

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

Wettbewerbe

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

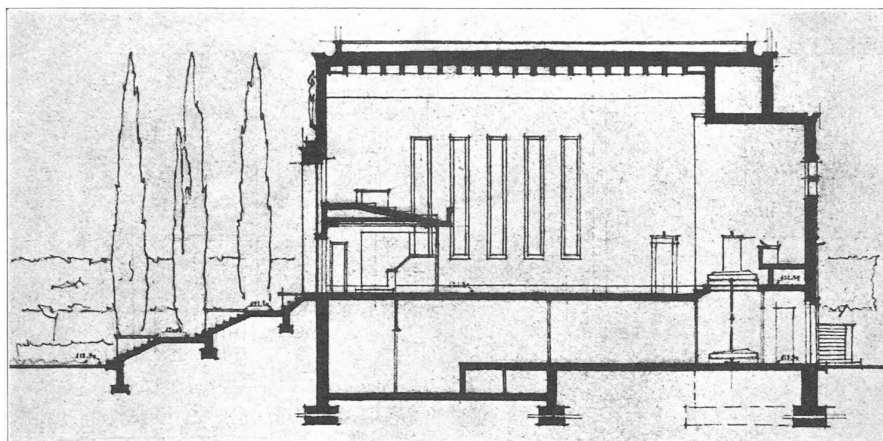
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

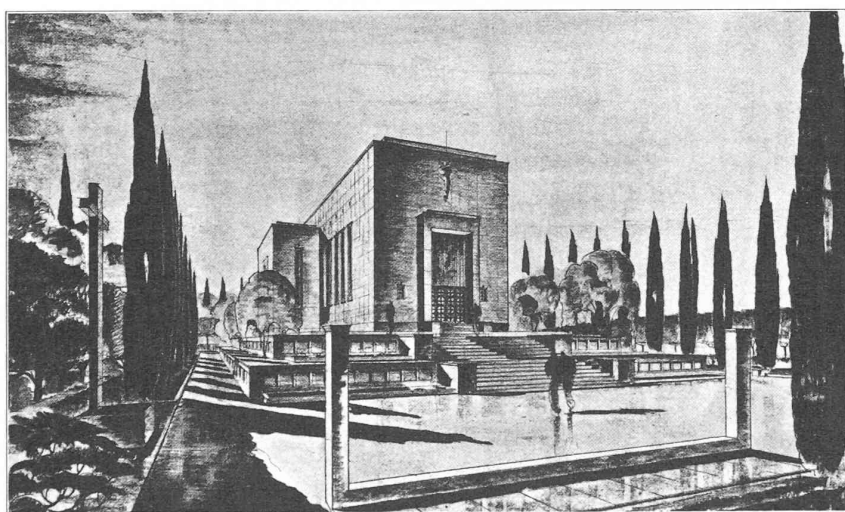
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



Coupe longitudinale. — 1 : 300.



Perspective.

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-Massaoua¹.

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

¹ 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 Wéfasis, 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^{me} rang :
projet de M. André Barth.



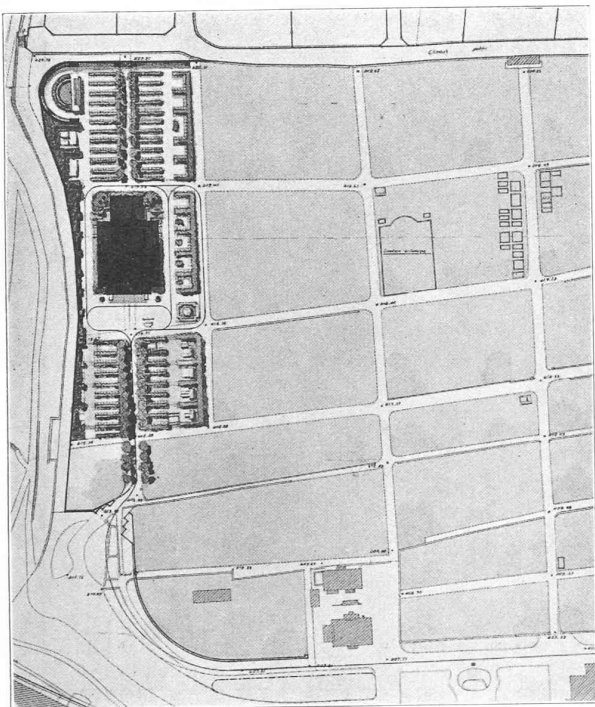
CONCOURS POUR UN CRÉMATOIRE, A VEVEY

IV^e rang, projet « Paix », de M. Favarger, architecte,
à Lausanne.

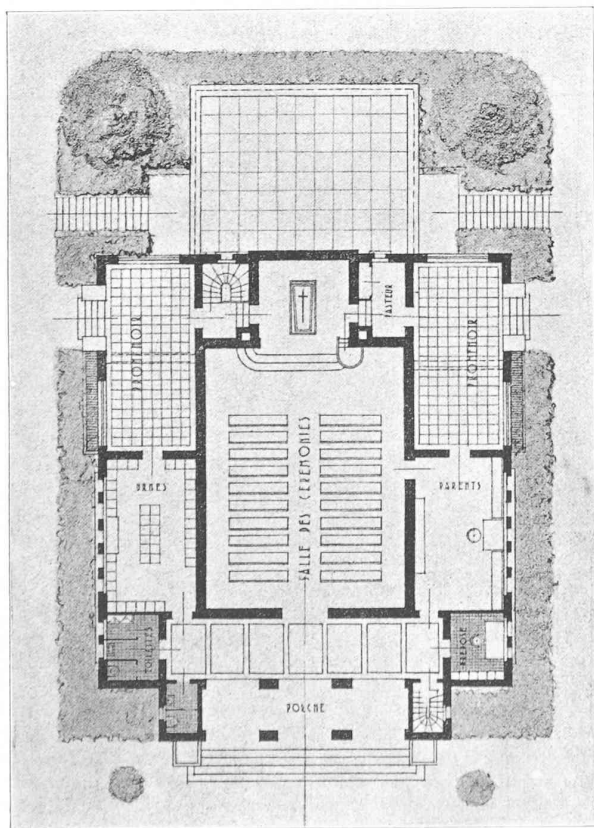
Jugement du jury :

Bonne entrée, relation facile des divers services et à proximité de l'entrée, quoique celle-ci les sépare. Pour le service, l'accès à la halle du four ne doit pas être assuré par des escaliers. Les cellules pour dépôt des corps doivent se trouver au rez-de-chaussée. Projet répondant à la destination. Cube relativement élevé, la hauteur de la salle pourrait être réduite sans inconvénient et pourrait constituer une amélioration de l'architecture. Galerie trop étroite, au profit du motif de l'entrée.

Niche du catafalque dans la salle, trop étroite.



Plan de situation. — 1 : 2000.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 300.

raccordement, l'une à Sabargouma et l'autre à Dig-Dig. Longueur du tronçon : 21 km. ; différence de niveau : 746 m.

3. *Mai-Atal—Moncoullo (Zaga)*, avec une station intermédiaire de raccordement, à Dogali. Longueur du tronçon : 17,5 km ; différence de niveau : 160 m.

4. Deux embranchements, à Moncoullo, l'un conduisant au dépôt de munitions et l'autre au Champ de Mars, en passant par Otoumlo où se trouve une station intermédiaire de raccordement. Longueur du tronçon Moncoullo—Otoumlo—Champ de Mars : 6,3 km ; différence de niveau : 38 m.

Les stations, ainsi que les pylônes soutenant les câbles et les dispositifs assurant la tension desdits câbles, sont entièrement métalliques et fixés au sol au moyen de blocs en béton.

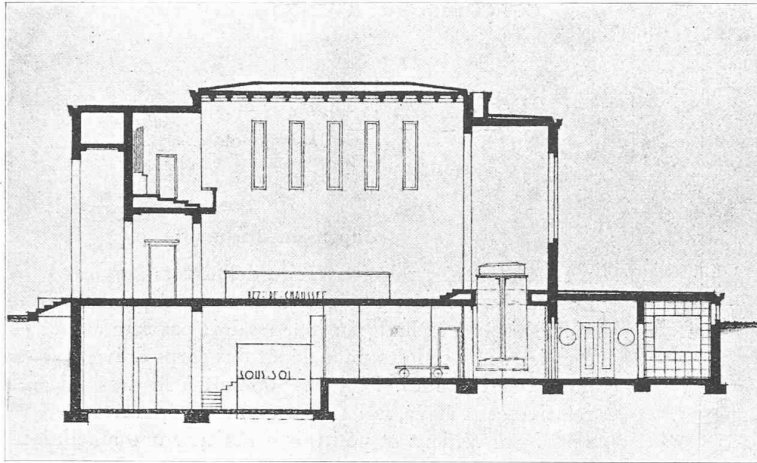
Les stations sont au nombre de 13, dont 8 motrices et 5 « renvois ». Les dispositifs assurant la tension desdits câbles sont au nombre de 23 et les « chevalets » échelonnés le long de la ligne, au nombre de 450, environ.

La ligne peut assurer le transport d'une charge globale de 30 tonnes à l'heure. La charge unitaire est de 300 kg, portée par des chariots en acier montés sur deux roues, roulant sur les câbles porteurs. Les wagonnets qui seront mis en service pour le transport des marchandises seront au nombre de 1500.

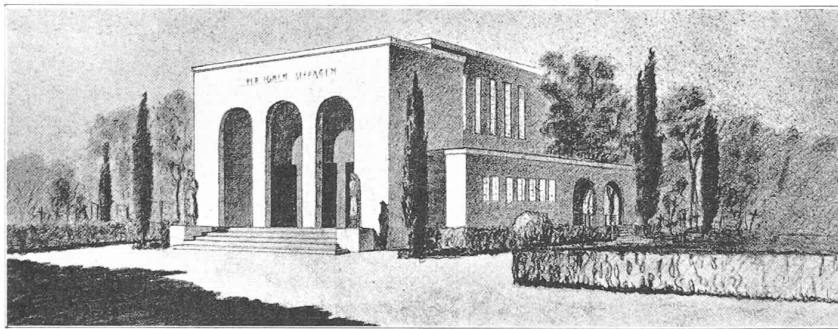
Les câbles porteurs, tant en montée qu'en descente, sont en acier à haute résistance, à section spiroïdale, de 30 mm de diamètre. Le câble de traction est flexible et son diamètre est de 22 mm.

Le mouvement est commandé, dans les stations motrices, par des treuils mus au moyen de moteurs Diesel. La puissance totale de l'installation est de 1200 ch.

Le matériel utilisé pour la construction des parties mécaniques et métalliques de l'installation (confiées à l'entreprise Ceretti et Tanfani) comprend en principe :



Coupe longitudinale. — 1 : 300.



Perspective.



CONCOURS
POUR UN CRÉMATOIRE,
A VEVEY

IV^{me} 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