

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 57 (1931)
Heft: 19

Artikel: Le chaland "Lemania"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44165>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

conservées très longtemps; on peut recourir à leur aide chaque fois qu'il s'agit de vérifier ou de compléter les plans, d'étudier de plus près certains détails particuliers, etc.

Le chaland "Lemania".

Tout récemment, la *Sagrave S. A.*, Société anonyme pour l'exploitation des sables et graviers, à Lausanne, a augmenté sa flotille d'un imposant chaland construit par la maison *H. Vogt-Gut, S. A.*, à Arbon et pourvu, par *Daverio et Cie.*, à Zurich, d'une installation mécanique de déchargement à grand débit, d'un type original. Les illustrations que nous reproduisons et les données suivantes décrivent les caractéristiques de ce beau bâtiment que nous eûmes le privilège de visiter sous la conduite du très actif et très affable directeur de la «Sagrave», M. Dupont.

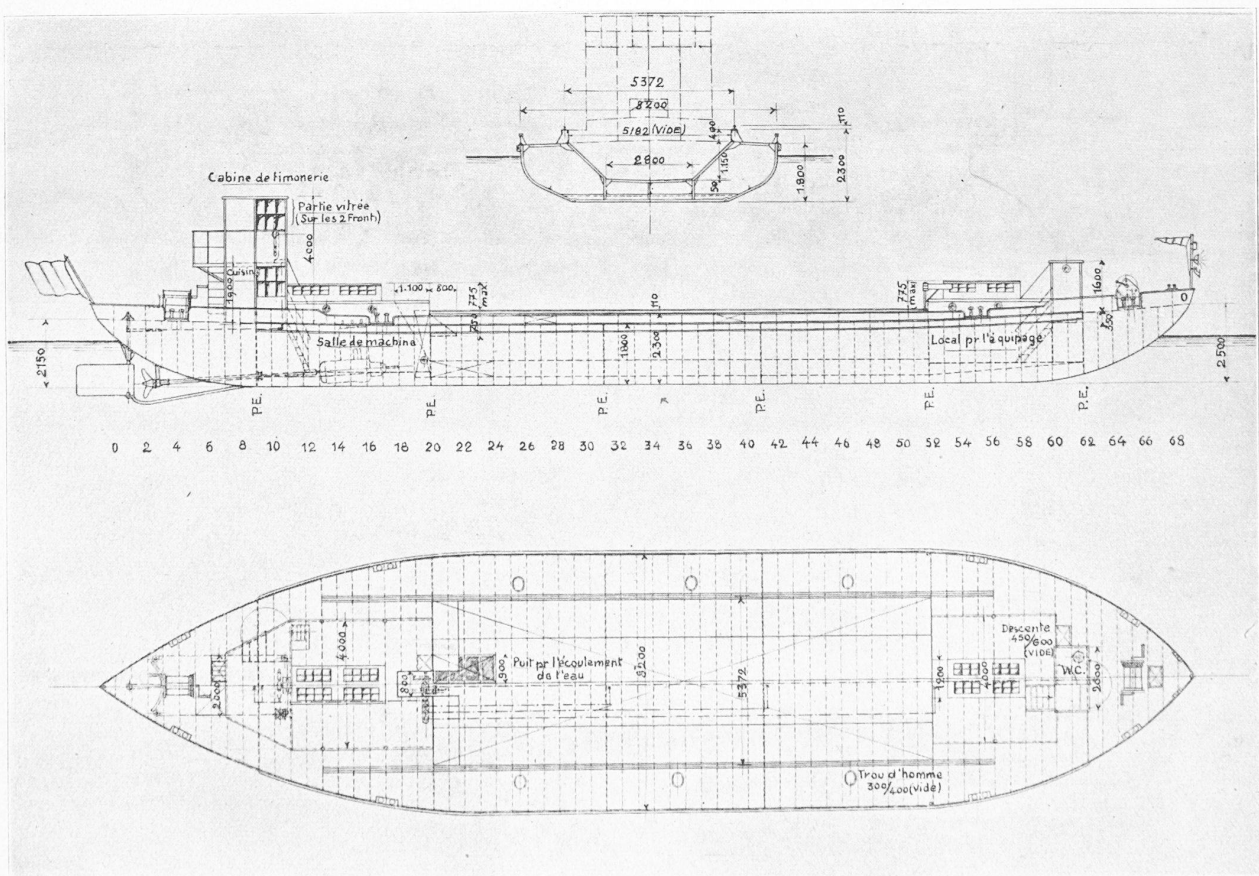
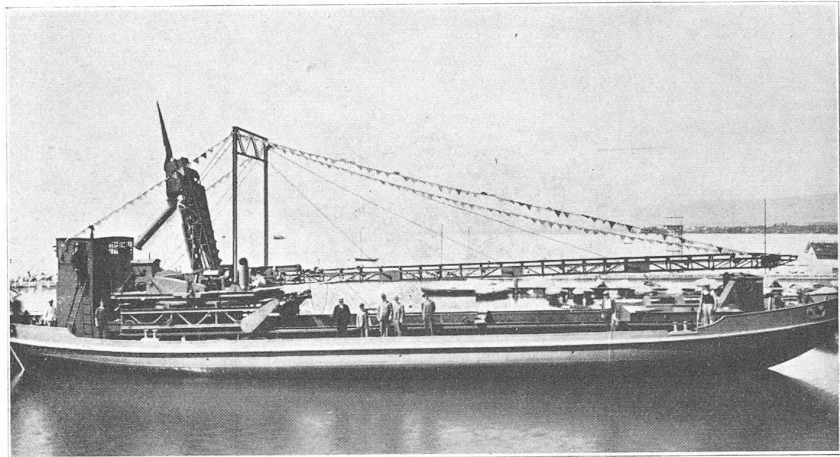
Le chaland «Lemania» mesure 35 m de longueur. La plus grande largeur, au maître-couple, est de 8,20 m. Sa charge utile est de

190 tonnes, son tirant d'eau en pleine charge de 1,50 m, capacité totale : 270 tonnes.

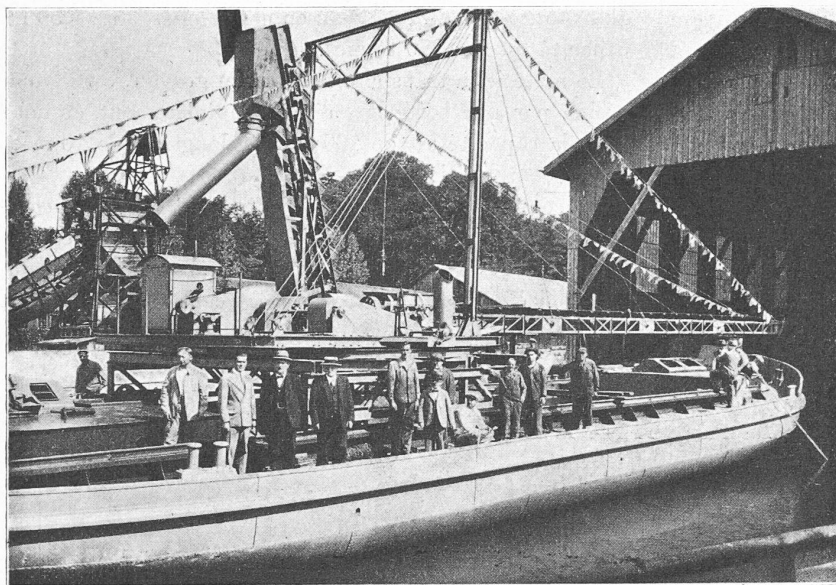
Le matériel à transporter, sable ou gravier, est emmagasiné par une sorte de trémie, complètement étanche dont la capacité est de 100 m³, la longueur de 16 m et la largeur maximum de 5,20 m.

La coque est divisée par 6 cloisons étanches en 7 compartiments reliés séparément à la pompe de cale.

La forme spéciale de la coque est une heureuse combinaison entre la forme à quille et celle à fond plat, et



Le chaland «Lemania», de la «Sagrave S. A.».

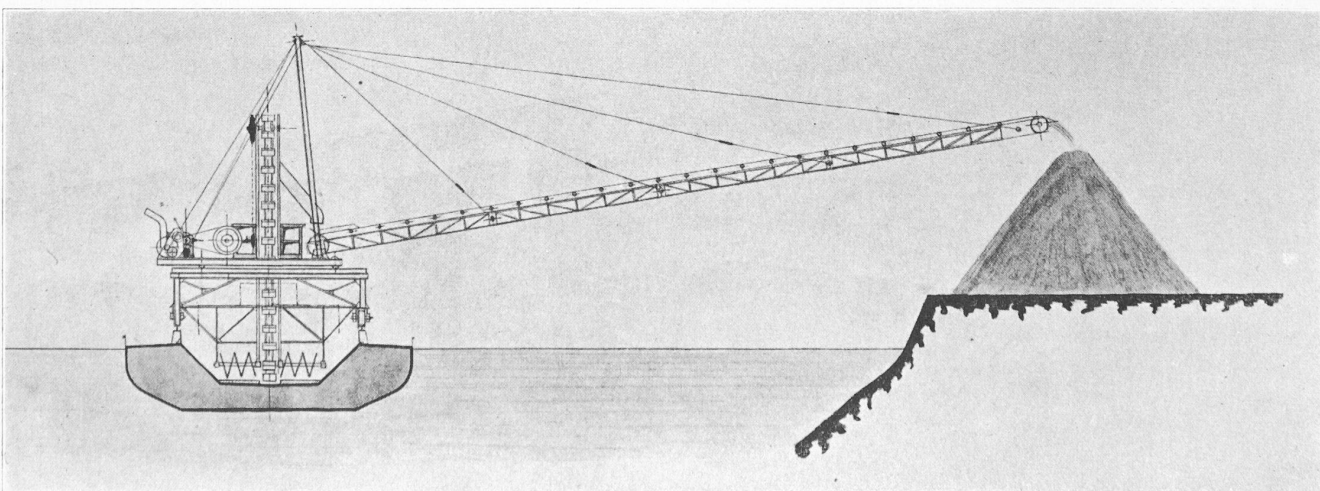
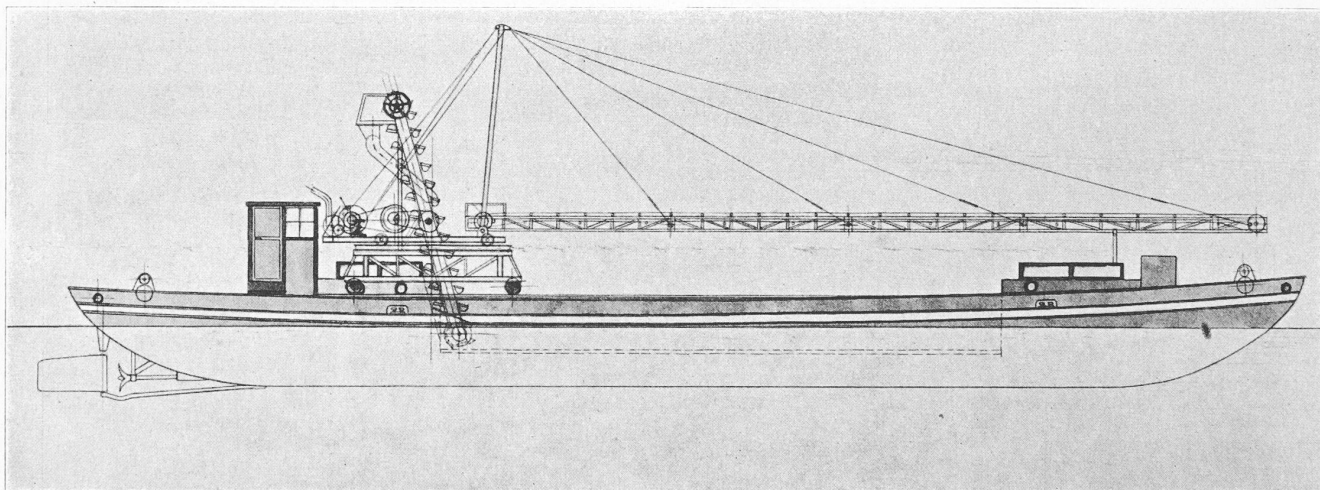


Le chaland « Lemania ».

son tracé a été étudié pour concilier une grande vitesse de locomotion et une grande facilité de manœuvre avec la largeur très forte du bateau. L'étrave, au lieu d'être verticale, décrit une certaine courbe ce qui la protège contre les heurts éventuels, surtout lors de l'accostage à une rive naturelle. La forme de la partie moyenne de la coque facilite l'accostage en sens longitudinal.

Le bateau est mû par un moteur *Diesel-Sulzer*, à trois cylindres, d'une puissance de 75 ch. La salle des machines, très vaste, est bien éclairée et aérée. L'embrayage du moteur, le changement de la direction de marche, etc., peuvent être effectués par le timonier dans sa cabine surélevée.

En dessous de la cabine de timonerie



Appareil de déchargement du chaland « Lemania ».

se trouve une petite cuisine, à l'avant du bateau le W.-C., et dans un local bien aménagé les quatre couchettes de l'équipage.

Le transporteur à courroie, dont la portée maximum est de 23 m, est actionné, ainsi que son chariot, par un moteur semi-Diesel *Junker*, de 20 ch.

CHRONIQUE

Aux chantiers de la Dixence.

Le Val des Dix : haute et aride vallée du Valais où de maigres alpages réussissent à nourrir, pendant la belle saison, quelques-unes de ces petites vaches montagnardes et belliqueuses, agiles comme des chèvres.

Des rocs, des pentes abruptes, plus loin des sommets neigeux. Un cours d'eau capricieux, la Dixence, qui s'agite dans son lit comme un malade dans le sien...

Altitude : 2200 m. C'est là, soudain, qu'a poussé un gros village, exclusivement masculin ou presque, où logent les quelque sept cents ouvriers travaillant au fameux barrage, ainsi que les ingénieurs, conducteurs de travaux et techniciens qui les surveillent. Village complet, avec sa cantine, son bazar, son bureau de poste, des réfectoires pour les ouvriers, les maisons-dortoirs, et même une adorable et blanche petite église qui le domine symboliquement, et vers laquelle montent, les beaux matins de dimanche, des Valaisannes en archaïque costume.

Toutes les maisons sont construites sur un type s'adaptant admirablement aux nécessités de l'endroit et du climat : Les toits de tôle, de profil ogival, ne permettent pas l'accumulation de la neige, tout en laissant au premier étage un cube d'air à peu près égal à celui du rez-de-chaussée.

Le tout a quelque chose d'à la fois parfaitement rationnel et irréel. On a l'impression d'une anticipation réalisée. Et le soir, quand les sirènes ont marqué la fin de la rude journée, il semble que de partout surgissent les ouvriers. A la file indienne, ils descendent les sentiers qui serpentent à travers les rochers. Faces noires, ample et pesante démarche, les bras lourds, ils vont vers le repas, vers le sommeil...

L'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne est allée visiter le chantier samedi et dimanche 29 et 30 août dernier. Au nombre d'une septantaine, les ingénieurs romands furent reçus dans la perfection.

M. Jean Landry, Président de la « Dixence », directeur général des travaux et directeur de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, avait admirablement préparé les choses, assisté de M. Solioz, ingénieur en chef du chantier et de MM. Gardel, Champrenaud et Favrat, ingénieurs, etc.



Fig. 1. — Chute de la Dixence : emplacement du futur lac.



Fig. 2. — Chute de la Dixence : barraquements du Chargeur.

On put tout voir et les impressions se succédèrent, diverses et fortes, avec l'oasis d'une excellente nuit.

La montée de Motot au chantier par le funiculaire dont la déclivité atteint 106% fit penser chacun à la fragilité de l'existence. Le voyage en chemin de fer sous des voûtes taillées dans le roc suivit, sans incident.

Puis ce fut la visite du chantier lui-même, dont nos clichés donnent quelques visions. Pour résumer le travail entrepris, nous utiliserons largement l'exposé si clair qu'en fit, à l'issue du dîner du samedi, M. Jean Landry.

Un peu d'*hydrologie* d'abord : La surface du bassin, totalisée à l'endroit du barrage, est de 43 km². La hauteur d'eau minimum mesurée au limnigraphe est de 1,25 m, ce qui donne un cube annuel de 55 millions de m³ environ. Le projet prévoit une retenue de 50 millions de m³, ce qui, avec les apports d'hiver de 4 à 5 millions de m³, conduit à une utilisation de 55 millions de m³ pour l'hiver seulement.

L'usine est entièrement conçue comme une usine de pointe étant bien entendu qu'elle rendra aussi de précieux services en été. Elle sera construite près de Sion, au point où la route cantonale aborde la montagne.

Le projet prévoit l'utilisation de 10,25 m³ à la seconde. Tous les ouvrages sont calculés pour ce débit. La cote du niveau du lac rempli est de 2240,50 m. L'eau est restituée au Rhône à la cote d'environ 490 m. La chute maximum est donc de 1750,50 m. La chute nette moyenne, déduction faite des diverses pertes de charge sera de 1600 à 1620 m à plein débit.

Le canal d'amenée, situé sur le flanc gauche de la vallée, compte 11 440 m de longueur, entre la prise et la cheminée d'équilibre. Sa section est équivalente à une section circulaire de 2,25 m de diamètre. On perfore systématiquement à 2,75 m

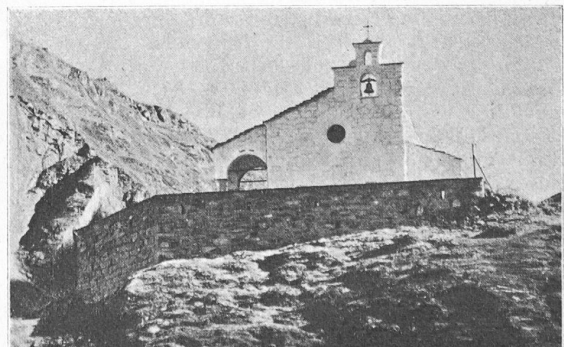


Fig. 3. — Chute de la Dixence : chapelle St-Jean, au Chargeur.