

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs

Prix du numéro :
75 centimes.

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie
F. Rouge & C^o, à Lausanne.

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA
SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

ANNONCES :

Le millimètre sur 1 colonne,
largeur 47 mm. :
20 centimes.

Rabais pour annonces répétées

Tarif spécial
pour fractions de pages.

Régie des annonces :
Indicateur Vaudois
(Société Suisse d'Édition)
Terreaux 29, Lausanne.

SOMMAIRE : *L'installation propulsive Diesel-électrique du bateau « Genève »*, par M. ED. MEYSTRE, ing. dipl., directeur de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman. — *Concours d'idées pour l'aménagement et la décoration du terre-plein de l'Eglise Notre-Dame, à la place Cornavin, à Genève.* — CORRESPONDANCE : *Résonance de l'oscillation dans une chambre d'équilibre.* — NÉCROLOGIE : *Edmond Quillet.* — SOCIÉTÉS : *Société suisse des Conseils en Propriété industrielle.* — BIBLIOGRAPHIE. — SUPPLÉMENT COMMERCIAL.

L'installation propulsive Diesel-électrique du bateau "Genève"

par Ed. MEYSTRE, ing. dipl.,
Directeur de la Compagnie Générale de Navigation
sur le Lac Léman, Lausanne.

Le bateau « Genève » a été construit, en 1895-96, à Ouchy, par MM. Sulzer Frères, de Winterthur.

C'est un bateau à roues de 332 tonnes de déplacement à lège, mesurant 60 m de longueur entre perpendiculaires, 6,75 m de largeur au maître-bau et 2,70 m de creux sur quille, avec un tirant d'eau de 1,56 m à lège (fig. 1). Il est aménagé pour le transport de passagers, sur le Lac Léman et porte 850 places¹.

Primitivement, il était mû à la vapeur. Sa machine était du type incliné, classique pour les bateaux à roues, à double expansion, avec distribution à soupapes sur les deux cylindres. Alimentée de vapeur saturée à 8,5 at. par deux chaudières de 127 m² de surface de chauffe chacune, elle développait normalement une puissance indiquée de 690 chevaux, à 43,1 tours par minute, communiquant au bateau à lège une vitesse de 25 km à l'heure.

A fin 1932, les chaudières montrant

¹ C'était, en son temps, le plus beau bateau de la C. G. N., le plus élégant, le plus confortable, le plus apprécié du public voyageur. C'est au moment où elle s'embarquait sur le « Genève », en partance, au Quai du Mont-Blanc, à Genève, que le 10 septembre 1898, à 1 h. 30 de l'après-midi, l'impératrice Elisabeth d'Autriche fut frappée mortellement d'un coup de tiers-point par l'anarchiste Lucheni. Se croyant sauve, l'impératrice voulut néanmoins rester à bord et partir. Mais le bateau n'avait pas doublé les jetées que la souveraine s'évanouit. Renversant sa marche, le « Genève » revint déposer l'auguste voyageuse au Quai du Mont-Blanc d'où elle fut transportée à l'Hôtel Beau-Rivage. C'est là qu'elle expira, peu après.

des signes de vieillissement, la Compagnie décida, en vue de s'assurer notamment des avantages économiques, et aussi dans un but d'expérimentation, de désaffecter la machine à vapeur et de la remplacer par une installation comportant des moteurs Diesel. Cette transformation devait conserver les roues, pour la propulsion du bateau.

Cette condition, absolument motivée du point de vue nautique, exigeait une transmission de la puissance, avec réduction de la vitesse, entre le moteur Diesel et les roues du bateau. Seule la transmission électrique pouvait satisfaire aux nombreuses conditions imposées par l'exploitation du bateau.

Il s'agit, en conséquence, d'une installation propulsive du type Diesel-électrique. L'arbre des roues du bateau est actionné par deux moteurs électriques, jumelés, par l'intermédiaire d'un engrenage réducteur de vitesse. Le courant est produit par une centrale électrique installée à bord, la force motrice étant fournie par deux moteurs



Fig. 1. — Bateau-salon Diesel-électrique « Genève ».