

L'album photo de la King and Wotherspoon Salvage, témoin exceptionnel d'un pan d'histoire maritime

David Saint-Pierre¹

Depuis que l'humain prend la mer à bord d'embarcations, les naufrages, les accidents, les échouements et les autres avaries en jalonnent les récits. Avec ces incidents, les embarcations elles-mêmes évoluent, tout comme les techniques pour les réparer, les renflouer ou en récupérer la cargaison sombrée dans les abîmes. Cet angle de l'histoire maritime est un champ encore peu exploré qui permet pourtant une fascinante rencontre entre la culture maritime, la technologie et l'innovation, le patrimoine et la tradition. Surtout, ce champ historiographique paraît bien éloigné, vu du Québec, puisque les principales études sur l'histoire des plongées, de l'ingénierie maritime, de la construction navale, des techniques de sauvetage en mer et de renflouement sont issues du monde anglo-saxon². Or, le fleuve Saint-Laurent a été au cœur de l'évolution du dispositif industrialo-technique maritime mondial au tournant du xx^e siècle.

La découverte fortuite et l'acquisition d'un extraordinaire album de photographies illustrant des activités de la compagnie King and Wotherspoon Salvage, lors d'une vente aux enchères à l'automne 2021, permet d'ouvrir une fenêtre sur un pan majeur d'histoire maritime dans lequel l'estuaire du Saint-Laurent a effectivement joué un rôle central. L'album a d'abord fait surface lors d'une vente de succession, avant d'être racheté par un marchand d'iconographie ancienne qui a entrepris de le désassembler pour vendre les photos à l'unité sur une plateforme en ligne. Deux photos représentant le phare de Pointe-au-Père ont ainsi interpellé l'auteur de ces lignes, et l'album complet a ainsi pu être sauvé *in extremis*³. Cet album, créé entre

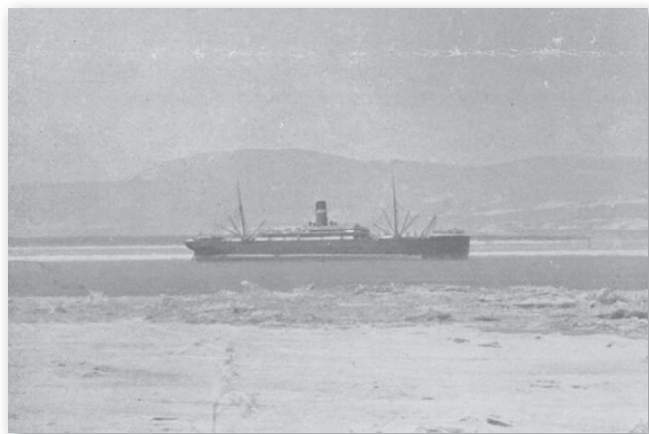
1908 et 1918 par Ralph Stratton Blydenburgh, l'un des directeurs de la compagnie new-yorkaise King and Wotherspoon Salvage, comprend plus de 500 photographies inédites documentant au moins une douzaine d'opérations de renflouement, de sauvetage de navires, et de plongées en mer dans l'est de l'Amérique du Nord. Ce document est le témoin unique de l'émergence d'une entreprise maintenant oubliée, mais qui a révolutionné le monde du sauvetage de navires en mer par ses innovations techniques.

Né le 29 juillet 1886 à Brooklyn, Blydenburgh est le fils unique du marchand Edgar R. Blydenburgh et de Jane H. Oliver. Issu d'une famille très aisée, il est initié jeune aux métiers maritimes; nos recherches n'ont toutefois pas permis d'obtenir d'information sur sa formation académique, au-delà d'un cours secondaire commercial complété en 1904. En 1908, âgé de 22 ans, on le retrouve parmi les membres de l'équipe technique qui participe au renflouement du navire USS *Yankee*. Au cours des années qui suivent, Blydenburgh s'impliquera dans la plupart des opérations de plongées et de renflouement effectuées par la *King and Wotherspoon*, du Québec au Mexique, en passant par la Floride, le nord-est des États-Unis et les provinces maritimes. Il réunit et sélectionne des clichés que lui ou d'autres photographes amateurs ont pris lors de certaines opérations de la compagnie auxquelles il a participé, avant de les disposer dans un album en ordre chronologique⁴. Le présent article propose de s'appuyer sur ce recueil iconographique pour effectuer une incursion dans un pan d'histoire maritime québécois oublié et méconnu. Cet

objet-témoin nous permettra de présenter, en respectant l'ordre de l'album, les opérations maritimes les plus importantes qui ont fait de la compagnie *King and Wotherspoon* un acteur incontournable des sauvetages maritimes effectués dans le Saint-Laurent à partir de 1906.

Le RMS *Bavarian* : l'acte fondateur

Il faut remonter à un incident impliquant le paquebot RMS *Bavarian* pour replacer le document dans son contexte. Ce bâtiment appartenant à la Allan Line, construit en 1899, est le premier navire de plus de 10 000 tonnes à naviguer de manière régulière sur le fleuve Saint-Laurent. Plus chic navire de la compagnie à faire la route régulière vers l'Angleterre, il s'échoue lourdement dans la nuit du 3 au 4 novembre 1905 sur le rocher Wye, entre Montmagny et la Grosse Île⁵. Les tentatives pour le déloger de sa position avec des remorqueurs sont infructueuses, et le navire est laissé sur le rocher sans espoir de le sauver. Le fond de sa coque est percé, ses cales remplies d'eau et il commence à se détériorer sur place, en pleine voie navigable du Saint-Laurent. En cette période très tardive de la saison, alors que le fleuve est sur le point de geler, toute autre tentative de le renflouer est presque impossible et il devient clair que le paquebot passera l'hiver dans cette position fâcheuse. Le *Montcalm*, navire du gouvernement canadien, subit des dommages importants en tentant de remorquer le paquebot. Toutes les techniques connues de l'époque sont tentées, en vain, avant que l'on ne décide d'abandonner le *Bavarian* à son sort au début de l'hiver⁶.



Le *Bavarian* échoué devant Montmagny, hiver 1906.

Source: *The Standard*, Montréal, 19 mai 1906⁷.

Au printemps de 1906, plusieurs se rendent inspecter l'épave, exposée à la vue de tous, mais personne ne semble avoir de solution pratique à proposer. En juin, Robert Owen King, ingénieur canadien diplômé de l'Université McGill, entend parler de l'affaire et se rend lui-même examiner le *Bavarian*. Il imagine que la technique de l'air comprimé pourrait être utilisée pour renflouer le *Bavarian*⁸. Injecter de l'air comprimé dans un navire pour le renflouer avait déjà été tenté en Grande-Bretagne, mais la pression énorme exercée sur la coque avait causé quelques accidents graves, dont l'un mortel – ce qui avait depuis limité le recours à cette technique. Mais l'idée de King diffère quelque peu. Son ami William Wallace Wotherspoon, ingénieur civil américain qui a passé quelques années à Montréal à la fin du XIX^e siècle, lui avait montré quelques années auparavant la manière dont les tunnels de New York étaient construits grâce à l'injection d'air sous pression dans des caissons de bois étanches et renforcés (des *cofferdams*), lesquels permettaient de chasser l'eau et d'y travailler à pieds secs⁹. C'est avec cet exemple en tête que Robert Owen King approche Wotherspoon pour lui proposer de tenter la même technique pour renflouer le *Bavarian*.

King et Wotherspoon s'associent alors, fondent la compagnie King and Wotherspoon Salvage, et lèvent des fonds pour financer l'opération. King recueille des fonds chez «Diamond» Jim Brady, un flamboyant millionnaire de New York, et Wotherspoon en recueille de son côté auprès de ses oncles, les frères Charles Fraser et John W. MacLean, des citoyens en vue et politiquement actifs à New York. Au Québec, d'autres associés sont sollicités et trouvent du financement, entre autres, auprès de Percival Molson, de la célèbre famille brassicole¹⁰. Il fallut un certain temps pour organiser l'opération, collecter les fonds, amasser l'équipement et surtout, attendre que l'intense saison de construction et d'entretien des tunnels se termine à New York, avant d'enfin réunir l'équipe de travailleurs que Wotherspoon souhaitait employer. C'est donc seulement en novembre 1906, sur la proposition de King et Wotherspoon, qu'un autre essai pour renflouer le *Bavarian* est tenté.

Le plan prévoit utiliser des *cofferdams* de bois, comme dans les tunnels, pour colmater de l'intérieur le fond du navire, renforcer sa structure supérieure par des armatures temporaires, puis injecter de l'air comprimé dans les cales pour le rendre

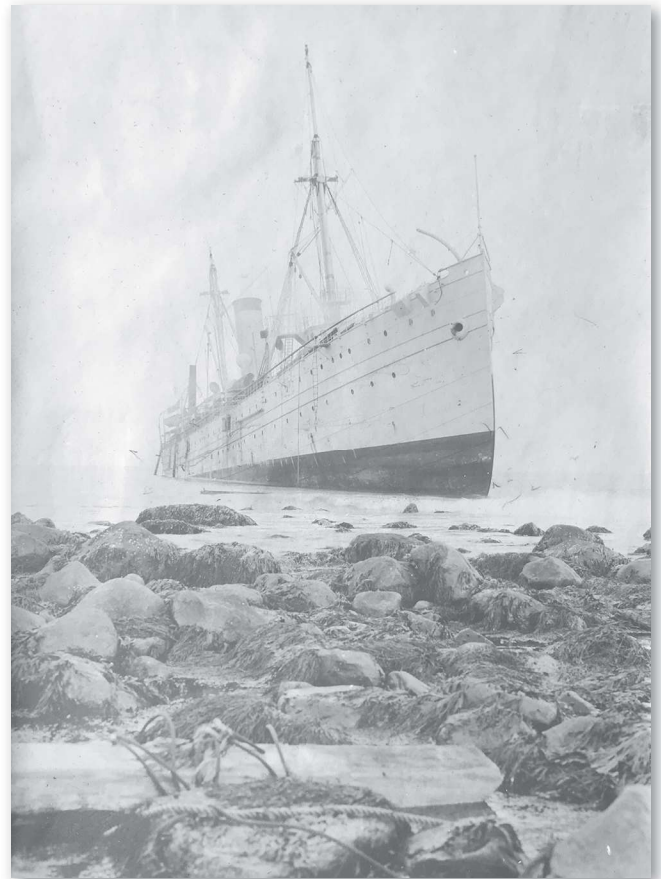
flottant et le soulever. Après une semaine de travail, dans des conditions difficiles et inhabituelles pour les Canadiens participant à l'opération, le doute s'installe à bord et la confiance diminue. Pour rassurer tout le monde et montrer que cette nouvelle technique est sans risque, Charles F. MacLean, juge de la Cour suprême de l'État de New York, vient personnellement avec son épouse rejoindre son neveu à Québec et prendre place à bord du *Bavarian* pour le reste des opérations. Au bout de nombreux efforts, les pompes s'activent et le 16 novembre 1906, le *Bavarian* flotte à nouveau et peut être remorqué vers Québec. Puisque la cale sèche du chantier Davie est déjà occupée, le choix est fait d'échouer à nouveau le navire juste à côté du chantier maritime, mais cette fois dans la vase. L'opération de renflouement a coûté 30000 \$, pour un navire alors évalué à un demi-million de dollars. Avant que King et Wotherspoon n'expérimentent cette nouvelle technique, plus de 150000 \$ avaient été dépensés en tentatives infructueuses sur le *Bavarian*¹¹. Malgré cela, monétairement, l'opération n'est pas immédiatement payante pour les deux jeunes ingénieurs, car ils doivent trouver un arrangement avec le capitaine Lesslie, de Kingston en Ontario, qui avait réussi à obtenir l'exclusivité du contrat de renflouement l'année précédente. Surtout, la Allan Line avait abandonné le navire à ses assureurs et personne ne se présente pour racheter le *Bavarian* qui demeurera échoué dans l'Anse-aux-Sauvages encore une année avant de se briser en deux et être démonté pour la ferraille¹². C'est cependant l'exploit technique et technologique qui impressionne grandement, et plusieurs journaux et magazines spécialisés du monde en font alors le récit¹³.

Le USS *Yankee* : Blydenburgh entre en scène

Cette extraordinaire avancée, réalisée en face de Montmagny sur le *Bavarian*, est justement ce qui amène un autre millionnaire new-yorkais à faire appel aux services de *King and Wotherspoon* l'année suivante. Le philanthrope d'origine écossaise John Arbuckle, qui a fait fortune dans l'import-export de café et de sucre, souhaite investir dans les métiers maritimes¹⁴. L'échouement du navire d'entraînement militaire américain USS *Yankee* sur des rochers près de New Bedford au Massachusetts conduit Arbuckle à contacter *King and Wotherspoon*. Il espère alors créer sa propre compagnie de renflouement qui utiliserait la technique des deux jeunes ingénieurs sur le USS *Yankee*. Il commence par investir dans l'achat de

navires afin de les convertir en bateaux de sauvetage avec l'équipement le plus récent pour les opérations de plongée et de renflouement. L'un de ces navires est d'ailleurs le fameux SS *Roosevelt*, qui s'était rendu célèbre quelques années plus tôt lors de l'expédition polaire de Robert Peary¹⁵.

Au cœur de Buzzard's Bay, le 23 septembre 1908, le USS *Yankee* s'est échoué sur le rocher Spindle, tout près d'un bateau-phare¹⁶. Après des tentatives infructueuses de plusieurs compagnies différentes, John Arbuckle met donc en place la *Yankee Salvage Association*, une filiale qui peut utiliser la technologie de *King and Wotherspoon*, pour déposer une offre de renflouement. Son offre est d'abord reçue avec scepticisme, car à ce stade-ci, plus personne ne croyait possible que le *Yankee* puisse être sauvé. Pendant plus d'un mois, l'équipe de la *Yankee Salvage*, menée



Le USS *Yankee*, échoué près de New Bedford (Massachusetts) en 1908.

par King et Wotherspoon, travaille d'arrache-pied à défaire les ratés des équipes précédentes, avant de commencer à installer les *cofferdams* et les pompes mécaniques qui pourront pousser l'air sous pression à l'intérieur du navire¹⁷. Un Québécois participe aux travaux : le scaphandrier Thimolaüs Michaud, de Lévis. Le 4 décembre 1908, le *Yankee* est remis à flot avec succès et des remorqueurs commencent son touage vers le port. Au moment du remorquage cependant, le mauvais temps se lève et une collision survient avec l'un des remorqueurs ; l'eau pénètre alors à tribord par des hublots restés ouverts. Le capitaine du *Yankee*, Charles C. Marsh, ainsi que huit membres de la *Yankee Salvage*, dont Wotherspoon et Michaud, sont encore à bord. Pendant que le navire prend l'eau, Wotherspoon tente lui-même de descendre fermer les hublots et de garder les compresseurs à air en fonction. Suite à son échec, le scaphandrier lévisien Michaud est ensuite désigné pour effectuer un ultime essai, au péril de sa vie¹⁸. L'opération échoue mais tout le monde parvient à se sauver *in extremis* du *Yankee*, qui sombre

alors à nouveau dans des eaux plus profondes¹⁹. Cette année-là et la suivante, d'autres tentatives seront effectuées pour le renflouer, mais sans succès. Par la suite, en 1910-1911, la *Yankee Salvage* s'emploie à récupérer les canons et l'équipement du *Yankee*, avant de casser ce qu'il reste du navire afin qu'il ne nuise plus à la circulation maritime. Aux États-Unis, le renflouement du *Yankee*, même s'il n'a eu qu'un succès partiel, est un moment aussi important que celui du *Bavarian*. Dès ce moment, la *Yankee Salvage Association* est établie comme l'une des principales compagnies expertes et incontournables en renflouement et en plongée d'épaves, aux États-Unis et au Canada.

L'opération autour du USS *Yankee* est la première à laquelle Ralph Stratton Blydenburgh, le futur créateur de l'album photo de la *King and Wotherspoon*, aurait participé directement. Au recensement fédéral des États-Unis de 1905, Blydenburgh est cité comme « employé de bureau » dans l'immobilier ; sur celui de 1910, il se déclare employé dans



Le Roosevelt à côté du mât du USS *Yankee* submergé, 1910.



L'équipe chargée des opérations sur le USS *Yankee*. W. W. Wotherspoon, R. S. Blydenburgh, R. O. King et le plongeur québécois Thimolaüs Michaud apparaissent notamment sur cette photo.

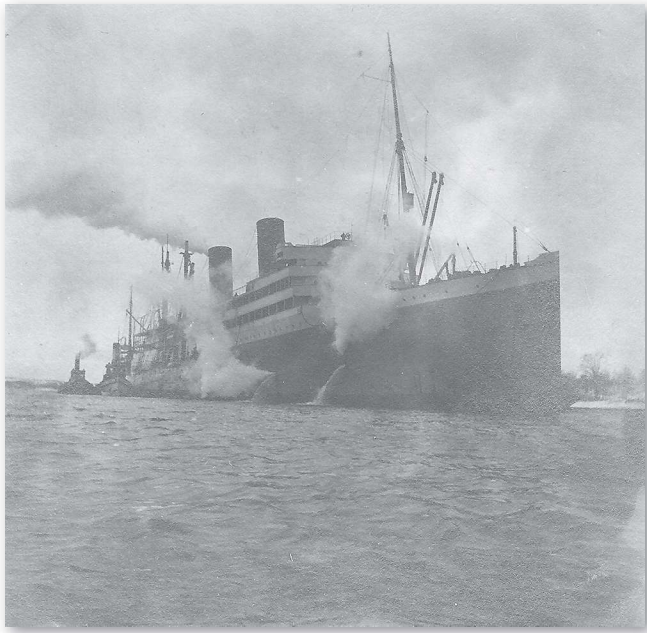
l'industrie du sucre²⁰. C'est donc probablement en vertu de son lien d'emploi au sein des industries de John Arbuckle que Blydenburgh s'est retrouvé chez *King and Wotherspoon/Yankee Salvage Association*. Dès cette époque, il est nommé parmi les directeurs de la *King and Wotherspoon*, à titre de secrétaire, et pose sur plusieurs photos – parfois vêtu en travailleur maritime au milieu des autres hommes de l'équipe, et parfois en gentilhomme parmi les autres directeurs de la compagnie. A-t-il accédé à sa position de direction dans la compagnie par un investissement direct? Il est permis de le croire. Enfant unique, son père meurt en 1910 et au décès de sa mère en 1912, Ralph hérite de la grande maison familiale du 155, Decatur Street à Brooklyn, New York. Or, il ne cite jamais cette adresse comme résidence après cette époque, ce qui donne à penser qu'il a pu revendre la propriété et utiliser cet argent pour investir dans la *King and Wotherspoon*. Une chose est certaine, en plus de ses tâches de cadre, Blydenburgh s'implique directement dans les travaux

techniques dès 1908. Dans les années qui suivent, il va ainsi participer à la plupart des opérations de plongée et de renflouement effectuées par la compagnie, un peu partout en Amérique du Nord. Tout au long de l'aventure, il documente son travail par la photographie. Le USS *Yankee* est notamment l'objet d'au moins une soixantaine de photographies dans l'album, qui comprend par ailleurs plusieurs prises inédites du célèbre SS *Roosevelt*.

Au Québec, au cours des années suivantes, on fait périodiquement appel à la *Yankee Salvage Association* pour des contrats difficiles ou qui nécessitent une équipe de soutien particulièrement entraînée aux tâches dangereuses. On retrouve notamment à nouveau l'équipe de New York à l'île d'Orléans en novembre 1912, pour faire d'une pierre deux coups. Le charbonnier SS *Gladstone* s'est échoué près de la pointe ouest de l'île, quelques jours seulement avant que le grand paquebot RMS *Royal George* de

la compagnie de chemins de fer Canadian Northern ne subisse le même sort devant Sainte-Pétronille, le 6 novembre²¹. Aidés par l'équipe de George D. Davie, du chantier du même nom, les hommes sous la direction de Wotherspoon arrivent à déloger le *Gladstone* d'abord, puis le *Royal George*, qui s'était écrasé sur les roches. Le *Gladstone* est alors emmené dans la cale sèche à Lévis pour subir quelques réparations à sa coque. La seule cale sèche, assez grande pour ces navires, est donc déjà occupée quand le *Royal George* est délogé à son tour. Il faut alors trouver une manière de réparer les avaries faites au *Royal George* pour lui permettre de reprendre la mer, car hiverner à Québec avec sa coque endommagée pourrait mener à un sort semblable que celui qu'avait connu le *Bavarian* quelques années plus tôt.

Cette contrainte amène Wotherspoon à proposer une autre idée révolutionnaire: transformer le navire lui-même en cale sèche flottante par l'usage de l'air comprimé. Les *sandhogs*²², habitués de travailler dans des caissons de tunnels, dans un air hautement pressurisé, descendent ici dans les cales sous pression du *Royal George* pour effectuer, au milieu du port de Québec, des réparations à la coque. Alors que les



Le *Royal George* en plein renflouement à Sainte-Pétronille, 1912.

Source: Collection Alain Franck.

cales sont remplies d'eau, on pousse de l'air comprimé dans le compartiment et à mesure que l'eau descend, des *sandhogs* font des réparations temporaires à l'aide de planches et d'argile (que l'air comprimé aide à maintenir en place). Une fois que l'air a définitivement remplacé l'eau dans les cales réparées temporairement, des gabarits de bois sont préparés et découpés pour faire des plaques d'acier qui rendraient les réparations assez solides pour que le navire puisse reprendre la mer. À terre, les pièces d'acier sont préparées, découpées selon les gabarits et des trous de boulons, percés aux endroits stratégiques. L'étape finale nécessite que les *sandhogs* travaillent dans les cales pressurisées pendant que des scaphandriers spécialisés descendent sous l'eau à l'extérieur du navire afin de fixer les plaques d'acier. Cette idée, téméraire et audacieuse, est tentée avec succès et permet de réparer le navire et de le remettre à flot, dans le bassin Louise au port de Québec, sans même se servir de la cale sèche. La *Yankee Salvage Association* réussit à nouveau un exploit qui fera les manchettes des revues spécialisées²³.

L'été 1914 à Rimouski: les plongées sur l'*Empress of Ireland*

L'album photo Blydenburgh documente plusieurs autres opérations de la compagnie au Canada et au Québec. En 1913, la plupart des photos relatent des sauvetages dans les provinces maritimes, dont ceux du S.S. *Glace Bay* à Terre-Neuve et du S.S. *Uranium* à Halifax. Il faut attendre 1914 avant que la *Yankee Salvage Association* ne revienne travailler au Québec, et cette fois, ce sera pour s'acquitter du contrat le plus important et le plus médiatisé de toute son histoire: celui de l'*Empress of Ireland*. Dès le moment où le grand paquebot fait naufrage, le 29 mai 1914, emportant avec lui plus de 1000 vies humaines, des experts en renflouement et en plongée spéculent sur les contrats qui ne manqueront pas d'être accordés par le Canadien Pacifique (CPR), propriétaire du malheureux navire²⁴. Même le célèbre capitaine Joseph-Elzéar Bernier, qui a affirmé la souveraineté du Canada dans l'Arctique lors de l'une de ses explorations en 1909, écrit au ministre de la Marine dès le 2 juin 1914 pour obtenir les lucratifs contrats²⁵. Or, il est évident que les experts les plus qualifiés pour ces tâches devront être appelés à conduire les opérations et c'est pourquoi après seulement quelques jours, à la demande des assureurs du Canadien Pacifique, William Wallace Wotherspoon se met en route vers Rimouski avec quelques hommes et

de l'équipement. En effet, Wotherspoon lui-même est embauché, d'abord pour tenter de voir si le renflouement de l'*Empress* est possible. Or, dès les premières plongées de sondage effectuées sous la direction de Wotherspoon et de John Macdiarmid, chef des plongeurs du croiseur britannique HMS *Essex* – qui était déjà dans le Saint-Laurent –, il est évident que l'*Empress* ne pourra être remis à flot et que toutes les opérations nécessaires devront se faire en plongée. La *Yankee Salvage Association* sera alors placée en charge de récupérer les cadavres des victimes du naufrage, les lingots d'argent que transportait l'*Empress*, le grand coffre-fort du commissaire de bord, ainsi que les sacs postaux contenant des dizaines de milliers de lettres.

Pour mener à bien les travaux complexes et risqués qui s'amorcent au large de Sainte-Luce, Wotherspoon s'entoure de ses meilleurs éléments qu'il fait monter par train depuis New York. Des *sandhogs*, des plongeurs, des ingénieurs, un chef cuisinier, des marins qualifiés et des manœuvres spécialisés: toute une équipe dédiée qui s'installe au Bas-Saint-Laurent

avec de l'équipement à la fine pointe de la technologie. Ralph S. Blydenburgh fait lui-même partie de cette équipe et passe l'été 1914 à Pointe-au-Père et à Rimouski. Son album photo témoigne d'une manière exceptionnelle de ces événements, puisqu'il contient plus d'une cinquantaine de photos inédites des plongées effectuées cet été-là sur l'*Empress of Ireland*.

Le 18 juin 1914, tous les hommes et l'équipement sont réunis à Pointe-au-Père pour amorcer l'installation des bouées qui serviront à la fois à marquer le théâtre des opérations et à accrocher les deux bateaux nécessaires aux plongées tout au long des travaux.

Ces deux bateaux sont le SS *Lord Strathcona*, basé au chantier maritime Davie, et la *Marie Joséphine*, goélette à vapeur aménagée spécialement pour la plongée sous-marine. Le 19 juin, les plongées peuvent véritablement s'amorcer, mais les débuts sont difficiles. Le 21 juin, un plongeur originaire de l'île de Grand Manan, au Nouveau-Brunswick, Edgar Edward Cossaboom, meurt dans un accident de plongée, alors



L'équipe de soutien de la *Yankee Salvage Association* à Rimouski.

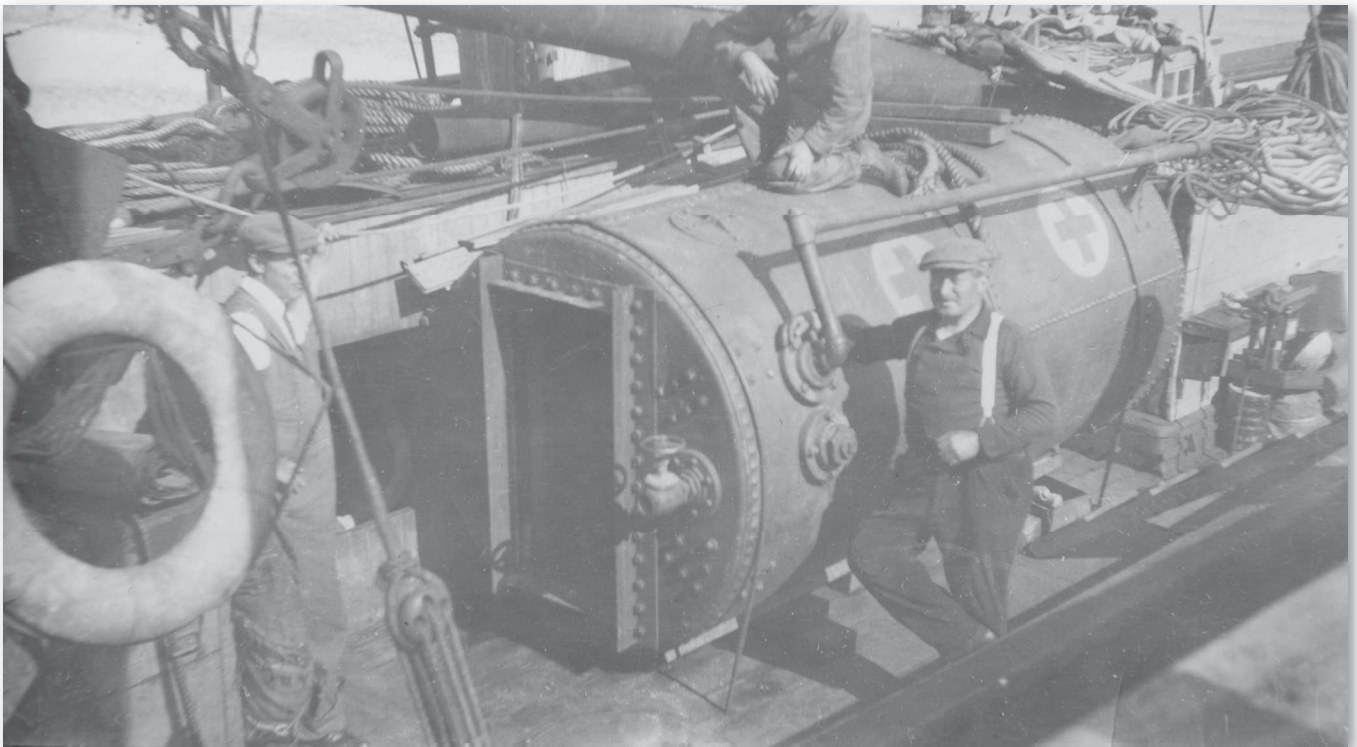


Préparation des premières opérations de plongée sur le quai de Pointe-au-Père, le 18 juin 1914.

qu'il effectue sa deuxième descente de la journée. Sa tâche était d'installer une chaîne de bouée à la proue de l'épave de l'*Empress*. Après avoir tenté de communiquer avec lui, les hommes sur la *Marie Joséphine* le jugent en danger. William Whitehead, plongeur du HMS *Essex*, plonge pour aller le chercher; le découvre complètement au fond du fleuve et le ramène à bord de la *Marie Joséphine*. Le docteur Louis-Joseph Moreault,

futur maire et député de Rimouski, à bord pour assister les plongeurs, tente des manœuvres de réanimation et utilise même la chambre de décompression installée sur la *Marie Joséphine*, mais Cossaboom s'éteint une vingtaine de minutes plus tard²⁶.

Cet événement assombrit l'ambiance pendant quelques jours parmi les membres de l'équipe,



La chambre de décompression sur la *Marie Joséphine*, juillet 1914.



Un scaphandrier du HMS *Essex* remonte sur la *Marie Joséphine*.

mais achève surtout de convaincre Wotherspoon de l'extrême difficulté de la tâche, le poussant à penser à l'amélioration des conditions de sécurité des plongeurs. L'occasion du témoignage de Wotherspoon à Québec devant la Commission d'enquête sur le naufrage de l'*Empress of Ireland*, au cours des jours suivants, permet à l'équipe de se regrouper et de réfléchir à différentes manières de réduire les risques.

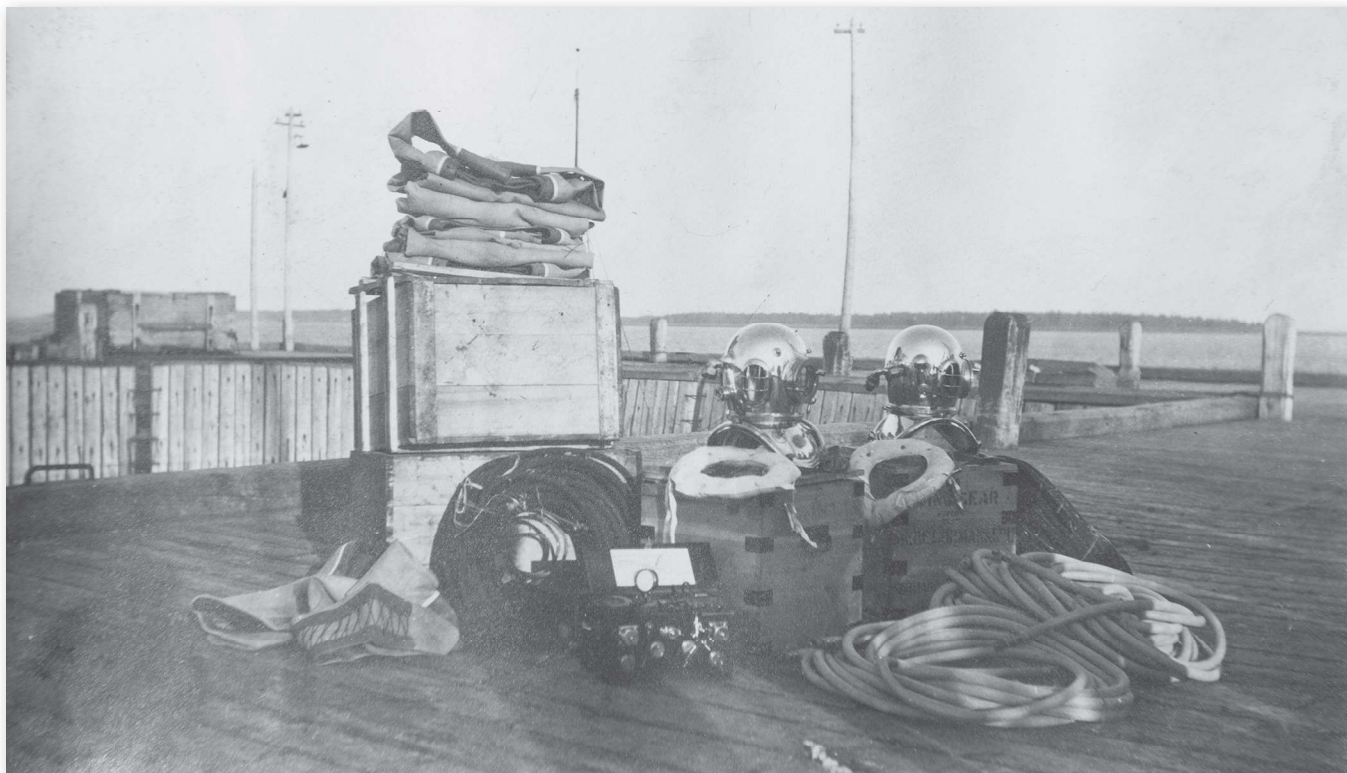
À partir de ce moment, les plongeurs descendront toujours deux par deux, ce qui permet à au moins l'un des deux scaphandriers de signaler immédiatement aux assistants en surface si un problème devait survenir ou de venir lui-même en aide à son compagnon. Décision est également prise de ne jamais tenter de pénétrer dans l'épave, sous aucune considération, sauf pour accéder aux soutes de cargaison par une opération très minutieusement planifiée. Cette décision rendait impossible de remonter tous



Deux scaphandriers amorcent leur plongée sur l'*Empress of Ireland*.

les corps des victimes à la surface, mais le risque était trop grand pour les scaphandriers de se perdre dans cette épave immense et couchée sur son flanc tribord. Wotherspoon procède alors à la commande de plusieurs pièces d'équipement à la fine pointe de la technologie. Le matin du 3 juillet 1914, est photographié pour la postérité sur le quai de Rimouski une grande quantité d'équipements tout neufs reçus de Siebe-Gorman, l'un des principaux fabricants d'équipements de plongée sous-marine en Grande-Bretagne. Wotherspoon avait commandé cet équipement tout spécialement pour l'occasion; ces acquisitions montrent l'importance qu'accorde la compagnie au fait de mener à bien ses contrats. En plus des deux habits de scaphandriers, un système de téléphone sous-marin est inclus et pourra pallier à l'absence des marins du HMS *Essex*, repartis depuis quelques jours avec leurs propres équipements. Wotherspoon a également commandé des lampes-torches électriques sous-marines qui sont considérées absolument essentielles dans les conditions difficiles de plongée sur l'épave de l'*Empress of Ireland*.

Le défi le plus important auquel font face les plongeurs est celui de l'accès aux salles où se trouvent le coffre-fort du commissaire du bord, les lingots d'argent et les sacs de la poste, au cœur même du paquebot. Le coffre-fort, notamment, est installé dans une salle sécurisée conçue pour en rendre l'accès difficile. Au fond du fleuve, dans une épave penchée sur son flanc et dans l'obscurité complète, on imagine aisément la complexité de la tâche. Pour se familiariser avec l'intérieur de l'épave, Wotherspoon et ses hommes visitent le navire jumeau, l'*Empress of Britain*

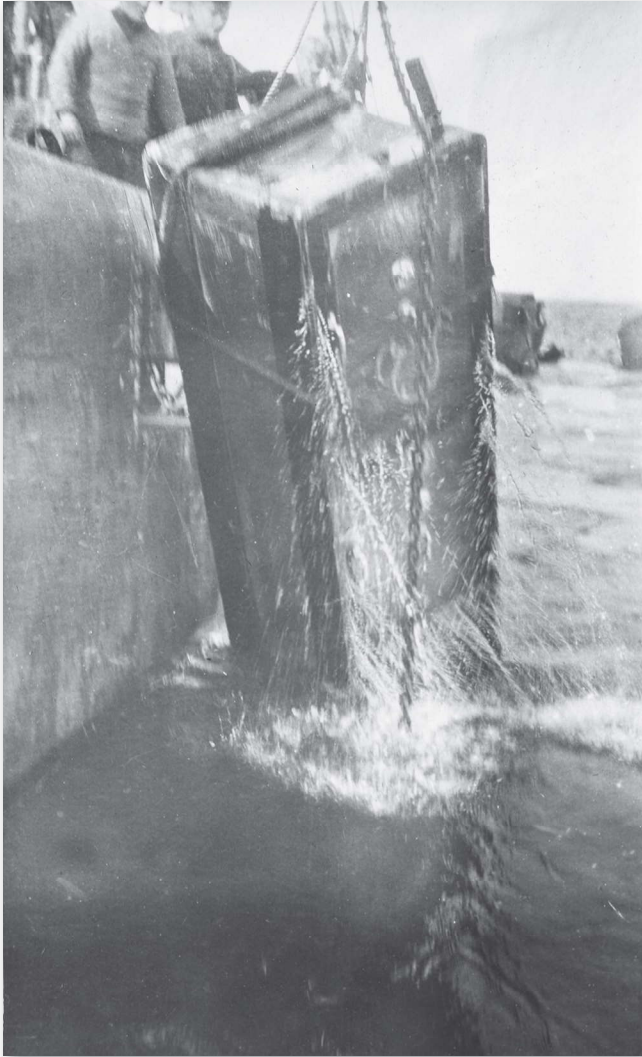


L'équipement tout neuf sur le quai de Rimouski, 3 juillet 1914.

à Rimouski, dans la nuit du 3 juillet. Par la suite, en se basant sur les plans du navire, l'ingénieur principal William Ebeling fabrique une maquette en carton de la section de l'*Empress* où se trouvent les objets de valeur; afin de préparer l'opération et familiariser les plongeurs avec la route à suivre dans l'épave. Avant même d'accéder à la salle forte du navire, un trou doit être percé dans la coque, pour permettre aux scaphandriers de pénétrer dans l'épave. C'est au moyen d'une perceuse hydraulique puissante, surnommée « Little David » et fabriquée par Ingersoll-Rand, que les plaques d'acier de la coque sont ouvertes au côté²⁷. Après que les assureurs eussent donné leur permission de percer la coque, on installe une plate-forme de bois qui facilite le travail à plat, le long de la coque inclinée afin de percer, un trou à la fois, l'épaisse muraille de fer. Des anneaux sont ensuite attachés dans les coins de la plaque d'acier afin de la tirer avec des treuils en surface et d'ouvrir la coque – comme on ouvrirait une boîte de conserve. Si l'usage d'explosifs a pu être envisagé au moment de la préparation du plan d'opération, ils n'ont finalement pas été utilisés,

contrairement à ce que plusieurs ont longtemps cru et à ce qu'on trouve encore dans certaines études²⁸. En fait, l'usage d'explosifs aurait été le dernier recours, mais il a été jugé trop difficile à contrôler, puisqu'il aurait fait de graves dommages à la coque et aux passages intérieurs et aurait pu laisser des sections de tôles coupantes et dangereuses. De plus, le CPR souhaitait éviter l'usage de la dynamite étant donné la présence des corps des victimes.

C'est finalement le 19 août que les hommes de la *Yankee Salvage Association* sont prêts à extraire le coffre-fort de l'épave et à le remonter à la surface. Comme l'événement est attendu depuis des semaines, plusieurs Rimouskois montent à bord de la *Marie Joséphine* afin d'assister à l'exploit. Des chaînes sont attachées à l'énorme coffre et l'ascension du fond vers la surface, lente mais régulière, est assurée par un treuil à vapeur sur la *Marie Joséphine*. Quand le coffre sort enfin du fleuve et se balance au-dessus du pont de la goélette en se vidant d'eau, l'une des chaînes glisse et est à quelques centimètres de céder, ce qui



Le coffre-fort de l'*Empress*, hissé hors de l'eau.

aurait pu faire retomber le coffre au fond du fleuve. Quand on réussit enfin à le stabiliser sur le bateau, les spectateurs réunis pour l'événement laissent éclater leur joie et applaudissent à l'exploit auquel ils viennent d'assister. Ce coffre énorme prend une importance particulière pour le Canadien Pacifique et ses assureurs, alors que des survivants et des familles des victimes du naufrage ont déposé des réclamations pour plusieurs centaines de milliers de dollars en biens perdus, en affirmant que les biens de valeurs devaient se trouver dans le coffre du commissaire de bord. Lorsque le coffre est finalement ouvert sous surveillance judiciaire, le 22 août 1914, à la succursale de



William Wallace Wotherspoon (à l'avant-plan, à gauche) et son équipe à Rimouski.

la rue Saint-Pierre de la Banque de Montréal, dans la basse-ville de Québec, son contenu modeste révèle à quel point certaines réclamations avaient été exagérées. Parce qu'elle permit de diminuer le montant des réclamations et de contrer plusieurs demandes frauduleuses, l'opération de récupération du coffre se révéla rentable à elle seule pour le CPR.

On ne peut en dire autant pour les 251 lingots d'argent des mines de l'Ontario, d'une valeur de plus de 150000 dollars²⁹, qui étaient acheminés vers des banques londoniennes par l'*Empress of Ireland* et que les assureurs voulaient récupérer. En effet, compte tenu du fait qu'il est impossible de remonter plus de quelques lingots à la fois, la récupération des 251 lingots s'avère une opération particulièrement longue qui a nécessité à elle seule deux semaines de plongées. Après être descendus dans la chambre forte, les plongeurs avaient dû glisser un à un chaque lingot, d'un poids moyen d'environ 60 livres, dans un grand sac de canevas qui avait ensuite été hissé à la surface par la même coursive que le coffre-fort. Cette séquence s'était répétée des jours durant, jusqu'à ce que tous les lingots aient été récupérés. Si le coffre-fort était réclamé par le Canadien Pacifique, qui avait payé rubis sur l'ongle pour les travaux de renflouement, les lingots, eux, étaient impatientement attendus des trois compagnies d'assurance différentes qui se sont d'ailleurs fait tirer l'oreille pour payer la *Yankee Salvage Association*. La compagnie dut même faire appel aux tribunaux pour obtenir son paiement; on retrouve ainsi Wotherspoon de passage plusieurs fois à Québec, jusqu'à la fin du printemps 1915 pour différentes démarches en cour, jusqu'à ce que la dette soit



Ralph Stratton Blydenburgh pose avec des lingots d'argent sur la *Marie Joséphine*.

finallement payée par les assureurs, suite à une décision du juge Adolphe-Basile Routhier en faveur des plongeurs³⁰.

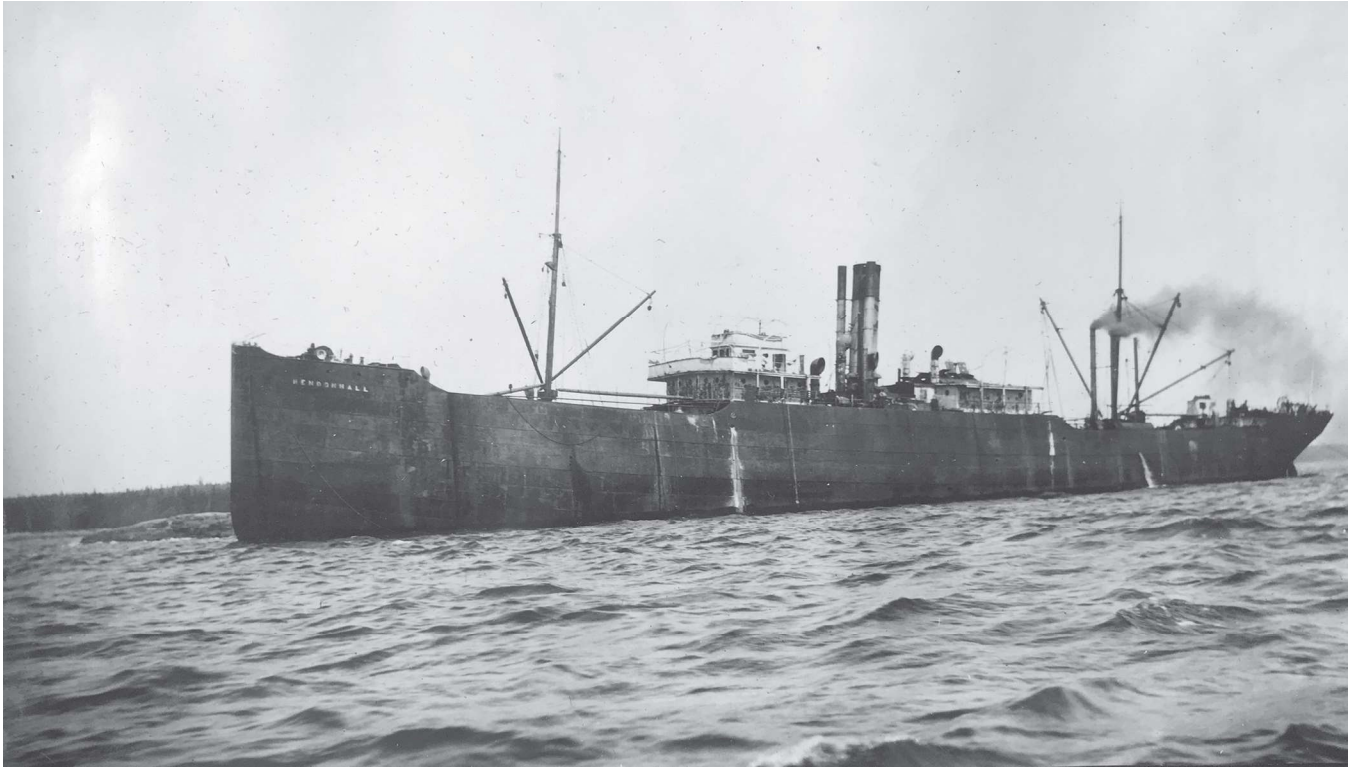
Ralph Stratton Blydenburgh apparaît lui-même sur plusieurs photographies dans son album, dont l'une était déjà connue et le représente appuyé sur des dizaines de ces fameux lingots d'argent, récupérés dans l'épave de l'*Empress of Ireland* en août 1914. Cette photographie avait servi dès 1914 à produire une carte

postale qui fut vendue comme souvenir du naufrage en plus d'être utilisée par la suite, et pendant plus d'un siècle, dans des dizaines de livres, de documentaires et d'expositions. L'identité de l'homme, inconnue jusqu'alors, a été établie grâce à la découverte de l'album photo et des recherches qu'elle suscite³¹. D'autres clichés ont été pris par Blydenburgh lui-même, à Québec, dont quelques photos du Château Frontenac et de la terrasse Dufferin.

Après l'été 1914, d'autres opérations au Québec

À la fin de septembre 1914, un autre naufrage fait des victimes dans le Saint-Laurent, à la hauteur de Montmagny: celui du CGS *Montmagny*, navire à vapeur servant à ravitailler les stations de phare de l'est du Canada. Wotherspoon, Blydenburgh et quelques plongeurs de l'équipe se déplacent alors sur les lieux de ce naufrage le 8 octobre pour aller inspecter l'épave et tenter de récupérer des corps de victimes. On sait par une note mondaine parue dans le *Quebec Chronicle* que Blydenburgh et Wotherspoon sont toujours au Château Frontenac de Québec le 14 octobre 1914³², pour assister à ces travaux et pour monter le dossier de réclamation des sommes pour la récupération des lingots d'argent de l'*Empress*.

Blydenburgh revient au Québec à l'été 1915 pour une autre opération de renflouement d'envergure de la *Yankee Salvage Association*, cette fois près de Baie-Trinité, sur la Côte-Nord du Saint-Laurent. Le navire cargo SS *Hendonhall* s'est abîmé sur les rochers près de Pointe-des-Monts, en novembre 1914. Aussi tardivement en saison, il avait été impossible de le déloger et ce n'est qu'à la mi-juillet 1915 que les travaux s'amorcent vraiment. Le renflouement du *Hendonhall* s'avère encore une fois un défi, parce que son fond de cale est pratiquement disparu lors de l'accident et qu'un cargo de ce type ne compte pas d'entrepont. Les compartiments qui doivent être renforcés et remplis d'air comprimé sont immenses, l'isolement de l'endroit et les grandes marées compliquent en outre les travaux pour acheminer le matériel nécessaire tout en limitant le temps propice aux opérations. Blydenburgh documente le renflouement en détail, mais en profite aussi pour prendre des photos uniques du petit hameau de Baie-Trinité sur lesquelles on reconnaît la chapelle, la maison du marchand Georges Jourdain, ainsi que des membres de la famille Bilodeau – l'une des familles pionnières de l'endroit³³. Après des semaines de travail, le



Le *Hendonhall* échoué près de Baie-Trinité, 1915.

Hendonhall a finalement pu être soulevé des rochers et remorqué sans fond de coque jusqu'à Québec, 475 kilomètres en amont, par le simple effet de l'air comprimé forcé dans ses cales³⁴.

La fin de la *King and Wotherspoon* et le destin de l'album

Avec l'entrée en guerre des États-Unis en 1917, les affaires de la *King and Wotherspoon* ralentissent. Wotherspoon lui-même sert dans la marine américaine et est stationné en France, où il est promu au rang de lieutenant-commandant, chargé des sauvetages en mer et des renflouements; Robert Owen King, de son côté, est engagé dans l'armée britannique et stationné en Grande-Bretagne. Quant à Blydenburgh, il est toujours inscrit comme directeur de la *King and Wotherspoon* au répertoire des entreprises de New York en 1918, mais dans les faits, il s'est progressivement éloigné des opérations de renflouement. Entretemps, en 1916, il épouse Marion Van Wagenen Bailey. Il se trouve bientôt un emploi à la *Barber Steamship Line* de New York, en tant qu'agent

responsable des acquisitions. Il demeure à l'emploi de cette compagnie maritime jusqu'en novembre 1927, quand la branche qu'il dirige est abolie³⁵.

L'année suivante, Ralph et Marion Blydenburgh font l'acquisition d'une auberge historique construite en 1831 au cœur de Wakefield au Rhode Island: le *Larchwood Inn*. Ils demeureront propriétaires de ce commerce durant plusieurs années, accueillant des milliers de visiteurs de toutes les classes de la société américaine, jusqu'en 1946. Blydenburgh décède le 19 août 1970 dans cette même localité de Wakefield. C'est à ce même endroit, à l'automne 2021, que son album photo a été vendu lors d'une vente de succession, suite au décès de l'une des filles du couple Blydenburgh/Van Wagenen Bailey.

*

L'album est un objet patrimonial d'importance, un objet d'histoire en soi, mais plus encore, il est le contenant de plus de 500 objets d'histoire, dont chacun

L'Estuaire



Baie-Trinité à l'été 1915, dans la lentille de Ralph Stratton Blydenburgh.

est un témoin de centaines d'autres récits. Après quelques interventions de conservation, l'album sera éventuellement remis à une institution muséale québécoise pour bénéficier à la postérité. Il est à souhaiter que cet album photo serve de déclencheur pour des recherches plus approfondies. Si l'intérêt populaire pour l'histoire des plongées et des naufrages ne se dément pas, l'historiographie des dernières années a souffert d'un manque de sources. Le présent texte sur quelques opérations techniques montre bien le potentiel de l'album; un livre actuellement en préparation devrait paraître en 2023 et permettra d'aller

encore plus loin sur l'histoire des plongées et des techniques de sauvetage en mer au Québec. Par ailleurs, certaines photos prises à l'été 1914 à Rimouski seront prochainement mises à contribution dans une nouvelle section de l'exposition permanente sur le naufrage de l'*Empress of Ireland* au Site historique maritime de la Pointe-au-Père. D'autres recherches sont projetées sur des opérations menées au Québec, mais également aux États-Unis et au Mexique – le travail de Blydenburgh permettant de ramener à la surface des événements qui ont eu un impact durable sur le monde maritime nord-américain.

Notes

- 1 Historien, conseiller historique et consultant pour plusieurs musées québécois, David Saint-Pierre est conférencier et auteur de quelques ouvrages en histoire maritime, dont *Empress of Ireland, une histoire par l'image* (Québec, Éditions GID, 2016). Cet ancien chargé de cours en histoire maritime de l'Université du Québec à Rimouski est aussi membre du Conseil d'administration du Site historique maritime de Pointe-au-Père. Il vient de publier un ouvrage qui porte sur les recherches présentées sommairement ici, paru aux Éditions GID en mai 2023.
- 2 G. R. Perras, M. Bardon, et R. Haycock, « R.O. King: The Professional Odyssey of a Practical Canadian Engineer », *The Northern Mariner / Le Marin Du Nord*, vol. 18, n° 2, 2008, p. 85–118. <https://doi.org/10.25071/2561-5467.352>; John L. Phillips, *The Bends: Compressed Air in the History of Science, Diving, and Engineering*, New Haven, Yale University Press, 1998; Eileen Reid Marcil, *Shipbuilding at Quebec, 1763-1893: the Square Rigger Trade*, thèse de doctorat en Histoire soutenue à l'Université Laval, 1987; Eileen Reid Marcil, *Au rythme des marées. L'histoire des chantiers maritimes Davie*, Toronto, McClelland & Stewart, 1997, 603 p.; Robert J. Winklareth, *Naval Shipbuilders of the World: From the Age of Sail to the Present Day*, Bloomsbury Academic, 2000; Fred M. Walker, *Ships and shipbuilders: Pioneers of design and construction*, Naval Institute Press, 2010; Michael Young, *Shipbuilding in Canada and the Development of an Industrial Base in the early 20th Century*, 2012, http://www.cntha.ca/static/documents/publications/shipbuilding_in_canada-ejm_young.pdf.
- 3 L'historien de la photographie Sébastien Hudon a repéré les deux photos tirées de l'album lors d'un encan en ligne aux États-Unis en 2021, une information qui a permis à l'auteur de retrouver les images et de réunir l'album par la suite. Qu'il en soit chaleureusement remercié!
- 4 Il y a quelques exceptions à l'ordre chronologique, mais en général on constate aisément qu'il s'agissait du principal critère de classement des photos.
- 5 « Le Bavarian échoué », *La Patrie*, samedi 4 novembre 1905, p. 24.
- 6 « À Québec », *La Presse*, 30 novembre 1905, p. 3.
- 7 À moins d'indication contraire sous la photo elle-même, toutes les photographies de l'article sont tirées de l'album Blydenburgh.
- 8 Sur Robert Owen King, on consultera l'article cité plus haut de Galen Roger Perras *et al.* Un ouvrage biographique complet sur R.O. King est d'ailleurs en préparation par les mêmes auteurs.
- 9 William Wallace Wotherspoon (junior), né le 6 juin 1874 et mort le 20 mars 1960, est le fils unique de William Wallace Wotherspoon et de Helen MacLean. Son père est un plâtrier et peintre paysager qui a étudié les beaux-arts en Italie et participé activement à la révolution italienne de 1848. W.W.W. père a également développé une technique particulière pour rendre le plâtre de Paris presque aussi dur que le marbre, technique qui en fera un artisan réputé à New York.
- 10 « Le Bavarian renfloué », *Le Peuple de Montmagny*, vendredi 23 novembre 1906, p. 3.
- 11 R.G. Skerrett, « The Bavarian Floated by Air », *The American Marine Engineer*, vol. 1, n° 12, décembre 1906, p. 11.
- 12 Le fond du *Bavarian* est endommagé sous l'effet des marées et des deux hivers passés dans le Saint-Laurent. « Damage to the Bavarian », *International Marine Engineering*, vol. XII, n° 12, décembre 1907, p. 515.
- 13 Voir par exemple R.G. Skerrett, « The Bavarian Floated by Air », *The American Marine Engineer*, vol. 1, n° 12, décembre 1906, p. 11.
- 14 Arbuckle est un personnage fascinant et encore méconnu. D'origine modeste, il s'est consacré toute sa vie à améliorer le sort des gens ordinaires et des ouvriers. Il s'est fait connaître particulièrement en cassant les cartels historiques du sucre pour faire descendre les prix pour la population ordinaire (Clayton A. Coppin, « John Arbuckle: Entrepreneur, Trust Buster, Humanitarian », *The Freeman, Ideas on Liberty*, vol. 40, n° 5, 1^{er} mai 1990, p. 192-196). Arbuckle, il nous semble, mériterait une biographie complète.
- 15 Sur l'expédition de Peary vers le pôle, on pourra notamment lire: Bruce B Henderson, *True North, Peary, Cook and the Race to the Pole*, New York, W.W. Norton & Co, 2005, 331 p.
- 16 « Triumph for the Modern Wreck, Floating the U.S. Cruiser Yankee », *New York Daily Tribune*, 13 décembre 1908, p. 3.
- 17 Henry Jay Case, « The 'Sand-Hogs' and the Ship », *Harper's Weekly*, vol. LIII, n° 2727, New York, 27 mars 1909, p. 6-7.
- 18 L'exploit de William W. Wotherspoon et de Thimolaüs Michaud fera l'objet de plusieurs articles dans les journaux et d'une lettre de recommandation du capitaine Marsh destinée à l'amiral Evans de la marine américaine. Voir par exemple « Heroic Men on the Yankee », *The New York Times*, 13 décembre 1908, p. 3.
- 19 « Nine Jump for Life as Salvaged Cruiser Yankee Goes to Bottom », *The Sunday Herald*, Boston, 6 décembre 1908, p. 1.

- 20 Recensement fédéral des États-Unis, 1910, Ward, Brooklyn, New York, District 0613, National Archives and Records Administration, College Park, Maryland, consulté le 10 avril 2022 par le site Ancestry.
- 21 «Steamship Royal George Runs Ashore at Point St. Laurent», *The Quebec Chronicle*, 7 novembre 1912, p. 1.
- 22 C'est le nom que l'on donne aux ouvriers qui travaillent sous terre, dans les tunnels pressurisés de New York. Ce travail, dangereux et difficile, a valu aux ouvriers qui le pratiquent une notoriété qui dépasse à cette époque les limites de New York (James Morton Turner, «Digging Tunnels, Building an Identity: Sandhogs in New York City, 1874-1906», *New York History*, vol. 80, n° 1, janvier 1999, p. 29-70).
- 23 Robert G. Skerrett, «The Salvage and Repair of the Steamship 'Royal George'», *Scientific American*, 26 juillet 1913, p. 64.
- 24 A. J. Lee, président de la compagnie de Westmount *Compressed Air Salvage* et qui a déjà travaillé avec Wotherspoon sur un contrat quelques années auparavant, écrit le 12 juin au ministre des Postes pour se plaindre formellement de l'octroi du contrat à une compagnie américaine: «Cela semble hautement injuste qu'un contrat de cette nature soit accordé à une firme étrangère, alors que des Canadiens sont aussi bien équipés et prêts à servir très rapidement». Bibliothèque et Archives Canada (ci-après BAC), archives des postes, RG3, vol. 633, dossier 69265.
- 25 BAC, RG3, vol. 633, dossier 69265.
- 26 «Circonstances de la mort de Cossaboom», *La Presse*, 23 juin 1914, p. 9.
- 27 Sur toutes ces opérations, une abondante quantité d'articles ont été rédigés à l'époque. Parmi les plus complets: Robert G. Skerrett, «Notable Salvage Work Upon the "Empress of Ireland"», *Scientific American*, 9 janvier 1915, p. 49, ainsi que Robert G. Skerrett, «Salvage Work on the Empress of Ireland, A Distinct Advance in Deep-Water Salvage Achievements – Methods Employed and Difficulties Overcome», *International Marine Engineering*, vol. XX, n° 2, Février 1915, p. 60-62.
- 28 David Zeni, dans son excellent ouvrage *Forgotten Empress*, réitère malheureusement cette erreur: «Given that the divers were dealing with an existing hatch, dynamite was the next logical step. A substantial opening was blown into the ship's side.» (David Zeni, *Forgotten Empress*, Tiverton, Halsgrove, 1998, p. 172).
- 29 Selon le calculateur d'inflation de la banque du Canada, ce montant équivaut à plus de 3,8 millions de dollars actualisés en 2022.
- 30 Une décision a d'abord été rendue en mars 1915, mais portée en appel par les assureurs. Cet appel a été définitivement rejeté en mai 1915, donnant raison à la *Yankee Salvage Association*: «Insurance Men Lose Their Case», *The Quebec Chronicle*, 5 mai 1915, p. 2.
- 31 Dans un article de 1974, le professeur au Cégep de Rimouski, l'abbé Lionel Pineau, avait même erronément identifié l'homme de cette photo comme étant Alphonse Couillard, ancien maître de poste de Rimouski (Lionel Pineau, «Le Naufrage de l'Empress of Ireland», *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. 1, n° 3, décembre 1974, p. 6).
- 32 «Personal», *The Quebec Chronicle*, 15 octobre 1914, p. a7.
- 33 Un merci immense à Robert Jourdain, des Îslets-Caribou, pour l'identification des personnes et des bâtiments. Il est à noter que les photographies de Baie-Trinité à cette époque sont rarissimes.
- 34 Sur le renflouement du *Hendonhall*: Robert Gregg Skerrett, «The Refloating of the Hendonhall», *International Marine Engineering*, vol. XXI, n° 1, janvier 1916, p. 26-27.
- 35 Informations gracieusement fournies par la famille Blydenburgh, archives privées.

