

Nouvelles des parcs historiques nationaux

Bateaux-tournures

La restauration des bateaux historiques

Le Canada peut s'enorgueillir de trois fronts océaniques et d'un magnifique réseau de canaux. En outre, un remarquable complexe de rivières concourt à faire essentiellement du Canada un pays de navigateurs. Bien que la plupart des navires qui ont accosté à ses ports aient été des navires de haute mer, les bateaux d'eau douce, à faible tirant d'eau, ont joué un rôle important dans la conquête du territoire canadien.

Ce sont ces bateaux qui ont ouvert à la colonisation les vastes étendues de l'arrière-pays et ont ainsi contribué à l'essor et à l'unification du pays. Canots, chaloupes, et *York boats* (espèce de grosses chaloupes), ont transporté le commerce des fourrures du bouclier canadien aux Montagnes Rocheuses et ont ouvert les Prairies à la colonisation. Partout à l'intérieur de la Colombie-Britannique, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, le précurseur des transports commerciaux et des communications fut le vapeur à roue arrière.

Le Service des lieux historiques nationaux possède deux de ces vapeurs: le *Keno*, à Dawson, et le *Klondike*, à Whitehorse, et des projets pour les remettre dans l'état où ils étaient, le premier en 1930, le second en 1937, sont fort avancés.

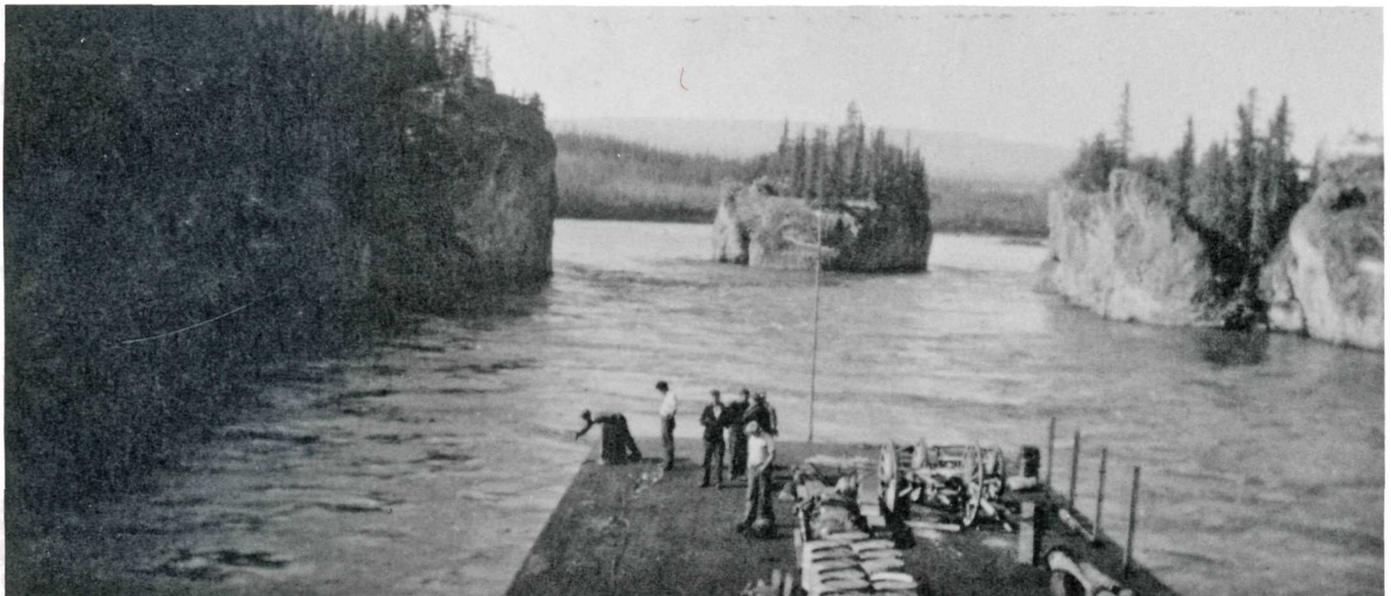
La restauration de bateaux constitue une activité assez récente pour le Service des

lieux historiques nationaux. Ce n'est que depuis douze ans que les bâtiments flottants sont considérés d'importance historique et répertoriés, tout comme les quelque 600 lieux de valeur primordiale ou secondaire qui jalonnent l'histoire du Canada, de Terre-Neuve à l'Île Vancouver.

La restauration maritime effectuée depuis 1960 a comporté le redressement et le renflouage d'une canonnière qui avait sombré près de Mallorytown (Ontario) et la remise en état d'un *York boat* (grosse chaloupe de style typiquement canadien, utilisée jadis sur les rivières de l'Ouest), maintenant exposé au Petit fort Garry (Manitoba). L'année du centenaire de la Confédération, une importante entreprise a été la reconstitution de la *Grande Hermine*, navire amiral de Jacques Cartier lors du voyage qu'il fit au Canada en 1535, et qui est maintenant exposé au parc national historique Cartier-Brébeuf. Fin 1974, la reconstruction du *Saint-Roch*, premier bâtiment à franchir le passage du Nord-Ouest, sera achevée. Le *Keno* et le *Klondike* seront intégrés au vaste parc historique international de la ruée vers l'or du Klondike, où ils symboliseront l'important rôle qu'ont joué les vapeurs à roue arrière dans le développement du Nord.

Le vapeur fluvial à roues est un navire typiquement nord-américain. Il est apparu sur le fleuve Mississippi vers 1817 et ins-

On se prépare à traverser, à l'aide d'un treuil, le rapide Five Finger sur le fleuve Yukon (Territoires du Nord-Ouest). Le marin (en avant, à gauche) se penche pour atteindre le câble qui servira à halier le chaland par le chenal est (celui de gauche). L'espar (le *Beaupré*) placé en position verticale à l'avant du navire, au centre, sert de guide au timonier et lui permet de traverser le chenal étroit du rapide Five Finger. Photographie: Archives publiques



pira la légende qui l'associe à l'or, au Jeu et aux filles. Il a suivi la ruée vers l'or en Californie et s'est introduit dans la région du Klondike vers la fin du dix-neuvième siècle.

Les vapeurs du Mississippi étaient mus par des roues latérales installées au milieu, tandis que ceux du Yukon avaient les roues à l'arrière. Ce changement était motivé par la nature des rivières du Nord. Les bateaux à roues latérales étaient trop larges pour naviguer dans les étroits chenaux qui marquent les rivières du Nord et leur largeur nécessitait des quais, les routes découvertes étant souvent obstruées et endommagées par les débris que charriaient les rivières. D'autre part, la coque du vapeur à roue arrière protégeait celle-ci contre les avaries causées par les débris à la dérive; le bateau pouvait s'échouer contre la rive, faire descendre ses passagers et embarquer ses marchandises sans se mettre à quai. Cet avantage lui permettait de faire escale aux endroits démunis de débarcadère, ce qui était fort commode dans une région dont les hameaux éparpillés le long des rivières dépendaient de la navigation fluviale pour leur subsistance et leurs relations avec l'extérieur.

À roues latérales ou roue arrière, les vapeurs fluviaux présentaient deux caractères originaux. À fond plat et faible tirant d'eau, ils flottaient sur l'eau comme des canards; quelques pouces d'eau suffisaient à donner prise à la roue. Leurs partisans enthousiastes prétendent que ces vapeurs ont déjà réussi à se traîner dans le sable mouillé.

Le transport sur les grandes distances du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest a toujours été un problème. À lui seul, le fleuve Yukon compte des milliers de milles d'eau navigable. Dès avant le milieu du dix-neuvième siècle, Indiens, "coureurs de bois" et prospecteurs s'aventuraient dans les eaux du Nord, en chaloupe et en canot. Ces petites embarcations pouvaient affronter le courant rapide et les étroits méandres des fleuves coulant vers le Nord pour se jeter dans l'océan Arctique, mais elles n'étaient pas suffisantes pour ravitailler sur une vaste échelle commerciale les postes

florissants de Fort Selkirk et de Fort Yukon. Il incombait donc au vapeur à roue arrière de devenir le grand trait d'union des postes de traite isolés, pendant la dernière moitié du dix-neuvième siècle.

Le premier vapeur à roue arrière qui apparut dans les eaux du Nord fut le *Wilder*, en 1866. Il fut bientôt rejoint par le *Yukon*. Les deux bateaux remontaient le Yukon vers le sud, à partir de Saint Michael's, en Alaska, jusqu'à Fort Selkirk, à mi-chemin entre Whitehorse et Dawson.

Le trafic des vapeurs à roue arrière s'est accru à mesure qu'augmentait la population. La ruée vers les gisements aurifères du Klondike, en 1898, rendait rentable pour les entrepreneurs la mise en place d'un service entre Whitehorse et Dawson, Lake Bennett et Miles Canyon. La courte distance de Miles Canyon à Whitehorse était coupée de rapides trop forts, même pour le vapeur à roue arrière "miracle". Un tramway fut installé pour faciliter le portage et ainsi contourner Miles Canyon. L'achèvement, en 1900, du chemin de fer *White Pass and Yukon*, reliant Skagway et Whitehorse, a éliminé la nécessité du tramway, rendu inutile la navigation des vapeurs à roue sur le cours supérieur du Yukon et rejeté toute la ville de Whitehorse sur la rive opposée du fleuve. D'abord établi sur la rive est, où circulait le tramway, le quartier des affaires a fini par se déplacer autour du chemin de fer construit sur la rive ouest.

Tandis que durait la ruée vers l'or et que la population de Dawson atteignait le chiffre stupéfiant de 30,000 habitants, la circulation des vapeurs entre Dawson et Whitehorse devenait anarchique. La concurrence était effrénée, les passagers étaient souvent victimes de commissaires trop zélés, les envois de marchandises arrivaient souvent abimés, au grand désappointement des marchands de la région. Les administrateurs du *White Pass and Yukon Railway* décidèrent que, pour remédier au désordre et assurer le passage ininterrompu des voyageurs, la compagnie devait établir son propre service de vapeurs.

En 1900, des vapeurs étaient en chantier à Whitehorse, et la *British Yukon Naviga-*

tion Company, filiale de la White Pass and Yukon Railway Company, voyait le jour. En une saison, elle réussissait à assurer le passage entier de Skagway à Dawson, en combinant le chemin de fer et les vapeurs.

En moins d'une décennie, la vague de prospérité s'était ralentie et la population de Dawson n'était plus que de 8,512 habitants. Les sociétés minières, armées d'énormes dragues, avaient remplacé les prospecteurs, et l'extraction d'or, qui avait atteint le sommet de \$12,113,000 en 1903, était tombée à \$2,820,000 en 1908.

Or, le vapeur à roue arrière restait nécessaire. C'était le seul véhicule capable d'affronter le capricieux fleuve Yukon, et Dawson dépendait pour son ravitaillement de la *British Yukon Navigation Company*. Puis vint la reprise; en 1919, un minerai de plomb argentifère est découvert à la mine Treadwell et au mont Keno. Le vapeur *Keno* est construit en 1922, précisément pour le transport du minerai du mont Keno à Stewart. C'est un petit bateau, long de 130.5 pieds, large de 29.2 pieds. En 1937, sa capacité est augmentée de 553 à 613 tonnes, sa longueur passe à 140.6 et sa largeur à 30.4 pieds. Le tirant d'eau, puisqu'il le faut, reste inférieur à 3 pieds.

C'est la nécessité de limiter le tirant d'eau qui rendait le vapeur à roue arrière mal adapté au transport minéralier. La surcharge enfonçait le bateau plus profondément; les chalands solidement amarrés à la proue du vapeur constituaient le meilleur dispositif, combinant une grande capacité avec un faible tirant d'eau. Les chalands étaient souvent aussi longs ou plus longs que le bateau qui les poussait et pouvaient donc charger 700 tonnes. Le train de chalands était beaucoup trop long pour franchir les étroits tournants des rivières, de sorte que les mariniers recouraient à la manoeuvre "en ciseau". Dans cette manoeuvre, le câble était relâché d'un bord et tendu de l'autre, ce qui permettait au chaland de dériver au fil de l'eau et de franchir ainsi le tournant. Les câbles étaient redressés dès que le vapeur et les chalands se retrouvaient ensemble dans le chenal.

Ayant des machines de faible puissance, les vapeurs à roue arrière étaient souvent

arrêtés par le courant en remontant le fleuve. Il fallait alors recourir au halage. Cette manoeuvre consistait à attacher solidement un câble d'acier à un poteau situé au-dessus des eaux rapides; le treuil du bateau, en tirant sur le câble, faisait franchir la passe difficile pouce à pouce. Dans les humiliantes occasions où le bateau s'échouait, ce qui arrivait fréquemment avec ce type de bâtiment, il fallait recourir à la manoeuvre de la "sauterelle". Un gros espar ferré était planté dans le fond du fleuve à 90 degrés, et le bateau était hissé sur l'espar, au-dessus de l'eau, au moyen d'un palan. Puis on laissait glisser le bateau, dont le poids le faisait dépasser l'obstacle de quelques passes. La manoeuvre était répétée jusqu'à ce que le bateau eût littéralement "sauté à la perche" par dessus tous les obstacles.

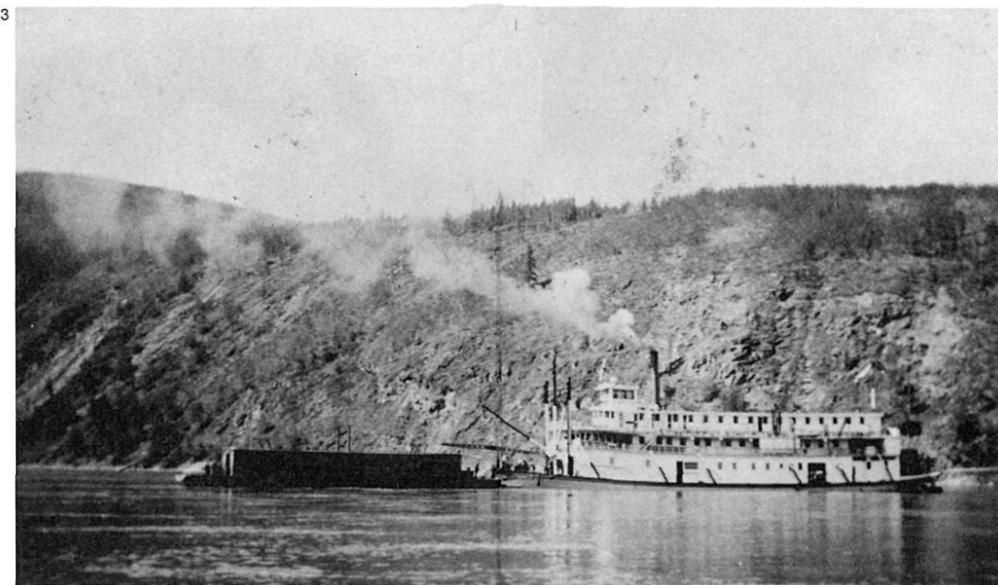
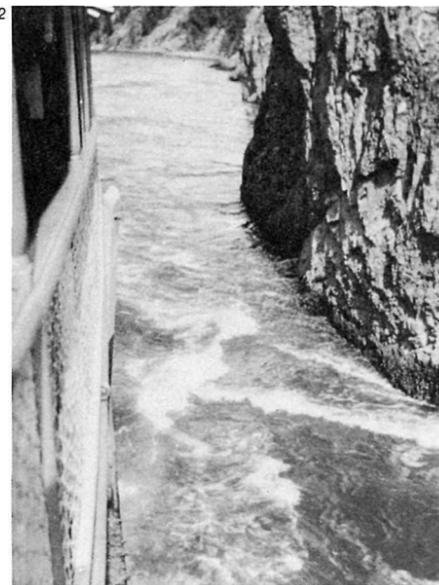
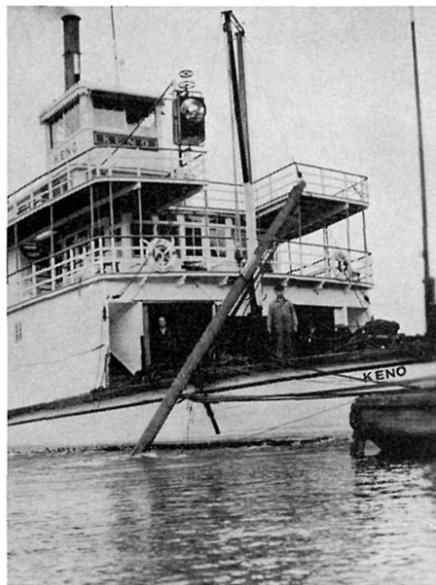
Ce fut l'or qui fit découvrir le Yukon, mais le vapeur à roue le garda vivant en transportant hommes et outillage, bétail et aliments, aux petits établissements coloniaux de Dawson et Whitehorse, de Mayo et Lake Bennett, qui grandissaient rapidement. Avant le chemin de fer, seul le bateau fluvial assurait la survivance de ces colonies.

Le *Keno* et le *Klondike* rappellent le souvenir de cette époque révolue. Restauré, le *Keno* perpétuera avec honneur la mémoire des vapeurs à roue arrière qui ont joué un rôle si important dans la mise en valeur du Yukon. Le *Klondike* sera transformé en musée; il présentera des objets, des souvenirs qui intéressent l'histoire des transports au Yukon et particulièrement le rôle joué par ce bateau si original, le vapeur à roue arrière.

1 Vapeur traversant le chenal du rapide Five Finger sur le fleuve Yukon. En regardant à babord en direction aval, on aperçoit, à moins de vingt pieds de la coque, une falaise rocheuse escarpée. A tribord, la falaise est aussi rapprochée. Photographie: Archives publiques

2 On voit sur le S.S. *Keno* (fleuve Yukon) le palan qui est nécessaire pour exécuter la manoeuvre de la "sauterelle" (voir le texte). Photographie: Archives publiques

3 Le vapeur *Yukon* poussant un chaland à l'approche de Dawson (Yukon). Photographie: Archives publiques



Le soldat de Louisbourg

par Victor Suthren, historien attaché au parc et lieu historique national de la forteresse de Louisbourg

La forteresse de Louisbourg fut édifée sur la côte de l'île du Cap-Breton pour satisfaire aux exigences d'une France que préoccupait ses intérêts en Amérique du Nord. Les États du dix-huitième siècle recouraient à la guerre aussi facilement qu'au marchandage pour atteindre leur but; dans ses fortifications comme dans ses magasins, Louisbourg démontrait que la France n'entendait se montrer inférieure ni à la guerre ni au commerce. Le fait que les revendications territoriales des puissances en Amérique se réglaient par le canon, tout autant que par la négociation, explique les remparts gris de Louisbourg.

Le caractère militaire et stratégique de Louisbourg signifiait que, dès la fondation, les soldats, leurs institutions et leur façon de vivre occupaient une place plus prépondérante dans la vie de la ville que dans la plupart des centres européens du dix-huitième siècle. En un sens, c'était une caractéristique générale des premières colonies canadiennes, auxquelles les dangers résultant de l'hostilité des Indiens et les exigences de plans de défense couvrant un continent entier donnaient une allure de "garnison". Louisbourg, conçu comme port de garde destiné à protéger les abords de la Nouvelle-France et à menacer les colonies de la Nouvelle-Angleterre au sud, revêtait inéluctablement le caractère d'une "ville de garnison".

Tandis que pierre, mortier et boiseries prennent forme sur le chantier d'aujourd'hui pour reconstituer de nouveau le profil de la forteresse du dix-huitième siècle, des hommes et des femmes, auxquels on a confié la tâche tout aussi importante de recréer l'ambiance passée, s'efforcent de comprendre la vie des personnes et des groupes afin d'animer les murailles reconstruites. Et pour cela, ils recourent non seulement aux documents d'archives et aux fouilles archéologiques, mais utilisent aussi le métier à tisser, l'aiguille et le marteau de cordonnier. De même que les maçons restaurent les bâtiments de la forteresse de Louisbourg, les historiens reconstituent la vie quotidienne des citoyens qui l'ont habitée.

En raison de l'interaction de Louisbourg avec la garnison, l'étude de la vie du soldat s'impose. L'historien est gêné dans cette tâche par le manque de témoignages, de mémoires et de journaux intimes qui, autrement, auraient révélé la trame et la chaîne de cette vie. Il en est réduit à la correspondance officielle, aux réquisitions et aux comptes rendus de l'administration. C'est d'après les secs aperçus des documents administratifs que l'historien est obligé de reconstituer les scènes quotidiennes de l'époque de la forteresse.

La garnison de Louisbourg se composait, pour la plus grande partie, de soldats des "compagnies franches de la marine", relevant du ministère de la Marine et des Colonies de France. Les soldats de la marine étaient renforcés par un effectif variable de mercenaires suisses. La garnison constituée de ces éléments était appuyée, en principe du moins, par la milice recrutée

parmi les citoyens de Louisbourg. Après 1755, ces troupes s'accrurent de quatre bataillons des régiments d'Artois, de Bourgogne, de Cambis et des volontaires étrangers; tous ces bataillons étaient en poste lors du siège de 1758, qui devait être le dernier.

Les membres de ces unités en garnison à Louisbourg vivaient dans des conditions que le soldat d'aujourd'hui jugerait inacceptables. La nouveauté relative du casernement dans l'armée française du dix-huitième siècle expliquait les locaux encombrés, grouillants de vermine, mal pourvus et malsains. Pour coucher, deux soldats étaient ordinairement réduits à une paille rongée de vermine, ce qui poussait la plupart d'entre eux à dormir partout ailleurs où c'était possible, même sur les remparts. La pénurie de couvertures imposait aux soldats de dormir en uniforme l'hiver, ce qui fait que ce dernier se détériorait rapidement, faute d'entretien, de nettoyage et de rechange. Il n'est donc pas étonnant que le soldat plus ambitieux, ou moins endurant, ait profité du droit qui lui était reconnu d'exercer un emploi à l'extérieur pour louer ses services aux bourgeois, la seule chance qui s'offrait à lui d'améliorer une triste vie.

Le droit à l'emploi permettait à certains soldats d'amasser des biens et une petite bourse fort supérieurs à ce qu'ils auraient pu gagner en se bornant à la profession militaire. Pourtant, l'isolement de Louisbourg et les pitoyables conditions de la vie en caserne poussaient, au bout d'un certain temps, les soldats à gaspiller en beuveries et dans les douteux plaisirs des maisons closes de la ville, les économies qu'ils avaient amassées.

Faute de locaux où ils auraient pu se réunir et festoyer entre eux, les soldats recherchaient des chambres, des caves écartées, où ils passaient trop d'heures à boire, à fumer et à jouer aux cartes. Il y eut un temps où ils se réunissaient à la boulangerie, dans la cave de la caserne, au grand détriment des boulangers accablés qui travaillaient dans des pièces humides et mal éclairées.

L'habitude qu'avait le soldat de Louisbourg de prendre son plaisir où il pouvait, résultait en grande partie de la gêne à laquelle le réduisait sa faible solde. Tandis qu'en ville, un manoeuvre pouvait marchander jusqu'à obtenir vingt ou trente sols pour sa journée, la solde du simple soldat pouvait être rognée à un minable sol par jour, à cause de retenues et de la mesquinerie de l'administration. Par contre, une journée et demie de travail de peine à l'extérieur pouvait lui rapporter l'équivalent de la solde d'un mois.

Même si le militaire réussissait à obtenir de l'emploi en ville, cela ne l'empêchait pas de consacrer à l'orgie et à la débauche la plus grande part de ses loisirs. En cela il différait très peu du type auquel finissaient par se conformer tant de militaires de carrière, et ses efforts plus évidents, plus flagrants pour retrouver l'oubli dans l'alcool, ne servaient qu'à fortifier dans l'esprit de la population un sentiment de mépris qui concourait à emprisonner davantage le soldat dans une vie déjà lourde de contraintes.

Un gouverneur de Louisbourg engagea deux soldats pour faire son jardin, mais était absent le matin où ils se présentèrent au travail. Le gouverneur avait ordonné à un officier subalterne de les surveiller, mais cet officier n'arriva sur les lieux que vers trois heures de l'après-midi. Les soldats s'étaient présentés à 8 heures du matin pour se mettre à l'oeuvre, mais ayant constaté l'absence de surveillant, ils allèrent se promener à la taverne avec trois amis et ingurgitèrent une chopine d'alcool. Un bref retour au jardin, probablement sans enthousiasme, fut promptement suivi d'une visite à une seconde taverne, où les soldats "picolèrent" jusqu'à midi. Une séance encore plus courte de jardinage fut suivie d'un retour à la taverne pour acheter une bouteille; des difficultés surgirent lorsque la femme du tavernier refusa de vendre la bouteille au plus ivre des deux. Son compagnon réussit à garder assez de suite dans les idées pour persuader la femme de lui céder la bouteille, et les deux soldats réussirent à retourner travailler au jardin. Ils n'eurent pas de difficulté à consommer la dernière bouteille en se détendant auprès de l'étang, où ils tombèrent dans un sommeil qui devait être profond. Un des endormis a roulé dans l'étang où il s'est noyé. C'est alors qu'arriva sur les lieux l'officier subalterne pour vérifier l'état des travaux; il ne put qu'observer une scène qui devait se répéter trop souvent au cours de l'histoire de la forteresse et de la ville renfermée dans son enceinte.

La garnison de Louisbourg, en plus de son service d'infanterie, était chargée de l'artillerie incomplète et hétérogène des remparts. Elle subissait l'ennui de la faction aux postes de garde, guérites, barrières et magasins, qu'interrompait seulement la longue marche de la ronde, alors que les sentinelles de relève défilaient en faisant le tour des postes de la ville. Moyennant paiement, certains soldats prenaient souvent le tour de garde d'un camarade employé en ville. Ainsi, ceux qui étaient occupés à la taverne, ou dans quelque autre commerce actif, pouvaient, pendant des années, échapper au service de garde.

L'uniforme réglementaire se composait d'une capote grise, d'un habit bleu, d'une culotte, de bas de laine rude, de souliers noirs et d'un tricorne. Il se dégradait vite, du fait de l'usure résultant des pénibles conditions de vie et à cause de l'insuffisance des vêtements de rechange. Lors de la distribution annuelle de vêtements, le simple soldat recevait une culotte neuve, deux chemises, deux cols, un chapeau, une paire de chaussettes, deux paires de souliers et, tous les deux ans, une capote ou un costume de remplacement. Le soldat découvrit très tôt les différences fréquentes entre la distribution théorique d'articles vestimentaires et celle qui leur était faite effectivement, et il employait beaucoup de temps à rapetasser et raccommoder ses vêtements usés jusqu'à la corde. Il pouvait consacrer autant de soin à l'entretien de sa cartouchière, de la baïonnette et du fourreau, du lourd fusil à pierre et à canon lisse.

Les conditions de vie de la garnison de Louisbourg étaient rarement plus que tolérables; aussi la négligence et la corruption

de l'administration provoquèrent-elles les soldats mécontents à la mutinerie générale, en 1744. Suisses en têtes, la garnison, baïonnette au canon, présenta ses griefs aux officiers et ne rentra dans le rang qu'après avoir reçu l'assurance que leurs réclamations seraient étudiées. Les meneurs furent recherchés, puis condamnés en France, mais non sans avoir révélé dans leurs derniers témoignages le ressentiment provoqué par les conditions matérielles qui leur étaient imposées et la mauvaise gestion des biens de subsistance auxquels ils avaient droit.

Si tout cela paraît étrange, comparé à la prospérité, si modeste fût-elle, de la population civile de Louisbourg, il faut se rappeler que l'engagé volontaire européen du dix-huitième siècle était généralement un paria, tenu en médiocre estime par le peuple, les officiers et les fonctionnaires royaux. Le changement qui devait s'opérer à l'apparition du "citoyen-soldat" d'Amérique du Nord et des guerres napoléoniennes n'atténuait en rien le fait que le soldat ayant à subir des conditions de vie et de services repoussantes, même d'après les normes austères de l'époque, affrontait une population et une administration convaincues, pour la plus grande part, qu'il ne méritait guère mieux.

Sur la barquette, on voit une sentinelle solitaire qui scrute l'horizon glacial et désert. Elle porte l'uniforme des Compagnies Franches de la Marine. Cet uniforme, fait entièrement à la main, comprend une tunique tissée, de couleur gris pâle, portée sur un gilet et des culottes bleu indigo en grosse laine. Les bas sont longs et tricotés à la main. Bientôt, on verra les membres de la Compagnie exécuter des manoeuvres et le service de corvée sur le terre-plein (recouvert de neige) du bastion du Roi.



Le capitaine Bromley se remémore les belles années de sa carrière

Texte reproduit de Yukon and White Pass Container Route News

N.D.L.R. – À l'occasion des Jeux d'hiver de l'Arctique, qui se sont tenus à Whitehorse au début de mars, le capitaine Bill Bromley sortit son vieil uniforme de la garde-robe et prit le commandement du "Klondike", vapeur à roue arrière de la compagnie maritime White Pass.

Le bateau fut mis en service de nouveau pendant une journée, et c'est à son bord, sur le pont, que le gouverneur général Roland Michener annonça l'ouverture officielle des Jeux.

La White Pass invita le capitaine Bromley pour l'occasion et le fit venir en avion jusqu'à Whitehorse. Il put une fois encore arpenter les ponts de son navire, qui était à l'échouage sur la plage depuis dix-sept ans, et regarder le drapeau de la Yukon Stream Navigation flotter à son mât.

"Lorsque votre bateau, le premier à arriver après la saison d'hiver, abordait à quai à Dawson City, tous les gens de la ville vinrent l'accueillir avec des cris de joie et des signes de bienvenue. Debout dans la timonerie, vous étiez alors la personne la plus importante du monde.

"Il est probable qu'il ne leur restait plus de fruits ni de légumes frais et que les provisions d'épicerie étaient presque épuisées. Ils avaient aussi besoin de médicaments.

"Les écoliers avaient obtenu un congé pour aller voir le premier bateau de la saison descendre la rivière; tous les habitants se tenaient sur la rive".

C'est en ces termes que le capitaine Bill Bromley décrit le jour le plus important de l'année pour le maître et son équipage, à bord des bateaux de la White Pass, compagnie qui assurait le service fluvial avant que les routes et les avions ne desservent la région douze mois par année.

Le capitaine Bromley, aujourd'hui à sa retraite et qui vit à Victoria, sa ville natale, évoque ses trente-et-un ans de service sur le fleuve Yukon, depuis le temps où il était lieutenant à bord du vieux "Canadian" jusqu'au jour où il ramena le "Klondike" pour la dernière fois à Whitehorse. Le bateau fut tiré à sec sur le rivage et remplacé par le camion et l'autobus, moyens de transport mieux adaptés à la rapidité du monde moderne où efficacité et économie comptent plus que les raisons sentimentales.

L'arrivée du premier bateau de la saison était un événement joyeux pour toute la population de Dawson, mais le départ du dernier bateau avant l'hiver créait une ambiance de tristesse.

Vous saviez, en effet, qu'à votre retour au printemps, quelques-uns des amis que vous vous étiez faits au cours des années ne seraient plus là pour vous voir descendre le fleuve et entendre le coup de sifflet marquant l'aurore d'une nouvelle saison. Vous saviez aussi, lors de votre départ à l'automne, que la ville serait isolée du reste du monde, exception faite des pilotes de brousse qui, bravant la température inclemente, s'aventuraient dans des avions rafistolés avec de la corde d'emballage, afin d'arriver à destination avec les secours.

Le capitaine Bromley n'est pas prêt d'oublier ces jours de départ et d'arrivée, qui constituaient des événements importants pour la localité de Dawson. Il se rappelle aussi un moment très intéressant de sa carrière, quelques mois avant qu'on ne mit le "Klondike" à sec, alors qu'il eut l'honneur d'avoir à son bord pendant cinq heures le prince Philippe, alors en visite au pays.

Le prince Philippe fut l'un des passagers les plus célèbres du "Klondike", mais il y en eut d'autres, comme, par exemple, le lord maire de Londres et le vicomte Alexander.

"Même en 1924, nous dit le capitaine Bromley, un grand nombre des passagers du "Klondike" étaient des touristes. La plupart était des femmes, surtout des professeurs en vacances. Plusieurs de ces touristes étaient Américains".

Il régnait une ambiance de gaieté à bord du bateau. Chaque soir, il y avait de la danse dans la salle à manger après que les serveurs avaient emporté les lourdes

cafetières et les pots à crème en argent, ainsi que la vaisselle à motifs.

Le voyage vers l'aval jusqu'à Dawson ne prenait en général, que trente-six heures, mais, le retour, qui s'effectuait à contre-courant, prenait quatre jours. Rarement un bateau se trouvait immobilisé pendant quelques heures sur un ensablement. Quelquefois, un grand vent soufflait sur le lac Laberge et secouait violemment le bateau à faible tirant d'eau, qui épousait le mouvement des vagues et inquiétait les mécaniciens, ceux-ci craignant une rupture des tuyaux de vapeur fixes.

Ce furent de bonnes années pour le capitaine Bromley. Avant de venir dans le Grand Nord, il avait navigué dans les eaux côtières, mais, selon lui, il est encore plus stimulant de piloter sur un fleuve, car il faut apprendre à le connaître et savoir éviter les ensablements mouvants.

Natif de Victoria, le capitaine Bromley a commencé sa carrière maritime à l'âge de seize ans sur une baleinière stationnée au port de Naden, dans les îles de la Reine-Charlotte. Plus tard, il s'embarqua à bord du "Lillooet", navire du gouvernement chargé d'effectuer des levés hydrographiques, puis il travailla sur les remorqueurs.

Toutefois, ce sont les bateaux destinés à la navigation fluviale qui captèrent vraiment son intérêt.

"J'imagine que je me préparais à piloter ces bateaux depuis longtemps, nous dit-il, car, au début de ma carrière, je passais toutes mes heures libres sur le pont à étudier le fleuve afin de repérer les bancs de sable."

On ne pouvait se fier à une carte, car les bancs de sable changeaient de place au cours des années.

Toutefois, malgré les dangers que représentaient ces ensablements, il y avait très peu de bateaux qui échouaient.

"Cela s'est produit peut-être cinq ou six fois pendant les dix-neuf années que j'ai servi à bord du "Klondike", nous dit-il.

Pendant l'été, les bateaux montaient et descendaient continuellement le fleuve.

Il y avait beaucoup de passagers et de marchandises à transporter, et il ne fallait pas perdre de temps, encore moins s'échouer quelque part, sur un banc de sable, même par une chaude journée d'été.

L'hiver, l'équipage quittait le Yukon, laissant le bateau à Whitehorse aux mains des employés des chantiers maritimes, qui le tiraient à sec sur le rivage. À la fonte des glaces, au printemps, le bateau était remis à l'eau; on polissait alors l'argenterie, on peignait les ponts et la roue à aubes se remettait à tourner emportant le premier courrier, les premières marchandises et les premiers passagers en aval, à destination de Dawson City et d'autres endroits situés le long de la voie fluviale.

Le capitaine William Bromley. Photographie: Le Whitehorse Star



Le Manoir Craigflower

Le 9 mars 1972, l'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et M. W. D. Black, Secrétaire provincial de la Colombie-Britannique, ont présidé à l'ouverture officielle du manoir Craigflower à Victoria (Colombie-Britannique).

Selon les termes d'un accord de partage des frais, le gouvernement fédéral assumera 50% des coûts de restauration et le gouvernement provincial, tous les autres, en particulier ceux d'exploitation et d'entretien.

Le manoir Craigflower rappelle l'époque de transition, depuis la traite des pelleteries jusqu'à la colonisation sur la côte nord-ouest. Il était, à l'origine, le centre d'activités de la ferme Craigflower, une des quatre situées sur l'île de Vancouver et qu'exploitait la Société *Puget Sound Agricultural*, succursale de la Compagnie de la baie d'Hudson.

Bulletin trimestriel publié en anglais et en français par la Direction des Parcs nationaux et des Lieux historiques, avec l'autorisation de l'honorable Jean Chrétien, C.P., député, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Il est permis de reproduire articles et photos, à condition d'en mentionner la provenance. On peut obtenir, sur demande, les photos non visées par des droits d'auteur.

Rédactrice: Sheila Crutchlow
Groupe de la conservation
Bureau du conseiller en information publique
400 ouest, avenue Laurier,
Ottawa, K1A 0H4.

Présentation: Gottschalk+Ash Ltée.
Publication AINC N° QS-1178-020-FF-A-1

1 Le manoir Craigflower a 118 années d'existence et il constitue un bel exemple d'architecture canadienne ancienne. Il a été construit dans un style colonial sobre et les matériaux utilisés proviennent presque tous de la région. Le manoir réunit toute la grâce et l'élégance de la vie rurale d'il y a un siècle.

2 Le manoir Craigflower a été admirablement restauré et meublé selon le style des années 1853-1863. Son premier locataire a été Kenneth McKenzie, inspecteur de la Société *Puget Sound Agricultural*. Il reste encore, dans le manoir, quelques-uns des articles de ménage que la famille McKenzie rapporta de Grande-Bretagne. Le manoir Craigflower est ouvert au public toute l'année.

