

CHRONIQUE UNIVERSELLE ILLUSTRÉE



L'ÉCHELLE ET LE CAMP DE LA PASSE CHILCOOT.

Un voyageur français, M. E. J. de Lamare, qui a voulu se rendre compte des difficultés offertes aux mineurs du Klondyke, tant pour la route à parcourir que pour l'existence dans ces froides régions, vient de publier ses impressions.

Il résulte de ce récit fait par un témoin désintéressé, que la seule route praticable pour la grande majorité de ceux qui vont tenter la fortune au Yukon, est celle de Skagway, par la passe White et le lac Bennett.

Sur une longueur de 20 milles il existe, de Skagway par la passe White, un chemin de fer qui, au printemps prochain, entrera en exploitation sur tout son parcours de 43 milles environ.

Les chemins de fantaisie préconisés par quelques-uns comme plus courts, plus faciles, plus économiques, sont aujourd'hui jonchés des cadavres des malheureux qui les ont expérimentés et celui là seul reste qui, par White, conduit à la glaciale métropole du pays de l'or.

Actuellement, la route pour un voyageur partant de New York et se dirigeant sur Dawson, se décompose de la façon suivante :

De New York à Seattle, 7 jours en chemin de fer. De Seattle à Skagway, 6 jours en paquebot. De Skagway au lac Bennett, 1 jour de chemin de fer. Du lac Bennett à Dawson, 5 jours de bateau à vapeur. Du lac Bennett à Dawson et depuis le mois de juillet il existe une ligne de petits steamers ne allant pas plus de 2 pieds et qui accomplissent le parcours de 548 milles en 5 jours au plus, moyennant un prix de transport de \$125, plus \$2 par repas.

L'achèvement du chemin de fer de la passe White et l'établissement de ces steamers fera gagner, comme on le voit, 54 jours sur le trajet précédent. Mais cela est le transport de demain, faisons, avec notre voyageur, celui d'hier. Parti de Vancouver, M. de Lamare, après avoir pris le certificat qui devait lui permettre de se placer dans

les mêmes conditions que tout mineur allant à Dawson tenter la fortune, certificat du prix de \$10, prit le paquebot devant le conduire à Skagway.

Skagway et Dyea, distants de 6 milles, soit de 20 à 25 minutes en bateau à vapeur, sont les deux points extrêmes de la navigation maritime sur le canal de Lynn.

Dyea commande la route de Chilcoot ; Skagway, celle de la passe White et toutes deux aboutissent à la tête du lac Bennett, partagé en deux par la ligne frontière entre les territoires canadien et américain.

La route par White avait été choisie par M. de Lamare comme plus pratique aussi, en quittant le steamer qui l'avait amené, se dirigea-t-il vers Skagway, 3/4 de mille du port de débarquement, pour remettre au courtier de douane les factures de ses marchandises achetées au Canada et obtenir, moyennant 4% de commission, le nécessaire pour opérer le transit sur le territoire américain.

Il possédait 1800 livres de marchandises, effets, ustensiles et vivres, répartis en trente-quatre colis et avait traité à forfait avec un entrepreneur, pour leur transport au lac Bennett, moyennant la somme de \$300.

Libre de tout impédiment, notre voyageur mit quatre jours pour franchir, seul et à pied, les 43 milles qui séparent Skagway du lac, par un sentier, suite de montées et de descentes très pénibles, tracé à travers les neiges. Enfonçant souvent jusqu'à la ceinture, tantôt dans la neige, tantôt dans l'eau remplissant les bas fonds où avait commencé le dégel ; glissant sur la croûte gelée, dans les tempêtes de neige qui vous forcent à l'arrêt sous peine de s'égarer, M. de Lamare était néanmoins en bien meilleure situation que les infortunés mineurs ayant à transporter leurs 15 à 1800 livres de bagages.

C'est généralement sur un traîneau auquel le mineur s'attèle et qu'il charge de 250 à 300 livres au plus, que le transport a lieu. Le premier jour il dépose son chargement à 6 milles plus loin et revient, car c'est le maximum qui peut être parcouru en un jour dans ces chemins épouvantables. A ce train, c'est donc de 6 à 8 jours qu'il faut compter et comme il y a 43 milles à parcourir, conséquemment de 40 à 50 jours pour accomplir le trajet complet, mais au prix de quelles terribles fatigues et si rien ne vient arrêter le voyageur : tempêtes de neige, froid excessif ou maladie.

On a donné à la passe White le nom de *Dead horse trail car*, pendant l'automne de 1897, plus de 3,000 chevaux y sont morts.

Arrivé au lac Bennett, M. de Lamare voulut connaître la passe de Chilcoot ; laissant donc ses provisions, il revint sur ses pas jusqu'à Dyea, village d'indiens qui, depuis 18 mois, ont abandonné l'industrie de la pêche qui était précédemment la leur pour celle beaucoup plus rémunératrice consistant à transporter les bagages des mineurs par-dessus le Chilcoot.

L'altitude de ce passage est de 1068 mètres et la route est de douze milles plus courte que celle de White, mais comme il faut escalader la montagne en portant ses provisions à dos par paquets de 50 livres, cet avantage est bien vite reperdu. On a taillé dans la neige des marches qui vont du pied au sommet du col ; c'est l'Echelle, avec une corde formant rampe. Toutes les 150 marches, un palier permet le repos aux ascensionnistes qui, à la file indienne, l'escaladent en se hâtant sur la corde.

La descente, par une pente assez douce, aboutit sur le lac Crater.

Il y a aussi un double cable tendu par lequel passent des chariots suspendus à l'aide d'une machine à gazoline placée au pied.

« Pour accomplir le trajet du lac Bennett à Dawson City, je m'étais adjoint, dit le voyageur, deux Français, un Américain et un Italien qui s'y rendaient également. Nous construisîmes à frais communs un bateau de 6 mètres de longueur et, le 15 mai, le lac commençant à dégeler, nous embarquâmes nos bagages, des traîneaux, quelques chiens et nous mêmes ; munis chacun d'une rame, nous nous mîmes en route sur ce chemin de 548 milles.



LE SOMMET DE LA PASSE WHITE.