



Später Start in die Saison 2025

Aufgrund der von unserem Präsidenten erwähnten technischen Probleme (s. S. 2) nahm die *Neuchâtel* ihren Betrieb am 14. Juni 2025 mit einem Monat Verspätung auf.

Unter der Aufsicht von drei Maschinisten und einem Unter-
maschinisten fuhr unser Schiff
jedoch auch einige Tage länger,
um pannenbedingte Kursausfälle
bei der LNM-Flotte zu kompen-
sieren. Daher wurde beschlossen,
die *Cygne* wieder in Betrieb zu
nehmen. Es sei daran erinnert,
dass innerhalb weniger Jahre
drei Schiffe ohne Ersatz aus dem
Dienst genommen wurden.

Die *Neuchâtel* bei Cudrefin mit
Blick auf den Chasseral.

Trotz des sehr vielfältigen Einsatzes der
Neuchâtel fehlt noch immer die Verbindung
nach Yverdon, die wieder aktiviert werden
sollte. Eine neue touristische Dynamik könn-
te auch entstehen, indem die Verbindungen

zwischen Neuenburg und Solothurn wieder-
aufgenommen werden sollten.
Vorwärts, mit voller Kraft voraus!

Sébastien Jacobi

	1968	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Betriebstage	52	107 ^A	80	63 ^B	75	78	84	46 ^C	39 ^D	109 ^E	107 ^G	68 ^J	80
Km	5427	7471	8327	6804	8196	8556	9077	5154	4330	11973	10263 ^G	5886	7126
Beförderte Pers.	?	17840	34287	29763	30811	32775	36237	17228	13946	44279	34292	23042	25334
Personen/Tag	?	330	428	472	411	420	431	375	358	429 ^F	326 ^H	349 ^J	317

Im Jahr 2013: 13 Tage Versuchsbetrieb durch Shiptec

A: Davon 53 Tage und 2894 km zur Instruktion. Ab 15.
August wegen Kesseldefekts ausser Betrieb.

B: Vom 6. bis 23. Juni ausser Betrieb wegen technischer
Störung

C: Betrieb reduziert (Covid)

D: Betrieb reduziert (Covid und Hochwasser)

E: Davon 6 Tage Dienstfahrten (Versuch nach Winterpau-
se, Instruktion und Examen)

F: Berechnet auf 103 Tage kommerziellen Betrieb

G: Davon 2 Tage und 205 km Sonderfahrten, Versuche,
Instruktion

H: Berechnet auf 105 Tage kommerziellen Betrieb

J: Davon 2 Tage Versuche



Botschaft des Präsidenten des Vereins

Nach dem Sturm kommt schönes Wetter ... oder etwa nicht?

Die Saison 2024 des *DS Neuchâtel* hatte durch ein schwer zu bestimmendes, technisches Problem verspätet begonnen. Die Inbetriebnahme 2025 gelang ebenfalls nur verspätet: der rund einmonatige Aufschub ergab sich durch Verzögerungen bei den umfangreichen Arbeiten, die während der Winterpause vorgenommen werden mussten.

Auf der technischen Seite „Dampftrieb“ handelte es sich um Verbesserungen und Konsolidierungen, die sich bestens bewähren. Ausserdem konnte Wartungsrückstand abgebaut werden. So sehr dies seitens der Maschinisten und der Schifffahrtsgesellschaft zu wiedergewonnenem Vertrauen führte, so viele Sorgenfalten erhielt unsere Kassierin. An erster Stelle ist sie mit einem drastischen Rückgang unserer Liquidität konfrontiert.

Auf der Seite der „allgemeinen“ Technik hat sich die Verbrennung beim Dieselgenerator unerwartet rasch verschlechtert - bisher ohne plausible Erklärung. Die Folgen waren eine Überlastung der Reinigungskapazitäten der Abgasabführung und unerwünschte Emissionen. Der für die Stromversorgung des Schiffes eingesetzte Generator gehört zu den Komponenten, für welche die Schifffahrtsgesellschaft verantwortlich ist – es gibt also allseits viel zu tun während der kommenden Winterpause.

Was die Nebenaktivitäten betrifft, so war Trivapor diesen Sommer Gastgeber der Präsidentenkonferenz der Schweizer Dampfschiffvereine. Diese Veranstaltung findet jährlich statt und wird abwechselnd von einem der Mitglieder organisiert. Ihr Ziel ist es, den Erfahrungsaustausch zu allen Themen rund um unsere «Dampfer» zu fördern.

Dieses Jahr standen insbesondere die Themen Ausbildung und Nachwuchsförderung

der Maschinisten, sowie Wartungsfragen auf der Tagesordnung.

Es war auch eine gute Gelegenheit, für unsere schöne Stadt Neuenburg zu werben und mit einer Stadtrundfahrt und der Murtenfahrt auf der *Neuchâtel* unsere herrliche Region einzubeziehen. Wir dürfen uns gerne daran erinnern, dass die Juragewässer eine der wenigen Gewässersysteme in der Schweiz ist, dessen Teile durch Kanäle miteinander verbunden sind. Entsprechend besonders sind auch die technischen Anforderungen der Kanalfahrt mit ihren Brückenunterquerungen.

Schliesslich noch ein grosses Thema, das Anlass zur Sorge gibt: die schwierige Lage der Schifffahrtsgesellschaft LNM, Betreiberin unseres *DS Neuchâtel*. Drücken wir den Verantwortlichen für die Lösung der finanziellen und betrieblichen Probleme die Daumen!

Bitte notieren Sie sich jetzt schon das Datum für die Generalversammlung 2026, diese findet statt am **Samstag, den 9. Mai 2026, in Murten.**

François Kistler
Präsident des Vereins Trivapor

Spitalaufenthalt von Sébastien Jacobi

Kurz vor Mitte Oktober erlitt unsere ehrwürdige Stütze und lebende Erinnerung an die Geschichte der *Neuchâtel* eine Herzstörung, der zwar ohne Folgen blieb, aber doch einen Spitalaufenthalt nach sich zog.

Der gesamte Vorstand wünscht gute Besserung! Sébastien arbeitete an zwei Reportagen für unser Trivapor Info, die wir nicht weiterführen konnten.

Aus diesem Grund erscheint unsere aktuelle Novemberausgabe in einem reduzierten Format.

Wir bitten um Ihr Verständnis.

François Kistler
Präsident des Vereins Trivapor

Die Werft der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Neuenburger- und Murtensee (LNM) ist hundert Jahre alt. Der Vorgängerbau musste der Erweiterung und Aufschüttung der Uferbereiche Platz machen. Die heutige Werft verfügt über eine Seilbahn, mit der Boote aus dem Wasser gezogen werden können. Hier wird z. Zt. die *Cygne*, das erste Dieselmotorboot der LNM (1939), nach Jahren der Vernachlässigung renoviert.

Bewundern wir die klassischen eleganten Linien der *Cygne* und freuen wir uns auf ihre Wiederinbetriebnahme!

Dan Jacobi

