

# Les premiers bateaux à aubes



De 1863 à 1921, une flotte de 12 bateaux à aubes a parcouru le haut Fraser entre Soda Creek et Tête Jaune Cache, une petite ville d'où s'écoule le fleuve dans les montagnes Rocheuses. Pour naviguer, le BX l'emportait sur tous les bateaux à aubes. Certaines personnes superstitieuses pensaient qu'il ne pouvait connaître un si bon sort, parce qu'il avait été mis à l'eau un vendredi 13 en mai 1910. Mais ils avaient tort, car le BX devint le meilleur de toute la flotte pour se déplacer. Cela s'expliquait par sa structure, conçue pour naviguer dans les rapides plus facilement que les autres bateaux à aubes. C'était aussi l'un des plus luxueux pour y manger et y dormir. Ce luxe a d'ailleurs au BX valu le surnom de « Reine du Nord ». Il pouvait transporter un total de 119 passagers et jusqu'à 100 tonnes de cargaison. Avant de heurter un gros rocher dans le canyon de Fort George en 1919 et de couler avec 2500 sacs de ciment à bord, le BX avait parcouru le fleuve Fraser dans les deux sens avec d'innombrables passagers et cargaisons.

## Utilisations des bateaux à aubes

Avant la construction du chemin de fer, les bateaux à aubes représentaient le mode de transport le plus rapide et le plus confortable. On les considérait comme étant le meilleur moyen de voyager parce qu'il n'existait que quelques chemins de terre pour les wagons à cheval et qu'on pouvait se déplacer sur l'eau en canot et en chaland. Il fallait beaucoup de temps pour se rendre d'un point à l'autre sur les chemins de terre, car ils étaient souvent boueux, ce qui était difficile pour les chevaux. Les canots et les chalands de rivière étaient dangereux, les rapides causaient souvent des décès. Pour bien des gens vivant dans des régions isolées, les bateaux à aubes ont ouvert le Nord, car ils leur permettaient d'être en contact avec le reste de la province. Les bateaux à aubes étaient aussi un bon moyen de transporter le courrier, les paquets et diverses marchandises. Ils livraient souvent de la machinerie destinée aux scieries dans diverses villes. Les bateaux à aubes ont été graduellement remplacés par les trains parce que ces derniers étaient moins coûteux, plus rapides et qu'ils faisaient courir moins de dangers.

## Construction d'un bateau à aubes

La superstructure du bateau était supportée par des poutres très solides. Pour tout le reste de la charpente, on utilisait des planches de bois léger, pour permettre au bateau de flotter dans l'eau peu profonde. Les planches et les poutres étaient reliés par des câbles ou des ferrements. La chaudière à vapeur se trouvait sur le pont principal, près de la proue, à l'avant. La chaudière faisait fonctionner les moteurs grâce à la vapeur qu'elle produisait et était chauffée par des hommes qui l'alimentaient en bois. La cargaison était transportée sur le pont principal près de la chaudière, afin de donner plus de poids à l'avant du bateau dans les eaux agitées. Le pont des passagers se trouvait au-dessus du pont principal. Un bateau à aubes comportait habituellement deux salons,

situé chacun à l'une des extrémités. Les cabines de nuit bordaient le pont des passagers et offraient tout le nécessaire, c'est-à-dire deux lits superposés et une cuvette pour se laver. Durant les années 1900, les bateaux plus importants offraient le luxe de l'éclairage à l'électricité dans les cabines. Les cabines des officiers se trouvaient au-dessus du pont des passagers. Le poste de barre se trouvait au-dessus des cabines des officiers. Le poste de barre était situé très haut à l'avant du bateau, pour que le capitaine puisse bien voir les obstacles présents dans l'eau.

### Dangers encourus par les bateaux à aubes

Le fleuve était imprévisible à la plupart des endroits, parce qu'il changeait constamment et que les capitaines ne savaient pas où les dangers, par exemple des obstacles, des bancs de sable, des rapides et des rochers, pouvaient se présenter. Tout cela pouvait endommager le fond des bateaux, y percer des trous et le faire couler. Le feu représentait un autre danger, parce que les équipages n'étaient pas équipés de compteurs à vapeur qui leur auraient permis de mesurer la pression. La pression pouvait monter assez haut pour faire exploser certains bateaux à aubes.

### Points forts des bateaux à aubes

Le fond plat de ces bateaux leur permettait de flotter à la surface de l'eau à la manière d'un canard. Cela leur permettait de naviguer par-dessus les bancs de sable sans cesse changeants du fleuve. Leur construction en bois en faisait des bateaux qui flottaient et étaient faciles à réparer. La roue à aubes située à l'arrière n'avait besoin que de quelques pouces d'eau pour tourner et faire avancer un bateau. Leur grand succès s'explique principalement par le fait qu'ils pouvaient transporter beaucoup de gens et de grosses cargaisons plus facilement et plus rapidement que les chevaux de charge.

### Témoignages vécus

Wiggs O'Neill écrivait :

« C'était pour cela, aussi, qu'un bateau à aubes luttant contre le courant pouvait être entendu à des milles à la ronde, parce que la vapeur s'échappait dans la cheminée en rugissant. Le son était semblable à celui d'une locomotive à vapeur quand elle quitte sa gare, sauf que la vapeur d'une locomotive s'échappait d'une valve tout d'un coup, en produisant le pouf-pouf-pouf qui les caractérise. La vapeur d'un bateau à aubes sortait plus graduellement d'une valve à vanne avec un long grincement, un peu comme pfou-pfou-pfou.

En général, un bateau à aubes était un engin passablement bruyant. En plus de la vapeur rugissant au sortir de la cheminée, on entendait un flap-flap-flap continu, chaque fois qu'une des aubes de la roue passait dans l'eau. Ces vaisseaux actionnaient un sifflet dont le ton grave rappelait un aboiement, ce qui ajoutait souvent au vacarme. Pour finir, si tout n'allait pas bien, le second ou le capitaine lançait une sélection de commentaires colorés, ajoutant ainsi une note personnelle au boucan.

Pour moi, un bateau à aubes luttant contre des rapides, avec sa cascade d'éclaboussures jaillissant de la poupe et de la roue, crachant de la vapeur et de la fumée vers le ciel en grosses volutes noires et blanches était une image si parfaite qu'on ne l'oubliait jamais après l'avoir vue. »

Le vicomte Milton et le Dr W. B. Cheadle ont été les premiers touristes d'Angleterre à visiter la région de Cariboo. Dans son journal, le Dr W. B. Cheadle avait inscrit ceci :

« Le bateau à vapeur est arrivé à 2 heures, avec une horde de mineurs dont deux étaient très ivres et continuaient à boire toutes les cinq minutes; ils ont dû prendre 20 verres pendant le temps que nous avons passé dans la salle. Les jurons étaient assez épouvantables. Après un petit bout de temps à bord, le capitaine a réalisé qui nous étions et nous a prêté sa cabine, une petite salle confortable et bien au sec, tout en nous fournissant des cigares et une carafe remplie d'un cocktail, ainsi que des livres et des journaux. Toutes les quelques minutes, quelqu'un venait nous demander de prendre un verre, le capitaine menant le jeu en offrant du champagne à la ronde. Nous avons bu à peu près une douzaine de consommations avant le souper, sans aucune conséquence, car Milton et moi évitions d'en boire de grandes quantités. Le capitaine nous a raconté que le bateau avait été

construit sur le fleuve, toutes les poutres ayant été sciées à la main, sa chaudière avait été acheminée en cinq morceaux à dos de mule, tout comme les cylindres en deux morceaux et les tôles à chaudière. Le bateau valait 75 000 \$ . »

Harrison River racontait :

« La dernière partie du fleuve était très étroite et nous avons heurté les berges très souvent; à un moment donné, un arbre a accroché des boîtes de bacon et les a renversées sur le pont, en écrasant l'une d'elles. »

Un passager voyageant sur un vaisseau durant la ruée vers l'or faisait le commentaire suivant :

« Le bateau n'est pas du tout un havre de confort... »

Un passager à bord du Victoria Standard faisait la description suivante :

« Le Hope demandait 25 \$ pour le voyage, et il fallait dormir dans ses propres couvertures, cuisiner soi-même, payer 1 \$ pour de la bouffe exécrationnelle et, à l'occasion, couper du bois... »

Un mineur écrivait :

« L'un des passagers se faisait remettre une cloche et avait l'ordre de sonner la cloche et de hurler à pleins poumons pour indiquer le départ du bateau; ce qu'il a fait à la perfection, étant un homme robuste avec de bons poumons. Ce travail avait duré une demi-heure et on lui a versé 2,50 \$ pour ses efforts. »

George V. Copley a fait un compte rendu sur les rapides de l'Isle-de-Pierre de la rivière Nechako :

« Finalement, nous sommes arrivés au premier obstacle, les rapides de l'Isle-de-Pierre, d'une longueur de un quart de mille et trop forts pour que le bateau à vapeur puisse les traverser. Tout le monde a dû débarquer pour aller attacher bien solidement un câble d'acier de un pouce à une grosse épipinette en amont des rapides.

Tout allait bien, mais, alors que le bateau avait traversé la moitié des rapides, tout à coup l'épipinette s'est complètement déracinée sans aucun avertissement. Le bateau a fait un tête-à-queue qui l'a mis en travers de la rivière et nous avons commencé à descendre, cahin-caha, par-dessus les rochers. L'eau a envahi le pont inférieur et le foyer à l'intérieur de la chaudière et, quand nous sommes enfin arrivés à la fin des rapides en eaux calmes, le bateau n'avait plus de moyen de propulsion. Mais nous avons eu de la chance, par contre, car lorsque nous avons lancé l'ancre par-dessus bord, nous avons accosté un banc de sable par la proue.

Le chauffeur de chaudière et l'ingénieur ont eu tôt fait d'allumer un feu sous la chaudière et, en moins de deux heures, nous étions à nouveau au pied des rapides, prêts à réessayer, le capitaine toujours aussi imperturbable, comme si toute l'affaire n'était que de la routine. Pour la tentative suivante, nous avons attaché le câble à un arbre plus gros et n'avons eu aucun problème. »