

# *Libretto*



WASHINGTON IRVING

# ASTORIA

Traduit de l'anglais par

P. N. GROLIER

Préface de

MICHEL LE BRIS

*Libretto*

© Éditions Libretto / Libella, Paris, 2019.

ISBN : 978-2-36914-558-5

## PRÉFACE

### LE PREMIER WESTERN

Ce livre est l'histoire d'un rêve – et d'un homme. L'homme était John Jacob Astor, ce petit émigré de Waldorf, Allemagne, qui devint le roi de la fourrure et le premier multimillionnaire américain<sup>1</sup>. Le rêve, un des plus étonnants de la conquête de l'Ouest – qui n'en fut pourtant pas avare ! –, aurait pu changer l'histoire de l'Amérique : bien avant la ruée vers l'Or et la conquête de la Californie, rien de moins que l'édification d'un empire sur la côte ouest du continent<sup>2</sup>. Son échec ne tint qu'à un hasard malin, une mauvaise plaisanterie de l'histoire – une guerre dont l'essentiel

1. Sur Astor, on peut lire : Kenneth W. Porter, *John Jacob Astor, Business Man*, Cambridge University Press, 1931, 2 vol. ; et Grace Flandreau, *Astor and the Oregon Country*, St Paul, 1926.

2. Pour une appréciation de l'aventure d'Astoria, resituée dans le contexte des enjeux du commerce de la fourrure et, plus généralement, de la conquête de l'Ouest, on lira : Dale L. Morgan, *Jedediah Smith and the opening of the West*, University of Nebraska Press, 1953 ; Robert V. Hine, *The American West: An interpretative History*, Little, Brown and Co., Boston, 1973 (chapitre «The Fur Trade and Freedom») ; LeRoy R. Hafen, *Mountain Men and Fur Traders of the West*, Nebraska University Press, 1965 (chapitres sur Wilson Price Hunt et Manuel Lisa) ; Hiram Chittenden, *The American Fur Trade of the Far West*, 2 vol., Stanford, 1954 ; H. Bancroft, *History of the North West Coast*, 2 vol. s.d. ; Walter B. Douglas (Nasatir, éd.), *Manuel Lisa*, New York, 1964) ; Richard E. Oglesby, *Manuel Lisa and the Opening of the Missouri Fur Trade*, Norman, Oklahoma, 1961.

se jouait ailleurs. Reste une aventure, aux dimensions de l'épopée, faite de rêves immenses et de féroces intrigues, de souffrances inouïes, d'actes d'héroïsme et de basses trahisons, emportée, soulevée par cet élan qui précipita tant d'hommes, par mer comme par terre, malgré les difficultés sans nombre, trappeurs français, aventuriers d'Écosse, d'Irlande, du Canada, créoles de la Louisiane, Indiens des Plaines et natifs de Hawaï, vers cette Astoria qui allait assurer la gloire de John Jacob Astor et – qui sait ? – devenir la première ville d'un monde nouveau, d'un empire à bâtir sur ces étendues presque sans limites, encore vierges. Une histoire forte et belle, d'hommes contraints par les circonstances d'être plus grands qu'eux-mêmes, et dont nous nous disons, à suivre leurs tribulations, que la conquête de la Frontière fut décidément, d'abord, la conquête de frontières intérieures, la découverte, au plus profond de soi, d'un « au-delà » – racontée ici, fait unique dans l'histoire de l'Ouest, par un écrivain de génie, qui signe du même coup l'un de ses plus beaux textes : Washington Irving...

*Astoria*, d'une certaine manière, peut être lu comme la suite de l'expédition des capitaines Lewis et Clark. Non seulement parce que les lecteurs de *La Piste de l'Ouest* et du *Grand Retour*<sup>1</sup> y retrouveront des paysages devenus familiers et quelques personnages hauts en couleur traînant depuis toujours leurs guêtres le long du Missouri, mais parce que l'entreprise qu'il relate s'inscrit dans le droit-fil de ce qui fut, dans l'affaire, un des objectifs majeurs de Jefferson, et qu'elle mènera à leur terme les rêves du capitaine Lewis. John Jacob Astor avait été l'un des lecteurs les plus attentifs des rapports de l'expédition de Lewis et Clark, dès leur retour en 1806,

1. Meriwether Lewis et William Clark : *La Piste de l'Ouest* et *Le Grand Retour*, édition établie et présentée par Michel Le Bris, traduction de Jean Lambert, Libretto, 2000.

et il fut certainement le premier à comprendre que le pur désir de découverte se doublait chez Jefferson d'un deuxième souci, qui à lui seul aurait pu justifier l'organisation d'une telle expédition : briser le monopole de la fourrure détenu par les Anglais de la North West et de l'Hudson Bay Company.

En avril 1803, les États-Unis avaient en effet racheté la Louisiane à la France, soit un territoire immense, compris entre le Mississippi et les Rocheuses et courant jusqu'à la frontière canadienne ; mais du fait des traités en vigueur avec l'Angleterre, les compagnies canadiennes y gardaient la haute main sur le commerce des fourrures. Trouver un affluent navigable du Missouri, pénétrant si possible dans les territoires giboyeux du Canada mais surtout permettant de rejoindre les eaux de la Columbia et la côte du Pacifique devenait dès lors un objectif stratégique majeur. Le commerce des peaux s'organisait jusque-là depuis les Grands Lacs canadiens : la North West Company, par l'intermédiaire de ses agents et de ses factoreries disséminées dans les Plaines, achetait les fourrures aux Indiens nomades, Sioux pour la plupart, qu'elle payait en produits manufacturés – que les Sioux, ensuite, échangeaient auprès des Indiens sédentaires du Fleuve contre des chevaux, des produits artisanaux et des denrées agricoles. L'idée était séduisante, de faire de Saint Louis et de l'embouchure de la Columbia les deux pôles d'un nouveau circuit commercial, et du Missouri le fleuve de la fourrure. Mais la voie navigable vers le Pacifique n'existait pas, et Lewis et Clark avaient fini par comprendre qu'une telle réorientation des échanges, rompant l'équilibre fragile de la Prairie et donnant toute-puissance aux sédentaires du Fleuve, ne serait pas aisée, et déclencherait à tous coups une guerre indienne. Pour Lewis, malgré l'exploit accompli (quinze mille kilomètres parcourus en deux ans et cinq mois) et malgré l'exceptionnelle collecte d'informations, pareille constatation signifiait l'échec de son projet. C'était sans compter le génie d'Astor...

Malgré la position dominante des Canadiens et les restrictions commerciales imposées par les Anglais, Astor était l'un des rares Américains à avoir su tirer son épingle du jeu dans le commerce des peaux. Il est vrai qu'il avait un talent particulier pour inventer des formes inédites de trafic, s'ingéniant en particulier à trouver « comment un commerce pouvait se lier à un autre pour le plus grand profit des deux<sup>1</sup> ». Arrivé en Amérique en 1784, à l'âge de vingt et un ans, avec pour toute fortune cinq flûtes qu'il avait aussitôt échangées contre des peaux, on estimait vers 1800 qu'il pesait au bas mot 250 000 dollars-or. Sa méthode était des plus simples : un tiers des profits réalisés en Europe sur la vente de ses peaux était réinvesti sur place dans la fabrication de produits manufacturés qu'il importait ensuite aux États-Unis. Une part de ces marchandises était revendue de manière classique, le reste était échangé aux Indiens contre d'autres peaux qui prenaient à leur tour le chemin de l'Europe... « La seule marche vraiment difficile à escalader dans mon ascension a été le premier millier de dollars. Après c'est allé tout seul », aimait-il répéter en exagérant à plaisir son fort accent germanique. En 1800 il avait eu l'idée de se risquer au commerce avec la Chine. Un de ses bateaux, parti pour Canton chargé de peaux, était revenu les cales pleines de thé, de soieries, d'épices. Ce fut l'illumination : enfin, il tenait le moyen de briser la toute-puissance des Canadiens ! L'embargo mis sur le commerce avec les Anglais en 1807, au moment même où il réfléchissait aux perspectives ouvertes par l'expédition de Lewis et Clark, précipita les choses. Pourquoi continuer à vouloir orienter le trafic des peaux vers l'Europe, alors que Canton était de loin la place la plus intéressante ? N'était-il pas plus simple d'implanter sur la côte ouest, à l'embouchure de la Columbia déjà explorée par Lewis et Clark, un pôle

1. *John Jacob Astor, Business Man, op. cit.*, p. 75.



puissant vers lequel faire converger les peaux collectées dans les Grandes Plaines, d'une part, par le moyen d'une chaîne de comptoirs installés le long du trajet parcouru quelques années auparavant par Lewis et Clark, et d'autre part les peaux de loutres, particulièrement appréciées des Chinois, et très abondantes sur le littoral? Thé, épices, soieries seraient acheminés par bateaux jusqu'à Boston et New York, où arrivaient déjà d'autres bateaux, chargés des produits manufacturés qui permettaient d'acheter de nouveaux lots de fourrures aux Indiens. Astoria (tel serait le nom de la nouvelle capitale du Pacifique) serait l'embryon d'un empire, le noyau d'une colonie de peuplement, le germe d'une civilisation nouvelle; bientôt les Américains traverseraient la Prairie, passeraient les Rocheuses, pour recommencer l'aventure sur les rives du grand océan de l'Ouest...

Jefferson, approché en février 1808, accueillit le projet avec enthousiasme, et l'American Fur Company vit le jour dès le mois d'avril. Astor engagea quelques anciens de la North West, Alexander McKay, Donald McKenzie, Duncan McDougall, David Stuart, dont il fit ses partenaires pour mieux se les attacher, et un jeune Américain de Saint Louis, Wilson Price Hunt, qu'il nomma son lieutenant<sup>1</sup>. Et commença dès lors le recrutement des batteurs d'estrade, « voyageurs », chasseurs et autres trappeurs, à Montréal, à Mackinaw, la célèbre factorerie française de Michilimackinac Island, à Saint Louis ou sur le Missouri – où l'on retrouvera bientôt le fils d'une vieille connaissance, le guide-interprète métis Pierre Dorion.

Le *Tonquin*, armé de dix canons et chargé de produits de

1. On s'est souvent demandé quelles furent les raisons de ce choix. En fait, Astor considérait la compétence commerciale de Hunt comme un atout plus important encore que l'expérience de l'Ouest qu'avaient à lui offrir les prospecteurs formés sur le terrain – enfin et surtout, il tenait à ce que la direction de l'opération fût assurée par un Américain.

première nécessité, dont tous les matériaux nécessaires à l'édification d'un fort, quitta New York le 8 septembre 1810, capitaine Jonathan Thorn, avec à son bord trente-trois batteurs d'estrade écossais et canadiens français. L'expédition terrestre, d'une trentaine d'hommes, placée sous la direction de Hunt, quitta Mackinaw en août de la même année et atteignit Saint Louis en octobre, où elle s'augmenta de trente autres « voyageurs », avant de s'installer 450 milles plus haut, sur le Missouri, pour passer l'hiver. Le groupe, augmenté de Dorion, de sa femme Iowa et de deux enfants, ainsi que du naturaliste anglais John Bradbury et du jeune botaniste Thomas Nuttall, quitta le campement le 21 avril 1811 à bord de quatre bateaux.

Ce qu'il advint de ces expéditions, l'épopée tragique de Hunt, perdu dans les Rocheuses, se sauvant malgré tout, malgré les dissensions, les trahisons et les Indiens hostiles, les aventures du *Tonquin*, placé sous la responsabilité d'un demi-fou et comment, attaqué par des Indiens, il dut se saborder, l'édification d'Astoria enfin, son ascension et sa chute brutale : telle est la matière de ce livre. On comprendra que l'aventure est assez stupéfiante pour qu'on hésite à la déflorer par quelque trop rapide résumé. L'affaire mérite pourtant quelques explications – ne serait-ce qu'à propos de cette guerre de 1812 qui fut à l'origine de la chute d'Astoria. Les États-Unis, malgré des pressions considérables, avaient refusé en 1803 de prendre parti dans la guerre entre l'Angleterre et la France, mais lorsque, en 1807, la frégate britannique *Le Léopard* ouvrit le feu sur la frégate américaine *La Chesapeake*, le Congrès, indigné, décida d'abord de décréter un embargo sur le commerce avec la Grande-Bretagne, puis, la mesure se révélant inefficace, lui déclara la guerre en juin 1812. Le conflit dura deux ans et demi, sans conclusion bien claire, mais au passage Astoria fut perdue : apprenant qu'un navire ennemi était en route pour prendre possession de la place,

McDougall, en l'absence de Hunt, la revendit à la North West Company pour une faible part de sa valeur<sup>1</sup>.

La victoire de la North West Company fut de courte durée et sans grande portée. Le fort, rebaptisé Fort George, fut abandonné pour un meilleur emplacement, un peu plus haut sur la Columbia : Fort Vancouver. Mais faute d'une visée aussi ambitieuse que celle d'Astor, et l'esprit toujours tourné vers l'Est, la North West Company ne sut trop qu'en faire et l'immigration américaine, dans les années 1840, devait rapidement effacer les traces des Britanniques.

Jacob Astor, lui, se remit spectaculairement du seul échec de sa carrière. La flotte qu'il voulait baser à Astoria se déplaça simplement sur Hawaï et entreprit de commercer avec les établissements russes du Pacifique et les villages espagnols de Californie. Puis, la paix revenue, il développa à grande échelle le commerce entre les trois continents. Ses bateaux, chargés de marchandises de première nécessité fabriquées en Europe, partaient vers Hawaï. Là, une partie de la cargaison était vendue en échange de bois de santal que l'on chargerait au retour. Puis les bateaux partaient vers les établissements russes sur la côte ouest de l'Amérique, où ils échangeaient une part de leurs marchandises contre des peaux. L'opération

1. Nombreux furent les survivants, conscients d'avoir vécu un moment historique, qui écrivirent leurs souvenirs : Alexander Ross, *Adventures of the First Settlers of the Oregon or Columbia River*, Londres, 1849 ; Gabriel Franchère, *Narrative of a Voyage to the Northwest Coast of America* (édition française, Montréal, 1820 ; traduction : New York, 1854) ; John Bradbury, *Travels in the Interior of America in the Years 1809, 1810, 1811*, Londres, 1819 ; Wilson Price Hunt, *Journal in Nouvelles Annales des Voyages*, tome 10, Paris, 1821 (l'original en anglais a disparu, ne reste que cette traduction française) ; Ramsay Cook, *Journal in Missouri Gazette*, 15 mai 1813 (repris également en appendice n° 3 dans le récit de Bradbury) ; Henry Marie Brackenridge, *Journal of a Voyage up the River Missouri*, Baltimore, 1816 (ce dernier faisait partie de l'expédition de Manuel Lisa qui rattrapa celle de Hunt sur le Missouri).

était répétée avec les Indiens à l'embouchure de la Columbia, puis avec les Espagnols de Californie qui écoulaient ainsi leurs perles et leurs lingots d'argent. Les bateaux repassaient ensuite par Hawaï, chargeaient leur bois de santal et faisaient route sur Canton... avant de revenir prendre un nouveau chargement de produits de l'Europe.

Et puis, l'âge venant et sa santé le préoccupant, Astor décida de recentrer ses activités sur New York – et ce fut là, peut-être, sa plus riche idée. Depuis 1800, il consacrait les deux tiers de ses profits – soit un million de dollars-or en trente ans – à l'achat de terrains... sur l'île de Manhattan. On imagine la plus-value qu'il réalisa lorsqu'il entreprit de les revendre! Quand il mourut le 29 mars 1848, la fortune de celui que l'on n'appelait plus que «le propriétaire de New York» approchait les trente millions de dollars-or...

La seule aventure, pourtant, qui lui tenait à cœur, parce que plus que toute autre elle l'avait fait rêver, était celle de son unique échec: Astoria. L'idée que pareille épopée retourne à l'oubli lui était insupportable. Aussi, quand Washington Irving, qu'il avait rencontré à Paris en 1821, rentra en Amérique en 1834 couvert de gloire, salué des deux côtés de l'Atlantique comme le plus grand écrivain américain vivant, il n'hésita pas à lui proposer d'en raconter l'histoire. Il mettrait à sa disposition tous ses documents, lui expliqua-t-il, et lui assurerait la plus totale liberté d'appréciation. Irving, fasciné par la dimension du personnage, et bientôt l'imagination embrasée par ce qu'il découvrait, accepta mais à la condition de n'être pas payé, pour garder sa pleine liberté de jugement<sup>1</sup>. Le livre, publié en octobre 1836, connut aussitôt un immense succès, tant public que critique, et fut traduit en français, en allemand et en russe. «Le récit le plus

1. Stanley T. Williams, *The Life of Washington Irving*, 2 vol., Oxford University Press, 1935.

étonnant jamais proposé sur ces aventures, écrivit le critique londonien du *Spectator*, et qui garde le ton de la fiction sans jamais céder sur la précision historique : le chef-d'œuvre de Washington Irving ! » Et il est vrai que ce livre se lit comme un roman, plein de bruit, de sang, de démesure, où cette canaille de Pierre Dorion et sa femme indienne, Thorn le dictateur fou, le rusé Indien borgne Comcomly, le calculateur McDougall ont la vie, la complexité de personnages de roman, et où passe un puissant frisson aventureux : l'explosion du *Tonquin*, la descente de la Columbia par Hunt, les scènes de la vie indienne, et ces instants d'éternité dans la nuit de la Prairie, quand brûle un grand feu clair, ou bien sur les eaux lisses de la Columbia, au lever du jour, sont à compter parmi les plus belles pages de la littérature de l'Ouest<sup>1</sup>.

« L'art de la réussite est de savoir transformer ses défaites en victoires », aimait à répéter Astor, volontiers sentencieux. Sa plus belle réussite, en fin de compte, n'aura pas été son tas d'or, aujourd'hui oublié, mais d'avoir osé rêver Astoria, de s'être projeté, depuis son bureau de New York, dans l'infini des plaines du Missouri, d'avoir franchi les Rocheuses, atteint le Pacifique – et puis, surtout, d'avoir su faire partager son rêve à Irving. Que valent en effet la plus belle des aventures, le plus beau des voyages, sans le récit – sans la légende – qui les avive, et en prolonge la trace ?

MICHEL LE BRIS

1. Une narration si intensément romanesque ne pouvait que susciter l'ire des historiens sérieux. L'exactitude du récit d'Irving a donc souvent été mise en doute. L'étude systématique d'Edgely W. Todd, à l'occasion de son édition critique d'*Astoria* (*Washington Irving*, Edgely W. Todd éd. : *Astoria, or Anecdotes of an entreprise beyond the Rocky Mountains*, Norman, Oklahoma, 1964), a définitivement réglé la question, et l'authenticité du récit, depuis, n'a plus fait l'objet d'aucune contestation.



## INTRODUCTION

Dans le cours de divers voyages que je fis au Canada, il y a bien des années, je me liai intimement avec quelques-uns des principaux Partners de la Compagnie des fourrures du Nord-Ouest. À cette époque, ils habitaient Montréal, et leur splendide maison était ouverte à presque tous les étrangers. Je rencontrais quelquefois à leur table hospitalière des Partners, des Clercs, de hardis collecteurs de fourrures, venus des postes intérieurs : hommes qui avaient passé des années loin de toute société civilisée, qui avaient vécu parmi les tribus sauvages, qui avaient des merveilles à raconter de leurs pérégrinations épuisantes, de leurs exploits de chasseurs, de leurs périlleuses aventures parmi les Indiens. J'étais à un âge où l'imagination prête à toute chose ses brillantes couleurs, et le récit de ces nouveaux Sindbad me faisait regarder la vie d'un trappeur et d'un collecteur de fourrures comme un véritable roman. J'avais même projeté une visite aux postes les plus reculés de la Compagnie, et j'étais invité par un des Partners à profiter des bateaux qui remontent annuellement les Lacs et les Rivières. Depuis, j'ai toujours regretté que les circonstances m'aient empêché d'exécuter mon projet. Grâce à ces premières impressions, les entreprises des grandes Compagnies de fourrures et la vie errante et hasardeuse de leurs employés dans notre immense continent ont toujours excité ma curiosité, et j'ai toujours recherché avec le plus vif intérêt

les détails de leurs expéditions lointaines parmi les peuplades sauvages de nos déserts.

Me trouvant il y a environ deux années avec mon ami M. John Jacob Astor, peu de temps après mon retour d'une excursion dans les prairies de l'Ouest, je causai avec lui de ces régions lointaines et des hardis aventuriers qui étendent leur périlleux commerce jusqu'à Santa Fé, jusqu'à la Colombia. Cela l'amena à parler d'une grande entreprise qu'il avait tentée, une vingtaine d'années auparavant, et qui avait pour objet de porter le commerce des fourrures au-delà des montagnes Rocheuses et sur toute la côte américaine de l'océan Pacifique.

Voyant que ce sujet m'intéressait, il exprima le regret que le caractère important et national de son entreprise n'eût jamais été bien compris; enfin, il témoigna le désir que je me chargeasse d'en rendre compte. Cette suggestion frappait la corde de mes anciens souvenirs, déjà vibrante dans mon esprit. Je songeai qu'un ouvrage de cette espèce pourrait rassembler les détails, aussi variés qu'intéressants, de toutes les expéditions romanesques auxquelles l'aventureux commerce des pelleteries a donné naissance; et l'histoire des peuples, des tribus, des castes, des individus civilisés et sauvages qui y jouent un rôle. Les journaux et les lettres des aventuriers employés sur terre et sur mer par M. Astor dans sa gigantesque entreprise pouvaient jeter quelques lumières sur des portions de notre pays entièrement en dehors du cercle ordinaire des voyages, et jusqu'à présent peu connues. Je me sentis donc disposé à entreprendre cette tâche, pourvu qu'on pût me fournir des documents suffisamment étendus et précis. Tous les papiers relatifs à l'entreprise me furent en conséquence soumis; il s'y trouvait des lettres, des journaux, remplis de détails sur la vie des Sauvages et des colonisateurs de l'Ouest, sur les expéditions maritimes à destination de ces régions lointaines, sur les voyages terrestres à travers les Montagnes Rocheuses, tant pour aller vers la Colombia que pour en revenir. Avec



ces matériaux sous la main, j'entrepris l'ouvrage. Il fallait d'abord feuilleter des papiers d'affaires, rassembler, collationner les faits à partir d'un monceau de documents ingrats : cet ennui me fut épargné par mon neveu Peter Mac Irving qui me servit de *pionnier*, et qui m'a rendu un grand service en décombrant ma route et en allégeant mon travail.

Les journaux dont je devais principalement faire usage avaient été tenus par des hommes occupés seulement du but de leur entreprise, peu versés dans les sciences et peu curieux de tout ce qui n'avait pas de rapport immédiat avec leurs intérêts : ils étaient souvent écrits avec précipitation, au milieu des fatigues, parmi les inconvénients d'un campement sauvage, et ne me donnaient la plupart du temps que de maigres détails, plus propres à exciter ma curiosité qu'à la satisfaire. Je me suis donc servi, quelquefois, des lumières que pouvaient me fournir les récits publiés par d'autres voyageurs, tels MM. Lewis et Clark, Bradbury, Breckenridge, Long, Franchère, Ross Cox, et je me plais à reconnaître ici les utiles secours que j'en ai reçus.

L'ouvrage que je présente au public est ainsi, par nécessité, d'une nature un peu décousue, puisqu'il relate l'histoire de différentes expéditions, tant par terre que par mer. Cependant tous les faits ici rassemblés ont en commun d'être le fruit d'un même grand dessein, conçu et dirigé par un esprit supérieur ; un certain nombre de personnages reparaissent ainsi régulièrement durant tout le récit, quoique parfois à de longs intervalles. Enfin, l'entreprise se termine sur une catastrophe qui était sans doute dans l'ordre des choses : conclusion gouvernée par la fatalité plutôt que par tel effort d'imagination que j'eusse pu fournir afin de conférer artificiellement à mon récit cette unité toujours recherchée dans un ouvrage de fiction, et si nécessaire à l'intérêt de toute histoire.

WASHINGTON IRVING

*Septembre 1836*



## CHAPITRE PREMIER

Deux sources principales de gains commerciaux ont donné naissance, chez les premiers colonisateurs de l'Amérique, à de vastes et audacieuses entreprises : les métaux précieux du Sud, et les riches pelleteries du Nord. Tandis que le fier et magnifique Espagnol, enflammé par la soif de l'or, étendait ses conquêtes sur les éclatantes régions fertilisées par le soleil ardent des tropiques, le Français, adroit et confiant, l'Anglais, froid et calculateur, s'étaient emparés du commerce des pelleteries, moins brillant mais aussi lucratif, et s'étaient avancés des régions hyperboréennes des deux Canada jusqu'au-delà du cercle polaire arctique.

Les aventuriers, excités par ces deux genres d'industries, ont pour ainsi dire servi de *pionniers* à la civilisation. Sans se reposer sur les frontières, ils ont pénétré tout d'un coup, malgré les obstacles et les dangers, au cœur des contrées sauvages ; ils ont divulgué les secrets du désert ; ils ont montré le chemin de régions fertiles, mais lointaines, qui sans eux auraient pu rester ignorées pendant des siècles ; ils ont, enfin, attiré à leur suite l'agriculture et la civilisation, qui marchent d'un pas lent mais sûr.

En effet, les grandes provinces canadiennes dépourvues des métaux précieux qui étaient à cette époque le principal objet des spéculateurs américains avaient été longtemps négligées par la France. Cependant elles s'étaient soutenues par

le commerce des pelleteries ; car les aventuriers français qui s'étaient établis sur les bords du Saint-Laurent s'étaient aperçus bientôt que les riches fourrures de l'intérieur pouvaient devenir pour eux des mines presque aussi fécondes que celles du Mexique et du Pérou. Les Indiens, ne connaissant point encore la valeur artificielle donnée par les nations civilisées à certaines fourrures, échangeaient les plus précieuses contre des marchandises européennes de peu de valeur. D'immenses profits furent ainsi réalisés par les premiers marchands, et le trafic se poursuivit avec avidité.

À mesure que les pelleteries devenaient plus rares dans le voisinage des établissements, les Indiens étaient excités à étendre plus loin leurs expéditions, dans lesquelles ils étaient ordinairement accompagnés par les pelletiers eux-mêmes. Ceux-ci partageaient les fatigues, les périls des Sauvages, et, apprenant à connaître les meilleures contrées pour chasser et pour trapper, se liaient en outre avec les tribus lointaines, et les encourageaient à apporter leurs fourrures aux factoreries. C'est ainsi que le commerce s'accrut et fut, par degrés, attiré à Montréal. De temps en temps de fortes troupes d'Ottawas, de Hurons et des différentes tribus qui chassaient aux environs des Grands Lacs descendaient dans leurs légers canots remplis de peaux de castors et des divers produits d'une année de chasse. Ces canots étaient déchargés et tirés sur le rivage ; un camp de cabanes en écorce de bouleau se dressait hors de la ville, et une espèce de foire primitive s'établissait là, avec le grave cérémonial si cher aux Indiens. Une audience était demandée au Gouverneur général, qui présidait la conférence, majestueusement assis dans un fauteuil, tandis que les Indiens, accroupis par terre en demi-cercle, fumaient silencieusement leur pipe. On faisait des discours, on échangeait des présents, et la cérémonie se terminait au contentement de toutes les parties.

C'est alors que les marchands faisaient activement leurs

affaires. Montréal était rempli d'Indiens tout nus, courant de boutique en boutique, et trafiquant leurs pelleteries pour des armes, des cafetières, des haches, des couvertures, des draps de couleurs vives, et divers autres articles de parure ou d'utilité – sur chacun desquels, à en croire un vieil écrivain français, les Européens étaient sûrs de gagner au moins deux cents pour cent. On ne se servait pas d'argent pour ce trafic, si bien qu'il fallut à la fin interdire les paiements en alcool, à cause des excès frénétiques et des sanglantes disputes qui en résultaient souvent.

Les besoins et les caprices des Indiens étant satisfaits, ils prenaient congé du Gouverneur, abattaient leurs tentes d'écorce, lançaient leurs canots, et remontaient l'Ottawa jusqu'aux Lacs.

Une nouvelle classe d'hommes naquit graduellement de ce trafic : on les appelait Coureurs des bois. Après avoir longtemps accompagné les Indiens dans leurs expéditions et s'être familiarisés avec les différentes tribus, ils étaient devenus, pour ainsi dire, les colporteurs du désert. Ils partaient de Montréal avec des canots remplis de marchandises, d'armes, de munitions, et, suivant les rivières sinueuses qui découpent les vastes forêts du Canada, côtoyant les lacs les plus reculés, ils créaient de nouveaux besoins, de nouvelles habitudes chez les Naturels. Quelquefois ils demeuraient parmi eux des mois entiers, se pliant à leurs goûts et à leurs mœurs avec l'heureuse facilité des Français, adoptant jusqu'à un certain point les costumes indiens, et prenant assez souvent des femmes indiennes pour compagnes.

Douze, quinze, dix-huit mois s'écoulaient parfois sans qu'on eût d'eux aucune nouvelle. Mais un beau jour ils redescendaient en chantant la rivière Ottawa, et leurs canots étaient remplis de peaux de castor. C'était alors le temps des plaisirs et du repos. «Vous seriez surpris, note le vieil écrivain déjà cité, de voir les débauches, les festins, les jeux et les dépenses que

ces Coureurs des bois font tant en habits qu'en femmes, dès qu'ils sont arrivés. Ceux qui sont mariés se retirent sagement chez eux ; mais ceux qui ne le sont pas font comme les matelots qui viennent des Indes, ou qui ramènent quelque belle prise de course. Ils dissipent, mangent, boivent et jouent tant qu'ils ont des castors à vendre ; et quand ils sont à bout, ils vendent dorures, dentelles et habits. Ensuite, ils sont obligés à recommencer leurs voyages pour avoir lieu de subsister<sup>1</sup>. »

Beaucoup de ces Coureurs des bois s'accoutumaient si bien à la vie des Indiens, à la complète liberté du désert, qu'ils perdaient toute espèce de goût pour la civilisation. Ils s'identifiaient avec les Sauvages parmi lesquels ils vivaient, et ne s'en distinguaient plus, quelquefois, que par une plus grande perversité. Mais leur conduite et leur exemple corrompaient les Naturels, et empêchaient l'œuvre des missionnaires catholiques qui poursuivaient en ce temps leurs pieux travaux dans les solitudes du Canada.

Pour réprimer ces abus, et pour protéger le commerce des pelleteries contre les diverses irrégularités commises par ces aventuriers, le gouvernement français défendit sous peine de mort à quiconque de trafiquer dans l'intérieur du pays sans être pourvu d'une licence.

Ces licences étaient accordées par le Gouverneur général, et seulement à des personnes respectables, à des gentilshommes sans fortune, à de vieux officiers ou à leurs veuves. Chaque licence donnait le droit de charger deux grands canots de marchandises pour les Lacs ; et il ne pouvait en être délivré plus de vingt-cinq par an. Par degrés, cependant, des licences particulières furent aussi octroyées, le nombre s'en accrut rapidement et leurs possesseurs obtinrent la permission de les revendre à des marchands. Ceux-ci ne tardèrent pas à enrôler à leur service les Coureurs des bois, moyennant

1. Lahontan, *Lettres*, La Haye, 1709.

une part dans les bénéfiques, et les abus de l'ancien système furent ressuscités.

Les pieux missionnaires envoyés par l'Église catholique romaine pour convertir les Indiens firent tout ce qu'ils purent pour combattre la corruption répandue par ces hommes hybrides dans le cœur de la solitude. La chapelle catholique s'élevait souvent à côté du comptoir, et quelquefois son clocher, surmonté d'une croix, se dressait au milieu du village indien, sur le bord d'une rivière ou d'un lac. Les missions produisaient fréquemment d'heureux fruits chez les simples enfants des forêts, mais elles avaient peu de prise sur les renégats de la civilisation.

À la fin, on trouva nécessaire d'établir des postes fortifiés au confluent de la Rivière et des Lacs, pour protéger le commerce et pour contenir ces bandits du désert. Le plus important d'entre eux était situé à Michilimackinac, sur le détroit du même nom, qui joint le lac Huron au lac Michigan. Quelques-uns des marchands réguliers qui exerçaient eux-mêmes leur négoce avec des licences du Gouverneur s'étant établis en ce lieu, il devint bientôt le grand entrepôt de l'intérieur, et servit de rendez-vous aux Coureurs des bois, soit qu'ils revinssent de Montréal avec des marchandises, soit qu'ils arrivassent de l'Ouest avec des pelleteries. Là se formaient de nouvelles expéditions pour le lac Michigan et le Mississippi, ou pour le lac Supérieur et le Nord-Est ; là enfin les pelleteries que ces expéditions rapportaient étaient embarquées pour Montréal.

Dans les jours primitifs du Canada, le marchand français de ce poste était une espèce de patriarche commerçant, entouré d'une population qui dépendait de lui. Il avait ses Clercs, ses Voyageurs, ses serviteurs de toute espèce, qui l'appelaient par son nom de baptême et vivaient avec lui sur un pied d'intimité, grâce aux habitudes faciles et à la joviale familiarité de sa race : il avait son harem de beautés indiennes, son troupeau

d'enfants métis, et une longue suite d'Indiens fainéants qui mangeaient et buvaient à ses dépens dans les intervalles de leurs expéditions.

Les pelletiers du Canada eurent pendant longtemps d'incommodes compétiteurs dans les marchands anglais de New York, qui s'efforçaient d'attirer vers leurs comptoirs les chasseurs indiens et les Coureurs des bois en leur offrant de grands avantages. Une concurrence plus redoutable encore naquit avec la Compagnie de la baie d'Hudson, qui reçut une charte de Charles II en 1670, avec le privilège exclusif d'établir des comptoirs sur les rivages de cette baie et sur les rivières qui y versent leurs eaux. Cette Compagnie existe encore, avec les mêmes privilèges. À l'époque dont nous parlons, il s'éleva entre elle et les marchands français du Canada des querelles de territoire, lesquelles furent parfois réglées dans le sang.

En 1762, les Français perdirent la possession du Canada et le commerce passa en grande partie entre les mains des Anglais ; mais pendant quelque temps il se trouva restreint dans d'étroites limites. Les anciens Coureurs des bois étaient dispersés, et ceux qu'on parvenait à réunir avaient de la peine à s'accoutumer aux mœurs et aux manières des marchands anglais : ils regrettaient l'indulgence, la familiarité, le laisser-aller des vieilles maisons françaises, et n'aimaient ni l'exactitude sévère, ni la réserve, ni la méthode des nouveaux venus. D'ailleurs les marchands anglais ne connaissaient point le pays et se défiaient des Naturels. Ce n'était pas sans raison : les massacres de Détroit et de Michilimackinac révélèrent les sentiments hostiles des Sauvages à l'égard des gens d'Albion, que les Français leur avaient si longtemps appris à considérer comme ennemis.

Le commerce ne reprit pas ses routes primitives avant l'année 1766 ; mais l'émulation et l'avidité des marchands lui firent alors dépasser rapidement ses anciennes limites.



Des expéditions furent entreprises à la fois à Montréal et à Michilimackinac : des rivalités, des jalousies s'ensuivirent. Le trafic souffrit des artifices des différentes maisons pour se supplanter et se nuire mutuellement. Les Indiens étaient corrompus par les liqueurs spiritueuses, dont la vente était prohibée sous le régime français. Des scènes d'ivrognerie et de brutalité, des rixes dans les villages et autour des comptoirs en étaient la conséquence ; et de sanglantes rencontres opposaient les partis rivaux lorsqu'ils se trouvaient en présence dans les profondeurs complices des forêts.

Pour mettre un terme à ces concurrences ruineuses, les principaux commerçants de Montréal formèrent en 1783 une Compagnie qui s'accrut en 1787 par sa fusion avec une autre association rivale. Ainsi fut créée la fameuse Compagnie du Nord-Ouest, qui pendant un certain temps régna sur les lacs glacés et les immenses forêts du Nord avec un absolutisme presque égal à celui de la Compagnie des Indes sur les climats voluptueux et magnifiques de l'Orient.

La Compagnie était composée de vingt-trois copartageants ou Partners, mais elle employait deux mille personnes – Clercs, Guides, Interprètes et Voyageurs ou bateliers. Ceux-ci étaient distribués dans différents comptoirs établis sur les lacs et sur les rivières de l'intérieur, à d'immenses distances les uns des autres, au milieu de pays sans chemins, infestés par des tribus sauvages.

Quelques-uns de ces Partners dirigeaient à Montréal et à Québec les affaires de la Compagnie. C'étaient des personnages importants et considérés qui avaient rang d'*Agents*. Les autres, répandus dans les postes de l'intérieur pour surveiller les relations avec les tribus indiennes, n'étaient que de simples *Partners hivernants*.

Les marchandises destinées à ce vaste trafic étaient déposées dans les magasins de la Compagnie à Montréal, et de là remontaient en bateau par la rivière Attawa ou Ottawa, qui

tombe dans le Saint-Laurent près de Montréal, et par plusieurs autres rivières et portages jusqu'au lac Nipissing, au lac Huron, au lac Supérieur, et de là par différentes chaînes de grands et de petits plans d'eau au lac Winnipeg, au lac Athabasca et au grand lac des Esclaves. Ce singulier et magnifique système de mers intérieures, qui rend des régions immenses et désertes si facilement accessibles à la frêle barque des Indiens et des colporteurs, était semé de postes où se faisaient les échanges de la Compagnie avec les tribus environnantes.

La Compagnie, comme nous l'avons dit, n'était au commencement qu'une réunion spontanée de marchands ; mais dès qu'elle en vint à s'organiser dans les règles, il devint très difficile d'y être admis. Le candidat était obligé de subir de longues épreuves, de s'élever lentement par son mérite et par ses services. Il commençait fort jeune et subissait comme clerc un apprentissage de sept années au cours duquel il percevait une rétribution de 2 400 francs, tout en étant nourri, vêtu et équipé aux frais de la Compagnie. Il passait généralement ce temps d'épreuve dans les comptoirs de l'intérieur. Éloigné pendant des années de toute société civilisée, menant une vie presque aussi sauvage et aussi précaire que celle des Indiens qui l'entouraient, exposé aux rigueurs de l'hiver boréal, il se nourrissait pauvrement et restait quelquefois fort longtemps sans manger ni pain ni sel. Quand le temps de son apprentissage était expiré, il recevait annuellement un salaire qui variait entre 1 900 et 3 800 francs, et pouvait alors obtenir le grand objet de son ambition, c'est-à-dire être nommé Partner dans la Compagnie. Mais souvent il s'écoulait encore des années avant qu'il arrivât à cette position enviée.

La plupart des Clercs étaient des jeunes gens de bonne famille nés dans les montagnes d'Écosse, gaillards réputés pour leur persévérance, leur frugalité, et leur fidélité au pays. La vigueur de leur race les rendait capables de braver les climats rigoureux du Nord et de supporter les fatigues de ce

genre de vie. Il faut convenir cependant que la constitution de beaucoup d'entre eux était détériorée par les privations du désert; leur estomac ne résistait pas aux disettes passagères, mais surtout au manque de pain et de sel. De temps en temps, après des années passées dans la solitude, on leur permettait de faire une visite à l'établissement de Montréal, pour restaurer leur santé et pour goûter les jouissances de la vie civilisée. C'étaient là les seules oasis de leur existence.

Quant aux principaux Partners, ceux qu'on appelait Agents et qui résidaient à Montréal ou à Québec, ils formaient une sorte d'aristocratie commerciale et vivaient d'une manière hospitalière et grandiose. Leur ancienne camaraderie, forgée à l'époque où ils étaient clerks dans les comptoirs éloignés, les plaisirs, les dangers, les aventures, les malheurs qu'ils avaient partagés dans la vie sauvage des bois les avaient liés ensemble, de sorte qu'ils formaient une joviale confrérie. Aussi les voyageurs qui ont visité le Canada il y a une trentaine d'années, lorsque la Compagnie était dans toute sa gloire, ne peuvent-ils oublier le cercle de plaisirs et de fêtes dont s'entouraient ces grands seigneurs hyperboréens.

De temps en temps un ou deux Partners, récemment arrivés des postes intérieurs, allaient faire à New York un voyage de plaisir et de curiosité. Dans ces occasions ils aimaient à se montrer avec une certaine magnificence, et faisaient de nombreux achats de montres ciselées, de bagues, de colliers, de chaînes et d'autres riches bijoux qu'ils destinaient en partie à leur propre usage, en partie à faire des présents aux femmes de leur connaissance, genre de prodigalité qu'on remarquait aussi autrefois chez les planteurs du Sud et chez les créoles de l'Ouest quand les produits de leurs plantations les avaient enrichis.

Pour voir la Compagnie du Nord-Ouest dans toute sa pompe, il fallait assister à la grande réunion annuelle qui avait lieu à Fort William, près du grand Portage, sur le lac

Supérieur, lieu de réunion qui accueillait à date fixe deux ou trois des principaux Partners administrateurs de Montréal, impatients de discuter les affaires de la Compagnie avec leurs confrères des divers comptoirs de la solitude.

On pouvait noter à cette occasion l'extrême différence qui existait entre eux et les anciens marchands français, si simples et si familiers. Maintenant se déployait magnifiquement le caractère aristocratique de l'Anglais, ou plutôt l'esprit féodal du montagnard écossais. Chaque Partner chargé de diriger un poste intérieur, et qui avait sous lui une douzaine de dépendants, se regardait comme le chef d'un clan et était presque aussi important aux yeux de ses subordonnés qu'aux siens mêmes. Pour lui, une visite à la grande conférence de Fort William était un immense événement. Il croyait y décider les intérêts des nations.

Les Partners de Montréal étaient les hauts et puissants seigneurs de cette aristocratie. Habités à une vie de luxe et d'ostentation, ils éclipsaient complètement leurs confrères des bois, fatigués, basanés par de rudes travaux, et dont l'équipement se ressentait de ses longs services. Ils croyaient que toute la dignité de la Compagnie résidait en leur personne, et se conduisaient en conséquence. Ils remontaient la rivière en grande pompe, comme des souverains qui voyagent, ou plutôt comme des chefs de hordes naviguant sur leurs propres lacs. Ils étaient enveloppés de riches fourrures ; leurs vastes canots, chargés de tous les raffinements de la vie civilisée, étaient conduits par des Voyageurs canadiens, aussi obéissants que les montagnards de la vieille Écosse. Ils étaient suivis de boulangers, de cuisiniers, munis des comestibles les plus recherchés, et surtout d'une grande abondance de vins exquis. Heureux s'ils pouvaient amener avec eux, dans ces hautes solennités, quelques étrangers distingués, et par-dessus tout quelque membre titré de la noblesse anglaise !

Fort William, où se tenait cette importante foire annuelle, était un village considérable, situé sur les bords du lac Supérieur. Là, dans un immense bâtiment de bois, s'élevaient la grande salle du conseil et la salle du banquet, décorées d'armes, d'ustensiles indiens et des mille trophées du commerce des peaux. La maison, à cette époque, était encombrée de marchands et de Voyageurs, les uns allant de Montréal aux postes intérieurs, les autres des postes intérieurs à la côte. Les Conseils étaient tenus en grande cérémonie, car chaque membre s'imaginait siéger au Parlement, et les assistants regardaient l'assemblée avec le même respect qu'ils auraient eu pour la Chambre des Lords. Les délibérations étaient solennelles, et de pompeuses déclamations s'entremêlaient aux raisonnements serrés des Écossais.

Ces graves et importantes séances étaient interrompues par des fêtes, par des repas prodigieux, semblables à ceux que l'on donnait dans les anciens châteaux des Highlands. Les tables de la grande salle gémissaient sous le poids des victuailles. Le poisson des lacs, le gibier des bois, les langues de bison, les queues de castor et les produits fins apportés de Montréal étaient servis par des cuisiniers expérimentés, amenés tout exprès. Enfin les vins généreux circulaient sans cesse autour de la table, car on buvait copieusement dans ce temps-là.

Tandis que les chefs festoyaient dans la salle et faisaient résonner le plafond de leurs protestations de loyauté et de leurs vieilles chansons écossaises, entonnées d'une voix cassée par les brises du nord, leurs cris de joie étaient répétés au-dehors par une légion de dépendants, Voyageurs canadiens, métis, chasseurs indiens, vagabonds de toute sorte, qui se régalaient somptueusement des miettes tombées de la table des Agents, et qui faisaient retentir le firmament de joyeux refrains français mêlés aux hurlements des Sauvages.

Telle était la Compagnie du Nord-Ouest dans ses jours de puissance et de prospérité, quand elle dominait par une

sorte de pouvoir féodal sur une vaste étendue de lacs et de forêts. Nous nous sommes arrêté trop longtemps peut-être sur ce sujet, qui nous est rendu cher par les souvenirs de notre jeunesse; car nous nous sommes assis, adolescent encore, à la table hospitalière des puissants associés, alors souverains seigneurs dans Montréal; nous avons contemplé avec étonnement leurs fêtes d'un autre âge, nous avons écouté avec admiration les récits de leurs périlleuses aventures. Avant donc d'évoquer la conquête du grand désert, nous n'avons pu nous empêcher de noter quelques détails d'un état de choses qui va tomber rapidement dans l'oubli: car les pompes seigneuriales de Fort William ne sont plus; les Princes des lacs et des forêts ont passé.

## II

Les succès de la Compagnie du Nord-Ouest attirèrent d'autres aventuriers dans ce nouveau champ de profits, qui paraissait inépuisable. Les opérations de cette Compagnie avaient lieu principalement dans les hautes latitudes du nord, tandis qu'il y avait au sud et à l'ouest d'immenses régions bien connues pour abonder en fourrures précieuses, et qui cependant avaient été à peine explorées jusqu'alors par les pelletiers. Une nouvelle association de marchands anglais fut donc formée pour commercer dans cette direction. La principale factorerie fut établie à l'ancien *emporium* de Michilimackinac, et l'association, prenant le nom de cet endroit, fut communément appelée Compagnie de Mackinaw.

Tandis que les marchands du Nord-Ouest poussaient leurs entreprises dans les régions hyperboréennes, et de leur position de Fort William dominaient presque souverainement sur les tribus des Lacs et des Rivières supérieures, la Compagnie

de Mackinaw envoyait ses barques légères, par la baie Verte, dans le lac Michigan; et par les rivières Fox et Wisconsin, jusqu'au Missouri; puis dans toutes les rivières qui viennent se jeter dans cette grande artère de l'Ouest. Elle espérait ainsi monopoliser le commerce de toutes les tribus du Sud et de l'Ouest, et des vastes régions de la Louisiane<sup>1</sup>.

Le gouvernement des États-Unis commença à voir d'un œil inquiet l'influence qu'une coalition d'étrangers acquérait ainsi sur les tribus aborigènes de son territoire, et s'efforça de la contrebalancer. Dès 1796, il envoya, dans ce but, des agents pour établir des comptoirs sur les frontières, afin de satisfaire les besoins des Indiens, de lier leurs intérêts à ceux du peuple américain, et de rendre nationale cette branche importante du commerce.

Ce dessein ne réussit pas, comme il arrive souvent quand on compte sur le lourd patronage du gouvernement pour lutter contre l'active industrie des particuliers. Mais ce que le gouvernement n'avait pas pu faire, avec toute son influence et tous ses agents, fut à la fin exécuté par l'audace intelligente, par la persévérance d'un simple marchand, l'un de nos concitoyens adoptifs. Les pages suivantes sont spécialement destinées à raconter l'entreprise tentée par cet homme remarquable, dont le nom et le caractère sont dignes d'être enregistrés dans l'histoire du commerce, car il s'efforça d'en atteindre le but le plus noble et en pratiqua les plus sages maximes. Quelques brefs détails sur les aventures de sa jeunesse et sur les circonstances qui le poussèrent vers la branche de commerce dont nous nous occupons ne peuvent manquer d'être intéressants.

John Jacob Astor était né dans l'antique village de Waldorf, près de Heidelberg, sur les bords du Rhin. Il fut élevé dans la

1. On se souvient que l'on désignait sous ce nom, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'ensemble des territoires nord-américains sous administration française, lesquels s'étendaient du golfe du Mexique jusqu'aux Grands Lacs. (*NdÉ*)

simplicité de la vie rurale, mais il n'était encore qu'un jeune garçon lorsqu'il quitta sa maison pour aller s'employer à Londres, ayant eu dès son enfance un singulier pressentiment qu'il arriverait un jour à réunir une jolie fortune.

À la fin de la révolution américaine, il se trouvait encore à Londres et était à peine arrivé à l'âge où l'on se mêle aux affaires du monde. Comme il avait un frère aîné qui résidait depuis quelques années aux États-Unis, il se détermina à l'imiter et à tenter la fortune dans ce pays nouveau. Ayant employé en marchandises convenables pour le marché américain une petite somme qu'il avait amassée depuis son arrivée en Angleterre, il s'embarqua, au mois de novembre 1783, dans un navire destiné pour Baltimore. Il arriva par le travers de Hampton dans le mois de janvier ; mais l'hiver étant extrêmement rude, son vaisseau, ainsi que plusieurs autres, fut retenu par les glaces durant près de trois mois dans les parages de la baie de Chesapeake.

Pendant cet intervalle, les passagers des divers navires descendaient de temps à autre sur le rivage et se rencontraient amicalement. C'est ainsi que M. Astor fit connaissance d'un de ses compatriotes, lequel se trouvait être marchand de fourrures. Ayant déjà supposé que ce pouvait être un commerce lucratif dans le Nouveau Monde, il fit à ce sujet beaucoup de questions à son compatriote, qui lui donna avec empressement tous les renseignements qu'il possédait sur les qualités, sur la valeur des différentes pelleteries, et sur la manière dont le commerce s'en faisait. Ils se rendirent ensemble à New York. Là, M. Astor employa en fourrures le produit de ses marchandises ; puis il repassa à Londres avec ses pelleteries, s'en défît avantageusement, s'initia davantage dans cette espèce de commerce, et s'en revint la même année 1784 à New York, afin de s'établir aux États-Unis.

Il se dévoua dès lors complètement au négoce qu'il avait accidentellement embrassé. Il commença, bien entendu, sur



la plus petite échelle ; mais il apportait à sa tâche une industrie persévérante, une rigide économie, une stricte intégrité. Il faut ajouter à ces qualités un esprit ambitieux, qui regardait toujours en haut ; un génie étendu, fécond, hardi ; une sagacité prompte à profiter de toutes les circonstances, et une confiance singulière et inébranlable dans le succès<sup>1</sup>.

Le commerce des pelleteries n'était pas encore organisé aux États-Unis, et l'on ne pouvait le regarder comme un négoce régulier. Des fourrures et des peaux étaient quelquefois recueillies par les marchands provinciaux, dans leurs échanges avec les Indiens et avec les chasseurs blancs ; mais le marché était principalement desservi par le Canada. Lorsque les moyens de M. Astor se furent augmentés, il fit des visites annuelles à Montréal, achetant aux marchands de cette ville des fourrures qu'il expédiait à Londres, car le gouvernement anglais ne permettait pas aux Canadiens d'avoir de commerce direct avec aucun pays autre que leur nouvelle métropole<sup>2</sup>.

En 1794 ou 1795, un traité conclu entre les États-Unis et la Grande-Bretagne supprima les restrictions imposées aux colonies, et permit d'établir directement des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis. M. Astor était à Londres à cette époque : il fit immédiatement un marché

1. Nous avons entendu raconter à M. Astor lui-même un exemple de cette heureuse confiance qui, sans aucun doute, contribua à produire le succès dont elle se flattait. Il était encore presque étranger dans la cité, et sa fortune était fort légère, lorsqu'il vint à passer devant une rangée de maisons récemment élevées dans Broad-Way et qui, à cause du style de leur architecture, étaient un sujet de conversation et d'orgueil pour toute la ville. « Un jour ou l'autre, se dit-il à lui-même, je bâtirai dans cette même rue des bâtiments plus imposants encore. » On sait aujourd'hui qu'il a accompli sa prédiction !

2. En 1763, le traité de Paris entérinait la mainmise anglaise sur l'ensemble des possessions françaises situées au nord des Grands Lacs, le territoire en question prenant dès lors le nom de Canada. (NdÉ)

pour des fourrures avec les agents de la Compagnie du Nord-Ouest. Il pouvait alors importer en droiture ses pelleteries de Montréal aux États-Unis, soit pour la consommation intérieure, soit pour les expédier dans différents ports de l'Europe, ainsi qu'à la Chine, qui a toujours été le meilleur marché pour les fourrures les plus belles.

Le traité entre la Grande-Bretagne et les États-Unis stipulait que tous les postes militaires occupés par les Anglais dans les limites naturelles de la République seraient remis à celle-ci. Oswego, Niagara, Détroit, Michilimackinac et divers autres postes situés sur la rive américaine des Lacs furent en conséquence abandonnés par les troupes britanniques. Les marchands américains se trouvaient ainsi avoir un débouché pour trafiquer avec les frontières du Canada, sans sortir du territoire des États-Unis. Quelques années passèrent et vers 1807, M. Astor s'engagea dans ce nouveau commerce pour son propre compte. Son capital et ses ressources s'étaient alors beaucoup augmentés et il tenait rang parmi les premiers négociants du pays ; mais son génie avait marché encore plus vite que sa fortune, lui montrant toujours quelque vaste champ d'entreprises bien au-delà du but des marchands ordinaires. Malgré toutes ses ressources, il s'aperçut bientôt qu'il ne pourrait pas lutter seul contre les capitaux et l'influence de la Compagnie de Mackinaw, qui avait monopolisé tout le commerce des frontières américaines.

Il fallait donc trouver un moyen d'entrer avantageusement en concurrence avec ces formidables rivaux. M. Astor n'ignorait pas les vœux du gouvernement américain, ni ses efforts utiles pour mettre entre les mains des citoyens de la République le commerce des pelleteries de son territoire ; il offrit sa contribution à ce grand projet, pourvu que le gouvernement consentît à l'aider. Invité à développer ses plans, il reçut les plus grands éloges, mais le Pouvoir exécutif ne crut pas pouvoir lui accorder de secours directs.

Cependant, avec ce seul appui moral, il obtint en 1809 de la législature de l'État de New York, une charte qui autorisait, sous le nom de *Compagnie américaine des Fourrures*, une association dont le capital était de cinq millions de francs et pouvait être porté jusqu'à dix. Ce capital était fourni par M. Astor lui-même, lequel constituait à lui seul toute la Compagnie ; car, quoiqu'il y eût une commission de directeurs, elle n'était que nominale. Toute l'entreprise était conduite d'après les plans de M. Astor et avec ses capitaux ; mais il préférait lui donner la consistance importante d'une corporation, et cette politique était aussi sage qu'utile.

Comme la Compagnie rivale de Mackinaw existait encore, et formait une concurrence désastreuse dans le commerce des peaux, M. Astor fit en 1811 un nouvel arrangement par lequel, en société avec certains Partners de la Compagnie du Nord-Ouest et diverses autres personnes engagées dans le commerce des fourrures, il achetait la Compagnie de Mackinaw et la fondait dans la Compagnie américaine, sous la nouvelle raison de *Compagnie du Sud-Ouest* – non sans avoir obtenu à cet effet l'approbation du gouvernement américain.

Par cet arrangement, M. Astor devenait propriétaire de la moitié des établissements et des marchandises que la Compagnie de Mackinaw possédait sur le territoire des États-Unis. Il était convenu que la totalité lui serait livrée à l'expiration de cinq années, à condition que la Compagnie américaine ne trafiquerait point dans les possessions britanniques.

Malheureusement, la guerre qui éclata en 1812 entre la Grande-Bretagne et les États-Unis suspendit l'association. Après le conflit, elle fut entièrement dissoute, le Congrès ayant passé une loi qui défendait à tous les pelletiers anglais de poursuivre leur commerce sur le territoire des États-Unis.

### III

Tandis que les diverses Compagnies dont nous venons de parler étendaient leurs entreprises dans les déserts du Canada et le long des grands cours d'eau de l'Ouest, les aventuriers américains, attirés par le même objet, conduisaient leurs vaisseaux autour de l'Amérique du Sud, sillonnaient les eaux dangereuses de l'océan Pacifique et rasaient la côte nord-ouest de l'Amérique. Le dernier voyage du capitaine Cook, ce célèbre et infortuné découvreur, avait fait connaître l'immense quantité de loutres marines qui se trouvent sur ces côtes, et le prix énorme que les Chinois donnent à cette fourrure. Il semblait qu'une nouvelle Côte de l'Or eût été découverte. Des individus de toutes les nations s'empresaient de prendre part à ce commerce lucratif; si bien qu'en 1792 on ne comptait pas moins de vingt et un vaisseaux de différentes nations parcourant la côte ouest et trafiquant avec les Naturels. La plupart, cependant, étaient américains et appartenaient à des marchands de Boston. Ils restaient jusqu'à deux ans dans les mers du Couchant, faisant sur l'eau un trafic aussi aventureux que celui des Voyageurs et des trappeurs sur la terre. Leurs opérations s'étendaient depuis la Californie jusqu'aux latitudes septentrionales les plus élevées. Ils s'approchaient du rivage, jetaient l'ancre et attendaient que les Naturels vissent à eux dans leurs canots chargés de peaux. Le commerce épuisé dans un endroit, ils s'arrêtaient dans un autre. Ils employaient l'été de cette manière. Quand l'hiver venait, ils cinglaient vers les îles Sandwich, et hivernaient dans quelque havre abondant en provisions. L'été suivant ils recommençaient leurs opérations, débutant par la Californie et s'avançant de plus en plus vers le nord. Ayant ainsi, dans le cours de deux saisons, rassemblé une cargaison suffisante de pelleteries, ils cinglaient vers la Chine. Ils

y vendaient leurs fourrures, prenaient en place du thé, des nankins et d'autres marchandises, et revenaient à Boston après une absence de deux ou trois ans.

Cependant c'étaient les Russes qui faisaient dans le Pacifique le commerce de fourrures le plus étendu. Au lieu d'entreprendre des voyages accidentels, dans des navires qui ne faisaient que passer, ils avaient établi des comptoirs jusqu'aux plus hautes latitudes, tout le long de la côte nord-ouest de l'Amérique, ainsi que sur la chaîne des îles Aléoutiennes entre le Kamtchatka et la pointe de l'Alaska.

Réclamant la souveraineté sur toutes ces terres, comme ayant été découvertes et occupées par ses sujets, le gouvernement russe, pour protéger et étendre leur commerce, accorda des privilèges exclusifs à une Compagnie dont le capital était de 6 240 000 francs.

Comme la Chine est le meilleur marché pour les fourrures recueillies dans ces contrées, les Russes avaient beaucoup d'avantages sur leurs compétiteurs. Ces derniers étaient obligés de porter leurs pelleteries à Canton, d'où elles étaient distribuées par tout l'Empire, et principalement dans les parties septentrionales où s'en fait la plus grande consommation. Les Russes, au contraire, par un chemin beaucoup plus court, portaient directement leurs fourrures vers le nord de l'empire Céleste, et le prix auquel ils pouvaient les livrer sur le marché se trouvait ainsi diminué de tous les frais de transport à travers l'intérieur du continent.

Nous arrivons maintenant au théâtre même de la grande entreprise que nous nous sommes chargé de raconter.

Parmi les vaisseaux américains qui trafiquaient le long de la côte du Nord-Ouest en 1792 se trouvait la *Colombia*, de Boston, commandée par le capitaine Gray. Dans la course de son voyage il découvrit l'embouchure d'une large rivière, par 46° 19' de latitude nord. Y étant entré avec quelque difficulté à cause des bancs de sable et des brisants, il avait jeté

l'ancre dans une baie spacieuse. On voyait sur la rive un village indien, vers lequel une chaloupe bien armée fut envoyée. Tous les habitants s'étaient enfuis, excepté les vieillards et les infirmes. La manière humaine dont ces derniers furent traités et les présents qui leur furent faits ayant attiré graduellement les autres Sauvages, des relations amicales ne tardèrent pas à se nouer entre ces gens et les nouveaux venus. Les Indiens en question n'avaient jamais vu ni vaisseaux, ni hommes blancs. La première fois qu'ils avaient aperçu la *Colombia*, ils avaient supposé que c'était une île flottante ou quelque monstre marin ; mais quand ils avaient vu la chaloupe, pleine d'êtres humains, se diriger vers le rivage, ils les avaient pris pour des cannibales envoyés par le Grand Esprit pour ravager la contrée et en dévorer les habitants. Le capitaine Gray ne remonta point la rivière plus loin que la baie où il était entré, et qui continue à porter son nom. Lorsqu'il eut remis en mer, il rencontra le célèbre navigateur Vancouver auquel il fit part de sa découverte, en lui communiquant une carte qu'il avait dressée. Vancouver visita la rivière et son lieutenant Broughton fut chargé de l'explorer. Ce dernier la remonta pendant plus de trente-cinq lieues et arriva en vue d'une chaîne de montagnes couvertes de neige, auxquelles il donna le nom de monts Hood, qui leur est resté.

L'existence de cette rivière était connue depuis longtemps, mais ce qu'on en savait était vague et n'avait été recueilli que par l'intermédiaire des Indiens. Les voyageurs qui en parlaient l'appelaient Orégon, ou Grande Rivière de l'Ouest. On racontait qu'un vaisseau espagnol avait jadis fait naufrage à son embouchure, et que plusieurs des naufragés avaient vécu ensuite parmi les Naturels. Cependant la *Colombia* est regardée comme le premier vaisseau qui l'ait régulièrement découverte et qui ait mouillé dans ses eaux ; aussi lui a-t-elle donné son nom, généralement adopté depuis.

Dès l'année 1763, trente ans avant cette découverte, et

peu de temps après que la Grande-Bretagne avait acquis le Canada, le capitaine Jonathan Carver, qui avait servi dans l'armée provinciale anglaise, projeta de gagner les côtes de l'océan Pacifique en traversant les terres entre le 43<sup>e</sup> et le 46<sup>e</sup> degré de latitude septentrionale. Son but était de déterminer la largeur du continent et de choisir, sur les bords de l'océan Pacifique, un endroit où le gouvernement pourrait établir un poste pour faciliter la découverte d'un passage au Nord-Ouest, ou d'une communication entre la baie d'Hudson et la mer occidentale. Il pensait que cet établissement devait être aménagé aux environs du détroit d'Annian, où il supposait que l'Orégon venait verser ses eaux. C'était aussi son opinion qu'un comptoir situé à cette extrémité de l'Amérique ouvrirait de nouvelles sources de commerce, favoriserait beaucoup d'utiles découvertes et offrirait avec la Chine et les établissements anglais des Indes Orientales une communication plus directe que le cap de Bonne-Espérance ou le détroit de Magellan. Cet entreprenant et intrépide voyageur fut deux fois trompé dans les efforts solitaires qu'il déployait pour accomplir ce grand voyage. En 1774, un membre du Parlement, possesseur d'une grande fortune, Richard Whitworth, se joignit à lui. Leur plan était vaste et hardi. Ils devaient prendre avec eux cinquante ou soixante hommes, artisans et marins, remonter l'une des branches du Missouri, explorer les Montagnes Rocheuses pour y trouver les sources de la Rivière de l'Ouest, et la descendre ensuite jusqu'à son embouchure supposée, près du détroit d'Annian. Là, ils devaient bâtir un fort et construire les vaisseaux nécessaires pour continuer par mer leurs découvertes. Ce plan avait la sanction du gouvernement anglais, et les préliminaires en étaient presque terminés quand la révolution américaine vint à éclater, ce qui anéantit l'entreprise.

L'expédition de sir Alexander Mackenzie, en 1793, ayant traversé le continent et atteint l'océan Pacifique par

52° 20' 48" de latitude nord, montra encore la possibilité d'unir le commerce des deux rivages du continent. Par 52° 30' de latitude il avait descendu, durant quelque temps, une rivière qui coulait vers le midi et que les naturels nommaient Tacoutche-Tesse. Il supposait à tort que c'était la Colombia. On sut ensuite que la rivière en question se jette dans l'Océan par 49° de latitude, tandis que l'embouchure de la Colombia est d'environ trois degrés plus méridionale.

Quand Mackenzie publia quelques années plus tard un récit de ses expéditions, il suggéra l'utilité d'établir des relations entre les rivages de l'Atlantique et ceux du Pacifique en formant des établissements réguliers de l'une à l'autre extrémité du continent, non moins que le long des côtes et dans les îles. Par ce moyen, observait-il, on pourrait s'emparer de tout le commerce des pelleteries depuis le 48<sup>e</sup> degré N jusqu'au pôle, en exceptant toutefois les portions dont les Russes jouissaient. Quant aux aventuriers américains qui avaient jusqu'alors trafiqué le long de la côte du Nord-Ouest, ils disparaîtraient immédiatement devant la concurrence d'un commerce régulier. Mais, ajoutait-il, une entreprise de cette espèce était trop vaste et trop hasardeuse pour être tentée par des individus. Elle ne pouvait convenir qu'à une compagnie sous la protection d'un gouvernement. Des discussions en ce sens pouvaient fort bien s'ouvrir entre la Compagnie de la baie d'Hudson et la Compagnie du Nord-Ouest, l'une pouvant invoquer sa charte constitutive, l'autre son droit de possession; il proposait donc de les réunir toutes les deux pour cette grande opération.

Malgré les avantages de ce conseil, les anciennes jalousies des deux Compagnies étaient trop profondément enracinées pour leur permettre de le suivre.

Cependant l'attention du gouvernement américain s'était elle aussi trouvée attirée sur ce sujet, et la mémorable expédition de MM. Lewis et Clark, entreprise sur ses ordres, en



était la première conséquence. Ces deux officiers accomplirent ainsi en 1804 l'entreprise qui avait été projetée en 1774 par Carver et Whitworth. Ils remontèrent le Missouri, traversèrent les défilés effrayants des Montagnes Rocheuses, inconnus jusqu'alors à la race blanche, découvrirent et explorèrent les eaux supérieures de la Colombia, et suivirent cette rivière jusqu'à son embouchure, où leur compatriote Gray avait mouillé douze années auparavant. Là ils passèrent l'hiver ; puis ils revinrent à travers les Montagnes au printemps suivant. Le récit qu'ils publièrent de leur expédition démontra enfin à la face du monde qu'il était tout à fait possible d'établir une ligne de communication à travers le continent depuis l'Atlantique jusqu'à l'océan Pacifique.

C'est alors que M. Astor conçut la pensée de réaliser, avec ses ressources particulières, cette grande entreprise, inutilement désirée depuis des années par de puissantes associations et par deux gouvernements.

Pendant quelque temps il en rumina le détail en son esprit, étendant graduellement ses plans à mesure que ses moyens d'exécution augmentaient. Son dessein était d'établir une ligne de comptoirs le long du Missouri et de la Colombia jusqu'à l'embouchure de cette dernière rivière, où serait fondé l'établissement principal. Des postes subordonnés devaient être ménagés dans l'intérieur et sur tous les courants d'eau tributaires de la Colombia, pour trafiquer avec les Indiens.

Ces postes devaient tirer leurs approvisionnements du grand établissement, et y porter les pelleteries qu'ils auraient recueillies. Des navires côtiers construits et équipés à l'embouchure de la Colombia devaient quant à eux trafiquer, dans la saison favorable, le long de la côte nord-ouest, et revenir à leur port d'attache dès que leurs cales seraient pleines. Ainsi tout le commerce indien, tant dans l'intérieur que sur la côte, devait converger en un seul point.

Un vaisseau quitterait chaque année New York avec mission de ravitailler l'établissement principal, et d'y porter des marchandises appropriées au commerce indien. Il embarquerait les pelleteries recueillies au cours de l'année précédente, les porterait à Canton, achèterait grâce à leur produit les riches marchandises de la Chine, et s'en reviendrait ainsi frété à New York.

Comme le commerce américain en s'étendant le long de la côte vers le nord pouvait amener des rivalités avec la Compagnie russe, M. Astor comptait se concilier la bonne volonté de celle-ci en lui faisant les propositions les plus amicales et les plus avantageuses. L'établissement russe dépendait en grande partie, pour son ravitaillement, des vaisseaux marchands des États-Unis. Cependant ces vaisseaux lui étaient souvent plus nuisibles qu'utiles. Les particuliers à qui ils appartenaient ne s'inquiétaient que du profit présent et, ne s'intéressant pas à la prospérité permanente du commerce, ne connaissaient pas de frein dans leurs rapports avec les Naturels et ne se faisaient aucun scrupule de leur fournir des armes à feu. De cette manière, plusieurs peuples féroces qui environnaient les postes russes étaient devenus pour eux de dangereux voisins.

Le gouvernement russe avait fait des représentations à celui des États-Unis sur la coupable conduite de ses citoyens, et avait demandé que le trafic des armes fût prohibé; mais comme ce commerce ne portait atteinte à aucune loi municipale, le gouvernement américain ne pouvait intervenir. Cependant il considérait avec inquiétude un commerce qui pouvait finir par offenser la Russie, lorsque cette puissance était presque la seule, à cette époque, qui lui témoignât des dispositions bienveillantes. Dans cet embarras le gouvernement s'était adressé à M. Astor comme à la personne la mieux informée du commerce des fourrures, afin d'apprendre de lui un moyen de remédier à ce danger. C'est ainsi que M. Astor avait arrêté l'idée de faire desservir régulièrement

l'établissement russe par le navire qui devait visiter chaque année l'embouchure de la Colombia, de sorte que les vaisseaux interlopes se verraient par le fait exclus des parties de la côte où leur conduite égoïste était si nuisible aux Russes.

Tel est le sommaire de l'entreprise projetée par M. Astor, mais elle s'élargissait sans cesse dans son esprit. Il faut lui rendre la justice de dire qu'il n'était point poussé simplement par des motifs d'intérêt personnel. Il était déjà riche au-delà des désirs ordinaires de l'homme ; mais il souhaitait prendre rang parmi ces esprits vigoureux qui, par de grandes entreprises commerciales, enrichissent les nations, peuplent les déserts et étendent les bornes des empires. Il pensait que son établissement à l'embouchure de la Colombia deviendrait l'*emporium* d'un immense commerce, servirait de noyau à une vaste civilisation, transporterait la population américaine au-delà des Montagnes Rocheuses et la répandrait tout au long des côtes de l'océan Pacifique, comme elle est déjà répandue sur celles de l'Atlantique.

Par la grandeur de ses opérations commerciales et financières, par la vigueur et l'étendue de ses talents naturels, M. Astor avait obtenu la considération du gouvernement et se trouvait en relations avec les hommes d'État les plus importants. Il communiqua de bonne heure son projet au président Jefferson, en lui demandant la protection du gouvernement. On jugera combien cet homme remarquable lui accordait d'estime par le passage suivant d'une lettre qu'il lui adressa quelque temps après.

« Je me rappelle bien que je vous ai engagé<sup>1</sup> à faire des

1. La mémoire de M. Jefferson le trompait sur ce point. La proposition qu'il avait inspirée était celle dont nous avons déjà parlé, et qui était relative à l'établissement d'une Compagnie américaine pour les fourrures dans les États de l'Atlantique. La grande entreprise qui devait embrasser les rivages de l'océan Pacifique naquit dans l'esprit de M. Astor, et fut proposée par lui au gouvernement.

propositions à ce sujet, et que je vous ai encouragé par l'assurance de toutes les facilités et de toute la protection que le gouvernement pouvait convenablement accorder. Je regardais comme un grand avantage public qu'un établissement fût formé sur cette partie des côtes occidentales de l'Amérique : je me plaisais à penser qu'un jour nos descendants, répandus sur tous ces rivages, les couvriraient d'Américains libres, indépendants, n'ayant d'autres liens avec nous que ceux du sang et de l'intérêt, et jouissant, ainsi que nous, du droit de se gouverner eux-mêmes.»

Le Cabinet joignit son approbation la plus vive à celle de M. Jefferson et promit d'accorder à l'entreprise toute la protection qui pourrait s'allier avec la politique générale. M. Astor se prépara alors à exécuter promptement son projet. Il avait cependant à craindre quelque concurrence. La Compagnie du Nord-Ouest, agissant en partie d'après les suggestions de son ancien agent, sir Alex Mackenzie, avait poussé deux ou trois postes avancés au-delà des Montagnes Rocheuses, dans une portion de pays visitée par cet entreprenant voyageur et nommée depuis Nouvelle Écosse. Cette région, située environ deux degrés plus au nord que la Columbia, s'étend entre le territoire des États-Unis et celui de la Russie sur quelque cent quatre-vingts lieues de longueur, et sur cent à cent cinquante lieues de largeur entre les Montagnes et la mer.

Si la Compagnie du Nord-Ouest persistait à étendre son trafic dans cette contrée, la concurrence pouvait nuire sérieusement aux projets de M. Astor. Il est vrai qu'elle n'aurait pu lutter contre lui qu'avec beaucoup de désavantages, à cause des restrictions dont elle était embarrassée. Elle était resserrée par la rivalité de la Compagnie de la baie d'Hudson ; elle n'avait pas d'établissement sur l'océan Pacifique où elle pût recevoir par mer les marchandises nécessaires ; et quand même elle en aurait eu, elle n'aurait pas pu envoyer

de là ses fourrures à la Chine, ce grand marché des pelleteries, car le commerce chinois était compris dans le monopole de la Compagnie des Indes Orientales. Il fallait donc, pour ravitailler ses postes au-delà des Montagnes, qu'elle envoyât de Montréal des expéditions annuelles semblables à des caravanes, et qu'elle fit rapporter les pelleteries de la même manière, ce qui exigeait des voyages longs, incertains et dispendieux à travers le continent. M. Astor, au contraire, pouvait ravitailler par mer son établissement projeté à l'embouchure de la Colombia, embarquer de là ses pelleteries pour la Chine, et enfin les y vendre moins cher que la Compagnie du Nord-Ouest.

À l'évidence, la concurrence de deux Compagnies rivales à l'ouest des Montagnes Rocheuses ne pouvait manquer d'être nuisible à toutes les deux et de produire pour les Indiens et pour les Blancs les mêmes inconvénients qui étaient nés de semblables rivalités dans le Canada. Pour tâcher de les prévenir, M. Astor fit connaître son plan aux agents de la Compagnie du Nord-Ouest et leur proposa de les intéresser pour un tiers dans son entreprise. Quelques négociations furent suivies ; la Compagnie ne se dissimulait pas les avantages qu'aurait sur elle M. Astor s'il parvenait à réaliser ses projets. Mais par ses établissements dans la Nouvelle Écosse, elle avait espéré le monopole du commerce au-delà des Montagnes, et elle répugnait à le partager avec un individu qui avait déjà été pour elle un compétiteur redoutable dans le commerce de l'Atlantique. D'ailleurs elle comptait s'emparer de l'embouchure de la Colombia avant que M. Astor eût pu mettre son plan à exécution : une fois maîtresse de cette clef du commerce intérieur, elle l'aurait été de tout le pays. Après quelques correspondances et quelques délais, elle refusa donc les offres qui lui étaient faites, et fit partir en toute hâte une expédition pour devancer M. Astor dans l'établissement d'un poste à l'embouchure du fleuve.

Cependant M. Astor ayant vu rejeter ses propositions, n'en poursuivit pas moins activement son entreprise. Son principal établissement une fois assis à l'embouchure de la Colombia, il ne doutait pas du succès. Ayant la faculté d'y envoyer par mer des renforts et des marchandises, il comptait pousser de là des postes intérieurs dans toutes les directions, sur toutes les rivières, et le long de la côte, servir les Naturels à meilleur marché que la Compagnie du Nord-Ouest, et l'obliger ainsi graduellement à renoncer à la concurrence, à abandonner la Nouvelle Écosse et à se retirer à l'orient des Montagnes. Au bout de quoi il se trouverait en possession du commerce entier, non seulement de la Colombia et de ses affluents, mais encore de toutes les régions septentrionales, jusqu'aux possessions russes. Telle était une partie du vaste et brillant projet qu'il avait conçu.

Il s'occupait donc avec diligence de se procurer des agents habitués à trafiquer avec les Sauvages et à vivre dans les déserts. Parmi les clercs de la Compagnie du Nord-Ouest, il s'en trouvait plusieurs qui avaient beaucoup de capacité et d'expérience, ayant accompli leur temps d'épreuve, mais qui faute de protections ou de places vacantes n'avaient pas été promus. Ils étaient en conséquence fort mécontents et disposés à accepter tout emploi où leurs connaissances pourraient leur être de quelque profit.

M. Astor fit des propositions à plusieurs ; trois d'entre eux les acceptèrent. L'un était M. Alexander Mac Kay, qui avait accompagné sir Alexander Mac Kenzie en 1789 et en 1793, dans ses deux expéditions à la côte nord-ouest de l'Amérique. Les deux autres étaient Duncan Mac Dougal et Donald Mac Kenzie. À ceux-ci se joignit ensuite M. Wilson Price Hunt, du New Jersey. Citoyen des États-Unis, et d'ailleurs plein de probité et de mérite, c'est ce dernier qui fut choisi par M. Astor pour son principal agent et pour son représentant dans l'établissement futur.

Le 23 juin 1810, une convention fut signée par M. Astor et ces quatre messieurs, agissant en leur propre nom et en celui des autres personnes qui avaient déjà consenti, ou qui consentiraient par la suite à s'associer sous la raison : *Compagnie de fourrures de l'Océan Pacifique*.

En vertu de cette convention, M. Astor devait être à la tête de la Compagnie et en diriger les affaires à New York. Il devait fournir, au prix de revient, des vaisseaux, des marchandises, des provisions, des armes, des munitions, et toutes les autres choses nécessaires pour l'entreprise, pourvu que cela n'exigeât, en aucun temps, une avance de plus de deux millions de francs.

Le capital de la Compagnie devait être divisé en cent parts égales, ainsi que les profits qui en dérivait. Cinquante parts restaient à la disposition de M. Astor. Les cinquante autres devaient être divisées entre les Partners et leurs associés. M. Astor avait en outre le privilège d'introduire dans la Compagnie de nouveaux Partners : deux de ceux-ci, au moins, devaient être habitués au commerce indien, et aucun ne pouvait avoir plus de trois parts.

Une réunion générale de la Compagnie devait se tenir annuellement à l'embouchure de la Colombia, afin d'en régler et d'en examiner les affaires. Les membres absents pouvaient y être représentés et voter par procuration, moyennant certaines conditions spécifiées.

Si l'association faisait de bonnes affaires, elle devait durer pendant vingt ans ; mais les parties contractantes avaient pleins pouvoirs de la dissoudre dans les cinq premières années si elle n'était point profitable. Pendant ce temps, M. Astor consentait à supporter toutes les pertes. Mais ensuite elles devaient être subies par tous les Partners, en proportion de leurs parts respectives.

De leur côté, les autres Partners devaient exécuter fidèlement les devoirs qui leur seraient assignés par la majorité

de la Compagnie à l'occasion de l'assemblée tenue chaque année sur la côte du Nord-Ouest, et exploiter les territoires qui leur seraient désignés par cette majorité.

Un agent, nommé pour cinq années, devait résider au principal établissement sur la côte du Nord-Ouest. M. Wilson Price Hunt fut choisi pour cet office. Si les intérêts de la Compagnie exigeaient qu'il s'absentât, l'assemblée générale devait nommer une nouvelle personne pour le remplacer.

Telles étaient les conditions principales de l'association. Nous allons maintenant raconter les hasardeuses expéditions de terre et de mer auxquelles elle donna lieu.

#### IV

Pour donner corps à cette grande entreprise de commerce et de colonisation, deux expéditions avaient été projetées par M. Astor, l'une par mer, l'autre par terre. La première devait porter le personnel, les provisions, les munitions, les marchandises nécessaires pour établir un comptoir fortifié à l'embouchure de la Colombia. La seconde, conduite par M. Hunt et dirigée vers le même point, devait remonter le Missouri, traverser les Montagnes Rocheuses, et noter au passage les endroits où des comptoirs intérieurs pourraient être établis pour former une ligne de communication à travers le continent.

M. Astor avait fait choix d'un bon vaisseau de 299 tonneaux, le *Tonquin*. Il était armé de dix canons et monté par un équipage de vingt hommes. Outre un assortiment de marchandises pour trafiquer avec les Naturels de la côte et de l'intérieur, ce vaisseau portait les membrures d'un schooner destiné au cabotage, qui serait monté sur place. On y avait aussi placé des semences destinées à fertiliser le sol ; enfin on n'avait rien omis de ce qui pouvait être utile à l'établissement.



Le commandement du navire fut confié à Jonathan Thorn, de New York, lieutenant dans la marine des États-Unis, qui avait une permission d'absence. C'était un homme ferme et courageux qui s'était distingué dans la guerre au large de Tripoli, et qui étant accoutumé à la discipline militaire était considéré par M. Astor comme très propre à conduire cette entreprise. Quatre des Partners devaient prendre place à bord : MM. Mac Kay, Mac Dougal, David Stuart et son neveu Robert Stuart. M. Mac Dougal avait quant à lui reçu les pouvoirs de M. Astor pour agir comme son représentant en l'absence de M. Hunt, et pour voter en son nom sur toutes les questions qui pourraient s'élever avant la réunion des personnes intéressées à la grande aventure.

Outre ces Partners le vaisseau devait emmener douze Clercs, dont plusieurs étaient natifs du Canada et avaient quelque expérience du commerce indien. Ils étaient engagés au service de la Compagnie pour cinq années, moyennant un équipement annuel de 200 francs, et 2 500 francs payables à l'expiration de leur contrat. En cas de mauvaise conduite, ils pouvaient être renvoyés et perdre leurs gages ; mais s'ils se comportaient bien, on leur promettait de l'avancement et des places de Partners. Leur intérêt s'identifiait donc en quelque façon avec celui de la Compagnie.

Plusieurs artisans devaient pareillement s'embarquer pour subvenir aux besoins de la colonie. Mais la portion la plus remarquable de cette troupe bigarrée consistait en treize Voyageurs canadiens, engagés eux aussi pour cinq ans. Comme cette classe de fonctionnaires se représentera continuellement dans le cours de notre récit, et qu'elle forme une de ces castes fortement marquées qui, dans notre vaste continent, se trouvent être le fruit à la fois de la géographie et de la diversité des mœurs, origine et ressources des habitants, nous allons esquisser, pour l'instruction du lecteur, quelques-uns de ses principaux caractères.

Les Voyageurs forment une sorte de confraternité dans le Canada, comme les *Arrieros*, ou muletiers, en Espagne. Comme eux ils sont employés dans de longues expéditions de voyage et de trafic, avec cette différence que les *Arrieros* voyagent par terre, sur des mules et des chevaux, et les Voyageurs par eau, avec des canots et des barques.

On peut dire que les Voyageurs sont les premiers enfants du commerce des fourrures, car ils ont été employés originairement par les premiers marchands français, dans leurs expéditions à travers le vaste labyrinthe des rivières et des lacs. Ils étaient contemporains des Coureurs des bois déjà mentionnés. Comme eux, dans les intervalles de leurs longues et laborieuses expéditions, ils étaient habitués à passer leur temps dans la débauche et l'oisiveté, dépensant avec légèreté leur pénible gain, et rivalisant avec les Indiens en imprévoyance et en indolente sensualité.

Quand le Canada passa sous la domination anglaise, les vieilles maisons de commerce françaises disparurent. Les Voyageurs comme les Coureurs des bois, partagés entre rébellion et découragement, eurent quelque peine à s'habituer au service des nouveaux venus, si différents de leurs anciens patrons en manières comme en langage. Par degrés cependant ils s'accoutumèrent au changement, et à la fin il en vinrent à considérer les marchands de fourrure anglais, et spécialement les membres de la Compagnie du Nord-Ouest, comme les légitimes seigneurs de la Création.

Le costume des Voyageurs est généralement moitié civilisé, moitié sauvage : une simple couverture en guise de capote, une chemise de coton rayé, un pantalon de drap ou des bas de cuir, des mocassins de peau de daim et une ceinture de laine bigarrée à laquelle sont suspendus le couteau, la poche à tabac et différents autres ustensiles. Leur langage offre le même mélange : c'est un patois français brodé de phrases anglaises et de mots indiens. La vie de ces Voyageurs se passe

dans des expéditions lointaines et périlleuses, au service des particuliers et surtout des marchands de fourrure. Ils sont généralement de race française, et ont hérité beaucoup de la gaieté de leurs ancêtres. Leur tête est remplie d'anecdotes, et ils sont toujours prêts à danser et à chanter. Ils ont hérité aussi d'un joli fonds de civilité et de complaisance. Au lieu de se traiter mutuellement avec la rudesse et la grossièreté ordinaires aux hommes qui mènent une vie laborieuse, ils sont toujours prêts à s'obliger réciproquement, échangeant entre eux de bons offices, se prêtant assistance dans toutes les occasions, et se servant des appellations familières de cousin et de frère même s'il ne se trouve entre eux aucune parenté – cette bienveillance mutuelle étant sans doute favorisée par la communauté d'aventures et de dangers que commande une existence errante et précaire.

Il n'y a pas d'hommes plus soumis à leurs chefs, plus capables de supporter la fatigue, plus joyeusement résignés dans les privations. Ils ne sont jamais si heureux que pendant le cours des plus rudes randonnées où ils s'épuisent à remonter les rivières, à traverser les lacs, campant la nuit sur leurs bords, bivouaquant en plein air et bavardant autour de leurs feux. Ce sont d'habiles et vigoureux bateliers, prêts à ramer sans murmure du matin jusqu'au soir. Celui qui gouverne le bateau chante souvent une vieille chanson française terminée par un refrain qu'ils répètent tous ensemble, en marquant la mesure avec leurs rames. Si de temps en temps ils se laissent abattre et diminuent leurs efforts, il n'y a qu'à entonner une chanson de ce genre pour les remettre en bonne humeur et en pleine activité. Les rivières du Canada retentissent sans cesse de ces couplets français, transmis de bouche en bouche et de père en fils depuis les premiers jours de la colonie. Par une chaude et belle soirée d'été, rien n'est plus gracieux que de voir un bateau glisser sur le sein tranquille des lacs, les rames marquant la cadence de ces vieux refrains ; ou

de suivre un canot qui file légèrement sur le courant rapide d'une rivière canadienne, tandis que les passagers chantent en chœur de toute la force de leurs poumons.

Mais nous parlons de choses qui passent avec rapidité. L'invasion graduelle des machines chasse devant elle toute poésie. Les bateaux à vapeur, qui feront disparaître en peu de temps ce qu'il y avait de romanesque dans nos rivières et dans nos lacs, se sont montrés aussi fatals à la race des Voyageurs canadiens qu'à celle des vieux transports du Mississipi. La gloire des Voyageurs est évanouie : ils ne sont plus les souverains, les grands navigateurs du désert. On en voit encore quelques-uns côtoyant de temps en temps, avec leur frêle barque, les Lacs inférieurs, dressant leur camp, allumant leurs feux sur le rivage ; mais il ne leur restera bientôt plus que ces rivières éloignées, obstruées, peu profondes, que ne peuvent pas visiter les vapeurs. D'ici à peu d'années ils disparaîtront ; leurs chansons s'éteindront comme les échos qu'elles éveillaient autrefois ; et la race des Voyageurs canadiens tombera dans l'oubli ou ne sera plus rappelée à la mémoire, comme celle des Indiens leurs associés, que pour prêter des couleurs locales, des images poétiques à l'histoire des temps passés.

La manière brillante et fanfaronne dont nos Voyageurs arrivèrent à New York peut donner une idée de leur caractère joyeux et de l'orgueil qu'ils mettent à leur profession. Voulant étonner le peuple des *États* de la vue d'un bateau et d'un équipage canadiens, ils choisirent un canot d'écorce, très grand mais léger, sur le modèle de ceux qui servent au commerce des peaux. Ils le transportèrent sur une charrette des bords du Saint-Laurent aux rives du lac Champlain, s'en servirent pour traverser le lac d'un bout à l'autre, le huchèrent sur nouveaux frais dans une charrette, et le voiturèrent de là jusqu'à Lansingburgh où ils le lancèrent sur l'Hudson. Un beau jour d'été ils descendirent gaiement cette rivière, fai-

sant pour la première fois retentir ses bords de leurs vieilles chansons et poussant le cri de guerre des Indiens de manière à faire croire aux honnêtes fermiers hollandais des bourgs voisins qu'ils avaient affaire à une horde de Sauvages. C'est ainsi qu'ils arrivèrent à New York par une chaude et calme soirée, chantant à gorge déployée et ramant en mesure, à la grande admiration des habitants qui n'avaient jamais vu sur leur rivière une apparition nautique de ce genre.

Telle était la bande d'aventuriers qui devaient s'embarquer sur le *Tonquin* pour cette chanceuse entreprise. Charmés par la nouveauté, échauffés par les préparatifs, ils voyaient tout en beau et ne tarissaient point en promesses. Les Canadiens surtout, qui joignent à leur vivacité nationale une dose considérable de gasconnade, étaient remplis de confiance et ne cessaient de se pavaner. D'un autre côté ceux qui avaient été employés par la Compagnie du Nord-Ouest dans le trafic avec les Indiens se vantaient de leur courage et de leur patience à supporter les privations. Si M. Astor se hasardait à dire un mot des inconvénients et des difficultés qu'ils rencontreraient, ils les traitaient de bagatelles; ils étaient des hommes du Nord, des hommes habitués aux fatigues et qui ne s'inquiétaient ni du froid ni du chaud. Ils pouvaient vivre de rien, coucher sur la dure, manger du chien; en un mot ils étaient prêts à souffrir toutes sortes de dangers pour le bien de l'entreprise. Malgré toutes ces protestations de zèle et de dévouement, M. Astor ne se confiait pas trop dans la persévérance de ces êtres légers.

Il avait été informé qu'une barque armée anglaise croisait près de la côte, probablement à l'instigation de la Compagnie du Nord-Ouest, et guettait le *Tonquin* dans le dessein d'arrêter les Canadiens qu'elle y trouverait, de les enrôler comme sujets britanniques, et d'interrompre ainsi le voyage. C'était un temps de doute et d'anxiété; les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne prenaient chaque jour une apparence

plus menaçante, indice de la guerre qui éclata bientôt après. Par mesure de précaution M. Astor requit donc les Voyageurs de prêter le serment de naturalisation comme citoyens américains, puisqu'ils allaient entrer au service d'une association américaine et résider dans les limites des États-Unis. Ils y consentirent facilement et l'assurèrent qu'ils allaient remplir dans l'instant cette formalité. Mais après leur embarquement M. Astor apprit qu'ils n'en avaient rien fait.

Sa confiance fut également trahie d'un autre côté. Deux des Partners, Écossais tous les deux et sortant du service de la Compagnie du Nord-Ouest, conçurent quelques scrupules relativement à une entreprise qui pouvait nuire à des intérêts et à des établissements protégés par le pavillon britannique. Ils se rendirent secrètement auprès du ministre anglais, M. Jackson, qui était alors à New York, et lui dévoilèrent tout le plan de M. Astor, quoiqu'il eût été communiqué en confidence et que le succès dépendît en grande partie du secret des préparatifs; enfin ils lui demandèrent si, comme sujets anglais, ils pouvaient légalement s'engager dans l'entreprise. La réponse apaisa leurs doutes; mais M. Jackson ne pouvait assez admirer qu'un particulier eût conçu et entrepris à ses risques et périls une opération si gigantesque.

La démarche de ces deux personnes ne fut connue de M. Astor qu'au bout d'un certain temps; autrement elle aurait pu modifier la confiance qu'il leur avait accordée.

Pour se garantir de toute espèce d'intervention de la part de la barque armée qui croisait à la sortie du havre, M. Astor demanda au commodore Rodgers, commandant alors à New York, de faire escorter le *Tonquin* jusqu'à la pleine mer. Le commodore ayant reçu d'une source officielle l'assurance que l'autorité prenait un grand intérêt à l'entreprise envoya ordre au capitaine Hull, commandant la frégate *Constitution*, de protéger le *Tonquin* lorsqu'il mettrait à la voile.

Avant le jour de l'embarquement, M. Astor adressa aux

quatre Partners qui allaient prendre la mer une lettre d'instruction dans laquelle il leur recommandait de la manière la plus instante de vivre en bonne harmonie, les engageant à discuter ensemble et à décider à la majorité des votes les objets relatifs à l'entreprise sur lesquels ils pourraient ne pas être unanimes. Il leur donnait aussi des avis spéciaux sur la manière dont ils devaient se conduire en arrivant à leur destination, les exhortant principalement à tâcher de faire une impression favorable sur les peuplades sauvages dont allaient dépendre leur destinée et celle de l'entreprise. «Traitez-les amicalement, disait-il, si leur conduite envers vous est amicale, comme j'espère qu'elle le sera. S'il en était autrement, agissez avec prudence et avec douceur, afin de les convaincre que vous venez en amis.»

Avec la même prévoyance, il écrivait au capitaine Thorn une lettre dans laquelle il l'invitait à avoir le plus grand soin de la santé de son équipage, ainsi que de la sienne. «Toute votre attention, disait-il, sera nécessaire pour prévenir les mésintelligences.» Enfin il terminait en recommandant la plus grande circonspection avec les Sauvages. Il pensait, avec raison, ne pouvoir trop insister sur ce point. «Je dois vous engager, disait-il, à être toujours sur vos gardes quand vous serez près de la côte, et à ne pas trop vous fier aux dispositions amicales des Naturels. Tous les accidents arrivés jusqu'à présent sont nés de trop de confiance dans les Indiens.»

Les événements prouvèrent la sagesse et l'importance de ces instructions. Le lecteur verra quels désastres résultèrent de leur inobservation.

Le 8 octobre 1810, le *Tonquin* mit en mer et fut bientôt rejoint par la frégate *Constitution*. Un vent frais soufflant du sud-ouest, le *Tonquin* cessa bientôt de voir la terre et se trouva débarrassé de toute crainte d'interruption. La frégate lui donna alors le : *Dieu vous aide!* et le laissa poursuivre son voyage.

La bonne harmonie, si instamment recommandée par M. Astor à son équipage hétérogène, et qui lui avait été si chaudement promise dans l'enthousiasme des préparatifs, devait être troublée dès le départ.

Le capitaine Thorn était un homme franc et honnête, mais quelque peu tranchant et sec. Ayant été nourri dans la discipline des vaisseaux de guerre, il semblait croire que la suprématie des officiers était de droit divin, et voulait être maître absolu sur son bord. Il paraît de plus qu'il n'avait jamais eu grande opinion des personnages embarqués avec lui. Il les avait écoutés avec un mépris silencieux tandis qu'ils se vantaient auprès de M. Astor de pouvoir braver toutes les saisons, se contenter de toutes les situations, et même manger du chien avec plaisir quand on ne pourrait pas se procurer de meilleure nourriture. Le capitaine les considérait tous comme des fanfarons, comme des marins d'eau douce, et était disposé à les traiter en conséquence. M. Astor était tout à ses yeux. C'était le père de l'entreprise, c'était lui qui fournissait tous les fonds et qui supportait toutes les pertes : les autres n'étaient que de simples agents, des subordonnés qui vivaient à ses dépens. L'honnête marin n'avait évidemment qu'une idée rétrécie du but et de la nature de l'opération, ne voyant rien au-delà de ce qu'il devait faire lui-même. Tout ce qui ne regardait pas son vaisseau était hors de sa sphère, et la moindre chose qui dérangeait la routine de ses devoirs nautiques le mettait en fureur.



D'un autre côté les Partners, élevés au service de la Compagnie du Nord-Ouest, avaient une haute idée de l'importance, de la grandeur, de l'autorité d'un Partner. Ils commençaient déjà à se croire les égaux de ces puissants marchands qu'ils étaient habitués à regarder comme les maîtres de la terre, et peut-être étaient-ils disposés à faire légèrement sentir leur nouvelle dignité. M. Astor, en leur parlant du capitaine, le leur avait dépeint comme un loup marin bon pour faire le diable s'il y avait quelques combats à livrer, et cela contribuait peut-être à leur faire prendre un air plus rogue encore.

Ainsi disposés à se regarder d'un œil pointilleux, les deux partis se trouvèrent bientôt en collision. Dès le premier jour le capitaine signala son amour pour la discipline militaire en ordonnant que toutes les lumières fussent éteintes à huit heures.

L'orgueil des Partners s'éveilla sur-le-champ à cet envahissement insupportable de leurs droits et de leur dignité. Ils étaient embarqués, disaient-ils, dans leur propre vaisseau, et pouvaient bien prendre leurs aises. Mac Dougal se porta pour leur champion. C'était un petit homme affairé, irritable, glorieux, enflé dans sa propre opinion par la procuration que lui avait donnée M. Astor. Une violente altercation s'ensuivit. Le capitaine menaça les Partners de les faire mettre aux fers s'ils n'obéissaient pas ; et Mac Dougal, saisissant un pistolet, jura de brûler la cervelle du capitaine s'il osait exécuter une menace aussi offensante. Il s'écoula quelque temps avant que les deux rivaux pussent être pacifiés par des âmes plus modérées.

Tel fut le début du capitaine avec les Partners. Les Clercs n'étaient pas beaucoup mieux dans ses bonnes grâces. Il semblait regarder tous les passagers embarqués sur son navire comme autant de ballots vivants, embarrassants et peu utiles. Les pauvres Voyageurs l'irritaient continuellement par leurs habitudes malpropres, si antipathiques aux idées d'un homme

accoutumé à la bonne tenue d'un vaisseau de guerre. Ces malheureux marins d'eau douce, si glorieux sur le rivage et presque amphibies sur les lacs et sur les rivières, avaient perdu toute leur vivacité aussitôt qu'ils s'étaient trouvés en mer. Pendant de longues journées ils souffrirent les lentes tortures du mal de mer, restant étendus dans leurs chambres, ou, comme des spectres, sortant par intervalles de dessous les écouteilles. Ils se promenaient en frissonnant sur le pont, emmitouffés dans leurs amples capotes ou dans des couvertures, arborant des bonnets de nuit sales, de grandes barbes ébouriffées, des visages pâles, des yeux éteints. De temps en temps, se traînant vers le bord du vaisseau, ils offraient leur tribut à Neptune, au grand ennui du capitaine.

Ses lettres à M. Astor sont tout à fait caractéristiques et amusantes. Avec l'impatience d'un marin il y répand l'amertume de son âme sur la mauvaise tenue de ceux qui l'entourent. L'honnête capitaine est plein d'irritation pour son propre compte et de sollicitude pour M. Astor, dont il craint que la propriété ne soit dilapidée par cette troupe hétérogène et dépensière.

Quant aux Clercs, il affirme que pas un d'eux n'a mis le pied parmi les Indiens, n'a jamais été plus loin au nord-ouest que Montréal, et n'est d'un rang plus élevé qu'un garçon de billard ou de taverne. Il n'en excepte qu'un seul, qui était maître d'école, et qu'il déclare emphatiquement être « le pédant le plus sot qui ait jamais existé ».

Pour ce qui est des artisans et des ouvriers qui avaient été amenés du Canada et embarqués à si grands frais, les trois plus respectables, suivant le capitaine, étaient des délinquants qui s'étaient enfuis du Canada à la suite de tours pendables, les autres avaient figuré à Montréal comme charretiers, barbiers, garçons de taverne, et étaient les êtres les plus inutiles « qui eussent jamais cassé un biscuit de mer ».

On peut imaginer facilement quelle série de malentendus

et de discussions devait s'élever entre un tel équipage et un tel commandant. Le capitaine, dans son zèle pour la propreté et la santé de son monde, faisait de redoutables visites dans « les chenils » des malheureux Voyageurs et de leurs compagnons de misère, les tirait de leurs recoins, les obligeait à aérer, à laver leurs vêtements, et les forçait à se promener à grands pas pour faire de l'exercice.

Mais ce fut encore bien pis quand tout le monde fut guéri du mal de mer et se fut habitué au vaisseau; car alors se donna libre cours une alarmante vigueur d'appétit dont on pouvait craindre qu'elle mît à mal les réserves du bord. Mais ce qui irritait principalement le capitaine, c'était la délicatesse de quelques-uns des passagers de la cabine. Ils se plaignaient effrontément de la chère du vaisseau, quoique leur table fût garnie de porc frais, de jambons, de langues, de bœuf fumé et de pudding. « Quand ils étaient contrecarrés dans leurs fantaisies de gourmandise, écrivait le capitaine, ils s'écriaient qu'il était diablement dur pour eux de ne pas pouvoir vivre comme il leur plaisait dans leur propre vaisseau, frété de leurs marchandises. Et voilà, ajoutait-il, voilà les gaillards qui se vantaient si bien d'être prêts à manger du chien ! »

Dans son indignation de ce qu'il appelait leur délicatesse, il jurait qu'il ne se chargerait plus d'eux sans avoir le marché de Fly sur sa proue, celui de Covent Garden sur sa poupe, et une source vive du Canada au sommet de son grand mât.

Lorsqu'on arriva dans les mers tranquilles et sous le beau ciel des tropiques, d'autres sujets d'ennui vinrent troubler l'esprit du capitaine. Il avait été tourmenté par l'orgueil irritable d'un des Partners, il était maintenant excessivement ennuyé par la bonne humeur d'un autre. C'était Stuart l'aîné, brave homme d'un caractère facile et jovial, qui avait *vu la vie* dans le Canada et sur les côtes du Labrador. Il avait été pelletier dans l'un de ces pays, pêcheur dans l'autre, et ayant fait plusieurs expéditions avec des Voyageurs, il était habitué

à leur familiarité envers leurs supérieurs et à leurs commérages lorsqu'ils se trouvent assis autour du feu d'un bivouac. Stuart n'était jamais si heureux que quand il pouvait s'étendre sur le pont, entouré d'un certain nombre de ces hommes, comme pour un campement. Ils fumaient ensemble en se passant la pipe de bouche en bouche à la manière des Indiens, chantaient de vieilles chansons canadiennes, et racontaient des histoires de fatigues et de dangers. Stuart rivalisait alors avec Sindbad lui-même, dans le long récit de ses exploits de pêcheur sur les côtes du Labrador.

Cette familiarité espiègle choquait les idées du capitaine sur la subordination des rangs. Rien ne lui semblait si épouvantable que cette communauté de pipe entre le maître et les serviteurs, et que ces chœurs de chansons étrangères qu'ils entonnaient ensemble.

Il y avait encore pour lui une autre source de chagrin fantasque. Quelques-uns des jeunes Clercs, qui faisaient leur premier voyage et pour qui tout était étrange et nouveau, avaient, fort raisonnablement d'ailleurs, l'habitude de prendre des notes et de tenir un journal. C'était là une nouvelle abomination aux yeux de l'honnête capitaine, qui regardait avec dédain leurs prétentions littéraires. « Ils ne s'occupent, dit-il dans une de ses lettres à M. Astor, ils ne s'occupent qu'à recueillir des matériaux pour faire de longues histoires de leur voyage. »

Nous concevons fort bien la pointilleuse impatience du digne navigateur lorsqu'il voyait ces jeunes gens s'empresser de noter dans leur journal chaque petit événement, tout à fait ordinaire à ses yeux, et lorsqu'en parcourant le pont pour donner tous les ordres nécessaires à la conduite du vaisseau, ses regards indignés ne tombaient à droite et à gauche que sur des groupes de fainéants qui chantaient, qui fumaient, qui bavardaient, qui écrivaient, tous occupés uniquement, selon lui, à passer leur temps d'une manière agréable, au lieu de songer au but important du voyage.

Il est possible qu'en cela il eût jusqu'à un certain point raison. Quoique quelques-uns des passagers eussent beaucoup à gagner dans l'entreprise, aucun d'eux n'y pouvait rien perdre. C'étaient, pour la plupart, des jeunes gens dans l'âge où tout amuse, et qui, arrivés sous de belles latitudes, poussés par un bon vent sur une mer tranquille, dans un vaisseau bien approvisionné, se croyaient au pays de Cocagne et étaient disposés à jouir du moment présent. Quelques-uns des Partners et des Clercs avaient exprimé le désir, naturel chez des esprits jeunes et vifs, de visiter en passant les côtes et les îles célèbres dans l'histoire ou dans la fable. Mais le capitaine, ne regardant les îles et les côtes que d'un œil professionnel et n'y rattachant d'autres idées que celles qui naissent de ses cartes marines, considérait toute cette curiosité comme un ridicule enfantillage. «Au commencement du voyage, explique-t-il dans une de ses lettres, ils voulaient pouvoir dire qu'ils avaient été en Afrique, et ils insistaient pour me faire relâcher au Cap Vert. Ensuite ils demandaient à descendre sur la côte de Patagonie pour y voir des géants; puis ils voulaient s'arrêter dans l'île où Robinson Crusoé avait vécu si longtemps; enfin, ils étaient déterminés à faire connaissance avec les beaux habitants de l'île de Pâques.»

Le capitaine opposait son impassible *veto* à toutes ces demandes, comme «contraires aux instructions». Alors quelques-uns des Partners se laissaient aller à d'inutiles explosions de rage, et n'épargnaient pas M. Astor lui-même, qui avait donné des ordres gênants pour la conduite du navire où ils étaient embarqués, au lieu de les laisser juges des endroits où il conviendrait de relâcher et du temps qu'il y faudrait rester. Le colérique Mac Dougal était le chef de ces émeutes, car, comme on l'a déjà observé, il était fier de se trouver le représentant de M. Astor.

Cependant le capitaine n'en devenait que plus pointilleux et plus obstinément attaché à ses ordres. Sa conduite envers

les passagers était raide, péremptoire, et de fréquentes altercations s'ensuivaient. Il se laissait trop entraîner peut-être par l'impatience avec laquelle un marin regarde l'intervention des gens de terre, par ses idées exagérées de l'étiquette navale et de la dignité du gaillard d'arrière ; mais il attachait évidemment une importance pleine de probité aux intérêts de son patron. Il se représentait l'anxiété du père de l'entreprise, qui en avait fait si magnifiquement les déboursés, comptant sur le zèle, la fidélité, les efforts persévérants de ses associés, de ses agents ; tandis que ceux-ci, ayant un capitaliste solide pour les soutenir et un bon vaisseau à leur disposition, semblaient disposés à s'arrêter sur toutes les côtes et à s'amuser dans tous les ports.

Depuis quelque temps, on avait été obligé de rationner l'eau, lorsqu'on aperçut les îles Falkland (ou Malouines), qui sont situées presque vis-à-vis le détroit de Magellan. Le capitaine résolut de jeter l'ancre dans une de ces îles pour remplir ses barriques, et, à cet effet, envoya un bateau pour reconnaître une petite baie. MM. Mac Dougal et Mac Kay profitèrent de l'occasion pour descendre sur le rivage. Le capitaine les avait engagés à ne point retarder le vaisseau, mais une fois débarqués ils s'inquiétèrent peu de ses ordres et se mirent à courir çà et là pour chercher des curiosités. L'ancrage n'étant point bon, et l'eau difficile à capter, le capitaine s'écarta de la terre et rappela les hommes qui étaient débarqués, mais malgré ses signaux répétés, il était neuf heures du soir lorsqu'ils rejoignirent le bâtiment.

Le lendemain matin, le vent étant contraire, le capitaine résolut d'envoyer de nouveau un bateau sur le rivage. Les mêmes Partners s'y embarquèrent encore, mais en promettant d'être prêts à revenir au premier signal. Cependant, s'étant mis à la poursuite des oies sauvages et des loups marins, ils oublièrent de nouveau leur promesse. Au bout de quelque temps, le vent venant à être favorable, des signaux rappelèrent

l'embarcation. Une demi-heure s'écoula, mais le canot ne se détachait toujours pas de la côte. Le capitaine l'examina avec sa lunette et aperçut les traînards en pleine jouissance « de leur chasse d'oisons ». Piqué au vif, il mit immédiatement à la voile. Quand les retardataires virent le vaisseau s'éloigner, ils s'embarquèrent en toute hâte, mais il leur fallut faire une rude traversée de près de trois lieues avant de pouvoir rejoindre le bord, et encore n'y trouvèrent-ils qu'une sombre réception, quoiqu'ils arrivassent chargés des produits de leur chasse.

Deux jours après, le vaisseau mouilla au port Egmont, dans la même île. On y resta quatre jours pour faire de l'eau et pour réparer quelques avaries. Ce fut une joyeuse relâche pour les passagers, qui s'empressèrent de dresser une tente sur le rivage. Ils avaient un bateau à leur disposition, et ils passèrent gaiement leur temps à errer autour de l'île, à côtoyer les rivages, à tuer des lions marins, des veaux marins, des renards, des oies, des canards et des pingouins. Aucun n'était plus ardent à leur poursuite que Mac Dougal et David Stuart ; celui-ci se croyait encore au temps de ses exploits aquatiques sur les côtes du Labrador et de ses expéditions chasseresses dans le Nord-Ouest.

Pendant ce temps le capitaine s'occupait sérieusement des travaux de son vaisseau, dédaignant l'humeur juvénile, les inutiles passe-temps de ses hôtes émancipés, et les avertissant de temps en temps de ne pas pousser leurs expéditions hors de la portée des signaux. Ils promirent, comme à l'ordinaire, que le vaisseau ne serait jamais retardé d'un instant à cause d'eux, et comme à l'ordinaire oublièrent leur promesse.

Dans la matinée du 11, toutes les réparations étant achevées et les barriques remplies d'eau, le signal d'embarquer fut donné et l'on commença à lever l'ancre. En ce moment plusieurs des passagers étaient dispersés dans l'île et s'amusaient de diverses manières. Quelques jeunes gens avaient trouvé des inscriptions anglaises placées sur la tombe de

deux marins qui avaient été enterrés jadis en ce lieu retiré. Comme les lettres en étaient presque effacées par le temps et par les intempéries, ils s'occupèrent pieusement à les regraver, jouant ainsi le rôle du Vieillard des tombeaux (*Old mortality*) de Walter Scott. Le signal du vaisseau vint les déranger dans leur travail : déjà on déployait les voiles et l'on se disposait à appareiller. Cependant les deux Partners chasseurs, MM. Mac Dougal et David Stuart, s'étaient laissé entraîner au midi de l'île à la poursuite des pingouins. On ne pouvait pas partir sans eux, car il n'y avait qu'un seul canot pour tous ceux qui étaient encore à terre.

Tandis que les retardataires s'affairaient sur le rivage, le capitaine tempêtait sur son bord. C'était la troisième fois qu'on dédaignait ses ordres et que, de gaieté de cœur, le vaisseau était retardé dans sa marche. Il fit mettre les voiles dehors et gagner la haute mer, jurant qu'il laisserait les traînards se tirer d'affaire comme ils le pourraient. Vainement ceux qui se trouvaient sur le vaisseau lui adressaient des remontrances et des supplications, en lui représentant combien il est horrible d'abandonner des malheureux sur une île stérile et inhabitée : l'obstiné capitaine demeurait inflexible.

Pendant ce temps les chasseurs de pingouins avaient rejoint les graveurs de pierre, mais non pas avant le départ du vaisseau. Ils se jetèrent tous, au nombre de huit, dans leur bateau, qui n'avait guère que douze pieds de long, et se mirent à ramer de toutes leurs forces. Pendant trois heures et demie ils se courbèrent avec effort, avec anxiété, sur leurs rames. Les vagues houleuses de la pleine mer les couvraient quelquefois d'écume, et cependant l'inexorable vaisseau continuait sa route et semblait déterminé à les laisser derrière lui.

Sur le navire était le neveu de David Stuart, jeune homme entreprenant et résolu. Voyant que le capitaine s'obstinait à abandonner son oncle et ses compagnons, il saisit un pisto-



let, et dans un paroxysme de rage jura qu'il lui brûlerait la cervelle si l'on ne mettait pas en panne.

Heureusement pour tous les partis le vent devint tout à coup contraire, et le canot put rejoindre le navire. Des événements désastreux seraient peut-être arrivés sans cette circonstance. Nous avons peine à croire que le capitaine eût réellement l'intention d'exécuter ses menaces, et nous pensons plutôt qu'il voulait punir les retardataires par une fatigante traversée et par une bonne frayeur. Cependant il déclare dans sa lettre à M. Astor que ses menaces étaient sérieuses, et l'on ne peut savoir jusqu'où un caractère de fer comme celui-là aurait poussé ses idées d'autorité.

« Si le vent, écrit-il, n'avait pas *malheureusement* changé peu de temps après que nous eûmes quitté le havre, je les aurais pour sûr abandonnés; et, en vérité, je ne puis m'empêcher de croire que c'eût été un bonheur pour vous. La première perte dans cette circonstance aurait, selon mon opinion, produit de grands avantages; car ces gens-là ne semblent pas comprendre la valeur de votre cargaison et n'ont aucun égard pour vos intérêts, quoiqu'ils se trouvent joints aux leurs. »

C'était là, il faut en convenir, avoir la main un peu haute, et pousser jusqu'à un dangereux excès la fidélité aux intérêts de l'armateur.

Plusieurs autres discussions s'élevèrent encore entre le capitaine et les Partners, relativement à certaines parties de marchandises que ceux-ci voulaient distribuer parmi leurs hommes pour les vêtir, ou pour diverses autres causes qu'ils jugeaient essentielles. Mais le capitaine gardait ses marchandises comme un dogue irrité, grognant et menaçant quand on voulait seulement toucher à une caisse ou à un ballot: c'était contraire aux instructions; cela ferait annuler l'assurance; c'était hors de toutes les règles. Vainement les Partners insistaient sur leurs droits comme copropriétaires agissant pour le bien de l'entreprise; le capitaine n'en était que plus

obstiné. Ses adversaires se consolait en déclarant qu'ils ne manqueraient pas de rentrer dans tous leurs droits aussitôt qu'ils toucheraient la terre, et qu'ils feraient alors du vaisseau et de la cargaison ce qu'il leur plairait.

Outre ces divisions entre le capitaine et les Partners, se faisaient jour entre les Partners eux-mêmes des dissensions occasionnées en grande partie par des jalousies de prééminence. Mac Dougal et Mac Kay commençait à dresser des plans pour le fort et pour les autres bâtiments de l'établissement projeté. Ils s'accordaient très bien quant à l'ensemble et aux dimensions, qui étaient sur échelle assez grande. Mais quand ils en vinrent aux détails, de grandes disputes s'élevèrent, et ils se querellaient pendant des heures sur la distribution des portes et des fenêtres. Dans ces occasions, d'après le récit du capitaine, ils ne se ménageaient pas les plus grosses injures. Chacun d'eux accusait l'autre de vouloir usurper un pouvoir qui ne lui appartenait point ; et alors M. Mac Dougal étalait fièrement la lettre de M. Astor, qui le constituait son représentant. Cependant, quelque virulentes que fussent ces querelles, elles étaient courtes, « et au bout de quinze minutes, note le capitaine, ils se caressaient comme des enfants ».

Tandis que cet esprit anarchique agitait le petit monde renfermé dans les flancs du *Tonquin*, le bon navire poursuivait heureusement sa route, doublait le cap Horn le 25 décembre, sillonnait les flots de l'océan Pacifique, et, le 11 février 1811, voyait les pics neigeux d'Hawaii s'élever au-dessus de l'horizon.

## VI

Owyhee ou Hawaii, comme on l'écrit plus exactement, est la plus grande des dix îles qui composent l'archipel Sandwich.

Elle a environ trente-deux lieues de longueur sur vingt-six de largeur. Elle s'élève peu à peu vers le centre en trois cimes pyramidales dont la plus élevée, Mouna-Roa, a 1625 pieds de hauteur, domine tout l'archipel et s'aperçoit au loin de la haute mer. C'est un immense monument qui rappellera toujours l'entreprenant capitaine Cook, massacré là par les Naturels de l'île.

Lorsque cet archipel fut découvert, ses habitants montrèrent un caractère supérieur à celui de la plupart des Sauvages des îles de l'océan Pacifique. Leurs manières étaient franches et ouvertes, leur conduite amicale et libérale, leur industrie primitive singulièrement ingénieuse. Le destin tragique du malheureux Cook, qui pendant quelque temps les fit accuser de férocité, n'avait été en fait que le résultat d'une soudaine exaspération causée par l'enlèvement de leur chef.

À l'époque où le *Tonquin* visita ces îles, les insulaires avaient, à bien des égards, profité de leurs rapports accidentels avec les Blancs, et avaient montré beaucoup de facilité pour apprendre à cultiver les arts qui convenaient à leur manière de vivre.

Dans l'origine, pour naviguer sur les mers qui les entouraient, ils n'avaient rien de mieux que de légères pirogues, peu capables de résister aux tempêtes du grand océan. Comme les différentes îles du groupe ne sont pas en vue les unes des autres, elles ne pouvaient avoir que des communications accidentelles. Le trafic avec les Blancs les mit en possession de vaisseaux plus solides ; ils apprirent à les gouverner et firent même quelques progrès dans l'art de les construire.

Ces améliorations étaient dues, en grande partie, à l'énergie et à la sagacité d'un seul homme, le fameux Tamaahmaah. Il n'était originairement qu'un petit Éri, ou chef. Ambitieux et intrépide, il s'était élevé seul par degrés au premier rang, et, profitant des avantages de la nouvelle navigation, avait soumis tout l'archipel à ses armes. Lorsque le *Tonquin* y arriva, Tamaahmaah possédait un vieux navire américain et quelque

quarante schooners de vingt à cinquante tonneaux. Avec cette flotte, il dominait sans contestation sur ses possessions insulaires, et entretenait une correspondance régulière avec les chefs ou gouverneurs à qui il avait donné le commandement des différentes îles.

La situation de cet archipel au milieu de l'océan Pacifique et son abondante fertilité le rendent important comme lieu de relâche pour les vaisseaux qui se rendent à la Chine ou sur la côte nord-ouest de l'Amérique. Les navires employés au commerce des pelleteries y touchent habituellement pour réparer leurs avaries, pour y prendre des provisions, et s'y abritent durant l'hiver.

Les navigateurs anglais ne tardèrent pas à reconnaître l'importance de ces îles, et peu de temps après que Tamaahmaah eut obtenu le souverain empire, le célèbre découvreur Vancouver le persuada de reconnaître, pour lui-même et pour ses sujets, la supériorité du roi de la Grande-Bretagne. Le lecteur se rappelle, sans doute, la visite que la famille royale des îles Sandwich fut engagée à faire dernièrement à la cour de Saint-James, où elle fut reçue avec un curieux cérémonial serio-comique, singulière parodie de la dignité monarchique.

Il entra dans le vaste plan de M. Astor d'établir des relations amicales entre cet archipel et sa future colonie, qui, pendant quelque temps, pourrait avoir besoin d'en tirer des provisions. Il avait même pensé vaguement à obtenir quelque jour la possession d'une des îles, pour assurer les communications de ses établissements commerciaux.

Dans la soirée du 12 février, le *Tonquin* jeta l'ancre dans la baie de Karakakooa, dans l'île d'Hawaii. Les rivages environnants sont abrupts et couverts de roches noires d'origine volcanique. Cependant, au-delà de celles-ci, la terre est fertile et bien cultivée. On y voyait des enclos d'ignames, de bananiers, de patates (*Convolvulus batatas*, L.), de cannes à sucre et d'autres productions des climats chauds et des

terrains riches. Les nombreuses habitations des Naturels étaient agréablement environnées de massifs de cocotiers ou d'arbres à pain, qui leur donnaient à la fois de l'ombrage et des fruits. Ces jardins et ces bouquets d'arbres entremêlés s'élevaient graduellement sur les flancs de la montagne, remplacés peu à peu par d'épaisses forêts dominées à leur tour par une zone de rochers nus et arides, dont les sommets sont toujours couverts de neige.

La royale résidence de Tamaahmaah étant, à cette époque, dans une autre île nommée Woahoo, Hawaii était gouvernée par l'un de ses Éris. Celui-ci résidait au village de Tocaigh, situé sur une partie de la côte autre que celle où s'étend la baie de Karakakooa.

Le lendemain, à son arrivée, le vaisseau fut entouré de pirogues et de canots remplis d'insulaires des deux sexes qui apportaient bananes, melons d'eau, ignames, choux et taro (espèce d'igname).

Le capitaine désirait acheter des cochons, mais il était impossible d'en avoir. La vente du porc était un monopole royal, et nul sujet du grand Tamaahmaah n'osait s'en mêler. Mais ils apportaient en abondance les provisions qu'il leur était permis de fournir, et durant tout le jour ils eurent avec l'équipage des relations actives, où les femmes jouaient le rôle le plus amical.

Ces insulaires sont d'une belle race, de couleur cuivrée. Les hommes sont grands et bien faits; toutes leurs formes révèlent la force et l'activité. Quant aux femmes, leurs traits réguliers, et quelquefois même beaux, ont une expression des plus lascives, caractéristique de leur tempérament. Le costume était presque le même qu'au temps du capitaine Cook. Les hommes portaient le *maro*, bande de *tappa* (étouffe d'écorce d'arbre) large d'un pied, longue de plusieurs, et que l'on roule autour des reins; ils se drapaient aussi du *kihei*, sorte de manteau d'environ six pieds carrés attaché par un

nœud sur une épaule, passant sous le bras opposé de manière à le laisser nu, et tombant par-devant et par-derrrière jusqu'au genou, en plis gracieux qui rappellent assez la toge romaine.

L'habit des femmes se nomme *pau* : c'est une espèce de jupon qui descend jusqu'au genou, formé d'une pièce de *tappa* large d'un mètre, longue de plusieurs, qu'elles roulent autour de leur ceinture. Par-dessus, elles jettent un *kihei* plus grand que celui des hommes, et qu'elles placent tantôt sur les deux épaules, comme un châle, tantôt sur une seule. L'un et l'autre sexe portent rarement ce manteau durant les chaleurs, et, quand on n'y est point habitué, leur nudité semble fort choquante à des yeux civilisés.

Vers le soir, plusieurs des Partners descendirent sur le rivage, où ils furent reçus et traités d'une manière fort hospitalière. On les régala d'une danse gracieuse, dans laquelle figurèrent dix-neuf jeunes femmes et un homme, tous chantant en chœur et marquant par leurs mouvements la cadence de leurs chansons.

Cependant tout ceci n'était rien moins qu'agréable aux yeux du capitaine. Trompé dans son espoir d'obtenir du porc ou de bonne eau, il était pressé de repartir ; mais cela n'était point facile. Une fois sur le rivage, les passagers, comme d'ordinaire, étaient disposés à profiter de l'occasion. Les Partners avaient une foule d'informations à prendre dans l'île, pour les affaires de la Compagnie ; tandis que les jeunes Clercs étaient captivés par les charmes des danseuses.

Pour combler leur satisfaction un vieillard offrit de les conduire à l'endroit où le capitaine Cook avait été tué. Sa proposition fut acceptée avec empressement, et toute la bande entreprit ce pèlerinage. Le vieil insulaire accomplit fidèlement sa promesse et leur montra la place même où l'infortuné navigateur était tombé. Les cocotiers environnants attestaient la véracité de ce récit, car ils portaient encore les marques des balles qui avaient été tirées des bateaux sur les Sauvages.

Les pèlerins entourèrent le vieillard et lui firent raconter toutes les particularités de ce mémorable événement, tandis que l'honnête capitaine se tenait à l'écart et rongea ses ongles d'impatience. Pour ajouter à sa mauvaise humeur, nos curieux voyageurs se mirent à couper les écorces des arbres et à casser les morceaux de rocher encore marqués par les balles, afin de les emporter au vaisseau comme de précieuses reliques. Il se crut donc bien heureux lorsqu'il les eut remarqués avec leurs trésors. Quittant aussitôt cet endroit peu profitable, il se dirigea vers la baie de Tocaigh. Là résidait le gouverneur de l'île, et le capitaine espérait y trouver plus de provisions. Après avoir jeté l'ancre il descendit sur le rivage avec MM. Mac Dougal et Mac Kay, et rendit visite au gouverneur. Il se trouva que ce dignitaire était un vieux marin, un nommé John Young, qui, après avoir été ballotté sur les mers comme un autre Sindbad, avait été élevé par une fantaisie de la fortune au gouvernement de cette île sauvage. Il reçut ses hôtes avec plus de familiarité et de cordialité qu'on n'en trouve d'ordinaire dans un rang si élevé ; mais il leur déclara bientôt que les provisions étaient rares à Tocaigh, et qu'il n'y avait pas de bonne eau, car il n'était pas tombé de pluie dans le voisinage depuis trois ans.

Le capitaine voulait rompre la conférence et prendre congé immédiatement ; mais les Partners n'étaient point disposés à se séparer sitôt du gouverneur qui semblait fort communicatif et dont ils espéraient obtenir quelques utiles informations. Une longue conversation s'ensuivit, à la faveur de laquelle ils firent beaucoup de questions sur les affaires de l'île, sur ses productions naturelles et sur la possibilité d'en tirer parti pour le commerce. Ils ne manquèrent pas non plus de s'enquérir de l'histoire personnelle de John Young et de la manière dont il était devenu gouverneur. Celui-ci les en instruisit avec grande condescendance, leur racontant toutes ses aventures « à partir du berceau ».

Il était natif de Liverpool, en Angleterre, et avait été sur mer dès son enfance. Grâce à sa bonne conduite, il s'était élevé dans sa profession jusqu'à devenir maître d'équipage d'un vaisseau américain, l'*Eleanor*, commandé par le capitaine Metcalf. En 1789, il avait fait ainsi un voyage pour recueillir des pelleteries sur la côte du Nord-Ouest. Pendant l'expédition le capitaine avait laissé à Nootka un petit schooner, le *Bel-Américain*, dont l'équipage, composé de cinq hommes, était commandé par son propre fils, âgé de dix-huit ans. Ce schooner devait suivre la même route que l'*Eleanor*.

Au mois de février 1790, le capitaine Metcalf toucha à l'île de Mowee, l'une des Sandwich. Tandis qu'il y était à l'ancre, un canot de l'*Eleanor* fut volé, et le marin qui le gardait massacré. Les Naturels désavouèrent généralement cet attentat et rapportèrent les débris du bateau, ainsi que le corps du marin. Supposant qu'ils avaient ainsi apaisé la colère du capitaine, ils vinrent en foule, comme à l'ordinaire, trafiquer autour du navire. Cependant le capitaine Metcalf était déterminé à se venger d'une manière sanglante; son vaisseau portait dix canons; il les fit charger à mitraille, et les fit tirer sur les Naturels en même temps que toutes les petites armes à feu de l'équipage. Le massacre fut terrible, et, suivant le récit de Young, plus de cent Indiens furent tués.

Après cet acte exécrable de vengeance, Metcalf mit à la voile et se rendit à l'île d'Hawaii, où il fut bien reçu par Tamaahmaah. La fortune de ce chef guerrier était alors ascendante: après avoir régné seulement sur un ou deux districts de Hawaii, il était parvenu à se rendre maître de l'île tout entière.

L'*Eleanor* resta quatre jours au mouillage, et des relations amicales en apparence s'établirent entre son équipage et les habitants. Le 17 mars John Young obtint la permission de passer la nuit à terre. Le lendemain matin un coup de canon tiré du vaisseau lui donna le signal d'y revenir.

Il gagna le rivage pour s'embarquer. Tous les canots étaient



tirés sur le sable mais se trouvaient pour l'heure sous un rigoureux *tabou* (ou interdiction). Il allait en lancer un lui-même, mais il fut informé par Tamaahmaah qu'il serait mis à mort s'il osait le faire.

Young fut obligé de se soumettre. Durant tout le jour il resta dans une grande perplexité. Il craignait que les Sauvages ne projetassent quelques hostilités. Le soir il apprit la cause du fameux *tabou*, et son inquiétude augmenta. La cruelle vengeance du capitaine Metcalf était retombée sur sa propre tête. Le schooner commandé par son fils, et qui voguait dans les parages, était tombé entre les mains des Naturels, au midi de la baie de Tocaigh : le jeune Metcalf avait été massacré avec quatre hommes de l'équipage.

En recevant la nouvelle de cet événement, Tamaahmaah avait immédiatement *taboué* tous les canots et interdit toute communication avec le vaisseau, de peur que le capitaine n'apprît le destin du schooner et n'en voulût tirer vengeance. Pour la même raison il avait empêché Young de rejoindre ses compatriotes. Pendant deux jours les gens de l'*Eleanor* continuèrent à faire des signaux de temps en temps ; puis ils mirent à la voile, concluant sans doute que le maître d'équipage avait déserté.

Ce fut avec désespoir que John Young vit son vaisseau s'éloigner, le laissant aux mains de Sauvages dont le caractère sanguinaire était enflammé par la vengeance. Il fut agréablement surpris toutefois en ne recevant que de bons traitements de Tamaahmaah et de son peuple. Il est vrai qu'on le gardait étroitement lorsqu'un vaisseau venait en vue, dans la crainte qu'il ne s'échappât et n'allât raconter ce qui s'était passé ; mais le reste du temps, il était traité avec beaucoup de confiance et de distinction. Il devint le favori, le conseiller intime, l'actif coadjuteur de Tamaahmaah. Il le suivait dans toutes ses excursions, soit d'affaires, soit de plaisir, et l'aidait dans ses entreprises guerrières. Il s'éleva ainsi peu à peu au

rang de chef, épousa une des beautés de l'île, et se réconcilia avec son nouveau genre de vie, pensant peut-être qu'il valait mieux commander à des Sauvages que de servir des hommes civilisés et se trouver un chef couronné de plumes qu'un marin enduit de goudron. Sa faveur auprès de Tamaahmaah ne déclina jamais, et quand ce chef habile et entreprenant se fut rendu maître de tout l'archipel et eut transporté sa résidence à Woahoo, il laissa son fidèle adhérent John Young le représenter à Hawaii.

Telle est l'histoire sommaire du gouverneur Young, d'après son propre récit. Nous regrettons de ne pouvoir donner aucun détail sur la cour de cet illustre marin, ni sur la manière dont il remplissait ses hautes fonctions; mais il nous paraît évident qu'il se conduisait avec la cordiale familiarité d'un loup de mer plutôt qu'avec la dignité d'un gouverneur.

Ces longues conférences étaient d'amères épreuves pour la patience du capitaine, qui n'avait aucun respect ni pour le gouverneur ni pour son île, et qui était fort empressé de s'éloigner pour continuer sa recherche d'eau et de provisions. Aussitôt qu'il eut ramené sur son bord ses inquisiteurs compagnons, il leva l'ancre et fit voile pour l'île de Woahoo, résidence royale de Tamaahmaah.

Cette île est la plus belle de l'archipel des Sandwich. Elle a quinze lieues de longueur sur huit de largeur. Une chaîne de montagnes volcaniques la domine de ses pics élevés, qui viennent s'unir par des coteaux ondulés à de riches plaines ornées de bouquets d'arbres verdoyants. Le 21, le *Tonquin* jeta l'ancre dans une belle baie où s'élève le village de Waïtiti, résidence de Tamaahmaah. Les cabanes, au nombre d'environ deux cents, étaient entourées chacune d'un bosquet de cocotiers. Elles étaient formées de perches enfoncées dans la terre, attachées ensemble au sommet et recouvertes de gazon. Le palais royal de Tamaahmaah était une grande maison de

deux étages : le premier, bâti en pierre, le second en bois. Autour de ce Louvre veillait une garde du corps composée de vingt-quatre hommes, armés chacun d'un mousquet et vêtus de satin bleu doublé de jaune.

Tant que le vaisseau resta à l'ancre dans cet endroit, des visites cérémonieuses et de longues conférences eurent lieu entre le potentat de l'archipel et les Partners de la Compagnie. Tamaahmaah, environné d'une pompe royale, vint au navire dans une double pirogue. Il avait entre cinquante et soixante ans. Il était grand, robuste et bien fait, quoique un peu corpulent. Il était vêtu d'un vieil uniforme, portait sabre au côté, et paraissait quelque peu embarrassé de sa magnifique toilette. Trois de ses femmes l'accompagnaient. Elles étaient presque aussi grandes et presque aussi corpulentes que lui ; mais elles ne pouvaient pas lui être comparées pour la majesté du costume, car elles n'en portaient pas d'autre que leur *pau*. Venait ensuite le grand favori : le conseiller intime Kraimaker, appelé familièrement Billy-Pitt par les Anglais, parce qu'il remplissait un poste équivalent à celui de Premier ministre<sup>1</sup>.

Le souverain fut reçu avec un cérémonial convenable : on arbora le pavillon américain, on tira quatre coups de canon. Les Partners se montrèrent avec des habits d'écarlate et conduisirent leur hôte illustre dans la cabine, où ils le régalerent de vin. Dans cette entrevue, ils s'efforcèrent de lui faire comprendre toute leur importance et celle de l'association à laquelle ils appartenaient. Ils lui firent savoir qu'ils étaient les Éris d'une grande Compagnie qui allait s'établir sur la côte du Nord-Ouest, et évoquèrent les trafics qu'ils se proposaient de mener dans l'archipel, ainsi que les vaisseaux qu'ils y enverraient de temps en temps. Tout cela

1. Allusion à William Pitt, Premier ministre de Sa Très Gracieuse Majesté et ennemi juré de Napoléon. (NdÉ)

était fort intéressant, fort agréable pour le monarque, car il connaissait les avantages du commerce et désirait établir de fréquentes relations avec les Blancs. Il encourageait les Européens et les Américains à s'établir dans ses domaines et à se marier avec ses sujettes. Il y avait à cette époque vingt ou trente Blancs qui résidaient dans son île ; mais beaucoup d'entre eux étaient des vagabonds qui ne restaient là que dans l'espérance de mener une vie oisive et sensuelle. Tamaahmaah avait pour eux le plus grand mépris, et ceux-là seulement jouissaient de son estime et de sa protection qui étaient sobres, laborieux, et qui connaissaient quelque métier ou quelque art mécanique.

Le lendemain de la visite du souverain, les Partners débarquèrent et se rendirent chez lui. Connaissant l'influence de la représentation sur les Sauvages, et désirant faire une favorable impression comme Éris de la grande Compagnie américaine des Fourrures, quelques-uns d'entre eux avaient revêtu des costumes de montagnards écossais, à la grande admiration des Naturels.

Tandis que les visites de cérémonie et les grandes conférences diplomatiques occupaient les Partners et le Roi, le capitaine, dominé par ses idées matérielles, entamait une négociation qu'il regardait comme bien plus importante, c'est à savoir l'acquisition d'un renfort de cochons. Il s'aperçut bientôt que le Roi avait profité de plus d'une manière de ses rapports avec les Blancs. Par-dessus tous les autres arts, il avait appris celui de faire un bon marché. C'était un monarque magnanime, mais en même temps un rusé marchand de bestiaux. Il paraissait vouloir tirer le meilleur parti possible de ses futurs alliés de la Compagnie américaine. Plusieurs entrevues furent nécessaires, et il fallut marchander longtemps avant de pouvoir le décider à se défaire d'une seule barde de lard. Encore insista-t-il pour être payé en dollars espagnols, donnant pour raison qu'il avait besoin d'argent pour acheter une

frégate à son frère George, comme il appelait tendrement le roi d'Angleterre<sup>1</sup>.

À la fin le marché royal fut conclu. Une provision de cochons fut obtenue, ainsi que plusieurs chèvres, deux moutons, une quantité de volailles et des fruits en abondance. Les Partners voulurent alors recruter leurs gens parmi les habitants de l'île. Ils déclarèrent n'avoir jamais vu de bateliers qu'on pût leur comparer, même parmi les Voyageurs du Nord-Ouest. En effet, ces Indiens gouvernent leur petite barque avec une adresse remarquable ; outre cela, ils nagent et plongent comme des poissons. Les Partners étaient donc disposés à en emmener avec eux trente ou quarante, qu'ils auraient employés au service de la Compagnie ; mais le capitaine objecta qu'il n'y avait pas de place dans son vaisseau pour un aussi grand nombre. En conséquence, on enrôla

1. D'après le récit de voyageurs plus modernes, il paraît que Tamaahmaah réussit dans son désir d'acquérir un grand vaisseau. Sachant que les marchands étrangers qui trafiquaient avec lui faisaient de substantiels profits sur le bois de Sandal qu'ils lui achetaient pour le revendre en Chine, il en envoya une cargaison à Canton dans son nouveau navire. L'équipage qui le conduisait était composé de Naturels, mais les officiers étaient anglais. Le vaisseau accomplit son voyage et revint heureusement dans l'archipel, le pavillon hawaïen flottant majestueusement dans les airs. Le Roi se hâta de se rendre à bord, espérant trouver son bois de Sandal métamorphosé en brocart, en damas, et en autres précieuses marchandises de la Chine : mais, à son grand étonnement, il apprit que sa cargaison avait disparu, par un escamotage commercial, et qu'il ne restait à sa place qu'un mémoire de frais montant à quinze mille francs. Il fallut un certain temps pour lui faire comprendre quelques-uns des articles les plus importants de ce mémoire, tels que pilotage, ancrage, droit de douanes ; mais quand il découvrit que les États maritimes se faisaient ainsi de vastes revenus, au grand détriment des marchands : « Eh bien ! s'écria-t-il, j'aurai aussi mes droits ! » Il les établit en effet. Pilotage, cinq francs par pied de tirant d'eau de chaque vaisseau ; ancrage, de trois cents à trois cent cinquante francs. De cette manière il augmenta grandement ses revenus royaux, et tourna à profit sa mauvaise spéculation de Chine.

seulement douze Indiens pour le service du vaisseau, et autant pour celui de la Compagnie. Ces derniers s'engageaient pour trois années, pendant lesquelles ils devaient être nourris et vêtus ; à la fin de leur engagement, ils recevraient cinq cents francs en marchandises à titre de salaire.

Ayant embarqué son eau, ses cochons, ses fruits, ses Indiens, le capitaine se prépara à mettre à la voile. Une lettre qu'il écrivit de Woahoo à M. Astor, et qui contient ses commentaires sur les scènes que nous venons de décrire, montre combien le pauvre homme avait peu compris les goûts et les intentions de ses passagers ; combien il avait souffert de ce qu'il regardait comme des boutades et des extravagances.

« Il serait difficile, écrit-il, d'imaginer les folles mascarades que font tous les jours vos Partners. Tantôt ils rassemblent autour d'eux une troupe de Sauvages ignorants, et leur disent qu'ils sont les grands Éris du Nord-Ouest, tantôt ils font des arrangements pour envoyer ici du continent trois ou quatre vaisseaux chargés d'esparres, etc., etc., quoique les Naturels ne puissent pas même fournir un cochon en échange ; parfois ils s'habillent avec des plaids et des jaquettes écossaises, ou de quelque autre manière fantasque, et font aux Sauvages des présents de rhum, de vin, ou de tout ce qui leur tombe sous la main ; ensuite ils conduisent les Clercs et les hommes sur le rivage, à l'endroit même où le capitaine Cook a été tué, et chacun d'eux rapporte un morceau d'écorce ou de rocher touché par une balle ; puis ils s'asseyent avec quelque Blanc ou quelque Naturel qui peut être un peu compris, et recueillent l'histoire de l'archipel, des guerres de Tamaahmaah, des curiosités de l'île, etc., etc., afin d'en orner apparemment le journal de leur voyage, cette belle relation aussi ridicule qu'inutile. Pour raconter les mille preuves de leur ignorance, de leur malpropreté, etc., ou pour particulariser toutes les sottises mascarades qu'ils font tous les jours, il faudrait écrire des volumes. »