

FORT PRINCE OF WALES

National Historic Park

Manitoba



Since writing to you last, a long winter and tedious spring have glided away and brought no change to the inmates of the retired and lonely Churchill." Desolation—cold—loneliness: the impressions of a single individual echoing the sentiments of many who had been posted to the most northerly of the Hudson's Bay Company's bay-side forts. Usually they learned to brave the chilling salt breezes off Hudson Bay and endured the isolation of sub-arctic life. Some even viewed their work with the Company as a permanent career, eventually making North America their home. There were others whose stay at Churchill represented only one phase of their lives, an adventure in a foreign land. They returned to families and friends overseas once their contracts expired. Others were never given the chance to decide. Misadventure or disease left them interred in the northern permafrost, a testimony to the hardships of the alien environment.

EARLY EXPLORATION

The first Europeans to winter at Churchill River were members of the Danish arctic expedition in search of the elusive North West Passage. Captain Jens Munk brought two ships and sixty-four men to this desolate anchorage in September 1619. In the summer of 1620 only Munk and two survivors remained alive to sail home. A bleak grave-scattered shore was all that remained as a warning to future adventurers of the perils of arctic exploration.

COMPETITION WITH THE FRENCH

Half a century elapsed before European interest was once again directed toward Hudson Bay. England and France, motivated by the potential wealth of a region rich in furs, battled for possession of the bayside land. Fur posts sprang up all along the bay as the Hudson's Bay Company and their competitors from New France vied for the spoils of the trade. In 1684 the Company, encouraged by temporary successes against the French, built York Fort on the north shore of the Hayes River and in 1689 an unsuccessful attempt was made to establish a post on Churchill River. This see-saw battle between the two great European powers, which saw forts change hands several times, continued until 1713 when the Treaty of Utrecht gave the English hegemony over the entire bay.

NORTHERN EXPANSION

The Company began immediately to expand its network northward from York Fort on the Hayes River. Governor James Knight set this plan in motion. The Churchill River became the focus of his three-part scheme to stimulate trade with the Northern Indians, to initiate trade with the Eskimos, and to investigate Indian reports of valuable minerals lying further north. Knight's success depended on Indian co-operation; but the traditional hostilities among Chipewyan, Cree,

and Eskimo hindered any progress. The need for a permanent solution to the problem was essential.

THE SLAVE WOMAN

In June 1715 Governor Knight instructed William Stuart to travel north to evaluate the potential for peace between the Northern and Southern Indians. Stuart was accompanied by a Chipewyan, Thanadelthur, called "Slave Woman" and a large party of Crees. The mission was plagued by misfortune. Weakened by sickness and starvation, many of the Crees deserted and it was only through Thanadelthur's influence that the others remained. After persuading the Crees to wait exactly ten days for her, she trekked out alone to contact her tribesmen. In story-book fashion, she returned exactly on the tenth day with over a hundred Chipewyan prepared to negotiate for peace. By her actions the Slave Woman had introduced the Company to trade north of York Fort and guaranteed a clientele for the future establishment on the Churchill River.



FORT PRINCE OF WALES

The Company's second Churchill River attempt began in the spring of 1717 at Munk's former wintering site. After only one season of work, Governor Knight candidly reported to London that although the York Fort location was bad, this miserable new post was ten times worse. As construction progressed through the spring and summer of 1718, Knight took the welcome opportunity to visit England where he requested that the Governor and Committee officially name the new fort. In 1719 they instructed Richard Staunton, the new chief at Churchill River, to call his station Fort Prince of Wales.

By the late 1720's the uneasy peace between England and France threatened to disintegrate, and in 1730 the Company authorized the construction of a monstrous stone fortification at Churchill River. "Eskimay Point", the rocky northern promontory commanding the entrance to Churchill harbour, was selected for its strategic advantages. Fort Prince of Wales II was expected to offer protection to the Company's cargo ships and their Royal Navy escorts. Twenty-four men, including tradesmen and labourers, were sent out from England in 1731 to begin construction. On 3 June 1732 the first stone was laid in the foundation. Chief Factor Richard Norton predicted that the structure would take six or seven years to complete, but his estimate proved totally unrealistic.

A MASSIVE STONE STRUCTURE

Fort Prince of Wales II took more than forty years to build. When finally completed, it was one of the most magnificent masonry structures on the continent, rivalling the French fortress of Louisbourg. The outer walls were five metres high. The inner walls were three metres in height and were divided from the outer walls by an earthen rampart. Forty cannon were mounted within embrasures along the parapet and commanded every approach to the fort. The main gate, located on the south side of the fort, was protected from attackers by a stone defensive structure called a ravelin.

The Governor's dwelling, officers' quarters, offices, cooking sheds, and stables, were located within the courtyard.

The Governor's dwelling which underwent a series of structural changes was originally a five metre two-storey building covered by a flat lead roof. Its interior was divided into three sections: the south end served as the Governor's personal quarters; the middle section was used as a warehouse and the general office was likely in the north end. Sleeping quarters were all situated on the second floor while the row of buildings directly across from the dwelling housed craft workshops for the carpenter, shipwright, armourer, joiner or cooper.

The walls were cornered with four main bastions. Artifacts found during recent reconstruction suggest that the south-east bastion served as a storage room, the north-east bastion included the carpenter's main shop, the south-west bastion was used as a stable, and the north-west bastion functioned as a powder magazine. In the center of the stone-paved courtyard a four and a half metre well was sunk to service the fort with water, and near it stood the belfry. An outside wooden palisade, eight metres from the stone walls, completed the structure. A number of gun emplacements guarded the fort from the outside. The largest of these was the Cape Merry battery which protected the east bank of the Churchill River. Named in honour of Captain John Merry, Deputy Governor of the Hudson's Bay Company, 1712-28, it was constructed in 1746.

LIFE AT FORT PRINCE OF WALES

Almost seventy men were stationed at Fort Prince of Wales during the more hectic years of construction. Spring and summer work schedules usually involved twelve hour days, and besides building duties, the men were required to per-

form numerous seasonal tasks. Homeguard Indians or visiting trading Indians joined the Company's servants in the annual goose hunt from April until June, and a successful season often yielded over two thousand geese for the fort's use. The pasturage at 'the marsh' was cleared and the bulls and cows, which had wintered within the fort, were moved there for grazing. Firewood was rafted downstream, repairs were made to the palisade and the structures within the fort. Polar bear hunts were popular and, on a more practical level, fishing nets were set in the river. Craftsmen went about their specialized jobs while servants picked oakum, spun yarn and assisted the tailor in making dyes for bone, ivory, quills or cloth. In August, the deer enclosure was erected 38 kilometres up river and the servants were sent out to tend these hedges for weeks at a time. Then, from September to December, some of the men were stationed in log tents south of the fort for the partridge hunt. Once the river had frozen over, ice-fishing and skating became popular outdoor sports until heavy gales caused drifting snow, making even this activity impossible. An improvement in the weather signalled the end of hibernation. Dressed in layers of flannel, duff, fur and leather, the men ventured outdoors on snowshoes or with dog sleds to survey the ice-bound tundra.

A regular night watch of two men guarded the fort from the ramparts or from the roof of the main house throughout the winter months. In summer, when the trading season was at its peak, four or five men were stationed along the ramparts. The Crees and Chipewyans were the fort's most frequent trading visitors. Scattered exchanges were also made with the Assiniboines, Yellowknives, Slaves, Dog-ribs, and Eskimos. For distant tribes the trip to the fort took up to twenty-four months to complete.

Life at the Fort was certainly not without its lighter moments. Legitimate holidays were always marked by a celebration. With drums beating, cannon firing, and colours flying, the men quaffed their port or strong beer on Gun Powder Treason Day, Easter, Christmas, New Year's, St. George's Day, Coronation Day or the King's birthday. At one celebration in 1742 over thirty gallons of brandy was made into punch, and along with their trading allies, the men passed the evening with enthusiastic merriment "to the great pleasure and satisfaction of the natives".

Although contrary to official Company policy, many servants took "country wives" to compensate for their loneliness, and the children born of these relationships warmed

the atmosphere of the fort. Others found the problems of fort life more difficult to solve. Confined living quarters often resulted in personality clashes, discipline problems and, on occasion, suicide. Accusations of misconduct and overactive imaginations stimulated by the prolonged isolation tended to magnify already strained relationships. Illness also disrupted work schedules and whenever spruce beer malt and fresh provision supplies were low, the men fell victim to scurvy. In one season alone, eleven men died as a result of this illness

and the surgeon was forced to cut off the toes and strip the damaged flesh of several frost bite victims. Such were the effects of an inhospitable climate.



TRADE WITH THE ESKIMOS

Between 1750 and 1790 the Hudson's

Bay Company sent trading vessels north to Knapp's Bay, Cape Eskimaux, Neville's Bay, Whale Cove, and Marble Island to establish a formal trading relationship with the Eskimos. Despite a number of unfortunate incidents between the traders and natives, the Company persevered with these Eskimo voyages, using a variety of techniques to win the natives' favour. Often one or two boys were "traded" by their parents for "trifling presents" and brought back to the fort for the winter to be trained as interpreters for later voyages.

WHALING ENDEAVOURS

The Company's whaling endeavours were largely dependent on the good will of the Eskimos. Whaling sloops were sent northward from 1765 to 1772. While white whaling was quite

common near the fort, the sighting of black whales at Marble Island had encouraged the Company to initiate a black whale fishery in the northern waters. Equipped with small boats, harpoons, and other whaling gear, a small sloop plied the waters around Marble Island regularly for an eight-year period. But the fishery was doomed to failure. Inexperienced and incompetent crews resulted in very poor returns and the Company finally decided to leave the black whale hunt solely in the hands of the skilled Eskimos.

DESTRUCTION

By far, the greatest catastrophe to occur at Fort Prince of Wales II was the sacking of the fort in 1782 by a French naval force led by the Comte de La Pérouse. Governor Samuel Hearne, realizing his scattered garrison of less than 40 men could not withstand such an assault, surrendered. La Pérouse spiked the cannon, burned the gun carriages, blew up parts of the wall and set fire to the fort "in five different places".

DECLINE OF CHURCHILL FACTORY

In 1783 the Company re-established its operation 8 km upstream on the site of the old wooden fort, changing the name to Churchill Factory. The new site was not destined to achieve the same prominence as its predecessor and during the 19th century it dwindled to the rank of an outpost of York Factory. Following the completion of the Hudson Bay Railway (1929) a Company store was opened across the river at the new Churchill townsite and in 1932 Churchill Factory was abandoned.

NATIONAL HISTORIC PARK

Today a partially restored Fort Prince of Wales is a national historic park. No longer needed to protect Company possessions on the Bay, its massive stone presence now survives as a poignant reminder of three centuries of arctic history.

FORT PRINCE OF WALES

Parc historique national

Manitoba



Depuis ma dernière lettre, un long hiver et un printemps enneigés se sont écoulés sans apporter de changement aux habitants de ce Churchill retiré et désert. La désolation, le froid, la solitude, telles sont les impressions d'un simple individu, faisant écho aux sentiments que beaucoup d'employés avaient éprouvés après avoir été envoyés au plus septentrional des forts de la Compagnie de la Baie d'Hudson érigés en bordure de la baie. Ils parvenaient habituellement à braver les vents glacials chargés du sel marin venant de la baie d'Hudson et à s'acclimater à l'isolement de la vie subarctique. Les uns envisageaient même de faire carrière dans la Compagnie et de s'établir un jour en permanence en Amérique du Nord. D'autres considéraient leur séjour à Churchill uniquement comme une étape de leur existence, une aventure en pays étranger. Leur contrat expiré, ils retournaient outre-mer retrouver leur famille et leurs amis. Certains n'eurent pas la chance de décider. Ils dorment dans le pergélisol boréal, victimes de la mésaventure ou de la maladie, témoins des rigueurs de l'environnement hostile.

Exploration du début

Les premiers Européens qui passèrent l'hiver à la rivière Churchill étaient membres d'une expédition arctique danoise partie à la recherche du Passage du Nord-Ouest qui se dérobait toujours. En septembre 1619, le capitaine Jens Munk jeta l'ancre avec deux navires et 64 hommes à ce mouillage désert. À l'été 1620, il ne restait plus que Munk et deux autres survivants pour reprendre la mer et rentrer chez eux. Une rive grisâtre parsemée de tombes fut l'unique mise en garde laissée aux futurs aventuriers contre les périls qui guettaient les explorateurs de l'Arctique.

Rivalité avec les Français

Un demi-siècle s'écoula avant qu'on ne voie en Europe un regain d'intérêt pour la baie d'Hudson. L'Angleterre et la France, attirées par les promesses d'une région riche en fourrures, essayaient de s'arracher les rives de la baie d'Hudson. Des postes de traite de fourrure surgirent partout le long de la baie, la Compagnie de la Baie d'Hudson et ses compétiteurs de la Nouvelle-France se livrant la lutte pour s'emparer du commerce des fourrures. En 1684, la compagnie forte de ses triomphes provisoires sur les Français, érigea York Fort sur la rive nord de la rivière Hayes, et, en 1689, essaya vainement de construire un poste sur la rivière Churchill. Cette lutte de bascule entre les deux grandes puissances européennes, qui vit les forts changer de main à plusieurs reprises, se poursuivit jusqu'en 1713, quand le Traité d'Utrecht établit l'hégémonie de l'Angleterre sur la baie tout entière.

Expansion vers le nord

La compagnie se mit tout de suite à étendre son réseau vers le nord à partir de York Fort sur la rivière Hayes. C'est le gouverneur James Knight qui mit le plan en marche. La rivière Churchill devint le centre de ce projet à triple volet qui consistait à développer le commerce avec les Indiens du nord, à l'amorcer avec les Esquimaux et à vérifier les dires des Indiens selon lesquels il y avait, plus loin au nord, des gisements de minéraux précieux. La réussite de Knight dépendait de la coopération des Indiens. Toutefois, l'amitié traditionnelle entre Chipewyans, Cris et Esquimaux en

ralentit tout progrès. Il fallait absolument que l'on trouve une solution permanente à ce problème.

La femme esclave

En juin 1715, le gouverneur Knight chargea William Stuart de se rendre plus loin au nord pour étudier la possibilité de rétablir la paix entre les Indiens du Nord et les Indiens du Sud. Stuart était accompagné d'une Chipewyane, Thanadelthur, qu'on surnommait "Esclave", et d'un groupe important de Cris. La mauvaise fortune s'abattit sur la mission. Affaiblis par la maladie et la faim, un bon nombre de Cris désertèrent, et c'est grâce à l'influence de Thanadelthur que les autres restèrent. Après les avoir persuadés de l'attendre exactement dix jours, elle se mit en route toute seule dans le but de rejoindre les membres de sa tribu. Comme dans un livre de contes, elle revint exactement dix jours plus tard avec plus de cent Chipewyans prêts à négocier la paix. La compagnie dut à l'initiative de cette Esclave d'avoir pu faire le commerce au nord de Fort York et de s'être assuré une clientèle qui allait lui permettre de s'établir plus tard sur la rivière Churchill.

Fort Prince of Wales

La deuxième tentative d'implantation de la compagnie sur la rivière Churchill commença au printemps de 1717 sur le vieil emplacement d'hiver de Munk. Après y avoir passé une saison à travailler, le gouverneur Knight annonça candidement à Londres que si l'emplacement de York Fort était mauvais, ce "fichu" nouveau poste l'était dix fois plus. À mesure que la construction avançait, durant le printemps et l'été 1718, Knight profita d'une occasion pour faire un voyage en Angleterre où il pria le gouverneur et son comité de nommer officiellement le nouveau port. Ceux-ci chargeaient en 1719 le nouveau chef à la rivière Churchill, Richard Stauton, de nommer son poste Fort Prince of Wales.

À la fin des années vingt, la paix chancelante entre l'Angleterre et la France menaçait de se rompre. La Compagnie autorisa en 1730 la construction d'un gigantesque ouvrage de fortification à la rivière Churchill. "L'Eskimay Point", promontoire rocheux nord qui domine l'entrée du port Churchill, fut choisi pour ses avantages stratégiques. Fort Prince of Wales II était destiné à protéger les cargos de la compagnie et l'escorte que lui fournissait la marine royale. Vingt-quatre hommes, dont des gens de métier et des ouvriers, furent envoyés d'Angleterre pour commencer la construction. Le 3 juin 1732 eut lieu la pose de la pre-

mière pierre. L'agent en chef, Richard Norton, prévoyait qu'il faudrait six ou sept ans pour achever les travaux, mais son pronostic se révéla totalement erroné.

Une construction en pierre massive

Il fallut plus de 40 ans pour la terminer. Achevé, Fort Prince of Wales II était l'un des plus magnifiques ouvrages de pierre du continent, rivalisant avec la forteresse française de Louisbourg. Les murs extérieurs mesuraient 5 m de hauteur. Les murs intérieurs, hauts de 3 m étaient séparés des murs extérieurs par un rempart de terre. Quarante canons alignés le long du parapet dans les embrasures défendaient tous les accès de fort. Quant à l'entrée principale, située sur le côté sud, elle était protégée par une construction en "V", appelée ravelin.

La résidence du gouverneur, le logement des officiers, les bureaux, les cuisines et les étables étaient situés à l'intérieur de la cour. La résidence du gouverneur, à laquelle on fit subir un certain nombre de changements structuraux était, à l'origine, un bâtiment de deux étages d'un profondeur de 5 m, couvert d'un toit plat en plomb. L'intérieur était divisé en trois parties: l'appartement privé du gouverneur occupait la partie sud; la partie centrale servait d'entrepôt; dans la partie nord se trouvaient sans doute les bureaux. Les chambres étaient toutes à l'étage, tandis que le charpentier, le charpentier en navires, l'armurier, le menuisier et le tonnelier avaient leurs ateliers dans la rangée de bâtiments situés en face de la résidence.

Quatre bastions principaux dessinaient l'angle des murs. Des objets façonnés retrouvés au cours de la récente reconstruction laissent croire que le bastion du sud-est servait d'entrepôt, que celui du nord-est comprenait l'atelier principal du charpentier; le bastion du sud-ouest servait d'étable et celui du nord-ouest, de poudrière. Au centre de la cour pavée de pierres, on avait ménagé un puits d'approvisionnement en eau de 4, 5 m de profondeur. Le beffroi était tout près du puits. Une palissade extérieure en bois, à 8 m de la muraille de pierre, complétait l'ouvrage. Un certain nombre d'emplacements de canons protégeaient l'extérieur du fort. Le plus gros, construit en 1746 pour protéger la rive est de la rivière Churchill, fut appelé la batterie Cape Merry en l'honneur du capitaine John Merry qui avait été sous-gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson de 1712 à 1728.

La vie Fort Prince of Wales

Soixante-dix hommes environ étaient casernés Fort Prince of Wales pendant les années mouvementées de la cons-

truction. La journée de travail était ordinairement de douze heures au printemps et en été, les hommes devant néanmoins, en plus de travailler à la construction, accomplir de nombreuses tâches saisonnières. Les Indiens du territoire ou les Indiens venus au fort pour fins de trafic se joignaient aux serveurs de la compagnie, du mois d'avril au mois de juin, pour la chasse à l'oie annuelle, si bien qu'en bonne saison, celle-ci rapportait au-dessus de 2 000 oies aux occupants du fort. Le "marais" fut assaini et devint un pâturage pour les boeufs et les vaches que l'on gardait dans le fort pendant l'hiver.

On faisait descendre la rivière au bois de chauffage, on réparait la palissade et les bâtiments du fort. La chasse à l'ours blanc était populaire et, pour des fins plus pratiques, on jetait les filets de pêche dans la rivière. Les artisans accomplissaient leur métier tandis que les serveurs démelait de l'étoffe tissaient le bitord et aidaient le tailleur à préparer ses tentures pour les os, lesivoires, les piquants et les étoffes. En août, à 38 km en aval de la rivière, on dressait la haie pour y attendre le chevreuil, et les employés étaient envoyés pour y veiller des semaines d'affilée. Ensuite, de septembre à décembre, des hommes étaient mis en poste dans des cabanes de rondins au sud du fort pour chasser la perdrix. Quand la glace avait pris sur la rivière, la pêche à travers la glace et le patin étaient des sports favoris jusqu'à ce que les vents violents causent des amoncellements de neige, rendant même ces activités impossibles. Une amélioration de la température annonçait la fin de l'hibernation. Enveloppés de flanelle, de drap molletonné, de fourrure et de cuir, les hommes s'aventuraient dehors en raquettes ou en traîneaux à chiens pour voir la toundra emprisonnée dans la glace.

Durant tous les mois d'hiver, deux sentinelles faisaient régulièrement la garde de nuit du haut des remparts ou du toit de la maison principale. L'été, quand la traite battait son plein, quatre ou cinq hommes étaient postés sur les remparts. Les Cris et les Chipewyans étaient les commerçants les plus assidus du fort. L'on faisait aussi des échanges sporadiques avec les Assiniboines, les Couteaux-jaunes, les Esclaves, les Dog Rib et les Esquimaux. Les membres de certaines tribus éloignées mettaient jusqu'à vingt-quatre mois pour atteindre le fort.

La vie au fort n'était certes pas dénuée de moments d'agrément. Les jours de fête légale étaient toujours soulignés par des célébrations. Tambour battant, canon tonnant, pavillons flottant aux mâts, les hommes buvaient à plein verre leur "port" ou bière forte, à l'anniversaire de la Conspiration des Poudres, à Pâques, à Noël, au Jour de l'An, à la Saint-George, au jour de Couronnement ou de la fête du roi. Ainsi, en 1742, lors d'une fête, en compagnie de leurs alliés dans le commerce, les hommes passèrent une soirée exaltante à boire un punch composé de plus de trente

gallons de brandy, "à la grande joie et satisfaction des autochtones."

Bien qu'agissant à l'encontre du règlement officiel de la compagnie, nombre d'employés prirent "des femmes du pays" pour meubler leur solitude, et les enfants qui naissaient de ces liaisons réchauffaient l'atmosphère du fort. D'autres éprouvaient plus de difficulté à résoudre les problèmes résultant de la vie au fort. Les appartements exigus provoquaient souvent des conflits de personnalité, des problèmes de discipline et, parfois même, le suicide. Des accusations de mauvaise conduite et des imaginations exaltées, aiguës par l'isolement prolongé, étaient de nature à rendre les relations encore plus tendues. Il y avait aussi la maladie qui venait brouiller les horaires de travail. Quand la bière d'épinette et les provisions fraîches venaient à manquer, les hommes étaient atteints de scorbut. En une seule saison, onze en moururent et le chirurgien dut, en outre, couper les ortels et enlever la chair avariée de plusieurs autres qui s'étaient gelés. Tels étaient les effets du climat inhospitalier.

La traite avec les Esquimaux

Entre 1750 et 1790, la Compagnie de Baie d'Hudson envoya des navires marchands vers le nord à la baie Knapp au cap Esquimaux, à la baie Neville, à Whale Cove et à l'île Marble pour établir des relations commerciales en bonne et due forme avec les Esquimaux. En dépit de certains incidents malheureux qui se produisirent entre les trafiquants et les autochtones, la compagnie poursuivit ses voyages chez les Esquimaux, utilisant diverses techniques propres à se les rendre favorables. Souvent, des parents "échangeaient" un ou deux de leurs garçons contre des "présents insignifiants". On les remenait au fort pour y passer l'hiver et apprendre le métier d'interprète pour les voyages subséquents.

Tentatives de pêche à la baleine

Pour la pêche à la baleine, la compagnie était en grande partie tributaire du bon vouloir des Esquimaux. Elle envoya des baleinières vers le nord de 1765 à 1772. Alors qu'il y avait une assez grande abondance de bélugas dans les parages du fort, la découverte de baleines franches à l'île Marble avait poussé la compagnie à introduire la pêche à cette espèce dans les eaux boréales. Équipé de petits bateaux, de harpons et d'attirails de pêche à la baleine, un petit sloop parcourut régulièrement les eaux pendant une période de 8 années dans les environs de l'île Marble. Mais la pêche était vouée à l'échec. Le manque d'expérience et de compétence des équipages produisit de très piètres résultats et la compagnie finit par se décider de laisser la chasse à la baleine franche aux mains expérimentées des Esquimaux.

Destruction

La pire catastrophe, et de loin, qui s'abattit sur Fort Prince of Wales II fut sa mise à sac en 1782 par une force navale française commandée par le comte de La Pérouse. Le gouverneur Samuel Hearne, se rendant compte que sa garnison dispersée de moins de quarante hommes ne pouvait subir pareil assaut, se rendit. La Pérouse encloua les canons, brûla les affûts, fit sauter des parties des murs de fortification et mit le feu "à cinq endroits différents" du fort.

Le déclin de Churchill Factory

En 1783, la compagnie se remit en opération à 8 km en aval sur l'emplacement du vieux fort en bois, et changea son nom en celui de Churchill Factory. Le nouvel emplacement se devait pas acquiescer la même importance que le précédent et, au cours du 19^e siècle, il fut réduit au rang de simple avant-poste de York Factory. Quand fut achevée la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson (1929), la compagnie ouvrit un magasin de l'autre côté de la rivière dans le nouveau Churchill et, en 1932, Churchill Factory fut abandonné.

Parc historique national

Aujourd'hui, en partie restauré, Fort Prince of Wales est un parc historique national. Ses fortifications, jadis garantes de la sécurité des biens de la compagnie, témoignent aujourd'hui d'une façon poignante de trois siècles d'histoire dans l'Arctique.