

HISTORIC KETTLE VALLEY RAILWAY



MYRA CANYON

EXPLORER



FRIENDS OF THE SOUTH SLOPES



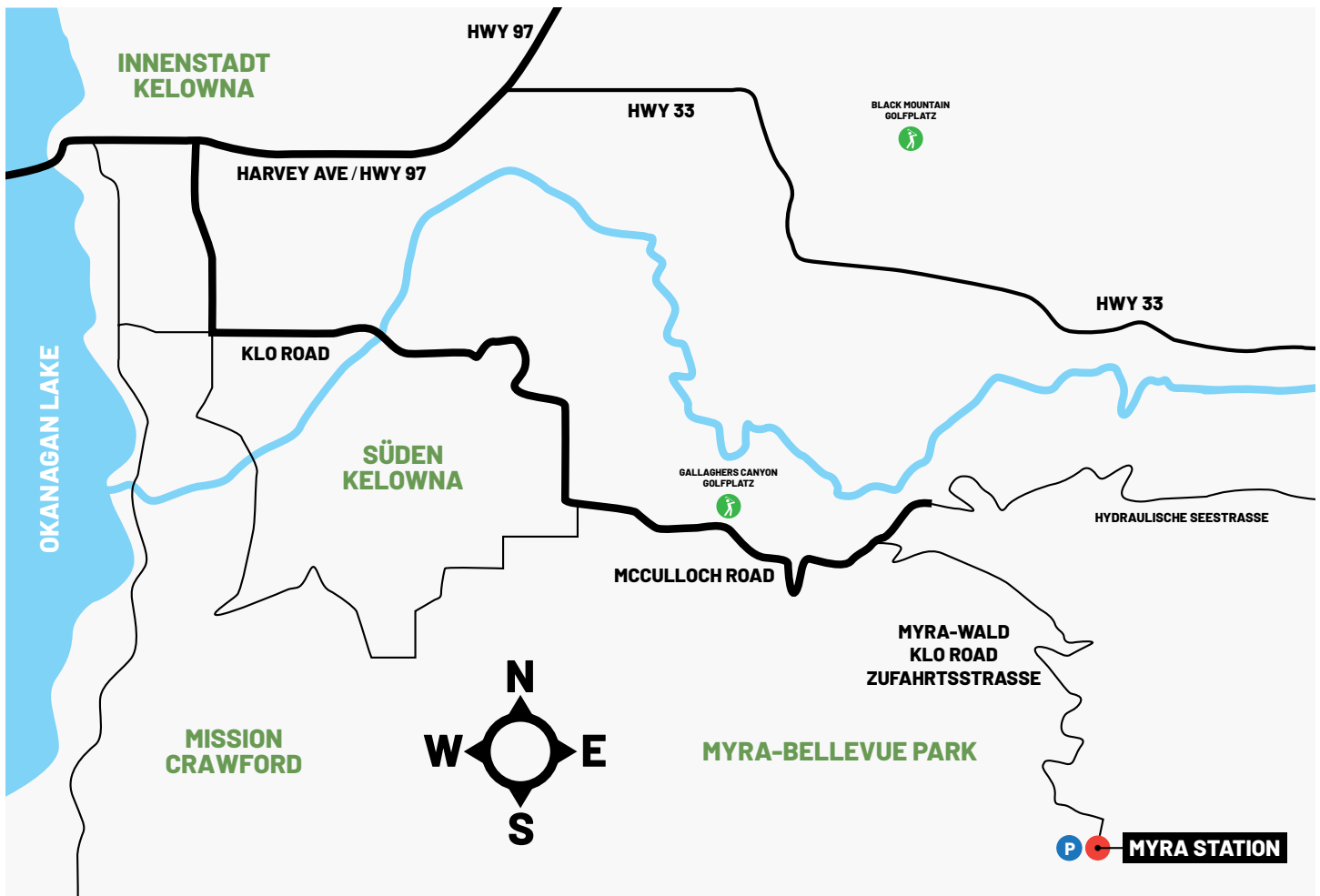
**TRANS CANADA TRAIL
SENTIER TRANSCANADIEN**



BRITISH COLUMBIA

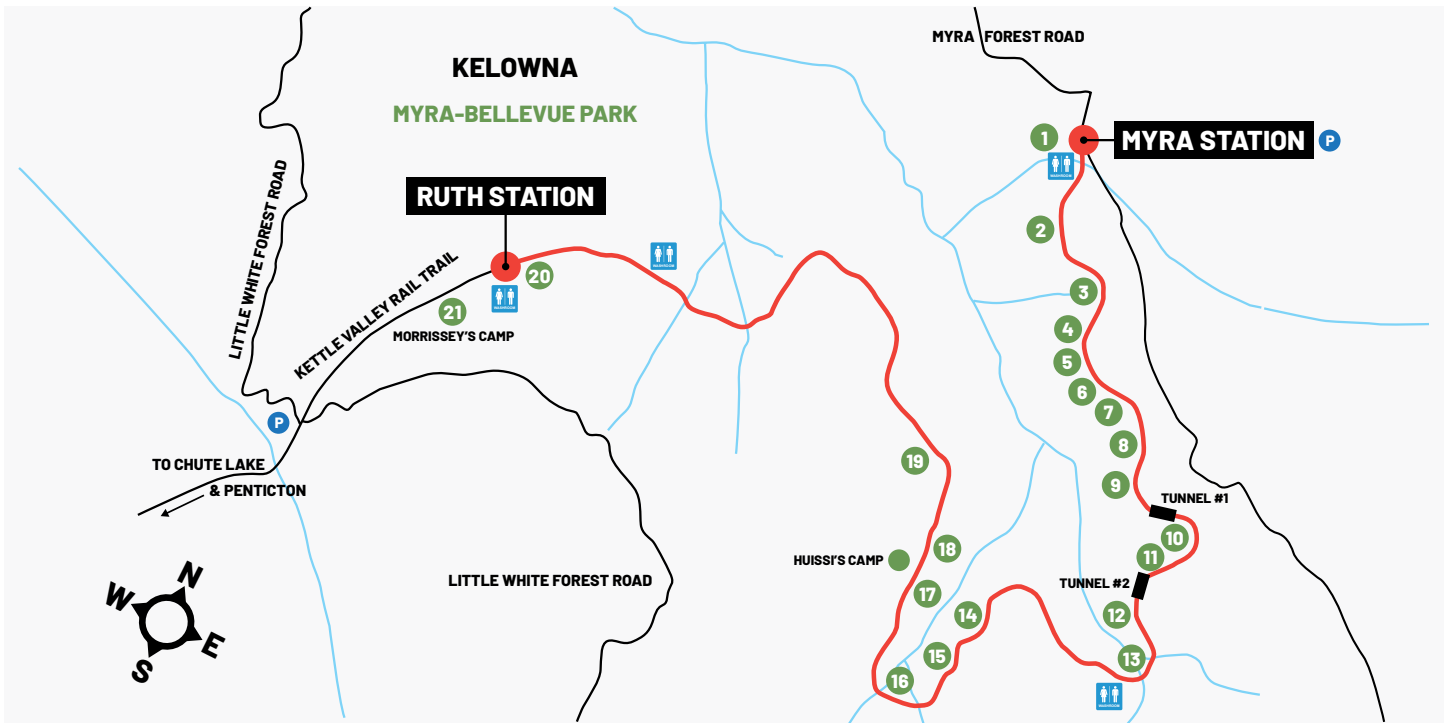
BC Parks

Lage des Parkplatzes der MYRA STATION



HINWEIS: Die Myra Forest Service Road (FSR) zu den beliebten Myra Canyon Trestles ist im Allgemeinen eine holprige Schotterstraße, die für die meisten Fahrzeuge befahrbar ist, aber Schlaglöcher, Wellblechpisten und Steine aufweisen kann, weshalb Vorsicht geboten ist; die Bedingungen variieren je nach Jahreszeit.

GENIESSEN SIE DIE selbstgeführte Tour über die Trestle-Brücke



Dieser kostenlose Leitfaden wird von den Friends of the South Slopes (FOSS) zur Verfügung gestellt. Zeigen Sie Ihre Dankbarkeit mit einer Spende.

[HIER SPENDEN](#)



ERKUNDEN & LERNEN

Tippen Sie auf das Symbol, das dem Zeichen entspricht



Suchen Sie das Symbol in der oberen rechten Ecke jedes Schildes und tippen Sie dann auf den entsprechenden Kreis darunter, um mehr darüber zu erfahren

Sehenswürdigkeit.



Noch mehr zu entdecken
Entdecken Sie das Okanagan Valley

KLICKEN SIE HIER

Myra Canyon und Kettle Valley Railway Selbstgeführte Tour

Warum sollte man eine Eisenbahn im Myra Canyon bauen?



Um zu verstehen, warum diese Eisenbahnlinie benötigt wurde, ist es hilfreich, die Geographie von British Columbia zu verstehen. Zwischen der Pazifikküste und der Grenze zu Alberta erstrecken sich sechs Gebirgsketten in Nord-Süd-Richtung. 1846 legten Großbritannien und die Vereinigten Staaten den 49. Breitengrad als Grenze fest, doch die Einhaltung dieser Grenze wurde nur unzureichend kontrolliert. Während des Cariboo-Goldrausches von 1859 drangen zahlreiche Amerikaner in britisches Gebiet ein.

Als British Columbia 1871 Kanada beitrug, waren seine Bodenschätze von der Ausbeutung durch die Amerikaner bedroht. Eine Bedingung für den Beitritt zur Konföderation war die Fertigstellung der Canadian Pacific Railway (CPR), die 1885 abgeschlossen wurde. Da Geschwindigkeit entscheidend war, wählte die CPR eine nördlichere Route über Kamloops, wodurch der Süden von British Columbia ohne Bahnanschluss blieb.

Im Jahr 1886 lösten bedeutende Silberfunde nahe Nelson einen Bergbauboom im südlichen British Columbia aus. Es wurde unerlässlich, diese Ressourcen in Kanada zu halten, wodurch der dringende Bedarf an einer rein kanadischen Eisenbahnlinie entstand, die die Kootenays mit der Küste verbinden sollte.

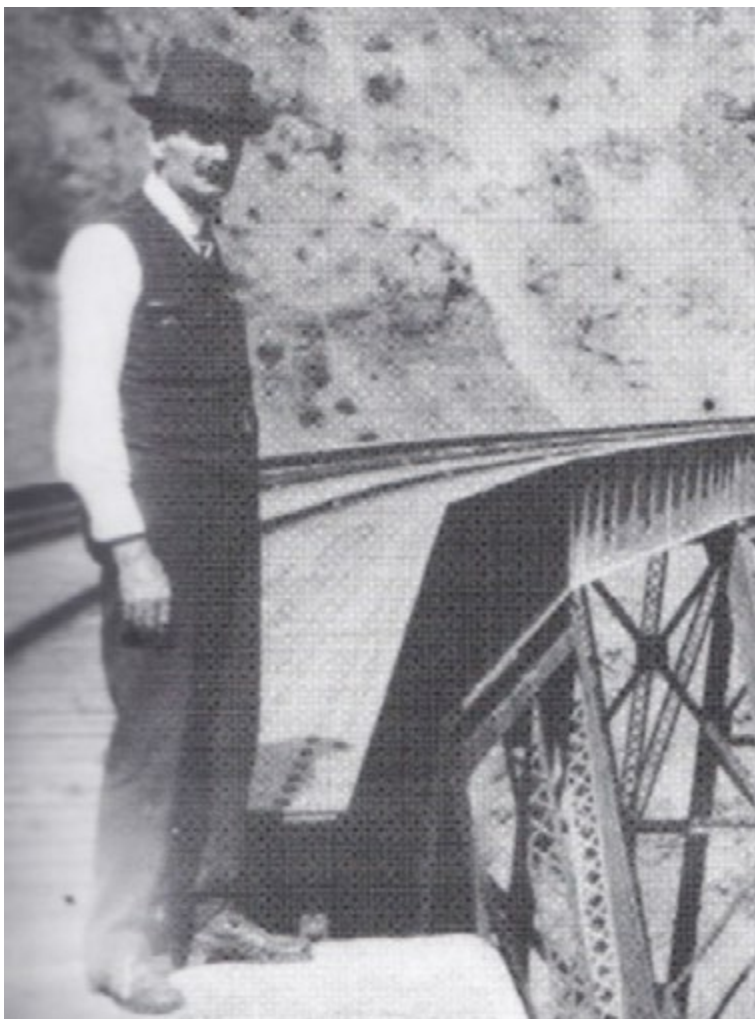
Die meisten Bergleute waren Amerikaner, die Vorräte kamen aus Spokane, und das Erz wurde in den Vereinigten Staaten verarbeitet. Dies führte zu einer starken wirtschaftlichen Bindung des südlichen British Columbia an die USA und schürte die Angst vor einer politischen Eingliederung. Die Fertigstellung der Kettle Valley Railway war daher unerlässlich, um British Columbias Zugehörigkeit zu Kanada zu sichern.

Wer hat die Kettle Valley Railway geplant und gebaut?

Andrew McCulloch wurde am 16. Juni 1864 in Lanark County, Ontario, geboren und stieg zum legendären Chefindingenieur der Kettle Valley Railway auf. Für die im südlichen Landesinneren von British Columbia isolierten Bewohner schuf er eine lebenswichtige Verbindung durch die Berge, die sie mit der Provinz verband und dazu beitrug, die Kootenays vor einer amerikanischen Besetzung zu schützen. Die Eisenbahn wurde schlicht als **“McCullochs Wunder”** bekannt.



Andrew McCulloch
Chefindingenieur der Kettle Valley Railway



1888 schloss McCulloch das Dominion Business College in Kingston, Ontario, ab. Ein Jahr später, mit gerade einmal 24 Jahren, gab er die Buchhaltung auf, heuerte bei der Canadian Pacific Railway (CPR) an und ging fortan in den Westen. Er arbeitete sich bei der Eisenbahn hoch – vom Arbeiter über den Vermesser und den Ingenieur vor Ort bis hin zum Abteilungsingenieur –, bis ihn J. J. Warren, Präsident der Kettle Valley Railway, im Mai 1910 zum Chefindingenieur der Kettle Valley Railway ernannte.

McCulloch schien den Myra Canyon zu hassen – und das nicht ohne Grund. Obwohl die Schlucht kaum einen Kilometer breit ist, fällt sie 213 Meter tief ab. Eine direkte Überquerung war unmöglich. Die einzig mögliche Route schmiegte sich an die Canyonwände und zwang die Bahnlinie, sich zwölf Kilometer lang wie eine Halskette um die Felsen zu winden.

Wer hat die Eisenbahn gebaut?



Arbeiter räumen Steine und Schutt vom Bahndamm



Vermesser bei der Arbeit, den Weg zu legen

Der Bau der Kettle Valley Railway wurde zum größten Bauprojekt in der Geschichte des Okanagan Valley. Die Bauunternehmer erhielten 2,5 Millionen Dollar – heute umgerechnet etwa 85 Millionen Dollar. Auf dem Höhepunkt der Bauarbeiten im Jahr 1913 arbeiteten rund 2.000 Männer in der Schlucht und lebten in Lagern oberhalb der Bahntrasse an den Klippen. Huissis Lager nahe Trestle 4 und Morrisseys Lager nahe Ruth Station markieren noch heute die Orte, an denen diese Arbeiter lebten und arbeiteten und bewahren so die Geschichte der Männer, die eine Eisenbahnlinie durch die Berge schlugen.

Viele in der kleinen Stadt Kelowna beäugten den Zustrom ausländischer Arbeiter mit Argwohn und nannten sie abfällig "Bauarbeiter" oder "Deckenarbeiter". Doch diese Männer waren das Herzstück der Kettle Valley Railway. Fernab ihrer Heimat riskierten Italiener aus Neapel, Österreicher aus dem habsburgischen Galizien, Russen aus Wladiwostok, Schweden aus Stockholm und unzählige andere ihr Leben im Myra Canyon. Beim Bau der KVR standen nur wenige Maschinen zur Verfügung. Fast alle Arbeiten wurden von Hand verrichtet. Unter Entbehrungen, Gefahren und in Isolation schlugen sie eine Eisenbahnlinie aus dem steilen Fels – ein bleibendes Denkmal ihrer Stärke und ihrer Opferbereitschaft.

Die Auftragnehmer erhielten 2,5 Millionen Dollar
heute etwa 85 Millionen Dollar.

Die Arbeit - Baujobs auf der KVR

Der Bau der KVR erforderte zahlreiche Männer mit unterschiedlichen Qualifikationen. Ingenieure, Vermesser, Zimmerleute, Buchhalter, Inspektoren, Lagervorarbeiter, Lagerverwalter und Schreiber (zuständig für die Materialversorgung und die operative Logistik) mit guten Englischkenntnissen waren in verschiedenen Bauphasen unerlässlich. Diese Stellen wurden größtenteils von Weißen besetzt, die über die nötige Ausbildung für diese anspruchsvolleren Aufgaben verfügten.



Kettle Valley Railway-Vertreter – sitzend – Andrew McCulloch (links), JJ Warren (rechts)

Die sogenannten “Ausländer” bekamen die härtesten Arbeiten. Nur mit Muskelkraft und unbändigem Willen schufteten sie mit Spitzhacken, Schaufeln, Handbohrern, Schubkarren und bloßen Händen. Sie sprengten und transportierten Gestein, ebneten das Gleisbett, gruben Fundamente für die Eisenbahnbrücken und schlugen Nägel ein, die Stahl und Holz verbanden. Pferde und Maultiere zogen kleine Förderwagen auf provisorischen Schienen und brachten Steine von den Höhen, um die Lücken darunter zu füllen. Jeder Meter Gleis wurde mit Schweiß bezahlt – und von Männern gebaut, deren Kraft die Eisenbahn zusammenhielt.



Arbeiten in einem Felschnitt



Die Arbeitsmannschaft vor dem Kochzelt

1

MYRA STATION

Bei der Einfahrt auf den Parkplatz kamen Sie an der Stelle vorbei, wo sich einst der Bahnhof Myra der Kettle Valley Railway befand. Drei Bahnhöfe der KVR wurden nach Töchtern von Eisenbahnern benannt. Der Bahnhof Myra ehrt Myra Newman, die Tochter des Gleisbaumeisters "Doc" Newman, über die allerdings nur wenig bekannt ist. Heute sind die Überreste des Bahnhofs Myra längst im Nebel der Geschichte verschwunden.

Heute sind die Überreste des Bahnhofs Myra längst im Nebel der Geschichte verschwunden.



In den späten 1920er Jahren entwickelte sich Myra Station zu einem geschäftigen Umschlagplatz für die Holzfällerei. Das Foto aus dem Jahr 1929 zeigt Baumstämme, die darauf warten, verladen und zur Penticton Sawmill Company transportiert zu werden. Der große Parkplatz, auf dem Sie angekommen sind, existiert heute aufgrund dieser Aktivität. Es sind zwei Gleise zu sehen, eine ist die Hauptstrecke und die andere ein Ausweichgleis.



Protokolle warten darauf, geladen zu werden

This page sponsored by



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

YOU ARE HERE

1

0.7KM

2

ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

2

ROCK CUT



Der Tunnel, der zu einem Felsdurchbruch wurde

Die erste größere Felsformation, auf die man stößt, war ursprünglich als Tunnel geplant. Unter der Leitung des Bauunternehmers George Chew begannen die Bauarbeiten im Januar 1913, wobei die Arbeiter mühsam den Berghang durchschnitten. Chefsingenieur Andrew McCulloch inspizierte jedoch die Baustelle und befand das darüber liegende Gestein als gefährlich instabil. Um die Sicherheit der Strecke zu gewährleisten, ordnete er an, das Dach des Tunnels zu sprengen. Im Juli 1913 wurde der Tunnel in den spektakulären offenen Felsdurchbruch umgewandelt, den Sie heute sehen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



FRIENDS OF THE SOUTH SLOPES

3

BÜGEL 18



Fertigteiltriesen

Dies ist die erste von 18 Holzbrücken, die einst den Myra Canyon überspannten. Nachdem die Betonfundamente fertiggestellt waren, wurden die Holzbrücken in etwa einer Woche errichtet. Man stelle sich vor: 100 Zimmerleute im 60 Kilometer entfernten Beaverdell fertigten jede einzelne Brücke sorgfältig nach Maßen, die vor Ort genommen wurden. Die vertikalen Stützen, die sogenannten Böcke, standen im Abstand von 4,5 Metern, wie hölzerne Soldaten, bereit, das Gewicht von Stahl und Holz zu tragen. Nach ihrer Fertigstellung wurden die Brücken demontiert, per Bahn transportiert und hoch über dem Canyonboden wieder aufgebaut. Jahrzehnte später kehrte die Myra Canyon Trestle Restoration Society zum Canyon zurück – doch da sie die ursprüngliche Nummerierung nicht kannten, kehrten sie die Reihenfolge um und gaben den Brücken so eine neue Geschichte.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

3

BÜGESICHERHEIT



Die Vorarbeiter
verließen
sich auf diese Sprache
der Holzfäller, um die
Eisenbahn – und ihre
Fahrgäste – sicher zu
halten.

Die Streckenvorarbeiter hatten ein wichtiges Ritual: Sie inspizierten jedes einzelne Viadukt entlang ihres Eisenbahnabschnitts. Sie postierten sich unter der Brücke, während ein Zug über ihnen ratterte. “Wir lauschten, was die Holzbrücke zu sagen hatte”, erinnerte sich einer. “Eine Holzbrücke ist wie deine Frau. Wenn sie nörgelt und jammert, ist alles in Ordnung. Aber wenn sie schweigt ... dann gibt es Ärger.”

Holz ist schließlich auf seine Weise lebendig. Unter dem Gewicht des Zuges knarrten und stöhnten die Balken und zeugten von ihrer Stärke. Wenn die Brücke verstummte, war dies eine Warnung: Das Holz verrottete, und Gefahr drohte. Die Vorarbeiter verließen sich auf diese Sprache des Holzes, um die Eisenbahn – und ihre Fahrgäste – zu schützen.

ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



4

BÜGEL 17



Dies ist die erste von sechs Holzbrücken im Abschnitt „Durchgehende Brücken“. Beim Brand im Okanagan Mountain Park im Jahr 2003 brannten 12 der 16 Holzbrücken ab; nur die Nummern 1, 12, 16 und 17 blieben erhalten. Während des Bahnbetriebs wurden die Brücken alle 15 Jahre ersetzt, oft während des laufenden Zugverkehrs, indem sie Balken für Balken von innen nach außen neu aufgebaut wurden. Mit der Verfügbarkeit von Kreosot, einem Holzschutzmittel, wurden die Brücken etwa alle 30 Jahre ausgetauscht. Die 2003 errichteten neuen Brücken ähneln den Originalen, allerdings stehen die Stützpfiler nun 9 Meter voneinander entfernt, da sie nicht mehr die schweren Lokomotiven tragen müssen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
[KLICKEN SIE HIER](#)
für weitere Informationen

5 FEUERBEKÄMPFUNG

auf Böcken



Beachten Sie die Plattformen, die von der Mitte der längeren Gerüste ausgehen. Sie ähneln Aussichtspunkten, und so werden sie auch heute noch genutzt. Dampflokomotiven erzeugten Funken aus ihren Schornsteinen, die die Gerüsthölzer entzünden konnten. Auf diesen Plattformen standen früher Wasserfässer. Nach jedem Zug löschten die Wartungsarbeiter mit dem Wasser aus den Fässern die glimmenden Glutnester. Einige Gerüste waren zusätzlich mit Metall verkleidet. Diese Sicherheitsvorkehrungen waren unerlässlich, um die Holzbrücken in der Ära der Dampflokomotiven zu erhalten.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

6

KOMMUNIKATION

Entlang der KVR



Entlang der gesamten Eisenbahnstrecke wurde ein Telegrafenkabel verlegt, damit Streckenmeister, Eisenbahningenieure und Wartungsmannschaften während des Bahnbetriebs in Kontakt bleiben konnten. Nachrichten wurden mithilfe von Morsecode in Form elektrischer Impulse übermittelt. Halten Sie beim Erkunden die Augen offen: Entlang des Weges sind noch immer an mehreren Stellen die Überreste dieser Telegrafleitungen sichtbar.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite

[KLICKEN SIE HIER](#)

für weitere Informationen

7

STAHLBÄNDER

Schienen auf der KVR



Die für die KVR
verwendeten
Schienen
stammten von
Algoma Steel in
Ontario und
Dominion Iron and
Steel in Nova

Die ursprünglichen Schienen der KVR waren 75-Pfund-Schienen. Diese wurden mindestens zweimal verstärkt, um höhere Lasten und schwerere Ausrüstung aufnehmen zu können. Die letzte Verstärkung erfolgte um 1950 auf 100-Pfund-Schienen, vergleichbar mit den Schienen der Hauptstrecke der Canadian Pacific Railway zu dieser Zeit. Die hier gezeigte Originalschiene wurde 1947 gegossen. Sie ist 13 Yards lang und wiegt 1.300 Pfund. Schienen werden nach ihrem Gewicht pro Yard (3 Fuß) klassifiziert.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

8

STEINGÄNGE



Beachten Sie die Steinmauer links vom Gerüst. Sie hat über 100 Jahre überdauert, ohne sich zu verschieben, zu bröckeln oder auseinanderzufallen. Es handelt sich um eine Trockenmauer – ohne Mörtel, ohne Klebstoff. Jeder einzelne Stein wurde sorgfältig bearbeitet, sodass er sich dank des großen Geschicks der Steinmetze perfekt in die Wand einfügte. Diese Männer, hauptsächlich Italiener, wurden aufgrund ihrer Expertise im Steinmetzhandwerk nach Myra Canyon geholt. Sie zählten zu den Besten der Welt in ihrem Fach.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
KLICKEN SIE HIER
für weitere Informationen

9

ERSTER TUNNEL



Brücke Nr. 12 und der erste Tunnel

Der Bau der KVR-Tunnel war harte Handarbeit. Dreiköpfige Teams, sogenannte “Maulwürfe”, arbeiteten ausschließlich von Hand mit der sogenannten “Doppelpresstechnik”. Während ein Mann einen Gesteinsbohrer hielt, schlugen zwei andere abwechselnd mit 8-Pfund-Vorschlagshämmern darauf ein und drehten den Bohrkopf nach jedem Schlag. Um die Stabilität des Gesteins zu gewährleisten, wurde auf Sprengstoff verzichtet, wodurch der Fortschritt auf 1,5 Meter pro Tag begrenzt war. Unter der Leitung von George Chew arbeiteten die Teams von beiden Enden aus, um sich in der Mitte zu treffen, und nutzten Pferde, um den Bauschutt abzutransportieren.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

10

BÜGEL 11



Sie befinden sich auf Trestle 11, dem höchsten Punkt der gesamten Kettle Valley Railway in 1.274 Metern Höhe. Dieses Bauwerk ist ein Meisterwerk der Gebirgsbaukunst; beachten Sie die geschwungene und geneigte Fahrbahn. Die linke Seite liegt etwas höher als die rechte – ein Konstruktionsmerkmal, das als “Überhöhung” bezeichnet wird. Dadurch konnten die schweren Dampflokomotiven die enge Schluchtkurve sicher durchfahren, ohne an Geschwindigkeit zu verlieren oder in dieser schwindelerregenden Höhe zu entgleisen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
KLICKEN SIE HIER
für weitere Informationen

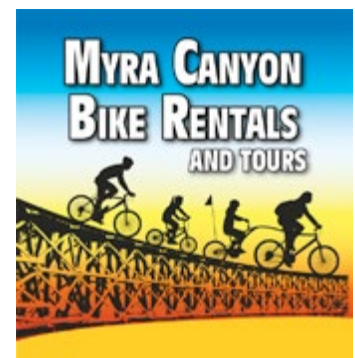
11

FELSBOHRER und Betonwiderlager



Wenn Sie von der Myra Station kommen, schauen Sie rechts oben nach oben. **Suchen Sie den oberen Rand des Felsdurchbruchs genau ab; Sie werden eine Eisenstange sehen, die senkrecht aus dem Fels ragt.** Das ist ein Gesteinsbohrer, der dort seit über 100 Jahren steckt. In diesen offenen Felsdurchbrüchen wurde das Bohrloch mit Sprengpulver gefüllt, um das Gestein zum Abtransport freizulegen. Bei der KVR wurde üblicherweise Schwarzpulver verwendet, obwohl an verschiedenen Stellen gelegentlich auch Dynamit zum Einsatz.

This page sponsored by



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

12 SEKUNDEN-TUNNEL



Dieser Tunnel, Andersons Tunnel, birgt ein Kriegsgeheimnis. Die Jahreszahl über dem Eingang – 1941 – deutet auf seine Bedeutung hin. Während des Zweiten Weltkriegs waren Eisenbahnlinien lebenswichtig, und die Canadian Pacific Railway, die Muttergesellschaft der KVR, verstärkte diesen Tunnel gegen brüchiges Gestein und mögliche Sabotageakte von Sympathisanten des Feindes. Neben dem normalen Güterverkehr transportierte er auch Material für ein streng geheimes alliiertes Projekt: das Manhattan-Projekt. Schweres Wasser aus Cominco in Trail wurde hier zusammen mit Blei und Zink für britische Munition transportiert, was diesen stillen Tunnel zu einer entscheidenden Verkehrsader für die Kriegsanstrengungen machte.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
[KLICKEN SIE HIER](#)
für weitere Informationen

13

WASSER & DAMPF



Gerüst Nummer 8 und Wasser

Dieses Viadukt überspannt den heutigen KLO Creek und erzählt eine weitere Geschichte der Dampflokomotiven: die Bedeutung des Wassers. Einige hundert Meter flussaufwärts speiste ein Damm einen Kanal, der Wasser zum Wasserturm nahe Viadukt 8 leitete (siehe Foto im Bildausschnitt). Da Dampflokomotiven aufgrund ihres immensen Gewichts nicht auf den Viadukten anhalten konnten, hielten sie am Wasserturm nahe Viadukt 8. Das Fundament des Turms steht noch heute kurz hinter Viadukt 8 auf der Bergseite und erinnert an die sorgfältige Ingenieursleistung, die den Betrieb der KVR durch die Schlucht ermöglichte. Trestle 8 ist ein hervorragender Ort, um Fotos vom Canyon und den Trestle-Brücken auf der Ostseite zu machen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



14

BÜGEL 7



Trestle 7 ist das einzige S-förmige (doppelkrümmte) Trestle der KVR. Warum? Züge können keine scharfen Kurven fahren. Die Doppelkurve war für die Gleisausrichtung notwendig; jede der beiden sanften Kurven hatte einen Winkel von 12 Grad in entgegengesetzter Richtung. Dies ist ein Beweis für das ingenieurtechnische Genie von Andrew McCulloch.

Am 18. Juli 1923 entgleiste ein Güterwagen und stürzte von der Brücke Nr. 7. Er liegt noch immer dort. In den Trümmern lagen acht Kisten Dynamit. Diese Brücke war aufgrund der stärkeren Erschütterungen des Zuges, die zu vermehrter Funkenbildung führten, besonders brandgefährdet. Die Lösung bestand darin, die Balken mit Blech zu verkleiden und so Brände zu verhindern.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite

[KLICKEN SIE HIER](#)

für weitere Informationen

15

THE TOTE ROAD

und das Chew Camp



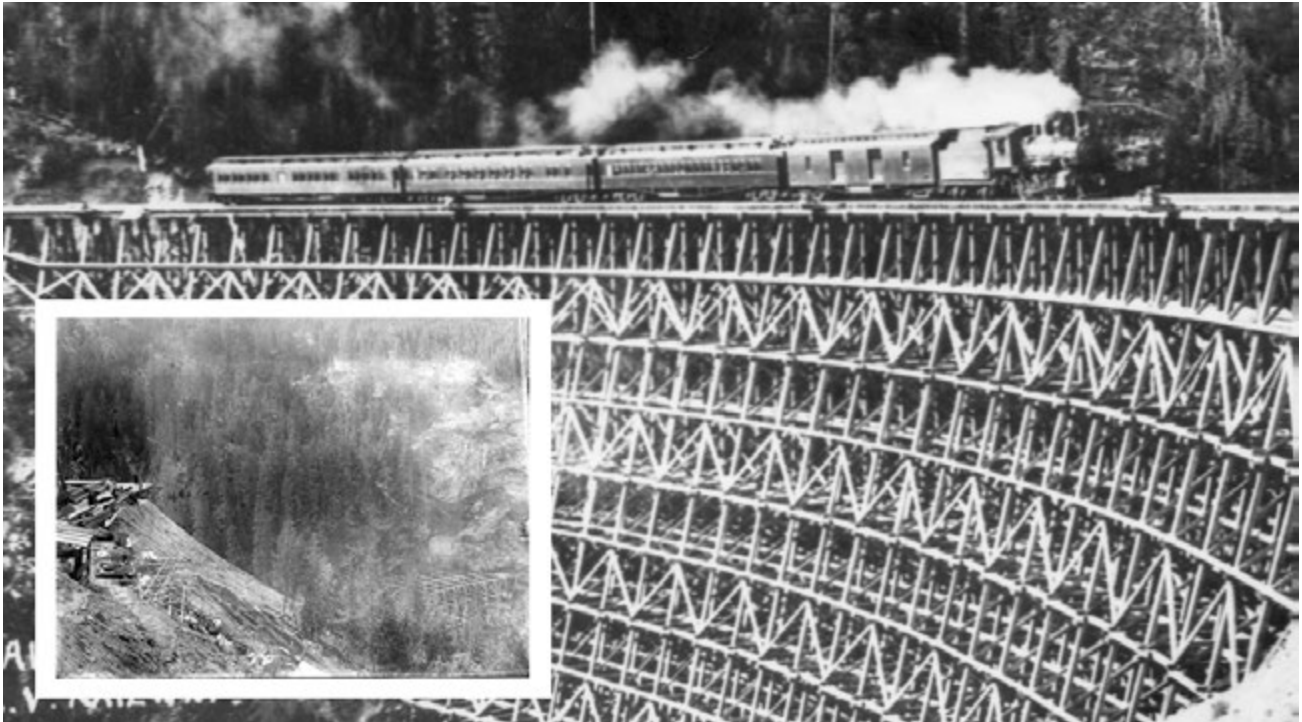
George Chew, ein Amerikaner aus Spokane, war für den Bau des Bahndamms bis zum Viadukt Nr. 6 verantwortlich. Er errichtete zwölf Bauarbeiterlager an der KVR. Sie befinden sich am Anfang des Lagerwegs unterhalb eines Geröllhangs und einer Felswand. Lager Nr. 12 selbst lag gleich um die Ecke hinter der Felswand. Das Foto zeigt beispielhaft, wie ein solches Arbeiterlager ausgesehen haben könnte.

Die Vorräte wurden über vor dem Bau der Eisenbahnlinie angelegte Transportwege nach Myra Canyon gebracht. Diese Güter wurden entweder mit Pferdewagen oder mit Packkarawanen transportiert.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
KLICKEN SIE HIER
für weitere Informationen



Nach dem Angriff auf Pearl Harbor im Dezember 1941 berichten einige Quellen, dass an beiden Enden dieses Brückengerüsts Wachen postiert wurden, um Sabotageakte zu verhindern. Kompanie 100 Die Brücke Nr. 6 ist die größte der Brücken im Myra Canyon und eine von zweien, die heute aus Stahl bestehen. Ursprünglich als Holzbrücke errichtet (das eingefügte Foto zeigt die Holzbrücke im Bau), wurden die Holzbalken Ende 1931 von der Canadian Bridge Company durch die heute sichtbaren Stahlträger ersetzt. Erstaunlicherweise tauschten die Arbeiter die Holzkonstruktion gegen Stahl aus, während der Zugverkehr über die Brücke weiterlief. Die Pacific Coastal Militia Rangers waren wahrscheinlich für die Bewachung dieses Viadukts und des Eisenbahnabschnitts zuständig



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
[KLICKEN SIE HIER](#)
 für weitere Informationen

17

HUISSIS LAGER



Huissis Lager befindet sich in der Mitte eines Zufahrtswegs, der kurz vor Viadukt 4 oberhalb des Bahndamms abzweigt. Über den Subunternehmer Huissi ist wenig bekannt, seine Firma war jedoch offenbar auf den Bau von Viadukten spezialisiert. In diesem Lager waren vermutlich Facharbeiter wie Ingenieure und Experten untergebracht. Es wurde 1931 erneut genutzt, als die Holzkonstruktion von Viadukt 6 durch Stahlträger ersetzt wurde. Der etwa 1,3 km lange Pfad zum Lager bietet einen hervorragenden Blick auf die Viadukte 4 und 6 sowie die Schlucht. Zahlreiche Überreste aus der Zeit des aktiven Lagers sind noch vorhanden. Ganz in der Nähe von Ruth Station, bei Kilometer 12, befindet sich ein zweites Arbeitslager, Morrisseys Lager Nr. 2. Dort finden Sie weitere Informationen über die Arbeiter und ihre Lebensbedingungen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite

[KLICKEN SIE HIER](#)

für weitere Informationen



Die durchgehenden Brücken

Von diesem Aussichtspunkt aus blicken Sie direkt über den Canyon und sehen die größte Ansammlung von Eisenbahnbrücken. Dieser spektakuläre Abschnitt ist als die “durchgehenden Brücken” bekannt, wo sich die Eisenbahn in einer Reihe eng aneinandergereihter Spannweiten an die steile Felswand schmiegt. Links von diesen Brücken, gleich um die Ecke, liegt der Bahnhof Myra, wo Ihre Tour begann. Dieser Ort bietet die perfekte Gelegenheit, das gewaltige Ausmaß von McCulloughs Vision zu erfassen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
KLICKEN SIE HIER
für weitere Informationen

FÜTTERN

die Arbeiter



Steinöfen waren entlang der KVR weit verbreitet und von großer Bedeutung. Sie wurden von italienischen Steinmetzen erbaut. Tausende von Männern arbeiteten entlang der Bahnstrecke, und ihre Verpflegung war eine gewaltige Aufgabe. Jeder Arbeiter verbrauchte täglich 5.000 bis 6.000 Kalorien, daher arbeiteten die Köche von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und bereiteten Frühstück, Mittag- und Abendessen zu. Ständig trafen Lieferungen per Wagen oder Packpferde ein: Pökelfleisch, Speck, Bohnen, Mehl, Gemüse, Käse, Kaffee und Konserven. Da es keine Kühlung gab, wurde frisches Fleisch schnell verzehrt. Brot war ein Grundnahrungsmittel – Männer verschlangen oft ganze Laibe zu den Mahlzeiten. Steinöfen konnten bis zu 100 Brote am Tag backen.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite

KLICKEN SIE HIER

für weitere Informationen

20

RUTH BAHNHOF



Der Bahnhof Ruth erinnert an Ruth Eloise McCulloch (1910–1981), die Tochter des Chefingenieurs Andrew McCulloch. Sie schloss ihr Studium an der University of British Columbia 1932 ab und arbeitete als Bibliothekarin an der McGill University in Montreal. Spazieren Sie entlang der Fundamente des Bahnhofs und stellen Sie sich die Geräusche und Anblicke der Eisenbahner und Dampflokomotiven in der Blütezeit der KVR vor.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
KLICKEN SIE HIER
für weitere Informationen

21

MORRISSEY'S

Lager



Morrisseys Lager befindet sich kurz hinter der Ruth Station und unweit des gelben Tors. Obwohl dieser Ort fast 100 Jahre lang verborgen und von Unterholz überwuchert war, hatte das Feuer, das 2003 die Eisenbahnbrücken zerstörte, einen positiven Nebeneffekt: Es legte das Lager frei. Feuerwehrleute, die die Nachlöscharbeiten durchführten, entdeckten die Steinöfen. Sie kontaktierten die Myra Canyon Trestle Restoration Society (MCTRS), die sich seit Langem für alles interessierte, was mit der Kettle Valley Railway (KVR) im Myra Canyon in Verbindung stand. Daraufhin schloss sich die MCTRS 2007 mit der University of British Columbia Okanagan zusammen und initiierte eine historische archäologische Ausgrabung.



ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE

Sponsern Sie diese Seite
KLICKEN SIE HIER
für weitere Informationen

21

MORRISSEY'S

Lager



Die Informationstafeln geben einen Einblick in das Leben im Camp, einem von sieben Bauarbeiterlagern im Myra-Canyon-Gebiet. Normalerweise werden sie nach den für die Arbeiten verantwortlichen Eisenbahnunternehmen benannt, dieses hier jedoch nach E.A. Morrissey, einem Bauunternehmer aus Spokane, Washington. Das Lager selbst wurde vermutlich im September oder Oktober 1912 errichtet und blieb bis 1914 in Betrieb. Viele der Arbeiter waren Italiener, die für ihre geschickte, mörtellose Steinmetzarbeit bekannt waren. Diese Arbeit spiegelt sich in den zahlreichen Steinmauern wider, die das Bahndamm- und Brückenpfeilerfundament stützen, sowie in den verschiedenen Backöfen im Lager. Die Männer arbeiteten das ganze Jahr über bei jedem Wetter. Ihr Leben war... harte körperliche Arbeit, minimaler Lohn und Isolation an abgelegenen Orten wie Myra Canyon.

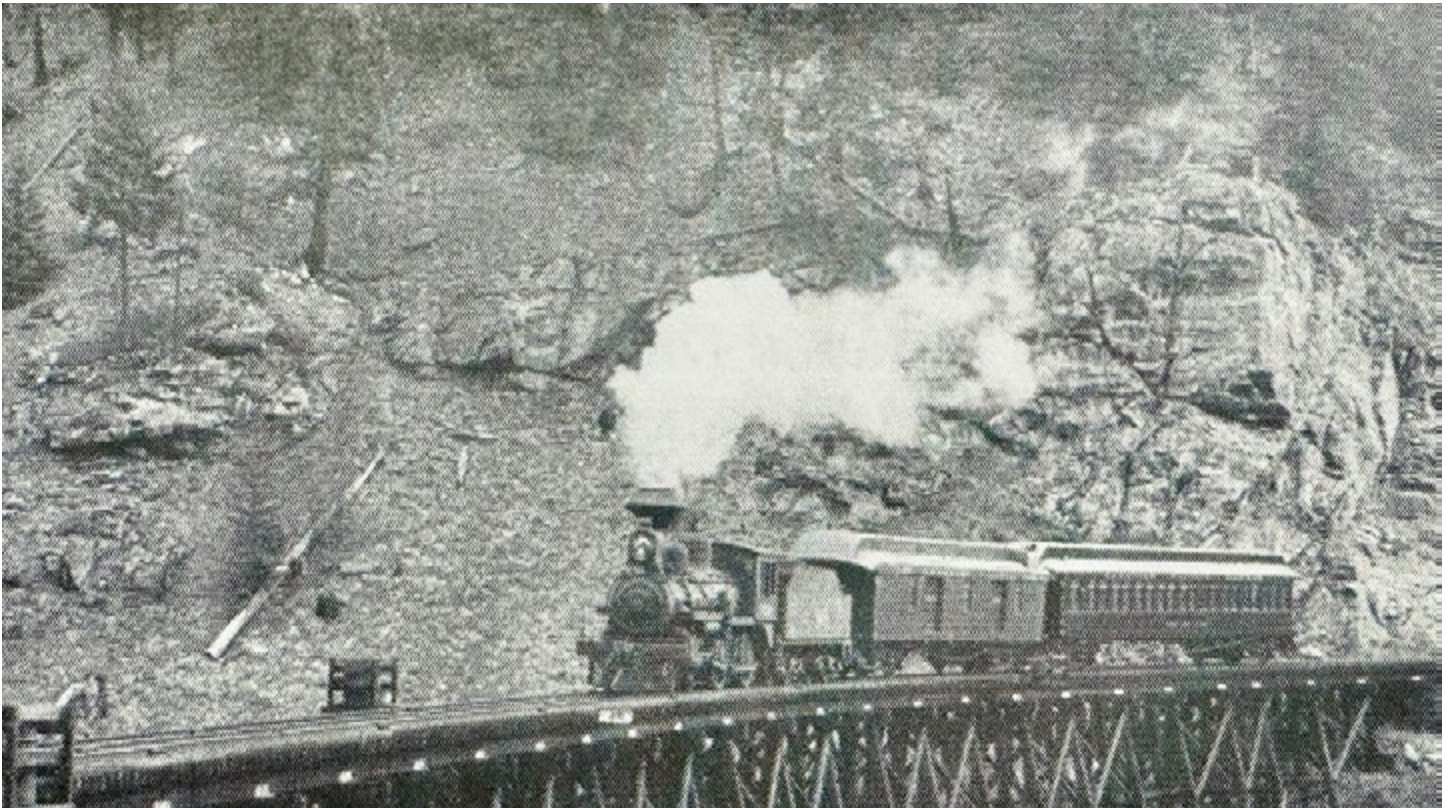
Stellen Sie sich diesen Ort vor 100 Jahren im Vergleich zu heute vor. Keine Bäume, überall standen Zelte verstreut, überall lag Holzrauch in der Luft und man hätte die Geräusche der 70 bis 90 Männer hören können, die hier lebte.

ZURÜCK ZUR NAVIGATIONSSEITE



WANN UND WARUM

Wurde die KVR aufgegeben?



Im November 1959 verursachten heftige Regenfälle im Coquihalla Abschnitt westlich des Myra Canyon Ausspülungen, Erdbeben und Steinschläge, die die Gleise schwer beschädigten. Die Canadian Pacific Railwa (CPR), die die KVR 1931 übernommen hatte, entschied sich, den Streckenabschnitt stillzulegen, anstatt ihn zu reparieren. Der Verkehr wurde ostwärts durch die Kootenays und dann auf die CPR-Hauptstrecke umgeleitet. Der Personenverkehr brach bald zusammen, und am 17. Januar 1964 fuhr der letzte KVR-Personenzug. Damit endete die direkte Bahnverbindung vom Landesinneren British Columbias zur Küste.

Im Mai 1973 durchfuhr der letzte Zug der KVR den Myra Canyon. Im Juni desselben Jahres drehte die CBC hier Pierre Bertons Film "The National Dream" und hielt die Viadukte, Tunnel und die dramatische Berglandschaft für die Nachwelt fest. In diesem Fall diente der Myra Canyon als Stellvertreter für die Durchfahrt der CPR durch die Rocky Mountains. Oben sehen Sie ein Bild dieses letzten Zuges.

DER GROSSE KANADISCHER TRAIL

Der Myra Canyon-Abschnitt des Kettle Valley Rail Trail, der oft als Kelownas "Stanley Park" bezeichnet wird, ist heute die meistbesuchte Attraktion im Central Okanagan. Er zieht jährlich 100.000 Besucher an und wurde als eine der 50 besten Radstrecken der Welt anerkannt.

Nachdem die KVR in den 1970er Jahren ihren Betrieb einstellte, geriet der Wanderweg



Trestle 13 in Flammen, Okanagan Mountain Park-Feuer 2003



Wiederaufbau von Trestle 11 nach dem Brand

in Vergessenheit. 1993 wurde die Myra Canyon Trestle Restoration Society (MCTRS) gegründet, um die Bahntrasse wieder sicher für Besucher zu machen. Die Gesellschaft sammelte Spenden und setzte Freiwillige ein, um Stege über die Brücken zu bauen. Außerdem errichtete sie Bänke, Schutzräume und brachte Informationstafeln an.

Dank des unermüdlichen Einsatzes von MCTRS wurde der Myra Canyon Teil des Myra Bellevue Provincial Park und im Jahr 2003 zu einer National Historic Site erklärt. Tragischerweise zerstörte ein Großbrand im Jahr 2003 zwölf der sechzehn Holzbrücken sowie die hölzernen Unterkonstruktionen der beiden Stahlbrücken. Unbeirrt setzte sich MCTRS erfolgreich für den Wiederaufbau der Brücken ein und erhielt dafür Fördermittel von Provinz und Bund. Die Gesellschaft führte ihre Arbeit bis 2023 fort, bevor sie sich auflöste und ihre Aufgaben an andere Stellen übergab. Vermögenswerte an Friends of the South Slopes. Die Kettle Valley Railbed, einschließlich des Myra Canyon, ist heute ein wichtiger Teil des Trans Canada Trail.

Was steckt hinter einem Namen? Eisenbahnjargon

Steam starten	Am Schalter eingeschlafen	Eingleisiges Denken
Dampflokomotive - <i>Schwein</i>	Im Loch - <i>Ein Zug auf einem Abstellgleis</i>	Beiseitegeschoben
Entgleist	Den Schalter umlegen	Zugunglück
Lokomotivführer - <i>Hogger</i>	Abgelenkt	Ende der Leitung

Gandy-Tänzer - Viele der Werkzeuge, die von den Streckenarbeitern der KVR verwendet wurden, stammten aus Chicago und wurden von der Gandy Manufacturing Company hergestellt. Der Anblick Dutzender Männer, die Gandy-Brecheisen in eng synchronisierten Bewegungen benutzten, erinnerte an eine Tanzgruppe auf einer Bühne, weshalb die Arbeiter den Spitznamen „Gandy-Tänzer“ erhielten.



Die Lokomotivbesatzung

Wiper - der Mann, der die Lokomotiven im Lokschuppen reinigte und wartete.

Lokführer - der Mann, der dafür verantwortlich ist, eine Dampflokomotive für die Schienenfahrt vorzubereiten.

Bremser - der Mann, der für die manuelle Steuerung der Zuggeschwindigkeit, das An- und Abkuppeln der Waggons und den Schutz des Zuges mittels Signalen verantwortlich ist..

Lokomotivheizer - der Mann, der für die Aufrechterhaltung des Drucks im Feuerraum und Kessel, die Zufuhr von Brennstoff (Kohle, Holz oder Öl) in den Ofen und die Regulierung des Wasserstands verantwortlich ist, um eine sichere und gleichmäßige Energieversorgung zu gewährleisten.

Lokomotivführer - der Mann, der die Lokomotive vom rechten Sitz des Führerstands aus bedient und Geschwindigkeit, Richtung und Bremsen steuert.

Streckenmeister für Lokomotiven - ein Eisenbahnmanagement-Vorgesetzter, der für die Ausbildung, Unterweisung und Beurteilung von Lokomotivführern verantwortlich ist und als deren direkter Vorgesetzter fungiert.



Für weitere Informationen...

Williams, Maurice. Myras Männer. Der Bau der Kettle Valley Railway; von Myra Canyon nach Penticton. Kelowna: Myra Canyon Trestle Restoration Society, 2008

Sanford, Barrie. Geschichten der KVR. Die Kettle Valley Railway in Erinnerung. Brookmere Books, Merritt, British Columbia, 2021

Sanford, Barrie. McCullochs Wunder. Die Geschichte der Kettle Valley Railway. North Vancouver, Whitecap Books, 2002.

Turner, Robert D. Dampf im Kettle Valley, Sononis Press, 2009. 2. Auflage.

Smuin, Joe. Kettle Valley Railway Mileboards, North Kildoman Publication. Winnipeg, 2003.

Mitwirkende:

Danksagung: Die Fotos auf den Seiten 1, 6, 7, 8, 9, 18, 22, 24, 25, 26, 29, 30, 31 und 33 wurden zur Verfügung gestellt von Archiv des Penticton Museums, Penticton, BC

Gord Hotchkiss. Myra Canyon: Stahlschienen und eiserner Wille; Audiotour der KVR durch den Myra Canyon.

WEITERGEBEN

Teilen Sie die Erfahrung des Kettle Valley Railway/Myra Canyon Trestles durch Unterstützung...



**FRIENDS OF THE
SOUTH SLOPES**

Die Freiwilligen von FOSS (Friends Of the South Slopes Society) sind für die Aufrechterhaltung des sicheren Zugangs zum 12 km langen Myra Canyon verantwortlich.

MEHR ERFAHREN



**TRANS CANADA TRAIL
SENTIER TRANSCANADIEN** TM/SC

Trans Canada Trail ist die Organisation, die sich für das landesweite Wanderwegenetz Kanadas einsetzt, es pflegt und fördert, indem sie Führung und Beratung, Finanzierung und Ressourcen sowie Öffentlichkeitsarbeit bereitstellt und Engagement.

MEHR ERFAHREN

MEHR ZU ENTDECKEN

Entdecken Sie das Okanagan Valley

Von den glitzernden Gewässern seiner vielen Seen bis hin zu den sanften Hügeln, die mit Weinbergen und Obstgärten übersät sind, ist das Okanagan ein wahres Paradies für Abenteuer und Dienstleistungen aller Art. Klicken Sie auf das Logo jedes Sponsors dieses Ratgebers, um mehr zu erfahren.



SPONSOR LOGO
links to website



SPONSOR LOGO
links to website



SPONSOR LOGO
links to website



SPONSOR LOGO
links to website



SPONSOR LOGO
links to website



SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

SPONSOR LOGO
links to website

Place your brand on the Okanagan's #1 attraction



Starting this summer, visitors to the Myra Canyon Trestles can download a free interpretive guide designed to enrich their journey along the historic rail-to-trail.

The **Myra Canyon Explorer** brings the Kettle Valley Railway experience to life — revealing the bold engineering, dramatic landscape, and fascinating stories behind one of the region's most iconic experiences.

#1 most visited Okanagan attraction

Exposure to 40-60,000 visitors

A souvenir of the trestle experience

Direct link to your company website

At each of the 21 Points of Interest, prominent trail-side signs invite visitors to unlock deeper stories on their phones (available in three languages). By sponsoring a Point of Interest, your organization becomes part of the story.

Featured sponsors secure a permanent place in visitors' pockets connecting their brand with the preservation of our history and the spirit of adventure that defines our region.

Contact: info@myraexplorer.com

Example of Point of Interest sign



Example of page in the Myra Canyon Explorer

Sponsorship Opportunities

2026 one year sponsorship rates for a page in the **Myra Canyon Explorer** including link to your website:

#1-10 > Premium - (0 to 3 kms)

#11-15 > Gold - (3 to 5 kms)

#16-21 > Silver - (5 to 12 kms)

