



Die Neuchâtel im Jahr 2021: Ein winziges Crescendo...

Die Saison 2021 beginnt mit einer guten Nachricht: LNM hat einen erfahrenen Maschinisten angestellt: Pierre-Alain Kuerth. Er hat fünf Jahre Erfahrung auf den Dampfschiffen des Genfersees und zeigt viel Begeisterung! Aber statt am 5. Juni zu starten, beginnt die *Neuchâtel* ihren Dienst erst am 31. Juli, mit 31 verlorenen Betriebstage! Warum das? Am 20. Mai beginnen die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme nach der Winterpause und da stellt man fest, dass der Generator defekt ist. Glücklicherweise hat Shiptec (technische Filiale der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee) einen solchen, gebraucht und revidiert, am Lager! Am 14. Juni wird die *Neuchâtel* zum Hafen Nid-du-Crô („Rabennest“), bei der Werft geschleppt. Dort kommen zwei Mitarbeiter der Shiptec um in vier Tagen dieser 500 kg schweren

Apparat zu wechseln. Dieser wird mit einer klugen Vorrichtung über die Treppe gehievt. Aber die Probefahrt muss auf den 15. Juli verschoben werden, weil der neu engagierte Maschinist noch durch einen momentan nicht verfügbaren Spezialist eingeführt werden muss. Die verspätete Probefahrt war erfolgreich... aber die Schifffahrt ist zwei Tage später wegen Hochwassers bis 29. Juli verboten!

Die *Neuchâtel* fährt somit ab 31. Juli, mit Abendkreuzfahrt am 1. August. Dann war am Dienstag 3. und am Donnerstag 5. August wieder still wegen Fehlen der Genfersee-Unterstützung zur Vollendung der Schulungsperiode. Wegen einer defekten Sonde am Kessel bleibt das Schiff am regnerischen Sonntag 22. August im Hafen.

Das Dampfschiff fährt nur zwei Mal nach Yverdon, denn der Fluss Thièle wurde länger gesperrt. Hingegen erreicht es sieben Mal dienstags den Hafen Biel. Der Kursbetrieb endet planmässig am Sonntag 26. September, aber die *Neuchâtel* wird noch an drei Tagen im Kurs nach Cudrefin-Portalban eingesetzt (29. und 30. September + 1. Oktober). Das Finale am Samstag 2. Oktober nach Grandson ist unseren Mitgliedern zur Fahrt an die Generalversammlung gewidmet.

Nächsten Winter ist die zweijährige Kesselinspektion, die durch den Schweizerischen Verein für technische Inspektionen SVTI durchgeführt wird. Vorab muss jedoch der Kessel vollständig gerusst werden. Dies belastet mit einem Kostenaufwand von etwa Fr. 40'000 das Konto von Trivapor. LNM sieht vor, die *Neuchâtel* im nächsten Sommer, statt an vier neu während fünf Tagen pro Woche einzusetzen. Aber bleiben wir geduldig, der Winter dauert lang!

Inzwischen wünschen wir Ihnen schöne Festtage.

Sébastien Jacobi, Sekretär von Trivapor

	1968	2014	2015	2016**	2017	2018	2019	2020	2021
Betriebstage	52	107*	80	63	75	78	84	46	39
Km	5427	7471*	8327	6804	8196	8556	9077	5154	4330
Beförderte Personen	?	17840	34287	29763	30811	32775	36237	17228	13946
Personen pro Tag	?	330	428	472	411	420	431	375	358

* Davon 53 Tage und 2894 km Fahrten für Personal-Instruktion. Ab 15. August wegen Kesseldefekt ausser Betrieb.

** Vom 6. bis 23. Juni ausser Betrieb wegen technischer Störung.

Im Jahr 2013: 13 Tage Versuchsbetrieb durch Shiptec.

Die *Neuchâtel* in Grandson am 2. Oktober 2021, anlässlich unserer Generalversammlung.



Botschaft des Präsidenten der Vereins

Wieder ein Wunder!

Es waren mehr als 130 Personen, die trotz „Corona Drohung“ an unserer Generalversammlung, am Samstag den 2. Oktober, teilgenommen haben. Es ist nicht selbstverständlich, eine über viele Monate hinweg angenommene Vorsicht und die perverse Einschüchterung eines Virus beiseite zulegen! Ein kleines Virus, das perfid genug ist, um Fragen zur Relevanz einer Impfung aufzuwerfen, aber stark genug ist, trotz dieser Impfung, Angst zu verbreiten.

Weil der Zweck von *Trivapor Info*, die Informationen an alle unsere Mitglieder zu ermöglichen ist, tut es mir Leid für die 130 Mutigen, meine an der Generalversammlung gesprochenen Worte zu wiederholen. Das ist bei unserem ausserordentlichen Kalender jedoch nötig.

Die Saison 2020 war für alle Schifffahrtsunternehmen grauhaft mit etwa 50 % weniger Umsatz. Auch die *Neuchâtel* blieb nicht verschont.



Mehr als 130 Mitglieder nahmen an der Generalversammlung Teil.



Aperitif im Freien!



O. Bachmann

2021 wird wahrscheinlich eine ähnliche Bilanz ergeben. Neben einem verspäteten Saisonanfang und den Einschränkungen in der Gastronomie, kam noch ein zehntägiges Fahrverbot wegen Hochwasser hinzu. Dies ist ein Hochwasser-Rekord seit der zweiten Juragewässerkorrektion!

Last but not least, wurde bei der Inbetriebnahme der *Neuchâtel* ein Generatordefekt festgestellt, welcher eine weitere Verspätung verursachte. Sie finden die genauen Angaben darüber auf Seiten 1 und 4.

Die Wirkung des positiven Denkens im Zusammenhang mit der wundersamen Wiedererweckung der *Neuchâtel*: 2021 ist auch das Jahr des 3. Wunders! Nach der passenden Dampfmaschine, gefunden in Rotterdam und der glücklichen Begegnung mit unserem Mäzen und seinem massgebenden Hund *Patches*, kommt jetzt der perfekt passende Ersatzgenerator dazu, der sofort verfügbar bei Shiptec war. Ohnedies wäre das Schiff dieses Jahr nicht gefahren.

Zum Schluss ein Appell an jeden von uns: Warum nicht als Weihnachtsgeschenk an Verwandte und Freunde eine Trivapor-Mitgliedskarte schenken?

Ich wünsche euch einen guten Winter!

François Kistler
Präsident des Vereins Trivapor

Botschaft des Präsidenten der Stiftung



O. Bachmann

Liebe Freundinnen und Freunde der Trivapor,

Eine neue Saison der Schifffahrt auf unseren drei Juraseen ist beendet. Wenn schon unsere Sorgen und Hoffnungen im vergangenen Frühling nacheinander eintrafen, war es aber nicht ganz so, wie wir es dachten! Die menschlichen, technischen, pandemischen und meteorologischen Ereignisse erreichten es gemeinsam nicht, unsere stolze *Neuchâtel* für die ganze Saison am Quai zu blockieren! Ein schöner Streich gegen das Schicksal!

Die Winterperiode erlaubt uns, einen Blick auf die nächste Saison zu werfen. Da wird die Schifffahrtsgesellschaft LNM ihren 150. Geburtstag feiern! Und für ein derartiges Jubiläum ist die Versuchung noch grösser als gewohnt, einige Erinnerungen und Anekdoten aus der Vergangenheit hervor zu rufen. Die «Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et Morat» (LNM) wurde am 30. September 1872 gegründet, eine Geschichte auf die wir nächstes Jahr zurückkommen werden. Vor hundert Jahren, als dieses Unternehmen im Jahr 1922 seine 50 Jubiläums-Kerzen anzündete, zählte die Flotte vier Dampfschiffe: *Halkwyl* (1870), *Yverdon* (1881), *Neuchâtel* (1912) und *Fribourg* (1913). Dazu noch die *Helvétie* (1858), ehemals *Gaspard-Escher*, die kurz vor der Ausserbetriebnahme stand, wie kurz vorher *La Broye* (Schleppschiff), *Morat*, und *Jura*.

Unser Lieblingsdampfschiff ist also das einzige Überlebende der damaligen Flotte. Die *Halkwyl*, frisch renoviert, war der Schwerarbeiter im täglichen Personen- und Güterverkehr. Die anderen drei sind Halbsalondampfer (Salon unter dem erhöhtem Hinterdeck). Man kann sich vorstellen, dass das man diese zur Würdigung des goldigen Jubiläums feierlich eingesetzt hat. Etwa so wie die *Neuchâtel*, knapp nach deren Einweihung, zur Eröffnung des Schweizerischen Gesangsfestes 1912. In der regionalen Presse wird dieses Ereignis von einer Zeugin wie folgt beschrieben: *Am*

Morgen des 12. Juli schauen wir aus einem Fenster des Hotels Bellevue mit Aussicht auf den Hafen. Dahinter ist die Stadt festlich beflaggt und Freude herrscht wie fieberhaft. Vor uns der sommerlich bleiche See, wie ein gespanntes Seidennetz, ohne jegliche Falten, fast ohne Fleck, nur in Richtung Moos, – wo Himmel und Wasser sich vereinen – ist es eine Wolke oder eine Schwananenfamilie sichtbar? – ein weisser Streifen, der sich bewegt, sich leicht abdreht und langsam näher kommt... Vorne, die Neuchâtel, strahlend in der Sonne, festlich geschmückt. Am Bug spielt die Blasmusik und es weht das Bundesfeldbanner der Sängerversammlung. Dahinter, die Yverdon überfüllt von Gästen. Im Moment, wo die Schiffe in den Hafen fahren, jubelt die begeisterte Menschenmenge! Ruhmvoller Tag für die grossen weissen Schiffe und für die kleine Stadt, die für einige Tage Gäste aus der ganzen Schweiz beherbergen wird (...).

Auch wenn der 150. Geburtstag der Schifffahrtsgesellschaft wahrscheinlich anders als die früheren Jubiläen gefeiert wird, kann man von einer grossen Schiffsparade träumen, mit unserer stolzen *Neuchâtel*, festbeflaggt vorab. In vollem Glanz wird sie von tausenden Zuschauern bewundert werden, die mit grosser Freude an einem markanten Ereignis für unsere gemeinsame Regionalgeschichte teilnehmen werden.

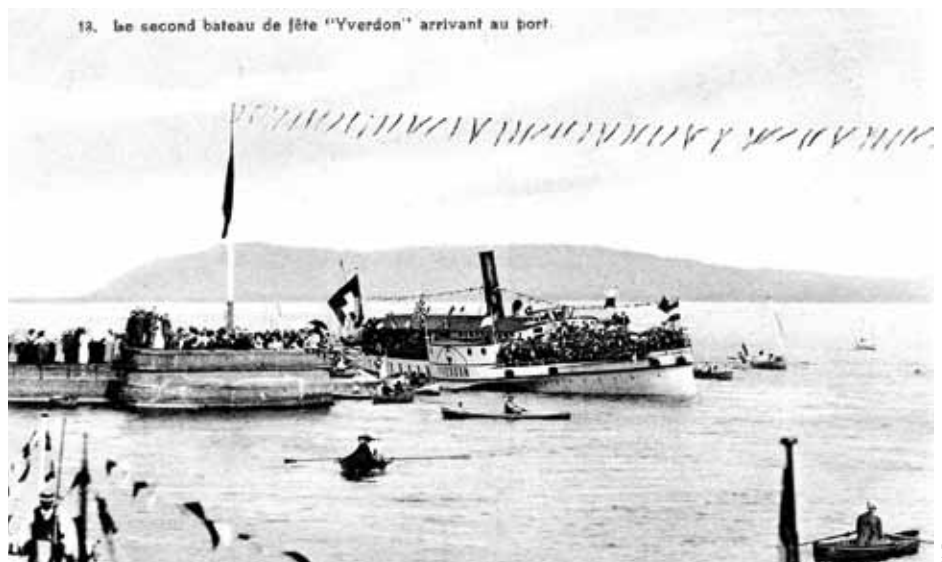
Auf ein Rendez-vous im nächsten Jahr! Inzwischen ein grosses Dankeschön an jede und jeden von euch für die Treue und kostbare Unterstützung an Trivapor!

Jonathan Gretillat,
Präsident der Stiftung Trivapor-Marc Oesterle



W. Bous

Eidgenössisches Sängerversammlung 1912. Oben: Triumpheinfahrt der *Neuchâtel* mit 500 Sängern aus Zürich (verteilt auf zwei Schiffe). Man beachte den Mann mit dem Sängerbanner auf dem Radkasten. Unten: die vollbesetzte *Yverdon*.



W. Bous

Ein bisschen Technik... (9. Teil)

Die *Neuchâtel* damals... und heute

Die Dampferzeugung. *Damals* mit Kohlenfeuerung. Die Kohle und ihre mühsame Anwendung! Zuerst die Anlieferung am Bahnhof als Briketts, etwa 12 kg schwer, dann umgeladen auf Pferdekarran oder Lastwagen zum Hafen gefahren, per Schubkarren an Bord gehievt und umkippen in zwei Bunker hinter den Radkästen. Dann werden die Briketts durch den Heizer mit einem Hammer zerkleinert und in die Feuerbüchse des Kessels geschaufelt. Ein Heizer ist nötig um das Feuer zu unterhalten. *Heute* wird das Heizöl vom Tanklastwagen in die Bordzisterne gepumpt und von dort zum Brenner geleitet. Der Betrieb des Kessels zur Dampferzeugung erfolgt vollautomatisch.

Das Führen des Schiffs. *Damals* mit Muskelkraft über zwei Steuerräder mit direkter

Übertragung mittels Eisenkette zu den Steuerrudern hinten und vorn. *Heute* steuert ein kleiner Hebel die Servo-Motoren der zwei Ruder.

Strom. *Damals* erzeugte ein Dynamo, durch eine kleine Dampfmaschine angetrieben, Strom für die Beleuchtung im Schiff und die Positionsleuchten. *Heute* liefert eine Diesel-Generatorgruppe Strom für folgende Bereiche:

Bordgastronomie. *Damals* ein Holzofen. *Heute:* Induktionsherd, Steamer, Friteuse, Kühlchränke, Kühlraum, Geschirrspülmaschine, Belüftung, usw.

Sicherheit. *Damals* 5 senkrechte Schottwände, wenige Rettungsjacken. *Heute* 2 zusätzliche Schottwände, davon eine zwischen Maschine und Kessel (heutige Vorschrift), eine Rettungsjacke pro Passagier (300 Stück).



Das neue Steuerbord-Bugzier wird am 20. Mai 2021 angebracht.

Verständigung zwischen Steuermann und Maschinist. *Damals* wurden die Befehle durch ein Sprachrohr und mittels Maschinentelegraf (Chadburn) sichergestellt. *Heute* Gegensprechanlage und zusätzlich zwei Kameras, die dem Steuermann die Sicht zum Maschinistenposten und zum Heck des Schiffs bei Rückfahrt gewährt.

Yves Müller



O. Bachmann



2



O. Bachmann



2

Eine Havarie ist am Generator des Diesel-Stromaggregates entstanden. Weil eine Reparatur an Ort nicht möglich war, ist der Ersatz des kompletten Generators die einzige Möglichkeit. Glücklicherweise hatte unser Luzerner Partner Shiptec

möglich, uns eine baugleiche Maschine an Lager, die er sofort liefern konnte. Die Herausnahme dieses 500 kg schweren Aggregates, vom technischen Raum über die Treppe bis zum Deckniveau, war eine delikate Angelegenheit. Dies wurde

durch zwei erfahrene Spezialisten der Shiptec perfekt durchgeführt. Dann kam die umgekehrte Übung mit dem Ersatzgenerator... Wahrscheinlich wurde die Havarie durch Versagen des Kühlkreislaufes verursacht.