

1 Roue à aubes

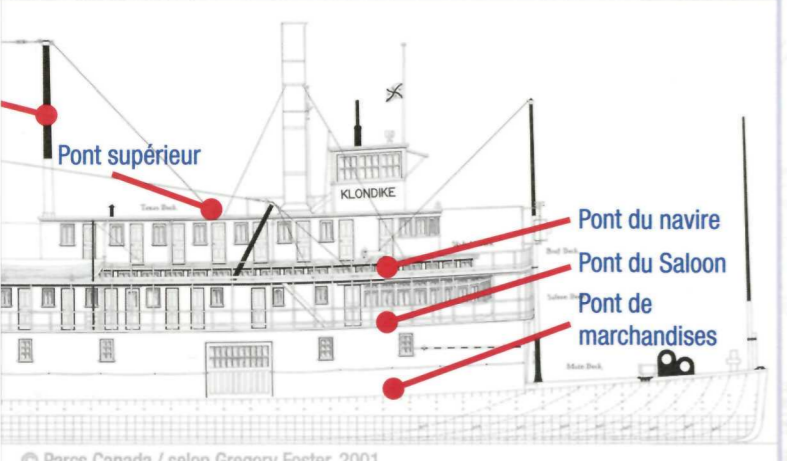


Avant de monter à bord, allez voir la roue à aubes à l'arrière du bateau.

Contrairement aux navires à roues latérales, le *Klondike* est doté d'une roue à aubes à l'arrière, ce qui rendait la roue moins vulnérable dans les cours d'eau peu profonds au débit rapide et dans les chenaux étroits et sinueux comme ceux du fleuve Yukon. Le bateau possède également plusieurs gouvernails haut placés plutôt qu'un gros gouvernail, autre caractéristique le rendant mieux adapté aux cours d'eau peu profonds.



© Parcs Canada/Fritz Mueller



© Parcs Canada / selon Gregory Foster, 2001

Le *Klondike*, roue à aubes incluse, mesure 73 m (240 pi) de longueur; il pouvait transporter 270 tonnes métriques (300 tonnes courtes) de marchandises, et son tirant d'eau n'était que de 1 m (40 po)!

2 Coque



Le meilleur endroit d'où observer la coque est le sentier qui longe le fleuve.

Le *Klondike* est conçu expressément pour le fleuve avec sa coque en forme de boîte, à fond plat et sa proue très évasée qui dirigeait l'eau sous la coque. Il est léger et n'a pas de quille centrale, ce qui améliore sa flottaison et le rend plus manœuvrable, mais nuit à sa résistance structurale. En hauteur au-dessus du pont, un système de chaînes permet d'améliorer la résistance du bateau : des tiges d'acier, ou chaînes, sont fixées aux extrémités de la charpente en bois de la coque et appuyées par de gros montants en bois. L'assemblage supporte la coque aux bouts pour l'empêcher de fléchir, à la manière d'un pont suspendu.

Pour monter à bord : contournez la proue et montez l'escalier pour trouver la planche d'embarquement.

Caractéristiques du S.S. Klondike II

- Mise à l'eau :** Whitehorse, mai 1937
- Propriétaires :** British Yukon Navigation Company (White Pass & Yukon Route)
- Port d'immatriculation :** Dawson City (Yukon)
- Numéro matricule :** 156744
- Longueur :** 64 m (210 pi)
- Largeur :** 12,5 m (41,9 pi)
- Creux sur quille :** 1,5 m (5,75 pi)
- Tirant d'eau en charge :** 1 m (40 po)
- Jauge brute :** 1 226,25 tonnes métriques (1 362,5 tonnes courtes)
- Jauge :** 918,45 tonnes métriques (1 020,5 tonnes courtes)
- Capacité de chargement :** 270 tonnes métriques (environ 300 tonnes courtes)
- Équipage :** 23 (en 1940)
- Passagers (première et seconde classes) :** 75
- Machines :** 2 machines compound avec condensateur à jet produisant 525 CV
- Chaudière :** Type locomotive (à tubes de fumée) construite par Polson Iron Works (Toronto) en 1901; utilisée auparavant sur les vapeurs Yukoner et S.S. *Klondike I* (pression de régime : 129,4 kg/cm² ou 184 lb/pi²)
- Durée du voyage :**
(Whitehorse – Dawson) 1,5 jour, incluant 1 arrêt de ravitaillement en bois
(Dawson – Whitehorse) De 4 à 5 jours, incluant de 5 à 7 arrêts de ravitaillement en bois

Itinéraires des cours du fleuve Yukon

ISBN : R64-434/2015F 978-0-660-22964-5

Lieu historique national
S.S. Klondike

S.S. Klondike

Visite autoguidée

Cette visite autoguidée comprend 12 arrêts; selon votre rythme, elle devrait prendre de 15 à 45 minutes.



© Parcs Canada / Collection G.I. Cameron n° 12

Bienvenue

Le S.S. *Klondike* a été restauré avec beaucoup de soin et a conservé beaucoup de ses caractéristiques d'origine. Pour votre propre sécurité et pour protéger ce lieu historique national pour les générations futures, veuillez respecter les règles suivantes :

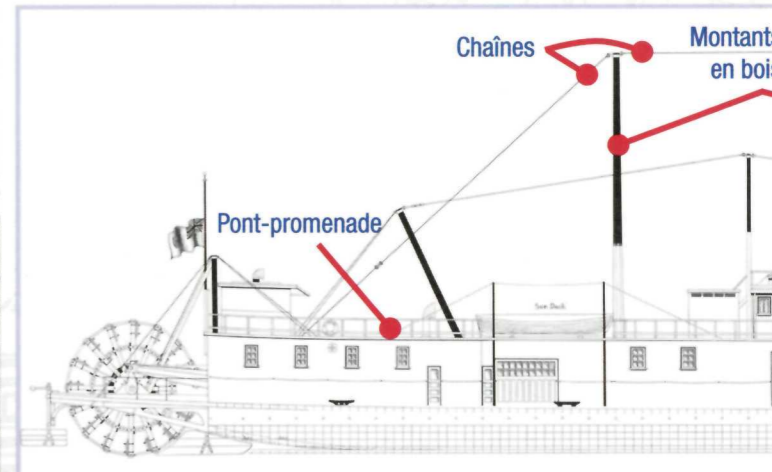
- Ne touchez pas les artefacts ou les objets exposés.
- Les enfants de moins de 14 ans doivent être accompagnés d'un adulte.
- N'approchez pas des garde-corps.
- Marchez prudemment : le pont est glissant lorsqu'il est mouillé.
- Défense de fumer.
- Interdit aux animaux.
- Défense de boire ou de manger.

Le S.S. Klondike

Lieu historique national S.S. Klondike

Navire-mère de la flotte de la BYN, le S.S. *Klondike* est le plus gros vapeur à roue arrière à avoir sillonné le cours supérieur du fleuve Yukon. Construit à Whitehorse en 1929 pour transporter du minerai, il coula en 1936 après que sa coque fut percée. Reconstitué l'hiver suivant au moyen de la superstructure originale et des machines récupérées de l'épave, le navire fut inauguré de nouveau au printemps de 1937 et reprit ses activités de transport de passagers et de marchandises jusqu'en 1955. Il fut le dernier vapeur à roue arrière à assurer le service sur le Yukon.

En 1966, le *Klondike* fut remorqué du chantier naval de Whitehorse (aujourd'hui le parc Shipyards) jusqu'à son



emplacement actuel, où on lui redonna l'apparence qu'il avait dans les années 1937 à 1940. En 1967, il fut désigné lieu historique national pour commémorer l'époque du transport par vapeurs fluviaux sur le cours supérieur du Yukon.



Les vapeurs à roue arrière commencèrent à naviguer sur le cours inférieur du fleuve Yukon à la fin des années 1860; ils remontaient le fleuve depuis St. Michael, en Alaska, sur la mer de Béring, pour apporter des fournitures aux postes de traite. Le nombre de ces vapeurs augmenta rapidement après 1897 en raison de la ruée vers l'or du *Klondike*. Les bateaux commencèrent également, à cette époque, à parcourir les lacs tributaires et le cours supérieur du Yukon.



En 1900, à l'achèvement de la voie ferrée de la White Pass & Yukon Route (WP&YR) entre Skagway et Whitehorse, le cours supérieur du fleuve devint le principal axe d'approvisionnement du nouveau territoire du Yukon. La WP&YR créa une division fluviale, la British Yukon Navigation Company (BYN), qui eut tôt fait de contrôler le commerce sur le cours supérieur du fleuve. Durant les 50 années qui suivirent, avant l'avènement des routes, la flotte de vapeurs à roue arrière de la BYN, basée à Whitehorse, fut l'épine dorsale du système de transport reliant le Yukon au reste du monde.

3 Chaudière à vapeur



Les vapeurs à roue arrière du Yukon étaient mus par des chaudières à bois. Le *Klondike* était doté d'une chaudière à tube de fumée de type locomotive. Elle contenait 15 000 l (4 000 gal) d'eau et fonctionnait à une pression de service de 129,4 kg/cm² (184 lb/pi²).



À l'avant se trouvent la chambre de combustion et la chaufferie où travaillait le chauffeur de la chaudière. Il y faisait chaud et le travail était éreintant : le *Klondike* brûlait, en moyenne, une corde (4 pi x 4 pi x 8 pi) de bois à l'heure. À l'autre extrémité se trouve le conduit de cheminée d'où s'échappaient les gaz de combustion. Au bout du conduit, les tubes de fumée passent par le réservoir d'eau, où ils chauffaient l'eau pour produire de la vapeur. Le gros tuyau au plafond derrière la chaudière amenait la vapeur à la salle des machines.

4 Marchandises (à tribord)



Avant l'aménagement des routes, les établissements et les camps miniers du Yukon dépendaient des vapeurs à roue arrière de la BYN pour leur apporter les aliments et l'équipement dont ils avaient besoin pour travailler et survivre. Les habitants devaient se procurer suffisamment de fournitures



pour passer l'hiver et le printemps, le fleuve étant gelé sept mois et demi par année. L'automne, les navires étaient sortis de l'eau et mis en cale sèche pour l'hiver au chantier naval de Whitehorse.



Un matelot de pont charge du bois de corde, vers 1935 © Parcs Canada / Collection G. D. Bissell, n° 232

Les mines d'argent du district de Mayo furent longtemps le fer de lance de l'économie du Yukon. Le minerai était transporté en aval sur la rivière Stewart à bord de barges poussées par de petits vapeurs comme le *S.S. Keno* (aujourd'hui en cale sèche à Dawson). À l'embouchure de la Stewart, le minerai était transféré sur des vapeurs plus gros qui l'apportaient à Whitehorse, d'où il était transporté par train de la WP&YR jusqu'au port de Skagway, puis expédié vers le sud. À son arrivée à la fonderie de Kellogg (Idaho), chaque sac de minerai s'était fait manutentionner jusqu'à 18 fois.



Sacs de minerai d'argent empilés à Mayo © Parcs Canada / Collection John Dunn

5 Salle des machines



C'est ici que la vapeur faisait son travail. Les gros tuyaux à vapeur fixés au plafond menaient de la chaudière jusqu'aux moteurs, situés de chaque côté de la salle des machines, qui fonctionnaient en tandem pour mouvoir la roue. Il s'agit de machines compound avec condensateur à jet produisant 525 CV chacun. La vapeur entrant dans un petit cylindre à haute pression et était évacuée dans un cylindre plus gros à faible pression. Le mouvement des pistons actionnait les bras pitman, qui faisaient tourner la roue comme le font les pédales d'une bicyclette. D'autres pièces d'équipement, également actionnées par la vapeur, faisaient fonctionner d'autres systèmes sur le navire pour fournir, notamment, l'électricité et l'eau chaude.



John Scotland, Mécanicien en chef de 1929 à 1944 © Ian Ashdown

La vitesse et la direction des moteurs étaient réglées par le mécanicien, qui recevait ses instructions du capitaine, dans la timonerie, par le transmetteur d'ordres du navire (avec un système de cloches et un tube acoustique).

6 Quartiers de l'équipage



Les quartiers de l'équipage se trouvent près de la poupe. Les matelots de pont travaillaient sous les ordres des officiers de pont; ils chargeaient et déchargeaient les cargaisons et approvisionnaient le chauffeur de la chaudière en bois. Ils occupaient la cabine à tribord, et les chauffeurs de la chaudière, celle à bâbord. Les officiers de pont et les mécaniciens bénéficiaient de logements plus spacieux, sur le pont du navire.

7 Sacs à minerai (à bâbord)



Ces sacs à minerai expliquent la grande taille du *Klondike* : celui-ci pouvait transporter beaucoup de minerai d'argent provenant des mines de Mayo sans avoir à pousser une barge, ce qui économisait temps, énergie et argent. D'autres vapeurs à roue arrière de la BYN devaient pousser des barges (p. ex. l'*Atlin*, qui est en cale sèche devant le *Klondike*) pour accroître leur capacité de charge. Sur le chemin en amont vers Dawson, le *Klondike* s'arrêtait à Stewart Landing et prenait à son bord 4 500 sacs de minerai de 56 kg (125 lb) chacun.

Faites attention en montant l'escalier : les marches peuvent être glissantes. Ne vous appuyez pas sur les garde-corps du pont.

8 Salon d'observation



Faites attention à la marche en passant la porte.

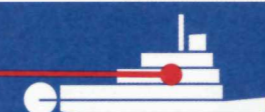
C'est ici que les passagers de première classe se détendaient et admiraient la vue du fleuve. À tribord, le bureau qui jouxte le coffre-fort était celui du commissaire. En tant qu'agent d'affaires de la BYN, il s'occupait de la paperasse, s'assurait que le courrier et les cargaisons étaient débarqués aux bons endroits et veillait au confort des passagers. Il était de service 24 heures sur 24, comme en témoigne la couchette dans son bureau.



© Parcs Canada / Fritz Mueller

En 1937, alors qu'un travailleur canadien gagnait en moyenne 25 \$ par mois, un billet de seconde classe entre Whitehorse et Dawson coûtait 25 \$ et un billet de première classe, 35 \$.

9 Salle à manger



Les passagers de première classe et les officiers prenaient leur repas dans la salle à manger. On y offrait un service d'apparat : les passagers avaient des places assignées et étaient servis par des garçons de table portant chemise blanche, nœud papillon et veste blanche. Le *Klondike* pouvait accueillir 32 passagers de première classe, ce qui obligeait à faire deux services pour chaque repas. La cuisine était, dit-on, excellente : consultez le menu au tableau!



Les cabines situées sur ce pont étaient occupées par les passagers de première classe ainsi que les passagères de seconde classe et certains membres de l'équipage. Les passagers de seconde classe dormaient dans des couchettes fixées aux structures du pont de marchandises.

10 Pont-promenade



Sur le pont-promenade, les passagers pouvaient prendre l'air et faire des parties de galets, d'anneaux ou de badminton pour se divertir. Si les passagers de première classe étaient autorisés à aller et venir à leur gré sur le bateau, ceux de seconde classe devaient s'en tenir au pont de marchandises et au pont-promenade. Le mess de l'équipage et la cuisine donnent sur le pont-promenade, où on trouvait aussi la

Prochain arrêt : le pont du navire

cabine de légumes, la glacière et la boîte à charbon. Le garde-manger pour la viande était à l'arrière; l'eau projetée par la roue à aubes en tenait le contenu au frais.



11 Pont du navire



Le pont du navire abrite les cabines des officiers. Le capitaine et le pilote occupaient les cabines à l'avant, de part et d'autre du pont; ils avaient donc vue sur le fleuve même lorsqu'ils n'étaient pas en service. La cabine du capitaine se trouve à bâbord et jouxte le capot (escaliers), ce qui lui donnait un accès rapide à la timonerie. Les deux mécaniciens occupaient les cabines à l'arrière, près de la salle des machines en utilisant l'escalier à l'arrière.



12 Timonerie



La timonerie ou passerelle haute, comme la surnommaient les membres de l'équipage, était le domaine du capitaine et du pilote. Située sur le pont supérieur, à l'avant et haut au-dessus de l'eau, la timonerie offre une vue dégagée du fleuve. La barre, bien qu'impressionnante, ne servait qu'en cas de défaillance du système hydraulique; la barre hydraulique se trouve au centre du tableau de commande, derrière la barre.



Il fallait connaître à fond le fleuve et posséder une grande habileté, fruit de nombreuses années d'expérience, pour piloter un navire de la taille du *Klondike* sur le fleuve Yukon avec ses courants forts, ses chenaux étroits, ses rapides, ses bancs de sable mouvants et ses risques constants d'échouage.

Charles Goghlan, Capitaine, de 1929 à 1946 © Parcs Canada / Collection Claude Hogg no 2

Le chef steward faisait sonner la cloche du navire pour annoncer les repas.

Si vous le souhaitez, faites-la sonner DOUCEMENT et prenez-la en photo.