

L'EXPRESS art
PRESSE

L'Impartial art
PRESSE

présentent

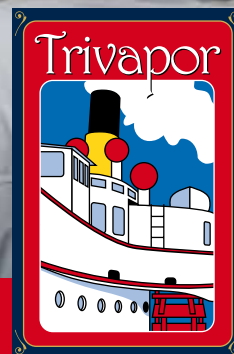
Un projet
audacieux et
raisonnable!

Ein ehrgeiziges und
vernünftiges
Projekt!

Octobre 2010

Ce supplément ne peut être vendu séparément

Photo S. Jacobi



Le Vapeur des trois lacs
Der Dampfer der Jurasøen

Avec le soutien de la
Loterie Romande



Vous avez dit Miracles?

Oui ! L'histoire de Trivapor, qui a débuté il y a onze ans, est jalonnée de petits miracles !

Premier miracle: un visionnaire. En 1999, le restaurant «Au vieux vapeur» est à vendre dans une procédure de liquidation. Denis Barrelet, journaliste accrédité au Palais fédéral, saisit la balle au vol. Il réussit à convaincre quelques amis et fonde le 23 août 1999 l'association Trivapor dont le but est d'acquérir le bateau pour le réhabiliter sous forme de bateau à vapeur. Il s'agit de réparer une erreur historique. En deux samedis dans la zone piétonne de Neuchâtel, quelque 3000 signatures sont récoltées... mais trop tard : le restaurant est déjà remis.

Première déception, mais le comité ne baisse pas les bras ! En effet, le restaurant qui a connu des hauts et des bas n'en est pas à son premier changement de propriétaire. En attendant son heure, l'association se fait connaître et se documente auprès des autres lacs suisses.

Deuxième miracle: un ingénieur de renom. Auprès de la Compagnie générale de navigation sur le Léman, la personne de référence pour Trivapor est son responsable technique Yves Muller. Ce Neuchâtois déclare à Denis Barrelet «c'est un bon projet et c'est raisonnable» ! Prenant sa retraite peu après, Yves est nommé dans le comité. Ainsi, Trivapor bénéficie des compétences d'une personnalité hautement qualifiée, connaissant bien les questions techniques et administratives.

Troisième miracle: la machine. Lors de la transformation du vapeur en restaurant sédentaire, la machine d'origine a été sacrifiée pour gagner de la place à bord. Différentes machines anciennes sont proposées, mais elles ne conviennent pas en raison de leur encombrement. Mais par une annonce dans la presse spécialisée, le comité apprend qu'une machine du type recherché est à vendre à Rotterdam. Trivapor délègue son spécialiste pour une visite concluante. La machine Maffei de 1926 présente les caractéristiques voulues, tant par sa puissance que par ses dimensions. C'est trouver l'aiguille dans une botte de foin !

Quatrième miracle: le mécène et son chien. La machine coûte 200'000 Euros. L'association, qui comprend alors quelque 200 membres, n'a pas les moyens de l'acquérir. Et voici justement que Denis Barrelet est

interpellé par une personne de la banlieue bernoise. Ce Marc a été mis au courant du projet Trivapor par une carte postale portant la mention «Devenez membre. Aidez-nous à faire revivre le Neuchâtel». Cette carte a été envoyée par une dame qui avait cédé son chien *Patches* à son ami Marc pour raison de santé. Désirant s'informer sur le projet Trivapor, Marc reçoit la visite de Denis Barrelet qui lui communique sa passion avec un tel enthousiasme qu'il décide de financer l'achat de la machine. Celle-ci arrive le 12 février 2005 en gare d'Yverdon-les-Bains, par train spécial à vapeur et avec 350 passagers.

Cinquième miracle: l'achat du bateau. A Sylvestre 2006, le restaurant qui s'appelle alors «Au bateau» cesse toute activité. Les tractations avec le propriétaire aboutissent favorablement et Trivapor devient propriétaire le 22 février 2007, cela de nouveau grâce à Marc qui finance l'opération.

Un coup dur : souffrant d'une tumeur au cerveau, Denis Barrelet lutte pour sa survie et décède le 23 juin 2007. Nous gardons de ce président fondateur un souvenir ému et reconnaissant.

Sixième miracle: Denis Barrelet avait choisi son successeur : Willy Schär. Cet ancien président du conseil d'administration de la Banque Cantonale Neuchâtoise est

nommé président de Trivapor lors de l'assemblée générale du 14 avril 2007. Willy Schär reprend le flambeau avec enthousiasme. Il conduit le projet de manière systématique et structurée.

Depuis l'achat du bateau il y a trois ans, il s'est passé beaucoup de choses en coulisse.

La machine à vapeur Maffei a été totalement révisée par la Société de navigation sur le lac des Quatre Cantons (SGV) ; elle est maintenant entreposée à Cornaux, dans l'usine électrique du «Groupe e».

L'étude détaillée, également confiée à SGV, comprend plus de cent plans et les calculs nécessaires à la reconstruction ; livrée à la fin de 2009, elle a déjà surmonté avec succès la procédure d'approbation de l'Office fédéral des transports. Il est alors décidé de débiter les travaux en septembre 2010.

Le financement n'est certes pas encore bouclé, mais il est aussi l'objet de quelques bonnes surprises. En avril 2010, l'Office fédéral de la culture annonce qu'il assure le financement du quart de la première phase. Cette décision confirme l'intérêt culturel du projet au niveau national.

Et après tant de miracles, comment douter de l'avenir du projet ?

Sébastien Jacobi
Secrétaire de Trivapor

Heinz Amstad

Le «Neuchâtel» semble déjà naviguer par ses propres moyens ! Il approche de Morat, à couple du chaland «Attila» lors du transfert du 18 septembre 2010.

Auf diesem Bild scheint die «Neuchâtel» schon selbstständig zu fahren ! Sie nähert sich von Murten bei der Ueberfahrt vom 18. September 2010.



Glauben Sie an Wunder?



Wir - Ja ! Das Geschehen von Trivapor, das vor elf Jahren begonnen hat, ist geprägt von Fügungen und kleinen Wundern !

Erstes Wunder: ein Visionär: Im Jahr 1999 wird das Restaurant «Au vieux vapeur» in einem Liquidierungsverfahren zum Verkauf angeboten. Denis Barrelet, Bundeshausjournalist, reagiert. Es gelingt ihm, einige Freunde zu überzeugen und gründet mit ihnen zusammen am 23. August 1999 den Verein Trivapor. Dieser hat zum Ziel, das Schiff zu erwerben und es wieder als Dampfschiff in Betrieb zu setzen. Man soll einen historischen Fehler korrigieren. Innerhalb von zwei Samstagen werden in der Altstadt Neuenburg etwa 3000 Unterschriften gesammelt... aber zu spät: das Schiff ist schon verkauft.

Trotz dieser Enttäuschung bleibt der Verein erhalten um beim nächsten Besitzerwechsel seinen Anspruch auf das Schiff geltend zu machen. Inzwischen sucht der Verein weitere Freunde zu gewinnen. Er erkundigt sich über Dampfschiff-Renovierungen auf den anderen Schweizer Seen.

La machine à vapeur Maffei de 1926, totalement révisée à Lucerne, arrive à l'usine électrique de Cornaux, où elle est entreposée, prête à être installée à bord du «Neuchâtel».

Die Maffei-Dampfmaschine, Baujahr 1926, in Luzern total revidiert, bei der Ankunft im Elektrizitätswerk von Cornaux. Hier wird sie bis zum Einbau in das Schiff untergebracht.



Zweites Wunder: ein renommierter Ingenieur. Die Ansprechperson für Trivapor bei der Genfersee Schifffahrtsgesellschaft (CGN) ist deren technischer Leiter Yves Müller. Er ist Neuenburger und begutachtet das Projekt als machbar und vernünftig. Kurz nach seiner Pensionierung wird er in den Vorstand von Trivapor gewählt. So verfügt der Verein über eine Persönlichkeit mit den gewünschten technischen und administrativen Kenntnissen.

Drittes Wunder: die Maschine. Beim Umbau des Dampfers zum Restaurant wurden Maschine und Kessel um Platz zu gewinnen ausgebaut und leider verschrottet. Dem Projekt von Trivapor werden verschiedene Maschinen angeboten, aber diese sind zu gross. Durch eine Anzeige in der Dampferzeitung erfährt der Vorstand, dass eine geeignete Maschine in Rotterdam zum Kauf angeboten ist. Die Spezialisten von Trivapor fahren dorthin und sind überzeugt. Die Maffei-Maschine von 1926 passt genau in die «Neuchâtel»: Leistung und Ausmasse stimmen. Im wahrsten Sinn des Wortes hat man die Nadel im Heuhaufen gefunden !

Viertes Wunder: der Mäzen und sein Hund. Die Maschine kostet 200'000 Euros. Der noch kleine Verein verfügt nicht über diesen Betrag. Genau zu diesem Zeitpunkt wird der Präsident Denis Barrelet von Marc, einem Berner angesprochen. Dieser hat soeben eine Postkarte der «Neuchâtel» mit dem Vermerk «Werden Sie Mitglied ! Die «Neuchâtel» soll wieder dampfen !» erhalten und damit über das Vorhaben erfahren. Diese Karte wurde von einer Frau - einer Hundebekanntschaft - abgeschickt, die aus gesundheitlichen Gründen ihren Hund *Patches* an Marc anvertraut hatte. Um sich näher zu informieren, trifft er sich mit Denis Barrelet, der so ueberzeugend berichtet, dass Marc den Kauf der Maschine mitfinanziert. Diese wird am 12. Februar 2005 nach Yverdon-les-Bains überführt.

Fünftes Wunder: der Kauf des Schiffes. Nach der Sylvesternacht 2006 wird das Restaurant endgültig geschlossen. Die Verhandlungen mit dem Besitzer werden erfolgreich geführt, sodass Trivapor am 22 Februar 2007 dieses Schiff dank Unterstützung des Berner Mäzens erwerben kann.

Ein schwerer Schlag : Denis Barrelet leidet an einem Hirntumor und stirbt am 23. Juni 2007. Dieser Gründungspräsident bleibt uns in dankbarer Erinnerung.

Sechstes Wunder: Denis Barrelet findet noch vor seinem Ableben seinen Nachfolger. Er empfiehlt Willy Schär, ehem. Präsident der Neuenburger Kantonalbank, der an der Generalversammlung vom 14. April 2007 gewählt wird. Willy Schär übernimmt diese Aufgabe mit Begeisterung. Er führt das Projekt sehr systematisch und professionell weiter.

Seit dem Kauf des Schiffes vor drei Jahren ist hinter den Kulissen vieles geschehen:

Die Dampfmaschine Maffei ist durch die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) total revidiert worden. Sie ist in Cornaux, im Elektrizitätswerk der «Groupe e» bis zu ihrem Einbau sorgfältig gelagert.

Das detaillierte technische Bauprojekt, ebenfalls an die SGV in Auftrag gegeben, enthält über hundert Pläne sowie die nötigen Berechnungen für die Wiederinstandstellung. Das Ende 2009 abgelieferte mehrbändige Dossier wurde durch das Bundesamt für Verkehr genehmigt. Es wird beschlossen, mit den Umbauarbeiten im September 2010 zu beginnen.

Die Finanzierung ist noch nicht völlig gesichert, aber auch hier gibt es positive Ueberraschungen. Im April 2010 hat uns das Bundesamt für Kulturwesen informiert, dass es die erste Etappe zu einem Viertel finanzieren wird. Dieser Entscheid bestätigt die Wertschätzung des Projektes auf nationaler Ebene.

Wie könnte man - nach so viele Wundern - noch am Gelingen des Projektes zweifeln?

Sébastien Jacobi
Sekretär von Trivapor

Yves Müller

Une opération spectaculaire !

La mise à terre du «Neuchâtel»

Samedi 16 octobre 2010, une grue géante est en place au bord du canal de La Broye. Des câbles relient un berceau constitué de puissants profilés d'acier au crochet de la grue. Le berceau est abaissé dans l'eau et le «Neuchâtel» est reculé à l'aplomb de celui-ci. Il est ensuite positionné avec précision par des plongeurs et solidarisé avec le berceau. Le levage commence, le bateau s'élève d'une dizaine de mètres au-dessus de La Broye. Il pivote ensuite d'un quart de tour et est abaissé lentement pour être posé avec précision sur des fondations en béton préparées à cette intention.

Le poids du «Neuchâtel» est de 145 t, celui du berceau est de 27 t. La grue pèse à elle seule 400 t. Etant donné la charge et son éloignement par rapport à l'axe de pivotement de la grue, un lest supplémentaire de 250 t a été ajouté au moment du levage, puis successivement réduit par la suite. La flèche de la grue a une longueur de 55m.

L'opération est suivie par des centaines de personnes qui ne craignent pas d'affronter la pluie et la fraîcheur. A bord du chaland «Attilla», boissons et repas chauds sont les bienvenus!

Photos Yves Muller (1, 4), Olivier Bachmann (2), Guy Ouenot (3, 8), SJ (5, 6, 7)



Ein spektakuläres Ereignis !

Die «Neuchâtel» wird ausgewässert !

Am Samstag den 16. Oktober 2010 steht in Sugiez am Ufer des Broye-Kanals ein Riesenkran bereit, an dem der Tragrost für das Heben des Schiffes angehängt ist. Die «Neuchâtel» wird dann im Wasser genau auf die Stapelklötze auf dem Längsträger des Tragrostes geschoben ; dazu werden Taucher eingesetzt. Der Kran hebt dann den Tragrost samt Schiff etwa zehn Meter über dem Fluss in die Höhe. Damit die «Neuchâtel» den Werkplatz erreicht, muss der Kran eine Drehbewegung vollziehen und sich zusätzlich um einige Meter landeinwärts bewegen. Dann wird die «Neuchâtel» auf dem Tragrost auf das vorbereitete Fundament auf dem Werkplatz herabgelassen.

Die «Neuchâtel» wiegt 145 t und der Tragrost 27 t. Der Kran hat einen Ausleger von 55 m und wiegt 400 t mit seinem üblichen Ballast. Der Kran funktioniert nach dem Prinzip des Gleichgewichts einer Waage. Wegen der grösseren Distanz zum Kanal muss zusätzlicher Ballast angebracht werden, und die Last der Gegengewichte während der Drehung des Kranauslegers verschiedentlich angepasst werden.

Trotz des kühlen und regnerischen Wetters fand sich eine beachtliche Zuschauermenge ein und die Festwirtschaft auf dem Schiff «Attilla» war gut besucht.

