

S.S. Klondike

National Historic Site



RIVER TRANSPORTATION IN THE YUKON

For almost four generations the sternwheeler was the mainstay of the Yukon transportation system. Steampowered boats were first introduced onto the lower river, below Ft. Selkirk, in 1866. With the great Gold Rush of 1896-98, it was the upper river, between Whitehorse and Dawson, that became the major river-boat route into the interior. The completion, in 1900, of the White Pass Railway between Skagway, Alaska and Whitehorse served to confirm the primacy of the upper Yukon River route. Only the construction of all-weather roads, and the airplane, would end the sternwheeler's supremacy.

A typical sternwheeler did not exceed 51.81 meters (170') in length or 10.66 meters (35') in width, and some could carry as much as 180-225 tonnes (198-248 t.) of cargo on a shallow draft of 1.21 meters (four feet). Many pushed barges to increase their cargo capacity. Altogether some 250 sternwheelers were constructed for use on the Yukon River and its tributaries between 1866 and 1936.

S.S. KLONDIKE I AND II

Built in Whitehorse in 1929 by the British Yukon Navigation Company, a subsidiary of the White Pass and Yukon Route, the S.S. Klondike I represented a major breakthrough in sternwheeler design. Her cargo capacity was increased 50 percent over other boats on the river without sacrificing shallow draft. She was the first sternwheeler large enough to handle a cargo in excess of 272 tonnes (300 t.) without having to push a barge. The career of the S.S. Klondike I came to an abrupt end in 1936 when the vessel ran aground on a section of the Yukon River between Lake Laberge and the Teslin River.

The company immediately built the S.S. Klondike II, a virtual carbon copy of her predecessor. She had two careers. From 1937 to 1952 the Klondike was employed primarily as a cargo vessel. Carrying general merchandise and a few passengers, the Klondike could make the downstream run from Whitehorse to Dawson - a distance of some 740.27 kilometers (460 mi.) - in approximately 36 hours with one or two stops to take on wood. On the return run, the Klondike proceeded first to Stewart Landing some 112.65 kilometers (70 mi.) above Dawson where she loaded sacks of silver-lead ore brought down the Stewart River from the Mayo District. The upstream leg of her journey back to Whitehorse could take four or five days and six wood-stops.



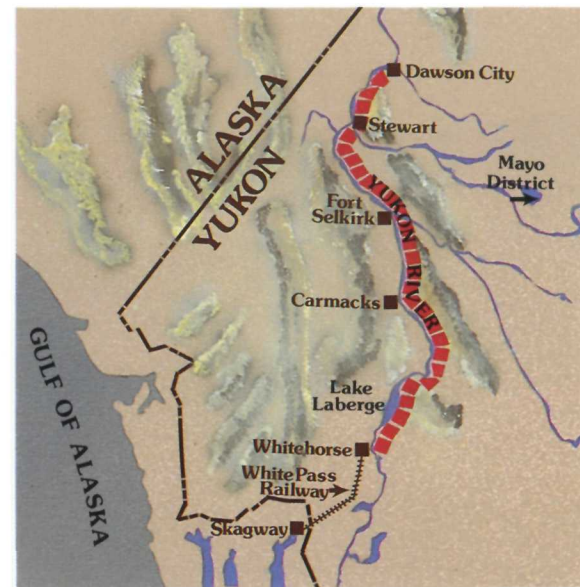
MR. BILL BROMLEY

The S.S. Klondike's first career as a cargo vessel came to an end with the opening of an all-weather road between Whitehorse and Mayo in 1950. Silver-lead ore could now be carried by truck south to Whitehorse on a year-round basis, overcoming what had always been the Yukon River's chief liability as a major transportation route - an open navigation season that was restricted to only four or five months of each year. In an attempt to save her career, the S.S. Klondike was extensively refurbished as a cruise ship, but the plan was twenty years too early to capitalize on the territory's burgeoning tourist trade. In August, 1955 the S.S. Klondike II steamed into Whitehorse on her last run up river. Donated to the government of Canada by the White Pass and Yukon Route, the S.S. Klondike II sits in permanent retirement on the bank of the Yukon River in Whitehorse. She has been carefully restored to the 1937-40 period by Parks Canada and is now commemorated as a national historic site.

S.S. KLONDIKE II: SPECIFICATIONS

Launched	Whitehorse, May 1937
Owner	British Yukon Navigation Co./ White Pass & Yukon Route
Port of Registry	Dawson City, Yukon Territory
Official No.	156744
Length	64 m (210')
Width	12.5 m (41.9')
Molded Depth	1.5 m (5.75')
Loaded Draught	1 m (40 in.)
Light Draught	.6 m (24 in.)
Gross Tonnage	1226.25 tonnes (1362.5 t)
Registered Tonnage	918.45 tonnes (1020.5 t)
Cargo Capacity	270 tonnes (approx. 300 t)
Crew	23 (in 1940)
Passengers (1st & 2nd class)	75
Engines	2 compound jet-condenser type producing 525 H.P.
Boiler	Locomotive type (fire-tube) manufactured at the Polson Iron Works, Toronto, 1901, previously used in Steamer Yukoner & S.S. Klondike #1. (working pressure: 129.4 kilograms/sq. cm. - 184 lb./sq. in.)
Cargo (upstream)	Silver-lead ore
(downstream)	General cargo (fuel, food)
Travel Time (Whitehorse-Dawson)	approx. 1½ days
(Dawson-Whitehorse)	approx. 4-5 days

THE WHITEHORSE-DAWSON RUN



MR. WILLIAM CRAWFORD

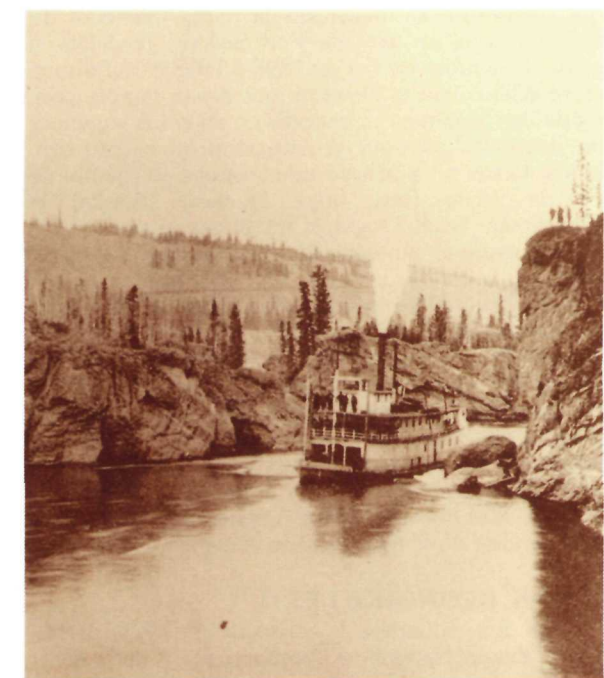
Whitehorse As Yukon's major boat-building centre, Whitehorse was the southern terminus and winter berth of most of the sternwheelers. It was here that silver-lead ore and freight were transferred between the boats and the White Pass Railway.



MR. WILLIAM BAMEFORD

Lake Laberge Each spring, navigation was delayed until the ice on Lake Laberge broke up, some two weeks after the ice on the river below had gone out. In an attempt to speed the melting of the lake

ice, lamp-black was spread along the shipping channel. The problem was more effectively solved in the 1920s when the headwaters of Marsh Lake were dammed so that a surge of water could be released to speed the break-up of the lake ice.



DIANNE McDUGALL, COLLECTION, DEPT. OF MINES AND RESOURCES

Five Finger Rapids The skills of the sternwheeler pilot were tested at many points along the Yukon River. One of the most serious challenges was the Five Finger Rapids located some 40.23 kilometers (25 mi.) north of Carmacks. Here, four massive knuckles of rock jutted out of the water dividing the river into five channels. Only the narrow channel on the east side of the river offered safe passage. The boats were often winched through this obstacle by means of a cable attached to the bank.



MR. FRANK COCHLAND

Wood Camps Wood was the standard fuel for the sternwheelers. A boat, on the upstream leg of its journey, could consume between

one and a half and two cords of wood per hour. Wood stations, therefore, were provided at frequent intervals along the river.



MRS. JOHN DUNN

Stewart Landing With the decline in gold production after World War I, silver-lead ore became the major support of the Yukon economy. Mined in the Mayo District, the ore was carried down the Stewart River by small sternwheelers such as the S.S. Keno. At Stewart Landing the ore was transferred to larger boats like the S.S. Klondike for the trip up the Yukon River to Whitehorse.



PUBLIC ARCHIVES OF CANADA

Dawson City The social and economic hub of the Gold Fields, the "City of Gold" was the northern destination of most of the sternwheelers. It was the major transfer point for both freight and passengers bound to and from the many mining operations in the Dawson region. Dawson was also the capital of the Yukon Territory until 1953 and the port of registry and winter berth for some of the sternwheelers.

The S.S. Klondike is managed by:
Area Superintendent
Yukon National Historic Sites
P.O. Box 5540
Whitehorse, Y.T.
Y1A 5N4
1-403-668-2116

Published by authority of
the Minister of the Environment
Minister of Supply and
Services Canada 1986
QS-R112-000-BB-A2



Le S.S. Klondike

Lieu historique national



LE TRANSPORT FLUVIAL AU YUKON

Le bateau-vapeur à roue arrière fut le principal moyen de transport du Yukon pendant près de quatre générations. C'est en 1866 que les premiers vapeurs ont commencé à circuler sur la partie inférieure du fleuve Yukon, en aval de Fort Selkirk. Toutefois, à cause de la ruée vers l'or de 1896 à 1898 c'est l'amont, entre Whitehorse et Dawson, qui devint la voie principale vers l'intérieur. L'importance du cours supérieur du fleuve Yukon pour la navigation fut encore confirmée lorsqu'on a achevé de construire le chemin de fer de White Pass, entre Skagway (Alaska) et Whitehorse. Seuls l'avion et les routes toutes saisons ont pu mettre fin au règne du bateau-vapeur à roue arrière.

En général, le bateau-vapeur à roue arrière ne dépassait pas 51,81 mètres (170') de longueur et 10,66 mètres (35') de largeur; certains d'entre eux pouvaient transporter une charge de 180-225 tonnes (198-248 tonnes) avec un tirant d'eau de 1,21 mètres (quatre pieds) seulement. Pour augmenter leur capacité, de nombreux bateaux-vapeur poussaient des barges. Au cours de la période de 1866 à 1936, on a construit quelque 250 bateaux-vapeur destinés au transport de marchandise sur le fleuve Yukon et sur ses tributaires.

LES S.S. KLONDIKE I ET II

Le S.S. Klondike I, construit en 1929 par la British Yukon Navigation Company, filiale de la compagnie ferroviaire White Pass and Yukon Route, était d'une toute nouvelle conception. Sa capacité était supérieure de 50 pour cent à celle des autres bateaux tout en gardant un faible tirant d'eau. C'était la première fois qu'un bateau-vapeur pouvait transporter une charge de plus de 272 tonnes (300 tonnes) sans avoir à pousser une barge. Sa carrière s'est brusquement terminée lorsqu'il s'est échoué sur le fleuve Yukon, entre le lac Laberge et la rivière Teslin.

La compagnie construisit le S.S. Klondike II, réplique du premier bateau. Le S.S. Klondike servit principalement de bateau cargo de 1937 à 1952. Chargé de marchandises et de quelques passagers, il pouvait descendre les quelque 740,27 kilomètres (460 milles) reliant Whitehorse à Dawson en 36 heures, ne s'arrêtant qu'une ou deux fois pour prendre du bois. Sur le chemin du retour, il se rendait premièrement à Stewart Landing, à environ 112,65 kilomètres (70 milles) en amont de Dawson, où on le chargeait de minerai d'argent et de plomb amené du district de Mayo par la rivière Stewart. Le retour durait parfois quatre à cinq jours et pouvait comprendre six arrêts pour le ravitaillement en bois.

En 1950, l'ouverture de la route toutes saisons entre Mayo et Whitehorse mit fin à la carrière de bateau cargo du S.S. Klondike II. Comme voie principale, le



MONSIEUR BILL BROMLEY

fleuve Yukon avait toujours présenté un problème majeur: sa saison de navigation ne durait que quatre ou cinq mois. Maintenant, grâce à la route, on pouvait acheminer par camion le minerai d'argent et de plomb vers le sud et Whitehorse pendant toute l'année. Pour tenter de sauver le S.S. Klondike, on le remit à neuf et on en fit un bateau de croisière; malheureusement, l'industrie touristique ne devait prendre son essor que vingt ans plus tard dans le territoire. Au mois d'août 1955, le S.S. Klondike II remonta le fleuve Yukon jusqu'à Whitehorse pour la dernière fois. La compagnie White Pass and Yukon Route fit cadeau du bateau au gouvernement fédéral, qui l'a amarré en permanence sur la berge du fleuve Yukon à Whitehorse. Parcs Canada a soigneusement restauré le bateau pour lui donner l'aspect qu'il avait pendant les années 1937 à 1940 et en a fait un lieu historique national.

LE S.S. KLONDIKE II: SPÉCIFICATIONS

Lancé à Whitehorse en mai 1937
 Propriétaires British Yukon Navigation Co. et White Pass & Yukon Route

Port d'enregistrement Dawson City (Yukon)
 Numéro officiel 156744
 Longueur 64 m (210')
 Largeur 12,5 m (41,9')
 Creux sur quille 1,5 m (5,75')
 Tirant d'eau en charge 1 m (40")
 Tirant d'eau léger 60 cm (24")
 Tonnage brut 1226,25 tonnes
 Jauge officielle 918,45 tonnes
 Capacité de chargement 270 tonnes env.
 Équipage 23 (en 1940)
 Passagers (1^{re} et 2^e classes) 75

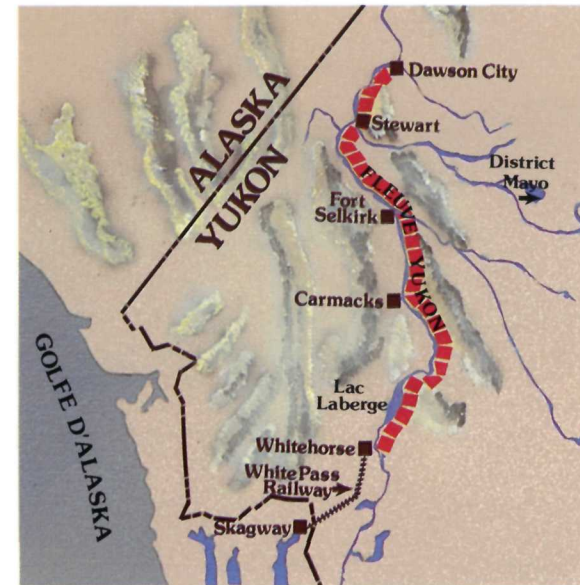
Moteurs 2 moteurs compound, de type condenseur à injection, produisant 525 CV

Chaudière ... type locomotive (à tubes de fumée) construite par Polson Iron Works, Toronto, en 1901, utilisée auparavant dans les vapeurs "Yukoner" et "S.S. Klondike n° 1" (pression de régime: 129,4 kg par cm² - 184 l par po²)

Chargement (en remontant) .. Minerai d'argent et de plomb (en descendant) Général (combustible, aliments)

Durée du voyage (Whitehorse-Dawson) ... environ 1 1/2 jour (Dawson-Whitehorse) .. environ 4 à 5 jours

LA LIGNE WHITEHORSE-DAWSON



MONSIEUR WILLIAM CRAWFORD

Whitehorse Comme centre principal de construction de navires du Yukon, Whitehorse était le terminus sud et le poste d'amarrage hivernal pour la plupart des bateaux-vapeur à roue arrière. C'était là qu'on déchargeait le minerai d'argent et de plomb et les marchandises pour les mettre sur les wagons du chemin de fer de White Pass.



MONSIEUR WILLIAM BAMFORD

Le lac Laberge Au printemps, il était impossible de naviguer sur le lac Laberge tant que la glace n'avait pas fondu, ce qui se produisait environ deux semaines après qu'elle ait disparu du fleuve. Pour

tenter de précipiter la fonte de la glace sur le lac, on répandait du noir de fumée sur la voie suivie par les bateaux. Le problème fut résolu au cours des années 1920, lorsqu'on construisit un barrage pour contenir les eaux des sources du lac; on pouvait alors faire déferler l'eau, ce qui précipitait la débacle.



DIANE McDUGALL, COLLECTION, MINISTÈRE DES MINES ET RESSOURCES

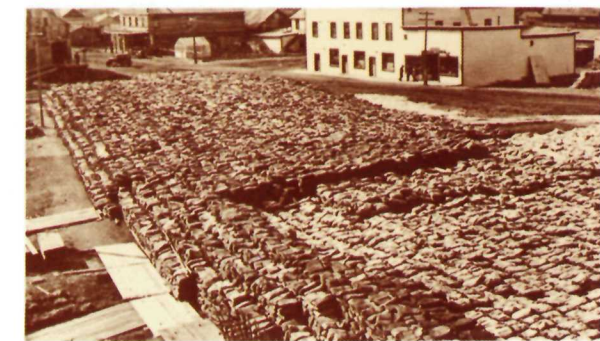
Les rapides Five Fingers Le cours du fleuve Yukon était parsemé d'épreuves pour le pilote d'un bateau-vapeur. Situés à quelque 40,23 kilomètres (25 milles) au nord de Carmack, les rapides Five Fingers étaient l'une des épreuves les plus difficiles. A cet endroit, quatre énormes rochers jaillissaient de l'eau et divisaient la rivière en cinq chenaux. Seul le chenal du côté est de la rivière permettait le passage des bateaux. Il fallait souvent tirer les bateaux à travers le passage à l'aide de câbles attachés à un treuil sur la rive.



MONSIEUR FRANK COGHLAND

Stations d'approvisionnement en bois Les bateaux-vapeur utilisaient généralement le bois comme combustible. Un bateau qui remontait le fleuve pouvait brûler une corde et demie à deux cordes

de bois par heure. On avait donc établi des stations d'approvisionnement en bois à intervalles réguliers le long du fleuve.



MADAME JOHN DUINN

Stewart Landing Lorsque la production d'or diminua, après la Première Guerre mondiale, l'exploitation du minerai d'argent et de plomb devint l'élément principal de l'économie du Yukon. Extrait des mines du district de Mayo, le minerai était acheminé vers Stewart Landing sur des petits bateaux-vapeur à roue arrière comme le S.S. Keno. A Stewart Landing, on le transbordait sur des bateaux-vapeur de plus grande taille, comme le S.S. Klondike, qui le transportaient à Whitehorse.



ARCHIVES PUBLIQUES DU CANADA

Dawson Cette "ville de l'or", centre économique et social des terrains aurifères, était le terminus nord de la plupart des bateaux-vapeur. Elle constituait aussi le principal centre de transbordement des marchandises et des passagers à destination des nombreuses exploitations minières de la région ou qui en venaient. Dawson fut également la capitale du Territoire du Yukon jusqu'en 1953 et a servi de port d'immatriculation et de poste d'amarrage d'hiver pour quelques bateaux-vapeur à roue arrière.