

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **69 (1943)**

Heft 17

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 13.50 francs

Etranger : 16 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 11 francs

Etranger : 13.50 francs

Prix du numéro :

75 centimes.

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

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES

Le millimètre

(larg. 47 mm.) 20 cts.

Tarif spécial pour fractions de pages.

En plus 20 % de majoration de guerre.

Rabais pour annonces répétées.



ANNONCES-SUISSES S.A.

5, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; M. IMER.

SOMMAIRE : *Le bateau « Léman » de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman*, par Ed. MEYSTRE, ingénieur diplômé, directeur. — *Contribution à l'étude des courants liquides à surface libre. L'énoncé de Bélanger-Böss généralisé* (suite et fin), par CHARLES JÆGER, D^r ès sc. techn., privat-docent à l'Ecole polytechnique fédérale. — *DIVERS : Assemblées générales de l'Association suisse des Electriciens et de l'Union des centrales suisses d'électricité ; Assemblée générale de la Société suisse de l'industrie du gaz et des eaux. — Société suisse des ingénieurs et des architectes : 58^{me} Assemblée générale, les 11, 12 et 13 septembre 1943, à Genève. — SERVICE DE PLACEMENT.*

Le bateau *Léman*

de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman

par Ed. MEYSTRE, ingénieur diplômé, directeur.

Le *Léman* était un ancien bateau.

Sorti en 1857 des Ateliers Escher Wyss & C^{ie}, à Zurich, c'était, pour l'époque, un grand bateau avec sa longueur de plus de 50 m, et un vrai chef-d'œuvre du point de vue des qualités nautiques.

Bien qu'il eût subi une certaine rénovation en 1874, il était déclassé en 1894, le goût ayant beaucoup évolué. La beauté de sa carène le sauva toutefois de la démolition : ce fut un rhabillage, une machine neuve, de nouvelles chaudières...

Trente ans après, son destin paraissait scellé. Ses aménagements étaient archaïques.

Démolition ? Point.

On s'arrêta derechef devant la qualité des œuvres vives. Un examen minutieux que fit M. A.-J. Ryniker, ingénieur naval, le distingué chef des services techniques de l'Office de la navigation maritime de la Confédération suisse, donna une conclusion probante : le bateau, avec sa quille de 1857, ses couples de 1894, ses tôles de diverses époques, méritait la dépense d'une nouvelle adaptation. Celle-ci ne fut toutefois arrêtée dans son plan général qu'en 1938, puis l'exécution fut considérablement retardée, presque empêchée, par les conséquences de la

guerre. Ce n'est qu'à la fin de 1942 que le bateau se retrouva sur l'élément liquide.

Les deux vues que nous reproduisons du bateau avant (fig. 1) et après (fig. 2) sa transformation montrent toute l'ampleur de l'opération entreprise et menée à bien intégralement, de ses seules forces, par le Chantier naval de la Compagnie, à Ouchy¹. Il ne subsiste de l'ancienne construction que les parties situées en dessous du pont ; encore, la virure de carreau (le rang des tôles du haut de la coque, qui porte les hublots) a-t-elle été entièrement reconstituée de neuf. Toute la superstructure est nouvelle.

La réforme totale de l'installation propulsive était l'un des points essentiels de la transformation, dans le but de réaliser des économies sur les charges de salaires et sur la dépense de combustible. La machine à vapeur de 1894, avec ses chaudières et les roues à palettes, a fait place à deux moteurs Diesel actionnant deux hélices.

Le corps du bateau, long de 54,40 m, large de 5,64 m seulement, profond de 2,65 m sur quille, est divisé par des cloisons transversales en 11 compartiments étanches, grâce à quoi, en cas de voie d'eau, le bateau se maintient à flot, portant tout son chargement, avec deux compartiments pleinement envahis par l'eau. De l'avant à l'arrière du bateau, après le compartiment d'abordage, se succèdent deux compartiments renfermant les deux citernes à combustible de 3000 litres chacune, puis une « buvette », des locaux de couchage à l'usage du restaurateur et de ses aides, une cuisine très spacieuse, le

¹ D'après les dessins de l'auteur.