



Service immeubles, patrimoine
et logistique

Section monuments et sites

La flotte Belle Epoque du Lac Léman



17 juin 2011

Description des unités de la flotte Belle Epoque

Les fiches ci-dessous ont été élaborées sur la base d'un mandat d'étude donné à Monsieur Eric Teysseire, ancien Conservateur des monuments et sites du canton de Vaud. Les données recueillies et actualisées remplacent celles mentionnées lors de l'inscription à l'inventaire des monuments historiques de 1999. Les indications figurant dans ce descriptif s'appuient sur les informations collectées auprès du service technique de la Compagnie Générale de Navigation, dirigé par Monsieur Eric Soret, ingénieur, et par la visite du chantier et des bateaux. Elles s'appuient également sur une relecture attentive de Monsieur Didier Zuchuat, expert indépendant, Président de l'Association Patrimoine du Léman (APL), de Monsieur Maurice Decoppet, Président de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et de Monsieur Yves de Sibenthal, Président de la Fondation Pro Vapore.

Que toutes les personnes qui ont apporté leur contribution compétente à l'exactitude de ces données soient ici vivement et chaleureusement remerciées. Ces données seront régulièrement mises à jour en fonction de nouvelles découvertes ou compléments d'investigations effectués notamment lors des interventions de restauration à venir. Une synthèse de ces données figure à la fin de ce document.

Les huit bateaux à roues à aubes du Lac Léman sont présentés dans la chronologie de leur construction, la date de référence attachée à chaque unité est celle de l'année de leur mise en service, à l'exception du bateau "Simplon III" dont la construction fut terminée en 1915, pendant la première guerre mondiale, mais mis en service quatre années plus tard :

"Montreux"	(1904)
"Vevey"	(1907)
"Italie II"	(1908)
"La Suisse II"	(1910)
"Savoie"	(1914)
"Simplon III"	(1915-1920)
"Helvétie II"	(1926)
"Rhône III"	(1928)

Le tableau ci-dessous propose une notation patrimoniale (de ***, valeur la plus forte à (), valeur la plus faible) et transcrit la volonté de doter cet inventaire d'une approche opérationnelle dynamique. La déclinaison en quatre étapes de compréhension des éléments patrimoniaux s'appuie sur une quadruple évaluation portant tout d'abord sur l'état de conservation, puis conduit à l'appréciation de la valeur patrimoniale de l'élément. Cette dernière implique une mesure de protection et débouche sur une directive d'intervention :

Notation patrimoniale et directive d'intervention

- *** *État de conservation* Elément d'origine ou partiellement d'origine.
Valeur patrimoniale Haute valeur patrimoniale.
Mesure de protection Forte, à conserver absolument.
Directive d'intervention A restaurer fidèlement.
- ** *État de conservation* Elément partiellement d'origine ou neuf, complètement ou partiellement reconstruit selon l'original.
Valeur patrimoniale Valeur patrimoniale importante.
Mesure de protection Importante, à conserver.
Directive d'intervention A restaurer ou à reconstruire dans ses parties altérées, fidèlement à l'original.
- * *État de conservation* Elément neuf, complètement ou partiellement reconstruit sans référence à l'original.
Valeur patrimoniale Faible valeur patrimoniale.
Mesure de protection Faible, à ne conserver que partiellement.
Directive d'intervention A transformer largement ou à reconstruire selon l'original.
- () *État de conservation* Elément neuf.
Valeur patrimoniale Sans valeur patrimoniale.
Mesure de protection Aucune, à ne pas conserver.
Directive d'intervention A remplacer ou à reconstruire selon l'original.

Laurent Chenu
Conservateur cantonal des monuments et sites

17 juin 2011

note Les photographies illustrant chaque fiche descriptive sont extraites des sites de référence mentionnés au chapitre 7, ou sont aimablement mis à disposition par Eric Teysseire.
Les dessins d'origine des bateaux sont extraits de l'ouvrage de Jürg Meister, Josef Gwerder et Erich Liechti, *Schiffahrt auf dem Genfersee*, Bâle et Stuttgart, Birkhäuser Verlag, 1977



Nom "Montreux"

Synthèse Le plus ancien de la flotte, rénové entre 1998 et 2001. Boiseries provenant du salon du bateau "Valais" démolé. Machine à vapeur de conception moderne pouvant être commandée depuis la passerelle.

Valeur globale ***

Particularités "Sister-ship" du bateau "Général Dufour" (construit en 1905, désarmé en 1965 et démolé en 1977). Boiseries du salon de 1^{ère} classe provenant du bateau "Valais" démolé en 2003.
Le plus lourdement transformé de la flotte mais également le plus ancien.
Prototype, dans ses formes, des bateaux actuels et en même temps dernier vestige des bateaux de type lourd.
A l'origine, coque blanche, superstructures vertes, cheminée noire et blanche.

***Histoire* Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN du 14 juin 1902
Dates de construction	1902-1904
Date de mise en service	12 mai 1904
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Louis-Philippe
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Henry Bobaing, Lausanne (boiseries transférées du bateau "Valais")
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy
Interventions	
De 1904 à 1931	Conservation pratiquement complète de son état d'origine.
En 1931	Le fumoir du pont supérieur est supprimé et remplacé par un vitrage courant de bord à bord
De 1958 à 1962	Transformation profonde. Remplacement de la machine à vapeur par une propulsion diesel-électrique, modernisation complète du salon, raccourcissement de la cheminée, remplacement de la timonerie d'origine par une timonerie moderne carrée, pose de vitrages du pont supérieur, etc.
En 1999 et 2001	Le bateau est rénové "dans le style d'origine", non sans quelques erreurs et libertés d'interprétation. Une machine à vapeur remplace la motorisation diesel-électrique et les boiseries du salon du "Valais" sont intégrées au salon reconstruit
Etat de navigation	En service, continu depuis le 21 mai 2001 après la dernière restauration

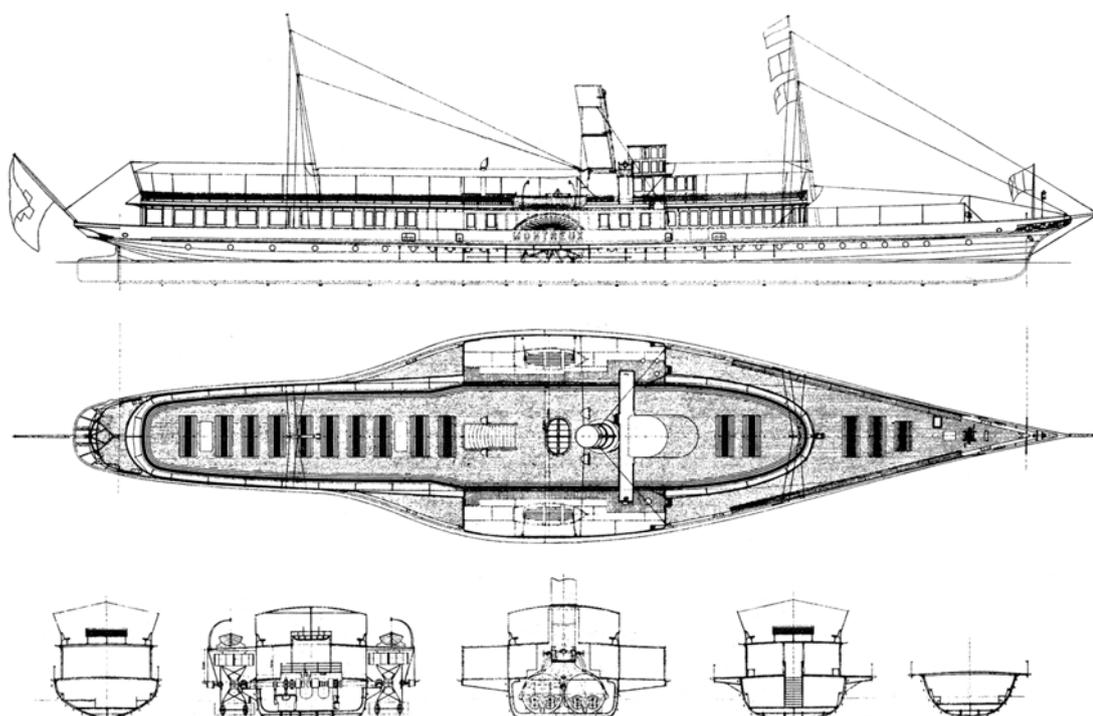
***Caractéristiques* Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	319.0 t (de l'origine à 1962 : 309.5 t)
Longueur hors tout	66.30 m
Longueur à la flottaison	60.00 m
Largeur hors tout	14.30 m
Largeur au maître bau	7.20 m
Tirant d'eau à lège	1,41 m à l'origine
Vitesse maximale	25.0 km/h (29.0 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	560 p (de l'origine à 1961 : 1'100 p, entre 1962 et 1998 : 1'000 p)

Equipage	5 p (13 p en 1904)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur oblique construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	1'050 CV
Type de propulsion successive	De 1962 à 1999, machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par Sulzer Frères (Winterthur), transmission électrique réalisée par BBC (Baden)
Puissance successive	De 1962 à 2001, 1'100 CV
Type de propulsion actuelle	Depuis 2001, machine à vapeur Winpro/DLM, à 2 cylindres obliques égaux positionnés derrière l'axe, à simple détente, vapeur surchauffée, distribution Joy, graissage par gravité, 1 chaudière construite par ABB/Ygnis
Puissance actuelle	884 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre 3.40 m

Patrimoine	Evaluation et conservation	Valeur
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations modernes en résine, mèche et safran de gouvernail rectangulaire non conforme à l'état d'origine	***
Propulsion	Roues d'origine (8 palettes par roue)	***
Machine	Machine à vapeur moderne	*
Ancres	A jas, originales	***
Cloche de bord	Moderne	()
Signalétique	Moderne	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Panneaux de boiseries récupérés du bateau "Valais"	**
Mobilier du salon	Mobilier neuf	()
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Construction moderne dans l'axe de l'escalier	()
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries neuves	()
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	()
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès Au pont supérieur	Construction récente	()
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*

Salon fumoir	Rotonde agrandie	*
Timonerie	Timonerie reconstituée s'inspirant du modèle original	*
Mâts	Modernes, en fibre de verre et résine, implantation et dimensions proches de celles d'origine, diamètre erroné	*
Cheminée	Cheminée reconstruite s'inspirant de la cheminée des années 1950, sifflet aigu provenant du bateau "Major Davel" et datant de 1912	*
Transmetteur d'ordre	Commande moderne	()
Manches à air	Remplacées et déplacées	()





Nom "Vevey"

Synthèse Mis à part l'absence de machine, le bateau le plus authentique de la flotte, salon en marronnier incrusté amarante et ébène rehaussé de garnitures en bronze ciselé. Second bateau le plus utilisé en Suisse: près de 3 millions de kilomètres sur le Lac Léman jusqu'à sa mise hors service en octobre 2010.

Valeur globale ***

Particularités "Sister-ships" du bateau "Italie II" (construit en 1908, actuellement hors service).
Premier de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la Compagnie Générale de Navigation (CGN).
Le mieux conservé mis à part le remplacement de la machine à vapeur.

Histoire Données d'origine et interventions

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN du 12 mai 1906
Dates de construction	1906-1907
Date de mise en service	15 août 1907
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries néo-Directoire et mobilier Sécession viennoise
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Carl Gilg-Steiner (boiseries) et Robert Rittmeyer (mobilier)
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy
Interventions	
De 1907 à 1928	Conservation pratiquement complète de son état d'origine
En 1928	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
De 1953 à 1955	La machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir
En 2010	Le bateau est retiré du service en octobre et stationne depuis lors à Genève
Etat de navigation	Hors service depuis le 1er octobre 2010

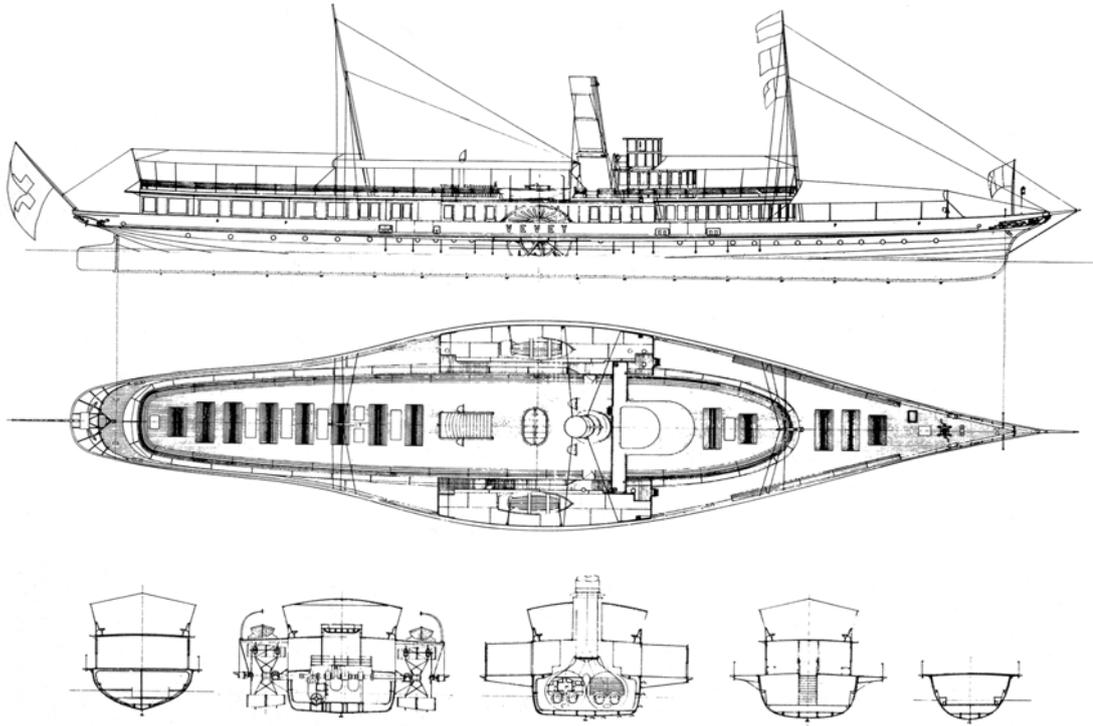
Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)

Type	Motor Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	297.0 t (de l'origine à 1962 : 303.5 t)
Longueur hors tout	64.00 m
Longueur à la flottaison	58.00 m
Largeur hors tout	14.00 m
Largeur au maître bau	7.00 m
Tirant d'eau à lège	1,41 m à l'origine
Vitesse maximale	25.0 km/h (26.88 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	Entre 1955 et 2010 : 750 p (à l'origine : 1'000 p)
Equipage	4 p (11 p en 1904, 8 p en 1955)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité

Puissance d'origine	823 CV	
Type de propulsion actuelle	Depuis 1955, machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par Sulzer Frères (Winterthur), transmission électrique construite par BBC (Baden)	
Puissance actuelle	700 CV	
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre 3.40 m	
Patrimoine Evaluation et conservation		
		Valeur
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en grande partie absentes (seul subsiste l'écusson de la fin des années 1910 à la poupe), mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Remplacée par une installation diesel-électrique en 1955	*
Ancres	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Originale, signées Perret à Lausanne, datée	***
Signalétique	Disparate	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier de la rotonde	Mobilier ancien	**
Escalier d'accès à la buvette	Etat original avec nez de marches siglés	***
Grand escalier d'accès Au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Etat de 1955	*
Salon fumoir	Supprimé et remplacé en 1955 par un vitrage courant de bord à bord	*
Timonerie	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**
Mâts	Moderne en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine	()
Cheminée	Cheminée reconstruite, trop courte, mauvaise inclinaison sifflet endommagé et remplacé par celui du bateau "Général Dufour" (identique et datant de 1905)	*
Transmetteur d'ordre	Commande moderne	()

Manches à air Déplacées en arrière

**





Nom "Italie II"

Synthèse Mis à part l'absence de machine, bateau très authentique, magnifique salon néo-Empire en acajou rehaussé de bronzes dorés. Bateau le plus utilisé des eaux suisses et seul à avoir dépassé les 3 millions de kilomètres au moment de son arrêt.

Valeur globale ***

Particularités "Sister-ship" du bateau "Vevey", présente les mêmes qualités, avec toutefois un peu plus d'altérations des détails. Second de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

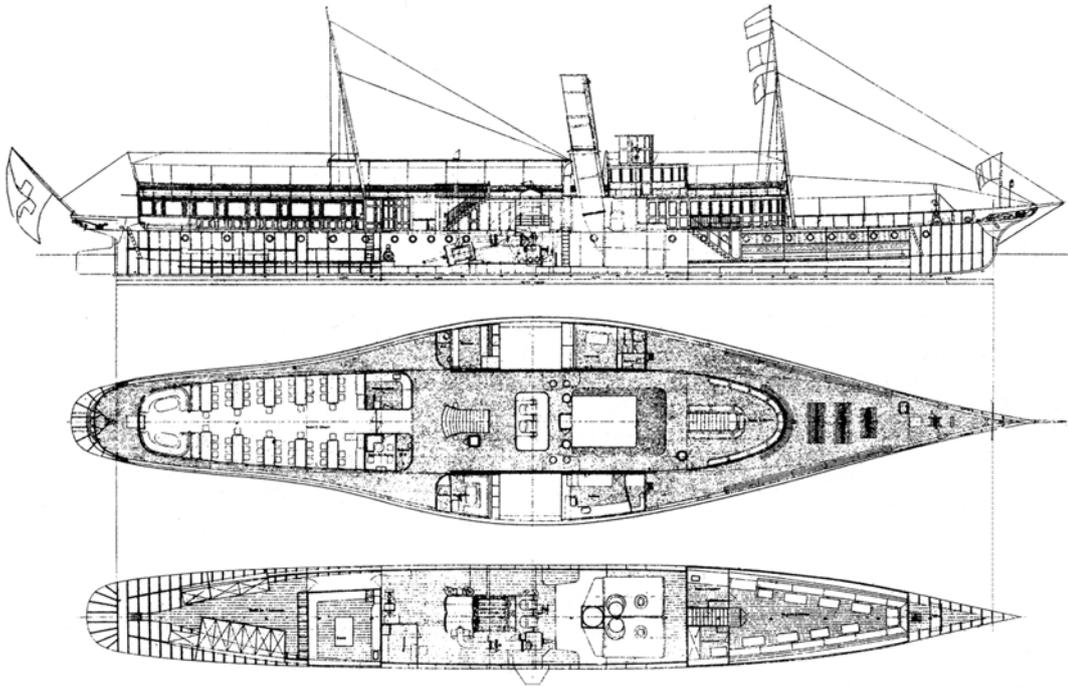
Histoire Données d'origine et interventions

Décision de construction	Assemblée générale extraordinaire de la CGN du 1er décembre 1906
Dates de construction	1907-1908
Date de mise en service	1 ^{er} juin 1908
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Empire
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Constant Vez, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy
Interventions	
De 1908 à 1930	Conservation pratiquement complète de son état d'origine
En 1930	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
De 1956 à 1958	La machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir
En 2005	Le bateau est retiré du service en décembre et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive
Etat de navigation	Hors service depuis le 5 décembre 2005

Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)

Type	Motor Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	296.0 t (de l'origine à 1958 : 297.5 t)
Longueur hors tout	64.00 m
Longueur à la flottaison	58.00 m
Largeur hors tout	14.00 m
Largeur au maître bau	7.00 m
Tirant d'eau à lège	(1,38 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (27.40 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	Entre 1958 et 2005 : 800 p (à l'origine : 1'000 p)
Equipage	4 p (8 p en 1958, 11 p en 1904)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité

Puissance d'origine	850 CV	
Type de propulsion actuelle	Depuis 1958, machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par Sulzer Frères (Winterthur), transmission électrique réalisée par BBC (Baden)	
Puissance actuelle	700 CV	
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.40 m	
Patrimoine Evaluation et conservation		
		Valeur
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations absentes, mèche et safran de gouvernail original remplacé, forme du safran trapézoïdal	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Remplacée par une installation diesel-électrique en 1958	*
Ancres	Marrel, d'origine	***
Cloche de bord	Originale, signée Jules Robert à Porrentruy, ornementée et datée	***
Signalétique	Disparate	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier largement d'origine	***
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries partiellement d'origine	**
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	()
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Etat de 1958	*
Salon fumoir	Supprimé et remplacé en 1958 par un vitrage courant de bord à bord	*
Timonerie	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**
Mâts	Modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine	()
Cheminée	Cheminée reconstruite dans des proportions exactes mais réduites, sifflet original	**
Transmetteur d'ordre	Commande moderne	()
Manches à air	Déplacées en arrière	**





Nom "La Suisse II"

Synthèse Navire amiral de la flotte. Restaurer entre 2007 et 2009, il peut servir de modèle pour les restaurations à venir. Salons néo-Louis XVI en érable ondé en 1^{ère} classe et en acajou en 2^{ème} classe, splendide travail de bois sculpté. Machine à vapeur la plus ancienne de la flotte CGN.

Valeur ***

Particularités Machine à vapeur apparente.
Bateau amiral de la Compagnie Générale de Navigation (CGN).
Construction unique, à l'époque le bateau le plus grand et le plus prestigieux jamais lancé en Suisse.
Figures de proue et de poupe sculptées et recouvertes à la feuille d'or.
Canot de sauvetage situé à la poupe (arrière) du bateau.

***Histoire* Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 6 juin 1908
Dates de construction	1909-1910
Date de mise en service	31 mai 1910
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Louis XVI
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Ernest & Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Constant Vez, Lausanne
Interventions	
De 1910 à 1931	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1931	Le pont supérieur est partiellement fermé par un vitrage
En 1959-1960	Transformation des chaudières, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde Modernisation des aménagements intérieurs et du mobilier, la rotonde de 2 ^{ème} classe est modifiée (nouveaux sabords) et le vitrage du pont supérieur est rénové, entraînant la suppression du fumoir
En 1970-1971	Pose d'une nouvelle timonerie carrée unifiée et remplacement des deux chaudières d'origine par une seule chaudière de grand volume
Entre 2007 et 2009	Le bateau est entièrement restauré dans les règles de l'art et retrouve presque intégralement son aspect d'origine. La chaudière est retubée, les salons sont reconstruits à partir de ceux du "Valais"
Etat de navigation	En service, depuis le 16 mai 2009, après les travaux de la dernière restauration

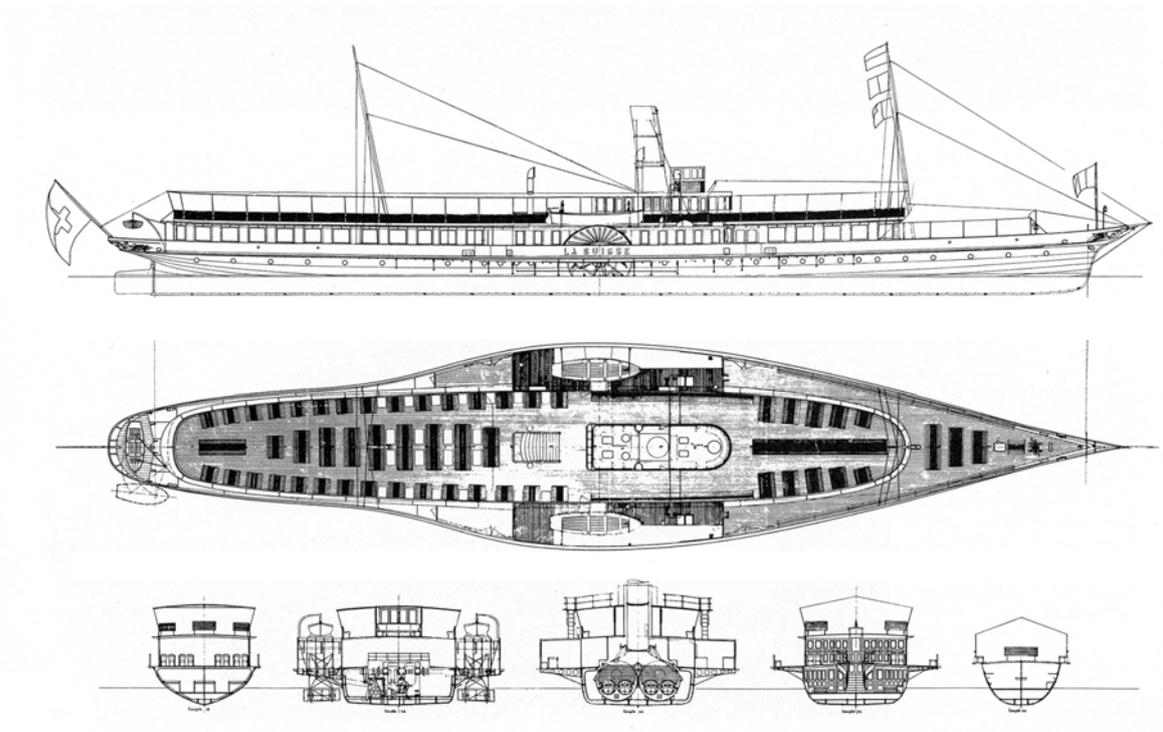
***Caractéristiques* Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	513.0 t (de l'origine à 1971 : 436.0 t)
Longueur hors tout	78.00 m
Longueur à la flottaison	70.00 m
Largeur hors tout	15.25 m
Largeur au maître bau	8.50 m
Tirant d'eau à lège	(1,42 m à l'origine)

Vitesse maximale	25.00 km/h pouvant être augmentée jusqu'à 30 km/h. (30.00 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	850 p (à l'origine : 1'500 p)
Equipage	6 p (10 p en 1971, 13 p en 1910)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	1'450 CV
Type de propulsion successive	
De 1971 à 2007	Machine à vapeur avec une seule chaudière construite par Siller & Jamart (Wuppertal-D)
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 1 chaudière construite par Siller & Jamart (Wuppertal-D). Distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité, chauffe à l'huile légère
Puissance actuelle	1'450 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.70 m
Divers	Deux hélices d'étrave

Patrimoine	Evaluation et conservation	Valeur
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en bois sculpté et doré reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacé, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine	***
Propulsion	Roues d'origine, 9 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancres	Marrel, d'origine	***
Cloche de bord	Originale, signée Jules Robert (Porrentruy), ornementée et datée	***
Signalétique	Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original.	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Etat original reconstitué dans les règles de l'art	***
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries d'origine	***

Mobilier de la rotonde	Mobilier reconstitué d'après les plans d'origine	***
Escalier d'accès à la buvette	Reconstruit avec nez de marches siglés	**
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Rotonde reconstituée, mais élargie	**
Timonerie	Timonerie reconstituée sur la base du modèle original	**
Mâts	Mâts en résine modernes, implantation et dimensions correctes	**
Cheminée	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double remplacé dans les années 1950	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Wilkens (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***
Manches à air	Reconstruites, implantation correcte	**





Nom "Savoie"

Synthèse Rénové entre 2004 et 2006, il a retrouvé sa silhouette d'origine. Salon en cerisier, superbe travail de marqueterie polychrome aux essences multiples. Ultime machine classique de 900 CV construite par Sulzer.

Valeur ***

Particularités Machine à vapeur apparente. "Sister-ship" du bateau "Valais" (construit en 1913, désarmé en 1961 et démolé en 2003). Seule unité conservée de la série des bateaux de la classe des "60 m" avec une machine à vapeur classique.

Histoire Données d'origine et interventions

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 31 mai 1912
Dates de construction	1913-1914
Date de mise en service	23 mai 1914
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Louis-Philippe
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1914 à 1927	Le bateau conserve son état d'origine
En 1927	Le pont supérieur est partiellement fermé par un vitrage
En 1959	Remplacement de la chauffe au charbon par la chauffe à l'huile lourde
En 1964	Mise hors service
En 1966-1967	Transformation du bateau, nouvelle chaudière, chauffe à l'huile lourde, nouvelle timonerie carrée unifiée et déplacement de la cuisine du tambour dans l'arrière du salon entraînant une modification majeure de celui-ci
Entre 2003 et 2006	Le bateau est entièrement restauré et retrouve presque intégralement son aspect d'origine, la chaudière est changée
Etat de navigation	En service, depuis le 20 mai 2006, après les travaux de la dernière restauration

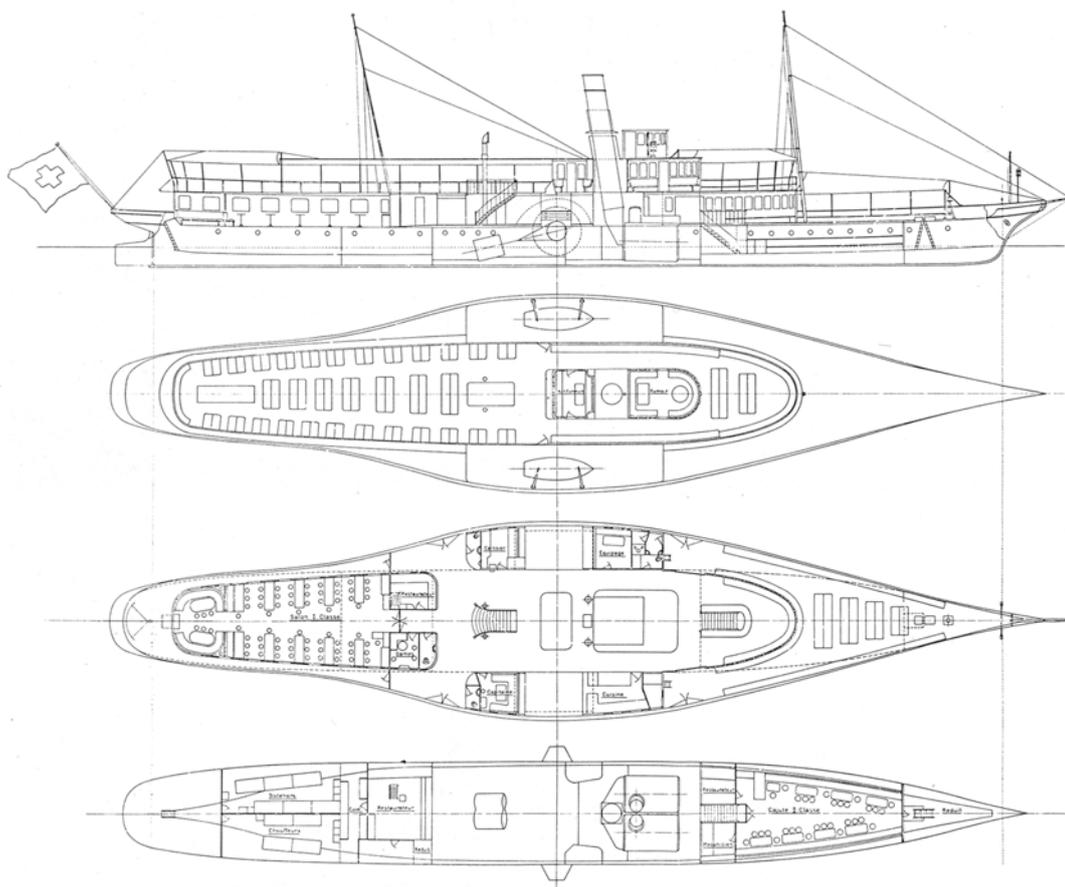
Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	334.0 t (de l'origine à 1967 : 314.0 t)
Longueur hors tout	66.00 m
Longueur à la flottaison	60.00 m
Largeur hors tout	14.30 m
Largeur au maître bau	7.20 m
Tirant d'eau à lège	(1,40 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (27.40 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	560 p (à l'origine : 1'100 p)
Equipage	6 p (13 p en 1914, 10 p en 1967)

Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	900 CV
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 1 chaudière construite par Hoval. Distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité, chauffée à l'huile légère
Puissance actuelle	900 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.40 m
Divers	Une hélice d'étrave

Patrimoine	Evaluation et conservation	Valeur
Coque	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en fer forgé et métal repoussé reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran trapézoïdale	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine.	***
Ancres	A jas, remplacées	**
Cloche de bord	Originale, signée Jules Robert à Nancy, ornementée et datée	***
Signalétique	Moderne.	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries partiellement d'origine	**
Mobilier du salon	Mobilier neuf	()
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Construction moderne dans l'axe de l'escalier	*
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries neuves	()
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	()
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé.	()
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Rotonde reconstituée	**
Timonerie	Timonerie reconstituée sur la base du modèle original	**

Mâts	Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions correctes	**
Cheminée	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet original	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes d'origine de marque Maihak toujours en place mais actuellement non fonctionnels (modifiés en 2006 pour transmission électrique)	**
Manches à air	Remplacées, implantation correcte	**





Nom "Simplon III"

Synthèse Partiellement rénové entre 2003 et 2005 et entre 2010 et 2011. Premier bateau de la flotte Sulzer sur le Lac Léman comportant une machine disposée devant l'axe des roues à aubes. Commandé en 1913, sa mise en service n'est intervenue que 7 ans plus tard, à la fin de la seconde guerre mondiale. Le salon de 1^{ère} classe est en érable blanc, le dernier fourni pour un bateau par l'ébéniste lausannois réputé Henry Bobaing.

Valeur globale ***

Particularités Machine à vapeur apparente. "Sister-ship" du bateau "Helvétie" (construit en 1926). Le premier bateau à vapeur Sulzer lancé sur le Léman avec la machine tournant à l'envers comme sur les lacs de Suisse alémanique. Eléments constructifs présentés à l'Exposition nationale de 1914 à Berne.

Histoire Données d'origine et interventions

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 30 septembre 1913
Dates de construction	1914-1920
Date de mise en service	fin juin 1920
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy
Interventions	
De 1920 à 1932	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1932	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
En 1958-1959	La chauffe au charbon est remplacée pour la première fois sur le Léman par la chauffe à l'huile lourde
En 1961	Modernisation radicale du pont supérieur entraîne la suppression du fumoir remplacé par un vitrage courant de bord à bord ainsi que de son escalier d'accès
En 1966-1968	Les chaudières sont remplacées
2003	Le 18 août, le conduit de cheminée de la machine explose en rade de Genève
En 2004-2005	A la suite d'une avarie, le bateau est partiellement restauré.
En 2010-2011	Les travaux de restauration partielle sont poursuivis
Etat de navigation	En service, depuis le 2 juillet 2005, après les travaux de la dernière restauration

Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)

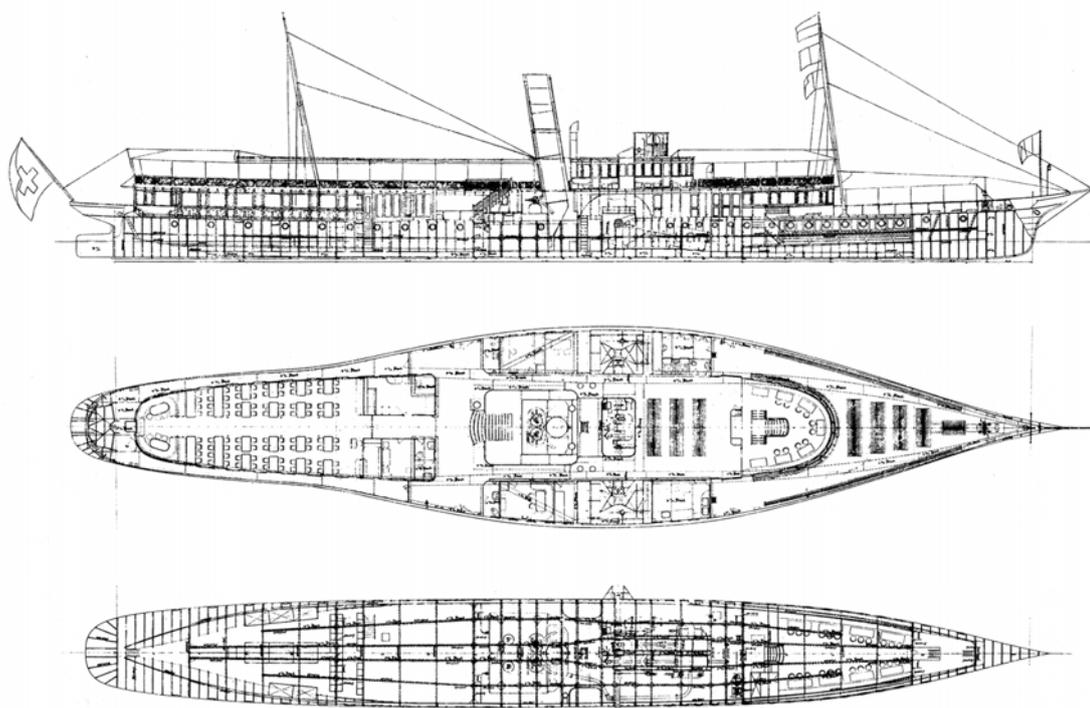
Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	474.0 t (de l'origine à 1968 : 426.0 t)
Longueur hors tout	78.00 m
Longueur à la flottaison	70.00 m
Largeur hors tout	15.90 m
Largeur au maître bau	8.50 m
Tirant d'eau à lège	(1,41 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h pouvant être augmentée jusqu'à 30 km/h (30.00 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	850 p (à l'origine : 1'600 p)

Equipage	6 p (13 p en 1920, 11 p en 1932, 9 p en 1959)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	1'400 CV
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudière construite par Wehrle-Werk (Emmendingen-Baden). Distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité, chauffe à l'huile légère
Puissance actuelle	1'400 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.70 m
Divers	Deux hélices d'étrave

Patrimoine	Evaluation et conservation	Valeur
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail non conforme à l'état d'origine	***
Propulsion	Roues d'origine, 9 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancre	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Originale, ornementée, datée, non signée	***
Signalétique	Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier de la rotonde	Mobilier d'origine	***
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Construction récente	()
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Supprimé, remplacé en 1961 par un vitrage courant de bord à bord	()

Description des unités de la flotte Belle Epoque

Timonerie	Moderne, unifiée carrée type "1970"	()
Mâts	Modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine	()
Cheminée	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double remplacé dans les années 1950	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes anciens à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey provenant d'un autre bateau (à l'origine télégraphes Maihak, installation complète en dépôt à la Compagnie Générale de Navigation (CGN))	**
Manches à air	Originales, implantation modifiée	***





Nom "Helvétie II"

Synthèse Bateau à la silhouette tout à fait authentique mais dépourvu de sa machine, exposée au Musée du Léman à Nyon. Salons de 1^{ère} et 2^{ème} classe copiés de la construction précédente du "Simplon III" mais d'essence différente (cerisier).

Valeur globale ***

Particularités "Sister-ship" du bateau "Simplon III".
Le premier bateau à vapeur équipé d'une machine à 3 cylindres stationnaire de type équicourant (conservée et exposée au Musée du Léman à Nyon).

Histoire Données d'origine et interventions

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 28 juin 1923
Dates de construction	1924-1926
Date de mise en service	15 septembre 1926
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Emil Scheitlin
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy, et Constant Vez (mobilier), Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy
Interventions	
De 1926 à 1930	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1930	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
En 1961-1962	La chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde
En 1969-1970	Le vitrage du pont supérieur est prolongé vers la poupe et le fumoir supprimé mais la rotonde de l'avant est conservée
En 1975-1977	La machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique acquise d'occasion et qui ne donnera jamais entière satisfaction
En 2002	Le bateau est retiré du service et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive
Etat de navigation	Hors service depuis janvier 2002

Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts.
Déplacement lège	468.0 t (de l'origine à 1968 : 423.0 t)
Longueur hors tout	78.00 m
Longueur à la flottaison	70.00 m
Largeur hors tout	15.80 m
Largeur au maître bau	8.50 m
Tirant d'eau à lège	(1,43 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (31.00 km/h lors des essais à l'origine).
Passagers	Hors service (à l'origine : 1'600 p)
Equipage	5 p (12 p en 1926, 8 p en 1970)

Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 3 cylindres obliques positionnés devant l'axe, simple détente et flux continu système Stumpf, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage centralisé sous pression
Puissance d'origine	1'500 CV
Type de propulsion actuelle	Machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par MAN (D), 2 moteurs, transmission électrique construite par Elin (D)
Puissance actuelle	2 x 750 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.70 m
Divers	Néant

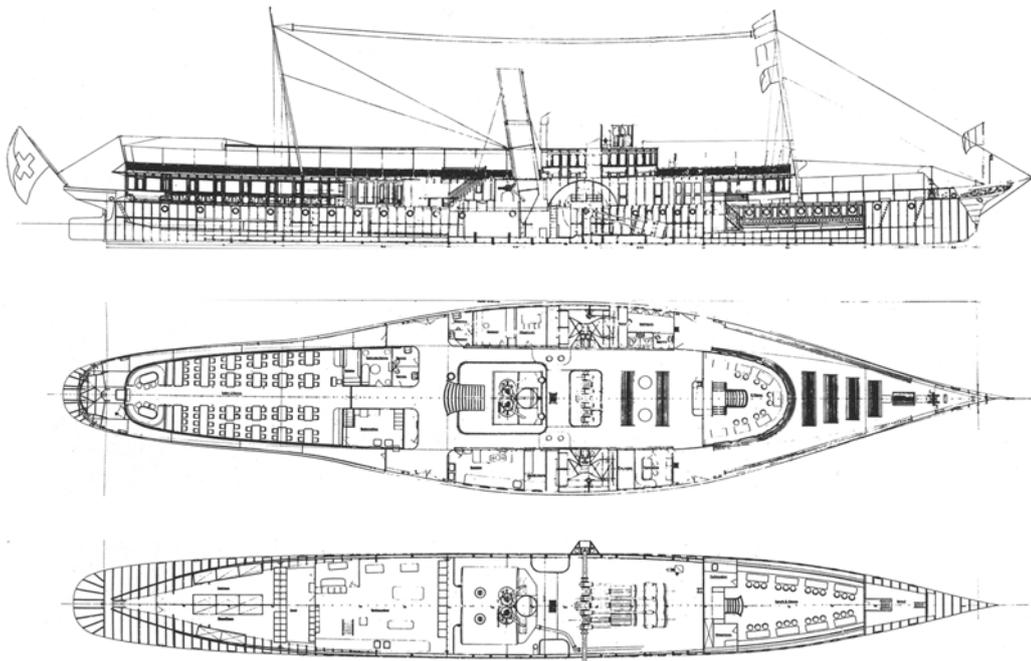
	Patrimoine Evaluation et conservation	Valeur
	Coque D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail original, trapézoïdal	***
	Propulsion Roues d'origine, 9 palettes par roue	***
	Machine Remplacée par installation diesel-électrique en 1977	()
	Ancres Marrel, originales	***
	Cloche de bord Originale, ornementée, datée et non signée	***
	Signalétique Disparate	()
	Pont principal Dispositions principales conformes à l'état original	**
	Salon de 1 ^{ère} classe Boiseries d'origine	***
	Mobilier du salon Tables d'origine, chaises partiellement d'origine	***
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**
	Rotonde de 2 ^{ème} classe Boiseries d'origine	***
	Mobilier de la rotonde Mobilier d'origine	***
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
	Grand escalier d'accès au pont supérieur Etat original avec nez de marches siglés	***
	Pont supérieur Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
	Salon fumoir Supprimé, subsiste la rotonde	**
	Timonerie Moderne, unifiée carrée type "1970"	()
	Mâts Modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'original	()
	Cheminée Cheminée d'origine, en mauvais état et transformée,	**

sifflet original

Transmetteur d'ordre Commande moderne

Manches à air Originales, implantation correcte

()





Nom "Rhône III"

Synthèse Rénovation partielle du salon en 2011. Ultime bateau à vapeur construit en Suisse, équipé d'un prototype de machine à vapeur unique, d'un intérêt majeur pour l'histoire de la propulsion marine à vapeur. Salon néo-classique en cerisier copié des deux constructions précédentes.

Valeur globale ***

Particularités Système de graissage sous pression qui nécessite la présence d'un capot de protection au-dessus des bielles.
Le dernier bateau à vapeur entièrement assemblé par un constructeur suisse, équipé d'une machine prototype unique.
Réduction des bateaux "Simplon III" et "Hélvetie II".

***Histoire* Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 25 juin 1925
Dates de construction	1925-1927
Date de mise en service	11 mars 1928
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Emil Scheitlin
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 ^{ère} classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1 ^{ère} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy pour le montage
Fournisseur de la buvette de 2 ^{ème} classe	Chantier de la Compagnie générale de navigation, Ouchy
Interventions	
De 1928 à 1959	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1959-60	La chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde
En 1968-1969	Les chaudières sont remplacées et le fumoir du pont supérieur est supprimé, tout en conservant la rotonde
En 1995-1996	Des travaux de remise en valeur du bateau sont entrepris
2002	Révision complète de la machine à vapeur
En 2010-2011	Des travaux de restauration partielle du salon de 1 ^{ère} classe sont engagés
Etat de navigation	En service

***Caractéristiques* Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	367.0 t (de l'origine à 1968 : 332.0 t)
Longueur hors tout	66.00 m
Longueur à la flottaison	59.50 m
Largeur hors tout	14.30 m
Largeur au maître bau	7.20 m
Tirant d'eau à lège	(1,40 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (27.50 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	850 p (à l'origine : 1'100 p)
Equipage	6 p (13 p en 1928)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur),

distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage centralisé sous pression

Puissance d'origine 850 CV

Type de propulsion actuelle Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Siller & Jamart (Wuppertal-Barmen-D), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage centralisé sous pression, chauffe à l'huile lourde, puis légère à la fin des années 1990

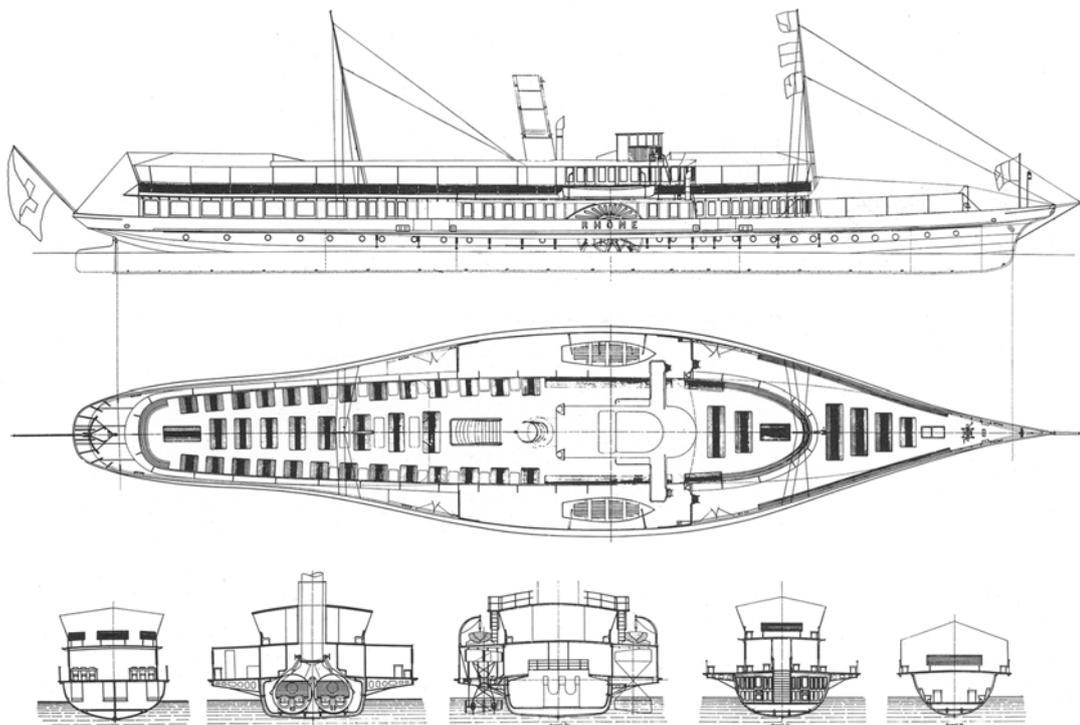
Puissance actuelle 850 CV

Système de propulsion Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.40 m

Divers Néant

Patrimoine	Evaluation et conservation	Valeur
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail originaux, trapézoïdal	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancres	Marrel, originales.	***
Cloche de bord	Originale, datée et non signée	**
Signalétique	Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux.	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 ^{ère} classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 ^{ère} classe	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**
Rotonde de 2 ^{ème} classe	Boiseries partiellement d'origine	**
Mobilier de la rotonde	Mobilier ancien	**
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux et bâches en plus, non fermé sur l'arrière	**
Salon fumoir	Supprimé, subsiste la rotonde	**
Timonerie	Moderne, unifiée carrée type "1970"	()

Mâts	Modernes en résine, implantation correcte et dimensions réduites en rapport avec la cheminée	**
Cheminée	Cheminée reconstruite dans des proportions exactes, mais réduites, sifflet original	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***
Manches à air	Originales, implantation correcte	***



	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
Données historiques								
Décision de construction	AG CGN du 14 juin 1902	AG CGN du 12 mai 1906	AG extraordinaire CGN 1er décembre 1906	AG CGN du 6 juin 1908	AG CGN du 31 mai 1912	AG extraordinaire CGN du 30 septembre 1913	AG CGN du 28 juin 1923	AG CGN du 25 juin 1925
Construction	1902-1904	1906-1907	1907-1908	1909-1910	1913-1914	1914-1920	1924-1926	1925-1927
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Emil Scheitlin	Emil Scheitlin
Fournisseur du salon de 1^{ère} classe	Henry Bobaing, Lausanne (boiseries transférées du bateau Valais)	Carl Gilg-Steiner (boiseries) et Robert Rittmeyer (mobilier)	Constant Vez, Lausanne	Ernest & Henry Bobaing, Lausanne	Henry Bobaing, Lausanne	Henry Bobaing, Lausanne	CGN et Constant Vez (mobilier)	Montage: CGN, Ouchy
Style du salon de 1^{ère} classe	Néo-Louis-Philippe	Boiseries néo-Directoire et mobilier Sécession viennoise	Néo-Empire	Néo-Louis XVI	Néo-Louis-Philippe	Néo-classique	Néo-classique	Néo-classique
Fournisseur de la buvette de 2^{ème} classe	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Constant Vez, Lausanne	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy
Mise en service	12 mai 1904	15 août 1907	1er juin 1908	31 mai 1910	fin mai 1914	fin juin 1920	15 septembre 1926	11 mars 1928
Etat actuel	En service	Hors service depuis le 1er octobre 2010	Hors service depuis le 5 décembre 2005	En service	En service	En service	Hors service depuis janvier 2002	En service
Notes historiques	De 1904 à 1931, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1931, le fumoir du pont supérieur est remplacé par un vitrage courant de bord à bord. De 1958 à 1962, le bateau est profondément transformé (remplacement de la machine à vapeur par une installation diesel-électrique, salon entièrement modernisé, cheminée courte, timonerie carrée, vitrage du pont supérieur, etc.) En 1999-2001, le bateau est rénové «dans le style d'origine», non sans quelques erreurs et libertés d'interprétation. Une machine à vapeur remplace le type de propulsion diesel-électrique et les boiseries du salon du "Valais" sont intégrées dans le salon reconstruit.	De 1907 à 1928, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1928, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1953-1955, la machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir. Le bateau est retiré du service en 2010 et stationne depuis lors à Genève.	De 1908 à 1930, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1930, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1956-1958, la machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir. Le bateau est retiré du service en 2005 et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive.	De 1910 à 1931, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1931, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1959-1960, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde, la rotonde de 2e classe est modifiée et le vitrage du pont supérieur est rénové, entraînant la suppression du fumoir. En 1970-1971, nouvelle timonerie carrée unifiée et remplacement des deux chaudières d'origine par une seule chaudière de grand volume. Entre 2007 et 2010, le bateau est entièrement restauré dans les règles de l'art et retrouve quasi intégralement son aspect d'origine. A cette occasion, la chaudière est retubée.	De 1914 à 1927, le bateau conserve son état d'origine. En 1927, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1959, remplacement de la chauffe au charbon par la chauffe à l'huile lourde. Hors service en 1964-1965, le bateau est transformé en 1966-1967 avec une nouvelle chaudière, chauffe à l'huile lourde, nouvelle timonerie carrée unifiée et déplacement de la cuisine du tambour dans l'arrière du salon entraînant une transformation lourde de celui-ci. Entre 2003 et 2006, le bateau est entièrement restauré et retrouve largement son aspect d'origine. A cette occasion, la chaudière est changée.	De 1920 à 1932, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1932, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1958-1959, la chauffe au charbon est remplacée pour la première fois sur le Léman par la chauffe à l'huile lourde. En 1961, la modernisation radicale du pont supérieur entraîne la suppression du fumoir remplacé par un vitrage courant de bord à bord ainsi que de son escalier d'accès. En 1966-1968, les chaudières sont remplacées. A la suite d'une avarie, le bateau est partiellement restauré en plusieurs phases, tout d'abord en 2004-2005 puis en 2010-2011.	De 1926 à 1930, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1930, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1961-1962, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde. En 1969-1970, le vitrage du pont supérieur est prolongé vers la poupe et le fumoir supprimé, mais la rotonde de l'avant est conservée. En 1975-1977, la machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique acquise d'occasion et qui ne donnera jamais entière satisfaction. Le bateau est retiré du service en 2002 et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive.	De 1928 à 1959, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1959-1960, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde. En 1968-1969, les chaudières sont remplacées et le fumoir du pont supérieur est supprimé, mais en conservant toutefois la rotonde. Des travaux de remise en valeur du bateau sont entrepris en 1995-1996, suivis de la révision complète de la machine à vapeur en 2002. En 2010-2011, des travaux de restauration partielle du salon de 1re classe sont engagés.

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
Données historiques								
Notes au sujet des 8 bateaux-salons conservés sur le Léman (une série de 12 constructions lancées par Sulzer Frères entre 1896 et 1927)	Construction d'une paire de bateaux: le second a été désarmé en 1965 et démolé en 1977 ("Général Dufour", 1905)	Premier de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la CGN	Second de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la CGN	Construction unique, à l'époque le bateau le plus grand et le plus prestigieux jamais lancé en Suisse	Construction d'une paire de bateaux: le premier a été désarmé en 1961 puis démolé en 2003 ("Valais", 1913)	Le premier bateau à vapeur Sulzer lancé sur le Léman avec la machine tournant à l'envers comme sur les lacs de Suisse alémanique	Le premier bateau à vapeur équipé d'une machine stationnaire de type édicourant (conservée au Musée du Léman à Nyon)	Le dernier bateau à vapeur entièrement assemblé par un constructeur suisse, équipé d'une machine prototype unique
Restauration	1999-2001 restauration dans le style d'origine, non sans quelques erreurs et libertés d'interprétation			2007-2009 restauration et dans les règles de l'art	2004-2006 restauration complète, silhouette retrouvée	2004-2005 restauration partielle, phase I 2010-2011 restauration partielle et révision générale de la machine, phase II		2002-2003 remise en état complète de la machine à vapeur 2010-2011 les capots métalliques de la machine sont remplacés par des capots en plexiglas, restauration partielle du salon, phase I

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
Données techniques								
Type	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts
Déplacement léger (t)	319 (309,5 à l'origine)	297 (303,5 à l'origine)	296 (297,5 à l'origine)	513 (436 à l'origine)	334 (314 à l'origine)	474 (426 à l'origine)	468 (423 à l'origine)	367 (332 à l'origine)
Longueur hors tout (m)	66,30	64	64	78	66	78	78	66
Longueur entre perpendiculaires (m)	60	58	58	70	60	70	70	59,5
Largeur hors tout (m)	14,30	14	14	15,25	14,30	15,90	15,80	14,30
Largeur au maître bau (m)	7,20	7	7	8,50	7,20	8,50	8,50	7,20
Tirant d'eau à léger (m)	1,41 à l'origine	1,41 à l'origine	1,38 à l'origine	1,42 à l'origine	1,40 à l'origine	1,41 à l'origine	1,43 à l'origine	1,40 à l'origine
Vitesse maximale lors des essais (km/h)	29	26,86	27,40	30	27,40	30	31	27,50
Vitesse de croisière usuelle actuelle (km/h)	25	25 (vitesse max.)	25	25 (pouvant être augmentée jusqu'à 30)	25 (vitesse max.)	25 (pouvant être augmentée jusqu'à 30)	25 (vitesse max.)	25 (vitesse max.)
Passagers	560 (1100 à l'origine)	Hors service (1000 à l'origine)	Hors service (1000 à l'origine)	850 (1500 à l'origine)	560 (1100 à l'origine)	850 (1600 à l'origine)	Hors service (1600 à l'origine)	850 (1100 à l'origine)
Equipage nécessaire (permis de navigation)	5 (13 à l'origine)	4 (11 à l'origine)	4 (11 à l'origine)	6 (13 à l'origine)	6 (13 à l'origine)	6 (13 à l'origine)	5 (12 à l'origine)	6 (13 à l'origine)

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III	
Données techniques									
Type de propulsion	Depuis 2001, machine Winpro/DLM, à 2 cylindres obliques égaux positionnés derrière l'axe, à simple détente, vapeur surchauffée, distribution Joy, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère (à l'origine, Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, puis, entre 1962 et 1999, moteur diesel Sulzer à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique BBC (Baden))	Depuis 1955, moteur diesel Sulzer à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique BBC (Baden) (à l'origine, machine à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité)	Depuis 1958, moteur diesel Sulzer à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique BBC (Baden) (à l'origine, machine à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité)	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Depuis 1971, 2 moteurs MAN (D) à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique Elin (D) (à l'origine, machine à 3 cylindres obliques positionnés devant l'axe, flux continu système Stumpf, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage centralisé sous pression)	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage centralisé sous pression, chauffe à l'huile légère
Puissance (CV)	884 (1050 à l'origine)	700 (823 à l'origine)	700 (850 à l'origine)	1450	900	1400	2x750 (1500 à l'origine)	850	
Système de propulsion	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,70 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,70 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,70 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	
Chaudière(s)	1 chaudière ABB / Ygnis (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	Néant (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	Néant (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	1 chaudière Siller & Jamart (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	1 chaudière Howal (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	2 chaudières Wehrle-Werk (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	Néant (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	2 chaudières Siller & Jamart (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	
Divers				2 hélices d'étrave	1 hélice d'étrave	2 hélices d'étrave			

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
Intérêt								
Coque	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations modernes en résine, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en grande partie absentes (seul subsiste l'écusson de la fin des années 1910 à la poupe), mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations absentes, mèche et safran de gouvernail original remplacés, forme du safran trapézoïdale ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en bois sculpté et doré reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en fer forgé et métal repoussé reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran trapézoïdale ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux ***
Système de propulsion	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (9 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (9 palettes par roue) ***	Roues d'origine (9 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***

	MONTREUX		VEVEY		ITALIE II		LA SUISSE II		SAVOIE		SIMPLON III		HELVETIE II		RHONE III	
Intérêt																
Machine	Machine à vapeur moderne	*	Remplacée par installation diesel-électrique en 1955	*	Remplacée par installation diesel-électrique en 1958	*	Machine à vapeur d'origine	***	Machine à vapeur d'origine	***	Machine à vapeur d'origine	***	Remplacée par installation diesel-électrique en 1977		Machine à vapeur d'origine	***
Ancre	A jas, originales	***	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***	A jas, remplacées	**	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Moderne		Originale, signée Perret à Lausanne et datée	***	Originale, signée Jules Robert à Porrentruy, ornementée et datée	***	Originale, signée Jules Robert à Porrentruy, ornementée et datée	***	Originale, signée Jules Robert à Nancy, ornementée et datée	***	Originale, non signée, ornementée et datée	***	Originale, non signée, ornementée et datée	***	Originale, non signée et datée	**
Signalétique	Moderne		Disparate		Disparate		Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**	Moderne		Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**	Disparate		Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1^{ère} classe	Panneaux de boiseries récupérés du "Valais"	**	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***	Boiseries partiellement d'origine	**	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier neuf		Mobilier d'origine	***	Mobilier largement d'origine	***	Mobilier d'origine	***	Mobilier neuf		Mobilier d'origine	***	Tables d'origine, chaises partiellement d'origine (manque 40 chaises)	***	Mobilier d'origine	***
Revêtement du mobilier au salon	Tissu de facture moderne aux motifs et tons sans rapport avec l'aspect original, cloutage tapissier		Velours chiné dans des tons sans rapport avec l'aspect original et datant des années 1960, cloutage tapissier		Velours froissé dans des tons sans rapport avec l'aspect original, datant des années 1950 et partiellement remplacé par un velours uni à partir des années 1980, cloutage tapissier		Tapiserie mécanique refaite à l'ancienne en fibres aux normes anti-feu d'après motifs originaux, gallon coordonné posé comme à l'origine	***	Velours façonné de facture moderne et ressemblant vaguement à l'aspect original, cloutage tapissier		Velours en fibres aux normes anti-feu et gaufré à l'ancienne avec un motif de style classique dans les tons d'origine, gallon coordonné posé comme à l'origine	***	Velours froissé dans les tons sans rapport avec l'état original et datant des années 1950, cloutage tapissier		Velours en fibres aux normes anti-feu et gaufré à l'ancienne avec un motif de style classique dans les tons d'origine, gallon coordonné posé comme à l'origine	***
Entrée du salon de 1^{ère} classe	Construction moderne dans l'axe de l'escalier		Etat original conservé	***	Etat original conservé	***	Etat original reconstitué dans les règles de l'art	***	Construction moderne dans l'axe de l'escalier		Etat original conservé	***	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**
Habillage du plafond au salon 1^{ère} classe	Plafond constitué des lames en bois massif du pont supérieur, mais sans caissonage ni jointif aux parois de la boiserie	**	Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc		Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc		Plafond caissoné selon la répartition originale, avec une mise en valeur des éléments constitutifs et de liaison	***	Plafond constitué du pont supérieur avec décor en lames moulurées, mais sans caissonage ni jointif aux parois de la boiserie	*	Plafond constitué des lames en bois massif du pont supérieur, mais sans mouluration ni caissonage et jointif aux parois de la boiserie	*	Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc		Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc	
Eclairage du salon de 1^{ère} classe	Suspensions et appliques de type standard d'assez bonne facture mais implantation fantaisiste et alimentation apparente	*	Éclairage au néon et plafonniers modernes, appliques originales modifiées		Éclairage au néon et plafonniers modernes		Lustres en bronze reconstitués à l'identique d'après modèles et plans originaux, appliques originales complétées et entièrement remises en valeur, patine à l'ancienne, implantation rigoureusement correcte et alimentation dissimulée	***	Suspensions et appliques de type standard d'assez bonne facture mais implantation fantaisiste et alimentation apparente; torchères du petit salon ressemblant à l'aspect original, mais de facture moderne	*	Suspensions bas de gamme d'aspect faussement ancien et sans rapport avec l'aspect original, implantation fantaisiste et alimentation apparente		Éclairage au néon et plafonniers modernes		Éclairage au néon et plafonniers modernes	

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
Intérêt								
Garnitures et ferrements au salon de 1^{ère} classe	Partiellement d'origine et vernissage au four *	Entièrement d'origine, quelques manques partiellement remplacés en résine ***	Entièrement d'origine, quelques manques remplacés dans les règles de l'art ***	Entièrement d'origine et remis en patine à l'ancienne, quelques manques remplacés dans les règles de l'art ***	Modernes et sans aucun intérêt, vernissage au four	Entièrement d'origine et remis en patine à l'ancienne, quelques manques remplacés dans les règles de l'art ***	Entièrement d'origine mais de facture simplifiée quelques manques **	Entièrement d'origine mais de facture simplifiée quelques manques **
Revêtement de sol dans le salon de 1^{ère} classe	Moquette d'aspect très moderne d'assez bonne facture et tendue avec soin	Moquette industrielle et sans intérêt datant des années 1970	Moquette industrielle et sans intérêt datant des années 1980	Tapis de petite largeur tendu à l'ancienne sur thibaude et thermosoudé, tissé spécialement en grils multiples sur métier Wilton à mécanique Jacquard datant du début XXe siècle d'après dessin original reconstitué ***	Moquette moderne de bonne facture ressemblant un peu à l'aspect original mais de grande largeur et collée	Tapis de petite largeur tendu à l'ancienne sur thibaude et thermosoudé, tissé spécialement en grils multiples sur métier Wilton à mécanique Jacquard datant du début XXe siècle d'après dessin original reconstitué ***	Moquette moderne de bonne facture mais sans aucune ressemblance avec l'aspect original	Tapis de petite largeur tendu à l'ancienne sur thibaude et thermosoudé, tissé spécialement en grils multiples sur métier Wilton à mécanique Jacquard datant du début XXe siècle d'après dessin original reconstitué ***
Stores de protection solaire	Néant	Stores remplacés dans les années 1950 sur système à rouleaux d'origine **	Rideaux masquant partiellement la boiserie datant des années 1970	Stores à rouleaux remis en place selon configuration originale et stores bouillonnés refaits à l'ancienne ***	Néant	Stores à rouleaux remis en place selon configuration originale et stores bouillonnés refaits à l'ancienne ***	Stores remplacés dans les années 1950 sur système à rouleaux d'origine **	Stores à rouleaux remis en place selon configuration originale et stores bouillonnés refaits à l'ancienne ***
Rotonde de 2^{ème} classe	Boiseries neuves	Boiseries d'origine ***	Boiseries partiellement d'origine **	Boiseries d'origine ***	Boiseries neuves	Boiseries d'origine ***	Boiseries d'origine ***	Boiseries partiellement d'origine **
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	Mobilier ancien **	Mobilier neuf	Mobilier reconstitué d'après les plans d'origine ***	Mobilier neuf	Mobilier d'origine ***	Mobilier d'origine ***	Mobilier ancien **
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	Etat original avec nez de marches siglés ***	Supprimé	Reconstruit avec nez de marches siglés **	Supprimé	Supprimé	Supprimé	Supprimé
Éclairage de bord	Plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes	Au salon de 2 ^{ème} classe: plafonniers en bronze reconstitués à l'identique d'après modèles et plans originaux, patine à l'ancienne; dans les coursives et au pont supérieur: plafonniers modernes **	Plafonniers modernes	Plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Construction récente	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***	Construction récente	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Etat 1955 *	Etat 1958 *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux et bâches en sus, non fermé sur l'arrière **
Salon-fumoir du pont supérieur	Rotonde agrandie *	Salon-fumoir supprimé, remplacé en 1955 par un vitrage courant de bord à bord *	Salon-fumoir supprimé, remplacé en 1958 par un vitrage courant de bord à bord *	Rotonde reconstituée mais élargie **	Rotonde reconstituée **	Salon-fumoir supprimé, remplacé en 1961 par un vitrage courant de bord à bord **	Salon-fumoir supprimé, subsiste la rotonde **	Salon-fumoir supprimé, subsiste la rotonde **

	MONTREUX		VEVEY		ITALIE II		LA SUISSE II		SAVOIE		SIMPLON III		HELVETIE II		RHONE III	
Intérêt																
Timonerie	Timonerie reconstituée s'inspirant du modèle original	*	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**	Timonerie reconstituée selon modèle original	**	Timonerie reconstituée selon modèle original	**	Timonerie unifiée carrée type "1970"		Timonerie unifiée carrée type "1970"		Timonerie unifiée carrée type "1970"	
Timons	Conservé, flasque d'identification gravée et datée manque, modèle à cannelure et cerclage bois taillé en pointe de diamant	**	Conservé et complet, modèle à cannelures et cerclage bronze, inscription gravée: VEVEY 1907; exposé dans le bâtiment administratif	***	Conservé et complet, modèle à cannelures et cerclage bronze, inscription gravée: ITALIE 1908	***	Conservé et complet, modèle à cannelures et cerclage bronze, inscription gravée: LA SUISSE 1910	***	Conservé et complet, modèle à cannelures avec cerclage bronze, inscription gravée: SAVOIE 1914	***	Conservé et complet, modèle sans cannelures avec cerclage bronze, inscription gravée: SIMPLON 1915; exposé à bord	***	Conservé et complet, modèle simplifié avec anneaux et sans inscription, cerclage bronze et bois	**	Conservé et complet, modèle simplifié avec anneaux et sans inscription, cerclage bronze	**
Mâts	Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions proches de celles d'origine, diamètre erroné	*	Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions correctes	**	Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions correctes	**	Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en résine, implantation correcte et dimensions réduites en rapport avec la cheminée	**
Cheminée	Cheminée reconstruite s'inspirant de la cheminée des années 1950, sifflet tube de tonalité aigue provenant du bateau "Major Davel" et datant de 1912 (à l'origine sifflet du type cloche de tonalité grave)	*	Cheminée reconstruite, trop courte, mauvaise inclinaison, sifflet endommagé et remplacé par celui du bateau "Général Dufour" (du type cloche, identique et datant de 1905)	*	Cheminée reconstruite dans des proportions exactes mais réduites, sifflet original du type cloche	**	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double constitué d'une paire de tubes à une note datant des années 1930, mis en place dans cette configuration en 1952 (à l'origine sifflet du type cloche)	**	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet original (premier du type tube installé à la CGN)	***	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double reconstitué comme à l'origine avec des pièces anciennes, soit un tube divisé à deux notes et une cloche (unique installation de ce type à la CGN)	***	Cheminée d'origine, en mauvais état et transformée, sifflet original à trois notes constitué d'une paire de tubes dont le grand est divisé	**	Cheminée reconstruite, dans des proportions exactes mais réduites, sifflet original à deux notes du type tube divisé	**
Transmetteurs d'ordre	Commande moderne		Commande moderne		Commande moderne		Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Wilkens (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***	Télégraphes d'origine de marque Maihak toujours en place mais actuellement non fonctionnels (modifiés en 2006 pour transmission électrique)	**	Télégraphes anciens à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey provenant d'un autre bateau (à l'origine télégraphes Maihak, installation complète en dépôt à la CGN)	**	Commande moderne		Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***
Manches à air	Remplacées et déplacées		Déplacées en arrière	**	Déplacées en arrière	**	Reconstruites, implantation correcte	**	Remplacées, implantation correcte	**	Originales, implantation modifiée	***	Originales, implantation correcte	***	Originales, implantation correcte	***
Caractéristique ou spécificité du bateau	Le plus ancien de la flotte, restauré et rénové. Boiserie provenant du salon d'un bateau démoli. Machine à vapeur de conception moderne pouvant être commandée depuis la passerelle, prototype unique au monde.	***	Mis à part l'absence de machine, le bateau le plus authentique de la flotte, salon en marronnier incrusté amarante et ébène rehaussé de garnitures en bronze ciselé. Second bateau le plus utilisé en Suisse: près de 3 millions de kilomètres sur le Léman à son arrêt.	***	Mis à part l'absence de machine, bateau très authentique, magnifique salon néo-Empire en acajou rehaussé de bronzes dorés. Bateau le plus utilisé des eaux suisses et seul à avoir dépassé les 3 millions de kilomètres au moment de son arrêt.	***	Navire-amiral de la flotte. Restauré dans les règles de l'art, il peut servir de modèle pour les restaurations à venir, salons néo-Louis XVI en érable ondulé en 1ère et en acajou en 2ème, splendide travail de bois sculpté. Machine à vapeur la plus ancienne de la flotte CGN.	***	Rénové en 2005, il a retrouvé sa silhouette d'origine. Salon en cerisier, superbe travail de marqueterie polychrome aux essences multiples. Ultime machine classique de 900 CV construite par Sulzer.	***	Premier bateau de la flotte Sulzer sur le Léman avec la machine disposée devant l'axe des roues, commandé en 1913 et mis en service que 7 ans après par suite de conflit mondial. Salon de 1ère classe en érable blanc, le dernier fourni pour un bateau par un ébéniste lausannois réputé.	***	Bateau à la silhouette tout à fait authentique mais dépourvu de sa machine, exposée au Musée du Léman à Nyon. Salons de 1ère et 2ème classe copiés de la construction précédente mais d'essence différente: en cerisier.	***	Ultime bateau à vapeur construit en Suisse, équipé d'un prototype de machine à vapeur unique d'un intérêt majeur pour l'histoire de la propulsion marine à vapeur. Salon néo-classique en cerisier copié des deux constructions précédentes.	***



Description des unités de la flotte Belle Epoque