

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 63 (1937)  
**Heft:** 8

## **Wettbewerbe**

### **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**

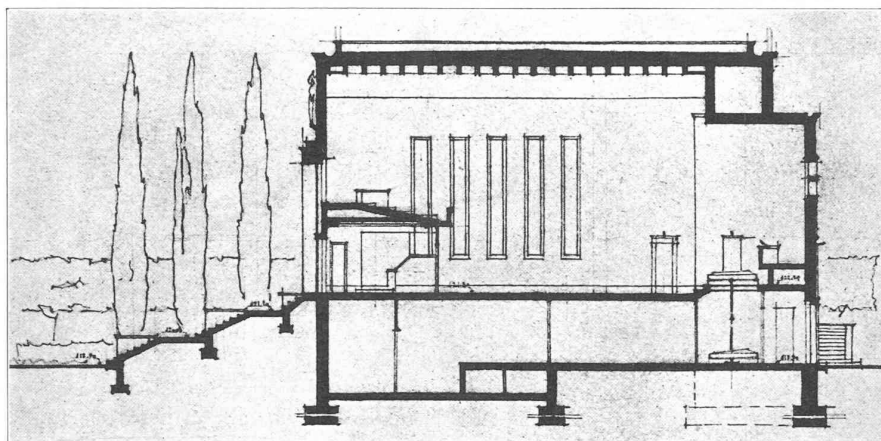
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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**

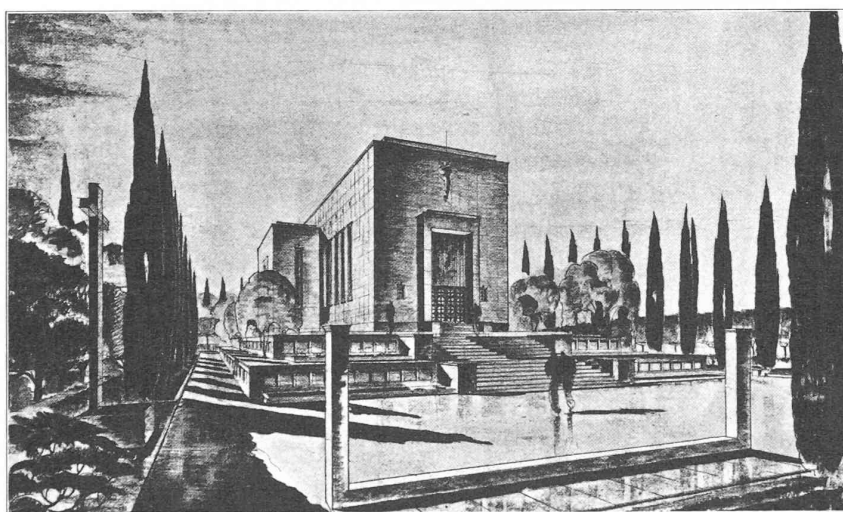
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 26.01.2026

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



Coupe longitudinale. — 1 : 300.



Perspective.

✂

CONCOURS  
POUR UN CRÉMATOIRE,  
A VEVEY

III<sup>me</sup> rang :  
projet de M. André Barth.

✂

4. A l'aval, rigole et bassins déversaient dans une chambre d'évacuation.

5. Ajoutons que sur les parois métalliques, distantes de 1,04 m et limitant à l'extérieur les bassins, était posé le chemin de roulement d'un coordinatographe, appareil précieux qui servit aussi bien à la pose des gabarits pour la construction de la rigole d'essai qu'à faire les pointés de la surface de l'eau pendant les expériences. La tige verticale de cet appareil était terminée à sa partie inférieure par une pointe dont la position était lue à une échelle graduée en millimètres permettant une bonne évaluation du dixième de millimètre.

(A suivre.)

## Le téléphérique Asmara-Massaoua<sup>1</sup>.

En vue de décongestionner le trafic de la route camionnable et du chemin de fer qui relient le port de Massaoua à Asmara, le Gouvernement italien a établi un troisième moyen de communication rapide : le téléphérique.

<sup>1</sup> Nous devons la communication de cette note à l'obligeance de M. le Consul du Royaume d'Italie et de l'Empire d'Ethiopie à Lausanne. — Réd.

Cet appareil de transport a une longueur totale de 75 km environ et comprend quatre tronçons principaux, divisés à leur tour en diverses sections.

Il part de Godaif (Faubourg d'Asmara, relié directement aux grandes routes camionnables du sud, altitude 2377 m) et atteint les environs de Massaoua, aux deux endroits indiqués ci-dessous. (Voir la vue à la page 101.)

Etant donnée la configuration du terrain, on a choisi un tracé s'écartant sensiblement de la ligne droite. La plus grande longueur du trajet, ainsi obtenue, est toutefois largement compensée par les avantages d'ordre technique qui en découlent, avantages qui sont surtout appréciables du point de vue de la sécurité.

Les quatre tronçons principaux de la ligne sont les suivants :

1. *Godaif—Guinda*, en passant par Wéfasit, où la ligne fait un coude et où se trouve une station de raccordement. Longueur du tronçon : 27 km ; différence de niveau : 1531 m.

2. *Guinda—Mai-Atal*, comportant deux stations de

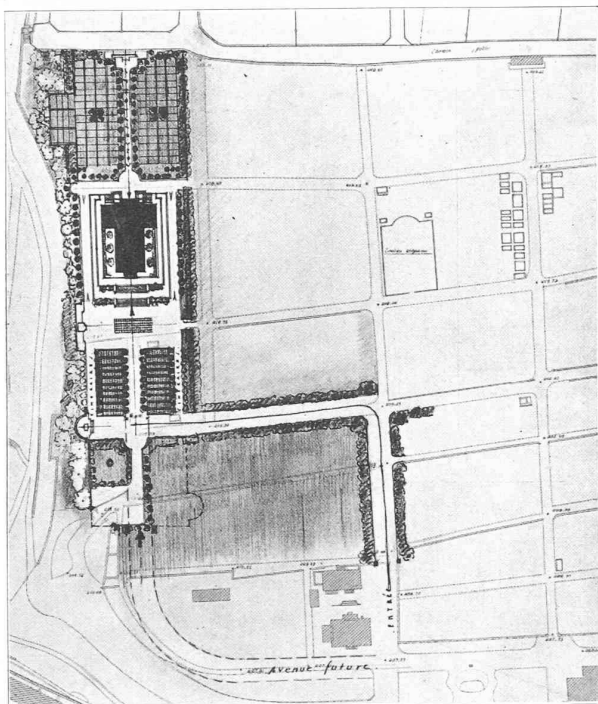
## CONCOURS POUR UN CRÉMATOIRE, A VEVEY

III<sup>e</sup> rang, projet « Olympe », de M. André Barth, architecte,  
à Lausanne.

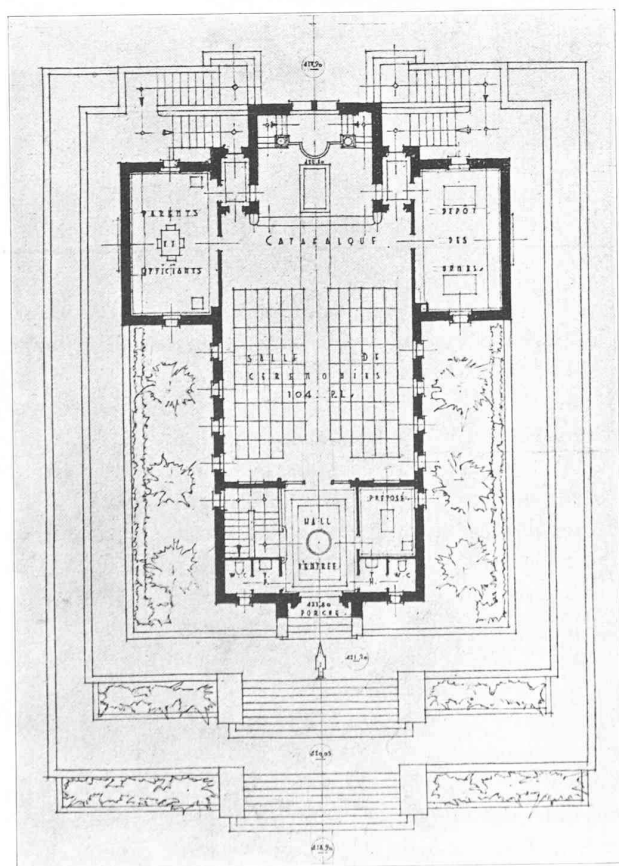
## Jugement du jury :

La qualité essentielle de ce projet réside dans une disposition concentrée. L'accès direct du corbillard devant la halle des fours, ce qui est un avantage certain, a obligé l'auteur à établir des terrasses et des escaliers de proportion exagérée. Pour accentuer l'architecture de son projet, l'auteur a été entraîné à exagérer la hauteur de la salle et des annexes, ces dernières ayant une hauteur de 8 m, alors que moins de la moitié suffirait. Pas de relation entre les services.

Coût de construction très élevé.



Plan de situation. — 1 : 2000.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 300.

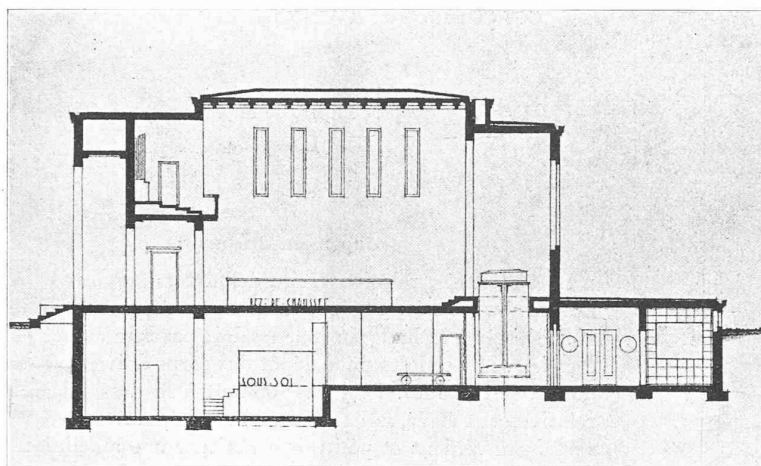
1. Une rigole d'essai de 10,68 m de longueur, 20,04 cm de largeur et 28,96 cm de profondeur. Les parois de ce petit canal étaient, à partir d'un point situé à 4,48 m de l'entrée, arasées à 21,96 cm au-dessus du fond, sur une longueur de 2 m. Elles formaient ainsi deux échancrures symétriques par rapport à l'axe de la rigole. Pour une partie des expériences, le profil en travers des parois limitant ces échancrures était un demi-cercle de 4 cm de rayon (voir la vue en plan générale et la coupe en travers de l'installation, Fig. 3). Pour une autre partie, les parois limitant à l'amont les ouvertures avaient, en plan, un profil spécial (voir la vue en plan partielle, Fig. 3). Dans certaines expériences, l'une des échancrures, celle de la rive droite, a été murée. Un petit barrage à aiguilles, situé à l'entrée de la rigole, permettait de régler le débit. Un autre barrage à aiguilles, situé à l'autre extrémité, réglait le niveau aval. Le fond de la rigole était horizontal. Il reposait, ainsi que les parois, sur un socle de 36 cm de largeur et 31,04 cm de hauteur. Toute cette construction était en maçonnerie, recouverte d'un enduit de ciment lissé.

2. La rigole que nous venons de décrire était située à l'intérieur d'un canal d'environ même longueur qu'elle, mais dont le profil en travers, beaucoup plus grand, avait 1,04 m de largeur et 0,60 m de profondeur. De cette façon, on avait de chaque côté de la rigole et tout le long de celle-ci, deux bassins de 34 cm de largeur et 60 cm de profondeur. Comme nous le verrons plus loin, ces bassins servaient, soit à créer dans la rigole un mouvement à débit croissant, en déversant dans celle-ci une certaine quantité d'eau par les échancrures, soit au contraire à collecter l'eau ayant passé par ces échancrures, dans les cas où celles-ci, fonctionnant comme trop plein, créaient dans la rigole un mouvement à débit décroissant.

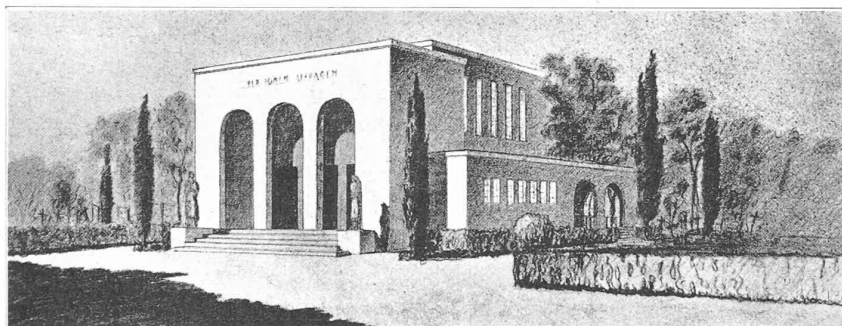
Chaque bassin possédait à l'amont deux rainures verticales, situées dans les parois, dans lesquelles on pouvait placer une vanne et à l'aval, deux rainures semblables, servant à fixer soit un déversoir à contraction latérale, soit une vanne.

3. La rigole d'essai et les deux bassins étaient alimentés par un bief de 1,35 m × 2,33 m recevant lui-même l'eau d'un déversoir à contraction latérale étalonné placé dans un canal métallique de 60 cm de largeur, alimenté par une conduite dont on réglait le débit à l'aide d'une vanne.





Coupe longitudinale. — 1 : 300.



Perspective.

CONCOURS  
POUR UN CRÉMATOIRE,  
A VEVEY

IV<sup>me</sup> rang : projet de M. Favarger.

a) Charpentes en fer des stations, des « chevalets » et des dispositifs de tension. Poids total : 1700 tonnes.

b) Matériel divers pour les moteurs et les appareils de freinage et de renvoi des câbles, le long de la ligne et dans les stations ; chariots et wagonnets. Poids total : 900 tonnes environ.

c) Câbles en acier, porteurs, tracteurs et extra-flexibles pour le renvoi des contre-poids. Longueur totale : 300 000 m. Poids : 1000 tonnes environ.

Les éléments de l'installation sont construits en usine et expédiés à Massaoua où, après le déchargement, un service expressément organisé en assure le transport à pied d'œuvre et le montage.

Tout aussi remarquables sont les travaux de fondations et des bases en maçonnerie des « chevalets » ; ces travaux ont été confiés par le Bureau des travaux publics de l'Erythrée à d'autres entreprises.

Actuellement, le téléphérique assure un service régulier entre Mai-Atal et Godaif (Asmara), c'est-à-dire sur la plus grande partie de son parcours et là où l'inclinaison est la plus forte. Le tronçon de Mai-Atal aux deux stations de Massaoua est sur le point d'être terminé et fonctionnera dans un délai très bref.

## DIVERS

### Transformation partielle en trolleybus du réseau des Tramways lausannois.

Dans une étude « Les trolleybus à Lausanne », parue dans notre numéro du 24 octobre 1936, M. S. Payot, ingénieur, chef du Service technique des Tramways lausannois, déclarait que, « tenant compte des résultats obtenus depuis bientôt quatre ans, la Société des tramways lausannoise envisage la suppression de toutes ses lignes de tramway à forte rampe pour les remplacer par des trolleybus ». Cette éventualité va se réaliser dans les circonstances qu'expose le mémoire technique suivant, portant la signature de M. R. Bourgeois, ingénieur, directeur de la Société. — *Réd.*

L'exploitation du réseau urbain des T. L. présente des imperfections notables résultant de la topographie de la ville et de l'exiguïté de ses rues et de ses places. Les lignes à forte rampe, notamment, ont une vitesse commerciale réduite, particulièrement à la descente, en sorte que nombre de voyageurs préfèrent aller à pied. L'étroitesse des rues, en restreignant la possibilité d'établir des doubles voies, complique le service tout en rendant plus difficile la circulation routière. Les pertes de temps aux croisements se répercutent sur toutes les voitures d'une ligne et réduisent encore la vitesse commerciale. Les fortes rampes, même limitées à un court tronçon, s'opposent au service de remorquage, supprimant de ce