

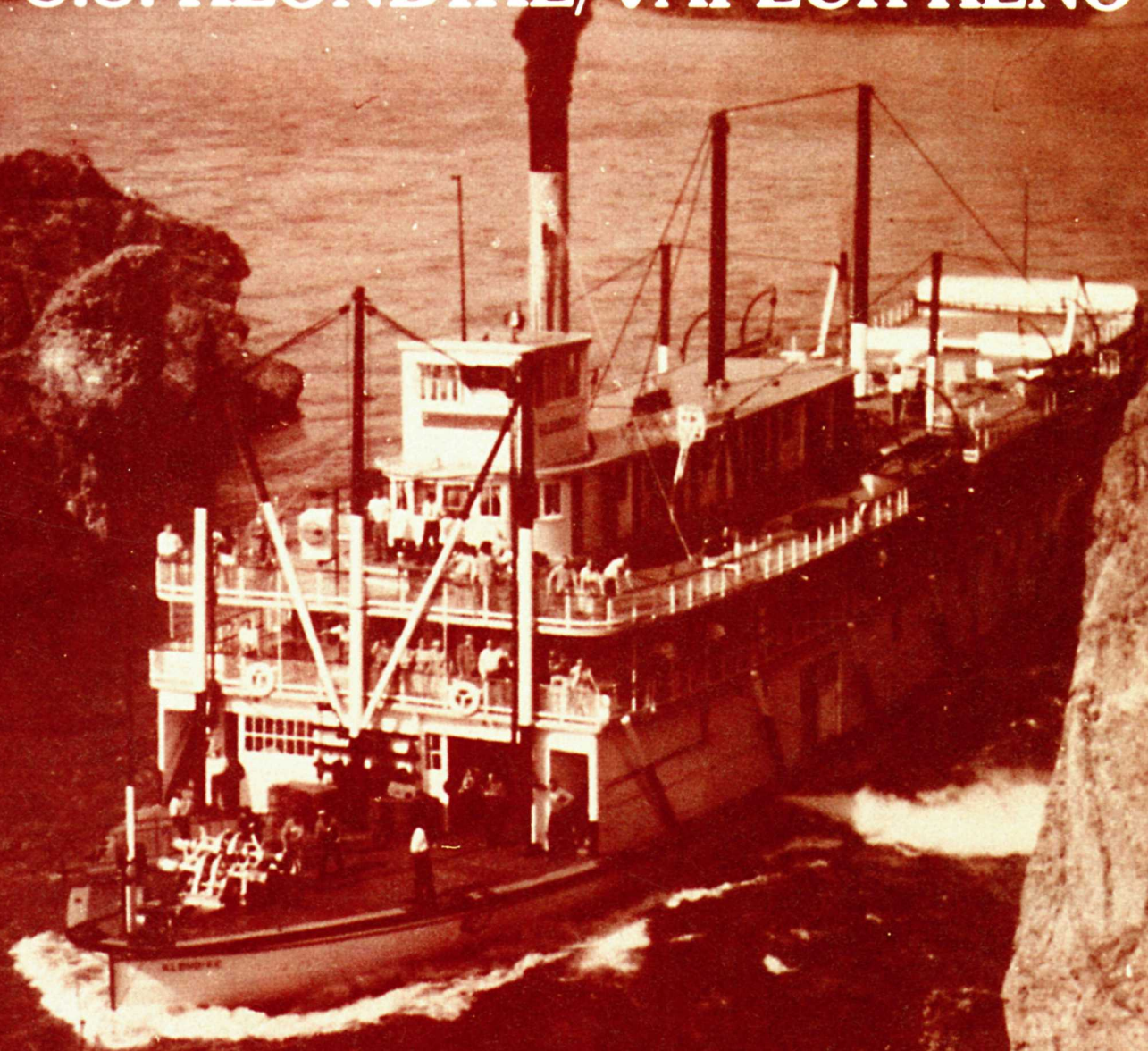


Parks
Canada

Parcs
Canada

YUKON

S.S. KLONDIKE NATIONAL HISTORIC SITE/STEAMER KENO LIEU HISTORIQUE NATIONAL S.S. KLONDIKE/VAPEUR KENO





S.S. Klondike en route from Whitehorse to Dawson City (A. Courquin).
Le S.S. Klondike en route de Whitehorse à Dawson City (A. Courquin).

COVER

The S.S. Klondike entering Five Finger Rapids — navigational hazard on the round trip between Whitehorse and Dawson City.

COUVERTURE

Le S.S. Klondike pénétrant les rapides Five Finger, véritable péril pour les navigateurs qui font l'aller-retour entre Whitehorse et Dawson City.

S.S. KLONDIKE

On the banks of the Yukon River, Whitehorse, Y.T.
Sur les rives du fleuve Yukon, Whitehorse, (Yukon).

STR. KENO/VAPEUR KENO

On the east bank of the Yukon River in Dawson City, Y.T.
Sur la rive est du fleuve Yukon à Dawson City (Yukon).

S.S. KLONDIKE

Superintendent
Whitehorse National Historic Site
200 Range Road
Whitehorse, Yukon Territory
Y1A 3V1

Directeur

Lieux historiques nationaux Whitehorse
200, chemin Range
Whitehorse (Territoire du Yukon)
Y1A 3V1

STR. KENO/VAPEUR KENO

Superintendent
Klondike National Historic Sites
P.O. Box 390
Dawson City, Yukon Territory
Y0B 1G0

Directeur

Lieux historiques nationaux du Klondike
C.P. 390
Dawson City (Territoire du Yukon)
Y0B 1G0

The Klondike at Whitehorse and the Keno at Dawson City commemorate the era of river transportation in the Yukon — an era which lasted nine decades and included the fabled Gold Rush of '98.

River navigation made white settlement in the north possible and remained the key method of transportation from the 1860s until the 1950s, when all-weather roads and reliable air service ended the sternwheeler's supremacy.

The first paddlewheelers on the Yukon River were introduced by the Alaska Commercial Company in 1867. For the next thirty years, the "lower river" from St. Michael on the Bering Sea to Fort Selkirk were important, but from the time of the Klondike Gold Rush, attention shifted to the "upper river", from Dawson to the head of navigation at Whitehorse.

When gold was discovered in the Yukon, steamboats were the lifeline to the outside world. Everything but the gold — food, machinery, equipment, building supplies and the miners themselves — had to go north to Dawson, a downriver trip that took a day and a half. The return trip upriver took two to five days because of problems with changing depth, sandbars, rocks and shifting channels.

The Keno is the senior vessel, constructed at the British Yukon Navigation Company on the Stewart River, moving silver-lead-zinc from the rich mines of the Mayo District to Stewart Landing on the Yukon River.

The Keno could carry only 120 tons a trip, although its carrying capacity was tripled by adding a barge. With the completion of an all-weather road from Whitehorse to Mayo in 1948, it was taken out of service. Nine years later the boat was donated to the federal government and made its last voyage, from Whitehorse to Dawson. This was the last voyage of any of the Yukon's riverboats and marked the end of the era of river transport.

Two different sternwheelers carried the name Klondike. The first, launched at Whitehorse in 1929, was the largest riverboat built to date, 210 feet (64 m) long, 42 feet (12.8 m) wide and with a cargo capacity of 300 tons. In 1936, the company suffered a serious blow when the ship was destroyed. The Klondike II was built the next year, virtually the same size as the original, and from 1937 until 1952 moved general cargo to Dawson and Mayo and ore concentrates back to Whitehorse. It did its job efficiently, but with limited capacity and a short navigation season, could only take out a portion of the mined ore. An all-weather road to Mayo ended the need for short-term river transportation.

Unlike the Keno, the Klondike wasn't beached: the company refurbished it as a cruise boat, to exploit the tourist potential of the Whitehorse-Dawson route. When the plan failed, the Klondike joined its sister ships on shore at Whitehorse in August, 1955, bringing to an end almost a century of continuous river transportation.

Le Klondike à Whitehorse et le Keno à Dawson commémorent l'époque du transport fluvial au Yukon, une époque qui dura près d'un siècle comprenant la fameuse ruée vers l'or de 1898.

La navigation fluviale facilita l'arrivée des blancs dans le Nord et demeura le moyen de transport principal de 1860 à 1950. Des routes utilisables à l'année et un bon service aérien mirent fin à la suprémacie des vapeurs à roue arrière.

Les premiers étaient au service de l'Alaska Commercial Company et furent lancés en 1867. Pendant les trente prochaines années, le cours inférieur du fleuve Yukon, de St. Michael sur la mer de Bering à Fort Selkirk, était le plus important. A partir de la ruée vers l'or, le cours supérieur retint toute l'attention, de Dawson au centre de navigation Whitehorse.

Au temps de la découverte de l'or dans le Yukon, les vapeurs étaient le lien de contact avec le monde extérieur. Pour atteindre Dawson tout sauf l'or descendait le fleuve, ce qui prenait un jour et demi. Le voyage de retour, en remontant le courant, pouvait prendre de deux à cinq jours selon la profondeur de l'eau, les bancs de sable, les rocs et les chenaux.

Le Keno est le plus vieux de ces deux navires. La British Yukon Navigation Company à Whitehorse le construisit en 1922. Il était plus petit que la plupart des bateaux de navigation fluviale parce qu'il voyageait sur la rivière Stewart, transportant du zinc, de l'argent et du plomb à partir des mines du district Mayo jusqu'à Stewart Landing sur le fleuve Yukon.

La capacité du Keno était de 120 tonnes (109 t.). La route de Whitehorse à Mayo, achevée en 1948, rendit le bateau inutile. Neuf ans plus tard, le Keno, cédé par sa compagnie au gouvernement fédéral, fit son dernier voyage de Whitehorse à Dawson. Ce voyage marqua la fin de l'époque des vapeurs.

Deux vapeurs à roue arrière portèrent le nom de Klondike. Le premier, lancé à Whitehorse en 1929, était le plus gros bateau construit pour la navigation fluviale. Il mesurait 210 pieds de longueur (64 m), 42 pieds de largeur (12.8 m) et pouvait transporter une cargaison de 300 tonnes (272 t.). Ce fut une perte sérieuse pour la compagnie lorsqu'il fut détruit en 1936. Le Klondike II fut construit l'année suivante avec presque les mêmes dimensions que l'original et de 1937 à 1952, il transportait une cargaison générale à Dawson et Mayo pour revenir chargé de minerai à Whitehorse. A cause de sa capacité fixe et de la courte saison de navigation, il ne pouvait suffire à transporter tout le minerai. Une route fut finalement construite jusqu'à Mayo pour résoudre ce problème, éliminant le besoin de navigation fluviale.

La compagnie transforma le Klondike en bateau de croisière espérant profiter du développement touristique sur le circuit Whitehorse-Dawson. Le plan ne réussit pas et il rejoignit ses navires-jumeaux en août 1955, mettant fin à presque un siècle de transport fluvial.



1



2



3



4



5



6



7

1. The Steamer Keno berthed at Dawson City.
2. View aft of the S.S. Klondike dining room, as it looked in the 1930s.
3. Captain William Bromley in the Observation Room of the S.S. Klondike, the sternwheeler he captained for 7 years.
4. The junction of the Yukon and Klondike rivers at Dawson City.
5. Exterior of the S.S. Klondike.
6. Typical passenger cabin on the S.S. Klondike.
7. The Klondike's Pilot House.

1. Le vapeur Keno en cale sèche à Dawson City.
2. Vue arrière de la salle à manger du S.S. Klondike, telle qu'elle était aux années 1930.
3. Le capitaine William Bromley dans le poste d'observation du S.S. Klondike, le bateau à roue arrière qu'il pilota pendant 7 ans.
4. Confluent du fleuve Yukon et de la rivière Klondike à Dawson City.
5. L'extérieur du S.S. Klondike.
6. Cabine de passagers à bord du S.S. Klondike.
7. Poste de pilotage du Klondike.



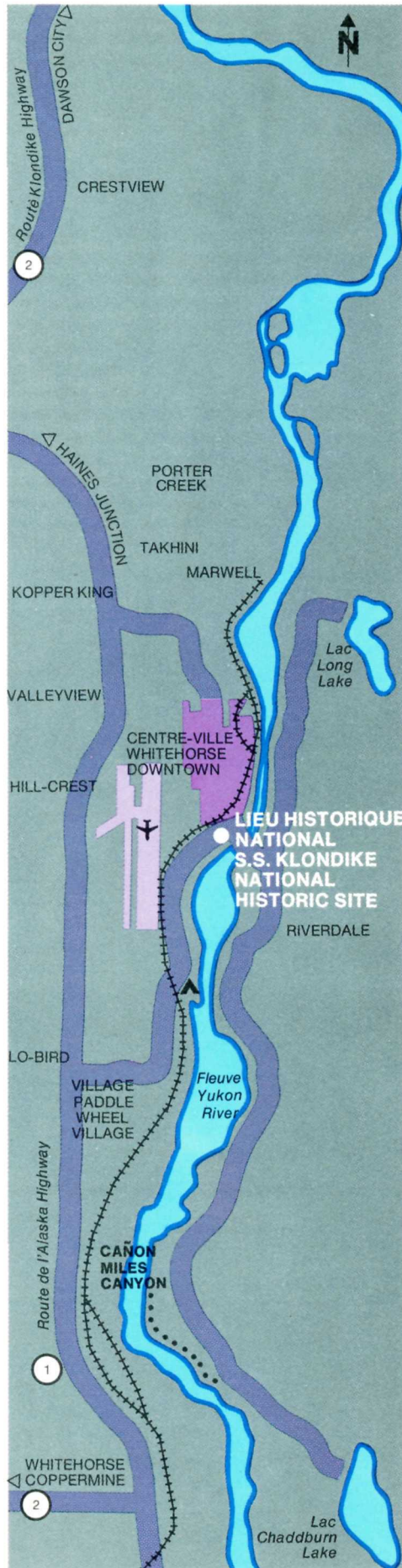
Vegetable locker on the S.S. Klondike.
Armoire à légumes du S.S. Klondike.

LEGEND

- Dawson City and Outlying Area
- City of Whitehorse and Outlying Areas
- Building
- 1 River Tours
- 2 Bus Tours
- 3 Yukon Territorial Government Information Centre
- ▲ Camping
- Trail
- ++ Railroad (narrow gauge)
- ✈ Airport

LEGENDE

- Dawson City et environs
- Whitehorse et environs
- Bâtiments
- 1 Tours sur fleuve
- 2 Service d'autobus
- 3 Centre de renseignements du gouvernement territorial
- ▲ Camping
- Sentier
- ++ Chemin de fer à écartement étroit
- ✈ Aéroport



Published by authority of
the Minister of the Environment
©Minister of Supply and
Services Canada 1983
Publié en vertu de l'autorisation
du ministre de l'Environnement
©Ministère des Approvisionnements
et Services Canada 1983
OS-R121-000-BB-A1

