

1 Schaufelrad

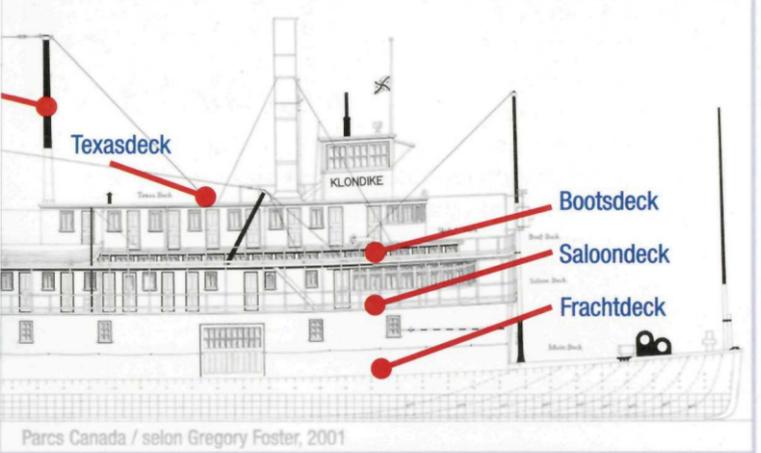


Bevor Sie an Bord gehen, schauen Sie sich das Schaufelrad am Heck an.

Die heckseitige Position des Schaufelrades macht die *Klondike* zum Heckraddampfer, im Gegensatz zu den gängigen Seiten-Schaufelraddampfern. Für schnell fließende, seichte und kurvenreiche Flüsse wie den Yukon sind heckseitige Schaufelräder besser geeignet. Eine andere Anpassung an seichtes Wasser liegt in der Benutzung mehrerer flacher Ruder anstelle eines einzelnen größeren.



Parks Canada/Fritz Mueller



Parcs Canada / selon Gregory Foster, 2001

Die *Klondike*, einschließlich des Schaufelrades, ist 73 m lang und konnte 270 t Frachtgut bei einem Tiefgang von nur 1 m befördern.

2 Schiffskörper



Die beste Sicht auf den Schiffskörper haben Sie vom Weg am Fluss aus.

Die *Klondike* ist für den Flussbetrieb gebaut: Der Körper ist kastenartig und mit einem flachen Boden und gewölbten Bug ausgestattet, der das Wasser entsprechend leitet. Da der Dampfer über keinen mittigen Kiel verfügt, hat er zwar besseren Auftrieb und vermehrte Manövrierfähigkeit, aber verminderte Strukturfestigkeit. Hoch über dem Deck wurden Ketten, sogenannte Hog Chains, gespannt, um die strukturelle Stärke zu erhöhen. Stahlstangen, auch „Chains“ genannt, wurden an den Endpunkten der Schiffsbalken befestigt und durch große, hölzerne Pfosten, sog. „Hog Posts“, verstärkt. Wie die Kabel einer Hängebrücke stützen die Ketten Bug und Heck und verhindern so mögliche Verformungen.

Zum Betreten des Schiffes gehen Sie bitte um den Bug herum und nehmen die Treppe zur Laufplanke.

S.S. Klondike II: Technische Daten

Stapellauf: Whitehorse, Mai 1937
Eigentümer: British Yukon Navigation Company (White Pass & Yukon Route)
Angemeldet in: Dawson City, Yukon
Amtliche Nr.: 156744.

Länge: 64 m
Breite: 12.5 m
Seitenhöhe: 1.5 m
Tiefgang beladen: 1 m
Bruttotonnage: 1226,25 Tonnen
Angemeldete Tonnage: 918,45 Tonnen
Ladekapazität: 270 Tonnen
Besatzung: 23 (in 1940)
Passagiere (1. und 2. Klasse): 75
Maschinen: 2 Düsen-Verbundmaschinen mit je 525 PS.
Boiler: Flammrohrboiler (wie eine Lokomotive), hergestellt von Polson Iron Works Toronto im Jahre 1901. Vormalig benutzt im Dampfschiff *Yukoner* und *S.S.Klondike I* (Betriebsdruck: 1268 kPa).

Reisedauer:
 Whitehorse – Dawson:
 1,5 Tage mit einer Pause zum Holz laden
 Dawson – Whitehorse:
 4-5 Tage mit 5-7 Pausen zum Holz laden

Routen der Heckraddampfer auf dem Yukon River



ISBN: R64-434/2019D

978-0-660-29800-9



S.S. Klondike

Selbstgeführter Rundgang

Auf diesem selbstgeführten Rundgang, der zwischen 15 und 45 Minuten dauert, besuchen Sie 12 Stationen.



Parks Canada / Cyril Doherty Collection #12

Herzlich Willkommen!

Die *S.S. Klondike* wurde sorgfältig restauriert und viele Teile ihrer Originalausstattung sind erhalten geblieben. Zu Ihrer eigenen Sicherheit und zur Sicherung dieser nationalhistorischen Stätte beachten Sie bitte folgendes:

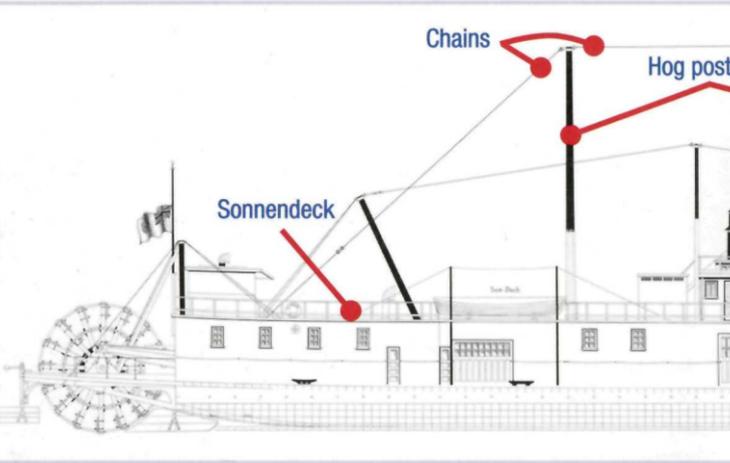
- Ausstellungsstücke bitte nicht berühren
- Kinder unter 14 müssen in Begleitung eines Erwachsenen sein
- Nicht zu nah an die Reling herangehen
- Bitte Vorsicht: Ausrutschgefahr auf dem Deck
- Rauchen verboten
- Haustiere nicht erlaubt
- Keine Lebensmittel und Getränke

Willkommen auf der S.S. Klondike

S.S. Klondike Nationalhistorische Stätte

Die *S.S. Klondike* war der größte Heckraddampfer auf dem Oberlauf des Yukon-Rivers und das Flaggschiff der British Yukon Navigation Company Flotte. Sie wurde 1929 in Whitehorse als Erzfrachter gebaut. 1936 lief sie auf Grund und sank. Im folgenden Winter wurde sie unter Einbeziehung der Originalaufbauten und Maschinen neu gebaut, und 1937 lief sie erneut vom Stapel. Bis 1955 wurde dieser letzte Yukon-River-Heckraddampfer als Passagier- und Frachtschiff eingesetzt.

1966 wurde die *Klondike* von der Whitehorse-Werft an ihren gegenwärtigen Liegeplatz befördert und auf den Zustand von



1937-40 restauriert. Im Jahre 1967 wurde sie zur nationalhistorischen Stätte erklärt, die an die Dampfschiffahrt auf dem oberen Yukon erinnern soll.



Parks Canada / G.I. Cameron Collection, 202272

Heckraddampfer wurden ursprünglich gegen Ende der 1860er Jahre auf dem unteren Yukon benutzt. Sie arbeiteten sich flussaufwärts von St. Michael (Alaska) an der Beringsee und lieferten Vorräte für die Handelsposten. Die Zahl der Heckraddampfer stieg nach 1897 wegen des Goldrausches im *Klondike* rapide an. Während dieser Zeit fing man an, die Heckraddampfer auch auf den Quellwasserseen und dem Oberlauf des Yukons einzusetzen.



Durch die Fertigstellung der Schienenverbindung White Pass & Yukon Route (WP&YR) zwischen Skagway und Whitehorse im Jahre 1900 wurde der Oberlauf des Flusses als hauptsächliche Versorgungsverbindung zum neuen Yukon-Territorium gefestigt. WP&YR gründete eine neue Flussschiffahrtsgesellschaft, die sogenannte British Yukon Navigation Company (BYN), die sehr bald die Schifffahrt auf dem Oberlauf des Flusses beherrschte. Für die nächsten 50 Jahre, vor dem Bau der Straßen, stellte die Flotte der in Whitehorse stationierten BYN-Heckraddampfer das Rückgrat des Transportsystems dar, welches den Yukon mit der Außenwelt verband.



3 Dampfkessel

Die Yukon-Heckraddampfer wurden von Holzgefeuerten Boilern angetrieben. Die *Klondike* hatte einen Flammrohrboiler wie eine Lokomotive. Dieser Boiler nahm 15.000 Liter Wasser auf und wurde mit einem Druck von 1268 kPa betrieben.



Am vorderen Ende des Boilers befinden sich die Brennkammer und der Heizraum, wo der Heizer arbeitete. Es war schwere Arbeit in dieser heißen Umgebung: die *Klondike* verbrannte durchschnittlich ein Cord (ca. 3,6 m³) pro Stunde. Am hinteren Ende befindet sich der Rauchabzug, durch den die Abgase über den Kamin abgezogen wurden. Hier sieht man die Heizrohre, die durch den Wassertank geleitet wurden, um so den Dampf zu erzeugen. Durch das große Rohr an der Decke hinter dem Boiler gelangte der Dampf in den Maschinenraum.

4 Frachtdeck (Steuerbord)

Vor dem Bau der Straßen waren die Siedlungen und Bergarbeiterlager im Yukon vollkommen abhängig von den BYN-Heckraddampfern, die die zum Arbeiten und Überleben notwendigen Lebensmittel und Ausrüstungsgegenstände brachten. Die Vorräte mussten für den ganzen Winter und Frühling reichen, denn der Yukon River ist 7,5 Monate im Jahr zugefroren. Jeden Herbst wurden die Schiffe aus dem Wasser geholt und verbrachten den Winter aufgebockt in der Werft in Whitehorse.



Deckarbeiter beim Laden von Klafferholz, ca. 1935
Parks Canada / G.D. Bissell Collection #232

Das Silberbergwerk im Mayo-Bezirk war ein Eckpfeiler der Wirtschaft im Yukon. Erze aus dem Mayo-Bezirk wurden von kleineren Heckraddampfern wie dem SS *Keno* (gegenwärtig im Trockendock in Dawson City) den Stewart River herunter befördert. An der Mündung des Stewart wurde das Erz auf größere Heckraddampfer umgeladen und flussaufwärts nach Whitehorse verschifft. Dort wurde es auf die Züge der WP&YR-Gesellschaft umgeladen und nach Skagway und weiter nach Süden transportiert. Bis das Erz in den Schmelzöfen in Kellogg (Idaho) ankam, war jeder einzelne Sack mindestens 18-mal umgeladen worden.



Erzsackhalde in Mayo
Parks Canada / Collection John Dunn, 200027

5 Maschinenraum

Hier machte man Dampf! Auf jeder Seite des Maschinenraums führen lange Dampfrohre an der Decke vom Boiler in die Maschinen, die gemeinsam das Schaufelrad antrieben. Es handelt sich um Düsen-Verbundmaschinen mit je 525 PS. Der Dampf trat zuerst in den kleineren Hochdruckzylinder ein und wurde dann in den größeren Niederdruckzylinder weitergeleitet, wodurch die Kolben angetrieben wurden. Die Bewegung der Kolben drückte und zog die Lenkkolben, die das Schaufelrad wie Fahrradpedale antrieben. Die Geschwindigkeit und Richtung der Maschinen wurden vom Maschinisten geleitet, der wiederum seine Anweisungen vom Kapitän im Ruderhaus über den Schiffstelegraphen und durch Glockensignale und ein Sprachrohr erhielt.



Andere durch Dampf angetriebene Geräte trieben verschiedene Schiffsanlagen an und erzeugten unter anderem elektrische Beleuchtung.

John Scotland, Hauptmaschinist, 1929 bis 1944
© Ian Ashdown

6 Mannschaftsräume

Die Mannschaftsräume befinden sich im Achterschiff. Zwei Deckarbeiter, die den Maaten unterstellt waren, luden und entluden die Fracht und brachten den Heizern Holz. Sie schliefen in der Steuerbordkajüte. Die Heizer schliefen in der Backbordkajüte. Als Offiziere hatten die Maate und Maschinisten Anspruch auf bequeme Unterbringung auf dem Bootsdeck.

7 Erzsäcke (Backbord)

Diese Erzsäcke waren der Grund dafür, dass die *Klondike* so groß angelegt war. Große Mengen Erz mussten aus den Silberbergwerken im Mayo-Bezirk transportiert werden, ohne dass man einen Lastkahn schieben musste, was wiederum Zeit, Energie und Geld sparte. Andere BYN-Heckraddampfer schoben Lastkähne (wie die *Atlin*, die vor der *Klondike* im Trockendock liegt), um ihr Frachtvolumen zu erhöhen. Auf ihrer Stromaufwärtsfahrt von Dawson aus hielt die *Klondike* bei Stewart Landing und lud 4500 Säcke mit Erz, die je 56 kg wogen.

Bitte Vorsicht auf den Treppen - Ausrutschgefahr! Nicht über die Reling hinauslehnen.

8 Aussichtsdeck

Bitte Vorsicht beim Eintreten: hohe Kante auf dem Fußboden.

Hier konnten die Erste-Klasse-Passagiere sich entspannen und die Aussicht auf den Fluss genießen. Das Büro neben dem Safe auf der Steuerbordseite gehörte dem Zahlmeister. Er war ein Angestellter der BYN-Gesellschaft und erledigte die Büroarbeiten, stellte sicher, dass Post und Frachtgut an die richtige Adresse gelangten und dass die Passagiere gut betreut wurden. Er war rund um die Uhr im Dienst und schlief in seinem Büro.



Parks Canada / Fritz Mueller

1937 betrug das Durchschnittseinkommen eines kanadischen Arbeiters \$ 25 im Monat. Eine Zweite-Klasse-Fahrkarte von Whitehorse nach Dawson kostete \$ 25, ein Erste-Klasse-Ticket kostete \$ 35.

9 Speisesaal

Erste-Klasse-Passagiere und Offiziere nahmen ihre Mahlzeiten im Speisesaal ein. Es ging sehr formell zu. Die Sitzplätze waren vorgeschrieben und man wurde von Schiffskellnern in weißen Hemden, Fliegen und weißen Kellnerjacken bedient. Die *Klondike* konnte 32 Erste-Klasse-Passagiere befördern. Es gab zwei Sitzungen pro Mahlzeit. Man sagt, dass das Essen ausgezeichnet war. Schauen Sie sich die Speisekarte am Aushängebrett an!



Die Gästekabinen auf diesem Deck waren für die Erste-Klasse-Passagiere, sowie die weiblichen Zweite-Klasse-Passagiere und einige Mannschaftsmitglieder reserviert. Männliche Zweite-Klasse-Passagiere schliefen in Stockbetten, die auf dem Frachtdeck befestigt waren.

10 Sonnendeck

Auf dem Sonnendeck schnappten die Passagiere Luft und spielten Shuffleboard, Ringwerfen oder Federball. Erste-Klasse-Passagiere konnten sich überall auf dem Schiff frei bewegen, während Zweite-Klasse-Passagiere sich auf dem Fracht- und dem Sonnendeck aufhalten mussten. Die Mannschaftsmesse und die Schiffsküche haben jeweils eine Tür zum Sonnendeck. Das Gemüsefach, das Eisfach

Nächste Station: Bootsdeck

und die Kohlenkiste befanden sich draußen. Ein geschütztes Fleischfach befindet sich achtern, damit das Spritzwasser vom Schaufelrad den Inhalt kühl halten konnte.



11 Bootsdeck

Die Offizierskajüten befinden sich auf dem Bootsdeck. Der Kapitän und der Steuermann wohnten in den beiden vorderen Kajüten. Somit hatten sie selbst in der Freizeit einen Blick auf den Fluss. Die Kapitänskajüte befindet sich backbord, direkt neben der Treppe zum Ruderhaus. Bei beiden Maschinisten wohnten in den hinteren Kajüten beim Maschinenraum und der hinteren Treppe.



12 Ruderhaus

Das Ruderhaus - oder die „Affeninsel“, wie es von der Mannschaft genannt wurde - war das Reich des Kapitäns und des Steuermanns. Es lag auf dem Texasdeck, weit vorne und hoch oben, und ermöglichte uneingeschränkte Sicht auf den Fluss. Das imposante Steuerrad wurde nur zum Steuern benutzt, wenn das hydraulische System ausfiel. Das hydraulische Ruder befindet sich zentral im Bedienungspult hinter dem Steuerrad.



Man musste sich gut auf dem Fluss auskennen und jahrelange Erfahrung haben, um den Yukon mit einem Schiff der Größenordnung der *Klondike* zu befahren, denn der Fluss hat eine starke Strömung, enge Kanäle und Stromschnellen. Es bilden sich immer wieder neue Sandbänke, und man läuft schnell auf Grund.

Charles Goghlan, Kapitän, 1929 bis 1946
Parks Canada / Collection Claude Hogg, 201758

Der Schiffskellner läutete die Schiffsglocke, wenn das Essen fertig war.

Sie dürfen auch gerne LEICHT läuten und ein Foto machen.