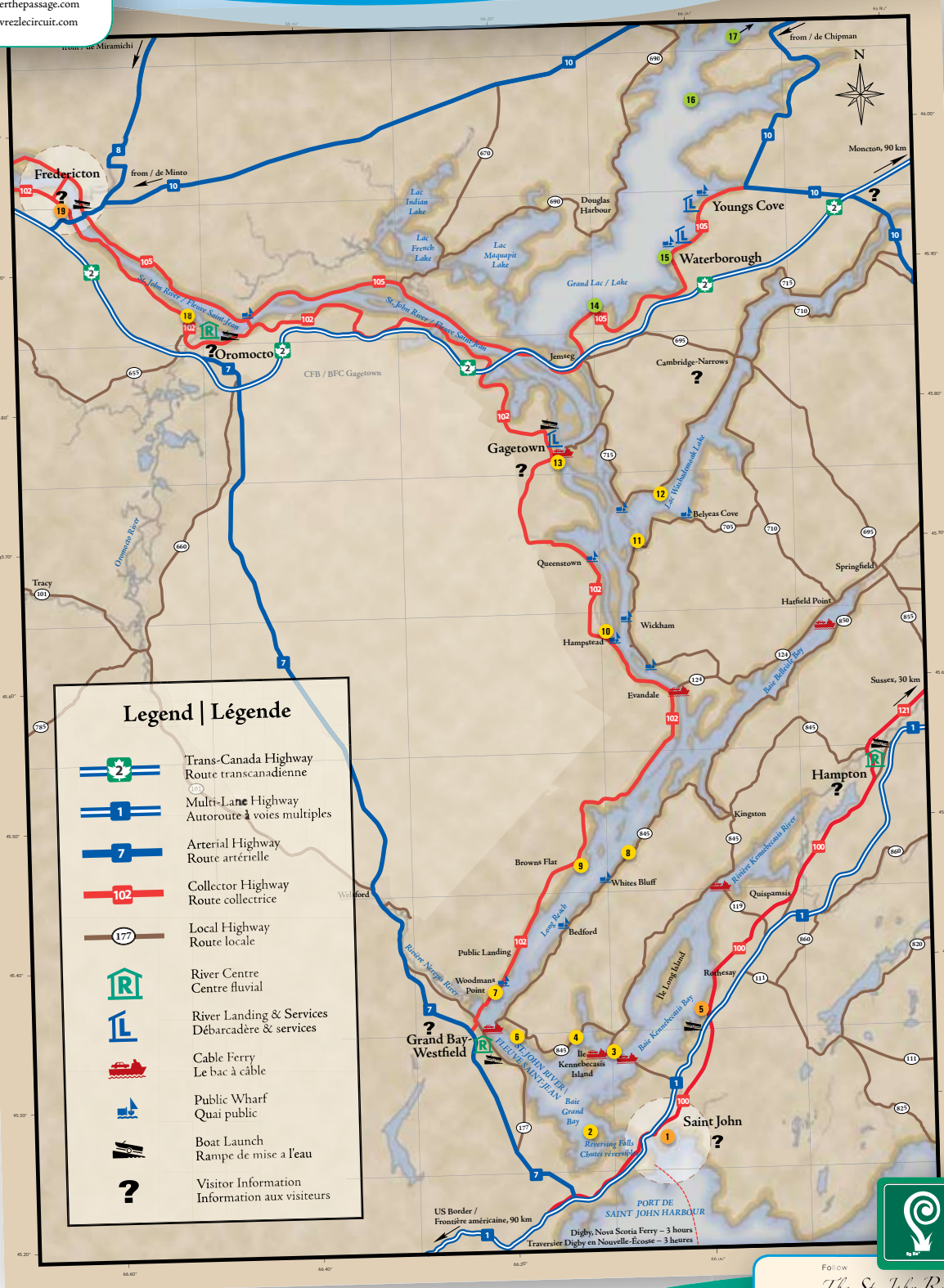


THE LIGHTHOUSE ROUTE LA ROUTE DES PHARES



Follow
The St. John River
Suivez 400 kilometres of inspiration
Le fleuve Saint-Jean
400 kilomètres d'inspiration

THE LIGHTHOUSE ROUTE

LA ROUTE DES PHARES

- 1 Market Square, Market Square, Saint John
- 2 **Green Head (Swift Point)** (1869)
Active, tallest lighthouse | Actif, le plus haut phare (15 m), Chemin Greenhead Road, West Saint John Ouest
- 3 **McColgan Point** (1914), Active | Actif, Chemin Summerville Road, (off | près de la Route 845) Summerville
- 4 **Bayswater** (1914), Active | Actif, Route 845, Bayswater
- 5 Rothesay, Rue Wharf Street (off | près de la Route 100), Renforth
- 6 **Sand Point** (1869), Active, tallest structure | Actif, la plus haute structure (18 m), Chemin Sand Point Wharf Road (off | près de la Route 845) Sand Point
- 7 **Belyeas Point** (1882), Active | Actif, Chemin Morrisdale Beach Road (off | près de la Route 102) Morrisdale
- 8 **The Cedars** (1904), Inactive | Non actif, Route 845, Long Reach
- 9 **Oak Point** (1869), Active | Actif, Chemin Oak Point Road, (off | près de la Route 102), Oak Point
- 10 **Hampstead** (1900), Inactive, smallest lighthouse | Non actif, plus petit phare, Chemin Hampstead Ferry Road (off | près de la Route 102) Hampstead
- 11 **Île Lower Musquash Island** (1875), Inactive, water access only | Non actif, accès nautique seulement, Île Lower Musquash Island Colwells Creek (entrance to | entrée du lac Washademoak Lake)
- 12 **Hendry Farm** (1875), Inactive | Non actif, Hendry Lane (off | près de la Route 715) Lower Cambridge
- 13 **Gagetown** (1895), Active | Actif, Ferry Road (off | près de la Route 102), Gagetown
- 14 **Robertson Point**, Modern light - active navigational aid | Phare moderne - feu directionnel actif, Chemin Robertson Point Road (off | près de la Route 105) Whites Cove
- 15 **Fanjoy Point**, Modern light - active navigational aid | Phare moderne - feu directionnel actif, Chemin Fanjoy Point Road (off | près de la Route 105) Waterborough
- 16 **Cox Point**, Modern light - active navigational aid, not readily accessible | Phare moderne - feu directionnel actif, difficile d'accès, Chemin Cox Point Road (off | près de la Route 10), Cox Point
- 17 **Hawkes Point**, Modern light - active navigational aid | Phare moderne - feu directionnel actif, Chemin Salmon River Mouth Road (off | près de la Route 10), Coal Creek
- 18 **Wilmot Bluff** (1869), Inactive, private property, visible from the road | Non actif, propriété privée - visible depuis le chemin, Chemin Thatch Road (off | près de la Route 102), Lincoln
- 19 **Rue Regent Street**, Museum & gift shop | Musée et boutique souvenir, 615 rue Queen Street (bottom of | au bout de la rue Regent Street), Fredericton

Denotes sites described in this brochure. | Lieux décrits dans ce dépliant.

-  Vintage Lighthouse
Phare d'origine
-  Replica Lighthouse
Réplique de phare
-  Modern Lighthouse
Phare moderne

All sites offer grounds access only, with the exception of the replica lighthouses at Market Square and Regent Street. Lower Musquash Island is accessible by water, and Cox Point is not readily accessible. Wilmot Bluff, though visible from the road, is privately owned. | Tous les sites sont accessibles uniquement depuis la terre, à l'exception des répliques de phares au Market Square et sur la rue Regent. L'île Lower Musquash est accessible par voie marine et le phare de Cox Point est difficile d'accès. Toutefois, le phare de Wilmot Bluff est visible depuis le chemin, bien qu'il se trouve sur une propriété privée.

The Lighthouses and the River

Lighthouses are usually associated with coastal navigation, warning of unseen hazards and guiding ships at sea in their approach to land. Yet lighthouses abound along the St. John River as far inland as Fredericton.

Here in the Lower River Passage, working lighthouses indicate that the river, too, is a navigable waterway. The many decommissioned lighthouses serve as reminders of a bygone age when the river was the key transportation route. This is the only place in Atlantic Canada — and one of the very few places in Canada — with an inland system of lighthouses.

The very earliest guiding lights were not lighthouses at all, though some of them were located at, or near, points where lighthouses were later built. These first lights were known as “mast lights” and consisted of a flagpole with a lantern hoisted to its top each evening.

Along with location, they shared another characteristic with lighthouses: the need for a lightkeeper. Someone, almost always

Les phares et le fleuve

Les phares sont habituellement associés à la navigation côtière; ils avertissent les marins des dangers pouvant passer inaperçus et ils guident les bateaux lorsque ceux-ci approchent la terre. Les phares abondent le long du fleuve Saint-Jean, et ce, jusqu'à Fredericton.

Le long du Circuit du bas Saint-Jean, les phares fonctionnels indiquent que le fleuve est lui aussi navigable. Les nombreux phares hors service servent de monuments commémoratifs, rappelant une époque où le fleuve était la principale voie de transport. Il s'agit du seul endroit au Canada atlantique — et l'un des rares endroits au Canada — à posséder un réseau intérieur de phares.

Les tout premiers sentinelles n'étaient aucunement des phares, bien que certains d'entre eux étaient situés aux endroits où ceux-ci ont plus tard été construits ou à proximité. Ce premier type de faisceaux lumineux portait le nom de « feu de mât » et consistait en une lanterne que l'on hissait chaque soir à un mât. En plus

THE LIGHTHOUSE ROUTE

LA ROUTE DES PHARES

a nearby farmer for convenience, made sure that the lantern was fueled, lit, hoisted up the pole, and taken down and extinguished each morning.

Lighthouses were important for the navigation of steamboats but were slow in coming to the Lower River Passage. The first steamboat, built in Saint John, began service between Saint John and Fredericton in 1816. Nine years later, it was joined by another vessel, and by mid-century, a whole fleet was carrying more than 50,000 passengers — along with quantities of freight — on the river annually. Two years after Confederation, in 1869, the new government of Canada took responsibility for inland navigation, and six lighthouses were constructed between Saint John and Fredericton. Some of these “original six,” like Wilmot Bluff, were proper lighthouses; others, like Sand Point, were mast lights, later replaced by towers.

From these humble beginnings, the network expanded, eventually by 1914 reaching 21 lighthouses. By then, however, the steamboat era had peaked. First railroads and then motor vehicles offered year-round competing transportation. Many of the lighthouses became redundant and, one by one, were taken out of service. Today, a dozen of the original buildings remain, and seven of them continue as operating lights, still guiding navigation in the Lower River Passage.

A Trip on the River

Leaving Saint John by water and pointing the bow upstream, mariners and recreational boaters steer for the “leading light” at **Sand Point**, which marks the route upriver. Sand Point has been described as the “strangest looking light in the province,” a lighthouse on a high steel red lattice frame. Built in 1897, it resembles no other existing New Brunswick lighthouse, though several now-demolished coastal ones were built to the same innovative pattern. Like most of the Lower River Passage lighthouses, it was constructed by a local builder: in this case, G.W. Palmer, whose costs amounted to \$699. The Palmer family appears to have been lighthouse specialists. Two local men of that name built several of the surviving structures along the Passage and others were early lightkeepers.

de l'emplacement, d'autres caractéristiques étaient communes à ces feux et aux phares : ils nécessitaient un gardien de phare. Quelqu'un, presque toujours un fermier habitant à proximité pour des raisons pratiques, s'assurait que la lanterne soit alimentée en carburant, allumée, hissée au mât, ainsi que redescendue au sol et éteinte chaque matin.



Bien que les phares étaient importants pour la navigation des bateaux à vapeur, ils ont tardé à voir le jour le long du Circuit du bas Saint-Jean. Le premier bateau à vapeur, construit à Saint John, a commencé son service entre Saint John et Fredericton en 1816. Neuf ans plus tard, un autre vaisseau se joignait à lui, et au milieu du siècle, toute une flotte transportait annuellement plus de 50 000 passagers sur le fleuve, en plus de nombreuses marchandises. Deux ans après la Confédération, en 1869, le nouveau gouvernement du Canada s'est chargé de la navigation intérieure et six phares ont été construits entre Saint John et Fredericton. Certains de ces « six phares originaux », comme celui de Wilmot Bluff, étaient de véritables phares; d'autres, comme celui de Sand Point, étaient des feux de mât, plus tard remplacés par des tours.

Après ces humbles débuts, le réseau a pris de l'expansion, atteignant le nombre de 21 phares en 1914. Toutefois, l'ère du bateau à vapeur avait atteint son sommet. Les premiers chemins de fer et véhicules motorisés ont créé une forte compétition, offrant un service de transport à longueur d'année. Plusieurs phares sont devenus superflus et ont, un à un, cessé leur service. Aujourd'hui, une douzaine de bâtiments authentiques existent toujours et sept d'entre eux sont encore en service, guidant la navigation à l'intérieur du Circuit du bas Saint-Jean.

Une promenade sur le fleuve

En quittant Saint John par voie nautique et en pointant leur proue à contre-courant, les marinières et les plaisanciers se dirigent vers le « feu directionnel » de **Sand Point**, lequel trace la route en amont. Le phare de Sand Point a été décrit comme « le faisceau lumineux à l'allure la plus étrange de la province, » un phare sur un haut treillis d'acier rouge. Construit en 1897, il ne ressemble à aucun autre phare de la province, bien que plusieurs autres phares côtiers, aujourd'hui démolis, ont été bâtis selon ce même modèle innovateur. Comme la plupart des phares du Circuit du

THE LIGHTHOUSE ROUTE

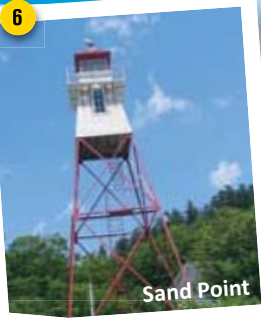
LA ROUTE DES PHARES

Back to the east, the lighthouse at **Green Head (Swift Point)** is half of a point-to-point navigation system, guiding vessels past South Bay, Grand Bay and the Kennebecasis River. Marking the curve around the bay is its other half, **Bayswater** light. Near the mouth of the Kennebecasis, the **McColgan Point** lighthouse marks the entrance to Milkish Channel, which separates idyllic Kennebecasis Island from the Kingston Peninsula.

The **Belyeas Point** lighthouse — whose first keeper was Spafford Belyea — is located at the extreme end of the point, at the lower end of Long Reach, near Grand Bay-Westfield. Intended to guide vessels away from Purdy's Shoal on the far side of the river, it was one of the most expensive lighthouses to construct, with a cost overrun of more than 50 percent of its budgeted \$800. Belyea's Point, which has been repaired many times following spring flooding, or the locally known "freshet," continues as an important navigation light in the Lower River Passage.

Oak Point, above Grand Bay, is one of the most strikingly picturesque lighthouses on the river. It can be seen from 20 kilometres away in any direction of approach by water. Constructed in 1869, Oak Point is also the Passage's second tallest lighthouse, its square white wooden tower measuring 14.6 metres, from its foundation to the ventilator on its lantern.

The square, box-shaped lighthouse at **Hampstead** is one of the smallest in the province. It was constructed in 1914 by G.W. Palmer at the precise cost of \$188.96, and was first kept by E.B. Palmer (probably a relative of the builder). The Hampstead light was neither a navigational nor a hazard light, but mostly served as a dusk and night beacon to mark the location of the wharf beside which it stood, a guide to the steamboats then common on the waters of the Lower River Passage.



bas Saint-Jean, il a été construit par un entrepreneur local : G.W. Palmer et les coûts de la construction ont totalisé 699 \$. Les membres de la famille Palmer ont d'ailleurs été des spécialistes en matière de phares. Dans la région, deux hommes de ce nom ont construit plusieurs des structures toujours érigées le long du Circuit, tandis que d'autres ont été gardiens de phare.

À l'est, le phare de **Green Head (Swift Point)** dessert la moitié d'un réseau de navigation d'un point à l'autre, guidant les vaisseaux au-delà de la baie South, de la baie Grand et de la rivière Kennebecasis. L'autre moitié du réseau, soit la courbe autour de la baie, est desservie par le faisceau lumineux de **Bayswater**. Près de l'embouchure de la rivière Kennebecasis, le feu directionnel **McColgan Point** indique l'entrée du chenal Milkis, qui sépare l'idyllique île Kennebecasis de la péninsule de Kingston.

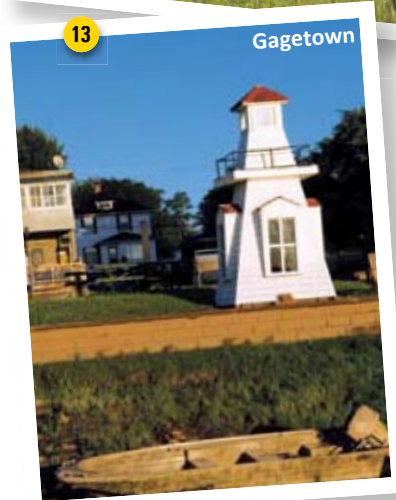
Le phare de **Belyeas Point** — dont le premier gardien a été Spafford Belyea — est situé tout au bout de la pointe, au seuil de Long Reach, près de Grand Bay-Westfield. Destiné à guider les vaisseaux quittant Purdy's Shoal du côté éloigné du fleuve, ce phare a été l'un des plus coûteux à construire, dépassant de plus de 50 % son budget initial de 800 \$. Le phare de Belyea's Point, qui a été réparé à maintes reprises à la suite des crues printanières, guide encore aujourd'hui la navigation à l'intérieur du Circuit du bas Saint-Jean.

Le phare de **Oak Point**, situé au-dessus de la baie Grand, est l'un des plus pittoresques de tout le fleuve. Il est visible à 20 kilomètres, peu importe d'où l'on navigue. Construit en 1869, le phare de Oak Point est également le deuxième plus haut de tout le Circuit. Sa tour de forme carrée et de bois blanc mesure 14,6 mètres, de sa fondation au ventilateur sur sa lanterne. Le phare de **Hampstead**, qui est en forme de boîte carrée, est l'un des plus petits de la province. Il a été construit en 1914 par G.W. Palmer. Sa construction a précisément coûté 188,96 \$ et son premier gardien se nommait E.B. Palmer (proba-

THE LIGHTHOUSE ROUTE

LA ROUTE DES PHARES

The entrance to Washademoak Lake, one of the long narrow bodies of water reaching inland from the St. John River and a summering place for generations, is marked by the **Lower Musquash Island** lighthouse and its companion, the lighthouse at **Hendry Farm**. Both were constructed in 1893 by John Jones, who won the joint contract with a bid of \$675. The lighthouses remain standing today, though the Lower Musquash Island light has been rebuilt several times following high freshet years. Both lights were taken out of service in 1994. The Lower Musquash Island lighthouse, whose pastoral island location renders it accessible only by boat, is now owned by a local preservation group.



Like the Lower Musquash Island lighthouse, the **Gagetown** lighthouse is raised on stilts. This design helps buildings in low-lying sites cope with the dangers of the annual spring flood when river levels can rise several metres. It was constructed in 1895 at the mouth of Gagetown Creek to replace an earlier lighthouse, lost in the flood of 1894 on the other side of the river at No Man's Friend Point — a name that is a warning in itself. The theory behind moving the light across the river was that this site would better withstand flooding. That theory received a blow when the new light was washed away in a freshet five years later. It was replaced, and then washed away again the following year! This time, a temporary signal of a lantern in a nearby elm tree was substituted, and the lighthouse was rebuilt

blement un membre de la famille du constructeur). Le phare de Hampstead n'était ni un feu directionnel pour la navigation, ni un faisceau lumineux avertissant les marins des dangers. Il servait principalement de fanal, utilisé au crépuscule ou durant la nuit, pour indiquer l'emplacement du quai à côté duquel il se trouvait. Il guidait alors les bateaux à vapeur qui étaient communs sur les eaux du Circuit du bas Saint-Jean.

L'embouchure du lac Washademoak, l'une des longues et étroites étendues d'eau issues du fleuve Saint-Jean ainsi qu'un lieu où les gens passent l'été depuis des générations, est caractérisée par la présence du phare de l'île **Lower Musquash** et de son compagnon, le phare de **Hendry Farm**. Ils ont tous les deux été construits en 1893 par John Jones, qui a obtenu ce double contrat en faisant une offre de 675 \$. Les phares sont toujours en place, bien que celui de l'île Lower Musquash a été reconstruit à plusieurs reprises à la suite de hautes crues printanières. Les deux feux directionnels sont hors service depuis 1994. Le phare de l'île Lower Musquash, dont son emplacement sur l'île champêtre le rend uniquement accessible par bateau, est maintenant la propriété d'un groupe de préservation local.

Comme le phare de l'île Lower Musquash, celui de **Gagetown** est sur pilotis. Grâce à ce design, les constructions sur les sites à basse altitude ont une meilleure résistance aux dangers des crues printanières, soit la période où le niveau du fleuve peut atteindre plusieurs mètres de hauteur. Il a été construit à l'embouchure du ruisseau Gagetown en 1895 pour remplacer un vieux phare détruit par la crue printanière de 1894. Ce dernier avait été bâti de l'autre côté du fleuve, à No Man's Friend Point — un nom qui est en soi un avertissement au danger! Le nouveau phare a été installé de l'autre côté du fleuve, puisqu'on croyait que le site serait plus résistant à l'élévation des eaux. Cette théorie s'est avérée fautive, puisque ce phare a lui aussi été emporté par la crue printanière cinq ans plus tard. Il a été remplacé, puis détruit encore par les eaux l'année suivante. Cette fois, un signal temporaire, soit une lanterne dans un orme près de là, a été substitué et

THE LIGHTHOUSE ROUTE LA ROUTE DES PHARES

on stilts to allow flood waters to pass beneath. Gagetown is still an operating light, visible both upriver and down, and it is the furthest inland of any of the Lower River Passage lighthouses still operated by the Coast Guard.

The now privately owned light at **Wilmot Bluff** is an excellent example of a typical river lighthouse. It was built in 1910 by John C. Palmer at a cost of \$1,060 and replaced an earlier mast light. Its square pyramid tower and white light provided a final navigation mark for steamboats bound upriver to Fredericton. This design, sometimes described as “saltshaker,” is considered to be a uniquely Canadian lighthouse style. Decommissioned in the 1960s, the Wilmot Bluff lighthouse is owned by members of the family who were long associated with it as lightkeepers. The lighthouse is on private property and closed to public access, but can be easily seen from the road.

All the original Lower River Passage lighthouses were staffed by local lightkeepers, whose job it was to ensure that the lantern was lit and extinguished daily and that the building and equipment were properly maintained. Most lightkeepers got their jobs through political patronage and seldom retained them after the government changed — though the position sometimes went to another relative whose voting habit matched the new reality, keeping the income in the family. And the income was important — a reliable source of cash for often cash-poor farmers. Not uncommonly, the actual work of keeping the light was done by the wife of the keeper of record. Sometimes a widow even succeeded her husband in the position, as when Clotillie May Bissett took over **The Cedars** lighthouse on the Kingston Peninsula in 1932, becoming the first female keeper of record, at a salary of \$150 a year.

The lighthouses of the Lower River Passage, unique heritage buildings and working beacons alike, welcome visitors to the region by land or water and remind us that this scenic river was, for more than a century, also a busy transportation route.

Le phare a été mis sur pilotis pour permettre aux eaux de la crue de passer sous celui-ci. Le faisceau lumineux de Gagetown est toujours en service, visible en aval comme en amont. Ce phare est le plus éloigné de tous ceux du Circuit du bas Saint-Jean dont les opérations sont toujours menées par la garde côtière.

Le feu directionnel de **Wilmot Bluff**, qui est maintenant une propriété privée, est un excellent exemple de phares typiques au fleuve. Il a été construit en 1910 par John C. Palmer, au coût de 1 060 \$, et il a remplacé un ancien feu de mât. Sa tour en forme de pyramide carrée et sa lumière blanche fournissaient une dernière indication de navigation aux bateaux à vapeur allant à contre-courant vers Fredericton. Son design, parfois décrit comme une « salière », est considéré comme un style unique aux phares canadiens. Hors service depuis les années 1960, le phare de Wilmot Bluff est la propriété des membres de la famille dont les ancêtres ont été les gardiens de phare. Bien que le phare soit situé sur un terrain privé auquel le public n'a plus accès, il est facilement visible depuis le chemin.

Tous les phares originaux du Circuit du bas Saint-Jean employaient des gardiens de phare locaux. Ceux-ci devaient s'assurer que la lanterne soit allumée et éteinte quotidiennement. Ils voyaient également à l'entretien de l'édifice et de l'équipement. La plupart des gardiens de phare ont obtenu leur poste grâce au favoritisme politique et rares sont ceux qui l'ont gardé après le changement de gouvernement. Cependant, le poste a parfois été donné à un autre membre de la famille dont le point de vue politique correspondait à la nouvelle réalité. Ainsi, ce revenu demeurait au sein de la même famille. Le revenu était d'ailleurs très important, puisqu'il s'agissait d'une source d'argent fiable pour des fermiers souvent pauvres. Il n'était pas rare que la femme du gardien de phare soit la personne qui effectue réellement le travail. Les veuves prenaient même parfois le poste de leur mari. Ce fut le cas de Clotillie May Bissett, qui est devenue la responsable du phare **The Cedars**, sur la péninsule de Kingston, en 1932. Elle a été la première femme à obtenir ce poste, obtenant un salaire annuel de 150 \$.

Les phares du Circuit du bas Saint-Jean, qu'ils soient des héritages architecturaux uniques ou des fanaux fonctionnels, sont des signaux accueillant les visiteurs qui arrivent par voies terrestres ou nautiques. Ils nous rappellent que ce fleuve touristique a été, pour plus d'un siècle, une route achalandée.