

FC

4022.3

K554

1879

LE YUKON

ET

SON OR.

PAR

RAOUL RINFRET

Ceux qui passeront

Par le ————— ●

Chemin de fer

Great Northern

POUR SE RENDRE DE

MONTREAL A SEATTLE

Auront les avantages suivants :

- 1° Le "GUIDE DU MINEUR" gratis. Ce livre ne sera vendu à aucun prix aux autres
- 2° Leur place à bord du steamer, de Seattle à Dyea, sera retenue d'avance par télégramme. Il y a danger d'engorgement.
- 3° Les plus bas prix pour billets et pour transport d'effets

LE YUKON ET SON OR.

LE YUKON

ET

SON OR.

PAR

RAOUL RINFRET

AUTEUR DU "DICTIONNAIRE DE NOS FAUTES CONTRE LA
LANGUE FRANÇAISE."



DEUXIEME MILLE



IMPRIMERIE DU "CULTIVATEUR," L. J. TARTE & FRERE, PROP.

33 & 35, RUE SAINT-GABRIEL,
MONTREAL.

Enregistré conformément à l'Acte du Parlement du
Canada, l'an mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, par
Raoul Rinfret, au Ministère de l'Agriculture.

1226

"GUIDE DU MINEUR"

PAR

RAOUL RINFRET.

Ce livre aura environ 100 pages et sera prêt vers le 25 février 1898. Il contiendra :

1o. Les dernières lois relatives aux mines du Yukon. Le gouvernement fédéral est à préparer ces lois.

2o. Les derniers arrangements conclus entre le Canada et les Etats-Unis, au sujet des droits dans les passes Chilcoot et White, et la rivière Stickeen etc. Les deux gouvernements vont arriver à une entente bientôt sur ce point.

3o. Extraits du dernier rapport d'O'Gilvie, arpenteur du gouvernement, qui a passé au delà de deux ans dans le Yukon. Ce rapport sera prêt vers la fin de janvier.

4o. Dernières nouvelles des passes, des lignes de chemin de fer en construction, etc. Ces nouvelles que l'on attend de jour en jour permettront aux mineurs de fixer plus exactement la date de leur départ.

5o. Description exacte et très détaillée du Yukon, depuis le lac Lindeman jusqu'à Dawson City. Cette description permettra au voyageur de connaître le nom des rivières dont il verra l'embouchure en descendant le Yukon, et d'y arrêter par conséquent, s'il désire prospecter dans ces rivières.

6o. Manière de laver l'or, au moyen de la battée (en

anglais "pan"); du berceau (en anglais "rocker") du "sluice," etc. Le tout avec de nombreuses gravures. Aussi le moyen de distinguer l'or du mica, des pyrites de fer et de cuivre, etc.

7o. "Le Guide du Mineur" donnera le nom des rivières où il serait bon d'aller prospecter. Je compte sur le rapport d'O'Gilvie, dont j'ai parlé plus haut, pour être en état d'indiquer plus sûrement l'endroit où il faut aller.

8o. Les formules pour demandes de claims, celles du serment qu'il faut prêter, etc. Aussi les formalités qu'il faut remplir.

Ce "Guide du Mineur" sera donné à ceux qui passeront par le chemin de fer "Great Northern" (qu'il ne faut pas confondre avec le "Northern Pacific"). Il ne sera vendu pour aucun prix aux autres.

PREFACE.

Pour écrire le livre que j'offre aujourd'hui au public, j'ai mis à contribution tous les documents que j'ai pu me procurer : premier rapport d'O'Gilvie sur le Yukon ; livres relatifs au Yukon publiés à Montréal, à New York et à Seattle.

J'ai, en outre, eu l'occasion de parler à trois de nos compatriotes qui ont fait fortune là-bas, MM. Proteau, Picotte et Bergevin. Je connais bien Proteau et je l'ai consulté longuement. Il était au Klondike au moment des grandes découvertes.

R. R.

Montreal, le 25 janvier 1898.

Dictionnaire de nos Fautes

CONTRE LA

LANGUE FRANÇAISE

PAR

RAOUL RINFRET

306 pages, petit caractère, relié.

PRIX :

TOILE 70 Cts.

CARTON 60 Cts.

Cet ouvrage corrige 2700 erreurs de langage : anglicismes, archaïsmes, barbarismes de tous genres ; contient 56 pages de difficultés grammaticales, définitions, règles, etc., que l'on ne trouve pas ordinairement dans les petites grammaires ou les petits dictionnaires ; corrige la prononciation de 277 mots ; donne 300 mots français avec les mots anglais paronymes en regard ; cite 300 mots dont l'accent circonflexe est quelquefois oublié.

OUVRAGE ABSOLUMENT INDISPENSABLE.

3000 EXEMPLAIRES . . .

*ont été vendus pendant les
premiers douze mois - - -*

Appréciations les plus flatteuses de tous les principaux écrivains canadiens-français ; de plusieurs professeurs de collège et de tous les principaux journaux français du Canada et des États-Unis.

Si vous désirez avoir l'ouvrage, veuillez vous adresser à l'auteur,

**RAOUL RINFRET,
Édifice de la NEW YORK LIFE, Montreal.**

La circulaire sera envoyée à ceux qui préfèrent lire les appréciations avant d'acheter le Dictionnaire.

Le Yukon et son Or.

CHAPITRE I.

Le fleuve Yukon.—Historique de la découverte de l'or.—Dawson City.

Le lieu où vient de se faire la découverte des plus riches placers (1) du monde appartient au Canada, et est désigné sous le nom de "Territoires du Nord-Ouest." Ces placers se trouvent le long de la rivière Klondike, dont l'embouchure est à cinquante milles de la ligne qui sépare le Canada de l'Alaska. Grand nombre de ces placers ou "claims" valent au-dessus d'un million de piastres.

Le Klondike se jette dans le Yukon. Il est encore peu connu. Sa longueur est évaluée à 200 milles; et, d'après certains rapports, il serait navigable, pour des embarcations d'un faible tirant, jusqu'à une distance de 40 à 50 milles de son em-

(1) "Placer" (prononcez placère) est un terrain où l'or en poudre ou en débris se trouve mêlé au sable, au gravier, etc.

bouchure. La partie supérieure du Klondike n'a pas encore été explorée.

Le mot "Klondike" vient du sauvage "Thron-ditck", qui veut dire : abondance de poisson. Il y a plusieurs manières d'épeler ce mot. Le bureau des noms géographiques des Etats-Unis a décidé que l'orthographe en serait "Klondike."

Voici quelques détails sur le Yukon. Le lecteur doit connaître ce fleuve, car il lui faut absolument le suivre pour arriver au pays de l'or, soit qu'il le remonte depuis son embouchure, sur une distance d'au delà de 1,600 milles pour arriver à Dawson ; soit qu'il le descende sur une longueur de 552 milles pour arriver à la même ville, après être parvenu à la tête d'un de ses tributaires en franchissant les passes Chilcoot, Chilcat, White, etc., ou après avoir remonté les rivières Stickeen ou La Paix.

Le Yukon est un des plus grands fleuves de l'Amérique du Nord ; et il permet de pénétrer dans ces régions naguère encore inconnues, et qui seraient presque inaccessibles sans lui.

Il prend sa source dans la partie nord de la Colombie Anglaise et dans le versant ouest des Montagnes Rocheuses, et se jette dans le détroit de Behring, après avoir traversé l'Alaska dans toute sa longueur ; c'est-à-dire sur un parcours d'au delà de 1,500 milles. Il est navigable sur une longueur de 2,200 milles. Il arrose un territoire d'au delà de

600,000 milles carrés, dont près de 200,000 milles se trouvent dans le Canada.

Le volume d'eau qu'il jette dans la mer est tellement grand que l'eau est douce vis-à-vis son embouchure jusqu'à dix milles du rivage; et il décharge un tiers plus d'eau que le Mississipi

Le Yukon est très rapide et rempli de bancs de sable qui en rendent la navigation difficile. Il est libre de glace de la fin de mai au commencement d'octobre.

L'Alaska appartient aux Etats-Unis qui l'ont acquis de la Russie en 1867, au prix de sept millions deux cent mille piastres; ce qui fait moins que deux cents l'acre.

Je ne dirai que quelques mots de la découverte de l'or dans le Yukon, soit dans la partie qui appartient aux Etats-Unis, soit dans celle qui appartient au Canada.

C'est en 1869 qu'il est fait mention de l'or dans ce fleuve pour la première fois. Un voyageur anglais, M. F. Whymper, dit: "Il est digne de mention que des petits grains d'or ont été trouvés par des employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans le Yukon, mais pas en quantité suffisante pour attirer l'attention."

En 1880, des chercheurs trouvèrent de l'or dans la rivière Teslintoo, mais en petite quantité. Aussi en 1880 dans la grande rivière au Saumon, à deux cents milles de son embouchure, en quantité

rémunératrice. Plusieurs autres découvertes suivirent ; en 1882 dans les rivières Pelly et Stewart et dans la décharge du lac Laberge ; en 1884 dans l'Hootalinqua, et en 1888 dans la rivière Lewis. Dans ce dernier endroit c'était de l'or en grains "coarse gold" et non de l'or en poudre ; c'est-à-dire, c'était celui qui paye le plus et que les mineurs préfèrent.

Mais les découvertes importantes ne commencèrent qu'en 1886 dans la rivière Forty-Mile, qui prend sa source dans l'Alaska et se jette dans le Yukon, au Canada. Les découvertes se continuèrent dans les années suivantes. L'or fut trouvé en assez grande abondance dans les ruisseaux Miller, Glacier et Birch.

Tous ces ruisseaux ou rivières sont tributaires du Yukon et appartiennent presque tous au Canada.

Mais la grande découverte, qui a rendu le Yukon fameux, fut faite en août 1896 dans le ruisseau Bonanza qui se jette dans la rivière Klondike. Ce fut là le commencement de découvertes de plus en plus merveilleuses, de placers d'une richesse inconnue jusqu'à présent.

Des chercheurs d'or avaient déjà parcouru le Klondike, mais sans résultat. Ils avaient probablement commis une faute assez commune : de ne pas pénétrer assez profondément dans le sol. M. Carmach, un Américain, marié à une sauvagesse de l'Alaska, se mit à chercher d'une manière systéma-

tique. Il suivit le premier tributaire important du Klondike qu'il rencontra à sa droite, en remontant cette rivière, et examina à différents endroits le sable du lit de ce tributaire, jusqu'à ce qu'enfin il décida de chercher sur les bords, à environ 20 milles de l'embouchure.

Il trouva de l'or en quantité. Dans huit jours, aidé de deux hommes, il recueillit la somme de quatorze cents piastres du sable qu'il avait extrait, transporté au bord de la rivière et lavé.

Les découvertes merveilleuses se continuèrent dans les ruisseaux Eldorado, Gold Bottom, Hunker, Bear, Dominion, Indian, etc. Les placers de l'Eldorado, tributaire du Bonanza, découverts en octobre 1896, sont aussi riches, sinon plus riches, que ceux du Bonanza.

Henry (Régis) Proteau se trouvait près de Dawson à cette date-là. Il s'empara avec deux amis du claim No. 19, et il fut un des cinq qui, un beau matin, donnèrent le nom d'Eldorado à cette célèbre petite rivière.

Joseph Ladue (Ledoux), le fondateur de la ville de Dawson, était dans l'Alaska depuis 1882. Au moment de la grande excitation il possédait une scierie à l'embouchure de la rivière Sixty-Mile, qui se trouve à une cinquantaine de milles en haut du Klondike. Le 1er septembre 1896 il transporta son moulin à l'embouchure de cette dernière rivière, et la ville de Dawson était fondée.

Cette ville est le centre minier de la partie du Yukon qui se trouve au Canada. La population était, en septembre 1897, de six à sept mille âmes, mais elle est moindre cet hiver. Beaucoup de gens, qui craignaient la famine, ont quitté Dawson à l'automne, soit pour se rendre à des postes américains plus bas sur le Yukon, où il y avait peu à craindre le manque de vivres, soit pour revenir par les passes dans leur famille.

Dawson est la demeure du commissaire du gouvernement canadien. C'est là qu'il faut faire les demandes de titres de placers ou claims, faire enregistrer les ventes, etc. C'est là aussi que se tiennent les cours de justice.

Toutes les mines importantes se trouvent situées dans un rayon de 60 milles de Dawson.

S'il se fait de grandes découvertes en deçà de Dawson, nous pouvons nous attendre à voir surgir sur les bords du Yukon plusieurs petites villes pendant l'année qui commence.

Klondike!...



C'est ici que se trouve l'assortiment le plus complet de

Sacs Klondike imperméables dans lesquels on se couche.

Coiffures Klondike imperméables pour se garantir contre les tempêtes.

Sacs Klondike imperméables.

Sacs Alaska dans lesquels on se couche.

Souliers mous imperméables.

Raquettes fortes.

Courroies de Raquettes brevetées.

Lits pliants Klondike.

Oreillers que l'on remplit d'air.

Couvertures de laine imperméables.

Filets pour se garantir des moustiques.

Onguent pour les moustiques.

Tissus pour se garantir des moustiques.

Engins de pêche, tentes, etc.

THE _____

Wightman Sporting Goods Co'y.

403, RUE ST-PAUL,

Montreal.

KLONDIKE



Y allez-vous ? ...

Si vous y allez,

*Economisez du temps et de l'argent en
allant au No* _____

650, Rue Craig, Montreal

... OÙ ...

**La Compagnie d'Exposition
Minière du Canada** 



Instruit les Prospecteurs
Vend ce qu'il faut en fait d'habits.
Dit quelle est la meilleure Route. .

**ON S'OCCUPE SPECIALEMENT D'INSTRUIRE
LES PROSPECTEURS.**

CHAPITRE II.

Qui doit aller au Yukon ?

Cette importante question est peu ou point discutée dans les ouvrages publiés jusqu'à ce jour.

Quand même le Yukon serait dix fois plus riche, il ne faut pas conclure que tout le monde peut impunément affronter le climat terrible de cette région, ni supporter la rude manière de vivre imposée par les conditions dans lesquelles il faut se nourrir et voyager, et par l'absence complète d'habitations confortables. Inutile d'ajouter que d'ici à un an ces conditions vont s'améliorer.

Nous considérerons d'abord ce qui se rapporte à la santé. Il est bien difficile de donner des conseils sûrs relativement à ce point.

La température. Pour l'homme fort, le grand froid se supporte très bien et même donne de la vigueur, tandis qu'il est fatal à ceux dont les poumons sont faibles : il donne des forces à celui-là et tue ceux-ci. Un froid sec, quelque grand qu'il soit, n'est pas mauvais pour l'homme fort. Henry Proteau a enduré sans trop d'inconvénient

un froid de 68 degrés et demi au-dessous de zéro.

Le lecteur aura une petite idée de cette température quand il saura que le mercure, ou vif-argent, se congèle à 40 degrés au-dessous de zéro.

Il va sans dire que ceux qui ont des rhumatismes et qui sont sujets aux maladies de cœur ne doivent pas partir. Ceux qui ont de fréquents maux de gorge doivent redouter le froid.

Il faut qu'un homme soit bien sain.

Ce qui est plus à craindre que le froid c'est les fatigues du voyage pour se rendre aux terrains aurifères, et celles de la prospection, c'est-à-dire de la recherche. Ces fatigues sont grandes pour celui qui n'y est pas habitué, mais elles sont peu de choses pour le coureur des bois.

Les "tenderfest" (pieds tendres), comme les appellent les Anglais, doivent hésiter avant de se diriger vers les mines.

Le "tenderfoot" est celui qui est habitué à la vie sédentaire et qui ne connaît pas la fatigue, les grandes marches, la vie sous la tente, les voyages en canot ; qui ne peut dormir sur la dure ; qui ne peut se contenter de biscuits pour un repas pris en marchant ; qui ne peut prendre une nourriture grossière, préparée à la hâte et que peuvent seuls digérer les bons estomacs ; qui ne sait conduire une embarcation dans les rapides et ni par

un fort vent sur un lac ; enfin c'est celui qui ne connaît pas la vie des bois. Il ne s'habitue que difficilement à celle du Klondike. Il peut entreprendre le voyage mais il regrettera souvent la civilisation, s'il n'a pas le moyen de se procurer le peu de confort que peut donner l'argent dans ce climat inhospitalier. Il sera de plus exposé à rester en chemin.

Les journaux ont souvent parlé, l'automne dernier, des terribles souffrances endurées par ces tenderfeet.

Une forte santé et l'habitude de la vie des bois sont presque indispensables, et sont en elles-mêmes déjà un capital.

Il faut considérer que le voyage du pays de l'or est un coup de dés. Il est vrai que la partie inexplorée de la vallée du Yukon qui se trouve dans le Canada a une étendue de 20,000 lieues carrées ; mais il ne faut pas oublier que l'affluence des mineurs va être très grande. Il s'y rendra certainement 100,000 personnes cette année, si les tramways des passes et les bateaux peuvent les transporter.

Il ne faut pas se faire illusion. De ceux qui vont exclusivement pour "prospector" il y en a certainement les trois quarts qui ne trouveront pas d'or en quantité rémunératrice du moins, bien que l'on ait raison d'espérer qu'il va se faire de grandes découvertes d'ici à l'automne. (Je parle plus loin

des promesses du Yukon, dans un chapitre spécial). Quant à trouver de l'or, c'est facile. Il y en a des traces dans presque tous les tributaires du Yukon, mais il s'agit d'en trouver assez pour que l'exploitation paye les peines du mineur.

Celui qui a une position, qu'il ne voudrait pas perdre dans d'autres circonstances, ferait donc bien mal de l'abandonner. Ce serait lâcher la proie pour l'ombre. Il en serait de même de celui qui peut ici vivre d'une manière passable.

Inutile de parler de la grande imprudence que commettrait celui qui laisserait une famille dont la subsistance durant une couple d'années ne serait pas assurée ; surtout si ce père de famille n'est pas en état de perdre le temps que prendrait un voyage au Klondike et tous les déboursés qui s'en suivent.

Ne doit pas partir celui à qui il ne restera pas au moins \$200.00 rendu aux terrains miniers, s'il y va expressément pour prospecter. Il lui faut de l'argent là pour payer ses dépenses d'une saison au moins, et pour ses outils, etc., s'il n'en a pas apporté.

Le profit d'un claim ne se réalise pas immédiatement ; en hiver parce que le gravier est gelé et que d'ailleurs il n'y aurait pas d'eau pour le laver ; en été parce que l'ouvrage est retardé par l'eau qui inonde le puits.

De plus, le prospecteur qui trouve un riche

placer et qui n'a pas d'argent pour l'exploiter, s'expose à perdre une partie de ses profits.

Celui-là ne souffrira pas beaucoup du manque d'argent qui se rend au Klondike pour faire tout ouvrage qui se présentera : exploiter des mines ; "porter" sur son dos ; travailler à la construction de chemins de fer, etc. (Il n'y a pas de doute qu'il va se construire plusieurs lignes de chemin de fer par la rivière Stickeen, par les passes White ou Chilooot par le sentier Dalton, etc., car jusqu'au 15 janvier 1898 il y avait vingt demandes d'autorisation de compagnies de chemin de fer entre la mer et la vallée du Yukon).

Les salaires ne seront plus de \$15.00 par jour comme en 1896 et en 1897. Le chemin de fer "Great Northern," dans des circulaires qu'il vient de lancer, dit que les prix sont actuellement de \$1.00 de l'heure. Ce prix peut encore diminuer un peu.

Il est important de savoir prospecter ; de pouvoir distinguer l'or du mica, des pyrites de fer ou de cuivre ; de savoir laver l'or, etc.

Dans le "Guide du Mineur" je parlerai au long de ces choses.

Récapitulons :

1o. Il faut avoir de bons poumons ; n'être pas affecté de fréquents maux de gorge, ne pas avoir de rhumatisme ni de maladie de cœur ; il faut en un mot être bien sain.

20. Il est très important d'être habitué à la fatigue, aux longues marches, à dormir sur la dure, à se contenter d'une nourriture grossière, à conduire les canots, etc. ; en un mot à la vie des bois. Ces conditions ne sont pas indispensables, mais elles ont une grande valeur pour celui qui les remplit et elles peuvent contribuer beaucoup à son succès.

30. Il faut pouvoir perdre une ou plusieurs années impunément, sans compromettre son avenir, car il y a de grands risques de ne rien faire.

40. Il faut être habitué, en cas d'insuccès comme prospecteur, à "manier le pic et la pelle."

50. Il faut qu'il reste au moins \$200,00 rendu au Klondike, si l'on y va expressément pour prospecter.

60. Il faut de l'énergie, de l'esprit d'entreprise, et de l'audace. "Audaces fortuna juvat" (la fortune favorise les audacieux).

Ceux qui remplissent toutes ces conditions ont droit d'espérer le succès. L'affluence va être sans doute très grande, mais les promesses du Yukon sont fabuleuses. La partie explorée jusqu'à présent ne présente pas le deux centième de la vallée du Yukon qui se trouve dans le Canada. Des traces d'or ont été trouvées dans plusieurs rivières, pas toujours en quantité rémunératrice, mais elles laissent espérer beaucoup.

Dans l'histoire du Canada on voit que ce sont

nos ancêtres qui se sont montrés les plus intrépides
coureurs des bois. Ils ont découvert le Nord-
Ouest canadien et le grand Ouest américain.

Nous tenons d'eux. Nous sommes les plus
propres à l'expédition lointaine du Klondike



Narcisse Léveillé

Marchand-Tailleur

138½, Rue Saint-Laurent

MONTREAL.

Spécialité d'Habits

pour le **KLONDIKE.**

Pardessus très chauds, avec collet pour protéger le cou et le bas de la figure ; ces pardessus ne gênent pas la marche ni le mouvement des bras.

Pantalons faits avec du tweed à travers lequel ne passe pas le froid. Très chauds et légers.

Gêtres allant à mi-jambe ou jusqu'aux genoux, selon le goût.

Coiffure en tweed pour aller par-dessus le bonnet de fourrure.

Chemises en flanelle ou en tweed léger.

CHAPITRE III.

La route qu'il faut suivre.

Les routes qui conduisent au Yukon sont nombreuses. Il va sans dire qu'elles ne sont pas toutes également bonnes.

Ce chapitre est consacré à l'étude de celle qu'il faut prendre.

Voici la liste des différents chemins.

1o. Route d'Edmonton. On part de cette ville, et, passant par la rivière la Paix, et par la tête de la rivière aux Liards, on atteint la source de la rivière Pelly, tributaire du Yukon. Il s'agit de descendre cette rivière jusqu'à son embouchure et de suivre ensuite le Yukon jusqu'à Dawson.

2o. Route du fleuve McKenzie. Point de départ : Edmonton. On descend ce fleuve presque dans toute sa longueur, c'est-à-dire jusqu'au fort McPherson. De là il faut se rendre à la tête de la rivière Porc-Epic, la descendre jusqu'à son embouchure et remonter le Yukon jusqu'à Dawson.

3o. Route d'Ashcroft, station du Pacifique Canadien, à 2702 milles de Montréal. De là on se rend au lac Teslin, tributaire du Yukon, et ensuite à Dawson.

Pour les routes suivantes, il faut partir de Vancouver ou de Seattle.

40. Rivière Stickeen. Se rendre par steamer au fort Wrangle, remonter la rivière Stickeen, et de là atteindre le lac Teslin, etc.

50. Par les Passes. Se rendre au canal Lynn, et de là à un des tributaires du Yukon par le sentier Dalton, ou les passes Chilcoot, Chilcat ou White.

Je vais donner quelques détails sur chacune de ces routes afin que le lecteur juge par lui-même de mes conclusions.

10. Edmonton est à 2454 milles de Montréal, au bout d'un embranchement du Pacifique Canadien. Cet embranchement a 191 milles et part de Calgary.

Le trajet d'Edmonton à la tête de la rivière Pelly est de 950 milles et se fait presque tout par terre.

Ces 950 milles sont formés des distances qui suivent :

Edmonton à la rivière la Paix...	260 milles
De là à la rivière Nelson.....	240 "
Sur la rivière Nelson.....	120 "
Sur la rivière aux Liards.....	160 "
De là à la rivière Pelly.....	160 "

Le *Bulletin* d'Edmonton du 7 octobre 1897 est un numéro spécial touchant la route d'Edmon-

ton à Dawson. Les détails suivants sont pris dans ce numéro.

Les premiers 500 milles (jusqu'à la rivière la Paix) se font par terre, dont 135 milles dans un chemin de voiture, et le reste dans un sentier. Les bagages sont transportés par des chevaux de charge, dans les 365 milles du sentier.

De la rivière Nelson on peut voyager par eau ou par terre, et il faut se construire un ou plusieurs bateaux, suivant le poids des bagages. Mais ces bateaux doivent être assez légers pour être transportés dans des portages sur une distance totale de 14 milles. Par eau l'on fait 130 milles en descendant la rivière Nelson et 20 milles en remontant la rivière aux Liards.

La rivière Nelson est libre de glace vers le 15 avril.

Quant aux 300 milles qui restent pour atteindre la rivière Pelly, on peut les faire par terre, ou partie par terre et partie par eau.

C'est dans ces 300 milles que se trouvent les 14 milles de portage, dont il est question plus haut.

De la tête de la rivière Pelly il y a 220 milles pour se rendre au Yukon, à l'endroit appelé fort Selkirk. Il reste 172 milles pour arriver à Dawson.

Un cheval peut transporter 300 livres sur son dos, mais seulement 170 lorsque le chemin est neuf

ou que le voyageur s'entend peu à ce genre de transport. Plusieurs font l'erreur de surcharger leurs chevaux.

Pour transporter 2,000 lbs il faut à peu près 13 chevaux, qui coûtent \$442.00, y compris brides, selles, etc. C'est en supposant que les chevaux coûtent \$25.00 chacun. Une circulaire du Pacifique Canadien, publiée vers le 1er janvier 1898, dit que le prix des chevaux augmente à Edmonton, et qu'ils valent de \$20.00 à \$40.00.

En été, la nourriture pour les chevaux est abondante le long du chemin. En hiver en dépit de la neige, ils peuvent trouver une nourriture suffisante jusqu'à la rivière la Paix, mais pas plus loin.

" Personne ne niera que cette route, ainsi que toutes celles qui sont connues, est longue et difficile, " dit le *Bulletin*.

Ce journal conseille de partir à la fin de février ou au commencement de mars. Le voyageur pourrait alors espérer arriver à la rivière Pelly au commencement de juin : le voyage durant, dans des circonstances favorables, de deux à trois mois.

Cette route, dit une circulaire du Pacifique Canadien, est surtout suivie par les mineurs qui vont chercher à la source de la rivière la Paix, et dans les nombreuses petites rivières, dans le lit desquelles on trouve de l'or, et qui prennent leur

source dans le versant ouest des Montagnes Rocheuses. Il s'y trouve de l'or en grande quantité d'après certains mineurs.

Un cheval en hiver peut transporter 700 livres sur un traîneau plat, dont 300 livres seraient pour sa nourriture et 400 livres seraient des provisions, etc. Un cheval peut donc transporter jusqu'à la rivière Nelson la charge de deux chevaux de somme.

Ainsi en partant d'Edmonton en mars et ensuite voyageant par eau jusqu'à la rivière Nelson il faudrait la moitié moins de chevaux qu'en été.

Le transport du bagage par des chiens est peu praticable.

Je trouve que cette route, comme il est dit plus haut, fait bien pour ceux qui veulent aller prospecter le long des rivières la Paix et Nelson ; mais qu'elle ne peut faire nullement concurrence aux passes Chilcoot ou White.

D'abord ce trajet est très long. Il ne peut pas prendre moins de trois mois, car il faut tenir compte des retards causés par le pluie et par l'imprévu. Il y a de plus le risque qu'un ou plusieurs voyageurs soient malades, que des chevaux meurent, etc. Ce qui seraient bien embêtant, à quelques cents milles du point de départ ou de l'autre bout de la route.

Ce n'est pas la route du pauvre, comme on le

dit. Les chevaux pour transporter 2,000 livres coûtent plus cher qu'un billet de seconde classe depuis Montréal à Dawson, par l'embouchure du Yukon.

Les portages ne sont pas aimés des coureurs de bois. Il est préférable, au point de vue de l'économie du temps et de l'argent, de faire 100 milles en chemin de fer ou en bateau à vapeur, que 10 milles dans un portage.

Je ne comprends pas qu'on puisse recommander une route où il y a 800 milles de portages à faire. En effet, on peut faire 150 milles sur les rivières Nelson et aux Liards. Pour faire plus par eau il faudrait des bateaux assez légers pour être portagés sur une distance de 14 milles.

Comme ces bateaux ne peuvent être que grossiers, puisqu'ils sont faits à la rivière Nelson, il est difficile qu'ils soient légers. On ne peut donc faire par eau que 150 milles des 950 qu'il y a d'Edmonton à la source de la rivière Pelly.

Bien peu de mineurs jusqu'à présent sont partis d'Edmonton pour se rendre à Dawson.

20. De la voie du fleuve McKenzie. Elle est beaucoup plus longue que celle de la rivière Pelly. En partant de bonne heure le printemps on peut se rendre à Dawson, à l'automne, avant que le Yukon soit couvert de glace.

Le point de départ est Edmonton. On fait d'abord 90 milles en chemin de voiture. Ensuite

1844 milles par eau, avec deux milles et demi de portage seulement.

Ceci nous mène au fort McPherson sur la rivière Peel, pas bien loin de l'embouchure du fleuve McKenzie.

De ce fort on atteint la tête de la rivière Porc-Epic, après avoir fait 80 milles par eau et par terre.

On descend ensuite la rivière Porc-Epic jusqu'à son embouchure, au fort Yukon. Distance : 400 milles. Puis il faut remonter le Yukon jusqu'à Dawson City, sur un parcours de 303 milles.

On peut faire construire à Edmonton les bateaux qui servent à ce trajet.

Cette route est encore moins avantageuse que celle de la rivière Peliy, et très peu de mineurs l'ont jusqu'à présent suivie. C'est probablement la plus impraticable de toutes celles qui sont connues.

30. Route d'Ashcroft. Ashcroft est une station du Pacifique Canadien, dans la Colombie Anglaise, à 2702 milles de Montréal.

De ce point, il faut faire 220 milles en voiture, et 688 milles dans un sentier. Ce qui nous mène au lac Teslin, tributaire du Yukon. Il reste encore 572 milles pour arriver à Dawson City par eau.

En se rendant au lac Teslin on peut faire à un certain endroit 60 milles en bateau, si on préfère cela au chemin de voiture.

Cette route serait très dispendieuse et prendrait beaucoup de temps. Elle n'est pas suivie non plus.

C'est plutôt un projet de route.

40. Rivière Stickeen. Le point de départ est un des ports de la côte ouest : Victoria ou Seattle. De là, on fait par mer 7 à 800 milles pour arriver au fort Wrangle. On remonte la rivière Stickeen en bateau jusqu'à Glenora : 125 milles. De Glenora on parvient au lac Teslin en faisant 145 milles en chemin de voiture et dans un sentier.

Fort Wrangel appartient aux Etats-Unis.

On dit que la rivière Stickeen est d'une navigation difficile et même dangereuse. Le courant est très fort. C'est plutôt une suite de rapides. À la fin de l'été l'eau est basse et la saison de la navigation est courte.

Cette route restera peu praticable tant qu'il n'y aura pas de manière économique de transporter le bagage de Glenora au lac Teslin. La dernière partie de ce chemin est à peine tracée, dit-on. Cependant, une circulaire de chemin de fer dit que le trajet de Glenora à Teslin pourra se faire en voiture d'été un mois ou deux après l'ouverture de la navigation, et on dit qu'il y aura un bateau l'été prochain sur le lac Teslin.

Par cette route on évite les rapides du Cheval Blanc (White Horse Rapids).

Le trajet de 145 milles (de Glenora au lac

Teslin) dont partie seulement est en voiture, rend cette route dispendieuse, car il faut des chevaux de charge pour la dernière partie, et elle semble peu praticable. Il n'y a pas assez de détails donnés au public relativement au prix du transport, au temps qu'il faut pour faire le trajet, etc. Nous ne saurons à quoi nous en tenir que lorsque le chemin de voiture sera complété jusqu'au lac Teslin.

Très peu de personnes ont jusqu'à présent suivi cette route. Elle sera sans doute beaucoup améliorée d'ici à la fin de l'année 1898.

Après avoir écrit ce qui précède relativement à la route de la rivière Stickeen, je vois par les journaux qu'un chemin de fer sera construit cet été de Glenora au lac Teslin. Il devra être terminé le 1er septembre 1898.

50. On parle d'une route de Juneau au lac Teslin, tributaire du Yukon, qui consisterait à remonter la rivière Taku dans toute sa longueur et se rendre par terre jusqu'au lac Teslin. Ce trajet est peu connu et s'il y a des mineurs qui l'ont suivi, ils sont en petit nombre ; de sorte qu'on doit y attacher peu d'importance. Il paraît cependant qu'il est facile de faire une route très praticable à cet endroit.

La distance de Seattle à Juneau est de 899 milles.

60. La passe Chilcat. Elle est peu connue. Elle part de l'extrémité nord-ouest du canal Lynn. Les sauvages prétendent qu'elle est moins accidentée que la passe Chilcoot. En la suivant on éviterait les rapides du Cheval Blanc. Jusqu'à présent elle n'est pas suivie par les mineurs.

70. La voie de St-Michel. Le trajet se fait par eau depuis Seattle ou Vancouver jusqu'à Dawson. Il y a environ 2750 milles depuis Seattle jusqu'à l'île St-Michel. Cette île se trouve située dans le détroit de Behring, à 60 milles au nord d'une des bouches du Yukon.

Il faut remonter le Yukon sur une distance de 1650 milles pour arriver à Dawson. Les bateaux qui font le service sont très plats, parce que le fleuve est rempli de bancs de sable. Quand l'eau est basse, à certains endroits il n'y a pas plus de 16 pouces d'eau, dans la partie américaine du fleuve.

Par cette voie on ne peut arriver à Dawson que vers le 25 juillet, en prenant le premier bateau qui remonte le fleuve.

C'est le trajet le plus facile ; mais on dit que les bateaux à vapeur transporteront à peine le cinquième des personnes qui veulent suivre cette route.

Il est très important d'arriver de bonne heure cette année au Yukon. Quand même le mineur

arriverait à Dawson par le premier bateau il aura été devancé d'un mois et demi par ceux qui passeront par Dyea ou Skagway.

Le voyage dure de quatre à cinq semaines depuis Seattle. Il y a déjà cinq compagnies qui auront des bateaux voyageant sur le Yukon l'été prochain, de sorte qu'il arrivera en moyenne un bateau par jour à Dawson.

Le Yukon est libre de glace à la fin de mai, mais ce qui empêche les steamers d'arriver plus tôt à l'embouchure de ce fleuve, ce sont les glaces du détroit de Behring. Elles retardent l'arrivée à Dawson d'un mois.

Il faut près de trois semaines pour remonter le Yukon.

Celui qui arrivera à St-Michel après le 25 août court le risque de ne pas se rendre à Dawson avant que le froid suspende la navigation. En partant de Seattle le 10 août le voyageur est à peu près certain de se rendre à Dawson avant les froids.

80. Le sentier de Dalton. Ce sentier part du canal Lynn à une trentaine de milles au-dessus de Dyea et se termine au fort Selkirk. Distance environ 350 milles.

Le sommet de la passe est à environ 45 milles de la côte, et se trouve à 3600 pieds au-dessus de la mer.

Les mineurs qui ont plusieurs cents livres de provisions, etc., ne suivent pas cette route pour aller au Klondike, mais plusieurs sont revenus par là en décembre et janvier derniers, parce qu'ils avaient peu de chose à apporter avec eux.

Jusqu'à présent le sentier de Dalton a surtout servi à ceux qui veulent conduire des bestiaux au Yukon. L'été dernier un boucher de Juneau a envoyé à Cudahy 40 bêtes à cornes. Il y a de l'herbe suffisamment tout le long de la route en été. Rendu au Yukon, aux rapides Rink, il a tué ses bestiaux et en a descendu la viande sur un radeau.

Par cette route on évite les rapides du Cheval Blanc, et certains grands lacs sur lesquels on risque d'être retardé par le vent.

On a parlé d'établir un chemin d'hiver par le sentier Dalton. Cependant rien ne semble avoir été fait. Il faudrait que ce chemin fût par terre jusqu'à Dawson, parce que la glace du Yukon est bouleversée et amoncelée, et à certains endroits il faudrait beaucoup de travail pour ouvrir un chemin sur le fleuve.

90. La Passe White. Cette route a pour point de départ Skagway à cinq milles de Dyea. Le point le plus élevé qu'on atteint est de 2600 pieds. On y rencontre en été plusieurs marais.

Les journaux ont rapporté qu'en novembre

dernier on avait commencé à faire un chemin d'hiver qui permettrait à deux chevaux de transporter facilement deux mille livres. Elle est moins suivie que la route de Dyea. Les tempêtes y font moins à craindre que dans la passe Chilcoot. Il serait facile d'en faire un chemin bien passable et de beaucoup supérieur à la passe Chilcoot.

De Skagway il y a 30 milles à aller à la tête du lac Bennett et 45 milles au lac Tagish. On atteint le sommet à 17 milles du point de départ. De là la descente est à peine sensible, ayant une moyenne de 20 pieds par mille.

Il y a assez d'herbe du long de la route pour nourrir les chevaux de somme. Le sol cependant est rocheux.

Les journaux depuis quelque temps ont parlé de cette passe. On s'attendait que cet hiver avec la neige il serait facile de faire de bons chemins, et que le transport d'effets ne coûterait que deux ou trois cents la livre. Mais, il n'y a rien de bien certain encore relativement à ce projet de chemin d'hiver. Nous attendons des nouvelles d'un jour à l'autre.

La "Gazette" de Montréal du 31 janvier donne la nouvelle suivante, qui est extraite d'une lettre de M. Fee du Northern Pacific, et qui arrive juste à temps pour être insérée dans ce livre-ci.

"Je vous annonce que la "Skagway & Yukon Improvement and Transportation Company" a

terminé un chemin de voiture jusqu'au lac du Sommet (distance 17 milles). Ce lac est au sommet de la passe White, à la frontière canadienne. Au lieu d'ouvrir ce chemin jusqu'au lac Bennett, comme elle en a l'intention, il se pourrait qu'elle se rende au lac Tagish, en laissant de côté le lac Bennett. Il y a environ 20 milles du lac du Sommet au lac Tagish. Les premiers 17 milles seront ouverts à la circulation vers le 10 février. Ce chemin est très bien fait. Il y a des ponts pour traverser les précipices. Les marais sont pavés en bois, et des ponts sont jetés à certains endroits. La distance sera réduite à 32 milles par ce chemin s'il est construit jusqu'au lac Bennett, depuis le lac du Sommet.

100. Dyea. Il y a 23 milles de Dyea au lac Lindeman. C'est le plus court portage de la mer au Yukon.

C'est par là que passent presque tous les mineurs, quoique la route, sur une distance de quelques milles, soit presque impraticable.

En partant de Dyea on fait 7 milles au fond d'une vallée située entre de très hautes montagnes. Cette partie de la route est bonne. On a jeté des ponts sur un petit ruisseau qui serpente au fond de cette vallée et qu'il faut traverser plusieurs fois. C'est au bout de ces 7 milles que commence la montée. Il faut marcher dans le versant d'une montagne escarpée, à travers une forêt et sur un

sol rocheux, ayant à franchir plusieurs coulées étroites et profondes. Cinq milles de cette route conduisent à Sheep Camp, à l'extrême limite de la forêt. De ce point il n'y a plus de bois jusqu'au lac Lindeman.

De Sheep Camp il reste 3 milles à faire pour



Dans la Passe Chilcoot.

atteindre le sommet de la passe, qui se trouve à une hauteur de 3378 pieds au-dessus de la mer. C'est l'endroit le plus difficile de la passe Chilcoot.

Ces 3 milles se font dans un sentier étroit, entre d'immenses blocs de granit qui s'élèvent jusqu'au sommet de montagnes couvertes de neige presque toute l'année. Il faut franchir de grosses

pierres entre lesquelles se trouvent du roc nu, très glissant.

A un certain endroit de cette route de 3 milles, près du sommet, la côte est escarpée, presque à pic sur une longueur de 900 pieds. Quelques cents pieds plus loin il y a une autre côte également abrupte de 700 pieds.

On a établi en arrivant au sommet et où il y a de la neige, une espèce de cabestan servant à élever les traîneaux chargés. Souvent un certain nombre de mineurs travaillent de concert pour monter leur bagage

Dans les derniers 12 milles, il y a absence complète d'arbres ou même d'arbrisseaux, avec lesquels on puisse faire du feu.

Après avoir franchi le sommet, la descente est douce, donnant une moyenne de 130 pieds par mille. Le sentier est tortueux et difficile. Il traverse de longs espaces de roc brisé rendant la route extrêmement difficile pour le "portageur."

Quelques-unes des vallées du versant nord de la passe sont remplies d'une neige éternelle sur laquelle le sentier passe pour éviter le terrain accidenté. Plus bas le sentier suit le ruisseau dans un défilé rocheux et étroit.

Je donne beaucoup de détails parce que c'est la route que prennent 95 pour cent des mineurs. On voit par ce qui précède qu'on ne peut se servir de bêtes de somme dans la passe Chilcoot, depuis

l'extrémité nord de la vallée (à 7 milles de Dyea) jusqu'au sommet de la montagne, c'est-à-dire sur une longueur de 10 milles. Jusqu'à présent il faut tout transporter sur son dos. Il a fallu l'été dernier payer jusqu'à 53 cents la livre dans certains cas pour faire transporter son bagage de



Dans la Passe Chilcoot.

Dyea au lac Lindeman. Mais c'était une exception.

Les sauvages n'exigeaient depuis nombre d'années en moyenne que 15 cents la livre pour faire ce transport, mais lors de la grande affluence de l'été et l'automne 1897, il a fallu leur payer de 25 à 40 cts.

Un homme fort, habitué à porter, transporte

dans deux jours 100 livres au Jac Lindeman et revient dans une journée ; mais c'est une rude besogne.

Les portageurs seront probablement rares au printemps, pendant le fort de l'affluence.

Ce qui a été dit jusqu'à présent relativement au transport du bagage s'applique à l'été. Le printemps est la meilleure saison pour franchir la passe Chilcoot. L'abondance de neige comble l'espace entre les immenses pierres, et améliore les endroits accidentés. Sur la neige dure il est plus facile de transporter 6 à 700 livres, que 100 livres en été.

Aux endroits difficiles on se sert de cordes pour monter les traîneaux ou pour les descendre.

Les tempêtes dans la passe Chilcoot sont terribles et suspendent quelquefois le trafic pendant une ou deux semaines.

Un journal *The Alaska Searchlight* donne beaucoup de détails sur l'intéressant sujet : Comment porter les bagages dans la passe Chilcoot. De Dyea on fait d'abord 5 milles sur la glace du petit ruisseau dont il est parlé plus haut ; ce qui nous conduit au commencement du canon. Là on peut aisément dresser la tente sur la neige.

Le canon Dyea a environ 2 milles de long et 50 pieds de large. Le ruisseau qui se trouve au fond n'est pas navigable, mais au printemps on passe sur la glace. Lorsqu'il n'y a plus de glace on passe du côté est du canon.

Le dernier endroit où l'on rencontre des arbres avant d'arriver au lac Lindeman est à 17 milles de Dyea. On ne peut avoir de bois plus loin.

Lorsqu'au printemps il fait doux, il faut se défier des avalanches.

Un certain Peterson a trouvé un moyen qui est assez expéditif de faire monter les traîneaux dans les endroits les plus difficiles. Une poulie est attachée au sommet de la côte ; dans le traîneau qui est vide on met de la glace, des pierres, etc., en assez grande quantité pour que ce traîneau par son poids descende la côte et fasse remonter le traîneau chargé qui est au pied.

Lorsqu'il fait beau et que la neige est dure la descente depuis le sommet au lac Lindeman est facile mais s'il neige c'est une toute autre affaire. On ne voit plus le sentier, et la neige, poussée avec violence par le vent permet à peine au voyageur de voir à quelques pieds devant lui.

La passe Chilcoot, en dépit des grandes difficultés qu'elle présente, est recommandée par Joseph Ladue, et William O'Gilvie, arpenteur du gouvernement fédéral, qui est arrivé du Yukon l'automne dernier après y avoir séjourné au delà de deux ans.

Ladue dit dans son livre "Klondike Nuggets" page 21 :

"Après une longue expérience, j'ai conclu
" que la meilleure route à suivre pour se rendre

“ aux terrains aurifères est de partir de Seattle, “ Washington, de passer par Juneau, Alaska, et “ de se rendre à Dawson City en franchissant la “ passe (Dyea), et en suivant les rivières ; et je “ vais donc décrire cette route avec plus de détails “ que les autres routes.”

Ogilvie, cité dans le “ Star ” du 17 janvier 1898, dit :

“ Nous passons maintenant par la route de Dyea dont se sont servi les sauvages depuis des générations ; il est évident qu'ils savaient ce qu'ils faisaient en la choisissant. On calcule que quatre-vingt-quinze pour cent des personnes qui sont allées jusqu'à présent au Yukon sont passées par la route de Dyea, ce qui est une preuve de sa supériorité sur les autres routes.”

Proteau s'est rendu au Yukon en 1896 par cette passe, et il doit retourner par là à ses claims au printemps.

Les chiens dans la passe Chilcoot seraient utiles surtout depuis le sommet au lac Lindeman. Car, on peut faire transporter à bon marché les provisions, etc., jusqu'au bout nord de la vallée (distance de 7 milles). Dans la route de deux milles qui suit, se trouvent les montées abruptes, et à certains endroits, les chiens ne peuvent rien traîner. Mais ils sont très utiles du sommet de la passe au lac Linderman.

Ces remarques sur l'utilité des chiens ne s'ap-

pliquent qu'à l'hiver. En été, ils ne peuvent être servir de rien.

Le voyage par Dyea est celui qui prend le moins de temps. De Montréal on peut faire le voyage dans six à sept semaines, si l'on n'a pas à attendre que la glace du Yukon soit partie.

Le temps pour faire le voyage peut se répartir comme ceci. De Montréal à Seattle par le Great Northern, 5 jours ; de Seattle à Dyea, par steamer, 5 jours ; pour franchir la passe Dyea au plus trois semaines (et dans la plupart des cas deux semaines suffiront) ; pour descendre le Yukon sur une distance de 552 milles, au plus deux semaines.

Il faut de trois à quatre mois par Edmonton.

En passant par l'embouchure du Yukon cela ne prendrait guère plus de temps que par Dyea ; mais c'est plus dispendieux ; vous arrivez à Dawson un mois et demi plus tard que par Dyea et de plus vous n'êtes pas sûr du tout de trouver votre place à bord des bateaux qui remontent le Yukon. C'est la route la plus confortable, et ce sera ceux qui ne tiennent pas à arriver les premiers, et qui veulent éviter les fatigues des passes qui la suivront.

La route d'Edmonton serait une bonne chose si elle était faite pour y passer en voiture d'un bout à l'autre, parce qu'elle contribuerait à développer d'immenses régions propres à la culture du blé, mais elle ne peut jamais être assez avantageuse,

pour les raisons données plus haut, pour attirer les voyageurs qui se rendent à Dawson.

Nous attendons tous les jours des nouvelles du tramway de la passe Chilcoot (j'aurai certainement du nouveau à donner au lecteur relativement à ce tramway dans le "Guide du Mineur.") Plusieurs fois les journaux ont annoncé qu'il fonctionnerait le 15 janvier, puis le 1er février, etc., et ils n'ont jamais dit qu'il ne se construirait pas.

Une fois ce tramway construit la route de Dyea sera la plus avantageuse, la plus rapide et la moins dispendieuse.

Voici les nouvelles qui arrivent par les journaux d'aujourd'hui, le 31 janvier 1898.

Il y a actuellement en voie de construction dans la passe Chilcoot, une ligne de tramways qui seront traînés par des chevaux, et quatre lignes de tramways aériens, partant de Sheep Camp et franchissant le sommet. Quand ces lignes fonctionneront elles pourront transporter de 300 à 400 tonnes par jour.

La route depuis le sommet ou depuis le lac Shallow jusqu'au lac Lindeman est facile, puis qu'elle suit une pente douce dans un pays peu accidenté. Les routes à suivre d'ici à quelques mois jusqu'à ce que les lacs soient libres de glace consisteront donc à passer sur la glace du lac Lindeman et du lac Bennett pour descendre aussi loin que possible vers la rivière Pelly ou le Yukon

proprement dit. Car, il est prudent de s'éloigner des lacs Lindeman et Bennett pour trouver du bois en plus grande abondance et de meilleure qualité, pour faire les bateaux.

Cette route s'améliore beaucoup.

Il y a une autre ligne de tramways en construction le long des rapides du Cheval Blanc. Ces tramways qui seront traînés par des chevaux pourront transporter autant de tonnes de provisions, etc., qu'il s'en présentera.

Cependant bon nombre de personnes descendent ces rapides dans leur bateau sans qu'il y ait beaucoup de danger, bien qu'il soit arrivé plusieurs accidents dus à l'inattention ou à l'inhabileté de ceux qui conduisaient les bateaux.

Les voyageurs ont continué à franchir la passe Chilcoot dans les deux directions sans jusqu'à présent avoir éprouvé de grandes difficultés. Encore dernièrement il est passé 45 mineurs qui venaient de Dawson. Puisque l'on peut voyager dans cette passe dans le cœur de l'hiver il faut conclure que ce voyage n'est pas aussi terrible qu'on l'a dit.

Mais la grande nouvelle, qui tranche la question de savoir quelle route qu'il faut suivre, est celle-ci : Hugh C. Wallace, président de " Chilcoot Railway and Transportation Company ", a su que le tramway aérien de cette compagnie qui franchit la passe Chilcoot jusqu'au lac Lindeman est terminé.

Bovril

••
LIMITÉ.

••
Spécialité d'Aliments

27, Rue St-Pierre

MONTREAL.

Manufacturiers de . . .

Rations mises dans des cartouches

Rations pour une journée

Rations de Bacon

Bœuf frais pressé

Boulettes pour Soupes

Boulettes de jus de citron

Pommes de terre séchées

Navets séchés

Oignons séchés

Bovril en boîtes de fer-blanc

Bœuf fluide de Johnson en boîtes de fer-blanc

Et autres aliments concentrés trop longs à énumérer.

Demandez la liste ou venez à notre bureau

27 Rue Saint-Pierre.

C'est l'indication d'un changement complet dans la manière de se rendre au Klondike. En effet, depuis l'océan Pacifique jusqu'aux sources du Yukon, il ne faudra plus qu'une journée là où il fallait un mois ; et de plus le danger et les fatigues disparaissent.

La compagnie a fait un arrangement avec le gouvernement canadien pour transporter, à 15 cents la livre, de Dyea au lac Lindeman, tout l'approvisionnement de la gendarmerie à cheval (mounted police).

Il s'agit maintenant de savoir par quelle ligne il faut voyager.

Le chemin de fer le Great Northern est celui qu'il faut prendre pour aller au Yukon. Il vous conduit à Seattle, état de Washington. De là un steamer vous transporte à Dyea.

A Montréal, il faut partir de la gare du Grand Tronc et non de celle du Pacifique.

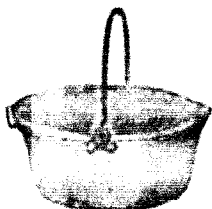
Le trajet de Montréal à Seattle prend 5 jours ; et il faut à peu près le même temps pour se rendre de Seattle à Dyea.

A Seattle on peut acheter tout ce dont on a besoin pour le Yukon.

Il n'y a pas de changement de wagon de Montréal à Seattle.

Ceux qui voyageront dans la seconde classe seront dans des wagons avec lits (appelés "colo-

Ustensiles de Cuisine



En Aluminium

• • •
Pour faire la cuisine
sous la Tente.

Les Chercheurs d'Or...

trouvent qu'il est avantageux de faire usage de nos services. Les ustensiles nécessaires à trois ou six personnes entrent l'un dans l'autre et tous dans le plus grand vaisseau qui a 10 pouces par 6½. Le tout est quatre fois plus léger que les ustensiles émaillés. C'est pure, sain, propre et ça ne rouille pas. C'est parfait, et l'expérience a démontré que c'est à peu près inusable. C'est ce qui est le plus économique.

Demandez notre catalogue. —————

Nous avons aussi des battées (en anglais "pan") en acier et en aluminium, pour laver l'or.

• • •

C. T. Christie & Co.,

365 RUE ST-JACQUES

————— MONTREAL.

nist ears) ". Ils auront à leur disposition un poêle pour faire cuire ou chauffer leurs aliments, faire du thé, etc.

Si ces lits ne leur sont pas donnés de Montréal, ils le seront certainement depuis St-Paul, à une journée et demie de Montréal.

Cette ligne passe par Chicago, St-Paul, Minneapolis et une foule d'autres villes.

Le passage à bord du steamer jusqu'à Dyea sera retenu d'avance par télégramme pour les voyageurs, afin qu'ils ne perdent pas de temps à Seattle à attendre plus ou moins longtemps pour se rendre aux passes.

Les prix de passage seront aussi bas que par n'importe quelle autre ligne. Si un chemin de fer diminue ses prix, le Great Northern en fera autant aussitôt.

Les voyageurs n'auront pas à s'inquiéter à propos de leur bagage.

Défiiez-vous des agents. Il y en a un qui a vendu l'autre jour un billet \$66.66. Il en demandait \$72.00 d'abord. Ce billet coûte par le Great Northern \$61.60. C'est pour aller de Montréal à Seattle.

Tant qu'il n'y aura pas d'arrangements de conclus entre le gouvernement canadien et celui des Etats-Unis il n'y aura de droits à payer qu'une fois de Montréal au Yukon canadien, pour ce qui est acheté à Seattle. Les mineurs trouve-

ront à Seattle tout ce dont ils pourront avoir besoin.

Actuellement, il faut payer deux fois pour ce qui est acheté à Victoria ou Vancouver. Ces arrangements sont actuellement discutés entre les deux gouvernements, et il n'y a pas encore d'entente.

Si, après qu'un voyageur a acheté son billet de moi, il y a réduction dans les prix avant qu'il soit parti, cette réduction lui sera accordée, pourvu que ce soit dans les 30 jours après l'achat du billet.

Ceux qui veulent retenir leur passage par steamer pour aller à Dyea avant d'acheter le billet complet, devront déposer \$10.00, qu'ils perdront s'ils n'achètent pas de billet ; mais ils auront cette somme de moins à payer s'ils en achètent.

Je dis " par steamer " parce que c'est seulement qu'il peut y avoir encombrement, tandis qu'il n'y a pas de danger pour la première partie du voyage, de Montréal à Seattle.

Si les voyageurs qui ne connaissent pas Montréal veulent avoir quelqu'un pour les rencontrer à l'arrivée du train, ils n'ont qu'à m'écrire.

Prix du passage :

1re classe de Montréal à Dyea.. \$120.45

2e classe " " .. 96.60

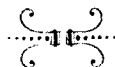
Chaque passager a droit d'apporter 150 lbs d'effets sans payer. Pour ce qui excède 150 lbs le prix dépend du genre d'effets. Ça coûtera envi

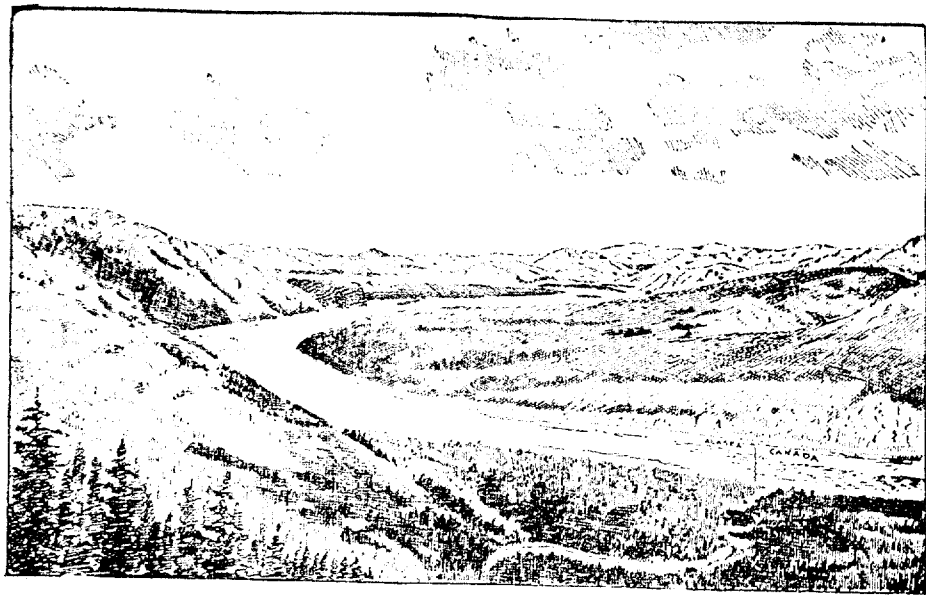
ron \$3.00 pour chaque cent livres d'ici à Seattle, et
65 cts de Seattle à Dyea.

Ces prix peuvent changer.

Je suis le seul agent pour la province de
Québec. Adressez-vous à moi pour avoir tous les
avantages que je promets.

RAOUL RINFRET,
Edifice de la New-York Life,
MONTREAL.





Ligne entre l'Alaska et le Canada, ou elle traverse le Yukon.

CHAPITRE IV

Quand faut-il partir ?—Ce qu'il faut emporter.

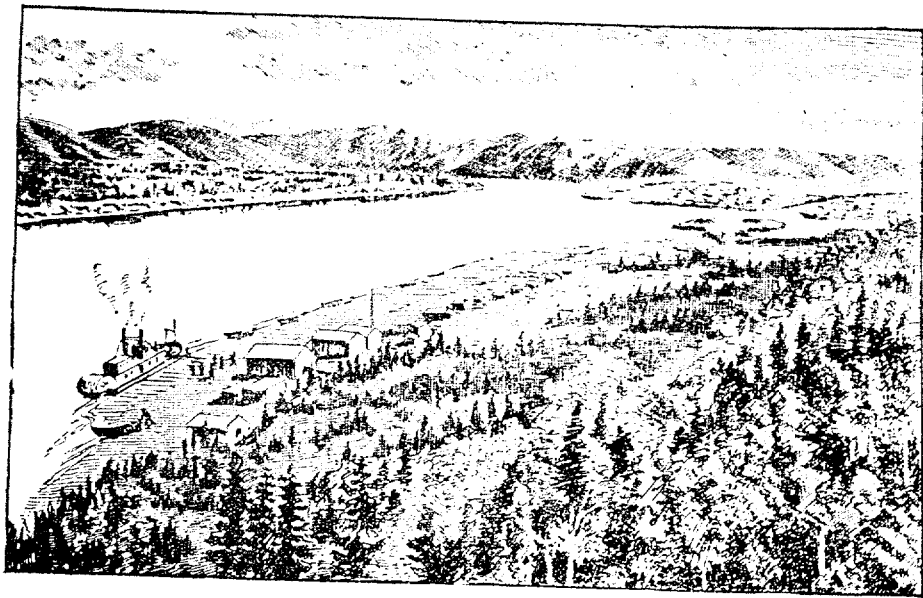
Pour savoir quand partir il faut d'abord savoir quelle route on a l'intention de suivre.

J'ai déjà dit un mot de la date du départ dans le chapitre III, en discutant ce point : "Quelle route il faut prendre ?"

Si quelqu'un veut passer par l'embouchure du Yukon pour faire tout le trajet par eau depuis Seattle, il n'est pas nécessaire de quitter Montréal avant le 15 mai.

Une lettre que j'ai reçue le 25 janvier de Seattle, de la "North American Transportation and Trading Co," dit que le premier steamer de cette compagnie partira de Seattle vers le 1er juin pour se rendre directement à l'île St-Michel, située près de l'embouchure du Yukon. Il y a là raccordement avec les bateaux à vapeur qui remontent le grand fleuve.

Une autre lettre, datée le 20 janvier, venant de "Alaska Commercial Company" annonce que



Cudahy, tout près. Forty-Mile de l'autre côté de la rivière.

leur premier steamer partira vers le 10 juin pour l'île St-Michel.

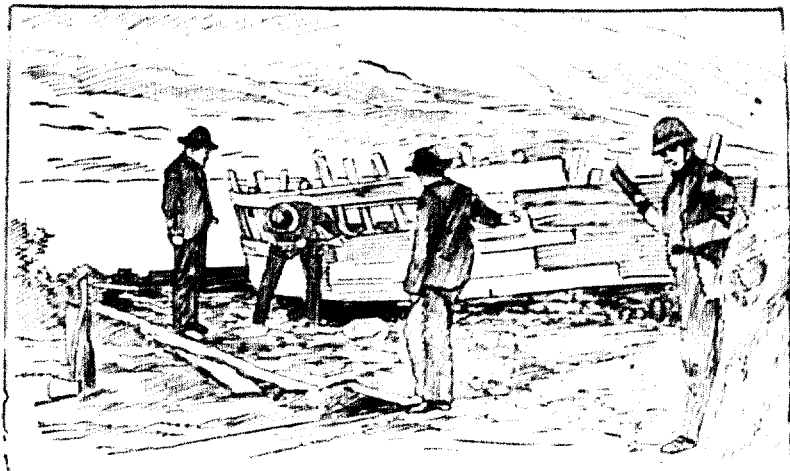
Comme il a été déjà dit, les banquises de glace du détroit de Behring empêchent les steamers d'arriver à l'île St-Michel avant la fin de juin. Quant au Yukon il est libre de glace à la fin de mai.

Si c'est l'intention du mineur de se rendre à Dawson par les passes (c'est la route la plus suivie, et c'est par elle qu'on arrive le plus tôt à sa destination) il n'est pas nécessaire de partir de Montréal avant la fin de mars. Je dirai même que ce serait assez tôt de partir au milieu d'avril si ce que disent les journaux du 31 janvier est exact : qu'une ligne de tramways aériens allant de Dyea au lac Lindeman est terminée, et que quatre autres le seront bientôt.

Cependant si le bois qui se trouve sur les bords des lacs Lindeman et Bennett n'est pas aussi beau que celui qu'il y a plus bas sur le Yukon, ce serait mieux de passer ces deux premiers lacs sur la glace pour aller construire les bateaux plus loin. Dans ce cas, il faudrait partir assez tôt de Dyea pour avoir le temps de se rendre en bas de ces lacs avant que la navigation s'ouvre.

Ce ne serait pas trop tôt de partir au commencement d'avril.

Dans le " Guide du Mineur " qui va paraître vers le 25 février je dirai si cette nouvelle du



Construction de l'embarcadour.

tramway aérien est confirmée ; ce qui aidera le mineur à fixer plus exactement la date de son départ, et je discuterai de nouveau cette question. "Quand Partir ?" Il peut se produire des changements qui affectent cette date du départ.

Ladue dit : (avant qu'il fût question de tramways dans la passe Chilcoot) "que c'est inutile de partir avant le 15 mars." Proteau avait l'intention : de quitter Seattle vers le 15 février, parcequ'il voulait se rendre sur la glace jusqu'à l'autre bout du lac Laberge, soit à 178 milles de la passe. Il voulait faire ce trajet avec des chiens.

M. Hector Gagnon, autrefois de Stanfold, P.Q., est arrivé le 27 décembre dernier de Dawson. Dans un interview donné à Lowell, il parle entre autres choses de la date du départ pour le Klondike. Je cite presque tout ce qu'il dit, pensant que ça intéressera le lecteur.

En 1896, M. Gagnon s'engagea pour aller travailler dans l'une des scieries de Dawson City. Il était scieur dans l'un de ces moulins, lorsque la grande nouvelle se répandit que certains ruisseaux inconnus jusqu'alors, charriaient de l'or.

Les gens de Dawson City, alors un petit bourg sans importance, étant les premiers rendus, ont été les premiers à recueillir le précieux métal. Cependant, si l'on en croit M. Gagnon, tous n'ont pas fait fortune, parce qu'ils ont trop entrepris pour leurs moyens.

No more Blankets



.. Si vous avez l'intention de passer quelque temps au "Klondike," prenez soin d'avoir votre couverture de nuit, . . .

Chaude et légère.

Le duvet d'Eider est la chose la plus légère du monde. Une légère couche de ce duvet vous tiendra chaud, quand vous auriez froid dans des couvertures de laine, en auriez-vous une douzaine

The Alaska Sleeping Bag

Adopté par le Gouvernement pour l'expédition du Major Walsh, est construit en trois parties :

1o Le sac extérieur, en toile à voiles, épaisse et forte, muni de sections spéciales pour la tête et les pieds (ceci est important). Ce sac est garanti imperméable contre la neige et la pluie. Pour ceux qui le désirent nous couvrons l'intérieur du sac d'une couche de caoutchouc, qui le rend absolument imperméable pour tout temps, mais aussi un peu malsain à cause de l'évaporation arrêtée, quoique celle-ci soit aidée par des trous de ventilation, pratiqués aux deux extrémités du sac.

2o Deux doublures d'édredons, attachées au sac extérieur et qui couvrent le voyageur de la tête aux pieds.

3o Une doublure en laine naturelle, qui absorbe la perspiration et peut se laver.

Le tout est attaché avec des boutons à ressort et ne pèse que 16 livres. Muni de ce sac, on n'a pas besoin de couvertures.

Echantillons et Catalogues sur demande, 290 rue Guy, Montréal.

La Cie "Alaska" de Plumes et de Duvet

(THE ALASKA FEATHER & DOWN CO. LIMITED.)

A exiger notre nom "Alaska" sur chaque sac, cousu dans la doublure.

Il est, a-t-il dit, très dangereux d'exploiter un "claim" sur une grande échelle, si le propriétaire n'est pas déjà très riche, car il paiera en gages souvent beaucoup plus que le "claim" pourra lui rapporter.

On a vite dépensé ainsi sa petite fortune.

Les gages y sont d'un dollar et quart (\$1.25) de l'heure.

M. Gagnon a laissé sa position dans les scieries pour aller à la recherche du précieux métal, recevant de ses patrons \$2.25 par heure.

Aujourd'hui, il a réussi à réaliser une jolie petite fortune, et il fait partie d'une compagnie composée de six prospecteurs qui ont des "claims" en pleine exploitation.

Il va retourner au Klondike au printemps. Il dit que ceux qui sont partis l'automne dernier, ont fait une folie, parce qu'ils ont dû épuiser leurs provisions en route. Le temps pour partir est à la fin de février ou au commencement de mars, c'est assez vite.

Le climat du Klondike, quoique rigoureux, y est sec et sain ; on s'y fait bien vite. Il y a du travail en abondance.

Il est d'opinion qu'un homme partant seul avec un capital de \$1,000 se trouve dans une plus mauvaise position que cinq ou six personnes n'ayant que quatre à cinq cents dollars chacune et s'organisant en compagnie.

“ Par exemple, que les vivres et l'argent viennent à manquer, dit-il. Sur la bande, il y en a trois qui vont travailler à gages, faisant vivre leurs compagnons avec le produit de leur travail, tandis que ceux-ci exploitent les “ claims ”.

“ Puis si vous êtes six, vous achetez autant de “ claims ”, et sur ce nombre, vous courez une bonne chance d'en trouver au moins un qui est profitable, et celui-là peut suffire pour enrichir toute la bande ”.

C'est toujours l'application de l'axiôme si bien connu : l'Union fait la Force.

M. Gagnon dit que dix chercheurs d'or peuvent se rendre à Dawson City, avec des provisions pour un an, en possédant chacun trois cents dollars.

Quand M. Gagnon et ses compagnons ont exploré leurs “ claims,” ils ont de suite trouvé 42 onces d'or ce qui vaut environ \$750.

Il y a de l'or, c'est incontestable, mais tous ceux qui vont au Klondyke n'en trouvent pas. Il y a toujours la ressource de travailler pour les autres.

En fait de nourriture, on trouve au Klondike les fèves, le lard, les biscuits de matelo, toutes sortes de conserves. Mais pas de pâtisseries, ni des petits plats dont se délectent les gourmets.

La chasse aux caribous et autres bêtes succulentes des forêts fournit des mets exquis.

CE QU'IL FAUT EMPORTER.—C'est une chose importante de savoir ce qu'il faut en fait de vêtements, d'aliments, d'outils, de remèdes, de batterie de cuisine, etc.

Les longues listes données dans certains livres sont parfois fantaisistes. J'en ai une sous les yeux qui ne mentionne pas de biscuit, qui est important pour le coureur des bois et qui est difficile à remplacer. C'est toujours prêt. Il en faut pour voyager au Yukon.

Dans le choix des aliments et des vêtements il faut considérer pour qui ce choix est fait. Le tenderfoot ne prendra pas la même nourriture que celui qui est habitué aux bois.

Il s'agit de ne rien oublier de ce qui est nécessaire et de ne pas se surcharger de choses inutiles. Le prospecteur qui sera loin de Dawson ne pourra pas remplacer ce qu'il aura oublié. D'un autre côté, lorsqu'il s'agit de porter ou de lutter contre le courant d'un des tributaires du Yukon, il est important de ne pas avoir de choses inutiles.

NOURRITURE.—Nous considérerons d'abord ce qu'il faut avoir en fait de nourriture.

Le prospecteur doit emporter tout ce qu'il lui faut pour un an. Il aura à chercher peut-être à une grande distance des endroits où il pourrait renouveler ce qu'il lui manque.

Une bonne nourriture est très importante. Ce serait une économie mal entendue que de ne pas se

POUR PRENDRE LE

Great Northern

DE MONTREAL A SEATTLE

Il faut passer par le GRAND TRONC et
non par le Pacifique Canadien.



LE voyageur ne doit pas oublier qu'il lui faut acheter son billet de moi, s'il veut profiter des avantages suivants : recevoir gratis le "GUIDE DU MI-NEUR," que je ne vendrai pour aucun prix à ceux qui ne passeront pas par le

GREAT NORTHERN

avoir sa place retenue d'avance par télégramme à bord du steamer qui doit le transporter de SEATTLE à DYEA, et payer son billet le plus bas prix possible.

Il faut passer sur la voie du

GRAND TRONC

en partant de Montréal, mais je vends des billets sans qu'il soit nécessaire d'aller au Grand Tronc pour les acheter. Il faut les acheter de moi.

Demandez par la poste toutes les informations.

RAOUL RINFRET,

Edifice de la New-York Life

— MONTREAL

procurer une nourriture variée et abondante. Il faut prendre plus que moins. Il faut que le mineur soit bien nourri pour endurer les fatigues et le grand froid. Il ne faut pas oublier que le froid excite l'appétit et crée chez nous un besoin d'absorber une grande quantité d'aliments.

Voici une liste complète de ce qu'on peut emporter sans qu'il soit nécessaire de prendre de tout. Chacun peut consulter son estomac, son goût.

Celui qui est habitué à la vie des bois, sait bien ce qu'il lui faut, mais le tenderfoot sera peut-être embarrassé par le choix.

CE QU'IL FAUT A UN HOMME POUR UNE ANNÉE

Farine, lbs.....	350
Grain, lbs.....	50
Riz, lbs.....	35
Fèves, lbs.....	100
Sucre blanc, lbs.....	100
" Soda à pâte ", lbs.....	8
Levure (yeast), paquets.....	6
Sel, lbs.....	25
Poivre, lb.....	1
Moutarde, lb.....	$\frac{1}{4}$
Gingembre, lb.....	$\frac{1}{4}$
Pommes sèches (tapées), lbs.....	25
Pêches " lbs.....	25
Oignons séchés, lbs.....	25
Pommes de terre, lbs.....	50
Thé, lbs.....	12

Savon, lbs.....	8
Légumes séchés pour la soupe, lbs..	15
Beurre, lbs.....	25
Tablettes de jus de citron, doz.....	1
Bœuf en conserves, boîtes.....	10
Bacon, lbs.....	200
Biscuit, lbs.....	100

Le lard est très important, mais pour celui qui part au printemps il est difficile d'en emporter. Au bout de quelques semaines la chaleur est cause qu'il devient rance. Mais il se conserverait bien d'octobre à mai.

La farine doit être mise dans des sacs à l'épreuve de l'humidité. On peut en dire autant d'une foule de choses qui peuvent être plusieurs jours exposées à la neige ou à la pluie, surtout s'il faut porter dans la passe Chilcoot.

Les sacs dans lesquels le sucre, la farine, etc., sont mis ne donnent aucun goût à ces aliments.

Celui qui n'aime pas particulièrement le sucre, se contentera de 50 lbs.

50 lbs de pommes de terre séchées représentent 6 minots. Le beurre est mis dans des boîtes fermées hermétiquement.

En choisissant le bacon il est bon de prendre les parties qui ne contiennent pas trop de maigre.

Si le tramway aérien de la passe Chilcoot n'est pas terminé, il faudra alors porter. Tous les paquets doivent peser environ 50 lbs chacun, et être enveloppés dans des toiles imperméables.

Les boîtes dans lesquelles les aliments sont mis en conserves sont de forme carrée, prenant ainsi moins de place et se protégeant plus les unes les autres. Les quantités données dans la liste plus haut, peuvent sembler un peu grandes ; mais il ne faut pas les diminuer à la légère. Il est vrai que tout cela est bien pesant lorsqu'il s'agit de porter, mais aussi tout cela est bien utile pendant un long hiver alors qu'il faut une nourriture variée.

VETEMENTS. -- La quantité de vêtements varie avec les individus. Il en faut, pour le même espace de temps, plus à certaines personnes qu'à d'autres. Voici les principaux articles :

Une paire de bottes en caoutchouc.

Une paire de grosses bottes en cuir.

Autres chaussures à la discrétion.

Deux habits complets en laine.

Trois caleçons et trois camisoles (corps) de laine.

Un pardessus de couverture (couverte) de laine.

Deux pantalons de couverture de laine.

Une douzaine de bonnes chaussettes de laine.

Une douzaine de mouchoirs de couleur.

Deux chemises épaisses.

Deux paires de souliers mous.

Deux paires de couvertures (couvertes) de laine.



Lancement de l'embarcation

Bonnet de nuit (tuque).
Une demi douzaine de serviettes.
Casquette de tweed.
Quatre salopettes (overalls).
Chapeau de feutre mou.
Trois à quatre paires de mitaines.
Bon bonnet de fourrure (casque).

Les vêtements doivent être de très bonne qualité. C'est ce qui revient à meilleur marché. Tous ces vêtements coûtent une centaine de piastres.

Ceux qui achèteront dans les grands magasins de Seattle ou de Victoria trouveront là ce qu'il leur faut en fait d'habits, nourriture, outils, etc. ils apprendront en même temps comment emballer le tout. Ils y trouveront probablement des articles oubliés dans les listes qui précèdent ou qui suivent.

Il faut en outre :

Peignes, fin et gros, et brosse à cheveux.
Rasoir, cuir à rasoir, etc.
Miroir.
Oreiller.
Deux paires de lunettes fumées pour la neige.
Fil, laine et aiguilles.
Tabac.
Allumettes, 60 paquets.
Bougies, 40 lbs.
Aleine, cuir pour réparer chaussures, etc.

Clou de fer malléable (clou de broche) assorti,
20 lbs.

Une paire de ciseaux.

Engins de pêche : cuiller, ficelle et hameçons.

Petite meule.

Huile pour les moustiques.

Tissu pour se garantir des moustiques. Le
coton qui sert à envelopper les meules de fromage
fait bien.

Trois limes de différentes grosseurs, pince.

Pierre à aiguiser.

Collier pour porter, un pour chaque cent
livres de bagage.

Une petite et une grosse hache.

Tente, pour quatre personnes de 10 x 12 pieds,
en coton à voiles de 12 onces.

Tapis en caoutchouc pour mettre dans le fond
de la tente.

Mèches de $\frac{1}{2}$ pouce et d'un pouce.

Une boussole de poche.

Un couteau à gaine pour chaque personne.

Une poêle à frire.

Une battée (" pan ").

Deux feuilles de ferblanc.

Couteau, fourchette et cuiller.

Petite balance pour peser l'or.

Deux ciseaux : $\frac{1}{2}$ pouce et un pouce.

Chaudières pour le thé, pour faire cuire les
fèves, pour la soupe, pour l'eau, pour faire cuire la
viande, etc.

Vis de différentes longueurs.

Assiettes de fer émaillé, une par personne.

Un marteau.

Pic, pelle.

Tournevis.

Un poêle en grosse tôle.

Ficelle de $\frac{1}{4}$ de pouce, 60 pieds.

Ficelle de $\frac{1}{2}$ pouce, 150 pieds.

Lorsque la tente est dressée sur la neige, on met d'abord des branches de sapin que l'on recouvre du tapis de caoutchouc mentionné plus haut.

Les chaudières pour le thé, etc., devraient être en fer couvert d'une couche d'émail.

Le poêle doit ne pas se plier. Dans mes nombreux voyages dans les bois, je n'ai jamais été satisfait de ce genre de poêle. Le tirage est toujours faible parce que l'air entre dans le poêle par différents endroits. Il faut que le tuyau soit fait de manière que les feuilles entrent l'une dans l'autre, et que le tout ne soit pas trop long pour entrer dans le poêle.

S'il faut faire un bateau, on a besoin des outils suivants :

Une scie de long.

Une plaine.

Une galère.

Poix 10 lbs.

Etope goudronnée 10 lbs.

Il ne faut pas oublier certains remèdes. Bien

qu'un homme ait une bonne santé il est exposé aux accidents, à une maladie soudaine, et le remède à propos a alors une grande importance.

Pour \$4.50 à \$5.00 vous aurez ce qui suit :

Pilules de fer.

Huile de ricin.

Préparation pour arrêter la diarrhée.

Pilules purgatives.

Teinture de benjoin.

Onguent cicatrisant.

Emplâtres de moutarde.

Emplâtres de belladone.

Charpie, bandes, tafetas (plaster).

Pain-Killer.

Coton absorbant.

Tout cela en quantité suffisante pour un homme pour la durée d'une année. Le pharmacien vous dira à quoi chacun de ces remèdes sert.

Tout ce que vous emporterez doit être de bonne qualité. Votre vie dépendra peut-être de vos aliments, vos vêtements, vos outils, etc.



CHAPITRE V.

Descente du Yukon. — Promesses du Yukon. —
Lois des Mines. — Etc.

William O'Gilvie, arpenteur du gouvernement fédéral, décrit avec soin le Yukon depuis le lac Lindeman jusqu'à la frontière entre le Canada et l'Alaska.

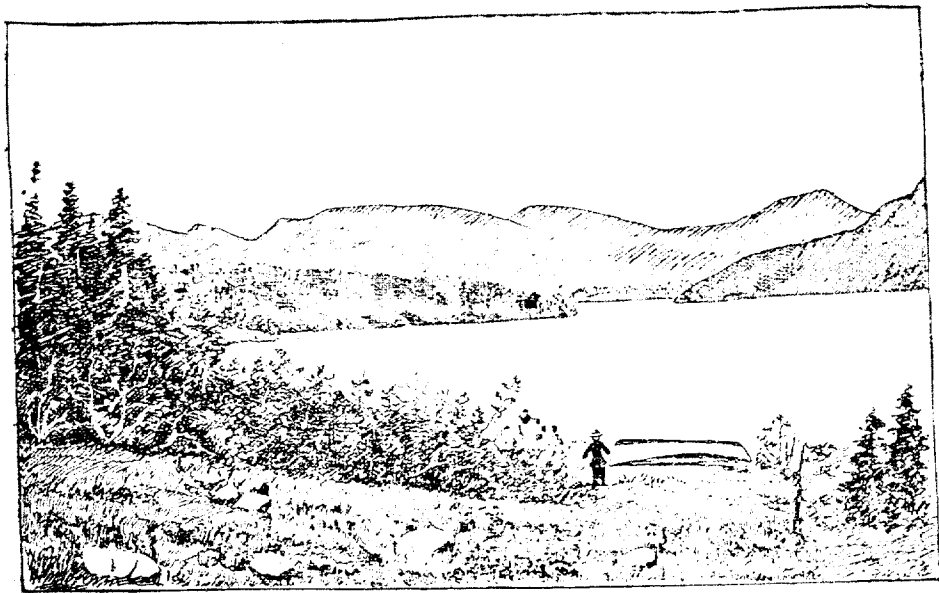
De son rapport détaillé j'extrais ce qui suit :

Le lac Lindeman a environ cinq milles de long et $\frac{1}{2}$ mille de large. Il est assez profond pour la navigation.

Il y a 16 arpents du lac Lindeman au lac Bennet. La décharge n'est pas assez profonde pour la suivre en canot. Il faut porter sur presque toute la longueur.

Le lac Bennet a 26 $\frac{1}{2}$ milles. Dans les premiers 14 milles il n'a qu'un demi mille de large. Vers le milieu de sa longueur il y a une grande baie qui vient de l'ouest, et qui a déjà été prise pour une rivière. Elle est entourée de montagnes plus hautes que l'autre partie du lac.

A l'autre bout du lac, c'est-à-dire au nord, l'eau est peu profonde et la côte est basse. Il y a un moulin à la tête du lac Bennet où l'on peut acheter du bois pour construire un bateau. Ce lac est libre de glaces au commencement de juin. Il



Lac Lindeman.

se décharge dans le lac Tagish. La décharge a 2½ milles. Le courant est rapide et il y a au-dessus de 7 pieds d'eau.

Cette décharge s'appelle le lac Narès, qui atteint un mille dans sa plus grande largeur.

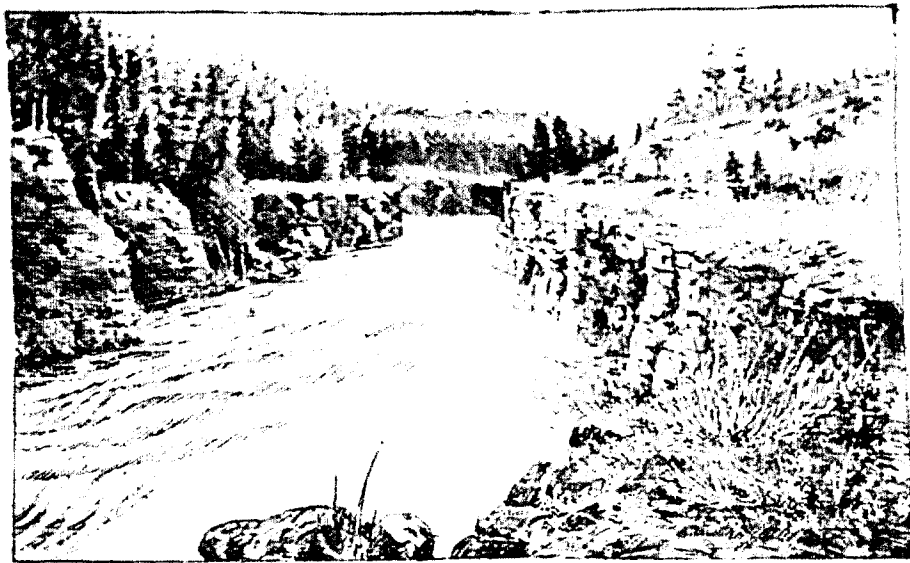
Vient ensuite le lac Tagish, que Dawson appelle lac Bove. Dans les deux premiers milles le lac Tagish a une largeur d'un mille. A ce point se trouve une baie appelée : le Bras Venteux (Windy Arm).

A 10 milles de la tête du lac Tagish il y a une baie très profonde dont le nom est : Bras Taku.

Le lac Tagish a en tout une longueur de 17 milles. La décharge de ce lac a 5 milles et se jette dans le lac Marsh (lac du Marais), aussi appelé lac Mud (lac à la Vase). Elle est profonde, et sa longueur est de 1½ à 2 arpents. Ce lac a 19 milles de long, et ses bords sont bas et marécageux. Sa largeur moyenne est de 2 milles.

A l'extrémité nord du lac Marsh nous sommes dans la rivière Lewes. Il faut faire 56 milles pour atteindre le lac Laberge. C'est dans cette partie de la rivière que se trouvent les fameux rapides du Cheval Blanc, qui ont 10 arpents de long et sont à 27½ miles en bas du lac Marsh.

Avant d'arriver aux rapides il faut passer à un endroit étroit de la rivière. Les bords sont des rochers à pic de 60 à 100 pieds de haut. Cet



Endroit resserré du Yukon en arrivant aux rapides du Cheval Blanc.

endroit resserré à 100 pieds de large et s'appelle " canon ". Il est suivi des rapides peu dangereux d'un mille de long. Il y a ensuite un demi mille de courant relativement faible et puis on atteint les rapides du Cheval Blanc.

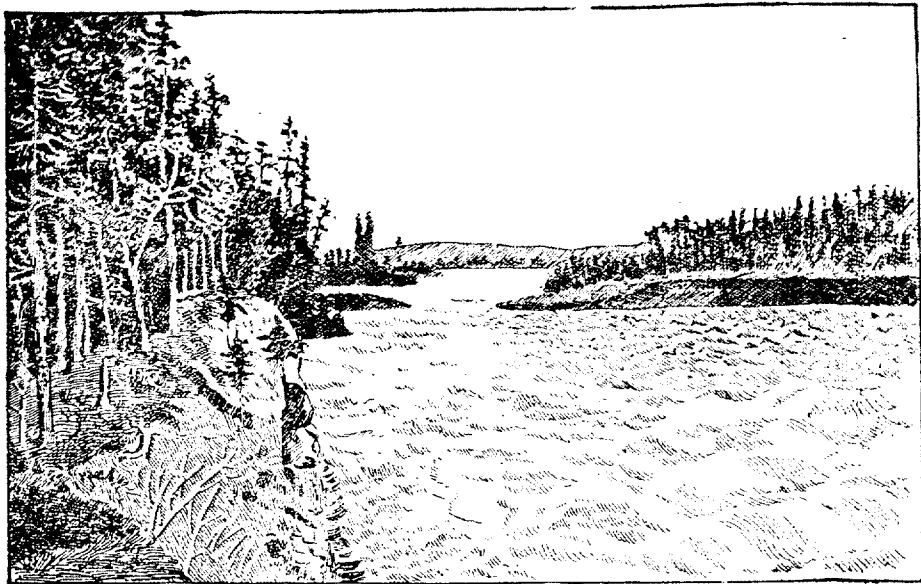
Seuls les gens habitués doivent entreprendre de franchir ces rapides. Nombre de personnes se sont déjà noyées. Il se construit actuellement un tramway traîné par des chevaux qui permet à ceux qui ne veulent pas sauter les rapides de porter.

Au bas de ces rapides le courant est fort jusqu'au lac Laberge, à 27½ milles. La rivière a une largeur moyenne de 2½ arpents.

Le lac Laberge a 31 milles. Dans la première moitié il a une largeur de 3 à quatre milles. Il est plus étroit dans la partie nord.

Dans un fort vent les vagues sont à craindre sur le lac Laberge. Il vente presque toujours sud. Les mineurs se plaignent d'être souvent retardés par les hautes vagues. A 32 milles du lac Laberge se trouve l'embouchure de la rivière Teslinto ou simplement Teslin.

La rivière Teslinto a été prospectée et de l'or a été trouvé dans tout son parcours. Cette rivière porte aussi le nom Heotalinkwa. Elle paraît plus importante que la rivière Lewes. C'est la décharge du lac Teslin, où aboutit la route de la rivière Stickeen dont nous avons déjà parlé.



Rapide du Cheval Blanc.

De l'embouchure de la rivière Teslintoo il y a 33 milles et demi pour arriver à la grande rivière au Saumon. A 36 milles de l'embouchure de la grande rivière au Saumon, le long du Yukon, se trouve la petite rivière au Saumon. A 59 milles de la petite rivière au Saumon on rencontre les rapides des Cinq Doigts qui n'offrent aucun danger. Ce nom vient du fait qu'il y a cinq rochers qui s'élèvent au-dessus de l'eau dans ces rapides.

Les rapides Rink sont à 6 milles plus bas que ceux des Cinq Doigts : il est facile de les sauter.

Il y a 58 milles et demi des rapides des Cinq Doigts pour arriver à l'embouchure de la rivière Pelly, c'est-à-dire, au fort Selkirk. C'est à ce point que le fleuve prend le nom de Yukon. De l'or a été trouvé à cet endroit par l'ingénieur A. T. Genest, en novembre ou décembre 1897.

Depuis le lac Laberge jusqu'au fort Selkirk le courant est fort, variant de 4 à 6 milles.

Depuis le fort Selkirk jusqu'à la rivière Blanche (distance de 96 milles), le Yukon a une largeur constante de 8 à 9 arpents ; il y a de nombreuses îles dont quelques-unes sont considérables. Elles sont toutes couvertes d'arbres. Le courant a une moyenne de 4 milles à l'heure, et le chenal a partout une profondeur d'au moins 6 pieds.

Il y a 10 milles de la rivière Blanche à la rivière Stewart. Les îles sont encore plus nombreuses ici.

Il ne reste plus que 67 milles de la rivière Stewart pour se rendre à la ville de Dawson. La frontière entre le Canada et l'Alaska est à 92 milles plus bas que Dawson.

Dans le " Guide du Mineur " je décrirai avec beaucoup de détails le trajet que le voyageur suit depuis le lac Lindeman ; je n'aurai qu'à copier ce qu'en dit W. O'Gilvie. Le mineur pourra en tout temps savoir où il est, et par conséquent, arrêter à la rivière qu'il voudra prospecter.

PROMESSES DU YUKON.—Il est difficile de connaître exactement la richesse du Yukon, à cause des rapports contradictoires que donnent les mineurs qui reviennent de là bas.

Mais on ne peut se défendre de cette conclusion : que l'or s'y trouve en grande quantité. Il n'y a jusqu'à présent qu'une très petite partie de l'immense vallée du Yukon qui a été prospectée avec soin : c'est la partie inférieure du cours de la rivière Klondike et ses tributaires.

Le professeur G. M. Dawson, directeur de l'arpentage géologique du Canada dit :

" On a trouvé de l'or sur une longue distance dans la grande rivière au Saumon et dans la partie supérieure de la rivière Pelly, aussi loin qu'elles ont été prospectées. Dans ces deux rivières ainsi que dans la rivière Teslintoo ont été trouvés des terrains qui contenaient de l'or en quantité rémunératrice.

“ Les résultats prouvent que six longues rivières : Lewes, Teslintoo, Pelly, Stewart, Blanche et la grande rivière au Saumon contiennent de l'or en poudre sur des distances de plusieurs cents milles, dans la partie inférieure de leur cours. La partie supérieure de ces rivières, à l'exception de la Lewes, n'a pas encore été prospectée (ceci est écrit en 1887), ou même atteinte par les mineurs, et à peine leurs tributaires ont-ils été examinés. ”

O'Gilvie dit : qu'il y a une étendue de terrain de 500 milles de long et dont la largeur varie de 30 à 100 milles dans lequel de l'or a été trouvé. Mais souvent ce n'était que des indices, qui n'annonçaient pas une grande quantité d'or.

Presque tous les jours nous voyons dans les journaux quelles sommes certains mineurs ont rapportées. La plupart du temps ce ne sont que des à peu près, ou même les sommes sont exagérées, et par les mineurs et par ceux qui répètent ces nouvelles. Cependant on ne peut s'empêcher de conclure que des petites fortunes ont été faites au Klondike par quantités de mineurs.

Il ne faut pas croire que tous ceux qui iront là pour prospecter y feront fortune. Comme je l'ai déjà dit, certainement les trois quarts ne trouveront rien, ou ne trouveront pas d'or en quantité suffisante pour payer leur temps et leurs dépenses.

Il ne faut pas conclure que parce qu'une ri-

vière roule de la poudre d'or dans le sable, elle contient un nouveau Klondike. Certainement que de grandes découvertes seront faites dans l'année qui commence. Il reste au delà de 20,000 lieues carrées qui n'ont pas été prospectées avec soin.

LE CLIMAT.—Le froid est très grand. Le thermomètre est déjà descendu à 72 degrés au-dessous de zéro cet hiver. Nous n'avons aucune idée de cette température. Mais le froid est sec et se supporte facilement, quand il ne vente pas.

Il faut veiller de près ses oreilles et sa figure, si elles ne sont pas protégées contre le froid. Quelques-uns se couvrent le visage de peau de lièvre, etc., et ne laissent que les yeux et la bouche exposés.

Les hivers sont longs. Dès septembre il n'y a plus de vestige de l'été. De fortes gelées se font sentir en août. Le Yukon se couvre de glace en octobre. Ordinairement le 1er novembre le thermomètre est descendu à 40 degrés au-dessous de zéro.

La moyenne de la température du mois de janvier 1896 a été de 41 degrés. Nous n'avons pas dans la partie habitée de la province de Québec un aussi grand froid tous les ans.

Il ne faut pas s'alarmer du grand froid. Il est sain et donne de la vigueur à ceux dont les poumons sont forts.

L'été est court et très chaud. La chaleur est aussi grande qu'ici.

Les nuits longues de l'hiver sont souvent bien éclairées par d'immenses aurores boréales qui couvrent une partie du ciel. Ces nuits durent 22 heures dans les jours les plus courts, le soleil se montrant à peine deux heures.

Les jours de l'été sont aussi longs que les nuits de l'hiver? A la fin de juin le soleil reste jusqu'à 22 heures au-dessus de l'horizon.

Les moustiques sont bien plus terribles que ceux de nos forêts. Leurs morsures sont presque des plaies. C'est pourquoi il ne faut rien négliger pour s'en protéger.

Les pluies commencent à la fin d'août et durent souvent deux ou trois semaines.

LOIS DES MINES.—Le gouvernement fédéral, le 18 janvier 1898, a fait des changements à l'ancienne loi des mines. Ici je ne vais donner que quelques mots de ces lois. Dans le "Guide du Mineur", elles seront traduites au long.

Toute personne au-dessus de 18 ans peut obtenir un certificat de mineur pour chercher là où elle voudra. Ce certificat coûte \$10.00 et on peut l'acheter dans les principales villes du Canada. Il ne peut être transporté à une autre personne. Ce certificat donne droit de chasse et de pêche, de couper du bois pour se construire une habitation ou des bateaux, et pour les besoins de l'exploitation d'une mine.

Il faut acheter ce certificat avant d'être rend

au Yukon. Autrement il faudra que le mineur aille à Dawson pour le chercher.

Si le certificat est perdu il faut donner \$2.00 pour en avoir un autre. Tous ceux qui travaillent à l'exploitation d'un claim sont obligés d'avoir un certificat, quand même ils n'auraient aucun intérêt dans ce claim.

Un certificat n'est bon que pour une année.

Un claim a 250 pieds de large mesurés le long du ruisseau ou de la rivière sur les bords desquels il se trouve. Sa profondeur dépend de la conformation du terrain.

Le claim doit se rendre jusqu'au pied d'une côte ou d'une montagne, mais dans aucun cas ne doit dépasser 1000 pieds, ni avoir moins que 100. Les claims de placers qui ne sont pas le long des rivières mesurent 250 pieds par 250 pieds.

Celui qui découvre de l'or pour la première fois dans un lieu, a le droit à 500 pieds au lieu de 250 pieds.

Le loyer annuel d'un claim est de \$15.00.

Il faut qu'il y ait un poteau de chaque côté du claim. Ce poteau doit avoir au moins 4 pieds de hauteur au-dessus de la terre, et être blanchi sur deux faces, sur la longueur d'un pied depuis le sommet. Il faut que chaque face mesure au moins 4 pouces de large. Ces faces doivent être tournées du côté du claim, et porter le numéro du claim, sa dimension, la date, et aussi le nom du propriétaire

Quand un découvreur prend un claim, les neuf autres claims sont à louer. Les dix claims voisins appartiennent au gouvernement, et les dix autres claims plus loin sont encore à louer, et ainsi de suite. Dix claims appartient aux mineurs, dix au gouvernement, dix de nouveau aux mineurs, etc., etc.

Il est strictement défendu de prospecter sur les claims du gouvernement. Le mineur qui agirait ainsi perdrait tous les droits à son claim.

S'il y a plusieurs mineurs en société qui découvrent de nouveaux terrains aurifères, il leur est accordé 500 chacun, à deux, et 250 à chaque autre membre.

Le découvreur a dix jours pour faire enregistrer son claim par l'agent minier du district où se trouve sa découverte.

S'il y a au delà de 100 milles pour aller au bureau de l'agent minier, cinq mineurs peuvent en nommer un d'eux pour enregistrer leurs claims. Mais cet enrégistrement doit être envoyé le plus tôt possible à l'agent minier le plus rapproché.

Le gouvernement retire de chaque mineur 10 0/10 de l'or extrait au-dessus de \$2,500.00.

Il y a beaucoup d'autres articles dont je ne parle pas. Ceux qui sont cités ne sont que les principaux. Il y a en outre plusieurs formules à remplir que je donnerai dans le "Guide du Mineur."

MALADIES.—Les maladies auxquelles sont exposés les mineurs sont : la dyspepsie, due aux mets mal préparés, aux repas pris à la hâte, au manque de variété dans la nourriture, à la nourriture riche et difficile à digérer.

Le scorbut est dû aux aliments mal cuits, au surmenage, à l'absence de légumes frais, aux habitations surchauffées ou mal aérées.

Les suites de l'humidité et du froid sont quelquefois : rhumatismes, pneumonie, bronchite, etc.

Celui qui vit sous la tente est exposé surtout aux rhumatismes. Il est important d'avoir un tapis imperméable en-dessous de soi. Beaucoup de coureurs des bois regrettent d'avoir négligé ce point. J'ai couché sous la tente dans toutes les saisons de l'année, sur la terre humide et sur la neige, entre autres pendant un hiver complet, et pourtant je n'ai pas de rhumatismes, parce que j'ai toujours été très particulier sur ce point : recouvrir la terre ou la neige d'un tapis imperméable.

Les mineurs qui ne travaillent pas durant l'hiver deviennent insouciants et paresseux. Ils ne sortent pas assez de leur tente ou cabane de bois. Leur indolence est cause qu'ils préparent mal leurs aliments. Ils sont exposés à devenir débiles et même scorbutiques.

Il y a eu plusieurs cas de fièvres typhoïdes à Dawson pendant l'été de 1897. C'était dû aux rues sales qui sont en terre fangeuse, et aux miasmes

qui s'échappaient du détritns en décomposition. L'absence d'égoûts contribuait à entretenir la malpropreté dans la ville.

OU ALLER — Le professeur Dawson cite les rivières dans lesquelles de l'or a été trouvé. Voici en quelques mots où sont situées ces rivières.

La Lewes part du lac Laberge et se rend au fort Selkirk. Il y a 120 milles du pied des passes à cette rivière. La rivière Hootalinkwa (ou Teslin ou Teslintoo) se décharge dans la Lewes, à 31 $\frac{2}{3}$ milles du lac Laberge, et à 199 milles du lac Lindeman.

La Pelly se jette dans le Yukon au fort Selkirk, à 380 milles des passes. La rivière Blanche (White River) arrive au Yukon à 96 milles de la Pelly, et à 476 milles du lac Lindeman. La grande rivière au Saumon est tributaire de la Lewes à 64 milles du lac Laberge et à 226 des passes.

Le lecteur n'a que l'embar. as du choix.

On dit que la grande rivière au Saumon promet beaucoup. Toutes ces rivières ne sont pas encore encombrées de mineurs. Ceux qui se sont rendus au Yukon en 1897 allaient presque tous à Dawson. Il est inutile pour celui qui va aux terres aurifères pour prospecter de se rendre à cette ville. C'est là qu'il y a moins de chance. En outre tous ceux qui vont remonter le Yukon depuis son embouchure vont arrêter là.

Quelques-uns croient qu'il va se faire de grandes découvertes dans la McMillan. C'est un tributaire de la Pelly et son embouchure est à une centaine de milles du fort Selkirk.

Jusqu'à présent les découvertes ont été faites dans des petites rivières.

Je citerai les dernières découvertes dans le " Guide du Mineur. "

FORETS. — Le bois n'est pas rare, mais il est petit. Sur les îles du Yukon il est plus beau. Il suffit cependant aux besoins du mineurs, pour exploiter une mine ou pour construire une habitation.

Les essences forestières sont le bouleau, le sapin, l'épinette blanche et l'épinette noire.

CHASSE. — Les caribous sont peu nombreux et se tiennent éloignés des rivières. L'orignal, qui était en assez grande quantité, semble disparaître.

Il s'y rencontre quelques ours, entre autres le grizzly, l'animal le plus terrible de l'Amérique.

Les canards et les outardes abondent à certains endroits du Yukon. Il y a aussi du lièvre.

PECHE. — Le saumon remonte le fleuve jusqu'au lac Laberge. Il se rencontre de la truite dans certains lacs, ainsi que du brochet.

Je voulais dire quelques mots de la manière de prospecter, mais je vois que je n'ai pas le temps. Ce livre-ci devrait être prêt il y a déjà deux

semaines, et je ne puis plus retarder de le publier.

Dans le " Guide du Mineur " qui sera certainement prêt en février, je parlerai au long de la manière de prospector, de laver l'or, etc. Le tout sera accompagné de gravures.

N. B. A la liste déjà donnée des effets qu'il faut emporter, on pourrait ajouter : livres de lecture (qui trouveront bien leur place dans les longues nuits d'hiver) ; armes à feu (elles seront peut-être utiles, vu le grand nombre d'aventuriers qui se rendront au Yukon l'été prochain) ; et de grands bas de feutre, qui vont en dedans de la chaussure et qui montent jusqu'au genou.



TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES
CHAPITRE I. — Le fleuve Yukon.—Historique de la découverte de l'or.—Dawson City.....	9
CHAPITRE II.—Qui doit aller au Yukon ?..	17
CHAPITRE III.—La route qu'il faut suivre...	25
CHAPITRE IV.—Quand faut-il partir ?—Ce qu'il faut emporter.....	55
CHAPITRE V. — Descente du Yukon.—Promesses du Yukon.—Lois des mines.—Etc.....	73

**Ces quelques pages sont laissées pour permettre
au lecteur de faire un mémoire, de prendre des notes,
etc.**

Pour toute information relative
aux prix de passage et de
transport de bagage, adres-
sez-vous à moi.



LA

Meilleure Route à suivre

EST LE 

Great Northern



**Défiez-vous des agents de billets
qui représentent les choses
sous un faux jour.**

**RAOUL RINFRET,
Edifice de la New York Life,
... MONTREAL.**

Le . . .



Great Northern

EST LE

Chemin de Fer

Qu'il faut prendre pour aller au

 **.Yukon.**



SEUL AGENT POUR LA PROVINCE DE QUEBEC :

RAOUL RINFRET,

EDIFICE DE LA NEW YORK LIFE, MONTREAL.

*N'achetez pas votre billet avant de venir
me voir.*

Demandez la Circulaire.

*J'offre des avantages qu'aucune Compagnie de
Chemin de Fer ne peut offrir.*