

dessous: Les joints avaient été bouchés et surchargés par un mastic spécial, qui a ensuite été cassé et poncé. Pour terminer, la surface de finition plane a été vitrifiée.

au-dessus: Restauration très soignée du bateau à moteur Romandie I par plusieurs entreprises spécialisées.



oben: Die Fugen wurden mit einem speziellen Dichtstoff verfüllt und überfüllt, dann abgestossen und abgeschliffen. Die plane Oberfläche wurde schliesslich geölt.

unten: Sorgfältige Restaurierung des Motorschiffes Romandie I.

TECHNIQUE DE JOINTOIEMENT POUR UN PLANCHER DE BATEAU

Le plancher de bateau désigne généralement un type de pose de parquet mais, parfois, il est effectivement mis en œuvre sur un navire. Le jointoiment des lames huilées a été fait de façon traditionnelle avec un mastic à joints spécial.

Christian Pilloud, groupe spécialisé Joints de la commission technique de PAVIDENSA, Top-Fugen AG, Bienne

«Kulturschiff» est une initiative de l'association bienneoise Kulturschiff.ch. Le navire MS Romandie I est un bateau à moteur de 1952 qui avait été spécifiquement conçu pour la navigation fluviale; il a transporté jusqu'à la fin des années 50 des passagers entre Neuchâtel et Soleure, avant d'être vendu à la Schifffahrtgesellschaft Hallwilersee en 1960. Le navire, rebaptisé «Seetal», est rapidement devenu le préféré du public et a ainsi été entretenu avec amour. Cependant, à la fin de la saison 2009, il a dû céder sa place à des bateaux d'excursion plus modernes. Depuis sa sortie de l'eau spectaculaire au lac de Halwil et son transport nocturne par voie terrestre, le bateau est arrivé pour une réfection complète dans un hangar à côté de

Bienne. La modernisation s'est concentrée sur tous les systèmes ayant trait à la sécurité, la structure, l'agencement intérieur et l'alimentation électrique. Mais il a également été veillé à ce que le bateau conserve son caractère d'exception, ce qui imposait une étude approfondie des modes de construction traditionnels. L'agencement architectural intérieur avait été confié à l'entreprise «atelier oï» de La Neuville, connue comme aménageur de magasins. Armand Louis, l'un des trois fondateurs de ce cabinet de design, possède une formation de constructeur naval et connaît parfaitement bien l'univers des bateaux. Les rangées de sièges ont dû laisser la place à l'aménagement de l'espace généreusement dimensionné et multifonctionnel.

FUGENTECHNIK SCHIFFSBODEN

Was allgemein als eine Verlegeart von Parkettböden bekannt ist, der sogenannte Schiffsboden, wird mitunter auch effektiv am Schiff in Szene gesetzt. In traditioneller Bauweise wurden geölte Riemen mit einer speziellen Fugenmasse verfügt.

Christian Pilloud, Fachgruppe Fugen der Technischen Kommission von PAVIDENSA, Top-Fugen AG, Biel

Das «Kulturschiff» ist eine Initiative des Bieler Vereins Kulturschiff.ch. Die MS Romandie I ist ein 1952 speziell auch für die Flussschifffahrt konzipiertes Motorschiff, welches bis Ende der Fünfzigerjahre als Fahrgastschiff zwischen Neuenburg und Solothurn kursierte, bevor es 1960 an die Schifffahrtgesellschaft Hallwilersee verkauft wurde. Dort entwickelte sich das Schiff, nun unter dem Namen «Seetal» schnell zum Publikumsliebling und wurde dementsprechend besonders liebevoll unterhalten. Ende Saison 2009 wurde es da jedoch von moderneren Kursschiffen abgelöst. Nach einer spektakulären Auswasserung am Hallwilersee, und dem Nachttransport des Schiffes auf dem Landweg, kam das Schiff zum umfassenden Refit in eine Halle bei Biel. Die Modernisierung konzentrierte sich auf alle Sicherheitsrelevanten Systeme,

den Aufbau, den Innenausbau und die Stromversorgung. Ebenso wurde darauf geachtet, dass der einzigartige Charakter des Schiffes erhalten bleibt, was eine intensive Auseinandersetzung mit traditioneller Bauweise bedingte. Mit der innenarchitektonischen Ausgestaltung wurde das renommierte, weltweit tätige «atelier oï» aus La Neuville betraut. Armand Louis, einer der drei Gründer des Designbüros, ist gelernter Schiffbauer und bestens vertraut mit der Bootswelt. Die Sitzbankreihen mussten der grosszügigen und multifunktionalen Raumgestaltung weichen. Dadurch kam dem Schiffsboden eine zentrale Bedeutung zu. Entsprechend sorgfältig musste die Verlege- und Verfuge Technik evaluiert werden, um den hohen ästhetischen Anforderungen (4-Stern Wertigkeit) sowie den Anliegen bezüglich Nachhaltigkeit gerecht zu werden.

Rien d'étonnant donc que le plancher du navire a pris une importance capitale. Pour en tenir compte, les techniques de pose et de jointoiement ont dû être étudiées de manière approfondie pour satisfaire les exigences esthétiques haut de gamme (qualité 4 étoiles) ainsi que les exigences en matière de durabilité. Les travaux avaient été confiés à des entreprises spécialisées. Le collage des lames en doussie huilées sur le support a été réalisé de sorte à ce que les joints puissent respecter les dimensions définies. Le dimensionnement avait aussi bien pris en considération les aspects en termes d'esthétique et de technique de jointoiement (amortissement des mouvements par le mastic) que les aspects fonctionnels (joints pas trop larges pour prévenir le risque d'enfoncement). Les joints ouverts ont été remplis par l'arrière à l'aide d'une corde à cellules fermées capable de garantir la contre-pression souhaitée. Ensuite, tous les joints ont été recouverts avec une bande adhésive et jointoyés avec un

mastic hybride spécial à base de PU. Pour obtenir à la fin une surface de finition plane, ceux-ci ont été surchargés également (pertes du mastic). Cet excédent de mastic était ensuite cassé et poncé. La surface de finition a ensuite reçu une vitrification. Environ 480 mètres linéaires de joints ont été réalisés de cette façon.

En 2010, la mise à l'eau du bateau, qui avait retrouvé entre-temps son nom d'origine Romandie I avec 1952 en complément, a eu lieu dans ses eaux du début. La société gérante, mandatée par l'association de soutien Kulturschiff.ch de Bienne, exploite la MS Romandie I - 1952 depuis comme bateau de croisière privé sur les lacs de Bienne, Morat et Neuchâtel, les deux canaux de jonction ainsi que sur l'Aar jusqu'à Soleure (la zone globale touche cinq cantons).

Ce navire, qui pouvait autrefois transporter jusqu'à 130 passagers, sert aujourd'hui,

grâce à son aménagement intelligemment conçu, à différents événements, que ce soit pour un repas à table ou une réception debout avec quelque 40 convives (autorisation jusqu'à 60 personnes). Les trois tables en bois massifs par exemple se plient pour former des tables hautes de faibles dimensions. Un plancher chauffant récupère la chaleur du moteur et assure, avec un chauffage de l'air d'appoint, l'exploitation du navire en période hivernale. Le double vitrage des fenêtres empêche leur condensation qui risquerait de gâcher la vue aux passagers. L'éclairage aussi a été choisi avec grand soin, pour minimiser autant que possible les reflets sur les fenêtres et permettre aux invités de regarder même la nuit ce qui se passe dehors.

De nos jours, le «Romandie I - 1952» est principalement affrété pour des événements d'entreprise ou privés ainsi que des anniversaires ou mariages. Mais des excursions publiques sont également proposées. Vous trouverez de plus amples informations relatives à l'offre sur www.kulturschiff.ch.

Aménagement soigneux de l'espace: la salle intérieure multifonctions



Sorgfältige Raumgestaltung: Der multifunktionale Innenraum.

Für die Arbeiten wurden spezialisierte Unternehmen beigezogen. Die rohen Doussie-Riemens wurden so auf den Untergrund aufgeklebt, dass die Fugen in der definierten Dimension ausgebildet werden konnten. Bei der Dimensionierung wurden sowohl ästhetische wie auch fugentechnische (Aufnahme von Bewegungen durch den Dichtstoff) und funktionale Aspekte (nicht zu breite Fugen, damit der Gefahr von Eindrücken vorgebeugt werden kann) berücksichtigt. Die offenen Fugen wurden mit einer geschlossenenporen Fugenschnur hinterfüllt, welche den gewünschten Gegendruck gewährleistet.

Schliesslich wurden alle Fugen mit einem speziell für diese Anwendung geeigneten PU-Hybrid Dichtstoff verfüllt, respektive überfüllt. Um schliesslich eine plane Oberfläche zu erhalten (Schwund des Dichtstoffes

bei der Aushärtung). Der überschüssige Dichtstoff wurde bündig abgestossen und zusammen mit der Holzoberfläche abgeschliffen. Anschliessend wurde die Oberfläche mehrmals geölt. Rund 480 Laufmeter Fugen wurden auf diese Weise ausgebildet.

2010 wurde das Schiff wieder unter dem ursprünglichen Namen Romandie I - mit dem Zusatz 1952 - in seinen Ursprungsgewässern vom Stapel gelassen. Die durch den Bieler Trägerverein Kulturschiff.ch beauftragte Betreibergesellschaft bewirtschaftet die MS Romandie I - 1952 seither als privates Fahrgastschiff auf dem Bieler-, Murten- und Neuenburgersee, den zwei Verbindungskanälen, sowie auf der Aare bis nach Solothurn (das Gebiet tangiert insgesamt fünf Kantone).

Das Schiff, welches einst bis zu 130 Passagiere Platz bot, kann heute dank ausgeklügelter Einrichtung für verschiedenartige Anlässe eingesetzt werden, sowohl für eine Tafelrunde wie auch für eine Stehparty bis rund vierzig Personen (Zulassung bis 60 Personen). Die drei massiven Holztische z.B. können zu schmalen, hohen Stehtischen hochgeklappt werden. Für den Betrieb im Winter wird eine Bodenheizung mit Abwärme des Motors betrieben, unterstützt mit einer Luftheizung. Die Fenster sind doppelt verglast, damit sie im Winter nicht anlaufen und die Sicht gewahrt bleibt. Auch das Licht ist so gewählt, dass es nur wenig in den Fenstern reflektiert, damit die Gäste auch in der Dunkelheit sehen, was an ihnen vorbeizieht.

Heute wird die «Romandie I - 1952» vorwiegend für Firmen- und Privatanlässe, sowie für Geburtstage und Hochzeiten gemietet. Es gibt aber auch öffentliche Fahrten. Nähere Informationen zum Angebot finden Sie unter www.kulturschiff.ch.