

Cape Spear National Historic Site

Newfoundland



Follow the Beaver to National Parks and Historic Sites.

Canada's first national park was established in 1885 at Banff, Alberta. Today there are national parks and national historic parks in every province and territory.

Look for the Beaver on highway signs. Follow it to discover a part of your heritage.

CAPE SPEAR NATIONAL HISTORIC PARK

Situated on a rocky promontory 75 metres above sea level, Cape Spear Lighthouse has served as an important approach light to St. John's for more than a century. The rugged coast of Newfoundland presents many navigational hazards. Government officials early recognized the need for lighthouses to guide mariners and around 1810, a light was established at Fort Amherst at the entrance to St. John's harbour. The design of this lighthouse – with the lantern tower rising through the roof of the dwelling – was to be repeated in other early lighthouses in Newfoundland, among them Harbour Grace Island, Cape Bonavista and Cape Spear.

The Fort Amherst light served as Newfoundland's only navigational aid for more than two decades. After representative government began in 1832, the legislature passed an act authorizing the construction of other lighthouses required for the safety of coastal navigation. The first tenders for construction of a light under this act were called in July 1834. Suggestions were made for alternative locations – such as Ferryland Head or Conception Bay – but Cape Spear was considered to be the most important site because of its position on the harbour approaches to St. John's, six kilometres to the northwest.

1835 Cape Spear Lighthouse

Work began on the Cape Spear Lighthouse late in 1834 or early in 1835. The original plans for the lighthouse have disappeared and few details of construction are available. Government accounts show that Nicholas Croke and William Parker, two St. John's builders, were the contractors. The Cape Spear Lighthouse is known to have been a square, two storey structure similar in design to the one built a year later at Harbour Grace Island. The light at Cape Spear first started operation on September 1, 1836.

The light shone from the glass lantern atop the stone tower protruding from the centre of the roof. The original light came from Scotland where it had been in use since 1815 at the east coast lighthouse of Inchkeith. Curved reflectors concentrated and intensified the light rays given off by seven burners. The lamps were called Argand burners after their Swiss inventor and resembled oil lanterns used in Canadian homes in the 19th

Lighthouse before restoration
Le phare avant sa restauration



century. A circular wick, rather than the more usual flat one, improved combustion and helped prevent deposits of soot on the inside of the glass chimneys. The lamps and reflectors were arranged on a metal frame which slowly rotated to produce a 17-second flash of white light followed by 43 seconds of darkness. The movement of the light was controlled by a clock-work mechanism operated by weights.

Minor alterations were made to the light during the 19th century. The first major change was in 1921 when a series of glass prisms replaced the curved reflector. This produced a more intense light than the older equipment. In 1929, electricity was installed to provide the light source and to rotate the apparatus.

World War II

With the outbreak of World War II, Cape Spear assumed strategic importance. In 1940 military officials, aware of the

Restored 1835 lighthouse
Le phare en 1835, après sa restauration.



Flags raised on a mast at Cape Spear relayed information to Signal Hill about approaching ships.
Les drapeaux servaient à signaler l'approche des bateaux entre le cap Spear et Signal Hill.

dangers German submarines off the east coast of Canada posed to Allied shipping, ordered the construction of two gun emplacements on the tip of the cape – the most easterly point in North America. A series of underground passages connected the gun sites to magazines and equipment rooms. Barracks, mess halls and canteens were provided for the men stationed here from the summer of 1941 until June 1945. Most of these installations were demolished after the war; the gun emplacements still exist.

Life of the Lightkeeper

Until improvements in road transportation, most lightkeepers and their families lived very isolated lives. In many cases, the sea was the easiest link to other settlements. A period of bad weather could mean weeks without contact with the outside world. Vital supplies, brought in in bulk during the calmer summer months, were stored for use during the long stormy winters.

The light required close attention. The lighthouse could not be left. The oil lamps had to be kept filled and their wicks trimmed and cleaned to ensure the light would not go out. The curved metal reflectors had to be cleaned and polished to prevent the accumulation of soot which would decrease the brilliance of the light. Later, the heavy glass lenses required similar care. Lightkeepers were also responsible for the fog alarm, a vital navigational aid in these fog-ridden waters. This equipment has been modernised and now includes a radio beacon system installed in 1951.

The first lightkeeper at Cape Spear was Emanuel Warre, appointed on October 25, 1834, before completion of the lighthouse. Following his death in 1845, the government appointed James Cantwell, a St. John's pilot. He was said to have received the position by the influence of a Dutch prince whose ship Cantwell had guided into St. John's harbour. Members of the Cantwell family have tended the light here since that time and the present light is still under the charge of a descendant of James Cantwell.

After Confederation

After Newfoundland's entry into the Canadian confederation in 1949, lighthouses in the province became the responsibility of the federal Department of Transport. Early in the 1950s, this department started a program of modernization, replacing the lighthouse at Cape Spear with a modern concrete tower and new staff residences. The lighting apparatus was transferred to the new tower and put back into service in October 1955. Newfoundland's oldest surviving lighthouse, Cape Spear is now one of 70 major national historic parks operated by Parks Canada across the country. The building has been restored to its original appearance and refurnished as a lightkeeper's residence of 1840.



The 1950s saw construction of a modern lighthouse.
On a construit un nouveau phare dans les années 1950.

How to get there

Drive west along Water Street, past the CN Station, to Leslie Street. Turn left over the bridge and up a steep hill to Shea Heights. Follow this road 11 km to the park.

Contains a minimum of
50% recycled fibres



Contient une proportion minimale
de 50 % de fibres recyclées

Published by authority of the Minister of the Environment
Minister of Supply and Services Canada
QS T093 000 BB A8

Canada

Cap Spear

Lieu historique national

Terre-Neuve



Suivez le castor vers les parcs et les lieux historiques nationaux

Le premier parc national du Canada a été aménagé en 1885, à Banff en Alberta. Aujourd'hui il y a des parcs nationaux et des parcs historiques nationaux dans chaque province et territoire.

Cherchez le castor sur les panneaux routiers: suivez-le et découvrez une partie de votre patrimoine.

LE PARC HISTORIQUE NATIONAL DU CAP SPEAR

Juché sur un promontoire rocheux à 75 mètres au-dessus de la mer, le phare du cap Spear a guidé les navires vers le port de Saint-Jean durant plus d'un siècle. Les côtes escarpées de Terre-Neuve présentant d'importants risques pour la navigation, le gouvernement fit élever un phare à l'emplacement du fort Amherst, à l'embouchure du port de Saint-Jean. Son architecture consistait d'une tour érigée au milieu d'une résidence. Cet ancien type de construction se retrouve en d'autres endroits de la province, notamment au cap Bonavista, à l'île Harbour Grace et au cap Spear.

Pendant plus de vingt ans, seul le phare du fort Amherst signalait la côte de Terre-Neuve. Après l'établissement d'un premier gouvernement en 1832, les députés de Terre-Neuve adoptèrent une loi décrétant la construction d'autres phares pour parer à la sécurité de la navigation côtière. Les premières soumissions furent acceptées en juillet 1834. Plusieurs emplacements furent suggérés dont Ferryland Head et Conception Bay mais c'est le cap Spear qui l'emporta à cause de l'importance de son emplacement. Situé à environ six kilomètres au nord-ouest du port de Saint-Jean, la position du cap Spear s'avérait la plus propice à l'érection d'un phare.

Le phare du cap Spear en 1835

Les travaux commencèrent à la fin de 1834 ou au début de 1835. Les plans originaux du phare ayant disparu, peu de détails de ces travaux nous sont parvenus. Les registres du gouvernement mentionnent que ce sont les entrepreneurs Nicholas Croke et William Parker de Saint-Jean qui ont entrepris les travaux. Cette construction carrée de deux étages présentait le même aspect que la phare érigé dans l'île Harbour Grace l'année suivante. Le phare du cap Spear se mit à fonctionner le 1er septembre 1836.

Surgissant du toit de la maison, la tour de pierre se terminait par une cage de verre où brillait le feu. La lumière originale provenait du phare d'Inchkeith qui avait signalé la côte est de l'Écosse depuis 1815. La lumière était produite par sept lampes installées devant des réflecteurs de métal incurvés qui concentraient et intensifiaient les rayons. Ces lampes portaient le nom de leur inventeur suisse Argand et ressemblaient à celles qui éclairaient les foyers canadiens au XIXe siècle. Leur

Mécanisme de réflexion typique (cap Bonavista)
Typical reflector light (Bonavista)



mèche ronde, contrairement aux mèches plates ordinaires, améliorait leur combustion et produisait moins de suie à l'intérieur des cheminées de verre. Lampes et réflecteurs reposaient sur un cadre de métal animé d'un mouvement circulaire qui produisaient un éclat de lumière de 17 secondes suivi de 43 secondes de noirceur. Une série de poids actionnaient ce mécanisme d'horlogerie qui contrôlait la lumière.

Au cours du XIXe siècle, la lumière du phare connut quelques modifications. Le premier changement important s'effectua en 1921 quand les réflecteurs de métal furent remplacés par une série de prismes de verre. Ce système de réfraction produisait une lumière plus éclatante que l'ancien dispositif. En 1929, l'électricité fut installée pour produire la lumière et actionner le mécanisme d'horlogerie.

La Deuxième Guerre mondiale

La Deuxième Guerre mondiale conféra une importance stratégique indéniable au cap Spear. Conscients des dangers

Le phare en 1835, après sa restauration.
Restored 1835 lighthouse.



La chambre des enfants.
Children's bedroom.

causés par les sous-marins allemands à l'affût des convois alliés au large de la côte est du Canada, les militaires ordonnèrent la construction d'une batterie de deux canons au cap Spear – la pointe la plus orientale du continent nord-américain. Une série de tunnels reliaient les abris de canons aux dépôts et aux magasins. Les casernes, les cantines et les mess ont été occupés par les militaires de l'été 1941 jusqu'en juin 1945. Après la guerre, la plupart de ces installations furent démolies; seul l'emplacement des canons a été conservé.

La vie du gardien de phare

Avant l'amélioration des transports routiers, les gardiens de phare et leur famille menaient une vie très isolée. La mer représentait souvent la seule voie d'accès aux villages voisins. Une période de mauvais temps pouvait isoler les habitants du phare pendant plusieurs semaines. Les gardiens devaient profiter de l'été pour accumuler les réserves nécessaires pour parer aux longs hivers terre-neuviens marqués de tempêtes.



L'entrepôt. Au début, l'huile de baleine servait de combustible pour les lampes du phare.
Storage room. Sperm oil was originally used as fuel in the lighthouse lamps.

Le bon fonctionnement du phare exigeait une surveillance de tous les instants. Le gardien devait s'assurer que les réservoirs des lampes à l'huile soient toujours remplis et que les mèches soient ajustées et nettoyées afin que le feu ne s'éteigne pas. Les réflecteurs métalliques devaient être nettoyés et polis pour empêcher l'accumulation de suie qui diminuerait l'éclat de la lumière. Les verres épais, qui remplacèrent plus tard ce dispositif, nécessitaient les mêmes soins. Le gardien de phare était également responsable du fonctionnement de la corne de brume, signal essentiel à la navigation dans cette région de brouillard. Cet équipement a été modernisé; il comprend un radiophare, installé en 1951.

Emmanuel Warre fut le premier gardien de phare du cap Spear. Il fut nommé à ce poste le 25 octobre 1834, avant même que le phare ne soit terminé. À sa mort en 1846, Warren fut remplacé

par James Cantwell, pilote de Saint-Jean (T.-N.). On dit qu'il aurait obtenu le poste grâce à l'influence d'un prince hollandais dont il aurait guidé le navire vers le port de Saint-Jean. Depuis ce temps, ce sont des membres de la famille Cantwell qui s'occupent du phare. C'est un descendant de James Cantwell qui, encore de nos jours, veille sur le phare du cap Spear.

Après la Confédération

Après l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne en 1949, les phares de la province devinrent la responsabilité du ministère des Transports. Au début des années 1950, ce ministère entreprit de les moderniser en remplaçant le phare du cap Spear par une tour de béton et en construisant de nouvelles résidences pour le personnel. Le système de signalisation passa du vieux phare au nouveau et fut remis en service en octobre 1955. Le phare du cap Spear, le plus ancien phare de Terre-Neuve encore en existence, fait maintenant partie des 70 parcs historiques nationaux administrés par Parcs Canada à travers le pays. On a redonné au phare son apparence originale; il a été meublé comme une résidence de gardien de phare de 1840.

Indications pour s'y rendre

Roulez le long de la rue Water, au-delà de la gare du CN, jusqu'à la rue Leslie. Tournez à gauche sur le pont et montez une colline abrupte vers Shea Heights. Suivez cette route de 11 km jusqu'au parc.

Contient une proportion minimale de 50 % de fibres recyclées



Contains a minimum of 50% recycled fibres

Publié en vertu de l'autorisation du ministre de l'Environnement
Ministère des Approvisionnements et Services Canada
QS T093 000 BB A8

Canada