Les travailleurs : histoire du mouvement ouvrier en Colombie-Britannique

Les Arcs et les Flèches

Résumé du film : Ce film établit une relation évidente entre les activités syndicales des Autochtones sur la baie Burrard et les débuts de la justice sociale ainsi que l'organisation collective de la section locale 526 des Travailleurs industriels du monde, surnommée « Les Arcs et les Flèches ».

Application dans le programme d'études
Sciences humaines 9

La question essentielle : Évaluer la contribution économique des peuples autochtones aux débuts de l'histoire de la Colombie-Britannique

Résumé des activités de la leçon

1. Les questions clés sur la capsule offrent la possibilité de faire une courte leçon (15 minutes)
2. Lire et interpréter la documentation primaire
3. Discussions en petits groupes et questions sur les activités

Normes d'apprentissage

1. Évaluer le rôle joué par les travailleurs des Premières Nations dans les activités du port de Vancouver à ses débuts (**portée**).
2. Évaluer et examiner d'un œil critique le rôle que le racisme systématique a joué dans la disparité salariale subie par les travailleurs autochtones et les répercussions que celle-ci a eu sur leurs collectivités (**cause et conséquence)**.
3. Examiner la philosophie des Travailleurs industriels du monde (IWW) en tant que modèle d'organisation syndicale inclusive et d'activisme cherchant à améliorer les conditions de travail pour tous les travailleurs (**perspective**).
4. Examiner la création de la section locale 526 des IWW, surnommée « Les Arcs et les Flèches », et évaluer de manière critique les raisons de sa disparition (**continuité et changement**).
5. Évaluer le rôle qu'a joué William Nahanee, un membre des Arcs et des Flèches, à la tête du mouvement ouvrier autochtone (**cause et conséquence**).
6. Examiner des sources primaires écrites et visuelles de travailleurs des quais autochtones aux débuts de la Colombie-Britannique et les analyser pour mieux comprendre à qui profitait réellement leur travail (**perspective**).

Documentation et ressources fournies

- "Bows and Arrows" Episode 2- Working People –A History of Labour in British Columbia
- 1re et 2e activités additionnelles de la leçon
- Les Arcs et les Flèches : Document d'information, 1re et 2e partie
- L'histoire d'un débardeur de Squamish : *Vancouver Daily Province*, 10 mai 1941
- Squamish Longshoreman Story: Vancouver Daily Province, May 10, 1941

Documentation supplémentaire suggérée

- Les premières économies
- History of the IWW- History Link
- Le Mouvement travailliste en Colombie-Britannique de 1840 à 1914
- On the Line: A History of the British Columbia Labour Movement *p.41*
- Indigenous Workers in the Early History of British Columbia

Questions sur la capsule historique

1. À partir de 1886, que faisaient les Premières Nations de la baie Burrard pour compléter les revenus de leurs activités économiques traditionnelles?
2. En quoi consistent les activités du travail de débardage?
3. Pourquoi les travailleurs des Premières Nations étaient-ils exclus de nombreux syndicats à l'époque?
4. De quel syndicat plus important faisait partie celui que l'on surnommait « Les Arcs et les Flèches »?
5. Quel était l'attrait de ce nouveau syndicat pour les groupes minoritaires?
6. Décrivez le rôle qu'a joué Bill Nahanee dans le syndicat des Arcs et des Flèches.

Activités de la leçon

1. **Avant la leçon :** Les élèves auront déjà étudié le premier contact avec les Européens, la traite des fourrures, et la colonisation de la Colombie-Britannique. Ils pourront également avoir déjà regardé la capsule du Knowledge Network sur les premières économies. Le visionnement de cette première capsule servirait bien de contexte à celle qui traite des Arcs et des Flèches.
2. **Remue-méninges :** Quelles sont les opérations qui étaient nécessaires pour répondre aux besoins des bateaux à voiles arrivant dans le port de Vancouver dans les années 1900? Quelles sont les marchandises que la ville recevait de ces bateaux, et quelles sont celles qu'elle expédiait sur eux en retour?
3. Rappelez aux élèves que ce travail ne se faisait pas avec des machines, mais à la main, à l'aide de cordes, de poulies et de bons muscles, et que les travailleurs y passaient de longues heures (de l'aube au crépuscule). Les blessures étaient l'affaire des travailleurs, pas des employeurs, et ils étaient embauchés par des chefs d'équipes de travail qui choisissaient qui ils voulaient. Sur le lieu de travail, les ouvriers devaient conserver tous leurs esprits et compter sur la bonne volonté collective des autres pour se préserver de leur mieux des dangers.

Ceux qui se plaignaient ou travaillaient moins vite risquaient d'être écartés le lendemain et de ne pas se faire embaucher. L'embauche se faisait au jour le jour jusqu'à la fondation de syndicats de travailleurs de quais, qui ont créé des bureaux de placement où leurs membres pouvaient se faire engager. Quand on n'appartenait pas à un syndicat, on risquait davantage de ne pas être embauché, ou de ne pas bénéficier du soutien des autres travailleurs de quais qui en étaient membres. On pouvait se retrouver en situation dangereuse. Le racisme et la discrimination étaient monnaie courante chez les employeurs, les chefs d'équipes, et même chez d'autres travailleurs et leurs syndicats. Les employeurs profitaient du labeur des travailleurs minoritaires, mais étaient susceptibles de les payer beaucoup moins; les chefs d'équipe risquaient d'en choisir d'autres à leur place et de ne pas les embaucher pour la journée; et enfin, les autres travailleurs pouvaient leur être hostiles et ne pas assurer leurs arrières en cas de danger. Certains syndicats refusaient même l'adhésion de ceux dont l'apparence était différente de celle de leurs membres.

4. Présentez la capsule « Les Arcs et les Flèches » du Knowledge Network.
5. Si vous avez le temps, faites les 1re et 2e activités additionnelles de la leçon ainsi que la 1re activité connexe.

Crédit : Activités pédagogiques et plan de cours élaborés par Gavin Hainsworth

Traduction française généreusement appuyée par le Syndicat canadien de la fonction publique, division Colombie-Britannique

Leçon: **Les Arcs et les Flèches**

1re et 2e activité de la leçon et 1re activité connexe

1re activité de la leçon :

Distribuez la feuille **« Les Arcs et les Flèches » : document d'information, 1re partie** et lisez-la à la classe, ou demandez aux élèves de la lire individuellement ou en groupes. Ce document d'information se compose de trois sections : **Introduction**, **Les travailleurs des Premières Nations après le premier contact**, et **Les travailleurs des Premières nations sur les quais**.

Après la lecture et toutes les explications nécessaires, demandez aux élèves de répondre aux questions de discussion de la 1re partie, individuellement ou en petits groupes.

2e activité de la leçon

Distribuez la feuille **« Les Arcs et les Flèches » : document d'information, 2e partie** et lisez-la à la classe, ou demandez aux élèves de la lire individuellement ou en groupes. Ce document d'information se compose de deux sections : **Les IWW** et **Contribution et enseignements.**

Après la lecture et toutes les explications nécessaires, demandez aux élèves de répondre aux questions de discussion de la 2e partie, individuellement ou en petits groupes.

1re activité connexe

Distribuez l'article de journal traduit en français intitulé « Un débardeur squamish a vu Vancouver devenir un grand port » (*Vancouver Daily Province*, 10 mai 1941), qui examine les réflexions de William (Bill) Nahanee sur sa vie en tant que travailleur des quais. Établissez une chronologie de sa vie, y compris des événements marquants positifs et négatifs. Parlez aussi de ce qui s'est passé sur les quais pendant la cinquantaine d'années au cours desquelles il y a travaillé.

*L'image de l'article de journal original est en haute résolution; on peut facilement la lire sur un ordinateur ou sur un écran projeté. Si l'on désire en faire une copie imprimée, il est recommandé d'utiliser un format tabloïde de 11 x 17 po.

1re partie : questions pour discussion

1. Quels sont les types de travail rémunéré que faisaient les travailleurs autochtones en plus de la pêche et d'autres activités plus traditionnelles après le premier contact?

2. En consultant l'annexe I, intitulée « Estimations de la population autochtone et non autochtone en Colombie-Britannique de 1835 à 1901 », examinez la croissance de la population non autochtone comparée à la décroissance de la population autochtone. Quels sont les facteurs susceptibles d'expliquer ce changement démographique? Quelles étaient les conséquences possibles pour ces deux secteurs de la population?

3. En consultant l'annexe II, intitulée « Taux de rémunération moyen de diverses professions en Colombie-Britannique de 1864 à 1890 », examinez les variations de taux de rémunération comparées aux emplois indiqués.

    a. Pourquoi certains emplois ont-ils pu connaître une baisse de salaire? Qui était susceptible de les occuper?
    b. Quelles étaient les compétences susceptibles d'être requises pour ces emplois? Pourquoi même les employés qualifiés risquaient-ils de voir leur salaire diminuer pendant cette période?
    c. Quels sont les emplois dans lesquels des travailleurs autochtones ou d'autres travailleurs victimes de discrimination risquaient de recevoir un salaire encore inférieur à la moyenne?

4. Quels étaient les obstacles, les dangers et les conditions de travail rencontrés par les débardeurs sur les quais au cours des années 1900? Comment ont-ils réagi à ces difficultés?

5. À quels autres obstacles et dangers les Autochtones et autres groupes de travailleurs faisant l'objet de discrimination ont-ils été confrontés sur les quais dans les années 1900 à Vancouver?

6. Comment se fait-il que les autres syndicats des travailleurs des quais n'aient pas soutenu les travailleurs autochtones qui recherchaient de meilleures conditions de travail et de rémunération?

2e partie : questions pour discussion

1. Qui étaient les Travailleurs industriels du monde? En quoi consistait leur philosophie principale?

2. En quoi cette philosophie faisait-elle d'eux une bonne solution pour les travailleurs des quais autochtones ou victimes de discrimination qui recherchaient un syndicat pour améliorer leurs conditions de travail et leurs salaires?

3. En quelle année la section 526 des IWW a-t-elle été créée, et qui représentait-elle?

4. Pourquoi pensez-vous que le syndicat a fièrement adopté le surnom « Les Arcs et les Flèches »?

5. En plus des membres des Squamish, qui les Arcs et les Flèches représentaient-ils?

6. Pourquoi les Arcs et les Flèches n'ont-ils duré qu'un an et ont-ils dû se dissoudre en 1907?

7. Quelle a été la contribution laissée par les Arcs et les Flèches? Quels sont les trois enseignements importants qu'en ont tirés ceux qui recherchent un « monde meilleur »?

Traduction française généreusement appuyée par le Syndicat canadien de la fonction publique, division de la Colombie-Britannique

Leçon : Les Arcs et les Flèches

Documents d'information – 1re et 2e partie

1re partie – Les Arcs et les Flèches : William Nahanee et la section 526 des Travailleurs industriels du monde

Recherche et rédaction par Sean Carleton

Archives de la ville de Vancouver – William Nahanee avec un groupe de débardeurs – Mi P2-1889.

Introduction

En 1906, environ une soixantaine de manutentionnaires de bois d'œuvre et de travailleur des quais de Vancouver Nord, en Colombie-Britannique, se réunissent pour fonder la section 526 des Travailleurs industriels du monde (IWW). La section 526 des IWW est l'un des premiers syndicats à s'être constitué sur les quais de la baie Burrard. Même si un grand nombre de ses membres sont chinois, anglais, hawaïens et chiliens, la majorité d'entre eux sont des autochtones salishs de la côte et appartiennent à la Première Nation squamish. Dû à cela ainsi qu'au fait que les réunions se tiennent dans la réserve voisine de Mission, la section locale des IWW est surnommée « Les Arcs et les Flèches ». Ensemble, ses membres développent de nombreuses stratégies pour lutter contre les préjugés raciaux et pour affermir leur pouvoir collectif en tant que travailleurs essentiels des quais – nombreux sont ceux qui les considèrent comme « les meilleurs hommes à avoir jamais travaillé dans l'industrie du bois » (Parnaby, 64).

Les travailleurs des Premières Nations après le premier contact

Contrairement à la croyance populaire, les peuples des Premières Nations n'ont pas perdu leur importance avec l'arrivée des colons blancs européens et du capitalisme industriel sur les côtes du Pacifique. Depuis la création de la colonie de l'île de Vancouver en 1849 jusqu'à l'achèvement du chemin de fer du Canadien Pacifique en 1886 en passant par la Confédération en 1871, ils constituent la majorité de la population de la Colombie-Britannique de l'époque ainsi que le gros de la main-d'œuvre dans les secteurs de l'agriculture, de la pêche et des industries primaires alors en plein essor.

En 1885, une estimation approximative basée sur les rapports d'un agent des Indiens suggère que, sur les 28 000 Autochtones vivant en Colombie-Britannique à cette époque, plus de 85 % appartiennent à des bandes qui tirent des revenus substantiels de travail rémunéré. Au début du 20e siècle, de nombreux peuples autochtones côtiers travaillent également contre un salaire ou vendent le produit de leur pêche traditionnelle, et d'autres, à l'intérieur des terres, gagnent leur vie dans les mines ou dans la foresterie.

Les travailleurs des Premières Nations sur les quais

Le mode de vie des Squamishs va considérablement changer après l'apparition de la première scierie dans la baie Burrard en 1863. Des hommes et des femmes autochtones occupent de nombreux emplois saisonniers, notamment dans le débardage pour les hommes, et vont jouer ainsi un rôle important dans l'industrialisation de la Colombie-Britannique. Sur les quais, les hommes gagnent leur vie dans un environnement caractérisé par des relations de travail orageuses, une vive concurrence pour les emplois, et des différences de spécialisation marquées.

Des problèmes de race et de classe sociale compliquent également l'activité sur les quais. Les débardeurs autochtones en constatent les répercussions sur le type d'emplois qu'on leur donne, sur les personnes avec qui ils peuvent travailler, et sur les choix politiques qu'ils peuvent faire, au travail et ailleurs. Bon nombre d'entre eux se réfugient sur les quais de bois d'œuvre, où ils découvrent souvent qu'ils possèdent les compétences et le savoir-faire spécialisés nécessaires. Ils s'y sentent également mieux acceptés et soutenus collectivement. Même si les travailleurs squamish sont considérés comme « les meilleurs hommes à avoir jamais travaillé dans l'industrie du bois », ils sont quotidiennement victimes de préjugés de race et d'inégalité. Cette attitude discriminatoire se trouve renforcée par les employeurs, qui profitent de la concurrence entre les différents groupes raciaux et qui ont tendance à embaucher des hommes non autochtones pour la manutention des marchandises.

En outre, plusieurs des syndicats établis auxquels les travailleurs peuvent adhérer à l'époque mettent un point d'honneur à refuser les Autochtones et d'autres minorités considérées comme paresseuses et inférieures et comme représentant une menace pour les emplois des Blancs. Les employés autochtones subissent le racisme au travail et dans la société en général.

Bibliothèque publique de Vancouver-6738-Transport du bois-1906-NIS

Annexes pour les questions de discussion 1 et 2

Annexe I
Estimations de la population autochtone et non autochtone en Colombie-Britannique de 1835 à 1901**

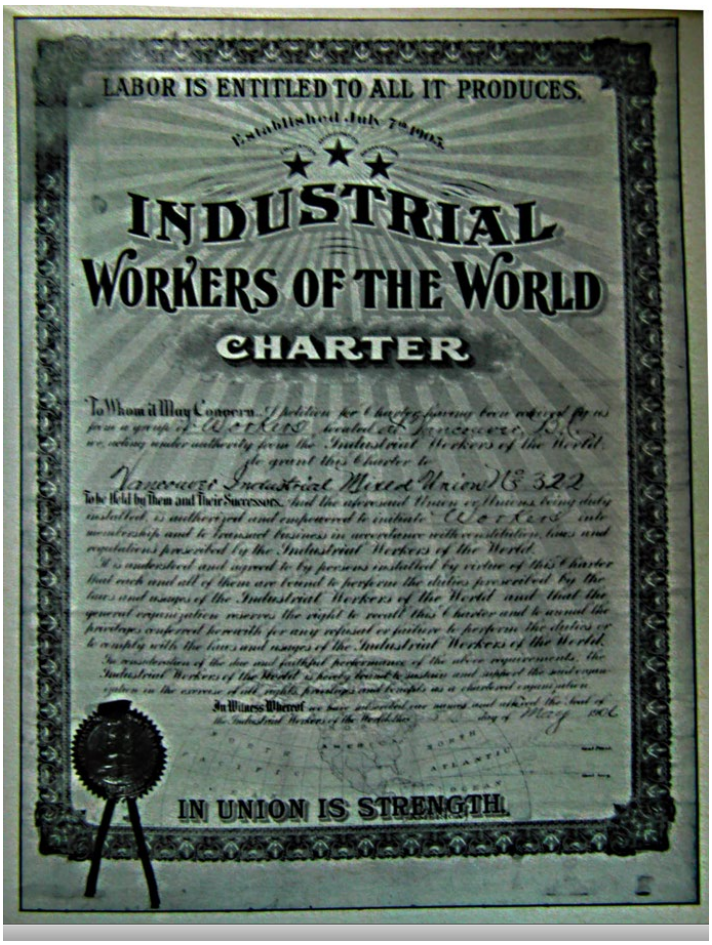
	Population autochtone	Population non autochtone
1835	70 000	*
1851	65 000	*
1856	62 000	1 000
1861	60 000	13 624
1871	37 000	13 247
1881	29 000	23 798
1885	28 000	---
1891	26 000	72 173
1901	25 488	153 169

Annexe II
Taux de rémunération moyens de diverses professions en Colombie-Britannique de 1864 à 1890 (en dollars par jour, sauf indication contraire)

	1860	1864	1883	1890
Agent indien			200/mois	
Sgt du Minist. des Affaires Ind.			40/mois	
Manœuvres	2,50	3,00-4,00	1,75-2,00	1,25-2,50
Mineurs de charbon			3,00-4,00	
Mineurs d'or				1,75-3,00
Ouvriers des mines de charbon			2,50	
Artisans qualifiés	5,00	?-4,85	3,00-4,00	4,00-6,00
Blanchisseuses		2,10/douz. de chemises		10,00-18,00/mois
Débardeurs				50c./heure
Bûcherons		48,50/mois		1,50-2,25
Ouvriers de scierie				2,50

2e partie – Les Arcs et les Flèches : William Nahanee et la section 526 des Travailleurs industriels du monde

Par Gavin Hainsworth


LABOR IS ENTITLED TO ALL IT PRODUCES.

Established July 7th 1905

INDUSTRIAL WORKERS OF THE WORLD

CHARTER

To Whom it May Concern: If petition for Charter having been received from us from a group of Workers located at Vancouver, B.C. we, acting under authority from the Industrial Workers of the World, do grant this Charter to

Vancouver Industrial Mixed Union No 322

To be Held by Them and Their Successors. And the aforesaid Union or Unions being duly installed, is authorized and empowered to initiate Workers into membership and to transact business in accordance with constitution, laws and regulations prescribed by the Industrial Workers of the World.

It is understood and agreed to by persons installed by virtue of this Charter that each and all of them are bound to perform the duties prescribed by the laws and usages of the Industrial Workers of the World and that the general organization reserves the right to recall this Charter and to annul the privileges conferred herewith for any refusal or failure to perform the duties or to comply with the laws and usages of the Industrial Workers of the World.

In consideration of the due and faithful performance of the above requirements, the Industrial Workers of the World is hereby bound to sustain and support the said organization in the exercise of all rights, privileges and benefits as a chartered organization.

In Witness Whereof we have subscribed our names and affixed the seal of the Industrial Workers of the World this 3 day of May 1906

IN UNION IS STRENGTH.

Charte des IWW (1906, Vancouver) conservée à l'UBC

Les IWW

Fondés à Chicago le 27 juin 1905, les IWW adhèrent aux principes de l'action directe, de la solidarité raciale, de la lutte militante et de la capacité des travailleurs à abolir le capitalisme et à gouverner la société pour le bien de tous.

Leurs valeurs fondamentales sont ainsi résumées dans le préambule de leur constitution : **« La classe ouvrière et la classe patronale n'ont rien en commun. La lutte entre ces deux classes doit se poursuivre jusqu'à ce que les travailleurs du monde, en tant que classe, prennent possession des moyens de production, abolissent le salariat, et vivent en harmonie avec la Terre. » (Préambule de la constitution des IWW).**

La conviction des IWW qu'il faut organiser tous les travailleurs, indépendamment de leurs compétences, de leur lieu de travail, de leur sexe ou de leur race, s'avère déterminante dans l'attrait qu'ils exercent sur un large public, d'où la force de leur cri de ralliement : **« Une atteinte à l'un, c'est une atteinte à tous ».**

À cet égard, les IWW (ou « Wobblies », comme on les appelle) constituent une force radicalement oppositionnelle. Ils dénoncent clairement et systématiquement la manière dont sont traités tous les travailleurs, y compris les Autochtones. En 1906, l'Internationale accepte la création de la section locale 526 pour les manutentionnaires de bois d'œuvre de la baie Burrard, dont la plupart sont squamishs, mais qui comptent également d'autres groupes marginalisés et privés de pouvoir. Big Bill Haywood, secrétaire général et trésorier des IWW, admirateur des manifestations de danse autochtones, auxquelles il participe fréquemment, a clairement exprimé son point de vue : aucun problème social majeur ne pourra être résolu « tant que la Terre ne sera pas délivrée de la propriété privée et que l'esprit de coopération ne régnera pas. »

En fait, Haywood considère que la détermination des IWW à organiser les travailleurs non syndiqués revient à « descendre dans le caniveau pour atteindre la masse des travailleurs et les ramener vers un niveau de vie décent. » Dans l'année qui suit le congrès fondateur des IWW, cinq sections locales sont créées en Colombie-Britannique : Phoenix, Greenwood, Victoria, Mayie, et la section des Arcs et des Flèches à Vancouver. La solidarité interraciale sur le lieu de travail prônée par les IWW est clairement comprise par un grand nombre de travailleurs de la Colombie-Britannique.

Le ferme engagement des IWW envers la solidarité raciale, l'action directe, la flexibilité et le contrôle ouvrier permet à la section 526 des Arcs et des Flèches de devenir le champion des travailleurs des quais. Ils peuvent ainsi se battre pour réclamer le respect, de meilleurs salaires et la capacité de subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs familles.

Malheureusement, la section locale ne fera pas long feu. En 1907, une grève dure, marquée par un niveau remarquable de solidarité raciale, entraîne sa dissolution.

Contribution et enseignements

Même si la section 526 des Arcs et des Flèches a été éphémère, son importance s'explique par le fait qu'elle a agi vigoureusement contre ce qui était, à cette époque en Colombie-Britannique, une société en grande partie marquée par la division des races et des classes. Son exemple marque également une période où le syndicalisme a coïncidé avec les protestations des Autochtones. Elle a été ainsi un précurseur et un point de repère du syndicalisme de la justice sociale. Il convient aussi de ne pas oublier qu'elle a été en même

temps un canal et un catalyseur du militantisme et de la résistance. « Les travailleurs autochtones ont été les pionniers du syndicalisme industriel en Colombie-Britannique » et c'est leur exemple de solidarité raciale et leur engagement envers le contrôle et la justice pour les travailleurs qui a donné lieu aux tentatives ultérieures d'organisation des travailleurs des quais, ce qui a mené à la formation de la section 38-57 de l'Association internationale des débardeurs en 1913. Le fait que le radicalisme de la section 526 ait été submergé par des forces beaucoup plus puissantes ne remet pas en cause sa vision militante. Pendant plus de cent ans, les IWW ont survécu en Colombie-Britannique et dans le monde entier. Ils ont récemment connu une renaissance du fait de l'intérêt du public envers la solidarité interraciale et le désir d'organiser les travailleurs non syndiqués en un seul grand syndicat. Leur idéal du contrôle ouvrier et d'un monde sans patrons ni maîtres constitue encore un attrait puissant pour bien des gens. La vision des IWW, dont la section locale des Arcs et des Flèches de Colombie-Britannique faisait partie et qui consistait à créer un monde nouveau dans la coquille de l'ancien, continue d'inspirer la résistance et des aspirations radicales de nos jours.

Archives de la ville de Vancouver-Mi P4-Employés de la scierie de Hastings_ Employés de diverses origines-c1889-NIS

f

SOURCES :

Préambule de la Constitution des IWW : Preamble to the IWW Constitution | Industrial Workers of the World

Jewell, G. 'The IWW in Canada', IWW General Administration/Chicago. 1975 http://www.spunk.org/texts/groups/iww/sp000476.txt

Knight, Rolf. *Indians at Work: An Informal History of native Labour in British Columbia, 1858–1930.* Vancouver: New Star Books, 1978.

Leier, Mark. *Where the Fraser River Flows: The Industrial Workers of the World in British Columbia.* Vancouver: New Star Books, 1990.

Phillips, Paul. *No Power Greater: A Century of Labour in BC* Vancouver: BC Federation of Labour, 1967.

Thompson, Fred W and Jon Bekken. *The Industrial Workers of the World: Its First 100 Years, 1905 – 2005*, Ohio: The Industrial Workers of the World

Traduction française généreusement appuyée par le Syndicat canadien de la fonction publique, division de la Colombie-Britannique

bctf/ufcw1518

Squamish Longshoreman Has Watched Vancouver Grow Into Great Port

Half Century's Work On City Waterfront Finds Bill Nahanee Still on the Job

By ANDY PAULL.

IT was a fortunate coincidence to meet Bill Nahanee just where the morning tidal waters encroach upon the low land vegetation of the North Shore. Fortunate because from there he could survey the Inlet, allowing his thoughts to wander back half a century—to when the darkling green of virgin forests shrouded its shores, and today's industrial clangor had not yet disturbed its peace.

Billy Nahanee sr., member of the Squamish Indians of North Vancouver, has a unique and first-hand knowledge of this port. Hale and strong in his sixty-seventh year and still one of the most proficient double or single winch drivers on the waterfront, he started his career at the age of 15 as a steam donkey engine driver and has spent the succeeding 52 years loading and discharging cargo ships at Vancouver docks.

"I had to find work and earn a living the best way I could," he says, "for my Hawaiian father died when I was two years old, and my mother, a Capilano Indian, had a hard time to keep up with the customs introduced by the coming of the white men."

Those were the days when windjammers sailed into Burrard Inlet to load lumber for the Orient and South America. Drivers of steam donkey engines were in great demand and 15-year-old Bill soon commanded a responsible job.

A dollar a day was a standard wage then, he says. Bill's first paying job was on the historical SS. Beaver, and before long he became her coal passer, on a trip which took them to Knights Inlet.

Interest In Steam Came While On Beaver

It was while working on the Beaver that Bill first became interested in the mechanics of steam. Indeed, his curiosity about steam engines was what led him to the knowledge that the boiler of the Beaver was leaking, that it could not muster more than the 25 pounds of steam necessary to turn the side-wheels for a speed of four knots.

The Beaver gurgled, heaved and sighed like an old horse with the heaves, he says. This proved very disconcerting to the young Hawaiian-Indian, so he left his ship for a shore job—a lucky move, because after the Beaver's "iron lung" had been patched up, she made her last trip and ended up a derelict on the western shore of Prospect Point.

Bill's brother-in-law was the regular donkey driver at Moodyville. Bill became the fireman and oiler. This gave him the opportunity occasionally to run the donkey. In a short time he was so efficient that, when his relative moved to an engineering job on a tug boat, Bill became the one and only donkey driver in the Port of Vancouver, he says.

As a lad of fifteen he drove donkey for three weeks, loading a sailing ship at Moodyville. When the ship was loaded the longshoremen were paid off and Bill was offered thirty dollars as his wages, a dollar a day. But three dollars a day was an adult's wage, and Bill refused to accept less. The stevedore, in turn, refused to accede to such a demand, so Bill told him to keep the thirty pieces of silver.

A Mr. Ramsdon then gave him an easy job operating the lumber rollers at the Moodyville Mill, he recalls. This was acceptable at one dollar a day, since all he had to do was pull a rope at long intervals. All went well until the stevedoring foreman asked him to drive the donkey, as wheat had to be discharged from a ship in a great hurry to start loading lumber and spars.

Bill refused to work for the stevedore who would not pay him the ninety dollars he had previously asked. By his refusal he staged the first longshore strike, in the Port of Vancouver, for an increase in wages. Next he was ordered on the job by Ramsden, who left hurriedly for the mill office when Bill explained the circumstances.

Before he went on his one-man strike, he had watched a substitute donkey driver, through lack of experience, dump the first load of wheat into the inlet. He was confident he was safe in refusing, therefore, since wheat in those days was worth its weight in gold, and was not surprised when the mill foreman returned, told him to go to the office, collect his ninety dollars and get on with the work of discharging the golden cargo.

And so the first one-man longshore strike in the history of this port was won.

Nahanee remembers vividly the time when the stowing of forty to sixty thousand feet of lumber was considered a great accomplishment for a ten or twelve hour day. With present day methods, 100,000 feet of lumber is considered an average amount for an eight-hour day.

A lot of spars were shipped from Moodyville during the pioneer shipping days, according to Bill. Some were 120 feet long, squared on all sides with a broad axe, then floated to the ship's side to be put into the hold through the stern portholes.

This was a slow and laborious job accomplished only with the help of a pile driver and a donkey. The former would lift one end of the forest giant to the height of the port hole, when the donkey engine would take over and pull it into the port hole. Then the pile driver would be towed to the opposite end of the spar and the awkward process repeated.

Painful Accident Recalled From Old Days

It was also a dangerous job. Before Nahanee became a donkey driver he was a bell boy, giving signals in the ship's hold, and it was then that he witnessed an accident which he now dislikes to recall. A big spar was being drawn on the wing tier by the donkey, held in place by four men who had no means of escape should the spar fall from the tier.

"I seen it start to roll off, and I pulled the rope, giving the donkey man the signal to stop, but it was too late and it appeared the four men would be crushed to death. Quick as lightning, Tom Cole, the side runner, did the only thing that could be done to save them. He stuck his big crowbar on the floor and on the spar, for a brace, neatly and in the right place, to stop its roll. But in his heroic haste to do the only thing possible to save their lives, he stuck the crowbar through his own foot.

"He stayed there, nailed to the floor, while his partners got their jack screws under the big spar, and they turned and turned their screw jacks, until the spar was high enough to get the crow bar out from it, then out from the floor, and finally out from Tom's foot."

What did Tom Cole do? "Oh, he limped home. In those days, there was no hospital, no doctor, and no Compensation Board."

Nahanee remembers as a young boy seeing only Indians working at saw mills, loading and discharging the first ships that arrived. He drove the donkey when the first rails were discharged at Port Moody for the C. P. R., and he helped discharge the first sugar cargo to reach Vancouver, working for Capt. Aleck McDermott, then the principal stevedoring contractor.

He also attended the first school erected in Vancouver. It was at the foot of Dunlevy avenue, but Bill can not remember the name of his teacher, except that she was the wife of the Hastings Mill blacksmith.

Waterfront Strikes In Vancouver

Many labor strikes have occurred since the first ship entered the First Narrows. Nahanee was firing the Hastings Mill engine when he was told to lay off work and go on strike for a 10-hour day, at the same wages of $1.25, and $1.50 which they were then receiving for a 12-hour day. Later, he remembers strikes sponsored by the U. B. R., the I. W. W., the I. L. A., and the last strike of 1935.

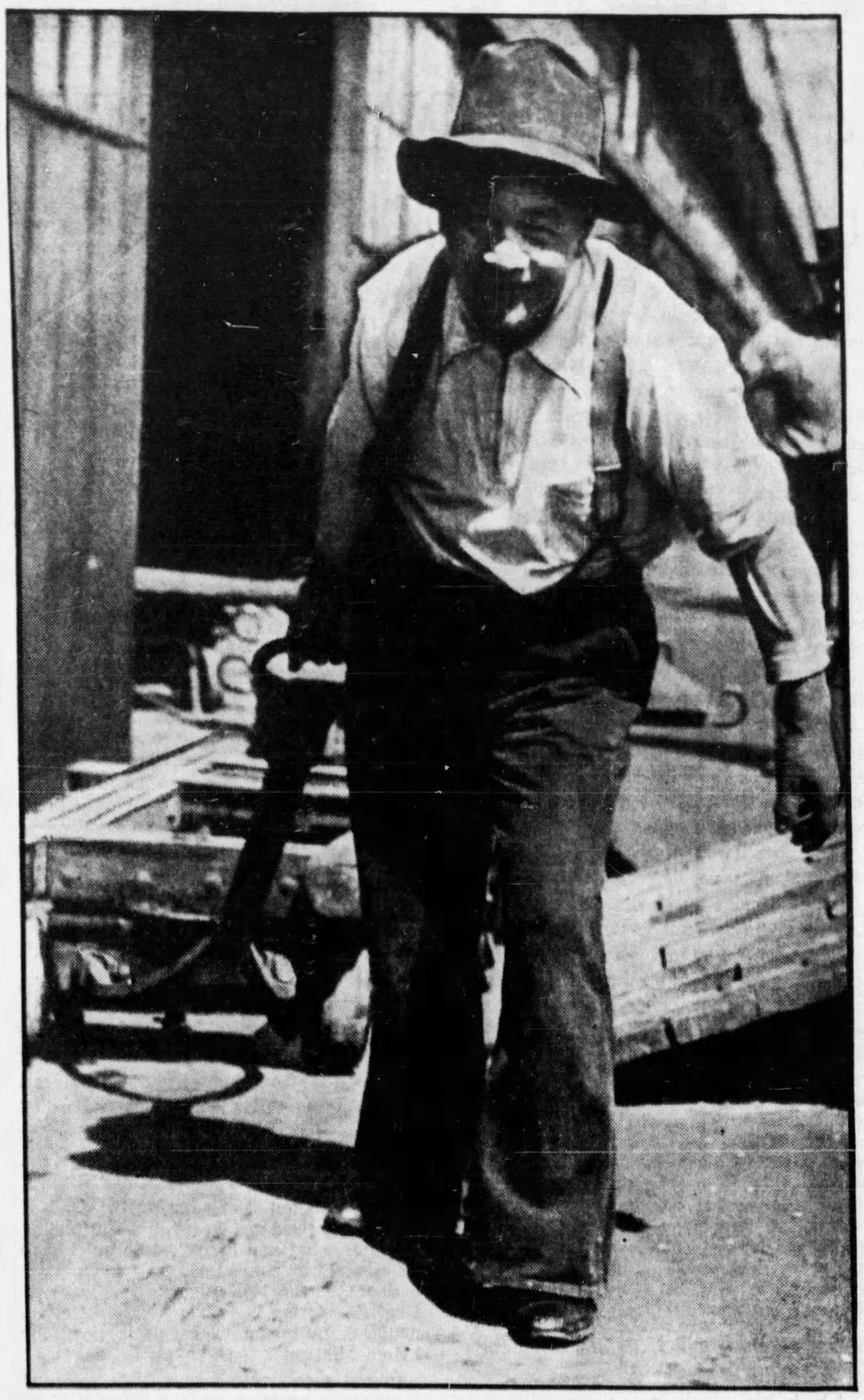
According to Nahanee, seven stevedoring firms were attracted to this port because of the immense development and expansion of the shipping trade in early days, but most of them were eliminated by the strikes. His own experience as a stevedoring foreman was unique because of the efforts to eliminate opposing stevedores. About 35 years ago he was asked by the late Capt. A. E. Stevens to take four gangs to Chemainus to load a tramp ship with lumber.

Their greatest rival stevedoring company had a monopoly on the work there, and so unwelcome were Nahanee's men that they were denied sleeping and eating accommodations. Food had to be transported to them by water from Nanaimo. The longshoremen slept on the lumber cargo. Some of the men were even paid to leave the job. But Nahanee succeeded in loading his ship on schedule.

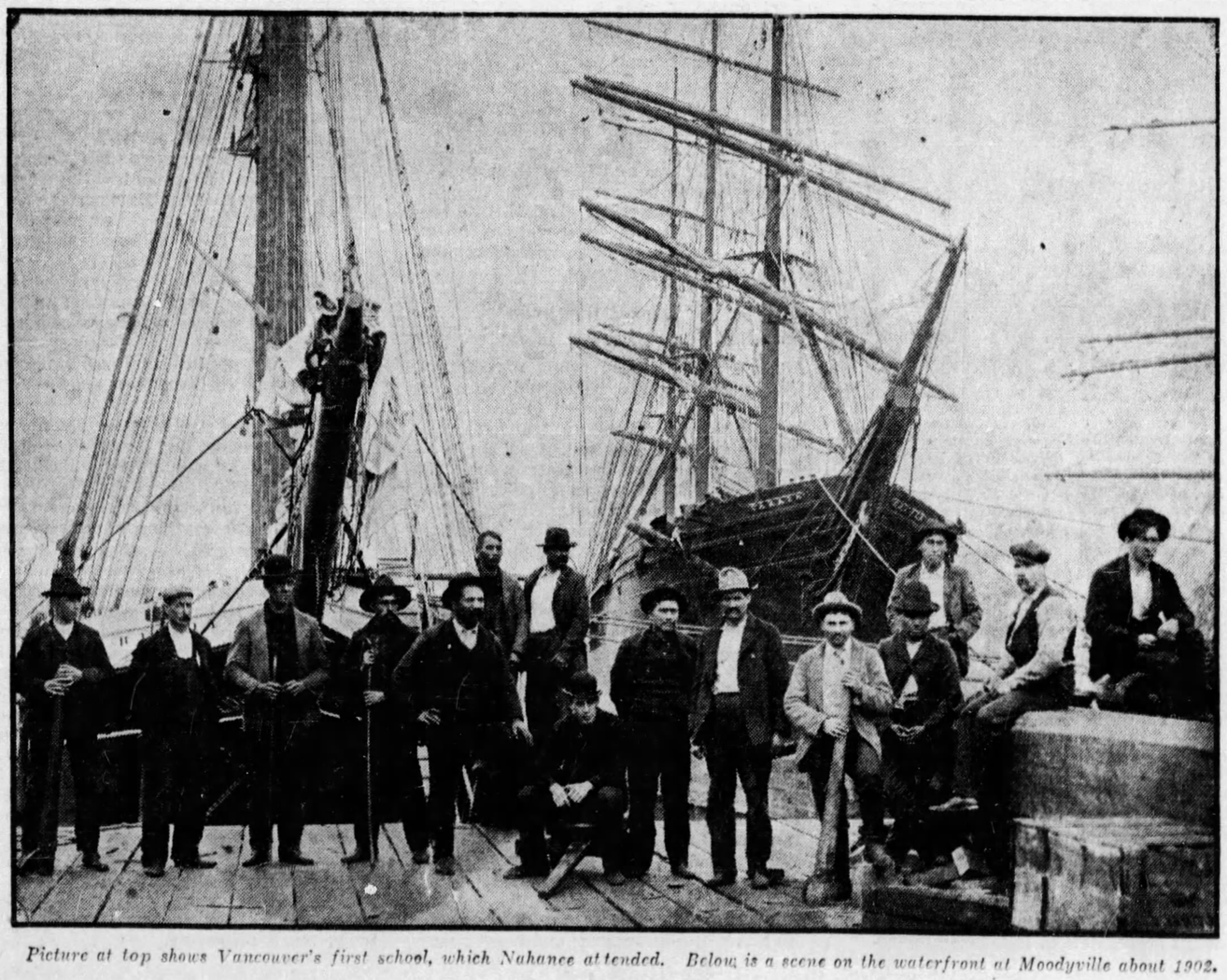
The real estate booms followed when it was announced rail would meet keel. At one time ships from Victoria used to call at Port Hammond, and all the land for miles around was sold with profit.

Then it was announced the railroad terminus would be at Port Moody and here again was another real estate boom. But after the Port Moody land had been cleared and sold, it was announced the terminus would be Vancouver. Once again land was cleared and sold with much profit, but although he earned enough money to buy several city blocks before the boom, Nahanee did not possess the Midas touch, and his golden opportunity slipped by.

Bill Nahanee prefers not to discuss this subject. It still fills him with chagrin.



His first "paying job" was on the historic old Beaver, fifty-two years ago, but Bill Nahanee, Squamish longshoreman, is still at work on the Vancouver waterfront, and hale and hearty at 67.



Picture at top shows Vancouver's first school, which Nahanee attended. Below is a scene on the waterfront at Moodyville about 1902.

White Snow and Black Nights

This description of an Atlantic voyage under convoy was written by a Merchant Marine officer of a nation now under German domination. The vessel on which he is serving reached the United States two weeks ago on a return trip. His name is withheld because he is again at sea, in peril of capture by Nazi warcraft.

By LIEUTENANT X.

FREIGHT cars of relief supplies from the American Red Cross, airplane motors, cases of surgical instruments --these we see stowed in the hold of our liner, lying at a dock on the Atlantic coast. On the deck are lashed, with all security possible, great bombing planes. Near us, loading with similar cargoes, are many other ships. At sea, under convoy, are more ships that have sailed ahead of us.

Most of our passengers are young men. They are volunteers for the Royal Air Force or other units of the British defense. Some have come all the way from China, others from the United States, one from Venezuela. They all have the same thought, they are doing something that calls them like a duty.

After dark we shall make half-speed down the harbor. Our course is to the north. Soon we arrive at the rendezvous where we are to join our appointed convoy. It is night when we reach it. The sea is rough. Our eyes are looking, looking. All night we must keep near that spot, waiting for the others who will come.

Next morning the sea is better. Slowly our convoy assembles. About 40 ships are sailing with us. Our ship is the biggest and we are "convoy leader." A high-ranking British naval officer comes to us, brought alongside by a naval vessel. He comes aboard and joins the officers of our ship on the bridge. He is the convoy commodore, a nice, tall fellow with a big load on his shoulders.

Visibility is poor as we set out for Britain. It is snowing and our deck is soon white and our clothes caked with ice. The seas break over the bow and soon our ship is covered with ice. Faintly through the driving snow we see the silhouette of our escort, a British warship.

Closer and closer we come to the danger zone. In the radio room the operator listens constantly and sends messages to our navigation room. On our chart, tacked on the chart deck, we mark small crosses for every position of ships sending out "SOS, torpedoed" or SOS, attacked by submarine." We put other marks for positions of enemy submarines reported by messages from patrols.

We are now ordered to carry or wear our lifebelts all the time. Between watches we officers sleep in our uniforms, awaiting a sudden call to collision stations. We see our escort ship swing and head back to the west. Over the horizon to meet us come six British destroyers.

From ahead of us we hear a report of an old freighter sailing alone. She is a Greek ship. Perhaps she has been lost or fallen out from lack of speed from some other convoy. Later comes a new message crackling through the air, a new cross to put on our chart, close ahead of the track of our own course. The Greek ship Joanis Embiricos is sending out a call: " . . . Joanis Embiricos. Bombed and machine gunned. Have wounded on board. Engine disabled. Position —— SOS. SOS."

This cry is to the British Navy. We are not allowed to respond. Our business is to sail on to Britain. The navy will answer this call of distress. Our convoy commodore gives orders and signals are made to the other ships of our convoy. Our submarine gun is stripped for action. Anti-aircraft machine guns are set up on the deck, crews waiting by them.

The darkness comes. At midnight the siren sounds. I leap from my berth and run on the bridge. A submarine is attacking our convoy. We hear the depth bombs of our escort destroyers. Minute by minute in the darkness we are in suspense as we steam ahead.

Then on our faces we feel the snow. Visibility is bad again, thank God. Who thinks about the cold, or the rough seas? The danger is past. The snow has saved us from the bombing planes that might be above, working with the submarine.

Eight hours later we catch our first glimpse of the British Isles. Our passengers are happy. Life seems good again after the black night.

Moonlight

By SIR ROBERT VANSITTART

(In the London Sunday Times.)

Time was when we were closer, Moon and Earth.
I was still-born and silent, while you cooled
And came to Life. I watched you giving birth,
And envied you—perhaps we both were fooled—
Yet, though we drifted evermore apart,
I was no stranger to your children's heart.

Theirs was my hour. They craved the Moon's return.
I was the friend of lovers. All romance
Flamed to my pallor. I disguised the stern
And paltry sum of human circumstance.
I silvered slum and wilderness. The sun
Has never loved your shores as I have done.

And then the German came, and from the sky
Slew babe and woman, mangled age and youth.
My light became my lover's enemy.
My sickle cleared the very heaven of ruth.
Men saw my face with horror, and between
My risings wished that I had never been.

Now I, your satellite, do thank my stars
That I am lifeless. I would sooner have
No warmth at all than suffer total wars,
No Man at all than Huns who rape and rave
And rack. I have no History to tell,
Their feet have never soiled my asphodel.

Appendix 1: *Vancouver Daily Province*, Samedi, 10 mai 1941

Un débardeur squamish a vu Vancouver devenir un grand port

Par ANDY PAULL

C'est par une heureuse coïncidence que j'ai rencontré Bill Nahanee exactement à l'endroit où les eaux de la marée matinale empiètent sur la végétation des terres basses de la rive nord. Heureuse parce que, de là, il pouvait observer le bras de mer tout en laissant ses pensées vagabonder un demi-siècle en arrière, vers une époque où le vert sombre des forêts vierges en enveloppait les rives et où le fracas industriel d'aujourd'hui n'en avait pas encore troublé la paix.

Billy Nahanee père, membre des Indiens squamishs de Vancouver Nord, connaît ce port comme personne. Solide et vigoureux en sa soixante-septième année et encore l'un des conducteurs de treuil simple ou double les plus compétents des quais, il a commencé sa carrière à l'âge de quinze ans en tant que conducteur de treuil de débardage à vapeur. Il a ensuite passé les cinquante-deux années qui ont suivi à charger et à décharger des marchandises sur les quais de Vancouver.

« J'ai dû trouver du travail et gagner ma vie du mieux que j'ai pu, dit-il, car mon père, qui était hawaïen, est mort quand j'avais deux ans, et ma mère, une Indienne capilano, avait du mal à adopter les coutumes introduites par les Blancs à leur arrivée. »

C'était l'époque où des voiliers arrivaient dans la baie Burrard pour charger du bois à destination de l'Orient et de l'Amérique du Sud. Les conducteurs de treuils de débardage à vapeur étaient très demandés et à quinze ans, Bill a rapidement obtenu un poste à responsabilités.

À l'époque, le salaire standard était d'un dollar par jour, dit-il. Bill a obtenu son premier emploi rémunéré sur le navire historique SS *Beaver*, et très vite, il est devenu soutier au cours d'un voyage vers la baie Knight.

Sur le *Beaver*, il commence à s'intéresser à la vapeur

C'est en travaillant sur le *Beaver* que Bill a commencé à s'intéresser à la mécanique de la vapeur. En effet, c'est sa curiosité pour les moteurs à vapeur qui lui a permis de découvrir que la chaudière du *Beaver* fuyait et qu'elle ne pouvait produire que 25 livres de vapeur, ce qui ne permettaient de faire tourner les roues latérales qu'à une vitesse de quatre nœuds.

Le *Beaver* gargouillait, se cabrait et haletait comme un vieux cheval pris de haut-le-cœur, raconte-t-il, ce qui s'est avéré très déconcertant pour le jeune Indien hawaïen, qui a donc quitté son navire pour un emploi à terre. Un coup de chance, car une fois son « poumon de fer » réparé, le *Beaver* a effectué son dernier voyage et s'est retrouvé abandonné sur la rive ouest de la pointe Prospect.

Le beau-frère de Bill était le conducteur attitré du treuil de débardage à vapeur de Moodyville. Bill est devenu son aide-mécanicien et son huileur, ce qui lui permettait de conduire le treuil de temps en temps. En peu de temps, il a acquis une telle efficacité que, lorsque son beau-frère a obtenu un poste d'ingénieur sur un remorqueur, Bill est devenu le seul et unique conducteur de treuil de débardage à vapeur du port de Vancouver, explique-t-il.

A l'âge de quinze ans, il a conduit le treuil à vapeur pendant trois semaines pour charger un voilier à Moodyville. Une fois le navire chargé, les débardeurs ont été payés et Bill s'est vu offrir trente dollars de salaire, un dollar par jour. Mais trois dollars par jour était ce que recevait un adulte, et Bill a refusé d'accepter moins que ça. L'arrimeur a repoussé une telle demande, aussi Bill lui a-t-il dit de garder ses trente pièces d'argent.

Un certain M. Ramsdon lui a donné un emploi facile consistant à faire fonctionner le convoyeur à rouleaux de la scierie de Moodyville, se rappelle-t-il. Un dollar par jour pour ce travail était acceptable puisque tout ce qu'il avait à faire était de tirer sur une corde à longs intervalles. Tout s'est bien passé jusqu'à ce que le contremaître d'arrimage lui demande de conduire le treuil de débardage à vapeur, car il fallait décharger rapidement le blé d'un navire pour pouvoir le recharger avec du bois et des espars.

Bill a refusé de travailler pour l'arrimeur qui ne voulait pas lui payer les quatre-vingt-dix dollars qu'il demandait. Par ce refus, il a lancé la première grève de débardeurs du port de Vancouver visant à réclamer une augmentation de salaire. Ensuite, Ramsden lui a donné l'ordre de se remettre au travail, mais est reparti pour le bureau de la scierie sans demander son reste lorsque Bill lui a expliqué la situation.

Avant de se mettre en grève à lui tout seul, il avait vu un conducteur remplaçant inexpérimenté décharger la première cargaison de blé dans le bras de mer. Il était donc certain de pouvoir refuser, car le blé à cette époque valait son pesant d'or. Ainsi, il ne fut pas surpris lorsque le contremaître de la scierie revint, lui dit de se rendre au bureau, d'empocher ses quatre-vingt-dix dollars et de se remettre au travail pour décharger cette cargaison sans prix.

C'est ainsi que la victoire a été remportée dans la première grève de débardeurs de l'histoire du port, menée par un seul homme.

Après un demi-siècle passé à travailler sur les quais de la ville, Bill Nahanee est toujours en activité

Nahanee se souvient très bien de l'époque où l'arrimage de quarante à soixante mille pieds de bois dans une journée de dix à douze heures était considéré comme un exploit. Avec les méthodes actuelles, on estime que 100 000 pieds de bois constituent une quantité moyenne pour une journée de huit heures.

Selon Bill, à l'époque des débuts du transport maritime, un grand nombre d'espars étaient expédiés de Moodyville. Certains mesuraient 120 pieds de long. On les équarrissait de tous les côtés avec une hache demi-plate, puis on les faisait flotter jusqu'au navire où on les transférait dans la cale par les hublots de la poupe.

Il s'agissait là d'un travail lent et ardu, qui se faisait uniquement à l'aide d'un marteau-pilon et d'un treuil à vapeur. Le premier soulevait une extrémité du géant des forêts jusqu'à la hauteur du hublot; ensuite, le moteur du treuil prenait le relais et le transvasait dans l'ouverture. Enfin, le marteau-pilon était remorqué jusqu'à l'autre extrémité de l'espar, et ce processus laborieux était répété.

Le souvenir d'un douloureux accident resurgit du passé

C'était aussi un métier dangereux. Avant de devenir conducteur de treuil à vapeur, Nahanee était le signaleur, dont le rôle consistait à envoyer des signaux depuis la cale du navire. C'est là qu'il a été

témoin d'un accident dont il lui est encore pénible de se souvenir. Un grand espar était en train d'être tiré par le treuil vers la superposition de grumes et maintenu en place par quatre hommes qui n'avaient aucun moyen de s'échapper s'il venait à tomber sur eux.

« Je l'ai vu se mettre à rouler et j'ai tiré sur la corde, donnant ainsi au conducteur du treuil le signal de s'arrêter, mais il était trop tard, et il semblait bien que ces quatre hommes allaient mourir écrasés. Rapide comme l'éclair, Tom Cole, l'accoreur, a fait la seule chose qui pouvait les sauver. Il a fiché son grand pied-de-biche dans le sol contre l'espar, proprement et au bon endroit, pour l'arc-bouter et l'empêcher de rouler. Mais dans sa hâte héroïque à faire la seule chose qui pouvait leur sauver la vie, il a planté le pied-de-biche dans son pied à lui.

Il est resté là, cloué au sol, tandis que ses compagnons glissaient leurs vérins à vis sous le grand espar et les actionnaient de manière répétée jusqu'à ce que l'espar soit suffisamment soulevé pour que le pied-de-biche puisse en être retiré, puis arraché du sol et enfin du pied de Tom. »

Et qu'a fait Tom Cole? « Oh, il est rentré chez lui en boîtant. À cette époque, il n'y avait pas d'hôpitaux, pas de médecins, et pas de Commission d'indemnisation des accidentés du travail. »

Nahanee se souvient que, quand il était jeune garçon, il n'y avait que des Indiens qui travaillaient dans les scieries, chargeant et déchargeant les bateaux à leur arrivée. Il conduisait le treuil à vapeur lorsque les premiers rails de la CP ont été débarqués à Port Moody. Il a aidé à décharger la première cargaison de sucre arrivée à Vancouver, travaillant pour le capt. Aleck McDermott, qui était alors le principal agent de services d'arrimage.

Il a également fait sa scolarité dans la première école de Vancouver. Elle se trouvait en bas de l'avenue Dunlevy, mais Bill ne se souvient plus du nom de son enseignante, sauf du fait qu'elle était l'épouse du forgeron de la scierie de Hastings.

Grèves des quais à Vancouver

Plusieurs grèves se sont produites depuis que le premier navire a pénétré dans la baie Burrard. Nahanee travaillait à la scierie de Hastings lorsqu'on lui a dit de se mettre en grève pour réclamer une journée de dix heures, aux mêmes salaires de 1,25 $ et 1,50 $ que les employés recevaient alors pour une journée de douze heures. Il se souvient ensuite de grèves lancées par l'UBR, les IWW et l'AID, ainsi que de la dernière grève en 1935.

Selon lui, alléchées par le développement et l'expansion considérables du commerce maritime, sept compagnies de services d'arrimage ont essayé de s'établir dans le port à ses débuts, mais la plupart d'entre elles sont parties à la suite de grèves. Dans la mesure où il s'agissait d'éliminer la concurrence, sa propre expérience en tant que contremaître d'arrimage a été assez particulière. Il y a environ 35 ans, le capt. A.E. Stevens lui a demandé d'emmener quatre équipe à Chemainus pour charger du bois d'œuvre sur un navire à la demande.

L'entreprise d'arrimage qui était leur plus grande concurrente y avait le monopole des activités. Nahanee et ses hommes ont été si mal accueillis qu'ils se sont vu refuser l'hébergement et la restauration. Il a fallu leur faire parvenir de la nourriture et la transporter par voie d'eau de Nanaimo. Les débardeurs dormaient sur le bateau de bois d'œuvre. Certains des hommes ont même été payés pour quitter leur emploi. Mais Nahanee a réussi à faire charger son navire dans les délais requis.

Des boums immobiliers ont suivi lorsqu'il a été annoncé que la voie ferrée serait construite jusqu'aux quais. À une époque, les navires en provenance de Victoria faisaient escale à Port Hammond, et toutes les terres sur des kilomètres à la ronde ont été vendues à profit.

Ensuite, il a été annoncé que Port Moody deviendrait le terminus du chemin de fer et une fois de plus, un boum immobilier s'est produit. Mais une fois le terrain de Port Moody dégagé et vendu, on a appris que le terminus serait désormais à Vancouver. Encore une fois, un terrain a été dégagé et vendu pour un bénéfice important. Mais même s'il avait gagné assez d'argent pour pouvoir acheter plusieurs pâtés de maisons avant le boum, Nahanee n'avait pas le don de tout transformer en or comme Midas, et cette belle occasion lui est passée sous le nez.

Bill Nahanee préfère ne pas en parler. Il ne s'est pas encore remis de sa déception.

Traduction française généreusement appuyée par le Syndicat canadien de la fonction publique, division de la Colombie-Britannique

bctf/ufcw1518