

Es gilt, einen grossen Fehler zu korrigieren : Verwandlungskünstler "Neuchâtel" soll wieder dampfen

Autor(en): **Barrelet, Denis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **100 (2005)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-176153>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verwandlungskünstler «Neuchâtel» soll wieder dampfen

Es gilt, einen grossen Fehler zu korrigieren

Denis Barrelet, Journalist, Detligen BE

Dieses Schiff ist nicht irgend ein Schiff. Es ist der letzte Flussdampfer der Schweiz und zugleich der letzte der Halbsalondampfer, die im 19. Jahrhundert auf den Schweizer Seen den Ton angaben. Dann wurde die «Neuchâtel» aus dem Verkehr gezogen. Damit sie nicht weitere Jahre im Hafen von Neuenburg vor sich hin rosten muss, braucht es eine Grundwelle der Grosszügigkeit unter all jenen, denen das kulturelle Erbe am Herzen liegt. Denn dieses Schiff ist ein Kulturgut von nationaler Bedeutung und verdient es, aus der ganzen Schweiz unterstützt zu werden.

Jahrzehntelang begeisterte die «Neuchâtel» die Passagiere und die Schaulustigen am Ufer mit ihren Verwandlungskünsten. Denn, um unter den Brücken im Broye- und Zihl-Kanal hindurchzuschlüpfen, machte sie sich flach, zog den Kamin ein und kippte die Masten. Zurück auf dem See, entfaltete sie sich wieder zu ihrer vollen Majestät. 1968 nahm dieses Schauspiel ein Ende. Dem Zerstörungswerk des Schneidbrenners geweiht, überlebte die Neuchâtel nur als schwimmendes Restaurant - festgetäut im Hafen von Neuenburg. Zum Glück aber war damit das letzte Wort noch nicht gesprochen.

TRIVAPOR macht Dampf

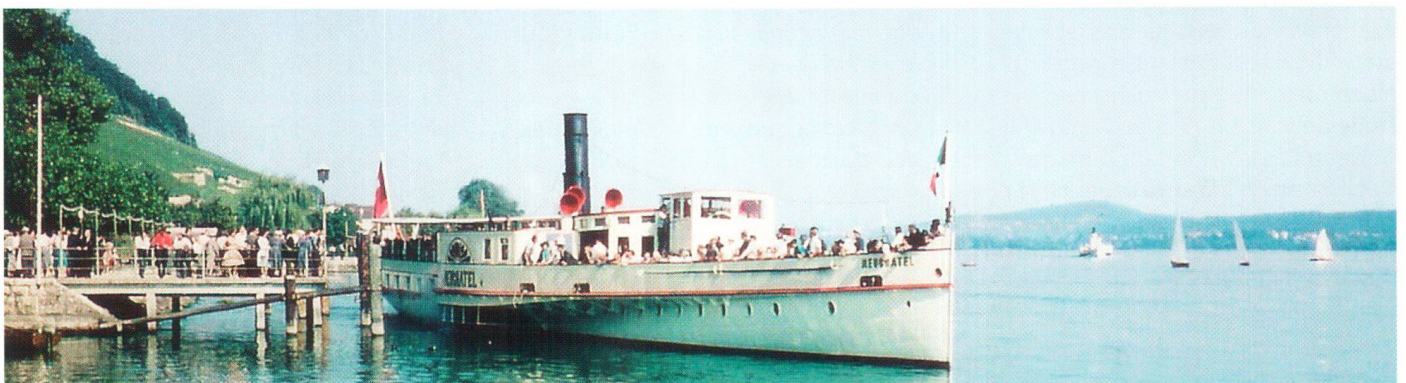
Im Jahre 1999 wurde unter dem Namen TRIVAPOR (Dampf auf den drei Seen) ein Verein gegründet, der die «Neuchâtel» wieder ihrem ursprünglichen Zweck zuführen will. Im Dezember 2001 hiess der neuenburgische Grosse Rat eine Motion zur Erhaltung des industriellen Erbes gut. Mehr als einmal wurde in jener Debatte das legendäre Dampfschiff als

eines der ersten schutzwürdigen Objekte erwähnt. Ein Jahr darauf schlug die kantonale Denkmalpflegekommission der Regierung tatsächlich vor, das Schiff ins Inventar aufzunehmen. Das alles wäre nutzlos gewesen, hätte TRIVAPOR nicht Ersatz für die Dampfmaschine gefunden, die vor dreissig Jahren schnöde zum Alteisen geworfen worden war. Die «neue» Maschine wurde 1926 von Maffei in München gebaut. Bis 1979 verrichtete sie ihren Dienst in einem Schiff auf dem Chiemsee. Am Ende landete sie in Rotterdam. Dort stiess TRIVAPOR auf das wertvolle Stück - eine schöne und gut erhaltene Maschine, welche die Bewunderung der Experten erregt und nun der Renovation harret. Am 12. Februar 2005 brachte ein von zwei Dampflokomotiven gezogener Sonderzug die Maschine nach Yverdon-les Bains, wo sie von der Bevölkerung begeistert empfangen wurde. An diesem Tag knüpfte die Region der drei Seen die zerrissenen Bande mit der Ära der Dampfschiffahrt neu und fiel der eigentliche Startschuss zum Unternehmen «Neuchâtel».

Etwas Geschichte

Das Zeitalter der Dampfschiffahrt auf dem Neuenburger-, dem Bieler- und dem Murtensee begann 1826. Nur zwei Jahre zuvor hatte auf dem Genfersee das erste Schweizer Dampfschiff den Betrieb aufgenommen. Damals machten die Dampfschiffe als neues schnelles Mittel der Fortbewegung Furore. Der Siegeszug der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts war ein harter Schlag für das runde Dutzend Dampfschiffe und die Käne auf der Aare, die täglich Passagiere und Fracht zwischen Yverdon und Solothurn beförderten. Acht Stunden für diese Verbindung waren plötzlich zu viel! Erst 1912 kam die Idee einer Dampfschiffverbindung zwischen Yverdon und Biel wieder auf.

Bei Escher-Wyss in Zürich wurden zwei Dampfschiffe mit einem Fassungsvermögen von je 550 Passagieren bestellt. Das eine war die «Neuchâtel», die 1912 zum eidgenössischen Sängerfest eingeweiht wurde, das andere die «Fribourg», die ein Jahr später von Stapel lief. Der Erste Weltkrieg setzte den hoch fliegenden Dampfschiffplänen vorzeitig ein Ende. Beide Schiffe verkehrten am Ende nur noch an Sonntagen im Sommer, an Feiertagen und während der Uhrmacherferien. 1954 erlebt die «Neuchâtel» mit der Umrüstung auf Dieselbetrieb einen zweiten Frühling. Schon 1968



Das Dampfschiff «Neuchâtel» am Landungssteg von Twann (Bild D. Barrelet)

Le «Neuchâtel», un bateau à vapeur amarré au quai de Douanne (photo D. Barrelet)

aber nahm der vom Bazillus des Modernismus befallene Direktor der Schiffahrtsgesellschaft den schlechten Zustand des Heizkessels zum Vorwand, das letzte Dampfschiff der drei Seen ohne jede Vorwarnung aus dem Verkehr zu ziehen.

Mit Holzpellets statt Dieselöl

Heute bestreitet niemand mehr, dass das ein grosser Fehler war. Die Touristiker der Region beklagen sich über die mangelnde Attraktivität der Flotte auf den drei Seen, die heute dahinsiebelt. Alle ändern grossen Schweizer Seen - mit Ausnahme des Luganer-sees - haben sich mindestens ein Dampfschiff erhalten. Das Stampfen der Maschine, die Gischt der Schaufelräder und die ruhig-rhythmische Fahrt machen diese Schiffe beim Publikum äusserst beliebt. Die Folge sind rege Frequenzen, was die höheren Betriebskosten kompensiert. Was die «Neuchâtel» zusätzlich attraktiv macht, ist die vorgesehene Form des Antriebs: Als einziger Schaufeldampfer Europas soll die «Neuchâtel» mit Holzpellets befeuert werden. Dies schont nicht nur Ressourcen und Umwelt (Stichwort CO₂), sondern auch die Kasse der Betreiber. Im Vergleich zum Dieselbetrieb können jährlich rund 70000 Franken gespart werden. Mit einem normalen Tanklastwagen kann das Schiff an jeder Schiffslände, ohne spezielle Infrastruktur, alle drei oder vier Tage aufgetankt werden.

2004 hat sich ein Unterstützungskomitee für die «Neuchâtel» gebildet. Sein Kopräsidium besteht aus Nationalratspräsidentin Thérèse Meyer-Kaelin (Estavayer-le-Lac), den Ständeräten Michel Béguelin (Lausanne) und Jean Studer (Neuenburg) sowie alt Ständerätin Christine Beerli (Biel). Noch bleibt viel zu tun, bis der Dampfer wieder im alten Glanz erstrahlt und mit Passagieren auf den drei Seen kreuzen kann. Eine landesweite Kampagne ist im Gang. Zunächst sind die Mittel aufzubringen für den Kauf der Schiffsschale und für die Vorbereitung der Realisierungsphase. Insgesamt wird die Instandstellung auf 6 Millionen Franken veranschlagt.

Le «Neuchâtel» doit reprendre le large

Une grosse erreur va être corrigée

Denis Barrelet, journaliste, Detligen BE

Ce bateau-là n'est pas comme les autres. C'est le dernier vapeur de type fluvial en Suisse. Le dernier vapeur aussi de type demi-salon, style qui prédominait au 19^e siècle en Suisse. Ensuite, le « Neuchâtel » a été retiré de la flotte. Pour qu'il ne pourrisse pas, amarré au port de Neuchâtel, il faut qu'il suscite un élan de générosité parmi celles et ceux qui tiennent à leur patrimoine culturel. En effet, ce bateau est un bien culturel d'importance nationale et mérite le soutien de l'ensemble du pays.

Durant plusieurs décennies, le « Neuchâtel » a fasciné ses passagers et les badauds sur les rives par ses dons de transformation. Pour se faufiler dans les canaux de la Broye et de la Thielle et passer sous les ponts, il se faisait tout plat, rentrant sa cheminée et pliant ses mâts. A peine de retour sur le lac, il retrouvait sa majesté. Ce spectacle a pris fin en 1968. Livré à l'oeuvre dévastatrice des chalumeaux, il est devenu un restaurant flottant, tristement immobilisé dans le port de Neuchâtel. Mais ce n'est heureusement pas là son dernier mot.

TRIVAPOR s'en charge

En 1999, une association est créée, baptisée TRIVAPOR (vapeur sur les trois lacs). Son but est d'acquérir le bateau et de le rendre à sa vocation première. En 2001, le Grand Conseil neuchâtelois vote une motion pour la sauvegarde du patrimoine industriel. Lors des débats, le « Neuchâtel » est plusieurs fois cité comme un des premiers objets à classer. L'année suivante, la Commission des Monuments et Sites invite le gouvernement cantonal à mettre le bateau à l'inventaire.

Mais tout cela n'aurait pas suffi si TRIVAPOR n'avait pas pu mettre la main sur une machine à vapeur, remplaçant celle qui avait été malencontreusement jetée à la ferraille trente ans plus tôt. La machine en question, qui date de 1926,

a été trouvée à Rotterdam. Le 12 février 2005, elle est arrivée à Yverdon-les Bains en grande pompe, à bord d'un train spécial tiré par deux locomotives à vapeur. Ce jour-là, la région des Trois Lacs renouait avec l'ère de la navigation à vapeur. Le projet a reçu son véritable coup d'envoi.

Campagne nationale en cours

Construit en 1912, le Neuchâtel a été retiré du lac en 1968, victime d'un véritable acte de vandalisme. Chacun convient aujourd'hui que ce fut une grosse erreur, également pour le tourisme de la région. En 2004, un comité de soutien a été créé, coprésidé par l'actuelle présidente du Conseil national, Thérèse Meyer-Kaelin (Estavayer), ainsi que par les conseillers aux Etats Michel Béguelin (Lausanne), Jean Studer (Neuchâtel) et l'ancienne conseillère aux Etats Christine Beerli (Bienne). Mais beaucoup d'efforts seront encore nécessaires jusqu'au jour où le « Neuchâtel » retrouvera son aspect original et pourra larguer ses amarres, en emmenant des passagers sur les lacs.

Une campagne nationale est en cours. Il s'agit d'abord de récolter l'argent nécessaire à l'achat de la coque et à l'établissement des plans pour la réalisation. En tout, la réhabilitation est devisée à 6 millions de francs. Pour que le « Neuchâtel » ne reste pas des années encore à rouiller dans le port de la ville, il faut qu'un véritable élan de générosité se manifeste parmi toutes les personnes sensibles à la conservation du patrimoine.

Le «Neuchâtel» lors de sa croisière inaugurale en 1912 (photo archives)

Die «Neuchâtel» auf ihrer Jungfernfahrt 1912 (Archivbild)

