

# L'épave du A.J. Goddard

Un bateau à aubes de l'époque de la Ruée vers l'or du Klondike



Lindsey Thomas, Doug Davidge et John Pollack





## Table des matières

*À l'apogée de la Ruée vers l'or du Klondike, quantité de bateaux venaient jeter l'ancre au lac Bennett.*  
Bibliothèque et Archives Canada

De l'or	3	Un indice prometteur	20
Une chance de faire des affaires en or	4	La découverte	21
Routes terrestres	5	Examen détaillé	22
Bateaux pour le Klondike	6	La saison 2009	23
Lac Bennett	7	La saison 2010	24
Réseau hydrographique du fleuve Yukon	8	Nouvelle technologie	25
Départ de Bennett	9	Conception du bateau	26
Cap sur Dawson	10	Préfabrication	27
Après la Ruée vers l'or	11	Pour le gain et l'aventure	28
La pire tempête de l'année	12	La conception était-elle adéquate?	29
Tragédie	13	Modifications	30
Sombré dans l'oubli	15	Artéfacts	31
Les années passent	16	La vie à bord	32
En quête d'indices	17	Équipement du bateau	33
Le peuple du lac	18	Heureux mariage entre l'utile et l'agréable	34
Les recherches continuent	19	Conclusion	35
		Remerciements	36

Le présent livret est dédié à Fay Goddard et à tous les bénévoles qui ont participé aux travaux liés au *A.J. Goddard*.

© Gouvernement du Yukon, 2012 (pour le livret anglais) et 2016 (pour la version française)

ISBN : 978-1-55362-771-5

Graphisme, mise en page et recherches et rédaction d'appoint : Patricia Halladay Graphic Design

Sources des photos : ASL=Alaska State Library, Juneau; BAC=Bibliothèques et Archives Canada, Ottawa; UAF=Université de l'Alaska, Fairbanks; U of W=Université de Washington, Seattle; AY=Archives du Yukon, Whitehorse

*Page couverture* : *Vue sous l'eau de la roue à aubes du A.J. Goddard*. Photo : Larry Bonnett

*Quatrième de couverture* — *En haut* : *Clara Goddard à bord du A.J. Goddard au lac Bennett, vers 1898*. Collection Candy Waugaman, Klondike Gold Rush National Historic Park (KLG0), Université de l'Alaska

— *Au centre* : *Le A.J. Goddard à Dawson en juin 1898*. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard

— *En bas* : *Albert Goddard sous une bâche sur le bateau qui porte son nom, au lac Bennett, vers 1898*. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard

*Quatrième de couverture, en arrière-plan* : *Vue sous l'eau de la proue du A.J. Goddard*. Photo : Larry Bonnett



## De l'or

En août 1896, on a découvert de l'or dans un affluent de la rivière Klondike, près de l'endroit qu'occupe actuellement la ville de Dawson. Le secteur était tellement loin de la civilisation à l'époque que le monde n'a été mis au courant de la découverte qu'en juillet 1897 — soit presque un an plus tard – avec l'arrivée à Seattle et à San Francisco de deux bateaux remplis d'or et de prospecteurs.

La nouvelle s'est répandue comme une traînée de poudre à travers l'Amérique du Nord grâce aux journaux et au télégraphe. Des dizaines et des dizaines de milliers

de personnes ont alors abandonné leur travail et sont parties pour le Klondike immédiatement après avoir rassemblé les vivres et le matériel nécessaire.

Les commerces dans tout le Nord-Ouest du continent se sont précipités pour équiper les prospecteurs pressés d'aller faire fortune dans les champs aurifères du Klondike.

On s'est dépêché d'imprimer des guides de voyages, la plupart rédigés à partir de oui-dire, leur auteur n'ayant jamais mis les pieds dans la région. Les grandes villes de la côte Ouest, dont Vancouver, Victoria, Seattle et San Francisco, sont devenues des plaques tournantes vers lesquelles affluaient les prospecteurs pour s'embarquer vers le Klondike.

À droite : Les commerces des villes de la côte Ouest rivalisaient entre eux pour attirer les prospecteurs. Trop empressé de profiter de la Ruée vers l'or, ce commerçant n'a pas pris le temps de s'informer de l'orthographe correcte du mot « Klondike ».



L'enthousiasme qui régnait a gagné un groupe d'entrepreneurs de Seattle qui ont décidé de monter au Nord pour profiter des retombées commerciales avantageuses que la Ruée vers l'or ne pouvait manquer d'avoir.

*Ci-dessus : Presque tous les moyens ont été utilisés pour tenter de franchir les cols des montagnes aussi rapidement que possible.*

AY, collection des archives de l'Université de l'Alaska, n° 3122



AY, *The Seattle Daily Times*, édition du dimanche 18 juillet 1897



AY, collection Bill Roozeboom, n° 6303



## Une chance de faire des affaires en or

Albert J. Goddard était un homme d'affaires de Seattle et une personnalité influente sur la scène politique.

Originaires de l'Iowa, Albert et son frère Charles exploitaient depuis plusieurs années une fonderie prospère à Seattle, la Pacific Iron Works.

L'entreprise avait grandement bénéficié de l'incendie qui avait ravagé Seattle en 1888 et détruit toutes les autres fonderies de la ville, si bien qu'à l'annonce de la décou-

*Ci-dessous : Les bateaux à vapeur Louise et Bella à St. Michael, en Alaska, vers 1898.*

ASL, collection Claude Hobart, P425-6-34



verte d'or au Klondike, Albert se trouvait dans une situation financière qui lui permettait d'agir sans tarder, sa fonderie étant devenue l'une des plus florissantes de la région.

Albert avait de l'expérience dans le domaine manufacturier et les techniques de la vapeur. Il était par conséquent bien outillé pour suivre les hordes de prospecteurs vers le nord et tirer profit des occasions d'affaires qui s'offraient en route vers les champs aurifères.

Quelle que soit la route empruntée, la distance à parcourir jusqu'au Klondike était prodigieuse. Une des routes — entièrement maritime — suivait la côte du Pacifique jusqu'à St. Michael, en Alaska, près de l'embouchure du fleuve Yukon.

*À droite : Attroupement de chercheurs d'or au port de Seattle, 1898. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard*

*Ci-dessus : Carte datant de 1897 qui fait la promotion de Portland, en Oregon, comme lieu de départ vers le Klondike. AY, brochure 1897-82C*



On s'y rendait à bord de bateaux à vapeur.

À St. Michael, les passagers embarquaient sur les quelques bateaux à vapeur conçus pour la navigation fluviale qui faisaient le trajet sur le fleuve Yukon jusqu'à Dawson.

Le voyage, qui couvrait une distance d'environ 7 000 km, était coûteux et il fallait passer par la mer de Béring, reconnue pour ses eaux tumultueuses. Par surcroît, la saison de navigation sur le fleuve était très courte en raison de la brièveté de l'été dans le Nord.

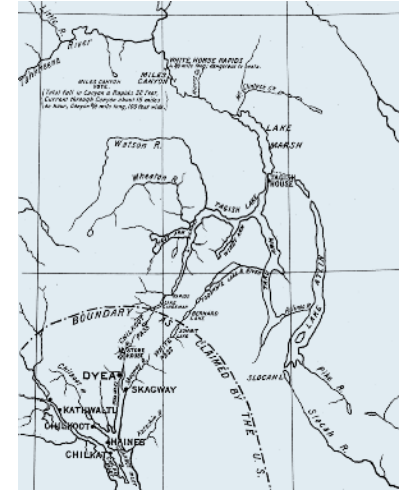






À gauche : File ininterrompue de chercheurs d'or entreprenant l'ascension vers le col Chilkoot, vers 1898.  
AY, fonds Winter et Pond, n° 2293

Dyea et Skagway, deux ports de l'Alaska, étaient les points de départ des pistes menant à ces lacs de tête : la piste Chilkoot à Dyea et la piste du col White à Skagway. L'une et l'autre franchissaient la frontière entre les États-Unis et le Canada, une ligne encore mal déterminée à l'époque (voir la carte ci-contre).



Routes terrestres vers le Klondike. La frontière entre les États-Unis et le Canada tracée sur la carte faisait l'objet de controverse à l'époque et se trouvait beaucoup plus à l'intérieur des terres qu'elle ne l'est aujourd'hui.

AY, A.E. Ironmonger-Sola : *Klondyke: Truth and Facts of the New El Dorado*, 1897

## Routes terrestres

La plupart des chercheurs d'or empruntaient une autre route, plus courte mais plus ardue. Ils prenaient le bateau à vapeur jusque dans le sud-est de l'Alaska, après quoi ils traversaient à pied le col Chilkoot ou le col White, transportant leurs bagages jusqu'aux lacs de tête du réseau hydrographique du fleuve Yukon.

Les deux pistes sont passées dans les annales comme des parcours extrêmement difficiles. Non seulement les prospecteurs — la plupart sans la moindre expérience dans ce genre d'entreprise — devaient-ils braver le climat rigoureux et le relief très accidenté, mais un autre défi de taille les attendait : la Police à cheval du Nord-Ouest (P.C.N.-O.), craignant l'arrivée à Dawson de milliers de personnes insuffisamment pourvues en matériel

et en vivres, exigeait que chacun apporte le nécessaire à sa survie pour une année complète. Cela voulait dire faire plusieurs allers-retours pour transporter, par petites charges, une « tonne de marchandises » par-delà les cols.

À droite : Désordre organisé à Dyea, vers 1898.  
AY, fonds Anton Voegelé, n° 114





## Bateaux pour le Klondike

Une fois qu'ils avaient fini de transporter tous leurs biens jusqu'aux lacs de tête, les chercheurs d'or devaient se construire une embarcation quelconque en vue de franchir les 800 km qui les séparaient encore de Dawson. Comme la plupart n'avaient jamais construit de bateau auparavant, la majorité des embarcations mises à l'eau aux lacs de tête étaient des chalands grossièrement construits qu'on manœuvrait avec de longues rames, ou avirons, à peine capables de se rendre jusqu'aux champs aurifères.



*Deux hommes en train de scier des billes à la main pour la construction d'un bateau.*  
 AY, fonds George B. Ladd, 90/13R, n° 183

Albert Goddard a tout de suite vu qu'on avait besoin d'un bateau mieux conçu. Il a donc commandé les pièces pour deux petits bateaux à vapeur préfabriqués d'une fonderie de San Francisco, la Risdon Iron

Works. Les deux embarcations, fabriquées selon les spécifications qu'il avait données, devaient être transportées en pièces détachées jusqu'au lac Bennett, où elles seraient assemblées. Elles seraient ensuite mises en service sur le réseau hydrographique du fleuve Yukon et exploitées par l'Upper Yukon Company, sa nouvelle entreprise.

Mais en 1897, certains prospecteurs qui avaient pris la route la plus longue, par la mer jusqu'à St. Michael, ont été surpris par l'hiver et leur bateau à vapeur a figé dans la glace sur le cours inférieur du fleuve Yukon. Goddard a donc décidé que la route par les cols de montagne, bien que plus difficile et dangereuse, était le meilleur chemin pour transporter les pièces de bateau, le moulin et les fournitures.



*Hommes sur une embarcation faite à la main au lac Bennett, vers 1898. Remarquez le petit bateau à aubes à gauche.*  
 UAF, collection Selid-Bassoc, 64-92-369





## Lac Bennett

En mars 1898, l'entreprise de Goddard s'est établie à Bennett, en Colombie-Britannique, après avoir transporté plusieurs tonnes de matériel : outils, tôle, rivets, moteurs à vapeur, chaudières, etc. Situé à l'embouchure du lac du même nom, Bennett était le lieu où convergeaient la piste Chilkoot et la piste du col White. La plupart des prospecteurs franchissaient la partie terrestre en hiver et, dès que les rivières et les lacs étaient dégelés, continuaient le voyage sur des embarcations qu'ils avaient construites à la main.

D'après ce qu'on en sait, la Upper Yukon Company aurait transporté sa marchandise par la piste du col White, plus longue mais moins abrupte que la piste Chilkoot et moins

difficile pour les chevaux. Mais il se peut que le voyage inverse, vers la côte, se soit fait par la piste Chilkoot. Il se peut également que l'entreprise ait utilisé le téléphérique installé depuis peu de temps le long de la piste Chilkoot.

Bennett était un village de tentes très animé, dont l'existence était entièrement attribuable à la Ruée vers l'or. Des dizaines de milliers d'hommes et de femmes y campaient en attendant la débâcle, s'occupant à la construction d'embarcations de toutes sortes et de toutes tailles.

Pendant plusieurs semaines, les employés qualifiés de l'entreprise se sont affairés à assembler à l'aide de rivets deux bateaux à aubes en acier de 16 m chacun sur la rive du lac Bennett. Le *A.J. Goddard* a été terminé en premier, suivi du *F.H. Kilbourne*.

*Ci-dessus : Bennett, vers 1898. On remarque la présence d'un petit bateau à aubes en bois, au centre (il ne s'agit pas du A.J. Goddard).*

ASL, collection P.E. Larss, PCA 4-1-21

*Ci-dessous, à gauche : Le A.J. Goddard une fois terminé, au lac Bennett (avec, à droite, la coque du F.H. Kilbourne). Ci-dessous, à droite : Clara Goddard, à droite, attendant à Bennett avec les autres que les bateaux soient assemblés. Photo de gauche : Collection Robert Courtney, Klondike National Park Historic Site. Photo de droite : Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard*





## Réseau hydrographique du fleuve Yukon

À l'instar des prospecteurs, l'entreprise devait se dépêcher pour finir les bateaux avant la débâcle. Une fois les cours d'eau dégelés, la course vers les champs aurifères allait reprendre de plus belle,

*Ci-dessus : Radeau traversant le canyon Miles, vers 1898. AY, collection de la Bibliothèque publique de Vancouver, n° 2174*

mais cette fois sur l'eau plutôt que sur la terre ferme.

Le réseau hydrographique du cours supérieur du fleuve Yukon se compose de quatre grands lacs de tête reliés les uns aux autres, qui couvrent une superficie de plus de 243 km entre Bennett, en C.-B., et l'extrémité du lac Laberge (en aval), au Yukon.

De là, les voyageurs devaient parcourir encore 550 km sur le fleuve Yukon pour se rendre à Dawson, après quoi le fleuve bifurque vers l'ouest pour aller se jeter dans la mer de Béring.

On pouvait naviguer dans les deux sens, sauf pour un segment de 5 km entre le canyon Miles et les rapides de Whitehorse, juste en amont de l'emplacement actuel



*Le A.J. Goddard transportant un canot sur la poutre, à Carcross, vers 1898. AY, collection de la Bibliothèque publique de Vancouver, n° 2237*

de la ville de Whitehorse. Après que plusieurs chercheurs d'or eurent échoué à cet endroit, la P.C.N.-O. a décrété que seules les personnes ayant l'expérience de la navigation fluviale pouvaient piloter des embarcations sur ce tronçon. Il était impossible de remonter le fleuve à cet endroit.

*À gauche : Chercheurs d'or attendant la débâcle au lac Marsh.*

*AY, collection Roy Minter, 92/15, n° 21*



## Départ de Bennett

La glace a finalement fondu au lac Bennett le 28 mai 1898. Dans les 48 heures qui ont suivi, des milliers d'embarcations ont été mises à l'eau à destination des champs aurifères du Klondike. Il semblerait que le *A.J. Goddard* ait quitté Bennett le 2 juin 1898 et atteint le poste de la P.C.N.-O. situé au lac Tagish le lendemain. Le bateau était immatriculé au Canada.

Étant donné que la frontière entre le Canada et les États-Unis faisait encore l'objet de controverse à l'époque, les chercheurs d'or qui avaient commencé le voyage en Alaska par la route terrestre devaient passer les douanes canadiennes soit au sommet de la piste Chilkoot ou de la piste du col White, soit à Tagish.

Un article paru dans le *San Francisco Call* le 17 juin 1898 parlait d'une sortie d'essai réalisée par le *A.J. Goddard* le 31 mai entre Bennett et Carcross, situé à l'autre extrémité du lac. Le bateau serait retourné à Bennett pour attendre le dégel des autres lacs situés en aval.



À gauche : ASL, édition du 22 juillet 1898 du *Daily Alaskan* (un journal de Skagway)

Ci-dessous : Le *A.J. Goddard* à Bennett.

ASL, collection Charles H. Metcalf, P34-009



Le *F.H. Kilbourne* remorquant plusieurs embarcations au lac Bennett, 1899. Musée MacBride, 1989-3-1-412

Le *A.J. Goddard* est demeuré sur les lacs au sud du poste de Tagish pendant deux autres semaines, vraisemblablement parce que le lac Marsh était encore bloqué par les glaces. L'équipage en aura probablement profité pour faire un peu d'argent en remorquant d'autres embarcations (voir la photo plus bas, à gauche) ou en faisant traverser des passagers, un rôle que l'entreprise planifiait assigner au *F.H. Kilbourne*, le bateau jumeau du *Goddard*.





## Cap sur Dawson

Le 16 juin 1898, le *A.J. Goddard* est parti de l'extrémité supérieure du lac Bennett à destination de Dawson. Peu de temps après, il était rendu à la petite aire d'embarquement de Canyon City, juste en amont du canyon Miles.

Le bateau a traversé les eaux tumultueuses du canyon sans aucune aide, ce que seuls deux autres bateaux à aubes avaient réussi

*Ci-dessus : Le A.J. Goddard à quai à Dawson, 1898.*  
Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard

avant lui. Il a jeté l'ancre devant la petite agglomération de Whitehorse le 17 juin.

Il a continué sur le fleuve Yukon jusqu'au lac Laberge, puis a franchi le tronçon connu sous le nom de Thirty Mile pour atteindre Dawson à l'aube du 21 juin. Il y avait à bord dix passagers et huit membres d'équipage.

Le *A.J. Goddard* a été le premier bateau à aubes à faire le trajet entre Bennett et Dawson en 1898. Peu de temps après, il a réalisé un autre exploit en devenant le premier bateau à aubes à remonter le fleuve à partir de Dawson jusqu'au pied des rapides de Whitehorse. Clara Goddard accompagnait son mari pour la durée du voyage, ce qui lui a valu d'être reconnue comme la première femme à avoir piloté

un bateau destiné à la navigation fluviale sur le cours supérieur du fleuve Yukon.



*Ci-dessus : Clara Goddard, en 1898, dans la tente qui faisait office de maison et de bureau pour l'Upper Yukon Company. Quand Albert, son mari, a contracté la fièvre typhoïde, elle a pris les rênes de l'entreprise, en plus d'assumer les fonctions d'infirmière, de cuisinière et de femme de ménage.*

Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard



*Le Columbian, le Joseph Clossett et le Victorian accostés à Whitehorse, au printemps de 1900. Si petit qu'il paraisse, le Clossett dépassait tout de même le Goddard de 7 m en longueur.*  
AY, collection de l'UAA, n° 3124

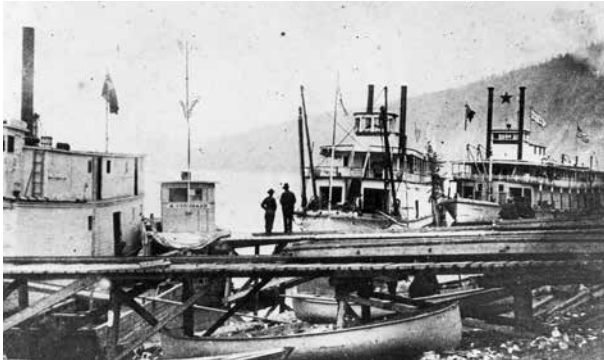


## Après la Ruée vers l'or

À partir de ce moment-là, on sait peu de choses concernant le *A.J. Goddard*. Comme nombre de bateaux qui avaient ouvert la voie à la navigation fluviale au Yukon, il était sans doute trop petit comparé aux grands bateaux à vapeur qui ont suivi pour être rentable sur la route entre Whitehorse et Dawson, un parcours de 500 km. Suivant la construction de la voie ferrée White Pass and Yukon Route (WP&YR) entre Skagway et Whitehorse, terminée en 1900, Whitehorse est devenue la plaque tournante du transport par bateau sur le fleuve Yukon et Bennett n'était plus qu'un village fantôme.

Le *A.J. Goddard* étant trop petit pour franchir aisément les parties plus tumultueuses du fleuve, comme les rapides Five Finger et Rink, il a surtout servi comme remorqueur sur le lac Laberge.

*Le A.J. Goddard à Dawson, entre des bateaux qui le font paraître minuscule. AY, fonds Robert Coutts, 78/69, n° 357*



En 1899, l'Upper Yukon Company a été achetée par une entreprise concurrente, la Canadian Development Company (CDC), qui semble avoir limité le service assuré par le *Goddard* au tronçon du fleuve entre Whitehorse et la fin de la Thirty Mile. Deux ans plus tard, la CDC a été vendue à la WP&YR, mais rien dans les livres de la société ferroviaire ne montre que le *A.J. Goddard* faisait partie des éléments d'actif qui lui ont été cédés.

*Ci-dessus : En un an à peine (comparez cette photo prise en 1901 à celle de la page 10), Whitehorse s'était beaucoup développée. La plupart des bateaux qu'on voit ici appartenaient à la division du transport fluvial de la WP&YR.*

*AY, fonds E.J. Hamacher (collection Margaret et Rolf Hougen), 2002/118, n° 95*







## La pire tempête de l'année

À la fin de l'automne 1901, le *A.J. Goddard* est parti de Lower Laberge pour revenir à Whitehorse. Il y avait seulement cinq personnes à bord du petit bateau, soit quatre membres d'équipage — le capitaine, Charles Edward MacDonald; la cuisinière, Fay Ransom; le chauffeur, John Thompson; et l'officier mécanicien, Julius Stockfeld — et un passager, C.P. Snyder.

Le 11 octobre, le bateau s'est engagé sur le lac Laberge, tirant une grosse barge. Le capitaine espérait probablement arriver à Whitehorse avant la fin de la journée.

Le lac Laberge, comme

beaucoup de grands lacs du Nord et de lacs de montagne de l'Ouest canadien, est très imprévisible : de violentes tempêtes et des conditions de navigation très dangereuses, dont de courtes vagues très hautes, peuvent surgir soudainement.

On pouvait lire dans le journal *Klondike Nugget* que le *A.J. Goddard* avait affronté « la pire tempête de la saison ». Être pris dans une tempête en octobre sur un grand lac nordique et dans un petit bateau à vapeur sans protection a dû s'avérer une expérience stressante et très désagréable. Une pluie glaciale mêlée de neige fouettait l'embarcation et des vagues énormes venaient se fracasser sur le pont. L'article mentionnait que le bateau avait perdu la barge qu'il remorquait et avait dû affronter le vent violent de plein front.

*Ci-dessus : Le lac Laberge est sujet à de soudaines tempêtes et à de grands vents.*  
Photo : Gouvernement du Yukon

*Clara Goddard sur le bateau à Bennett. Remarquez à quel point le bateau offrait peu de protection contre les éléments.*  
Collection Candy Waugaman, KLGU, Université de l'Alaska







## Tragédie

Malgré les efforts de l'équipage, l'*A. J. Goddard* a commencé à prendre l'eau et la chaudière a été noyée, ce qui privait le bateau alimenté au bois de force motrice. Le bateau a sombré jusqu'au fond du lac, à seulement une centaine de mètres du bord du lac. Trois membres d'équipage, Charles MacDonald, Fay Ransom et John Thompson, ont péri.



*Albert Goddard sur son bateau éponyme, au lac Bennett, vers 1898. L'embarcation offrait peu de protection contre les éléments. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard*



Julius Stockfeld et C.P. Snyder se sont accrochés à la timonerie qui s'était détachée du bateau. Ils sont restés dans l'eau pendant plus d'une heure, résistant à la mort, avant d'être secourus par un piégeur du coin venu à leur secours en chaloupe. C'est étonnant qu'ils ne soient pas morts d'hypothermie vu la froideur de l'eau. Il ne fait aucun doute que le piégeur leur a sauvé la vie.

On a retrouvé le corps de Charles McDonald le 3 mai 1902, celui de Fay Ransom, le 8 juillet et celui de John Thompson, le 27 juillet. Les trois ont été enterrés derrière le poste de police à Lower Laberge par les membres du détachement.

*Ci-dessus : Poste de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest à Lower Laberge, 1915. Archives Glenbow, NA-1663-43*

# STR. GODDARD WRECKED ON LAKE LEBARGE

Capt. McDonald, Cook Ransom and an Unknown Fireman Were Drowned—The Boat Was Engaged in Towing a Barge Across the Lake When It Encountered the Worst Storm of the Season—Line Parted But Boat Could Not Reach the Shore—No Bodies Have Been Recovered.

Lower Lebarge, Oct. 14.—The worst place. Clarke went out into the surf. Finally the water began breaking storm of the season occurred on Lake in a small boat and succeeded in over the bow and sides and put the Lebarge on Friday last, as a result of hauling both men in, although as a fires out.



## Sombré dans l'oubli

Le A.J. *Goddard* est l'un des nombreux bateaux à aubes de l'époque de la Ruée vers l'or qui sont disparus par suite d'une malchance ou d'une tragédie. En dépit des efforts déployés, il était impossible de savoir ce qu'il était advenu de lui. L'emplacement de l'épave n'avait jamais été indiqué sur une carte ni décrit en détail.

*Ci-dessus : Clara Goddard est décédée en 1953; Albert est mort cinq ans plus tard, en 1958.*

Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard.

Page 14 : AY, *Klondike Nugget*, édition du 14 octobre 1901

Le seul indice de son existence était le nom d'une petite proéminence le long de la rive, la pointe Goddard, inscrit pour la première fois sur une carte du Système national de référence cartographique en 1936 et encore en usage aujourd'hui.

Quelques personnes se rendaient occasionnellement à la pointe Goddard pour commémorer le décès des membres de l'équipage. On a fait parvenir à la famille du capitaine MacDonald une photo prise en 1939 (*ci-dessus, à droite*) de deux hommes devant la croix qu'ils venaient de



poser sur la tombe de ce dernier.

Au début des années 1950, la fille du capitaine, Irene MacDonald Hopp, a fait un pèlerinage en souvenir de son père, depuis le sud-est de l'Alaska jusqu'au Yukon. Elle s'est rendue avec Bud Harbotte, un pilote yukonnais bien connu, à Lower Laberge pour se recueillir sur la tombe de

son père et, sur le chemin du retour, elle aurait laissé tomber une plaque commémorative en cuivre au-dessus de l'endroit où le bateau s'est englouti.

*Ci-dessus : Tombe du capitaine MacDonald.*

Collection N. Decker

*À gauche : Réplique du A.J. Goddard présentée comme char allégorique dans le défilé de la Sourdough Stampede Association à Seattle en 1929.*  
Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard







## Les années passent

Le peu qu'on savait de l'emplacement de l'épave s'est estompé avec les années, suivant le décès ou le départ du territoire des quelques personnes qui étaient au courant de la tragédie. Les articles et les livres qui mentionnaient le *A.J. Goddard* traitaient sa disparition comme un mystère ou en parlaient comme un vaisseau fantôme qui hantait les eaux du lac Laberge.

Des milliers de touristes et d'amateurs de plein air sont passés devant la pointe Goddard sans jamais se douter de ce qui gisait au fond de l'eau.

Néanmoins, l'année 1978 a été marquée par un regain d'intérêt pour les épaves de bateaux historiques qui avaient sillonné le cours supérieur du fleuve Yukon et

les lacs du Sud. Des équipes dépêchées par Parcs Canada, sous la direction de Peter Waddell, ont visité de nombreux sites historiques de la Ruée vers l'or qui étaient à moitié ou complètement submergés. La région couverte commençait au lac Lindeman, en C.-B., et englobait tous les lacs et les rivières du réseau hydrographique jusqu'à la rivière Thirty Mile au Yukon.

Les équipes de plongeurs de Parcs Canada ont fait des relevés à plusieurs endroits, y compris près de la pointe Goddard. Plusieurs récits anecdotiques de l'époque donnaient à penser qu'il y avait un lien entre le *A.J. Goddard* et les vestiges en bois d'un bateau à aubes englouti près de la rive, non loin de la pointe Goddard.

*À gauche : Vue vers le sud sur la pointe Goddard. Photo : Gouvernement du Yukon*

*Ci-dessus : Vue aérienne de la pointe Goddard, en mai 2010. Remarquez la présence de glace sur le lac. Photo : Doug Davidge*





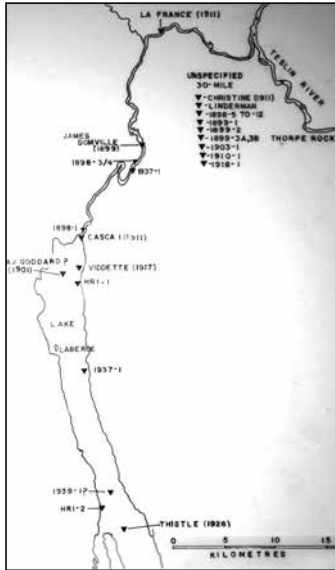
## En quête d'indices

Il y a en effet des restes d'épaves qui gisent dans les eaux peu profondes, juste au nord de la pointe Goddard. Les travaux effectués par les plongeurs de Parcs Canada en 1978 ont cependant révélé qu'il ne s'agit pas du *A.J. Goddard*, mais plus probablement de l'épave du bateau à vapeur *Vidette* et possible-

ment des vestiges d'un autre bateau qui avait une coque en bois. À l'aide d'une plateforme de plongée, l'équipe a effectué des recherches un peu plus loin de la rive, devant la pointe Goddard, mais on n'a trouvé aucune trace du *A.J. Goddard*.

En 1986, la Yukon Underwater Diving Association (YUDA) a repris les recherches pour trouver les nombreuses épaves

À gauche : Inventaire du patrimoine historique englouti préparé par la Yukon Underwater Diving Association : rapport final.



qui gisaient dans les eaux du cours supérieur du fleuve Yukon. Le ministère du Tourisme a investi des fonds pour la constitution d'un inventaire du patrimoine historique subaquatique et la vérification des nombreux récits entourant les épaves de bateaux à aubes.

Norm Easton, un spécialiste de l'archéologie subaquatique, a fait des recherches exhaustives dans des documents d'archives et s'est rendu compte que le *A.J. Goddard* avait sombré beaucoup plus près de la pointe que ce qu'on avait cru jusqu'alors. Il ne serait pas facile, en ratissant le fond du lac sur un kilomètre carré ou plus, de trouver un bateau qui ne faisait que 15 m de long sur 3 m de large.

Ci-dessous : Le bateau à vapeur *Vidette* pris dans les glaces près d'Indian River, au sud de Dawson. Le *Vidette* allait plus tard faire naufrage au lac Laberge. AY, fonds A.K. Schellinger, n° 5919





## Le peuple du lac

Les Ta'an Kwäch'än tirent leur nom de Tää'an Män (lac Laberge), qui se situe au cœur de leur territoire ancestral. La pointe Goddard était un lieu de campement traditionnel pour les familles ta'an kwäch'än, et il est fort possible que certains de leurs membres soient venus en aide aux naufragés du *A.J. Goddard*.

Nous tenons à souligner le concours de Mark Nelson, Glen Grady et Jason Shorty, qui sont venus visiter le site du projet avec des Aînés du Conseil des Ta'an Kwäch'än en 2009.



*Ci-dessus : Jim Miller (à droite), un Aîné du Conseil des Ta'an Kwäch'än, est né à la pointe Goddard et sa famille a vécu là plusieurs années après le naufrage. Le premier métier de Jim a été comme membre d'équipage sur des bateaux à aubes et il est passé devant la pointe Goddard plusieurs fois. Dennis Broeren (à gauche) a grandi à Lower Laberge, non loin du site de l'épave.*

*Photo : Conseil des Ta'an Kwäch'än*

*À gauche : Dennis Broeren, Jim Miller et Glenn Grady à Lower Laberge, en 2009. Les morceaux de bois à moitié enfouis dans le gravier le long de la rive sont les vestiges du bateau à aubes Casca.*

*Photo : Don Reid*





## Les recherches continuent

En 1986, des bénévoles au service de la YUDA ont procédé à des relevés par quadrillage aux environs de la pointe Goddard à l'aide d'un sonar d'immersion classique, mais cela n'a rien donné; le sonar n'a détecté aucune cible près de la pointe Goddard. On a aussi tenté de repérer l'épave du haut des airs, mais sans succès. La question demeurait entière : où le *A.J. Goddard* avait-il pu sombrer?

À droite : Image obtenue par balayage latéral devant la pointe Goddard, juillet 1997.

Photo : Doug Davidge



La technologie des sonars a évolué et la YUDA a fait l'acquisition d'un sonar à balayage latéral, un instrument mieux adapté pour sonder une grande surface plane. Le secteur devant la pointe Goddard était l'endroit de choix où mettre le nouvel appareil à l'essai. En juillet 1997, Doug Davidge, aidé de Steve Arrell, a balayé le fond du lac avec le nouveau sonar sur une largeur d'environ 1 000 m.

Le sonar à balayage latéral a produit une image à gros grains montrant une cible prometteuse non loin de la pointe Goddard. Malheureusement, la technologie n'était pas suffisamment évoluée pour qu'on puisse identifier l'objet ou déterminer son emplacement avec précision. On ne



disposait pas encore de système de localisation GPS et les autres démarches entreprises pour localiser l'épave ou sonder le fond du lac n'ont pas vraiment porté de fruits. Le mystère entourant le *A.J. Goddard* planait toujours.

Ci-dessus : Doug Davidge examinant l'épave du bateau à aubes Canadian en 1986.

Photo : Norm Easton



## Un indice prometteur

En 2007, sous l'impulsion de l'Institute of Nautical Archaeology (INA) et de particuliers comme John Pollack et Robyn Woodward, il y a eu de nouveau un regain d'intérêt pour les épaves englouties. Les chercheurs ont visité plusieurs endroits où gisent des épaves entre Carcross et Dawson pour étudier et cataloguer les différents types d'architecture des bateaux qui avaient sillonné l'un des plus importants réseaux hydrographiques navigables en Amérique du Nord.



*Le Olive May en train de s'enfoncer dans le fleuve Yukon en amont de Whitehorse et d'être tiré vers la rive. AY, fonds E.J. Hamacher (collection Margaret et Rolf Hougen), 2002/118, n° 93*

Les efforts collectifs des intéressés ont, à terme, donné naissance au projet Yukon River Steamboat Survey (YRSS), auquel ont participé le gouvernement du Yukon, l'INA, ProMare et la Société géographique royale du Canada. Au début du mois de juin 2008, le YRSS a mis l'accent sur plusieurs lieux de naufrage connus ou présumés le long de la rivière Thirty Mile.

À la suggestion de Doug Davidge, un petit groupe de chercheurs participant au projet ont fait une escale non planifiée à la pointe Goddard pour tester leur équipement en route vers la rivière Thirty Mile. L'équipe se composait de Doug Davidge, John Pollack, Robyn Woodward, Chris Atkinson et Tim Dowd.

Pendant que les membres de l'équipe mettaient à l'essai un nouveau système



d'imagerie par sonar à balayage latéral, un échosondeur (détecteur à poissons) conventionnel a détecté une cible de taille assez importante à 15 m de profondeur, non loin de la pointe Goddard. L'équipe a donc fait plusieurs balayages au-dessus de la cible pour

obtenir des coordonnées GPS exactes afin de pouvoir retrouver l'endroit à une prochaine visite.

*Ci-dessus : Carlos Velazquez en train de faire un plan du Evelyn/Norcom à l'aide d'un radar optique (lidar) à l'île Shipyard, sur la rivière Thirty Mile, 2007.*

*Photo : John Pollack*

*Ci-dessous : Le Klondike I sombrant dans la rivière Thirty Mile, 1936. AY, collection GSC, 90/36, n° 81585*





## La découverte

Le 5 juillet 2008, Doug Davidge est retourné seul à la pointe Goddard en bateau. Il voulait examiner de plus près la cible qu'avait détectée le sonar durant l'exploration menée par l'équipe en juin. En se servant d'un GPS et d'un sondeur, il a repéré de nouveau l'endroit où le fond du lac présentait une anomalie et l'a marqué avec une bouée.

Il a ensuite fait descendre une petite caméra vidéo sous-marine jusqu'au fond du lac tandis qu'il laissait le bateau flotter librement au-dessus de la cible. La visibilité était plutôt mauvaise, mais il a néanmoins pu voir sur le petit écran installé à bord du bateau des images d'une structure métallique.

Il est passé plusieurs fois au-dessus de la cible et enregistrait à chaque passage les images produites par la caméra sous-marine. Il n'y avait aucun doute qu'une importante structure métallique, ainsi que des panneaux de pont, des madriers et des machines se trouvaient au fond de l'eau.

La découverte d'un guindeau à vapeur a été l'élément le plus révélateur. C'était évident qu'il s'agissait d'une épave. Et les images que voyait Davidge ressemblaient fort à ce qu'il avait vu du *A.J. Goddard* dans les photos d'archives.

Il a signalé sa découverte à la Direction des services culturels du gouvernement du Yukon ainsi qu'aux membres de l'équipe de l'INA.

À droite : Premier aperçu de l'épave, juillet 2008. Photo : Doug Davidge





## Examen détaillé

À l'évidence, il faudrait consacrer plus de temps et d'efforts pour étayer cette découverte initiale. Doug Davidge a donc pris des arrangements pour faire un suivi à l'aide d'une caméra vidéo plus perfectionnée.

Le 30 août 2008, il est retourné à la pointe Goddard avec une équipe formée de Bonnie Burns et de Ken, Mitch et Dylan Nordin voyageant à bord de deux bateaux. Le lendemain matin, ils ont fait descendre au fond de l'eau un véhicule téléguidé (VTG) pour commencer une inspection détaillée de l'épave.

À peine quelques minutes plus tard, ils ont pu voir une roue à aubes entière et encore attachée à la poupe de la coque d'un petit bateau à faible tirant d'eau. C'était bel et bien le *A.J. Goddard*. Le bateau gisait bien droit au fond de l'eau, mais quantité de débris et d'objets de toutes sortes jonchaient le pont et les alentours.

L'énigme qui avait hanté Davidge depuis plus de 20 ans était enfin résolue et ce qui s'offrait à ses yeux correspondait en tous points à ce qu'il avait imaginé. Le petit bateau à vapeur de l'époque de la Ruée vers l'or n'allait plus faire parler de lui comme d'un bateau fantôme; il existait bel et bien, au fond du lac Laberge.

À son retour à Whitehorse le même soir, Davidge s'est empressé de communiquer la bonne nouvelle au gouvernement du Yukon et à ses partenaires de la YRSS.

À gauche : Doug Davidge à côté de l'épave, en juin 2009. Photo : Don Reid



Barque d'où était assurée la commande du VTG, août 2008. Photo : Bonnie Burns



## La saison 2009

Suivant la découverte de l'épave du *A.J. Goddard* en 2008, l'équipe de la YRSS s'est fixé comme priorité de plonger dès que possible en 2009 pour aller faire une évaluation préliminaire. Elle planifiait commencer la saison de recherches dès le début de juin, aussitôt que le lac serait dégelé.

*Ci-dessus : Meunier rouge (Catostomus catostomus) sur la roue de l'épave. Photo : Larry Bonnett*

Doug Davidge et John Pollack, un chercheur de l'INA, ont dirigé une équipe d'archéologues, de scientifiques et de photographes. Ils ont campé cinq jours sur la rive du lac Laberge pour faire plusieurs plongées jusqu'à l'épave malgré la froideur de l'eau, dont la température se maintenait autour de 2°C.

Le photographe Don Reid a pris des centaines de photos du bateau et des principaux artefacts. Pendant ce temps, le reste de l'équipe étudiait l'épave à l'aide d'outils traditionnels, c'est-à-dire rubans à mesurer et ardoises. Les mesures prises et les photos allaient ensuite servir à créer un plan du bateau.

Il est vite devenu évident qu'une nouvelle expédition devrait être menée en 2010 compte tenu de la quantité de matériel à examiner sur le site. On a proposé à Lindsey Thomas, une étudiante de deuxième cycle au programme



d'archéologie marine de la Texas A&M University, de faire sa thèse sur l'épave.

*Ci-dessus : John Pollack, Doug Davidge et Jim Delgado autour d'un feu de camp, 2009.*

*Ci-dessous : Membres de l'équipe, matériel et bateau au bord du lac, 2009.*

Source des deux photos : Gouvernement du Yukon







## La saison 2010

En juin 2010, Lindsey Thomas a dirigé une équipe de 14 personnes qui sont restées au lac Laberge pendant dix jours afin de réaliser quatre objectifs bien précis : consigner chacune des machines ainsi que les caractéristiques de construction de la coque; dresser une carte du bateau en trois dimensions; cataloguer tous les artefacts et en prélever un certain nombre pour les mettre en montre et assurer leur conservation.



*Équipe de tournage allemande en train de filmer le documentaire Gold Rush Ghost Ships, 2010.*

Photo : Gouvernement du Yukon



L'équipe a monté un camp de base sur la rive du lac Laberge (*à droite*). La plupart des membres étaient des bénévoles du Canada et des États-Unis et travaillaient sous la direction de spécialistes en archéologie subaquatique qui venaient des deux pays. Ils plongeaient et faisaient des balayages avec des sonars toute la journée et poussaient parfois les manœuvres jusqu'à 22 h, profitant au maximum des longues heures d'ensoleillement.

On a poursuivi les recherches amorcées en 2009 sur la coque. Des plongeurs ont défini une ligne de base au centre de la proue et le long de la partie mitoyenne de la coque afin de pouvoir mesurer le bateau et en faire le schéma.

Cette méthode était très utile en ce qui a trait aux petits détails de la coque, mais elle ne permettait pas d'obtenir réponse à toutes les questions. Il fallait absolument utiliser un sonar pour obtenir des données précises sur la structure en trois dimensions de la coque et l'intérieur du bateau.

*Ci-dessus : Photo du camp de base, 2010. Photo : Wayne Lusardi*

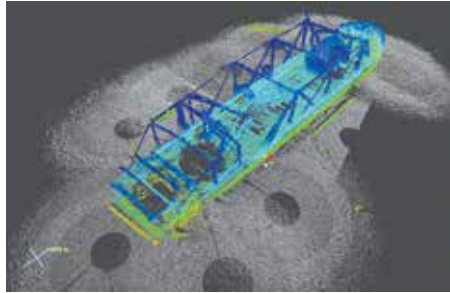




## Nouvelle technologie

L'équipe de recherche était outillée d'un sonar profileur rapide et à haute résolution, le BlueView BV5000, mis à sa disposition par l'entreprise BlueView Technologies, un fabricant de systèmes d'imagerie et de mesures acoustiques sous-marins, et OceanGate, une société qui a pour objet d'appuyer la recherche scientifique en mettant les chercheurs en contact avec des organismes désireux de leur fournir bénévolement les ressources nécessaires à leur travail.

*Ci-dessous et à droite : Images réalisées à l'aide du sonar BlueView. BlueViewTechnologies et OceanGate Inc.*



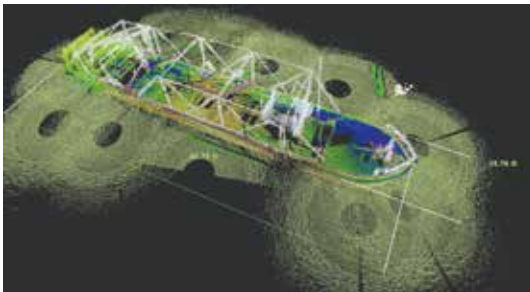
Le sonar était installé sur un trépied que pouvaient manipuler aisément les plongeurs, ce qui s'avérait idéal pour les recherches effectuées sur *le A.J. Goddard*. On l'a utilisé à 22 reprises, sur le bateau même et tout autour afin de créer un modèle numérisé de l'embarcation.

Même par temps clair, la visibilité au site n'atteignait jamais plus de deux mètres; par conséquent, les images en trois dimensions produites par le sonar étaient le seul moyen pour les plongeurs d'avoir une vue d'ensemble du bateau.



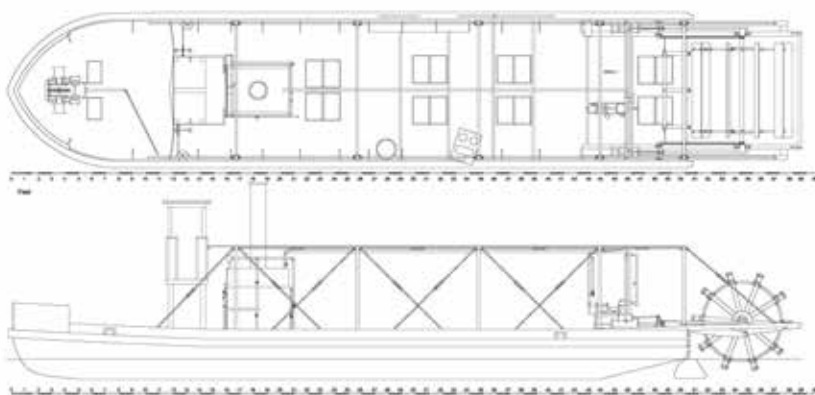
*Wayne Loeber posant avec le sonar à balayage mécanique BlueView BV5000. Photo : Mark Thomas*

Une des caractéristiques les plus précieuses du sonar était sa capacité à capter des images de l'intérieur de certaines sections de la coque. À peine quelques minutes après un balayage avec le sonar, des détails de construction qui échappaient à l'œil des plongeurs, par exemple la distance entre les barrots du pont, devenaient instantanément visibles à l'écran.





Plan de  
l'extérieur.  
Lindsey Thomas



## Conception du bateau

À partir des données obtenues au moyen du sonar et des instruments de mesure, Lindsey Thomas a produit un plan d'exécution du *A.J. Goddard* dont se servirait l'équipe de chercheurs pour mieux comprendre les méthodes appliquées par le constructeur du bateau et ceux qui en ont assuré le transport en pièces détachées par-delà les cols de montagne.

La coque est de conception simple, probablement pour faciliter son assemblage en pleine nature et les réparations postérieures. Seules la timonerie, les bordures latérales servant de protection, les planchettes de fixation, la rambarde à la proue, les poutres cylindriques, la structure sur laquelle reposait la roue, la cloison rabat-eau et les aubes étaient en bois. Elles ont probablement été taillées à la main dans les épinettes qui poussaient

À droite : Syd Smith sur les échafaudages devant la coque en bois du S.S. Klondike II en construction dans les chantiers navals de Whitehorse en 1936-1937. Le bateau devait remplacer son prédécesseur qui avait coulé dans la rivière Thirty Mile en 1936 (voir page 20). Collection Syd Smith, Parcs Canada

autour du lac Bennett, ce qui aurait évité d'avoir à les transporter dans les montagnes.

La coque et le pont sont faits de feuilles d'acier fixées aux barrots du pont et à la charpente par un seul rivet. Les éléments d'ossature sont relativement uniformes; des cornières de 5 cm sont utilisées pour la charpente, les barrots du pont, les entremises, les treillis, les jambettes, les serre-bauquières et les surbaux d'écouille.

Le *A.J. Goddard* se distinguait des autres bateaux à aubes de l'époque. Alors que presque tous ceux qui naviguaient sur les eaux du Yukon étaient en bois, lui avait une coque en métal, un choix qui s'était imposé à Albert Goddard compte tenu de l'expérience de la construction de bateaux en métal qu'il avait acquise à la Pacific Iron Works.





*La Risdon Iron Works, San Francisco, vers 1898.*  
Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de  
Fay Goddard

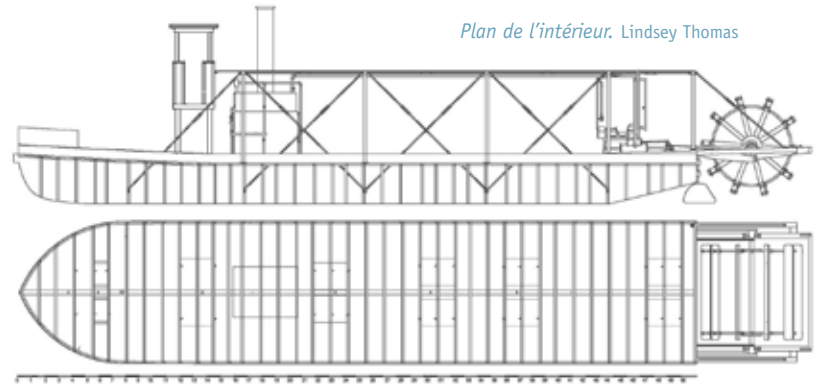
## Préfabrication

La construction du *A.J. Goddard*, qui utilisait des cornières comme composantes essentielles de l'ossature, ne dérogeait pas à ce qui se faisait à l'époque pour quantité de bateaux à coque de métal. La simplicité de son architecture, qui facilitait les réparations, était certes bien adaptée pour le Yukon, mais n'avait pas été pensée expressément pour la navigation sur le fleuve Yukon. Le bateau empruntait simplement le modèle de construction de bateaux à coque métallique qui était en train de s'imposer.

On trouve des caractéristiques de conception et de construction très semblables dans nombre de guides de construction navale publiés au XIX<sup>e</sup> siècle. Mais ces types de bateaux étaient beaucoup plus fréquents en dehors du Yukon; dans le territoire, on trouvait surtout des bateaux construits en bois selon les méthodes traditionnelles.

Le *A.J. Goddard* avait été préfabriqué à San Francisco par la société Risdon Iron Works en pièces détachées afin d'en faciliter le transport par sections. Les bateaux à vapeur prêts à monter n'étaient pas rares à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les intéressés pouvaient en commander un par catalogue ou directement d'un fournisseur et les assembler eux-mêmes.

Cependant Albert Goddard ne s'est pas contenté d'acheter un modèle type, mais a conçu lui-même l'embarcation qu'il voulait. On peut supposer que la Risdon Iron Works a mis la dernière touche au plan d'exécution, mais si un tel plan existe, on n'en a trouvé aucune trace à ce jour.



*Plan de l'intérieur.* Lindsey Thomas



## Pour le gain et l'aventure

Quand ils se sont lancés sur la route qui allait les mener loin au nord avec l'Upper Yukon Company en 1898, Albert et Clara Goddard prenaient un sérieux risque. Albert avait certainement une bonne idée des exigences auxquelles devait satisfaire le bateau quand il l'a conçu, mais certaines questions devaient tout de même les préoccuper tandis qu'ils cheminaient par-delà les cols de montagne vers des contrées encore sauvages.

Le bateau allait-il répondre à leurs besoins et leur permettre d'atteindre Dawson en toute sécurité? Avaient-ils fait le bon choix d'embarcation? Ce qu'on sait de l'histoire et de la construction du *A.J. Goddard* grâce aux recherches effectuées à ces sujets offre quelques pistes de réponse à ces questions.

Les Goddard sont venus au nord mus par le goût de l'aventure, mais aussi pour faire profit. Et pour cela, il fallait faire vite. Bien que traverser la chaîne Côtière en transportant des bateaux exigeait considérablement plus d'efforts que de les envoyer par voie maritime, Albert savait que ce serait la façon la plus rapide et la plus fiable de se rendre

jusqu'aux champs aurifères et il les avait conçus en conséquence. Le facteur prioritaire dans la conception des bateaux était qu'ils soient portables.

À gauche : En plus de toutes les autres épreuves qu'il a eu à surmonter, Albert Goddard a contracté la fièvre typhoïde. On le voit ici durant sa convalescence dans la tente qui servait de logis et de bureau pour l'UYC. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard



NAME OF SHIP <i>A.J. Goddard</i>		Where built <i>Amstell, N.Y.</i>	When built <i>1898</i>	Name of Builder <i>James H. Bennett</i>
Number of Decks <i>One</i>	Number of Masts <i>None</i>	Length from Forepart of Mast to the Sternpost (in Aft) <i>50</i>	Beam <i>10</i>	Depth in Hold from Tonnage Deck to Ceiling at Midships <i>3</i>
Keel <i>None</i>	Keel <i>None</i>	Depth in Hold from Tonnage Deck to Ceiling at Midships (the same as at Midships) <i>3</i>	Length of Engines (in feet) <i>16</i>	
PARTICULARS OF ENGINES (if any)				
Number	Make	Water used in Pump each	When made	Place and Address of Maker
<i>1</i>	<i>Horizontal High Pressure</i>		<i>1898</i>	<i>People's Water Works, Smith, N.Y.</i>

En haut à droite : Assemblage du A.J. Goddard et du F.H Kilbourne à Bennett. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard  
En bas à droite : Immatriculation du A.J. Goddard. Registres d'immatriculation des A.P.C. (Archives publiques du Canada)



## La conception était-elle adéquate?

Dans l'ensemble, oui. Le *A.J. Goddard* était une petite embarcation à faible tirant d'eau, bien adaptée pour la navigation sur le cours supérieur du fleuve Yukon où les eaux sont peu profondes. De plus, il avait été fabriqué en petites pièces détachées, qu'on pouvait transporter par sections par téléphérique, en traîneaux ou à dos d'hommes et de bêtes de somme pour franchir les hautes montagnes.

Idéalement, s'il est destiné au transport, un bateau devrait être aussi grand que possible pour qu'on puisse maximiser le profit qu'on en tire. Certes, des embarcations plus imposantes, dont certaines atteignaient près de 30 m de longueur, avaient navigué sur le cours supérieur du fleuve Yukon, mais pour le *A.J. Goddard*, le principal critère était qu'on puisse le transporter facilement par voie terrestre.



Ce facteur a probablement limité le type de machines qu'on pouvait utiliser. Les machines et les dispositifs d'assemblage plus volumineux auront sans doute été les pièces les plus difficiles à transporter en montagne, surtout la chaudière. Heureusement, les propriétaires de l'Upper Yukon Company avaient arrêté leur choix sur une chaudière

à vapeur tubulaire de marque Buckley. L'inventeur avait tenu à souligner dans le brevet qu'il s'agissait d'une chaudière compacte, facile à assembler et à réparer. On pouvait la transporter en plusieurs pièces détachées et l'assembler une fois les montagnes franchies. Il fallait toutefois y apporter quelques modifications pour qu'elle puisse bien servir sur le fleuve Yukon.



*Ci-dessus : Pièces du A.J. Goddard en route vers le port de San Francisco pour être embarquées sur le bateau à vapeur Dirigo qui acheminera le tout jusqu'en Alaska. Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard*

*À droite : Photos prises sous l'eau de la chaudière (en haut) et du foyer sur lequel est inscrit le nom de Buckley (en bas). Photos : Larry Bonnett*





## Modifications

La petite taille du *A.J. Goddard* facilitait les manœuvres sur les tronçons plus étroits du fleuve Yukon, mais l'UYC trouvait l'embarcation trop petite pour la navigation sur les tronçons plus larges. Après son premier voyage jusqu'à Dawson, le bateau a été relégué au service de traversier sur le lac. Son trajet habituel allait de Whitehorse jusqu'à la fin de la rivière Thirty Mile; il ne descendait pas plus loin sur le fleuve.



*Guindeau.*

Photo : Larry Bonnett

Au nombre des autres modifications figure l'ajout d'une lisse de poue et d'une timonerie plus haute pourvue de fenêtres (à droite), probablement pour protéger l'homme de barre des embruns du lac Laberge par mauvais temps ainsi que la chaudière quand la porte était ouverte. On a aussi allongé le toit pour que ceux qui voulaient échapper à la frénésie qui régnait sur le pont aient plus de place où s'asseoir. Il se peut qu'on ait également enlevé à une date ultérieure une bitte de remorquage assez haute qui trônait au milieu du bateau.

Quelques modifications supplémentaires ont été apportées après qu'on l'eut utilisé sur l'eau. Selon les archives photographiques, le guindeau (à gauche) n'a été installé qu'après son voyage initial jusqu'à Dawson, sans doute parce que l'équipage n'en avait pas besoin pour cette première descente du fleuve et que l'entreprise ne voulait pas se donner inutilement du mal pour l'acheminer par les montagnes.



À gauche : Timonerie originale, vers le printemps 1898; À droite : nouvelle timonerie, juillet 1898.

À gauche : Collection Candy Waugaman, KLG0, Université de l'Alaska.

À droite : AY, fonds Dawson Klondike Hewitt, 82/255, n° 8



## Artéfacts

On a catalogué plus d'une centaine d'artéfacts trouvés autour de l'épave. Ces objets nous donnent un aperçu fascinant de la vie à bord des bateaux à vapeur au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les personnes qui ont abandonné le *A.J. Goddard* au moment où il s'enfonçait dans l'eau n'ont pas eu le temps d'emporter grand-chose avec elles, à supposer qu'elles aient pris quoi que ce soit.

*Ci-dessus : Manche d'une hache et pelle.*  
Photo : Larry Bonnett

Les artéfacts qu'on a ramassés sur le bateau ou autour appartiennent à trois grandes catégories. Il y a d'abord tout ce qui concerne les repas : casseroles, ustensiles en fer émaillé, bouteilles et tasses. Ces objets étaient dispersés non loin de l'épave, mais la petite cuisinière était encore sur le pont.

En deuxième lieu venaient divers outils en bois et en métal, dont un maillet de charpentier, une enclume, une petite forge, et d'autres outils à main nécessaires à l'entretien et aux réparations d'un petit vapeur à aubes.

Enfin, il y avait les objets personnels de l'équipage, dont des lambeaux de vêtements et trois chaussures, des bouteilles d'encre et de vanille encore pleines et une loupe de poche.

*Photo prise sous l'eau d'une assiette en fer émaillé portant une étiquette pour le catalogage des artéfacts. L'assiette a été laissée sur place.*  
Photo : Larry Bonnett

Lorsque l'officier mécanicien Julius Stockfeld a sauté par-dessus bord, il a lancé ses chaussures à l'eau ainsi que celles du chauffeur. Il est possible que ce soient celles qu'on a trouvées près de l'épave.



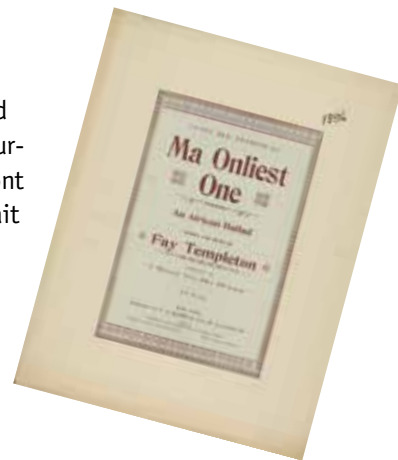
*Ci-dessus : Une des trois chaussures retrouvées sur le site de l'épave. Le talon de chacune était usé, ce qui permet de supposer qu'elles appartenaient aux hommes qui étaient à bord.* Photo : Gouvernement du Yukon





## La vie à bord

Nombre des artefacts appartenant au *A.J. Goddard* sont des objets qu'on se serait attendu à trouver à bord d'un petit bateau utilitaire exploité en région sauvage. Par contre, on a aussi fait quelques découvertes surprenantes, comme un gramophone de marque Berliner dans un coffre en bois. Sur le coup, les plongeurs ont pensé qu'il s'agissait d'une sorte de chronomètre ou de compas. Wayne Lusardi avait reconnu qu'il s'agissait d'un appareil pour écouter de la musique, mais personne ne l'a cru jusqu'à ce qu'il trouve l'un des trois disques que recelait l'épave. À l'origine, sur les disques conçus pour tourner sur un gramophone Berliner l'information relative à l'enregistrement était gravée directement sur la surface de caoutchouc rigide. Après les avoir nettoyés, on a pu se rendre compte que les trois disques étaient des enregistrements de « Ma Onliest One », « Rendez Vous Waltz » et « The harp that once through Tara's Halls ».



Il ne fait aucun doute que la musique occupait une place importante à l'époque de la Ruée vers l'or; à preuve, les membres de l'équipage du *A.J. Goddard* étaient prêts à s'encombrer d'un gramophone difficile à loger et à

manier pour avoir le plaisir d'en écouter. D'ailleurs, le disque « Ma Onliest One », une composition de Fay Templeton, une artiste de music-hall, était encore sur la table tournante quand on a trouvé l'appareil.

Le distributeur canadien vendait ces gramophones 15 \$, avec trois disques en prime, ce qui était moins cher que les autres modèles vendus chez Sears. Le propriétaire de l'appareil qui se trouvait à bord avait peut-être profité de cette offre. Le gramophone et les disques sont actuellement traités à l'Institut canadien de conservation, à Ottawa, et seront plus tard en montre au Yukon Transportation Museum à Whitehorse.

**The Berliner Gram-o-phone**

Was awarded the **MEDAL** at the **TORONTO EXHIBITION, 1900**

The phenomenal success of the **Berliner Gram-o-phone** is the result of the musical world-  
 showing that the sterling quality and simplicity of the machine—the easiness and durability of our  
 mechanism appreciated by the public, and notwithstanding the costly construction and brilliant  
 harmonies of a lot of important talking-machine companies, the machine is constructed in making  
 its way rapidly by the front. **Two million** Gram-o-phones records were sold last year.

To show the Trade the real superiority of our system over all other methods of producing  
 our Gram-o-phones against the "pirates", we are now attempting our records with our **Trade Mark**  
 through the usual routes, so that every dealer in Gram-o-phones will receive our  
 production of our records after receiving the name of **E. BERLINER** and the various catalog numbers  
 he may wish to receive the catalogue system.

**E. BERLINER**  
 2143 St. Catherine Street  
 MONTREAL.

Factory: 267-228 Avenue Street  
 MONTREAL.

BERNARD, ELIOT, General Manager for Canada

Retail Price  
**\$15.00**  
 (including a check  
 book and 2 Records.)

DEALERS EVERYWHERE  
 OFFER IN  
 APPLICATION

Write for catalogue and  
 record lists

À gauche : Publicité pour un gramophone Berliner. [www.collectionscanada.gc.ca/gramophone/028011-3005-f.html#e](http://www.collectionscanada.gc.ca/gramophone/028011-3005-f.html#e)  
 Ci-dessus : Partition de « Ma Onliest One », 1896. New York Public Library



## Équipement du bateau

Les machines et artefacts trouvés à bord nous renseignent sur la façon dont le bateau était équipé. La coque avait été fabriquée en Californie, mais les marques de commerce trouvées sur d'autres pièces nous indiquent qu'Albert Goddard avait fait appel à divers fournisseurs pour équiper le bateau.

Les installations servant à la production et à la distribution de la vapeur venaient d'un peu partout aux États-Unis : Seattle, Boston, Rochester, New York et Cincinnati. Il se peut que ces différentes pièces aient été commandées directement des différents fabricants, mais il est plus probable — compte tenu de sa hâte à se rendre au Klondike — que Goddard les ait achetées d'occasion et les ait bricolées pour équiper rapidement son bateau ou qu'il les ait achetées neuves auprès de différents vendeurs de Seattle.

On trouve certains des autres artefacts, dont la forge et différents outils, dans l'édition de 1897 du catalogue de Sears, Roebuck and Company. On peut supposer qu'ils figuraient aussi dans le catalogue d'autres entreprises. Si Goddard se les est procuré une fois rendu au Klondike, il est probable qu'il les a commandés de l'un ou l'autre de ces catalogues.

Il se peut aussi que ces articles aient été achetés à Seattle, mais les membres de l'équipage auront plus probablement voulu limiter ce qu'ils transportaient sur les pistes en montagne. L'ensemble hétéroclite d'ustensiles donne à penser qu'ils ont été ramassés au fil des années ou que chaque membre d'équipage avait son propre couvert.

*De gauche à droite : Manomètre à vapeur; broc à eau (voir aussi la photo à la page 34); forge et cuisinière. Photos : Larry Bonnett*





## Heureux mariage entre l'utile et l'agréable

Il y avait peu d'agglomérations le long du fleuve Yukon et des milliers de kilomètres séparaient le territoire du reste du monde. Il fallait donc que les membres d'équipage du *A.J. Goddard* se suffisent à eux-mêmes, d'où la présence à bord d'une forge de campagne et de divers outils.

Étant donné que l'équipage et les passagers n'étaient protégés des éléments que par une toiture de planches et des rideaux de grosse toile, la vie à bord d'un petit bateau comme celui-ci devait être très éprouvante par mauvais temps. C'est pourquoi ce fut si étonnant de trouver à bord certains articles de luxe. Plusieurs des grands bateaux à vapeur qui sillonnaient les cours d'eau de l'Ouest étaient réputés pour le luxe qu'ils offraient, mais la plupart des petits bateaux à aubes qui desservaient le Klondike étaient plutôt de nature essentiellement utilitaire.



*1<sup>re</sup> Avenue, Dawson, 1898.*

AY, collection de la Bibliothèque publique de Vancouver, n° 2092



Si l'on en juge par la bouteille de vanille qu'on a trouvée, les menus à bord ne devaient pas être aussi ordinaires et fades qu'on l'aurait imaginé. Par les beaux soirs tranquilles, la musique qui émanait du précieux gramophone activé à la main devait voyager loin sur les eaux du fleuve. Si en dépit de milliers de kilomètres de distance, on réussissait durant la Ruée vers l'or à faire venir par monts et par vaux et, en l'occurrence, par océans, raisins frais, cigares et limonade jusqu'à Dawson, il ne faut peut-être pas s'étonner de trouver certains articles de luxe sur ce modeste membre de la flotte de bateaux à aubes qui parcouraient le fleuve Yukon, si petit qu'il soit et si utilitaire qu'ait été son rôle.

*Ci-dessus : Broc à eau (voir page 33), catalogué sur le terrain puis retourné sur le site de l'épave.  
Photo : Gouvernement du Yukon*





## Conclusion

Des centaines d'embarcations de toutes sortes — radeaux, canots, barges et bateaux à vapeur — ont été construites ou expédiées au Yukon durant la Ruée vers l'or du Klondike. Le *A.J. Goddard* faisait partie du nombre. Des 266 bateaux à aubes qui ont fait le transport sur le fleuve Yukon, la plupart étaient de grands bateaux en bois pourvus de plusieurs ponts.

Le *A.J. Goddard* est le seul exemple que nous ayons trouvé des plus petits vapeurs qui circulaient à l'époque et le mieux préservé parmi tous les bateaux à aubes qui ont desservi le Klondike et qu'on trouve encore le long du fleuve.

Il était mal adapté pour la navigation sur les sections plus larges du fleuve, mais il était rapide et sa conception était ingénieuse. Contrairement à de nombreuses autres parmi les milliers d'embarcations parties à destination du Yukon au printemps de 1898, le *A.J. Goddard* est parvenu à Dawson à temps pour tirer profit de la Ruée vers l'or. Sa carrière, passée principalement sur le lac Laberge, fut courte mais lucrative.

L'épave du bateau et sa cargaison, étonnamment bien préservées, sont des reliques précieuses d'une époque révolue. Ce qu'elles nous révèlent, combiné à certains détails concernant Albert et Clara Goddard, nous permet de nous faire une meilleure idée de la vie sur l'un des petits bateaux à aubes qui ont navigué au Yukon. Même si le *A.J. Goddard* n'a été à flot que pendant trois ans et quelques mois, son histoire est un bel exemple de la débrouillardise et de la persévérance devant les pires épreuves qui ont caractérisé la Ruée vers l'or du Klondike.

En 2010, pour souligner la place importante qu'a jouée le *A.J. Goddard* dans l'histoire du transport au Yukon à ses débuts et pour qu'il soit gardé dans son état de préservation actuel, on l'a désigné comme lieu d'intérêt historique du Yukon.

Photo : Larry Bonnett



*Le A.J. Goddard au milieu de bateaux plus imposants, à Dawson en 1898.*

AY, collection de la Bibliothèque publique de Vancouver, n° 2079





## Remerciements

Le projet dont il est question dans ces pages n'aurait pu être réalisé sans le soutien et la collaboration d'un grand nombre de personnes et d'organismes. L'Institute of Nautical Archaeology, le Yukon Transportation Museum et le gouvernement du Yukon y ont apporté leur appui sous diverses formes, dont des subventions et des contributions en nature, en plus de collaborer aux travaux.

La publication du présent livret a bénéficié du concours des personnes et des organismes suivants : Ruth Gotthardt, Fay Goddard, Larry Bonnett, Glenn Icton, la famille Decker, les Archives du Yukon, Don Reid, Dan Verhalle, Parcs Canada, Karl Gurcke, et le Klondike Gold Rush National Historic Park.

Divers organismes ont apporté leur appui aux fouilles réalisées sous l'eau : Institute of Nautical Archaeology, National Geographic Society, Waitt Foundation, Société géographique royale du Canada, ProMare, Spiegel-TV, RPM Nautical Foundation, Texas A&M Nautical Archaeology Program, Texas A&M Center for Maritime Archaeology and Conservation, BlueView Technologies, OceanGate, Institut canadien de conservation, National Oceanic and Atmospheric Administration. Un certain nombre de particuliers y ont également contribué financièrement.

Nous tenons à remercier les Aînés et les membres du Conseil des Ta'an Kwäch'än pour leur hospitalité et pour nous avoir permis de mener ce projet sur leur territoire ancestral. Nous remercions également James P. Delgado et Kevin Crisman pour leur soutien indéfectible.

*À gauche : Affiche de la société maritime White Star Line à Bennett, 1898.*

*Collection A.J. Goddard, publiée avec la permission de Fay Goddard*

*En haut, à droite : Rob Ridgen devant la roue à aubes. Photo : Larry Bonnett*







Le *A.J. Goddard* était l'une des centaines d'embarcations — radeaux, canots, barges et bateaux à vapeur — qui ont été construites ou expédiées au Yukon durant la Ruée vers l'or du Klondike. Le petit bateau à aubes a été en service pendant moins de quatre ans avant de sombrer dans les eaux du lac Laberge durant une tempête. On n'a trouvé son épave qu'en 2008, soit quelque cent ans plus tard. L'épave du bateau et sa cargaison, étonnamment bien préservées, sont des reliques précieuses d'une époque révolue.