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 1ère classe est en érable blanc, le dernier fourni pour un bateau par l'ébéniste lausannois réputé Henry Bobaing.**

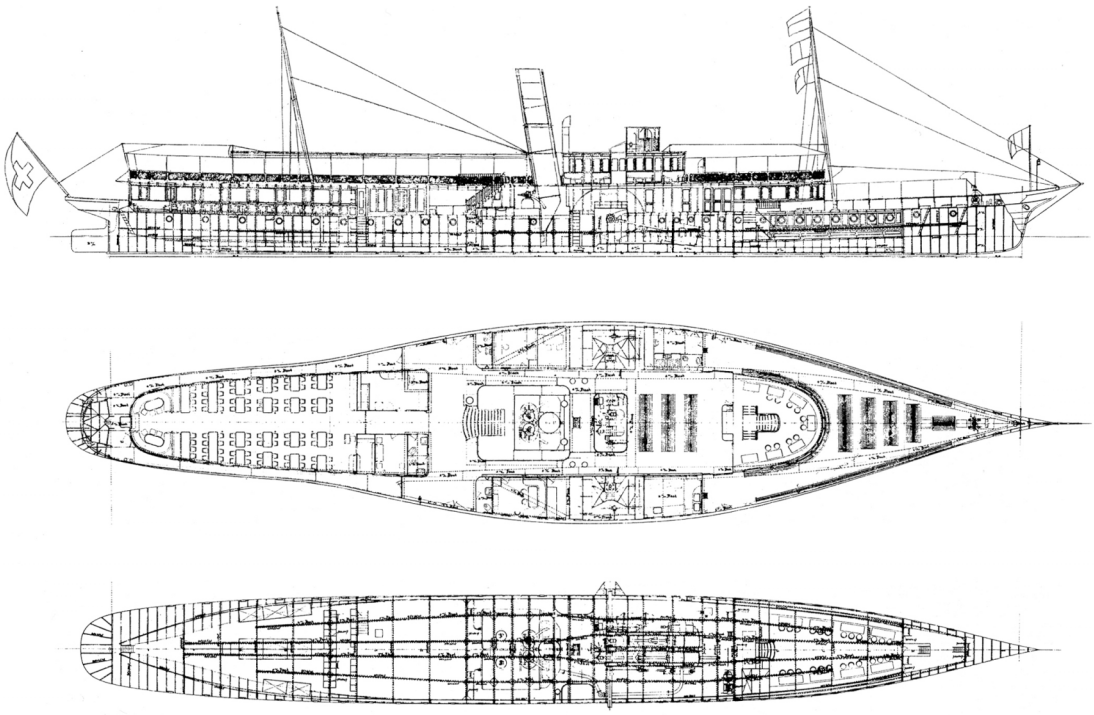
Valeur globale *******

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 1ère classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1ère classe	Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2ème 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	***
Ancres	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 1ère classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1ère classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2ème 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	( )

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	***