

	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 lège (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 lège (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. Boiseries 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.	***