



Die Schifffahrt feiert!



Postkarte J.J. 371

Der Hafen Neuenburg um 1900 mit den drei ersten Schiffen der SNV, später LNM: *Jura (II)* ex *Cygne*, *G. Escher* und *Hallwyl*.

Die Schifffahrt ist eigentlich etwas Feierliches! Dieses Jahr feiert die Schifffahrtsgesellschaft Neuenburger- und Murtensee (LNM) ihren 150. Geburtstag! Trivapor entbietet diesem Unternehmen seine Erfolgs- und Glückwünsche. Die gute Zusammenarbeit schätzen wir sehr! Aber welche Grundsätze haben 1872 zur Gründung der heutigen LNM geführt?

Auf den «Drei Seen» beginnt die Dampfschiffahrt im Jahr 1826 mit dem Stapellauf des Dampfschiffs *Union*, gebaut in Bordeaux, mit Holzschale. Das gesteckte Ziel war der Transport von Personen sowie hauptsächlich von Lasten, von Yverdon nach Nidau und umgekehrt. Die Durchführung dieses Programms wird aber durch drei Hindernisse erschwert:

- der Fluss Zihl, dessen Wasserstand unregelmässig war (oft Auflaufen der Schiffe),
- Zeitverlust wegen der kantonalen Zöllämter,
- die ungenügenden technischen Kenntnisse der Maschinisten.

Deswegen endet der Dienst der *Union* schon nach zwei Jahren. Das Schiff bleibt in Yverdon als schwimmendes Restaurant.

Im Jahr 1834 wird in Paris die *Industriel* für den Schokoladenfabrikant Suchard erstellt. Es ist das erste Schiff der Schweiz mit eiserner Schale. Besser geeignet – schnittiger und schneller – befährt es regelmässig die Strecke Neuenburg-Yverdon und nur bei genügendem Wasserstand in der Zihl zum Bielersee. Im Jahr 1847 wird die *Dampfschiffgesellschaft Neuenburgersee* gegründet. Diese übernimmt die *Industriel* und lässt vier neue Schiffe bauen, die zwischen 1852 und 1858 geliefert werden.

Ab 1855 verbindet die Bahn Morges mit Yverdon, was den Schiffen den Transport einer Menge Reisender und Güter beschert. Konkurrenz-Schiffsbetriebe erscheinen. Im gleichen Jahr beginnt die Dampfschiffahrt auf der Aare, von Solothurn nach Nidau. Dies war der absolute Höhepunkt für die Schifffahrt am Jurasüdfuss mit insgesamt 14 Dampfschiffen und Schleppern. Aber es dauert nicht lange! Mit dem Bau der neuen Bahnlinien entstand eine gewichtige Konkurrenz. Ab 1857 rollen die Züge von Solothurn nach Biel, ab 1859 von Yverdon bis Le Landeron und ein Jahr später durch die ganze Schweiz, von Genf nach Basel, Romanshorn und Chur.

Für die Schifffahrt war es katastrophal! Man wechselt auf den drei Seen vom Tran-

sit- zum Regionalverkehr. Die Dampfschiffgesellschaft Neuenburgersee überlebt und träumt: mit zwei Schiffen will man auf dem Vierwaldstättersee Geld verdienen! Die *Jura* wird überführt, aber die Luzerner Betriebe bekämpfen diese Konkurrenz und kaufen das Schiff, um es an den Bodensee weiter zu verkaufen. Dort sinkt es im Jahr 1864.

Inzwischen wird 1862 in Estavayer die Freiburgische Schifffahrtsgesellschaft gegründet, um den Personen- und Güterverkehr zwischen dem Südufer und Neuenburg zu bewältigen. Sie erwirbt die Schiffe *Fleche* und *Mercur* bei der Neuenburger Gesellschaft. Diese betreibt noch die Strecke Neuenburg-Cudrefin-Murten, befindet sich aber bald in Liquidation und stellt im März 1863 den Betrieb ein. Die beiden letzten Schiffe *Cygne* und *G. Escher* werden durch die Freiburgische Gesellschaft übernommen, als Ersatz für *Fleche* (Verkauf an den Genfersee) und *Mercur* (Abbruch, Maschine an den Genfersee).

Die Freiburgische Gesellschaft ist nun Alleinherrscher auf den drei Juraseen, aber es dauert nicht lange. Um 1869 entsteht in Murten die *Société Moratoise de navigation*, die ab 1870 mit dem Dampfer *Hallwyl* eine neue Konkurrenz auf der Linie Murten-Neuenburg darstellt. Beide Unternehmen sind jedoch bald in Schwierigkeiten. Der Staat Freiburg interveniert und beschliesst die Fusion, bestätigt in der Grossratssitzung vom 29. November 1872. Dies geschah mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1872, indem die *Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et Morat* gegründet wurde. Der Staat Freiburg übernimmt alleine die volle Verantwortung. Um 1885 fordert er mit Erfolg und erhält die Zusammenarbeit mit den Kantonen Waadt und Neuenburg. Ab 1895 stösst die Stadt Neuenburg dazu, und beteiligt sich an der vierteiligen Mitfinanzierung. Es ist ein erstes Beispiel der Verstaatlichung eines öffentlichen Verkehrsunternehmens!

Sébastien Jacobi



Botschaft des Präsidenten des Vereins



C. Bachmann

Mit Volldampf voraus!

Nach dem Ernst der Pandemie grüssen wir eine heitere und dynamische Zukunft – einen frischen Sonnenaufgang am Horizont der drei Juraseen!

Schluss mit den Einschränkungen und hemmenden sozialen Massnahmen, Raum für die Schifffahrt.

Die Schifffahrtsgesellschaft LNM wird unser Dampfschiff an fünf Tagen pro Woche einsetzen, d.h. einen Tag mehr als das Minimum, das im Vertrag zwischen ihr und Trivapor vorgesehen ist – natürlich mit Fahrten auf allen drei Seen. Den speziellen Fahrplan der *Neuchâtel* finden Sie zusammengefasst auf Seite 4 dieser Trivapor Info.

Darüber hinaus baut die LNM ihre dampftechnischen Kompetenzen aus und strebt das Ziel an, den Betrieb ohne Beiziehung von Spezialisten anderer Schifffahrtsgesellschaften zu führen. Es geht um die Rekrutierung, bzw. Ausbildung von Kapitänen, Maschinisten und Hilfsmaschinisten.

Im Jahr 2022 begeht die LNM ihr 150-jähriges Jubiläum, das mit verschiedenen Veranstaltungen gefeiert werden soll. Ich lade Sie ein, sich über die Website www.lnm.ch zu informieren.

Die Zusammenarbeit zwischen Trivapor und der LNM steht unter einem guten Stern. Ein wichtiges Projekt dieses Jahres wird die Aktualisierung der Vereinbarung zum Betrieb der *Neuchâtel* sein. Der gegenwärtige Vertrag hat sein Ziel voll und ganz erreicht und wir konnten unsererseits alle Ansprüche erfüllen – bis auf den Ausfall des Generators im letzten Jahr. Da das Schiff älter wird – es fährt

bereits seit acht Jahren – muss die Vereinbarung nun auch das Thema einer Revision umfassen, die über die laufende Instandhaltung hinausgeht.

Ich darf an dieser Stelle betonen, dass Trivapor alle Kosten der Instandhaltung der dampftechnischen Geräte der *Neuchâtel* und sämtliche Aufwendungen zur Erhaltung ihrer historischen Substanz trägt. Ohne Sie, unsere Mitglieder, wäre dies alles nicht möglich. Ein herzliches Dankeschön für Ihre unerschütterliche Treue.

Schliesslich möchte ich Sie an **unsere Generalversammlung** erinnern, die **am 7. Mai 2022 in Murten** stattfinden wird.

Ich wünsche Ihnen wunderschöne Sommermomente auf der *Neuchâtel*.

François Kistler
Präsident des Vereins Trivapor

Etwas Technik... (10. Teil)

Über die Mechanik der Dampfmaschine - exklusiv

Die Dampfmaschine ist insofern einzigartig, als viele ihrer Bestandteile sichtbar und zugänglich sind. Natürlich mit Ausnahme des Innenlebens der Zylinder und der Dampf-Verteilerschieber.

Der Maschinist kann, wenn er nicht am Steuerstand steht, um die Maschine herumgehen, sie beobachten (Schmierung), hören (Mechanik) und abtasten (Überhitzungserkennung). Im Lauf der Zeit wird er feststellen, dass Auffälligkeiten harmlos bleiben

oder sich so verstärken können, dass sie sofort oder im nächsten Winter behoben werden müssen.

Zur Erinnerung: Unsere Dampfmaschine deutschen Ursprungs (Maffei 1926), wurde 2009 von der Shiptec AG in Luzern überholt. Shiptec prüfte und ersetzte wohl Verschleissteile, die Maschine jedoch wurde dadurch nicht wieder neu.

So rapportierte P.A. Kuerth, der neue LNM-Maschinist, am Ende der Saison 2021 einige Auffälligkeiten am Hochdruckzylinder.

In der Folge bat Shiptec den Spezialisten für Dampfmechanik, Marco Jaeger, beauftragt, den Zylinder genau zu untersuchen. Die untere Abdeckung des Zylinders wurde entfernt, um die Inspektion zu ermöglichen. Die gute Nachricht: Kein sichtbares Teil war auch nur im Geringsten beschädigt.

Durch einen Messuhr wurde die Parallelität zwischen der Achse des Zylinders und der Oberfläche der Gleitbahnen, in welchen das Kreuzgelenk gleitet, überprüft. Und voilà, die Ausrichtung der beiden Teile stimmte nicht überein. Indem die Schrauben, welche die Gleitbahnen am Rahmen befestigen, zusätzliche Unterlagsscheiben erhielten, konnte die Ungenauigkeit behoben werden. Im Weiteren wurden einige Schrauben, mit denen die Maschine am Schiffsrumpf befestigt ist, lose gefunden. Dies wirft die Frage auf, ob der Rahmen der Maschine und der Schiffsrumpf, an dem er befestigt ist, eine beiderseitige, genügende Starrheit aufweisen. Dies aber ist bereits eine neue Geschichte.

Durch die Tabelle in der Trivapor Info Nr. 26 können wir feststellen, dass das renovierte Schiff bis heute während acht Saisons gefahren ist und an 57'915 km zurückgelegt hat. Bald das Anderthalbfache einer Erdumrundung! Und wir dürfen auch betonen, dass die tapfere Maschine bald 100 Jahre alt sein wird.

Yves Müller

Marco Jaeger und Michael Müller, beide von Shiptec, am Bord der *Neuchâtel* am 25. Februar 2022.



Y. Müller



O. Bachmann

Botschaft des Präsidenten der Stiftung

Liebe Freundinnen und Freunde von Trivapor!

Im Jahr 2022, das uns in mancher Hinsicht an die Anfänge des letzten Jahrhunderts erinnert, setzt unsere Stiftung ihre Kreuzfahrt fort – trotz der Unwägbarkeit der aktuellen Ereignisse. 2022 verspricht ein besonderes Jahr zu werden. Zum einen durch unseren sehr engen Beziehungen mit der Schifffahrtsgesellschaft LNM (kürzlich in „LNM Navigation SA“ umbenannt) und ihr bevorstehendes 150-Jahre-Jubiläum. Zum anderen, da wir unsere auslaufende Vereinbarung über den Betrieb der *Neuchâtel* erneuern müssen. Dies ist eine ideale Gelegenheit, an den Beginn des grossen Abenteuers der Schifffahrt auf unseren drei Juraesen anzuknüpfen, an eine Pionierzeit, deren Entwicklung wir bis heute erkennen können.

Die Geschichte begann am 30. September 1872 in Freiburg, wo die «Dampfschifffahrtsgesellschaft auf dem Neuenburger- und Murtensee» gegründet wurde. Die Neugründung ging aus der Fusion der «Freiburger Schifffahrtsgesellschaft» in Estavayer und der «Murtener Dampfschifffahrtsgesellschaft» in Murten hervor. Das Ziel der neuen Gesellschaft war es, «mit Dampfschiffen den Personen- und Gütertransport auf dem Neuenburger-, Murten- und Bielersee sowie auf den Flüssen, die sie verbinden oder in sie münden, zu betreiben», wie uns ein aufschlussreicher Artikel im «Feuille d’Avis de Neuchâtel» vom 30. September 1922 berichtet. Die Gesellschaft mit einem Stammkapital von Fr. 303'000.- war damals privat, aber der Kanton Freiburg war (aus innenpolitischen und interkantonalen Gründen) interessiert und erwarb die Hälfte der Anteile. Die Gesellschaft besass eine Flotte von drei Schiffen: *Cygne* (erbaut 1852), *Gaspard-Escher* (1858) und *Halkayl* (1870). Nach vertraglicher Verpflichtung mussten zwischen Murten und Neuchâtel täglich mindestens zwei Fahrten im Winter und drei Fahrten im Sommer; zwi-

schen Estavayer und Neuchâtel eine Fahrt im Winter und zwei Fahrten im Sommer durchgeführt werden. Dazu hatte jeweils ein Schiff in Murten und Estavayer zu liegen, sowie eines in Neuchâtel für Sonderfahrten, öffentliche Anlässe und als Reserve.

Die vertraglich zu bedienenden Schiffsländten waren in der Anfangszeit folgende: Murten, Sugiez, La Sauge, Cudrefin, Neuchâtel; Estavayer, Chevroux, Portalban, Cortailod, Auvernier, Neuchâtel. Man stelle sich die damaligen Preise vor: Eine Fahrkarte Murten-Neuchâtel retour kostete in der 1. Klasse Fr. 2.60, in der 2. Klasse Fr. 2.-. Das Personal bestand aus neunzehn Angestellten, darunter: 2 Kapitäne, 2 Steuermänner, 2 Steuermanngehilfen, 6 Matrosen, 1 Chefmechaniker, 2 Maschinisten und 4 Heizer.

Nach ihrer Gründung hatte die Schifffahrtsgesellschaft mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, insbesondere aufgrund der wachsenden Konkurrenz durch die aufkommenden Eisenbahnen und einer langen Reihe verregneter Sommer. Obwohl die Gesellschaft ursprünglich hauptsächlich in Freiburg ansässig war, öffnete sie sich rasch den Nachbarkantonen. Da die Regierungen der Kantone Neuenburg und Waadt, sowie der Gemeinderat von Neuchâtel erkannten, wie nützlich es für die Bevölkerung an den Juraesen war, durch einen Dampfschiffdienst verbunden zu sein, traten sie der Gesellschaft bei und leisteten jährliche Beiträge.

Nach den uns erhaltenen schriftlichen Zeugnissen verdankt die Gesellschaft ihre Entwicklung stark ihrem damaligen Direktor, Henri Haefliger, einer populären Persönlichkeit. Als «Admiral der Flotte» widmete er vierzig Jahre seines Lebens der Entwicklung und dem Ansehen des Unternehmens – bis zu seinem Tod am 10. Februar 1914. Insbesondere Direktor Haefliger ist es zu verdanken, dass am 1. Juni 1913 die Linie Yverdon-Neuchâtel-Biel (nur möglich durch die neuen Schwesterschiffe *Neuchâtel* und *Fribourg*) eingeweiht wurde. Ziel war es, ein attraktives touristisches Angebot

anzubieten. Unglücklicherweise brachten der Erste Weltkrieg und die darauf folgende Wirtschaftskrise eine ernste Prüfung für die bald fünfzigjährige Gesellschaft: «Der enorme Anstieg der Betriebskosten aufgrund der ständigen Erhöhung der Preise für Brennstoff und Rohstoffe, die für den Unterhalt des Materials unerlässlich sind, sowie der beträchtliche Rückgang des Verkehrs zwangen die Direktion, mehrere Fahrten einzustellen und die Flotte auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.» Angesichts dieser Herausforderungen war die Gesellschaft «vor der Alternative gestellt, entweder zu unterliegen oder neue Ressourcen zu finden, die ihr eine komplette Reorganisation ermöglichen konnten. Der Bau einer neuen Werft mit moderner Reparaturwerkstätte ist notwendig und kann nicht länger aufgeschoben werden [...] Wenn der Schiffsbestand nicht in kurzer Zeit unbrauchbar werden soll, muss er unverzüglich einer strengen Revision unterzogen werden können, sowie, um die unausweichlichen Reparaturen zu ermöglichen, ein tragfähiger Erneuerungsfonds eingerichtet werden. Es ist daher unerlässlich, Geld aufzutreiben.»

Auffallend ist, wie sich die Anliegen unserer Vorfahren vor genau einem Jahrhundert in mancherlei Hinsicht mit unseren heutigen Herausforderungen überschneiden. Während die einen darin die zyklische und sich wiederholende Seite der Geschichte belegt finden, ist es für andere auch ein schönes Zeugnis der Solidität und des Fortbestands der Schifffahrt auf unseren drei Juraesen – ob mit Segel, Diesel oder Dampf. Nicht ohne einen gewissen Stolz stellen wir auch fest, dass die Organisation und die Ziele, die von der Vereinigung und der Stiftung Trivapor verfolgt werden, den ursprünglichen Zielen der Schifffahrtsgesellschaft sehr nahekommen. Dies kann uns nur ermutigen, die wichtigen Herausforderungen von heute mit Überzeugung und Optimismus anzugehen, Hand in Hand mit der LNM, in der Hoffnung, dass diese fruchtbare Partnerschaft sich für ein weiteres Jahrhundert fortsetzen möge.

Jonathan Greillard
Präsident der Stiftung Trivapor-Marc Oesterle

Verkauf an Bord der *Neuchâtel* :

Verschiedene Postkarten unseres Schiffes (je CHF 1,50) und folgende Bücher:



Sébastien Jacobi: Dampf auf drei Seen

Geschichte der Dampfschifffahrt, Beschreibung der Schiffe, Entwicklung der Schiffstationen, Wiedergeburt des Dampfschiffs *Neuchâtel* nach 45 Jahren „Ruhe“ als Restaurant.

Buch zweisprachig deutsch/französisch, gebunden, 300 Seiten, Format 23 x 28 cm, mehr als 500 Abbildungen, 3 kg. Spezialpreis CHF 30.-. Auch erhältlich bei der Verwaltung LNM am Hafen Neuenburg.



Benjamin Gross-Payot: Bateaux sur les lacs de Neuchâtel et Morat

Nebst dem Dampfschiff *Neuchâtel* werden die Dieselmotorschiffe, die ab 1939 mit der *Cygne* erschienen sind,

beschrieben. Broschüre 40 Seiten, Format 17 x 24 cm, 34 Abbildungen. Preis CHF 20.-.



Neu! Benjamin Gross-Payot: Bateaux sur le lac de Bière et l'Aar

Kurzer Rückblick, sowie Beschreibung der heutigen Flotte. 56 Seiten, Preis CHF 25.- (Versandkosten inbegriffen). Erscheint am 5.

Mai 2022. Die Bücher von Benjamin Gross-Payot sind ebenfalls erhältlich über : www.bateaux-neuchatel.net

Fahrplan des Dampfschiffs *Neuchâtel*

14. Mai – 25. September 2022

Das Dampfschiff fährt in der Regel von Mittwoch bis Sonntag wie folgt:

Mittwoch

11.35	Neuchâtel nach Biel , an 14.05
14.45	Biel nach Neuchâtel, an 17.15
17.45 bis 19.30	Neuchâtel, Rundfahrt über Chevroix-Portalban Cudrefin

Donnerstag und Sonntag

09.50	Neuchâtel, Rundfahrt im Dreieck*
12.05	Neuchâtel nach Murten
13.55	Murten nach Neuchâtel
15.50	Neuchâtel, Rundfahrt im Dreieck*
17.45 bis 19.30	Neuchâtel, Rundfahrt nach Chevroix-Portalban Cudrefin

Freitag

09.55	Neuchâtel nach Murten
12.00, 14.15, 15.40	Murtensee-Rundfahrten, Dauer 1 h 15
17.05	Murten nach Neuchâtel, an 18.55.

Samstag

ohne 4. Juni, 2. Juli, 6. August, 3. September

09.10 und 14.15	Neuchâtel nach Estavayer
12.10	Neuchâtel, Rundfahrt im Dreieck*

1. Samstag im Monat (4. Juni, 2. Juli, 6. August, 3. September)

09.10	Neuchâtel nach Estavayer-Yverdon .
13.20 bis 14.10	Yverdon , Rundfahrt mit Halt in Grandson um 13.55
14.25	Yverdon nach Estavayer 16.05, Neuchâtel 17.40

Sonntag: siehe Donnerstag

*Rundfahrt im Dreieck = Neuchâtel-Cudrefin-Portalban-Neuchâtel, Dauer 1 h 20

Änderungen vorbehalten, siehe internet *Navigation LNM vapeur*.

Restaurant an Bord, Reservation 032 729 96 00.

Für die Zwischenstationen, siehe Fahrplan LNM.

Keine öffentlichen Fahrten am Samstag, 11. Juni 2022 (Charterfahrt).



B. Gross

Die *Neuchâtel* in Neuenstadt.



O. Bachmann

Die *Neuchâtel* in Gorgier-Chez-le-Bart.



Zum 150 Jahre Jubiläum der LNM hat die Post diese Marke mit unserem Dampfschiff, als Symbol dieser langen Geschichte, veröffentlicht. Gestaltung: Lionel Arranger, nach einer Zeichnung unseres Grafikers Marc-Antoine Bombail.