

the benign nature of their own contact with the Inuit compared with the changes wrought by the missionaries and government agents.

This book has both the pleasant surprises and unfortunate gaps of an eclectic manuscript collection: detail is abundant and sometimes exciting, but context is hard to find, and not all texts ring quite true. More important, the wide range of sources Petrone has mined for this material make two significant points about the availability of material — printed or archival — on the Inuit. Much that is valuable and authentic can still be found, and perhaps only be found, in the papers of southerners who lived or sojourned among the Inuit and were fascinated enough to preserve what they learned about them and learned from them. The later parts of the book, however, make it clear that modern Inuit are creating records of their distinct experience which tell — without intermediaries — of their concerns. Any archives that has a mandate to document Canada's northern heritage should already be attempting to do with unpublished records what Petrone has accomplished in print.

Philip Goldring
Canadian Parks Service

Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1840-1914.
ERIC W. SAGER. McGill-Queen's University Press, 1989. xviii, 321 p. ISBN 0-7735-0670-5.

Entre 1979 et 1982, les membres du Atlantic Canada Shipping Project recueillirent une impressionnante banque de données reliée aux navires et aux matelots ayant navigué à partir des ports de l'Atlantique durant les 19^e et 20^e siècles. Grâce à ce travail, les Gerald Panting, David Alexander et Keith Matthews furent en mesure d'offrir des études préliminaires sur ceux qui montaient les navires de haute mer.

Selon Sager, l'ouvrage était nécessaire parce que les historiens et les sociologues nous avaient abondamment renseigné sur les travailleurs des navires de pêche mais très peu sur les matelots de haute mer. La majorité des publications portant sur ce sujet proviennent d'historiens amateurs et de journalistes, qui s'intéressent davantage aux aspects techniques de la navigation qu'aux matelots eux-mêmes. Quoi qu'il en soit, le succès qu'ils remportent auprès des chercheurs avides d'histoire de la navigation illustre bien l'intérêt qui existe pour l'histoire maritime au Canada.

Ce volume se divise en neuf chapitres qui reflètent l'évolution historique de la situation du matelot dans son milieu de travail. Du contexte pré-industriel prévalant sur les petits vaisseaux, Sager explore ensuite la transition vers les navires de haute mer en étudiant le processus de recrutement, la lutte pour la protection des matelots contre les abus d'autorité des capitaines et maîtres de bord. Avant de terminer par un survol du « nouveau » milieu de travail maintenant « industrialisé » des matelots, l'auteur décrit la vision qu'entretenaient ces derniers de leur lieu de travail qu'ils considéraient souvent comme leur foyer. Tout ce processus fut témoin de la transition vers le capitalisme industriel. En résumé, le livre traite de la survivance et ultérieurement de l'extinction du travail artisanal durant l'ère industrielle.

L'auteur étudie la structure du pouvoir ou d'autorité entre les maîtres, les seconds et les matelots ainsi que les raisons pour lesquelles ces derniers acceptaient cette structure tout en protestant contre les abus d'autorité. L'auteur suggère que cette structure d'autorité sur les navires, reflétait les rapports sociaux de production prévalant dans l'industrie; ceux-ci furent créés par les hommes et non par les navires. Ainsi, le matelot représente donc un chaînon du processus de production et ce, au même titre que le travailleur d'usine à terre.

Contrairement à la croyance populaire, la vie à bord des vaisseaux à voile n'était pas romanesque. C'était plutôt de petites communautés flottantes, fragments d'une société normale où les travailleurs vivent, luttent et parfois meurent. Sager maintient que les matelots n'étaient pas proscrits ou inadaptés mais qu'ils étaient plutôt séparés de la société uniquement en vertu de leur occupation. Ils formaient une partie essentielle de la civilisation industrielle qui les envoya sur mer. Avec l'arrivée de la vapeur, le matelot devint partie intégrante d'une nouvelle division du travail et d'une nouvelle hiérarchie sociale en mer. L'administration industrielle était maintenant sur terre et, au lieu de petites communautés, les navires à vapeur canadiens devinrent d'étranges bastions masculins dirigés par des autocrates depuis leurs tours d'ivoire.

L'ouvrage de Sager représente un autre fleuron pour le Maritime History Group (MHG) qui, sans aucun doute, demeure l'un des plus prestigieux du genre au Canada. Une bonne partie des données qui ont servi à ces recherches furent recueillies en Angleterre mais aussi dans plusieurs centres d'archives des provinces atlantiques du Canada. Voilà un bon exemple de la coopération entre les archivistes et les chercheurs. Il est à signaler que les Archives nationales du Canada possèdent une copie de la banque de données du MHG sur bande magnétique. Ainsi les chercheurs peuvent avoir accès à ces informations sans devoir pour cela se rendre à Terre-Neuve. Les données sur les navires sont organisées par port d'enregistrement tels : Yarmouth, Pictou, St-Johns ou encore Miramichi. On y retrouve non seulement les noms des navires mais aussi ceux des constructeurs, les lieux de construction, de même que les dimensions ou encore le type d'embarcation. Mentionnons aussi les listes d'équipage obtenues du Public Record Office à Londres, pour la période 1863-1938 et ainsi que pour les années comprises entre 1939 et 1975. Pour tout chercheur ou archiviste intéressé aux activités du MHG, il est recommandé de consulter les articles à caractère méthodologique qui ont été publiés dans différentes revues depuis le début des années 1970.

Même si la recherche de Sager s'adresse davantage aux historiens du travail qu'aux passionnés de la navigation, il n'en demeure pas moins qu'on y retrouve plusieurs détails techniques et illustrations décrivant les navires et leurs gréements. On y remarquera aussi une multitude de tableaux, cartes et graphiques démontrant les circuits de navigation, la main-d'oeuvre et son origine. C'est donc un volume qui risque d'intéresser non seulement les historiens du travail mais aussi les fervents de l'histoire technique de la navigation.

Nicolas Landry
Archives nationales du Canada