

L'EXPRESS ART PRESSE

L'Impartial ART PRESSE

présentent

Un projet
audacieux et
raisonnable!

Ein ehrgeiziges und
vernünftiges
Projekt!

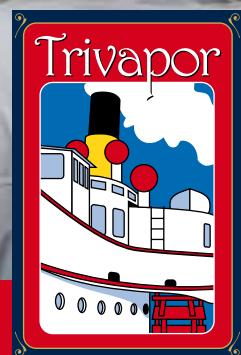


Octobre 2010

Ce supplément ne peut être vendu séparément

Photo S. Jacobi

Le Vapeur des trois lacs
Der Dampfer der Juraseen



Avec le soutien de la
LOTERIE ROMANDE

Un événement pour Trivapor:

Le Neuchâtel quitte son port d'attache!

Samedi 18 septembre, le Neuchâtel est accouplé au chaland Attila pour se rendre à Morat où il est accueilli par la population. Le lendemain, nouveau départ pour le chantier de Sugiez.



Ein Ereignis für Trivapor:

Die Neuchâtel verlässt ihren Heimathafen

Am Samstag 18. September 2010 wird die Neuchâtel dem Mehrzweckschiff Attila festgebunden, um nach Murten zu einem festlichen Empfang zu fahren. Am folgenden Tag wird das Werkareal in Sugiez erreicht.



Photos SJ (1, 2), Marc-Antoine Bombail (3, 5), Yves Muller (4), Benjamin Gross (6), Nicolas von Auw (7, 8)

Devenez membre de 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 et fiscalement déductibles.** Dès Fr. 100.-, vous recevez une attestation de don en fin d'année.

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 bien-tôt le bonheur de naviguer à bord de ce merveilleux bateau à vapeur!

Werden Sie Mitglied von Trivapor!

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 und abzugsberechtigt.
Ab Fr. 100.- erhalten Sie eine Bescheinigung zum Jahresende.
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 Ehrentafel an Bord des Schiffes eingetragen.

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

Oui, je souhaite que le Vapeur des Trois lacs navigue bientôt!

Ja, ich wünsche, dass der Dampfer der Juraseen bald wieder fährt!

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

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Individuel / Einzelmitglied (CHF 30.-) | <input type="checkbox"/> Couple / Paar (CHF 50.-) |
| <input type="checkbox"/> Collectif / Kollektiv (CHF 200.-) | <input type="checkbox"/> 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

A détacher (ou copier) et renvoyer à: / Bitte senden Sie diesen Zettel an:
TRIVAPOR, case postale, CH-2001 NEUCHATEL. E-mail: contact@trivapor.ch



Un modèle réduit du «Neuchâtel»

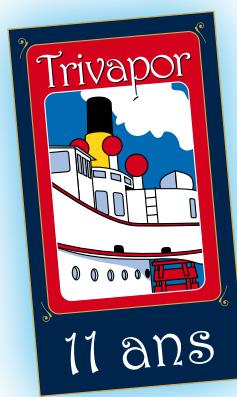
Monsieur Didier Laeser, maquettiste à La Tour-de-Peilz, a réalisé une petite série de dix modèles réduits du «Neuchâtel». Il s'agit de travail artisanal, en vente exclusive par Trivapor. Chaque exemplaire est numéroté. Les caractéristiques du modèle sont les suivantes: échelle 1:200, état du bateau en 1960, longueur totale du modèle 24 cm, montage sur planchette de bois avec plaque en laiton gravée «Neuchâtel 1912». Le prix est de Fr. 600.-. Les commandes sont à adresser à Trivapor, case postale 1624, 2001 Neuchâtel ou par courriel à contact@trivapor.ch

Ein Modell der «Neuchâtel»

Herr Didier Laeser, Modellbauer in La Tour-de-Peilz, hat eine kleine Serie von zehn Modellen der «Neuchâtel» erstellt. Es handelt sich um Handarbeit, als **Trivapor-Exklusivität**. Jedes Modell ist nummeriert. Die Merkmale des Modells sind folgende: Massstab 1:200, Zustand des Schiffes von 1960, Gesamtlänge des Modells 24 cm, Holzgestell mit Gravur auf Messingplatte «Neuchâtel 1912». Verkaufspreis Fr. 600.-. Bestellung an Trivapor, case postale 1624, 2001 Neuchâtel oder per Mail an contact@trivapor.ch

IMPRESSIONUM

Rédaction / Redaktion: Sébastien Jacobi • Graphisme & mise en page / Grafische Gestaltung & Layout: mab-creations.ch • Impression / Druck: SNP Société Neuchâteloise de Presse SA



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 restaurateur 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.

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.



Renseignements et informations: www.trivapor.ch

2



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.

Drittes Wunder: die Maschine. 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 !

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-Renovationen 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».

Mario Gavazzi
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.



Auskünfte und Informationen: www.trivapor.ch

3

Zweites Wunder: ein renommierter Ingenieur. Die Ansprechperson für Trivapor bei der Genfersee Schiffahrtsgesellschaft (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.

Viertes Wunder: der Mäzen und sein Hund. Die Maschine kostet 200'000 Euros. Den noch kleinen 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 überzeugend 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.

Sechstes Wunder: Denis Barrelet findet noch vor seinem Ableben seinen Nachfolger. Er empfiehlt Willy Schaefer, ehem. Präsident der Neuenburger Kantonalbank, der an der Generalversammlung vom 14. April 2007 gewählt wird. Willy Schaefer 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 Bau-projekt, 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 Überraschungen. 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



Renseignements et informations: www.trivapor.ch

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 «Attila», boissons et repas chauds sont les bienvenus!

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



1



2



3



Auskünfte und Informationen: www.trivapor.ch



6



7



5

Die «Neuchâtel» wird ausgewassert !

Am Samstag den 16. Oktober 2010 steht in Sugiez am Ufer des Broyekanals ein Riesenkrat 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 kühlens regnerischen Wetters fand sich eine beachtliche Zuschauermenge ein und die Festwirtschaft auf dem Schiff «Attila» war gut besucht.



Yves Müller

Du projet à la réalisation

Le bateau est acquis par Trivapor le 22 février 2007. Dès cet instant, des mandats d'étude sont donnés.

Après un avant-projet établi par Shiptec (département technique de la Société de navigation sur le lac des Quatre Cantons SGV), cette entreprise reçoit le mandat d'établir le projet détaillé. Remis à Trivapor à la fin de l'année 2009, il comprend 103 plans et les calculs de poids et de stabilité. Selon ces données, le «Neuchâtel» pourra accueillir 300 passagers. Certes, c'est moins que les 550 passagers autorisés en 1912, mais il faut tenir compte de nouveaux impératifs ayant trait à la sécurité et au confort. Il s'agit notamment de cloisons étanches supplémentaires (7 au lieu de 4), d'équipements sanitaires (réservoir pour l'écoulement des WC) et d'un groupe électrogène 220/380 V. Le pont arrière sera vitré sur les trois quarts de sa longueur pour créer un grand restaurant offrant une vue panoramique sur trois côtés.

Le coût total de la réhabilitation du bateau s'élève à 9 millions, auxquels il faut ajouter un million pour les frais de chantier.

L'entrepreneur général sera Shiptec, mais divers travaux seront confiés à des entreprises de la région des Trois lacs. Compte tenu des finances de Trivapor, il a été décidé de procéder au lancement de la première phase de travaux en septembre 2010.

Autres travaux préliminaires

Dès l'acquisition du bateau, les bénévoles du jeudi («Jeudistes») commencent le démontage des aménagements, à l'exception du salon et des équipements nécessaires pour le maintenir en activité (alimentation en eau, électricité, chauffage, WC). Ce démontage est fait très soigneusement, de manière à pouvoir réutiliser ou vendre les

tec présente un projet réalisable en trois étapes. La phase 1 concerne la coque (remise en état et construction des parois étanches). La phase 2 concerne les équipements techniques (installation de la machine, de la chaudière, des gouvernails et de la génératrice, montage des roues à aubes et du pont en bois). La phase 3 concerne les superstructures, l'aménagement intérieur et les équipements divers. La durée de chaque phase serait de 12 mois, avec possibilité de réduire la durée totale en groupant les phases.

Le «Neuchâtel» quitte son port d'attache samedi 18 septembre 2010 et se rend tout d'abord à Morat pour une présentation publique. Le lendemain, il est conduit à Sugiez. Pour le transfert, le «Neuchâtel» est attaché à côté du chaland «Attila» de l'entreprise TSM Perrottet SA.

La mise en cale sèche du bateau a lieu samedi 16 octobre 2010. Un berceau construit sur mesure est fixé sous la coque pour empêcher toute déformation. Le bateau est ensuite soulevé par une grue géante à chenilles. Cette grue est arrivée en pièces détachées au moyen de 36 camions ! Une fois soulevé avec grande précaution, le bateau est posé sur l'emplacement préparé à cette intention. Dès lors, les travaux se poursuivent par le démontage des superstructures et l'examen de la coque pour déterminer la nature et l'ampleur des travaux à effectuer.

Grâce à des contacts suivis entre Shiptec et l'Office fédéral des transports (OFT) tout au long de l'élaboration du projet détaillé, la procédure d'approbation des plans est bouclée avec succès. Techniquement, le projet est donc mûr pour être réalisé.

A la demande de Trivapor, Ship-

Pour gagner de la place à bord lors de la transformation du vapeur en restaurant, la moitié supérieure des roues à aubes a été démolie, alors que la partie inférieure servait de décor. Parmi les travaux préparatoires, l'enlèvement de ces restes de roues le 1er octobre 2009 a été une opération spectaculaire.

Beim Umbau des Dampfers zu einem Restaurant wurde, um Platz an Bord zu gewinnen, der obere Teil der Schaufelräder herausgeschnitten. Der untere Teil blieb als Dekoration erhalten und wurde am 1. Oktober 2009 in einer spektakulären Aktion herausgenommen.

équipements superflus. L'opération débute par la reconstitution au laser du plan de coque par une équipe de Shiptec. Pour cela, il faut dégarnir la coque sur un côté dans toute sa longueur. La phase la plus spectaculaire est le démontage des roues à aubes qui sont extraits le 1^{er} octobre 2009 et transportées à Lucerne pour y être complétées.

Le chantier de Sugiez

Parmi les différents chantiers visités en vue des travaux de réhabilitation du «Neuchâtel», celui de Sugiez (FR), au bord du canal de La Broye, présente le plus d'avantages.

Il s'agit notamment du temps à disposition qui n'est pas limité et de la présence sur place de l'entreprise TSM Perrottet SA, garante d'une riche expérience et d'une organisation efficace. En outre, la situation géographique, au centre du Pays des Trois Lacs, est la bienvenue.

Le «Neuchâtel» quitte son port d'attache samedi 18 septembre 2010 et se rend tout d'abord à Morat pour une présentation publique. Le lendemain, il est conduit à Sugiez. Pour le transfert, le «Neuchâtel» est attaché à côté du chaland «Attila» de l'entreprise TSM Perrottet SA.

La mise en cale sèche du bateau a lieu samedi 16 octobre 2010. Un berceau construit sur mesure est fixé sous la coque pour empêcher toute déformation. Le bateau est ensuite soulevé par une grue géante à chenilles. Cette grue est arrivée en pièces détachées au moyen de 36 camions ! Une fois soulevé avec grande précaution, le bateau est posé sur l'emplacement préparé à cette intention. Dès lors, les travaux se poursuivent par le démontage des superstructures et l'examen de la coque pour déterminer la nature et l'ampleur des travaux à effectuer.

Dès l'acquisition du bateau, les bénévoles du jeudi («Jeudistes») commencent le démontage des aménagements, à l'exception du salon et des équipements nécessaires pour le maintenir en activité (alimentation en eau, électricité, chauffage, WC). Ce démontage est fait très soigneusement, de manière à pouvoir réutiliser ou vendre les

Von der Planung zur Ausführung

Das Schiff wird am 22. Februar 2007 von Trivapor übernommen. Kurz danach werden Studien für den Umbau bestellt.

Nachdem Shiptec (technische Abteilung der Schifffahrtsgesellschaft vom Vierwaldstättersee SGV) ein Vorprojekt eingebracht hat, erhält dieses Unternehmen den Auftrag für die Detailplanung. Diese wird Ende 2009 geliefert und besteht aus 103 Pläne sowie Gewichts- und Stabilitätsberechnungen. Gemäß diesen Angaben wird «Neuchâtel» 300 Personen befördern können. Es ist weniger als die 550 Personen von damals, aber neue Sicherheitsbestimmungen und Komfortbedürfnisse sind zu berücksichtigen. Es handelt sich vorwiegend um zusätzliche Schottwände (7 statt 4), Sanitäranlagen (Fäkalientank) und einem Stromgenerator für 220/380 V. Das hintere Hauptdeck wird auf drei Viertel seiner Länge verglast, um ein attraktives Restaurant mit Panoramawicht auf drei Seiten anzubieten.

Die Gesamtkosten der Wiederherstellung des Schiffes belaufen sich auf 9 Millionen, dazu noch eine Million für die Werftkosten. Die Arbeiten werden durch Shiptec ausgeführt, mit Einbezug von Unternehmen der Drei-Seen-Region. Die Finanzlage von Trivapor erlaubt es die erste Bauphase im September 2010 zu beginnen.

Die Maschine

Dank regelmässigen Besprechungen zwischen Shiptec und Bundesamt für Verkehr (BAV) während der Erstellung des detaillierten Projektes, konnte das Plangenehmigungsverfahren mit Erfolg abgeschlossen werden. In technischer Hinsicht kann jetzt das Projekt ausgeführt werden.

Auf Verlangen von Trivapor hat Shiptec das Projekt in drei Phasen

unterteilt. Die Phase 1 betrifft die Schale (Instandstellung des Schiffsrumpfes und Bau der Schottwände). Die Phase 2 bezieht sich auf die technische Ausrüstungen (Einbau der Maschine und des Kessels, der Ruderanlage, des Generators, der Schaufelräder und des Deckbodens). Die Phase 3 ist jene der Vollendung mit der Inneneinrichtung und diversen Ausrüstungen. Jede Arbeitsphase wird voraussichtlich 12 Monate dauern. Die gesamte Arbeitsdauer könnte durch die Gruppierung von Phasen gekürzt werden.

Die Gesamtkosten der Wiederherstellung des Schiffes belaufen sich auf 9 Millionen, dazu noch eine Million für die Werftkosten. Die Arbeiten werden durch Shiptec ausgeführt, mit Einbezug von Unternehmen der Drei-Seen-Region. Die Finanzlage von Trivapor erlaubt es die erste Bauphase im September 2010 zu beginnen.

Andere Vorarbeiten

Kurz nach der Anschaffung des Schiffes beginnen die Freiwilligen vom Donnerstag («Jeudistes») mit dem Demontage verschiedener Anlagen. Der Salon bleibt aber verschont, sowie die nötigen Einrichtungen für dessen Gebrauch (Wasser, Strom, Heizung, WC). Diese Abbrucharbeiten werden sehr sorgfältig durchgeführt, damit das überzählige Material wiederverwendet oder verkauft werden kann. Zu Beginn muss Shiptec den Rumpfplan mittels Laser neu erstellen. Dafür wird auf der ganzen Länge eine Schalenseite frei gemacht. Eine spektakuläre Phase ist das Herausnehmen der

halben Schaufelräder am 1. Oktober 2009 für den Abtransport nach Luzern zum Wiederaufbau.

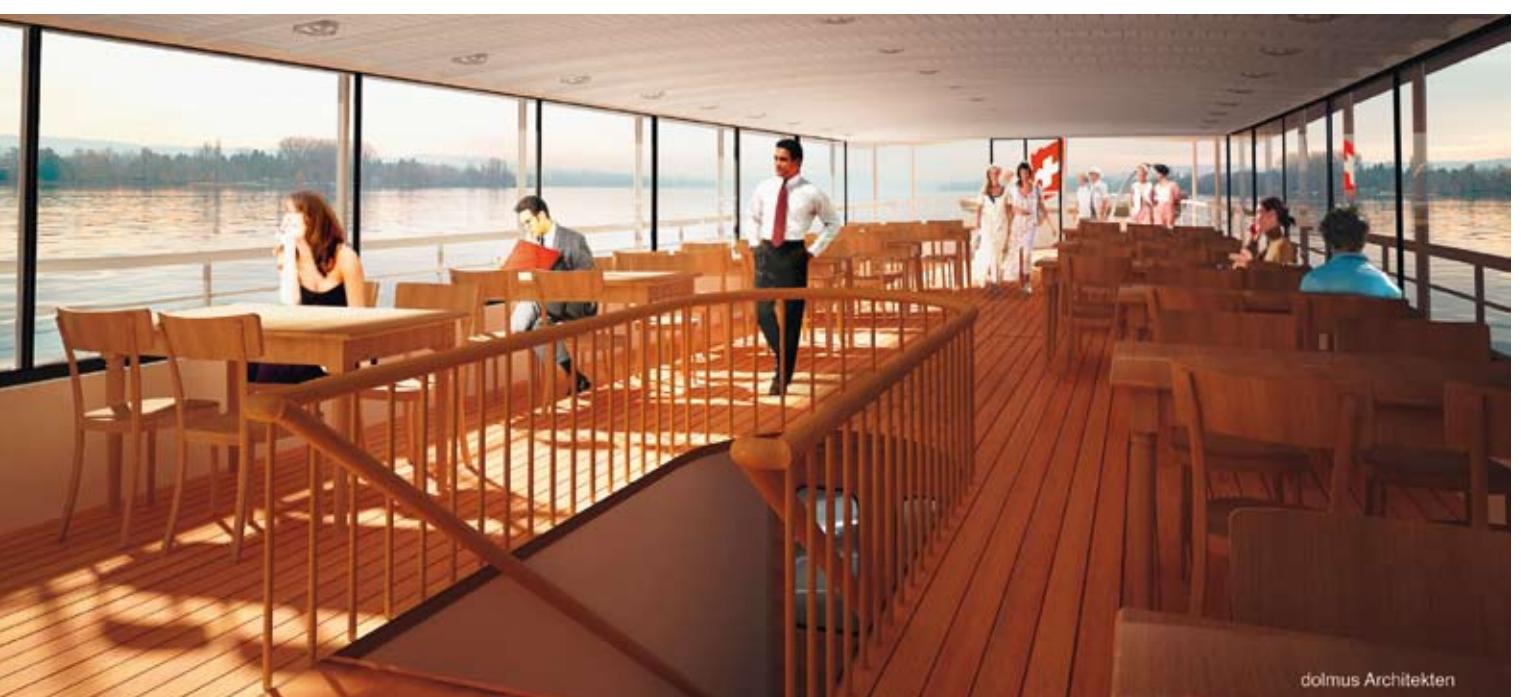
Die Werftanlage in Sugiez

Bei der Suche nach einem Werkplatz ist bald klar, dass jener von Sugiez (FR), am Broyekanal, die meisten Vorteile aufweist. Dies dank der nicht limitierten Mietdauer und der ansässigen Firma TSM Perrottet AG, mit Erfahrung und effizienter Organisation. Dazu ist die zentrale geografische Lage, mitten im Drei-Seen-Land, sehr willkommen.

Die Auswassering des Schiffes wird am Samstag 16. Oktober 2010 durchgeführt. Ein riesiger Raupenkran wird an Ort und Stelle zusammengebaut. Die Bauteile werden in 36 Lastwagen überführt. Ein besonderer Tragrahmen wird unter die Schale geschoben um jegliche Verbiegung am Schiffkörper zu verhindern. Das Schiff wird durch den riesigen Raupenkran sehr sorgfältig aus dem Wasser gehoben, dann verschoben und gedreht, um auf den Stapelblöcken gestellt zu werden. Kurz darauf werden die Aufbauten abgebrochen. Dann wird die Schale gereinigt und auf allfällige Schäden untersucht.

Voici comment se présentera le restaurant du pont principal. Vitré sur trois côtés du haut en bas, il offrira une vue panoramique inconnue jusqu'ici.

So wird das Restaurant auf dem Hauptdeck aussehen. Verglast auf drei Seiten vom Dach bis zum Boden wird es eine einmalige Aussicht verleihen.



dolmus Architekten

Bateaux à vapeur de Suisse et limitrophes



1. Léman - Montreux 1904



2. Léman - Vevey* 1907



3. Léman - Italie* 1908



4. Léman - La Suisse 1910



5. Léman - Savoie 1914



6. Léman - Simplon 1920



7. Léman - Helvétie* 1926



8. Léman - Rhône 1927



9. Thunersee - Blümlisalp 1906



10. Brienzsee - Lötschberg 1914



11. Zürich - Stadt Zürich 1909



12. Zürich - Stadt Rapperswil 1914



13. Luzern - Uri 1901



14. Luzern - Unterwalden 1902



15. Luzern - Schiller 1906



16. Luzern - Gallia 1913



17. Luzern - Stadt Luzern 1928



18. Greifensee - Greif 1895



19. Bodensee - Hohentwiel 1913



20. Lago Maggiore - Piemonte 1904

**Bientôt
Bald wieder**

23. Neuchâtel/Murten/Biel-Bienne - Neuchâtel 1912



21. Lago di Como - Concordia 1926



22. Lago di Como - Patria 1926



Photos: ©S. Jacobi
Image de synthèse / Computer-Illustration: dolmus Architekten



Dampfschiffe der Schweiz und Umgebung



Dernier départ en septembre 1968. A bientôt !

Letzte Fahrt im September 1968. Bis bald !



S. Jacobi

Les bateaux ont-ils une âme?

Une question nous a été posée à quelques reprises : pourquoi ne pas reconstruire une coque neuve ? Sachant que les superstructures seront en effet entièrement reconstruites, cette question en suggère une autre : pourquoi pas une réplique du bateau entier ? A noter que cette question se pose aussi en matière d'automobiles anciennes, voire d'avions, pour ne parler que de véhicules.

Un bateau à passagers a une personnalité. Il peut être banal, beau et même magnifique. Il peut être mal ou bien conçu, attrayant ou non. Ses occupants humains, à savoir les passagers et les équipages qui le font vivre développent de forts sentiments à son égard ! Pour les passagers qui ont éventuellement le choix, on préférera aller sur tel bateau plutôt que sur tel autre...

Un bateau a une histoire. Comme la plupart des créations humaines, il naît, vit, et meurt. (*)

Dans le cas des bateaux à vapeur suisses, bon nombre d'entre eux ont un âge qui tourne autour de la centaine d'années. Ils ont donc une très longue histoire qui leur est attachée et qui a de la valeur !

Le «Neuchâtel» est né en 1912. Songeons à l'époque en toile de fond : deux ans plus tard éclate une première guerre mondiale ! Le bateau a flotté sur les eaux neuchâteloises jusqu'à aujourd'hui grâce à deux concours de circonstances : le rachat à la fin des années 60 par un particulier qui l'a transformé en restaurant flottant, puis l'apparition en 1999 d'une association nommée Trivapor, qui se propose de le remettre en service.

Et enfin, un auteur inspiré qui voudrait écrire l'histoire du bateau à vapeur «Neuchâtel», serait en mesure d'évoquer les trois vies du bateau - service régulier, bateau-restaurant, puis rénovation et remise en service.

Grâce au fait que nous aurons conservé sa coque...

Yves Muller
Responsable technique Trivapor

A propos, où se situe-t-elle ? En terminologie navale, on distingue les œuvres vives (la carène) et les œuvres mortes (situées au-dessus de la flottaison).

Nous n'hésitons pas à affirmer que l'âme du bateau se situe dans l'œuvre vive qui constitue sa carène !

Et enfin, un auteur inspiré qui voudrait écrire l'histoire du bateau à vapeur «Neuchâtel», serait en mesure d'évoquer les trois vies du bateau - service régulier, bateau-restaurant, puis rénovation et remise en service.

Depuis lors les Anglais l'ont restauré. Vous pouvez aller le visiter !

S. Jacobi

S. Jacobi

Besitzen Schiffe eine Seele?

Eine Frage wird uns oft gestellt : warum nicht einen neuen Schiffsrumpf bauen ? Wenn man weiß, dass alle Deckaufbauten neu gebaut werden, fragt man sich sogar ob nicht ein neues Dampfschiff, eine Art Replika, gebaut werden sollte. Diese Frage stellt sich bereits bei der Renovation von alten Automobilen und Flugzeugen.

Ein Fahrgastschiff empfindet man wie eine Persönlichkeit. Es mag gewöhnlich, schön oder sogar wunderbar sein. Es kann schlecht oder gut eingerichtet sein, attraktiv oder nicht. Die Menschen die ihn lebendig machen – Fahrgäste und Besatzung – empfinden zum Schiff besonders starke Gefühle ! Menschen, die wählen können, fahren lieber mit einem gewissen Schiff als mit einem anderen.

Ein Schiff hat seine Geschichte. Wie die meisten Menschenschöpfungen

wird es entstehen, leben und sterben. (*)

Unter den Schweizer Dampfschiffen sind mehrere etwa hundertjährig. Sie sind deshalb mit einer langen und wertvollen Geschichte verbunden !

Die «Neuchâtel» ist 1912 geboren. Stellt man sich vor wie es damals war : zwei Jahre später, ein Weltkrieg ! Und das Schiff schwimmt bis heute auf den Jura-fussgewässern dank zwei Ereignissen : dem Kauf Ende der 60er Jahren durch eine Privatperson, die es in ein Restaurant umgewandelt hat, und das Erscheinen 1999 eines Vereins namens Trivapor, der es wieder instandstellen will.

Eine Replika besitzt keine Geschichte...

Unter den Leuten, die Schiffe kennen oder benutzen, wird häufig

behauptet, dass Schiffe eine Seele haben...

Aber wo steckt sie denn ?

Beim Schiff unterscheidet man zwischen den Rumpfteilen unter der Wasserlinie und jene über der Wasserlinie.

Wir – diejenigen die mit der Schifffahrt verbunden sind – behaupten, dass sich die Seele des Schiffes im Teil des Rumpfes unterhalb der Wasserlinie befindet !

Ein Autor, der die Geschichte der «Neuchâtel» schreiben würde, könnte über die drei Leben des Schiffes berichten : Kursdienst, schwimmendes Restaurant, Renovation und Wiederinbetriebnahme.

Dank dem, dass wir die Schale erhalten haben...

Yves Müller
Verantwortlicher Technik Trivapor

(*) Die schöne Geschichte eines Schiffes, das nicht verschwinden darf, ist jene des SS «Great Britain». Werk von Isambard Kingdom Brunel, wurde dieser Ozeandampfer mit Schraubenmotor 1845 gebaut. Er strandete bei den Malouinen und diente danach als Lager für Schafwolle !

Wegen seiner Geschichte und seinem technischen Interesse, wurde der Dampfer 1970 nach England zurückgebracht. Die Fahrt an Bord eines motorisierten Schwimmdocks erstreckte sich über 13'000 km.

In Bristol wurde der Veteran im originalen Trockendock von 1845 instandgestellt. Sie können ihn besichtigen !





Le Neuchâtel dans son contexte historique

A l'avènement en 1859-1860 du chemin de fer le long des lacs, les bateaux à vapeur réduisent leur activité à des services utilitaires pour la région, notamment le transport des produits agricoles vers les marchés de Neuchâtel et de Morat.

A Neuchâtel, le développement du tourisme vers la fin du 19e siècle donne des idées, notamment celle de créer une liaison attractive, par bateaux appropriés, entre Bienn et Yverdon, à travers les lacs et le canal de la Thielle. Des contacts sont pris avec les cantons et les villes concernées pour obtenir un financement. Après de laborieuses tractations, deux bateaux demi-salon identiques sont commandés chez Escher Wyss à Zurich. Le «Neuchâtel» est lancé le 9 juin 1912 et le «Fribourg» le 4 février 1913.

Le «Neuchâtel» effectue sa course inaugurale le samedi 15 juin 1912 par un tour complet du lac, avec escale à Estavayer et réception à Yverdon. Quatre semaines plus tard, le vendredi 12 juillet 1912, le «Neuchâtel» est de nouveau à l'honneur. Escorté par l'«Yverdon» pour le

transport de 500 chanteurs venus de Zurich et d'une délégation neuchâteloise, il fait une entrée triomphale à Neuchâtel en arborant la bannière officielle, ouvrant ainsi solennellement la Fête fédérale de chant.

Les deux grands vapeurs ont chacun une capacité de 550 passagers. Ils permettent d'offrir deux courses quotidiennes, du 1er juin au 30 septembre 1913, de Neuchâtel à Bienn avec le «Neuchâtel», de Neuchâtel à Yverdon avec le «Fribourg». L'année suivante, le service prend fin prématurément : entre Neuchâtel et Bienn le 27 juillet à cause des hautes eaux, entre Neuchâtel et Yverdon le 12 août au soir en raison de la mobilisation de guerre. Ce service ne reprendra plus jamais dans une telle ampleur.

Après 1914, la navigation subit une longue période d'austérité. Les causes néfastes se succèdent, de guerre en crise et de crise en guerre. Les touristes étrangers sont absents. Le service utilitaire, essentiellement maraîcher, est assuré par le vapeur «Hallwyl». Les deux grands vapeurs ne font entendre leurs fortes sirènes que le dimanche pour s'élanter.

Willy Rognon, machiniste, voit un culte à «son» bateau qu'il entretient avec amour. L'avenir du dernier vapeur des trois lacs semble assuré. Mais l'inspecteur des

chaudières met son veto lors d'un contrôle à la fin de l'année 1968. Le remplacement de la chaudière s'élèverait à cent mille francs, somme que la direction de l'entreprise refuse d'investir, «car c'est un vieux bateau».

Mis hors service, le vapeur reste au port durant l'année 1969, puis il est acheté par un particulier qui le transforme en restaurant sédant. La machine et la chaudière sont évacuées. Une salle à manger spacieuse est construite sur le pont principal. Dans la cale est aménagé un dancing. Le restaurant «Au vieux vapeur» est inauguré le 13 juin 1971. Il connaît des fortunes diverses, mais le public neuchâtelois garde le souvenir de quelques excellents chefs et de belles soirées à bord. Le dernier repas servi est celui de la Saint-Sylvestre 2006. Trivapor devient propriétaire du bateau le 22 février 2007.

Le «Neuchâtel» tout neuf, près de l'ancien chantier naval de La Maladière.

Die ganz neue «Neuchâtel» bei der alten Schiffswerft von La Maladière.

Collection privée / Privatsammlung



Le «Neuchâtel» lors du lancement en 1912.
Die «Neuchâtel» 1912 beim Stapellauf.



Collection privée / Privatsammlung

Aus dem Lebenslauf des Raddampfers

Sobald die Eisenbahn 1959-1960 den Seen entlang fährt, wird die Schifffahrt auf den regionalen Bedarfsverkehr reduziert. Es handelt sich hauptsächlich um den Transport der landwirtschaftlichen Produkten zu den Märkten von Neuenburg und Murten.

Einige Jahrzehnte später gibt der Aufschwung des Tourismus Ideen. Es wird erwogen, eine attraktive Verbindung mit neuen Schiffen zwischen Biel und Yverdon, durch die Seen und den Zihlkanal anzubieten. Nach langwierigen Besprechungen über die Finanzierung werden zwei genau gleiche Halbsalon-dampfer bei Escher Wyss in Zürich bestellt. Die «Neuchâtel» wird am 9. Juni 1912 von Stapel gelassen, die «Fribourg» am 4. Februar 1913.

Nach 1914 erlebt die Schifffahrt eine lange notleidende Lage, von Krieg zu Krise und von Krise zu Krieg. Die ausländischen Touristen bleiben aus. Der Dampfer «Hallwyl» wird im Bedarfsverkehr für die Versorgung der Märkte mit landwirtschaftlichen Produkten eingesetzt. Die lauten Dampfpfeifen der grossen Schiffe hört man nur noch

Festflagge einen Triumphempfang in ihrer Heimatstadt als feierliche Eröffnung des Eidgenössischen Gesangfestes.

Die beiden grossen Raddampfer haben eine Tragfähigkeit von 550 Personen. Vom 1. Juli bis zum 30 September 1913 werden täglich zwei Verbindungen Neuenburg-Biel mit der «Neuchâtel» und zwei Verbindungen Neuenburg-Yverdon mit der «Fribourg» angeboten. Im nachfolgenden Jahr muss dieser Dienst leider frühzeitig unterbrochen werden : zwischen Neuenburg und Biel am 27. Juli wegen Hochwasser, zwischen Neuenburg und Yverdon am Abend des 12. August wegen Kriegsmobilmachung. Solch eine grosszügige Leistung wird nie mehr angeboten werden.

Die Jungfernreise der «Neuchâtel» erstreckt sich durch den ganzen See, mit Empfang in Estavayer-le-Lac und in Yverdon. Vier Wochen später kommt das neue Schiff schon wieder zu Ehren. Begleitet durch die «Yverdon» für den Transport von 500 Sängern aus Zürich und einer Neuenburger Delegation, erfährt die «Neuchâtel» mit der offiziellen

Sonntags. Da fahren meistens beide nach Estavayer, der eine über das Südufer, der andere über das Nordufer mit Verlängerung nach Yverdon. Bei schönem Wetter steht die St. Petersinsel am Donnerstag und am Sonntag auf dem Programm. Ab 1940 werden die grossen Dampfer noch weniger benutzt, zuerst wegen dem kriegsbedingten Kohlenmangel, dann wegen der Konkurrenz der neuen Dieselschiffe.

Im Jahr 1954 wird die «Neuchâtel» wirtschaftlicher ; mit Oelbrenner ausgerüstet wird sie häufiger eingesetzt. Ab 1961 wird endlich wieder ein täglicher Kurs nach Biel eingeführt, der samstags oft der «Neuchâtel» vergeben wird. Durch den verbreiteten Broye-Kanal wird seit 1965 täglich ein zweites Schiff nach Murten eingesetzt und es ist meistens die «Neuchâtel». An Bord dieses beleuchteten Dampfers erleben die Neuenburger jeweils am Samstag Abend die gemütliche Tanzfahrt.

Der zugeteilte Machinist Willy Rognon pflegt «sein» Schiff mit viel Liebe zur Sache. Die Zukunft des Dampfers scheint gesichert zu

sein. Aber der Kesselinspektor gibt bei einer Kontrolle Ende 1968 sein Veto. Der Ersatz des Kessels würde hundert tausend Franken kosten, aber die Direktion verzichtet auf diese Investition, «weil es ein altes Schiff ist» !

Ausser Betrieb gesetzt, bleibt der Dampfer im folgenden Jahr noch an seinem Stamtplatz im Neuenburger Hafen, dann wird er an die Gesellschaft «Neuchaflotte» verkauft. Für den Umbau als Restaurant werden Maschine und Kessel ausgeräumt und verschrottet. Ein geräumiger Speisesaal wird auf dem Hauptdeck gebaut. Im Schiffsrumpf wird ein Dancing eingerichtet. Das Restaurant «Au vieux vapeur» (Zum alten Dampfer) wird am 13. Juni 1971 eingeweiht. Dieses wird in den folgenden Jahren mit mehr oder weniger Erfolg bewirtschaftet, aber das Neuenburger Publikum erinnert sich gern an einige berühmte Küchenchefs und an gute Abendunterhaltungen. Das letzte servierte Menü ist jenes der Sylvesterparty 2006. Kurz danach übernimmt Trivapor das Schiff am 22. Februar 2007.