



SUPPLÉMENT SPONSORISÉ
PAR LE JOURNAL DU JURA
NO 218 DU 18 SEPTEMBRE 2008



BIELER TAGBLATT
GESPONSERTE BEILAGE
ZU NR. 218 VOM 18. SEPTEMBER 2008

Le Vapeur des trois lacs Der Dampfer der Jurasseen

Découvrez tous les détails du projet qui, grâce à l'aide du public, veut redonner vie et mouvement au «Neuchâtel», dernier vapeur des trois lacs, immobilisé depuis 1968.

Entdecken Sie alle Einzelheiten des Projektes: mit Hilfe des Publikums soll der letzte Raddampfer der drei Seen, stillgelegt seit 1968, wieder fahrtüchtig werden.



mab-creations.ch

Avec le soutien de la
 Loterie Romande

www.trivapor.ch

Une attraction bienvenue pour le Pays des Trois Lacs

La région que toute la Suisse a pu découvrir lors de l'Expo.02 ne manque pas de charme. Elle offre une multitude de sites pittoresques et de trésors culturels très disséminés qui ne sont pas assez connus. Cela parce qu'il manque une tête d'affiche, un élément porteur et rassembleur.

Les bateaux d'Expo.02 ont constitué le lien visible entre les quatre artèplages. Un bateau à vapeur, unique en son genre, sera de nature à personnaliser, à lancer enfin et de façon définitive la notion de région touristique «Pays des Trois Lacs».

Les bateaux à vapeur jouissent d'une grande popularité sur les lacs et fleuves d'Europe où ils ont été soigneusement conservés. Toutes les régions qui disposent de bateaux à vapeur les utilisent abondamment dans leur propagande touristique. A Lucerne comme à Dresde, il est prouvé que la clientèle augmente d'au moins 20% lorsque la course est assurée par un vapeur. Ainsi, le coût d'exploitation plus élevé se trouve largement compensé par une recette accrue et des retombées sur toutes les activités touristiques de la région.

Trivapor a pour but de redonner vie au vapeur «Neuchâtel» qui sommeille dans le port de cette ville depuis près de quarante ans. Cette initiative est courageuse et elle a d'emblée suscité beaucoup d'enthousiasme. Ainsi, l'association Trivapor compte déjà quelque 3'000 membres répartis dans toute la Suisse et même à l'étranger. Elle compte sur un large appui de toute la population de la région des trois lacs.

Un projet ambitieux

Après la saison 1968, le «Neuchâtel» a été désaffecté, puis vendu. Transformé en restaurant flottant, il a été

privé de sa machine, de sa chaudière, de la partie supérieure des roues à aubes, de sa timonerie, de sa cheminée télescopique. De nouvelles superstructures ont permis de créer un salon sur le pont arrière, puis sur le pont avant. Toute la toiture a été rehaussée de 30 cm. Ainsi modifié, le «Neuchâtel» a servi de restaurant durant 38 ans dans le port de Neuchâtel. Différents restaurateurs se

«...il est prouvé que la clientèle augmente de 20% lorsque la course est assurée par un vapeur.»

sont succédés à son bord, avec des fortunes diverses.

Le 21 février 2007, le bateau a été acheté par l'association Trivapor pour reconstituer le bateau à vapeur tel qu'il était à l'origine. En 2004 déjà, Trivapor a pu acquérir en Hollande une machine à vapeur datant de 1926 et dont les caractéristiques et les dimensions correspondent à celle qui avait équipé le «Neuchâtel».

Entre-temps, Trivapor a commandé à un chantier réputé une étude de faisabilité. Il en résulte que le projet est tout à fait réalisable, cela pour un montant d'environ huit millions de francs.



Planification des travaux de rénovation

Notre objectif est d'inaugurer le bateau en 2011, année du millénaire de la Ville de Neuchâtel.

Le projet comprend deux phases principales.

Dans un premier temps, un dossier technique détaillé doit être élaboré dans le but de procéder à un appel d'offres aux chantiers navals en mesure de réaliser les travaux. L'avant-projet a déjà été établi en été 2008 par notre mandataire, la Société de navigation sur le lac des Quatre-Cantons. En parallèle, une procédure dite d'approbation des plans est engagée avec l'autorité compétente, en l'occurrence l'Office fédéral des transports.

La deuxième phase comprend la réalisation des travaux proprement dits, divers tests et la mise en service. Cette phase débutera lorsque le financement du projet sera assuré.

Willy SCHAER
Président de l'association Trivapor



Eine willkommene Attraktion für das Drei-Seen-Land!

Die Region, welche man aus der ganzen Schweiz während der Expo.02 besuchte, ist sehr vielseitig. Sie hat vieles anzubieten an malerischen Kleinodien und kulturellem Reichtum. Es ist aber noch zu wenig bekannt weil eine übergeordnete Attraktion fehlt, um das Drei-Seen-Land mit Erfolg als Gesamtprodukt vermarkten zu können.

Die Schiffe der Expo.02 bildeten das konkrete Bindeglied zwischen den vier Ausstellungsorten. Ein einzigartiger Raddampfer wird den touristischen Begriff «Drei-Seen-Land» endlich definitiv lancieren und fördern.

Dampfschiffe geniessen eine sehr grosse Popularität auf den europäischen Seen und Flüssen wo sie sorgfältig gepflegt werden. Alle Regionen, die über Dampfschiffe verfügen, verwenden diese mit Erfolg in ihrer touristischen Propaganda. In Luzern wie in Dresden behauptet man, dass die Kundschaft mindestens 20% höher ist, wenn der Kurs durch einen Dampfer ausgeführt wird. Dementsprechend werden die höheren Betriebskosten durch einen Mehrertrag mehr als



Ein Anspruchsvolles Projekt

Nach der Saison 1968 wurde die «Neuchâtel» ausser Betrieb gesetzt und verkauft. In ein Restaurant umgebaut, wurde der Dampfer von Maschine, Kessel, Oberteil der Schaufelräder, Steuerhaus und des Teleskopkamins beraubt. Neue

vapor in Holland eine Dampfmaschine von 1926 erwerben, dessen Merkmale und Dimensionen jenen

«Es ist erwiesen, dass der Einsatz eines Dampfschiffes auf dem betroffenen Kurs einen Mehrverkehr von 20% erzeugt.»

der ursprünglichen Maschine entsprechen.

Inzwischen hat Trivapor bei einer Werft mit langjähriger Erfahrung eine Machbarkeitsstudie bestellt. Es stellt sich heraus, dass das Projekt für etwa acht Millionen Franken zu realisieren ist.

Arbeitsablauf

Trivapor hat zum Ziel, das Schiff im Jahr 2011, im Rahmen der Jahr-

tausendfeier der Stadt Neuenburg, einzuweihen.

Die Ausführung des Projektes wird in zwei Teilen durchgeführt.

In einer ersten Zeit wird ein detailliertes technisches Dossier erarbeitet, um Offerten bei geeigneten Werften zu verlangen. Das Vorprojekt wurde schon im Sommer 2008 durch die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees erstellt. Gleichzeitig wurde das sogenannte Plangenehmigungsverfahren mit der kompetenten Behörde, das Bundesamt für Verkehr, eingeleitet.

Die zweite Phase beinhaltet die Bauarbeiten, diverse Prüfungen und die Inbetriebnahme. Diese Phase wird beginnen sobald die Finanzierung des Projektes gewährleistet ist.

Willy SCHAER
Präsident des Vereins Trivapor



ausgeglichen. Dazu profitieren alle touristischen Bereichen davon.

Trivapor hat zum Zweck, den Raddampfer «Neuchâtel», der seit bald 40 Jahren im Hafen von Neuenburg ruht, neu aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Diese mutige Initiative erweckt viel Begeisterung. Trivapor zählt schon etwa 3'000 Mitglieder in der ganzen Schweiz und erhofft sich eine breite Unterstützung bei der Bevölkerung des Drei-Seen-Landes.

Aufbauten ermöglichten die Einrichtung eines Salons auf dem Hinterdeck, dann noch auf dem Vorderdeck. Das Dach wurde um 30 cm erhöht. So umgebaut, wurde die «Neuchâtel» während 38 Jahren als Restaurant im Hafen von Neuenburg benutzt. Verschiedene Wirte haben darauf mit unterschiedlichem Erfolg ihre Kunst angeboten.

Am 21. Februar 2007 wird das Schiff durch den Verein Trivapor gekauft um den Raddampfer originalgetreu wieder herzustellen. Schon 2004 konnte der Verein Tri-

S/S NEUCHÂTEL: CARACTERISTIQUES TECHNIQUES / TECHNISCHE DATEN

Année de construction / Baujahr	1912
Longueur à la flottaison / Länge an der Wasserlinie	46 m
Largeur de la coque / Breite an der Schale	6 m
Largeur hors tout / Breite über alles	11 m
Déplacement à vide / Wasserverdrängung leer	153 t
Tirant d'eau (en charge) / Tiefgang (voll belastet)	1,215 m
Passagers / Passagiere	550
Puissance / Leistung	350 ch/PS
Vitesse / Geschwindigkeit	23,5 km/h



Les débuts de la navigation à vapeur sur les Trois lacs

Au début du 19^e siècle, Bienne est encore une petite ville, relativement éloignée du lac, alors que Nidau dispose sur la Thielle d'un port de commerce où les marchandises transitent des chars de roulage aux bateaux.

Le 14 octobre 1826, le bateau à vapeur «Union» est le premier à naviguer sur le lac de Bienne. Lancé à Yverdon, ce bateau à coque de bois navigue jusqu'à Nidau. La durée du trajet est de huit heures, avec sept arrêts intermédiaires. Deux ans plus tard déjà, l'«Union» cesse de naviguer. Les problèmes sont techniques (fréquent manque d'eau dans la Thielle), administratifs (tracasseries aux postes de douane et de péage) et personnel inexpérimenté.

En 1834, le fabricant de chocolat Philippe Suchard lance l'«Industriel», premier bateau suisse à coque de fer. Il assure un service régulier de Neuchâtel à Yverdon. L'après-midi, dès l'année suivante, le vapeur se rend en outre à Morat trois fois par semaine et à Nidau le mercredi, en touchant à La Neuveville et à l'Île de Saint-Pierre. Mais pendant vingt ans encore, le service vers Nidau et Morat reste aléatoire à cause du niveau trop bas dans les rivières. En outre, l'«Industriel» navigue seulement de mai à octobre.

Le 7 mai 1855, le chemin de fer de l'Ouest Suisse relie Bussigny à Yverdon, puis le 1^{er} juillet Bussigny à Morges. On voyage dans une journée de Genève à Soleure: bateau à vapeur sur le Léman, train,

bateaux à vapeur «Jura» d'Yverdon à Neuchâtel, «Cygne» de Neuchâtel à Nidau et «Ville de Soleure» de Nidau à Soleure. La navigation connaît son heure de gloire et la flotte compte bientôt douze vapeurs pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Mais le chemin de fer se développe rapidement! Le 1^{er} juin 1857 il relie Aarau à Bienne, tuant la navigation sur l'Aar après seulement deux ans d'activité. Le 7 novembre 1859, le train circule de Marseille au Landeron où une gare provisoire avec port est aménagée au lieu-dit Friesenberg. Le 3 décembre 1860, la voie ferrée permet de traverser toute la Suisse, de Genève à Romanshorn et à Coire. Subitement, la navigation perd tout son trafic. Deux bateaux concentrent leur activité sur l'itinéraire Estavayer-Neuchâtel-Morat, les autres sont vendus ou démolis.

Cerlier relance la navigation

Sur le lac de Bienne, après 1860, il n'y a plus de navigation. Un vapeur de Neuchâtel vient occasionnellement à l'Île de Saint-Pierre. En 1877, une société de Nidau lance le «Schwalbe», vapeur à hélice qui conduit les touristes du dimanche à l'Île de Saint-Pierre, parfois en remorquant une ou deux barques pleines de monde. Un deuxième petit vapeur, le «Neptune», chavire le 25 juillet 1880 avec 17 passagers à bord, dont 15 sont noyés.

A l'écart de la voie ferrée, le village de Cerlier (Erlach) fonde la Société de navigation «Union». Elle assure dès 1887, avec un petit vapeur à hélice du même nom, le service vers La Neuveville et l'Île de Saint-Pierre. Un deuxième vapeur à hélice est acquis en 1889: le «J.-J. Rousseau».



Dès 1875, la correction des eaux du Jura a pour effet d'abaisser d'environ deux mètres le niveau des lacs. Les rivières Thielle et Broye sont canalisées, le tourisme se développe. En 1909, il se forme à Bienne un comité qui procure à la Société «Union» les moyens d'acquiescer un grand bateau. Il est lancé en 1911 et l'entreprise s'appelle dès lors Bielersee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (BDG). Un débarcadère est aménagé à l'embouchure de la Suze. Peu après, en 1913, les Neuchâtelois inaugurent le service Bienne-Yverdon avec deux bateaux neufs de 550 passagers: «Neuchâtel» et «Fribourg».

Depuis l'inauguration du nouveau port de Bienne, le 1^{er} mai 1930, les deux grands vapeurs ne sont plus stationnés à Cerlier mais à Bienne.

Seit der Einweihung des neuen Hafens von Biel am 1. Mai 1930 sind die beiden grossen Dampfer nicht mehr in Erlach, sondern in Biel stationiert.

Les vapeurs Stadt Biel et Berna

Disposant de moyens limités, le comité biennois se procure un bateau d'occasion. Dans le chantier édifié à La Neuveville, le vapeur «Cygne» du Léman, construit en 1875, est métamorphosé en «Stadt Biel». D'une capacité de 300 passagers, c'est un bateau à pont simple avec deux demi-salons. Une nouvelle cheminée télescopique lui permet le passage sous les ponts de la Thielle et de la Broye. Le vapeur est stationné à Cerlier et son service débute le 14 mai 1911.

Dès le début, le succès du «Stadt Biel» est tel que l'acquisition immédiate d'un deuxième grand vapeur est décidée lors de l'assemblée générale extraordinaire du 16 septembre 1912. Le lancement du «Berna» a lieu le 10 juin 1913. Ce bateau demi-salon avec pont supérieur a une capacité 550 passagers; sa machine a été construite en 1888 pour un vapeur du Léman. Majestueux mais trop haut, le «Berna» est malheureusement inapte au service dans les canaux.

Le «Stadt Biel» est une source de soucis car il y a toujours quelque chose à réparer. En 1924, le constat est alarmant. Le bateau est arrêté pendant

trois ans, mais seules les réparations urgentes sont effectuées, de manière à reprendre le service jusqu'en 1932. Les deux bateaux à moteur diesel «Seeland» et «Jura» prennent alors la relève.

Une lettre de l'Office fédéral des transports du 22 juin 1956 relève la stabilité insuffisante du «Berna» et exige l'exécution de diverses modifications. La BDG décide alors le remplacement par un bateau à moteur diesel qui porte le même nom. Le vapeur «Berna» navigue pour la dernière fois le 25 juin 1964 lors d'une croisière du soir avec 300 passagers à bord, puis il est démolé dans le port de Bienne.

Die ersten Dampfschiffe der Juraseen

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist Biel noch eine kleine Stadt und befindet sich relativ entfernt vom See. Dagegen besteht in Nidau, an der Zihl, ein Handelshafen mit regem Güterumschlag zwischen Fuhrwerken und Schiffen.

Am 14. Oktober 1826 fährt das Dampfschiff «Union» als Erstes durch den Bielersee. Dieses Boot mit Holzschale ist in Yverdon beheimatet und fährt bis Nidau. Die Fahrt dauert acht Stunden, mit sieben Zwischenhalten. Schon zwei Jahre später wird der Betrieb eingestellt. Die Probleme sind technisch (Wassermangel in der Zihl), administrativ (umständliches Handeln bei den damaligen Zoll- und Pfandstellen) und Personalbedingt (Mangel an Erfahrung).

Im Jahr 1834 wird durch den Schokoladefabrikant Philippe Suchard das erste Schiff der Schweiz mit eiserner Schale eingeweiht. Die «Industriel» fährt regelmässig zwischen Neuenburg und Yverdon. Ein Jahr später verkehrt der Dampfer zusätzlich am Nachmittag nach Murten (drei Mal in der Woche) oder nach Nidau (am Mittwoch) mit Halt in Neuenstadt und St. Petersinsel. Aber während zwanzig Jahren wird nach Nidau und Murten wegen dem Wasserstand in den Flüssen meistens nicht gefahren. Ausserdem verkehrt die «Industriel» nur von Mai bis Oktober.

Am 7. Mai 1855 fährt die Bahn Oest Suisse von Bussigny nach Yverdon, dann am 1. Juli von Bussigny nach Morges. Man reist in einem Tag von Genf nach Solothurn: Dampfschiff auf dem Genfersee, Eisenbahn Morges-Yverdon, Dampfschiffe «Jura» von Yverdon nach Neuenburg, «Cygne» von

Neuenburg nach Nidau und «Stadt Solothurn» von Nidau nach Solothurn. Die Schifffahrt erlebt ihre Blütezeit und die Flotte zählt bald zwölf Raddampfer für den Personen- und Gütertransport.

Aber die Bahn entwickelt sich rasch! Am 1. Juni 1857 verbindet sie Aarau mit Biel

und gibt der Aareschifffahrt das Todesurteil nach nur zwei Jahren Tätigkeit. Ab 7. November 1859 verbindet die Bahn Marseille mit Le Landeron, wo ein provisorischer Bahnhof mit Hafen erstellt wird. Am 3. Dezember 1860 reist man mit dem Zug durch die ganze Schweiz, von Genf nach Romanshorn und nach Chur. Die Schifffahrt verliert Kundschaft und Fracht. Zwei Schiffe werden für die neue Strecke Estavayer-Neuenburg-Murten benötigt, die anderen werden verkauft oder abgebrochen.

Die Entwicklung auf dem Bielersee

Auf dem Bielersee gibt es nach 1860 keine Schifffahrt mehr. Ein Dampfer aus Neuenburg kommt gelegentlich zur St. Petersinsel. Im Jahr 1877 wird in Nidau die «Schwalbe», ein Schraubendampfer, angeschafft. Dieser bringt die Sonntags-Ausflügler zur St. Petersinsel, manchmal mit einer oder zwei Barken im Schlepp. Ein zweiter kleiner Schraubendampfer, «Neptun», versinkt am 25. Juli 1880 bei einem Sturm mit 17 Menschen an Bord und 15 davon ertrinken dabei.

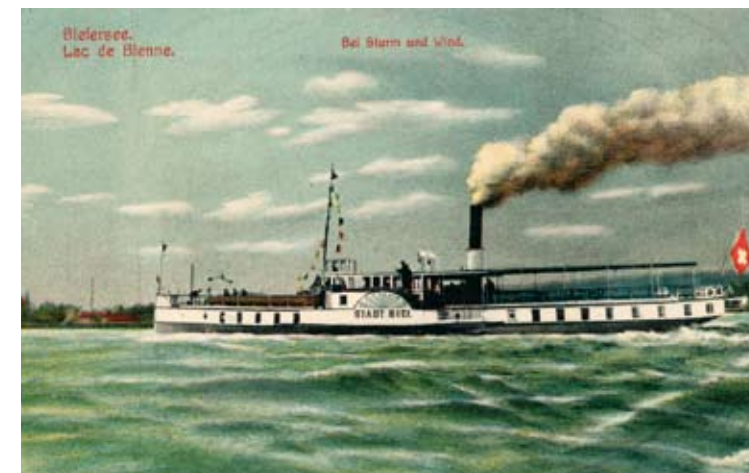
In Erlach wird als Anschluss an das Schienennetz die Schifffahrtsgesellschaft «Union» gegründet. Diese eröffnet 1887 mit einem kleinen Schraubendampfer glei-

chen Namens den Verkehr nach Neuenstadt (La Neuveville) und St. Petersinsel. Ein zweiter Schraubendampfer, «J. J. Rousseau», wird 1889 erworben.

Ab 1875 sinkt der Seespiegel durch die Jura-Gewässer-Korrektion um etwa zwei Meter und die Flüsse Zihl und Broye werden kanalisiert. Der Tourismus entwickelt sich. Im Jahr 1909 bildet sich in Biel ein Initiativ-Komitee um der Gesellschaft «Union» die Anschaffung

Vorbild Halbsalon, Tragfähigkeit 300 Personen. Ein neuer teleskopischer Kamin wird eingebaut wegen den Brücken im Zihl- und im Broyekanal. Der Dampfer ist in Erlach stationiert und der Betrieb beginnt am 14. Mai 1911.

Der Erfolg der «Stadt Biel» zwingt zum sofortigen Kauf eines zweiten Raddampfers, gemäss Beschluss an der aussergewöhnlichen Generalversammlung vom 16 September 1912. Der Stapellauf



eines Raddampfers zu ermöglichen. Dieser verkehrt ab 1911 und das Unternehmen heisst seither Bielersee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (BDG). Eine Ländte wird in der Mündung der Schüss erstellt. Kurz danach eröffnen 1913 die Neuenburger die Verbindung Biel-Yverdon, mit zwei neuen Halbsalondampfern für je 550 Personen: «Neuchâtel» und «Fribourg».

Die Raddampfer Stadt Biel und Berna

Wegen den knappen Mitteln begnügt man sich mit einem Occasionskauf. Im neu erstellten Werftschuppen in Neuenstadt wird der Raddampfer «Cygne» vom Genfersee, gebaut 1875, in «Stadt Biel» umgewandelt: Eindeckschiff mit zwei Kajüten nach

der «Berna» erfolgt am 10. Juni 1913. Der Halbsalondampfer mit Oberdeck hat eine Tragfähigkeit von 550 Personen. Die Maschine wurde 1888 für einen Genferseedampfer gebaut. Majestätisch, aber zu hoch gebaut, ist er leider nicht Kanalfähig.

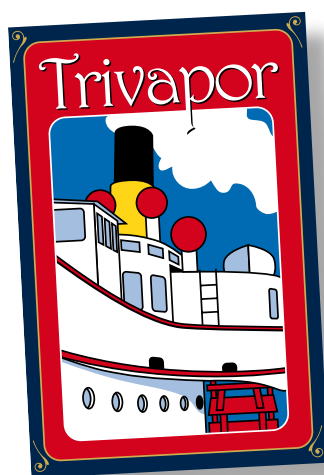
Die «Stadt Biel» ist ein Sorgenkind, denn es gibt immer wieder zu reparieren. Im Jahr 1924 ist der Zustand alarmierend. Das Schiff steht drei Jahre ausser Dienst, aber nur die dringenden Reparaturen werden ausgeführt um den Betrieb bis 1932 gewährleisten zu können. Als Ersatz werden die beiden Dieselmotorschiffe «Seeland» und «Jura» angeschafft.

Ein Brief vom Eidgenössischen Amt für Verkehr vom 22. Juni 1956 beanstandet die Stabilität der «Berna» und verlangt verschiedene Umbauten. Die BDG entscheidet sich für die Anschaffung eines neuen Motorschiffes gleichen Namens. Der Dampfer «Berna» führt am 25. Juni 1964 seine letzte Fahrt aus, eine Abendrundfahrt mit 300 Personen an Bord. Anschliessend wird das Schiff im Hafen von Biel abgewrackt.

Le bateau construit en 1870 pour l'éphémère Société moratoise de navigation est baptisé «Hallwyl» en souvenir du vainqueur de la bataille de Morat (1476).

Der 1870 für die damalige Murtener Schifffahrtsgesellschaft gebaute Dampfer heisst «Hallwyl», in Erinnerung an den Sieger der Schlacht bei Murten (1476).





Retour à la vie après 40 ans d'oubli

Dans le port de Neuchâtel, ce beau bateau immobile intrigue les touristes et fait rêver les nostalgiques. Il donne aussi des idées à des personnes entreprenantes: un bateau à vapeur pour le Pays des trois lacs, quelle splendide opportunité!

L'association Trivapor a été fondée en 1999 à l'initiative du journaliste et professeur Denis Barrelet, récemment décédé. Sa motivation: il faut réparer une erreur historique. L'ancien vapeur était alors mis en vente dans le cadre d'une liquidation. En trois samedis dans le centre de Neuchâtel, plus de 3'000 signatures sont récoltées en vue de réserver l'acquisition du «Neuchâtel», mais les choses vont très vite et déjà le bateau est vendu à une société immobilière. Pleins de confiance en l'avenir, les membres décident de maintenir l'association en espérant qu'une nouvelle occasion se présente. En 2004, l'achat de la machine donne une crédibilité au projet et augmente sérieusement le nombre d'adhérents. Le 21 février 2007 enfin, le bateau peut être acquis, notamment grâce à la générosité d'un mécène bernois.

La machine à vapeur

La machine à vapeur acquise par Trivapor pour équiper le «Neuchâtel» a été construite en 1926 par la fabrique de locomotives Maffei, à Munich. Elle porte le numéro de construction 576 et se trouvait jusqu'en 1972 à bord du vapeur «Ludwig Fessler» sur le lac bavarois Chiemsee. Ce bateau est dès lors équipé d'un moteur diesel et il est toujours en service.

Comme celle qui équipait le «Neuchâtel» de 1912 à 1968, la machine Maffei 576 est du type

compound à deux cylindres inclinés. Cela signifie que la vapeur est

«La reconstruction du Neuchâtel, c'est réparer une erreur historique.»

Denis Barrelet

utilisée deux fois: elle actionne tout d'abord le piston du petit cylindre à haute pression, puis le piston du gros cylindre à basse pression. La

machine développe une puissance de 360 ch ou 265 kW.

La machine subit une grande révision à Lucerne, auprès de la Société de navigation du lac des Quatre Cantons. Le vilebrequin a dû être envoyé à Hambourg pour être rectifié, l'industrie suisse n'étant plus équipée pour le traitement de tels calibres. Une fois placée dans le bateau, la machine devra être raccordée à une chaudière. Cette dernière sera moderne et acquise à l'état neuf. Les roues à aubes devront également être reconstituées.

Timonerie / Steuerhaus

Reconstruction de la timonerie démontable. Installation d'équipements nautiques modernes: gouvernail électro-hydraulique, télégraphe (chadburn), radar, GPS, etc.
Neubau des zerlegbaren Steuerhauses. Ausrüstung mit modernen Anlagen: elektrohydraulische Ruderanlage, Telegraf (Chadburn), Radar, GPS, usw.

Machinerie / Antrieb

Installation de la machine à vapeur Maffei no 576 après révision complète. Pose d'une chaudière neuve à mazout léger.
Einbau der Dampfmaschine Maffei Nr. 576 nach vollständiger Revision, sowie eines neuen Kessels für Oelfeuerung (Heizöl extra leicht).

Roues à aubes / Schaufelräder

Reconstruction des roues à aubes, dont la moitié supérieure a été détruite lors de la transformation en restaurant statique.
Ergänzung oder Neubau der Schaufelräder, von denen die obere Hälfte beim Umbau als Restaurant abgebrochen wurde.

Ci-dessus: aperçu des principaux travaux de la rénovation.
A gauche: la machine Maffei 576, construite en 1926

Oben: Uebersicht der wichtigsten Umbau-Arbeiten
Links: die Dampfmaschine Maffei 576, Baujahr 1926

Un état d'origine avec plus de confort

Tel qu'il a été transformé en restaurant, le bateau est inutilisable pour naviguer. Les superstructures sont trop hautes et trop lourdes; la stabilité est compromise. Il est donc nécessaire d'éliminer toutes les constructions qui ne sont pas d'origine. Le pont avant sera de nouveau ouvert. Le pont arrière, protégé par un toit sur toute sa longueur, sera partiellement fermé par un vitrage amovible pour offrir un espace attractif et confortable.

Dans toute la mesure du possible, le «Neuchâtel» retrouvera sa silhouette et ses caractéristiques d'origine.

Cheminée / Kamin

Pose d'une nouvelle cheminée télescopique, comme à l'origine, pour permettre le passage sous les ponts de la Broye et de la Thielle.
Neubau eines Teleskop-Kamins, gemäss Original, um die Durchfahrt bei den Brücken in der Broye und in der Zihl zu ermöglichen.

Superstructures / Aufbauten

Démolition des salons ajoutés sur le pont principal lors de la transformation en restaurant.
Reconstruction de la toiture d'origine avec vitrages latéraux.
Abbruch der Restaurants auf dem Hauptdeck. Errichtung des Original-Schutzdaches, neu mit Seitenverglasung.

Salon

Remise en l'état d'origine de l'aménagement demi-salon dans toute la mesure du possible.
Wiederaufbau der Halbsalon Original-Einrichtung soweit wie möglich.



Ein neues Leben nach 40 Jahren Stille

Im Hafen von Neuenburg liegt ein schönes Schiff lahm; es bringt die Touristen zum staunen und die Nostalgiker zum träumen. Es gibt auch Ideen: ein Raddampfer für das Drei-Seen-Land, das wäre doch ein Schlager!

Der Verein Trivapor ist 1999 dank der Initiative des kürzlich verstorbenen Journalisten und Professor Denis Barrelet entstanden. Seine Motivation: man soll einen historischen Fehler korrigieren. Das ehemalige Dampfschiff war damals in einem Liquidationsverfahren zum Verkauf angeboten worden. Innerhalb drei Samstagen wurden in Neuenburg gut 3'000 Unterschriften gesammelt um den Erwerb der «Neuchâtel» zu fördern. Leider wurde aber das Schiff an eine Immobiliengesellschaft verkauft. Der Verein blieb trotzdem erhalten in der Hoffnung auf einen späteren Erfolg. Im Jahr 2004 wurde eine Dampfmaschine erworben. Das Projekt wurde damit konkreter mit positivem Einfluss auf die Mitgliederzahl. Am 21. Februar 2007 konnte das Schiff endlich käuflich erworben werden, dies dank der Grosszügigkeit eines Berner Sponsors.

Die Dampfmaschine

Die durch Trivapor erworbene Dampfmaschine wurde 1926 durch

die Lokomotivfabrik Maffei in München gebaut. Sie trägt die Baunummer 576 und befand sich bis 1972 auf dem Raddampfer «Ludwig Fessler» auf dem Bayerischen Chiemsee.

«Der Wiederaufbau der Neuchâtel soll einen historischen Fehler korrigieren.»

Zitat von Denis Barrelet

Dieses Schiff wird seither durch einen Dieselmotor angetrieben.

Wie die ursprüngliche Maschine der «Neuchâtel» von 1912 ist die Maffei 576 eine Zwillingsbauart mit zwei schrägen Zylindern. Damit wird der Dampf zwei Mal benutzt: zuerst im kleinen Hochdruckzylinder,

dann noch im grossen Niederdruckzylinder. Die Leistung der Maschine beträgt 360 PS oder 265 kW.

Die Maschine wird in Luzern, bei der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, revidiert. Die Kurbelwelle musste in Hamburg aufgearbeitet werden weil die Schweizer Industrie für solche Kaliber nicht mehr ausgerüstet ist. Im Schiff muss dann die Maschine an einem Kessel angeschlossen werden. Es handelt sich um einen modernen Neubau. Die Schaufelräder müssen ebenfalls neu gebaut werden.

Ein Originalzustand mit mehr Komfort

Im heutigen Zustand als Restaurant ist das Schiff nicht fahrtüchtig. Die Aufbauten

sind zu hoch und zu schwer; die Stabilität ist unzureichend. Darum müssen alle nicht ursprünglichen Aufbauten abgerissen werden. Das Vorderdeck wird wieder offen sein. Das Hinterdeck, auf der ganzen Länge gedeckt, wird teilweise mit einer Glaswand geschützt, um einen attraktiven und komfortablen Raum zu gestalten.

So weit wie möglich soll die «Neuchâtel» originalgetreu und in neuem Glanz wieder entstehen.



L'histoire du «Neuchâtel»



Le «Neuchâtel» est lancé le 9 mai 1912. La course inaugurale a lieu le samedi 15 juin 1912. Le vapeur fait alors le tour complet du lac avec réception à Yverdon.

Peu après, le vendredi 12 juillet 1912, le «Neuchâtel», escorté par l'«Yverdon», fait une entrée triomphale à Neuchâtel, ouvrant le Fête fédérale de chant en transportant la bannière fédérale et 500 chanteurs venus par train de Zurich au Landeron. Ils ont ensuite traversé en cortège cette cité historique jusqu'au débarcadère, au bord de la Thielle, avant d'embarquer sur les deux vapeurs.

Le «Fribourg», identique au «Neuchâtel», est inauguré le 29 avril 1913.

Un succès éphémère

Le lancement des grands vapeurs permet d'offrir deux courses quotidiennes, du 1^{er} juin au 30 septembre dès 1913, de Neuchâtel à Bienne avec le «Neuchâtel», de Neuchâtel à Yverdon avec le «Fribourg». Mais l'année suivante, le service Neuchâtel-Bienne cesse déjà le 27 juillet au soir, les hautes eaux ne permettant plus le passage sous le pont de Saint-Jean, au Landeron. Quant au service Neuchâtel-Yverdon, il prend fin prématurément aussi, le 12 août au soir, à cause de la mobilisation de guerre. En 1915, l'horaire porte la mention «Ne circule pas jusqu'à nouvel avis!» Le charbon se fait rare et les deux grands vapeurs connaissent une activité réduite. En 1918, le «Neuchâtel» est hors service alors que le «Fribourg» totalise 4 jours d'activité.

Après la Première Guerre mondiale, l'un des grands vapeurs navigue le dimanche vers Estavayer-Yverdon, l'autre le jeudi et le dimanche vers l'Île de Saint-Pierre. L'hiver, un grand vapeur est parfois mis en chauffe pour les «courses à la glace», c'est-à-dire pour le transport des patineurs vers les Grands-Marais. Le bateau se rend alors dans la Thielle où il aborde à côté d'un chaland.

De 1940 à 1953, le service des grands vapeurs est réduit à cause des restrictions de guerre, puis de la concurrence des bateaux à moteur diesel. Le dimanche, ils se rendent tous deux à Estavayer, l'un par la rive sud, l'autre par la rive nord, ce dernier poursuivant sa course jusqu'à Yverdon. Occasionnellement, l'Île de Saint-Pierre ou Morat sont au programme.

Un certain renouveau

Depuis 1954, le «Neuchâtel» est le vapeur utilisé en priorité, étant plus économique grâce à la chauffe au mazout et à son équipage réduit. Avec la réintroduction du service Neuchâtel-Bienne, en 1961, le vapeur assure fréquemment cette course le samedi. A cette époque, le «Neuchâtel» illuminé se transforme en bateau dansant pour la croisière du samedi soir. Instant magique!

Les bateaux à vapeur disparaissent

Pour des raisons d'économie et surtout pour suivre la mode, les entreprises de navigation remplacent les bateaux à vapeur par des unités à moteur diesel. De 1950 à 1970, le nombre des vapeurs sur les lacs suisses passe de 54 à 14! Par bonheur et grâce à une saine réaction populaire, ce nombre s'est stabilisé depuis lors.

Sur les lacs jurassiens, les vapeurs disparaissent rapidement: «Hallwyl» en 1955, «Yverdon» en 1960, «Berna» en 1964. Le 30 mai 1965, le «Fribourg» fait son dernier voyage. Vendu au propriétaire du restaurant Saint-Louis, à Portalban, il se trouve depuis le 1^{er} avril 1966 sur la terre ferme, au milieu du village.

A la fin de la saison 1968, le «Neuchâtel» est préparé pour le

repos hivernal et chacun est persuadé qu'il naviguera encore de nombreuses années. L'inspecteur constate alors que la chaudière doit être remplacée, cela pour un coût d'environ cent mille francs. Malheureusement, la direction y renonce, ne désirant pas investir dans un «vieux bateau». Mis hors service, le «Neuchâtel» est vendu et exploité comme restaurant flottant dans le port de Neuchâtel.

En 57 saisons, le «Neuchâtel» a parcouru 194'697 km, soit 3'416 km par an. Ces chiffres modestes prouvent que le tourisme dans la région des trois lacs était alors principalement axé sur les excursions dominicales. Avec l'étalement des vacances et les facilités accordées (abonnement demi-tarif, swiss-boat-pass), cette tendance est moins marquée aujourd'hui.



Les deux grands vapeurs *Fribourg* et *Neuchâtel* au débarcadère neuchâtelois de l'Île de Saint-Pierre, vers 1935.

Die beiden grossen Raddampfer *Fribourg* und *Neuchâtel* an der Neuenburger Ländte auf der St. Petersinsel, um 1935.

Lebenslauf der «Neuchâtel»

Der Stapellauf der «Neuchâtel» findet am 9. Mai 1912 statt. Die Einweihungsfahrt, am Samstag 15. Juni 1912, führt rund um den Neuenburgersee, mit festlichem Empfang in Yverdon.

Kurz darauf, am Freitag 12. Juli 1912, erleben die Dampfer «Neuchâtel» und «Yverdon» einen Triumph-Empfang in Neuenburg beim Eröffnen des Eidgenössischen Sängertages. Die offizielle Festflagge und 500 Sänger aus Zürich verlassen den Extrazug in Le Landeron. Nach einem Umzug durch diese historische Altstadt bis zur Ländte im Zihlkanal, wird die Fahrt auf den beiden Schiffen fortgesetzt.

Die «Fribourg» wird am 29. April 1913 eingeweiht.

Ein Erfolg kurzer Dauer

Dank diesen neuen Raddampfern ist es endlich möglich, vom 1. Juli bis zum 30. September 1913, zwei tägliche Retourfahrten nach Biel mit der «Neuchâtel» und nach Yverdon mit der «Fribourg» anzubieten. Aber im folgendem Jahr, Mitten in der Saison 1914, muss der Verkehr nach Biel am Abend des 27. Juli eingestellt werden, da wegen Hochwasser die Fahrt unter den Brücken

im Zihlkanal nicht mehr möglich ist. Der Verkehr nach Yverdon wird ebenfalls frühzeitig eingestellt, und zwar am Abend des 12. August wegen Kriegsmobilmachung. Im Fahrplan 1915 findet man die Bemerkung «Verkehrt nicht bis auf weiteres!» Die Kohlenbeschaffung wird immer schwieriger. Die grossen Dampfer werden selten eingesetzt. Im Jahr 1918 verkehrt «Fribourg» an 4 Tagen und «Neuchâtel» steht ausser Betrieb.

Nach dem Krieg fährt einer der grossen Dampfer am Sonntag nach Estavayer-Yverdon, der Andere am Donnerstag und am Sonntag nach der St. Petersinsel. Im Winter wird manchmal ein grosser Dampfer für die Schlittschuhläufer nach dem Grossen Moos eingesetzt. Das Schiff fährt dann in den Zihlkanal, wo dank eines Ledischiffes eine provisorische Landungsstelle erstellt wird.

Von 1940 bis 1953 werden die grossen Dampfer weniger eingesetzt, dies wegen des Zweiten Weltkrieges und danach wegen der Konkurrenz der Dieselschiffe. Sonntags fahren dann beide Dampfer nach Estavayer, der Eine über das Südufer, der Andere über das Nordufer und

weiter nach Yverdon. Gelegentlich steht die St. Petersinsel oder eine Charterfahrt auf dem Programm.

Dank Oelfeuerung mehr im Einsatz

Seit 1954 wird die «Neuchâtel» prioritär eingesetzt, weil sie dank der Oelfeuerung und mit reduzierter Mannschaft wirtschaftlicher ist. Mit der Wiederinbetriebnahme des Kursverkehrs nach Biel im Jahr 1961 befährt der Dampfer diese Strecke sehr oft am Samstag. Zu jener Zeit fährt der Dampfer am Samstag Abend als Tanzschiff mit Festbeleuchtung.

Die Dampfschiffe verschwinden

Von 1950 bis 1970 vermindert sich in der Schweiz die Zahl der Dampfschiffe von 54 auf 14! Aus wirtschaftlichen Gründen, aber auch wegen der damaligen Mode, werden die Dampfschiffe durch Dieselmotorschiffe ersetzt. Dank der Dampferfreunde wird ab 1970 eine Meinungswende erreicht!

Auf den Juraseen verschwinden die Dampfschiffe in rascher Folge: «Hallwyl» 1955, «Yverdon» 1960, «Berna» 1964. Am 30. Mai 1965 unternimmt die «Fribourg» ihre

letzte Fahrt. Sie wird dann dem Besitzer des Restaurants Saint-Louis in Portalban verkauft und steht seit dem 1. April 1966 auf festem Boden mitten im Dorf.

Am Ende der Saison 1968 wird «Neuchâtel» für den winterlichen Schlaf vorbereitet und jedermann ist überzeugt, dass dieser Dampfer noch lange Jahre in Betrieb stehen wird. Der Inspektor stellt aber fest, dass der Kessel ersetzt werden muss. Die Kosten werden auf etwa hundert tausend franken geschätzt, aber die LNM will nicht in ein «altes Schiff» investieren. Die «Neuchâtel» wird ausser Dienst gestellt und verkauft, um als schwimmendes Restaurant im Hafen von Neuenburg betrieben zu werden.

Während 57 Dienstjahren hat «Neuchâtel» 194'697 km geleistet, im Durchschnitt 3'416 km pro Jahr. Diese Zahlen beweisen, dass im Drei-Seen-Land hauptsächlich ein Sonntags-Tourismus herrscht. Dank der besseren Verteilung der Ferien und verschiedener Vergünstigungen (Halbtaxabo, Swiss-Boat-Pass), kommt diese Tendenz heute weniger zum Ausdruck.



«Je soutiens le projet de Trivapor»

Le Pays des Trois Lacs est la plus grande région de lacs et de cours d'eau d'un seul tenant en Suisse. Il a acquis un degré de notoriété national grâce à Expo.02.

Aujourd'hui, le projet «TRIVAPOR» entend remettre à flot le «Neuchâtel», unique bateau à vapeur existant encore au «Pays des Trois Lacs». Un projet extraordinaire que je ne peux que soutenir sans réserve.

Avec le semi-catamaran «Siesta» et le plus grand bateau solaire du monde, le «Mobicat», nous avons surtout des bateaux très modernes. Il nous manquait encore un bateau à vapeur nostalgique. Il ne fait aucun doute que le «Neuchâtel» contribuerait à rendre encore plus attrayante une croisière sur les lacs de Bienne, Morat et Neuchâtel.

Je soutiens cet ambitieux projet «TRIVAPOR» aussi parce qu'il réunit les quatre cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel et Vaud, les trois lacs jurassiens et les deux sociétés de navigation LNM et SNLB en un bateau à vapeur, le «Neuchâtel».

C'est pourquoi je remercie les initiateurs de ce projet dirigé par l'infatigable président Willy Schaefer. Vive le bateau à vapeur «Neuchâtel».

Hans Stöckli

*Maire de Bienne et conseiller national
Président du Conseil d'administration
de la SNLB
Président de l'Association «Charme du
Pays des Trois-Lacs»*

LE SAVIEZ-VOUS? / WUSSTEN SIE SCHON?



L'épaisse fumée noire crachée par le *Neuchâtel* n'est plus d'actualité. En effet, depuis 1954 déjà, le bateau n'est plus chauffé au charbon, mais au mazout léger, beaucoup moins polluant.

Der dicke Rauch aus dem Kamin der *Neuchâtel* gehört der Vergangenheit. Schon seit 1954 wird das Schiff nicht mehr mit Kohle, sondern mit leichtem Oel geheizt. Ein Beitrag für eine bessere Umwelt.



«Ich unterstütze das Projekt von Trivapor»

Das Drei-Seen-Land ist das grösste zusammenhängende See- und Flussgebiet der Schweiz und konnte sich mit der Expo.02 einen nationalen Bekanntheitsgrad erkämpfen.

Jetzt soll mit dem Projekt «TRIVAPOR» das einzige noch existierende Dampfschiff im «Pays des Trois-Lacs», die «Neuchâtel» wieder fahrtüchtig gemacht werden. Ein ausserordentliches Vorhaben, das ich vorbehaltlos unterstützen kann.

Wir haben vor allem mit dem Semikatamaran «Siesta» und dem grössten Solarschiff der Welt, dem «Mobicat» sehr moderne Schiffe. Aber uns fehlte noch ein nostalgisches Dampfschiff. Zweifellos würde das Dampfschiff «Neuchâtel» ein unverzichtbarer Beitrag an die

Attraktivität der Schifffahrt auf dem Bieler-, Neuenburger- und Murtensee leisten.

Ich unterstütze das ehrgeizige Projekt «TRIVAPOR» auch, weil es die vier Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Waadt, die drei Juraseen und die zwei Schifffahrtsgesellschaften LNM und BSG in einem Dampfschiff «Neuchâtel» zusammenführt.

Deshalb danke ich den Initianten unter Leitung vom unermüden Präsidenten Willy Schaefer. Es lebe das Dampfschiff «Neuchâtel».

Hans Stöckli

*Stadtpräsident von Biel und
Nationalrat*

*Präsident des Verwaltungsrates
der BSG*

*Präsident des Vereins «Charme du Pays
des Trois-Lacs»*



Devenez membre de Trivapor!

Werden Sie Mitglied von Trivapor!



Nous avons besoin de vous! Pour que ce beau projet se réalise, il est nécessaire que toute la population de la région des Trois lacs se mobilise. Devenez membre dès aujourd'hui!

La cotisation annuelle est modique:
• **membre individuel Fr. 30.-**
• **membre couple Fr. 50.-**
• **membre collectif Fr. 200.-**

Vous pouvez aussi devenir donateur: **tous les dons, petits et grands, sont les bienvenus.** Dès Fr. 20.-, vous recevez une attestation de don. CCP 17-345 529-7, Trivapor, 2001 Neuchâtel.

Pour les dons de Fr. 1912.- et plus, vous devenez membre à vie du **Club 1912** (1912 est l'année de construction du «Neuchâtel»). Vous serez alors invité à une course inaugurale et votre nom sera gravé sur le tableau d'honneur à bord du bateau.

Réjouissons-nous de revivre bientôt le bonheur de naviguer à bord de ce merveilleux bateau à vapeur!

Wir brauchen Ihre Hilfe! Um dieses schöne Projekt zu realisieren ist es notwendig, dass sich die ganze Bevölkerung des Drei-Seen-Landes daran beteiligt. Werden Sie heute noch Mitglied!

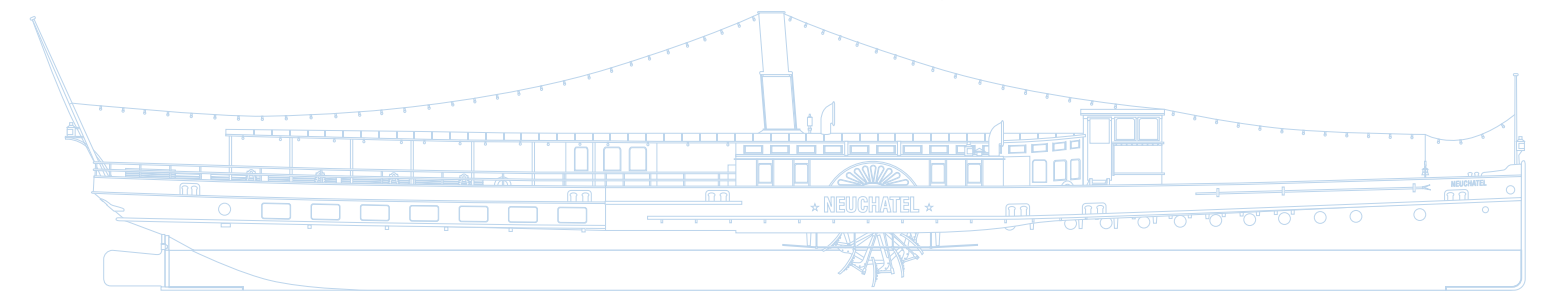
Der Mitgliedbeitrag ist bescheiden:
• **Einzelmitglied: Fr. 30.-**
• **Paar Fr. 50.-**
• **Kollektiv Fr. 200.-**

Sie können auch Spender werden: **jede Spende, gross oder klein, ist**

willkommen. Ab Fr. 20.- erhalten Sie eine Bescheinigung. Postkonto 17-345 529-7, Trivapor, 2001 Neuchâtel.

Mit einer Spende von Fr. 1912.- oder mehr werden Sie Mitglied im **Club 1912** auf Lebenszeit (1912 ist Baujahr des Schiffes). Sie werden zu einer Einweihungsfahrt eingeladen und Ihr Name wird auf der Ehren-tafel an Bord des Schiffes eingetragten.

Freuen wir uns, bald wieder auf diesem attraktiven Dampfschiff fahren zu können!



IMPRESSUM

Rédaction / Redaktion: Sébastien Jacobi • Graphisme & illustrations / Layout & Illustrationen: Marc-Antoine Bombail (www.mab-creations.ch) • Impression / Druck: W. Gassmann AG

OUI, JE SOUHAITE QUE LE VAPEUR DES TROIS LACS NAVIGUE BIENTÔT! JA, ICH WÜNSCHE, DASS DER DAMPFER DER DREI SEEN BALD WIEDER FÄHRT!

Je désire devenir membre de Trivapor / Ich möchte Mitglied von Trivapor werden:

Individuel / Einzelmitglied (CHF 30.-)

Couple / Paar (CHF 50.-)

Collectif / Kollektiv (CHF 200.-)

Club 1912 (CHF 1'912.-)

NOM / NAME:

PRENOM / VORNAME:

RUE + No / STRASSE+NR.:

No POSTAL + LOCALITÉ / PLZ + ORTSCHAFT:

TEL.:

E-MAIL:

LANGUE / SPRACHE: Français Deutsch