Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 60 (1934)

Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

60e année 24 novembre 1934 N° 24

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°, 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'Edition)
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 places [1].

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 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

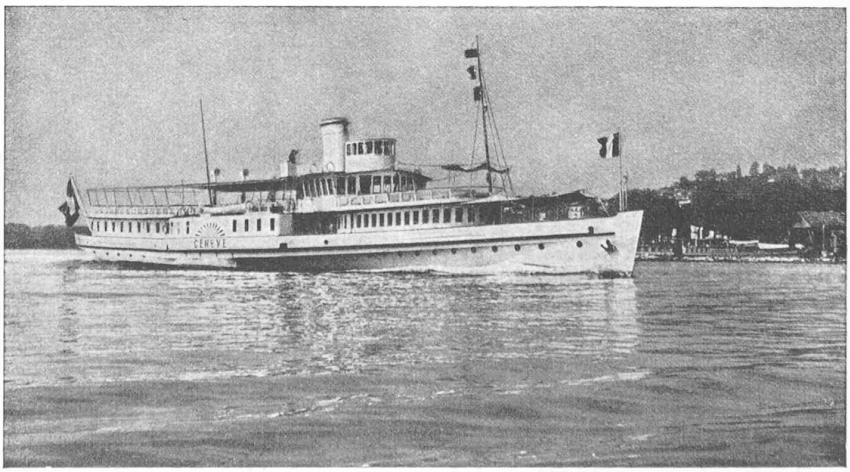

Fig. 1. — Bateau-salon Diesel-électrique « Genève ».

[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.