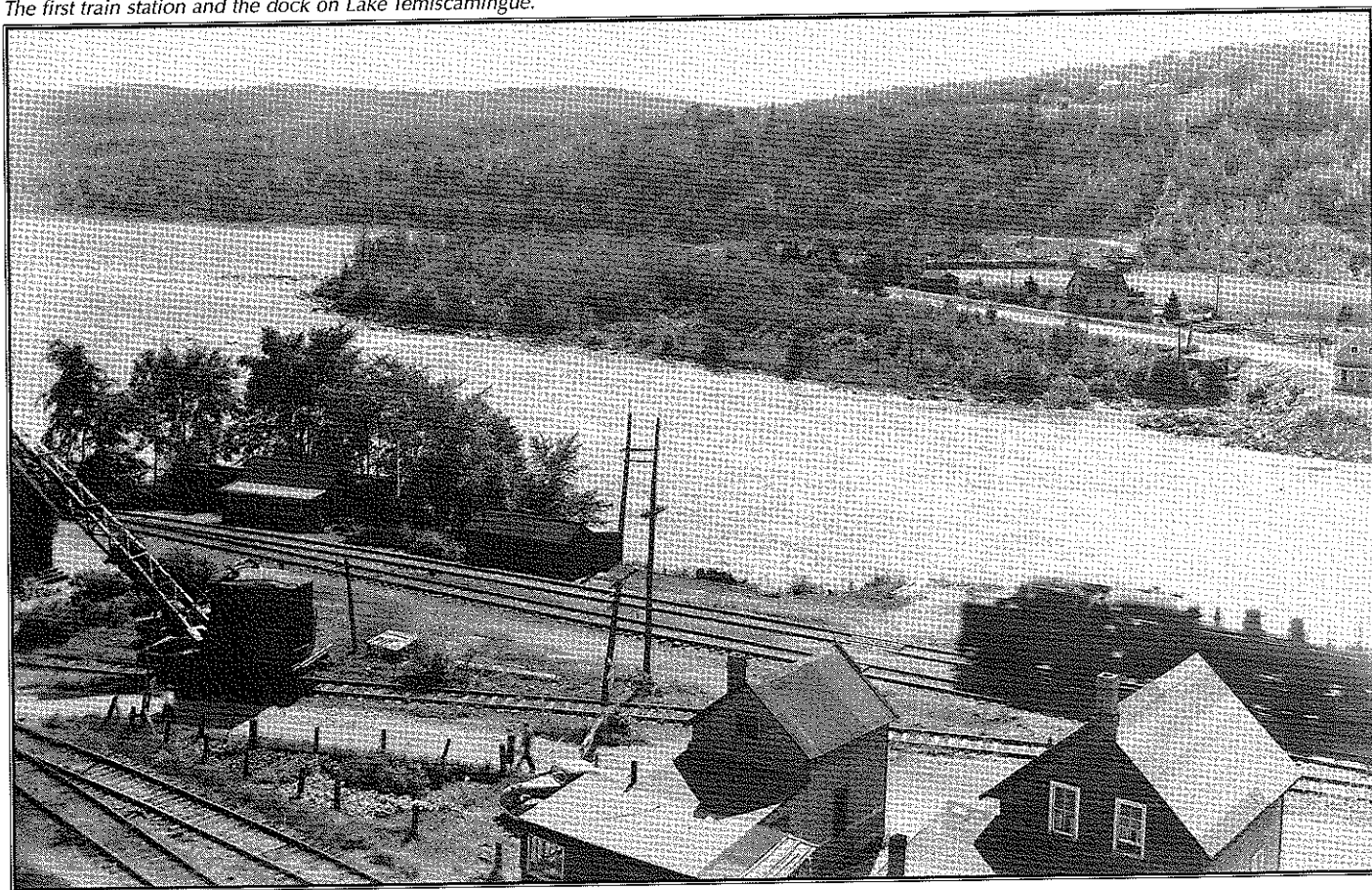
I spent more than sixty years in Temiscaming. My children enjoyed growing up in a small town which sponsored many sports and activities. I visit as often as possible because my friends still live here. To my family, Temiscaming will always be our home town and memories of the good old days are often reflected in our daily conversations.



The Ryan sisters: Alice, Claire, Rita, Ethel and Inez.



La première gare et le quai au bord du lac Témiscamingue.
The first train station and the dock on Lake Temiscamingue.



Les voies ferrées du CPR, l'île du Long-Sault et en haut, à droite, la ferme Phaneuf.
The CPR tracks, the Long-Sault island and above, on the right, the Phaneuf farm.

La ville à la fin des années 20.
The town in the late 20's.

