



Vorwärts mit Freude und Optimismus!

Nach zehn Jahren quasi sorgenlosen Betriebs, vom Frühling 2014 bis zum Herbst 2023, hat unser Dampfschiff im Frühling 2024 mit Erfolg die vom Eidgenössischen Amt für Verkehr vorgesehene Inspektion bestanden. Die Schale ist in einem perfekten Zustand, das Vorderdeck ist erneuert. Zu Anfang der Saison 2024 bereitete uns zwar die Dampfmaschine einige Sorgen (Trivapor Info Nr. 32), schliesslich konnte jedoch der Betrieb wieder reibungslos aufgenommen werden. Letzten Winter wurde der Kesselanlage viel Zeit gewidmet. Das qualifizierte Personal der Werft und Schiffahrtsgesellschaft LNM hat sich dabei stark engagiert. Wir haben auch das Glück, mit dem spezialisierten Unternehmen Shiptec der Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee gute Kontakte zu pflegen. So sehen wir der kommenden Saison mit Freude und Optimismus entgegen. Vorerst wird das Dampfschiff allerdings noch nicht nach Yverdon-les-Bains fahren, da die Gemeinde die von der LNM vorgeschlagenen Verbesserungen nicht durchgeführt hat.

Auf 2025 hat Trivapor im neuen Direktor der Société de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat (LNM), Peter Voets, als Nachfolger von Jean-Luc Rouiller einen neuen Ansprechpartner (Seite 2). Wir heissen Peter Voets herzlich willkommen und danken seinem Vorgänger für die konstruktive Zusammenarbeit und wünschen ihm einen glücklichen Ruhestand.

Wechsel gibt es auch bei uns intern: Mit besonders gutem Resultat wurde Jonathan Gretillat zum Stadtrat von Neuenburg gewählt. Sein Nachfolger als Präsident der Stiftung Trivapor wurde Dr. jur. Valentin Botteron (Seite 3). Auch hier ein herzliches Willkommen. Yves Müller, Ingenieur, ehem. Technischer Leiter bei der CGN (Genfersee), tritt aus dem Komitee. Er hatte sich stark engagiert für den Wiederaufbau der *Neuchâtel*. Wir bedanken uns herzlich. Neue Sekretärin

ist Marlène Lanthemann. Der Unterzeichnete befasst sich noch mit speziellen Aufgaben.

Das Studio „TV-Découverte“ aus Neuenburg hat einen Film über die umfassenden Pflegearbeiten an der Dampfmaschine der *Neuchâtel* aufgezeichnet, Dauer 55 Minuten. Talentierter Hauptakteur ist unser Maschinist «Petzi», Pierre-Alain Kuerth. Der Titel lautet sehr pointiert: «Sauvetage de la machine à vapeur du *Neuchâtel*», zu finden auf YouTube und auf unserer Homepage.

Ein weiterer, sehenswerter Film auf YouTube ist: «Most Beautiful Steamships of the World», von Gianni Volonterio, Dauer 23 Minuten, angelegt als weltweites Inventar der Dampfschiffe. Bereits kurz nach Beginn sieht man die *Neuchâtel* vor Yverdon und hört den eindringlichen Ton aus der Pfeife der früheren *Major Davel*, die uns das Musée du Léman zur Verfügung gestellt hatte, bis unsere Originalpfeife gefunden werden konnte.

Wir heissen unsere Mitglieder herzlich willkommen zur Generalversammlung von Trivapor am Samstag, 14. Juni 2025 in Pfauen (Faoug). Pfauen ist erreichbar durch die kostenfreie Hin- und Rückfahrt unseres Dampfschiffs ab Neuenburg - ein exklusives Privileg für unsere Mitglieder und ein Zeichen des Dankes für Ihre Unterstützung unseres einzigartigen technischen Kulturdenkmals *DS Neuchâtel*.

Allen unseren Mitgliedern und vielen weiteren Interessierten wünschen wir einen prächtigen Sommer mit wunderbaren Kreuzfahrten an Bord der *Neuchâtel* und weiterer attraktiver Schiffe unserer Seen und Flüsse.

Sébastien Jacobi



Botschaft des Präsidenten des Vereins

Der grosse Reporter

Im letzten Trivapor Info habe ich Ihnen viel über Wartung, Pannen, das liebe Geld, die Anwerbung neuer Mitglieder, das Budget usw. erzählt.

Für diejenigen, die sich besonders für den technischen Unterhalt interessieren, gibt es in dieser Ausgabe einige Artikel, die sich speziell mit bestimmten Antriebskomponenten befassen (Seite 4).

Ausserdem berichtet der neue Präsident der Stiftung «Trivapor-Marc Oesterle» über seine ersten Erfahrungen als Neueinsteiger und seine aufschlussreichen Eindrücke, die sich bei einem unabhängigen Blick auf die Dinge ergeben. Mein Tipp: Unbedingt lesen.

Und schliesslich hatte mich das Syndrom der leeren Seite gepackt - bis ich eine interessante Idee für einen Artikel hatte.

Als grosser Reporter mit dem Mikrofon in der Hand habe ich den neuen Direktor der Schifffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees (LNM), Peter Voets, interviewt.

Und hier ist das Ergebnis... in der nur wenig überarbeiteten Originalversion.



Peter Voets

François Kistler: Welche Bilanz ziehen sie aus ihren ersten 100 Tagen?

Peter Voets: In den ersten 100 Tagen hatte ich die Gelegenheit, alle Mitarbeiter kennen zu lernen. Ich verbrachte Zeit mit jedem einzelnen von ihnen, bekam ihr Feedback, lern-te sie kennen, ihre Ausbildung usw.

Ich konnte mich auch mit der aktuellen Situation der LNM vertraut machen, die, lassen sie es mich sagen, nicht perfekt ist. 2024 war ein kompliziertes Jahr.

2025 wird noch komplizierter werden, weil es Entwicklungen gibt, die umgesetzt werden müssen, Investitionen, die seit 15 Jahren nicht mehr getätigt worden sind.

Ich sehe, dass wir jetzt aufholen müssen, und ich denke, eine der Herausforderungen wird sein, unsere Sponsoren und Aktionäre zu motivieren, mehr beizutragen. Denn wir haben einen eklatanten Mangel an Investitionen. Und das kostet Geld, das uns fehlt.

Wir haben auch Personalmangel, was ebenfalls finanzielle Anstrengungen nach sich zieht.

Und um all das zu realisieren, müssen wir nicht nur Einnahmen generieren, sondern auch Entschädigungen der öffentlichen Hand erhalten.

F. K. : Welche sind die wichtigsten Herausforderungen für sie?

P.V.: Zum einen gilt es, die Flotte die gesamte Saison betreiben zu können, anders als letztes Jahr. Wir müssen auch sicher sein, dass die Boote in gutem Zustand sind und wir über die passenden Personalressourcen verfügen. Also dürfte die Saison anspruchsvoll werden, zumindest bis zum Ende des Schiffsbetriebes im Herbst.

Zum anderen müssen wir die Konten für dieses Jahr sanieren.

F. K. : Ihre Erwartungen für 2025?

P.V.: Besseres Wetter als im letzten Jahr, wo die Wetterentwicklung uns sehr gestört hat.

Weniger Ausfälle und ganz klar ein Angebot, das den Bedürfnissen entspricht, also mehr Passagiere.

F. K. : Was spielt dabei DS Neuchâtel für eine Rolle?

P.V.: Die *Neuchâtel* wirkt als Attraktion. Sie ist das Aushängeschild der Flotte, das Touristen anzieht und viele Leute dazu bringt, Schiff zu fahren. Zwar können nicht alle auf dem Dampfer mitfahren, aber es trifft zu, dass er starke Anziehungskraft hat. Er ist das Image des Unternehmens, Neuenburgs und der gesamten Drei-Seen-Region und dieses Image ist stark.

Prousts Fragebogen – eine Auswahl:

Ihr Hauptcharakterzug?

Zuverlässigkeit.



O. Bachmann

Ihr grösster Fehler?

Ungeduld.

Ihre wichtigste Eigenschaft?

Loyalität.

Ihr Traum von Glück?

Reisen, so viel ich will.

Das Land, wo Sie leben möchten?

Argentinien.

Ihr Held im wirklichen Leben?

Nelson Mandela.

Was Sie am meisten hassen?

Hinterlist.

Die Gabe der Natur, die Sie gerne hätten?

Mich zu teleportieren.

Der Fehler, der Ihnen am meisten Nachsicht nabelegt?

Verspätung.

Ich freue mich, Sie an unserer nächsten Generalversammlung am 14. Juni 2025 zu treffen und wünsche Ihnen eine schöne Dampfschiffahrtssaison 2025.

*François Kistler
Präsident des Vereins Trivapor*



Liebe Mitglieder von Trivapor

Seit Ende 2024 bin ich Teil des Trivapor-Abenteurers! Meine ersten Monate als neuer Präsident des Stiftungsrats der Stiftung Trivapor-Marc Oesterle waren hauptsächlich von einer schnellen Einarbeitung in die rechtlichen und administrativen Angelegenheiten der Eigentümerin der *Neuchâtel* geprägt. Schliesslich ist es die Aufgabe eines Juristen, sich zunächst mit allen technischen Angelegenheiten, den Finanzberichten, den Reglementen, den Verträgen usw. auseinanderzusetzen, um die richtigen Fragen zu stellen und sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist.

Aber vor allem haben mir diese ersten Wochen die Gelegenheit geboten, eine unglaubliche Menge an Wissen über das Schiff, seine Dampfmaschine, seine Geschichte und die Arbeit, die zu seiner Wiederinbetriebnahme geführt hat, zu erwerben. Dank der Arbeit des Vereins Trivapor mangelt es nicht an Informationsquellen: Zunächst bieten die früheren Ausgaben von „Trivapor Info“, die in den Archiven auf der Website des Ver-

Botschaft des Präsidenten der Stiftung

eins verfügbar sind, wertvolle Einblicke zur *Neuchâtel* und der Dampfschiffahrt. Darüber hinaus hat das Neuenburger Medienhaus „TV Découverte“ in den letzten Monaten mehrere Videoreportagen über das Schiff veröffentlicht. Falls Sie diese noch nicht gesehen haben, können Sie sie auf deren Website (www.tvdecouverte.ch) und auf YouTube entdecken. Die Titel lauten: „Démontage, inspection et début des travaux sur le *Neuchâtel*“ („Demontage, Inspektion und Beginn der Arbeiten an der *Neuchâtel*“); „Le vieux vapeur *Neuchâtel* fait peau neuve“ („Der alte Dampfer *Neuchâtel* wird restauriert“); „Le *Neuchâtel* – Légende des lacs jurassiens“ („Die *Neuchâtel* – Legende der Juraseen“) und zuletzt „Sauvetage de la machine à vapeur du *Neuchâtel*“ („Rettung der Dampfmaschine der *Neuchâtel*“). Diese Reportagen beleuchten die Arbeit der Enthusiasten, die das Schiff segeln lassen – die Maschinisten und Mechaniker der Werft, die Kapitäne und die Besatzung, sowie natürlich die aktuellen und ehemaligen Mitglieder des Trivapor-Vorstandes.

Vor allem aber waren es die leidenschaftlichen Gespräche mit den Mitgliedern des Trivapor-Vorstandes die – gemeinsam mit ihren Vorgängern – seit mehr als 25 Jahren daran gearbeitet haben, dass wir mit der *Neuchâtel* nun schon in die zwölfte Saison starten können. Jede und jeder von ihnen hat mir Fragmente der Geschichte des Schiffes anvertraut: seine Konstruktion und die ersten Jahre seiner Fahrten, die faszinierende Geschichte seiner Restaurierung, die glücklichen Zufälle, die das Projekt vorangebracht haben, die „Wunder“, die es begleiteten, sowie die essenzielle Unterstützung seines Mäzens Marc Oesterle. Sie teilten mit mir auch die Leidenschaft und

Begeisterung der Mitglieder des Vereins Trivapor, deren Beiträge und Spenden die Wartung des Schiffes ermöglichen.

Die *Neuchâtel* ist ein vielschichtiges Objekt: Sie ist sowohl ein schwimmendes Museum als auch ein funktionales Zeugnis vergangener Technik und ein wertvolles Erbe des Drei-Seen-Landes, das den Menschen der Region besonders am Herzen liegt. Gleichzeitig entfacht sie grosse Leidenschaft: Ihr Pfeifen hallt wie ein Echo der Vergangenheit wider und taucht die Hafentäler in eine Belle-Époque-Atmosphäre. Sie über das Wasser gleiten zu sehen, verleiht unserer Region den Charme einer Postkartenlandschaft, während das rhythmische Schlagen ihrer Schaufelräder die Reisenden verzaubert.

Meine Aufgabe als Präsident des Stiftungsrats besteht darin, die Ziele der Stiftung weiterzuerfolgen – insbesondere das restaurierte Schiff zu erhalten und seine Nutzung durch die Öffentlichkeit zu fördern. Meine Funktionen sind administrativer Natur, aber mein Auftrag ist es sicherzustellen, dass die engagierten Teams, welche die *Neuchâtel* seit 2013 betreiben, dies auch weiterhin tun können. Ihr bisheriges und aktuelles Engagement für das Schiff ist meine grösste Motivation zu meiner eigenen Aufgabe. Meine Zeit und meine Fähigkeiten in den Dienst seiner Fahrt zu stellen, ist für mich eine Ehre und ein Privileg.

Bis bald an Bord der *Neuchâtel*!

Dr. Valentin Botteron
Präsident der Stiftung Trivapor-Marc Oesterle



Die Freiwilligen (Jeudistes) in der Schiffswerft beim erstellen neuer Staken für die *Neuchâtel*.

Fotos: A. Bernoulli



Störung an der Dampfmaschine - Fortsetzung und Ende?

In der letzten Ausgabe von Trivapor Info im Herbst letzten Jahres habe ich Ihnen die Probleme erläutert, die zu Beginn der Saison 2024 auf der DS *Neuchâtel* aufgetreten sind. Eine Störung an der Dampfmaschine führte damals zu einem mehrwöchigen Betriebsunterbruch.

Ich schloss mit der Feststellung, dass es dank der getroffenen Massnahmen möglich war, das Problem kurzfristig zu beheben. Allerdings hätte es damals keine rationale Erklärung

für die Ursache gegeben. Das hätte auch bedeutet, dass man die Ursache für die Stösse, die bei jeder Kurbelwellenumdrehung auftraten, nicht gekannt hätte und keine Lösung hätte erarbeiten können.

Mein Bericht endete mit einer Frage: Handelt es sich um ein hyperstatisches Phänomen oder um eine Phasenverschiebung zwischen der Kurbelwelle und dem Druckverlauf im Zylinder?

Was die zweite Fragestellung betrifft, so wurde die Maschine inzwischen von der Firma Ship-tec mit Messpunkten versehen, so dass die Bewegungen genau erfasst werden können.

Wie bereits angekündigt, werden wir zu Beginn der Saison 2025 Messreihen im normalen Fahrbetrieb durchführen und hoffen, damit Antworten auf unsere offenen Fragen zu finden.

François Kistler

Der Wärmetauscher zur Vorwärmung des Kesselspeisewassers

Dieses Maschinenelement wurde im Rahmen der Wartungsarbeiten im Winter 2024/2025 ausgetauscht. Bei dieser Gelegenheit sollen einige Erläuterungen zu diesem Apparat und seiner Funktion gegeben werden.

Mit wenigen Ausnahmen ist dieser Wärmetauscher bei allen Schiffsdampfmaschinen in der Schweiz vorhanden, was seine entscheidende Rolle belegt.

Er hat die Aufgabe, das Seewasser, das zur Speisung des Dampfkessels verwendet wird, mit Hilfe des restlichen Antriebsdampfes vorzuwärmen. Die Wärme wird teilweise zwischen dem Ausgang des Niederdruckzylinders und dem Kondensator zurückgewonnen.

Damit werden zwei Ziele verfolgt: Energieeinsparung beim Betrieb des Dampfkessels und Schutz des Kessels vor Wärmeshocks, die durch zu kaltes eingespeistes Wasser verursacht würden.



Das grösste Betriebsrisiko besteht darin, dass der Wärmetauscher undicht wird. Bei einem solchen Defekt würde sich folgendes Szenario abspielen: Während des Stillstands und kurz vor dem Wiederanfahren der Maschine könnte das vorzuwärmende Wasser mit einem Druck von fünf bar in den Niederdruckzylinder strömen, der nur für Dampf und nicht für Wasser ausgelegt ist. Beim Start würde die vom Hochdruckzylinder angetriebene Kurbelwelle den Niederdruck-

kolben im wassergefüllten Niederdruckzylinder gegen den Deckel drücken. Die Zylinderabschlammventile, die so dimensioniert sind, dass sie zwar das Kondenswasser des Dampfes, nicht aber grössere Flüssigkeitsmengen aus dem Niederdruckzylinder ablassen können, reichten nicht aus, um das angesammelte Wasser abzulassen.

Ein Totalschaden der Maschine könnte die Folge sein!

Bei der in diesem Winter erstmals seit Inbetriebnahme des Schiffes im Jahr 2014 durchgeführten Inspektion musste eine starke Korrosion am Sammelkopf der Rohrschlangen des Wärmetauschers festgestellt werden. Aufgrund der damit verbundenen Risiken wird die vorbeugende Instandhaltung in Zukunft häufiger durchgeführt werden.

François Kistler

Der Deckel des Hochdruckzylinders

Die Entscheidung, den Deckel des Hochdruckzylinders erstmalig seit der Inbetriebnahme des Schiffes 2014 zu reinigen, führte zur Entdeckung eines teilweisen Risses.

Der Riss ist etwa 2cm tief, 3cm lang und liegt in einer 15cm dicken Wand. Er stellt eine geringfügige Schwächung dar.

Die primäre Entscheidung lautete, eine Reparatur durch Schweißen des Risses vorzunehmen. Diese Lösung ist die einzige, die es ermöglicht, die Schifffahrtssaison gemäss Fahrplan 2025 pünktlich zu beginnen.

Sie stützt sich auf folgende Erwägungen:

- Der durch einen allfälligen erneuten Riss an der Reparaturstelle erzeugte Dampfaustritt bliebe sowohl für die Passagiere als auch für die Maschinisten ohne

Berührung. Ihre körperliche Unversehrtheit würde also nicht beeinträchtigt.

- Die Schiffskurse auf den Drei-Seen und nicht auf hoher See ermöglichten ein kurzfristiges Abschleppen des havarierten Schiffes.
- Die Maschinisten werden der regelmässigen Beobachtung des Zustandes des Deckels besondere Aufmerksamkeit schenken.

Zum anderen wurde die Entscheidung gefällt, unverzüglich die Herstellung eines neuen Deckels aus hochwertigem Gusseisen in Auftrag zu geben. Dieser ging an ein hochspezialisiertes, lokales Unternehmen, das mit 3D-Technologie ausgestattet ist, die eine exakte Rekonstruktion des bestehenden Deckels ermöglicht.



Diese Entscheidung rechtfertigt sich durch weiterreichende Überlegungen. Das aktuelle Element ist Teil einer Maschine, die 1926 gebaut wurde, also gebraucht ist und in der Zwischenkriegszeit hergestellt wurde, als deutscher Stahl von sehr schlechter Qualität war.

Der neue Deckel wird im Laufe der Schifffahrtssaison 2025 fertiggestellt und dient als Ersatzteil, das im Rahmen der Wartungsarbeiten im Winter 2025/26 eingebaut werden kann.

François Kistler

Murtensee - Der Hafen von Faoug (Pfauen) in früheren Jahren

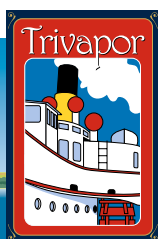


Pfauen vor mehr als hundert Jahren! Die Schifffländte wurde 1904 gebaut. Das Doppelschraubendampfschiff *Morat* besorgt den Murtensee-Lokalverkehr von 1899 bis 1918. (Postkarte Delachaux & Niestlé)

Das Halbsalon-Dampfschiff *Yverdon* (1881-1960, bis 1911 *Helvétie*), bei einem Zwischenhalt in Pfauen. (Postkarte Perrochet-Matile)



Der Hafen Pfauen, Periode 1940-1950, mit Sicht auf das Schulhaus von 1932 und das Dampfschiff *Hallwyl*. Johann von Hallwyl war Sieger der Schlacht von Murten (1476). (Postkarte Maurice Riehl)



Horaire du bateau à vapeur «Neuchâtel» Fahrplan des Dampfschiffs «Neuchâtel»

Mitte Juni* - 28.9.2025



Mercredi / Mittwoch

Neuchâtel - Bienne / Biel	2 R	Bienne / Biel - Neuchâtel	3
Neuchâtel	11:40	Bienne / Biel	14:45
La Tène	12:10	Twann	15:14
Thielle-Wavre	12:19	Ligerz	15:24
Le Landeron	12:42	Île St-Pierre Nord	15:34
Erlach	12:51	La Neuveville	15:50
La Neuveville	13:00	Erlach	15:59
Île St-Pierre Nord	13:16	Le Landeron	16:08
Ligerz	13:26	Thielle-Wavre	16:31
Twann	13:36	La Tène	16:40
Bienne / Biel	14:05	Neuchâtel	17:10

Jeudi et dimanche / Donnerstag und Sonntag

Neuchâtel - Morat/Murten	23 R	Morat/Murten - Neuchâtel	24	Neuchâtel - Estavayer	415	Estavayer - Neuchâtel	416
Neuchâtel	12:15	Morat / Murten	14:40	Neuchâtel	16:40	Estavayer	18:15
Hauterive	12:32	Sugiez	15:00	Serrières	16:55	Chevroux	18:45
St-Blaise	12:39	La Sauge	15:28	Auvernier	17:04	Neuchâtel	19:25
La Sauge	13:09	St-Blaise	15:57	Cortailod	17:23		
Sugiez	13:37	Hauterive	16:03	Bevaix	17:39		
Morat / Murten	13:55	Neuchâtel	16:20	Estavayer	18:10		

Vendredi / Freitag

Neuchâtel - Morat/Murten	21	Promenade	611	613 R	615	617	Morat/Murten - Neuchâtel	26
Neuchâtel	9:10	Morat / Murten	10:50	12:15	14:15	15:40	Morat / Murten	17:05
Hauterive	9:26	Praz	11:07	12:32	14:32	15:57	Môtier	17:22
St-Blaise	9:32	Môtier	11:13	12:38	14:38	16:03	Praz	17:28
La Sauge	10:00	Vallamand	11:30	12:55	14:55	16:20	Sugiez	17:41
Sugiez	10:28	Faug	11:45	13:10	15:10	16:35	La Sauge	18:09
Morat / Murten	10:45	Morat / Murten	12:05	13:30	15:30	16:55	St-Blaise	18:37
							Hauterive	18:43
							Neuchâtel	19:00

Samedi / Samstag

Promenade	311	313 R	315	317	319
Neuchâtel	10:30	12:10	14:15	15:50	17:25
Cudrefin	11:00	12:40	14:45	16:20	17:55
Portalban	11:20	13:00	15:05	16:45	18:15
Neuchâtel	11:50	13:30	15:35	17:15	18:45

R = Service de restauration à bord. Réservation au 032 729 96 00 / Schiffsrestauration an Bord. Reservation: 032 729 96 00

* Information durch LNM 032 729 96 00