

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 55 (1929)  
**Heft:** 11

## **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:** 20.07.2025

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

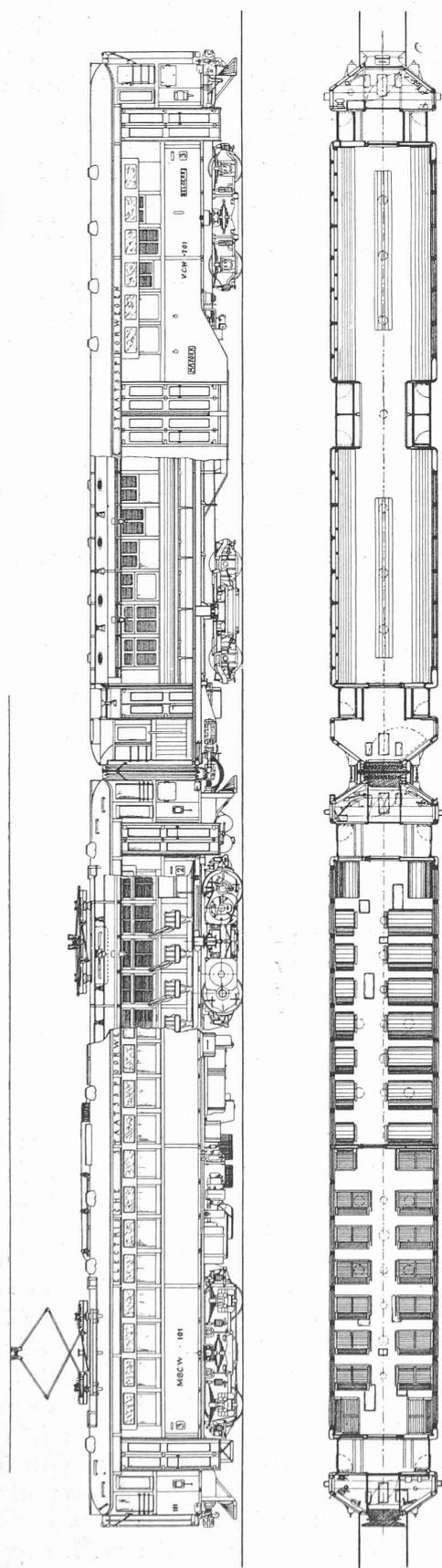


Fig. 5. — Unité automotrice des SS., à Java  
(automotrice : série 101 de la « General Electric Co » & « Fabrique de Wagons J.-J. Beynes, à Haarlem ;  
remorque : série 701 de la « Fabrique de locomotives Weerkspoor », à Amsterdam).

individuelle des essieux, série 3000, type *IA-AA-AI*, puissance 1500 ch, vitesse 90 km/h ; ces machines devaient être fournies par l'industrie suisse, l'équipement électrique et le système de commande des essieux par la Société *Brown-Boveri*, la partie mécanique par la *Fabrique de locomotives* de Winterthur, déjà mentionnée.

B. Deux machines pour trains rapides également et de montagne, série 3100, du type *IB+BI*, assez analogues au type courant de la ligne du Gothard, deux bogies ayant chacun deux essieux moteurs couplés et un essieu porteur, puissance 1600 ch, vitesse 90 km/h ; ces machines devaient être livrées par l'industrie allemande (*AEG*).

C. Deux machines pour trains de voyageurs et de marchandises série 3200, type *IB+BI*, à deux bogies couplés également, mais moteurs à suspension par le nez, dite « de tramway », comme pour les automotrices, puissance 1200 ch, vitesse 75 km/h ; ces deux machines devaient être livrées par l'industrie hollandaise en collaboration avec l'industrie américaine et furent exécutées par les fabriques *Westinghouse-Heemaf-Werkspoor*.

D. Une petite locomotive, série 3300, pour trains légers de marchandises et service local, à 4 essieux moteurs seulement (2 bogies couplés à moteurs suspension tram), puissance 800 ch, vitesse 60 km/h, également à livrer par l'*AEG*.

E. Enfin deux machines lourdes de manœuvre à accumulateurs, série 4000, type *D* à 4 essieux couplés. Ces deux machines qui devaient fournir un essai sur l'appropriation de machines à accumulateurs dans les grandes gares de triage où les frais d'installation de caténaires ne paraissaient pas justifiés, ont été livrées également par la fabrique *Werkspoor*, à Amsterdam, en collaboration avec *Siemens-Schuckert*, pour l'équipement électrique et l'*AFA* pour les accumulateurs.

Une description détaillée des machines sous *A* a paru dans la « *Revue BBC* » (Numéros d'août et de septembre 1926) ; les particularités les plus intéressantes de ces locomotives sont les suivantes : *a*) la commande purement mécanique à main ; *b*) le nombre total d'échelons de vitesses relativement faible de 15 (vu la puissance et la marge de vitesses de ces machines) était exigé par l'Administration en vue de simplification et a donné de fort bons résultats ; *c*) le bogie type « Java », appelé ainsi du nom de sa première application et combinant en une disposition toute nouvelle l'essieu porteur avec le premier essieu moteur (ce dispositif a trouvé depuis une série d'autres applications) ; *d*) le système *Brown-Boveri-Buchli* de commande individuelle des essieux appliqué sur voie étroite, d'un côté seulement comme pour les machines séries 10 601 et 10 901 standardisées en Suisse par les C. F. F.

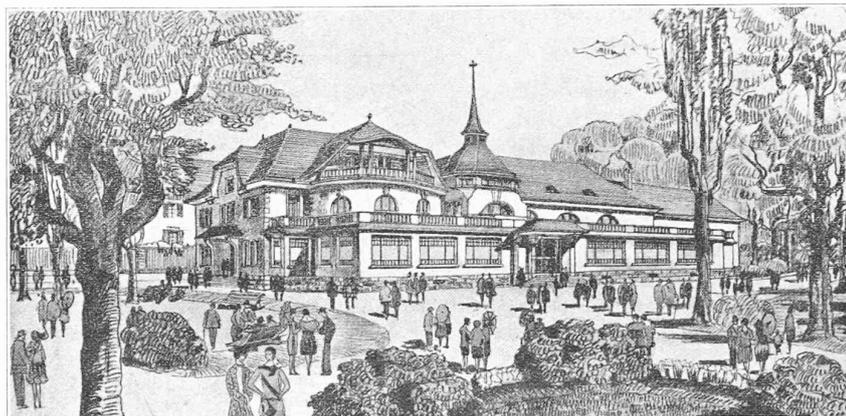
(A suivre.)

#### Concours d'idées pour l'agrandissement de la Rotonde, à Neuchâtel.

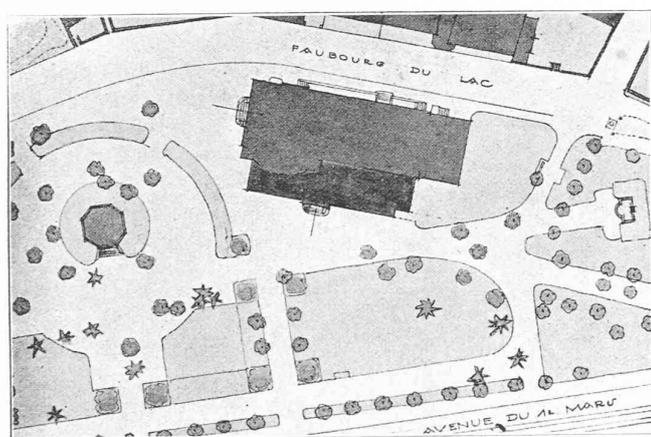
Le problème consistait à procéder, pour une somme d'environ 90 000 francs, par démolitions, percements et agrandissements, à : 1<sup>o</sup> l'agrandissement du café-restaurant ; 2<sup>o</sup> la

CONCOURS  
POUR L'AGRANDISSEMENT  
DE LA ROTONDE,  
A NEUCHÂTEL

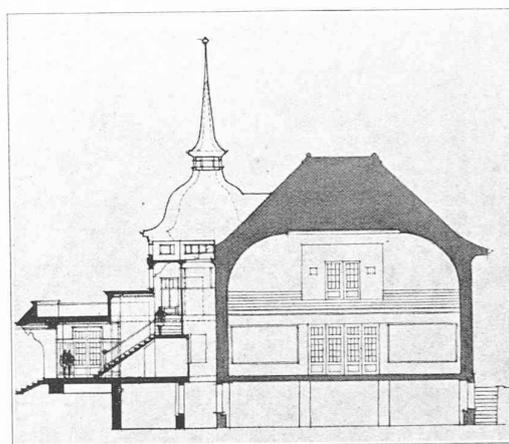
1<sup>er</sup> prix  
projet «Ben Hur», de M. A. Hodel  
architecte à Neuchâtel.



Perspective.



Plan de situation. — 1 : 1500.



Coupe sur l'entrée. — 1 : 400.

construction d'une salle de restauration ; 3<sup>o</sup> l'amélioration de l'office ; 4<sup>o</sup> la création d'une terrasse au 1<sup>er</sup> étage.

Etant donné la situation, les agrandissements ne peuvent se prendre qu'au sud du bâtiment, éventuellement à l'ouest.

1. Le café-restaurant doit être agrandi d'une surface de 50 à 70 m<sup>2</sup>.

2. La nouvelle salle de restauration aura une surface de 100 à 140 m<sup>2</sup> ; elle doit être en communication directe avec l'office, avoir un accès facile de l'extérieur et depuis le café et pouvoir, pendant les soirées, s'ouvrir très largement sur la grande salle et lui servir d'annexe.

3. L'office actuel est incommode et trop petit. Il faudra arriver à l'agrandir suffisamment pour son nouvel usage et trouver la combinaison qui permette de séparer complètement les services du café, de la grande salle et du restaurant, ceci pour éviter notamment que par l'office on entende de chacune des trois salles ce qui se fait dans les deux autres.

4. Dans la mesure du possible et pour les beaux jours, l'agrandissement de la terrasse actuelle sur les nouvelles construction est demandé. Le jury tiendra compte d'un accès commode à ces terrasses et de la facilité du service.

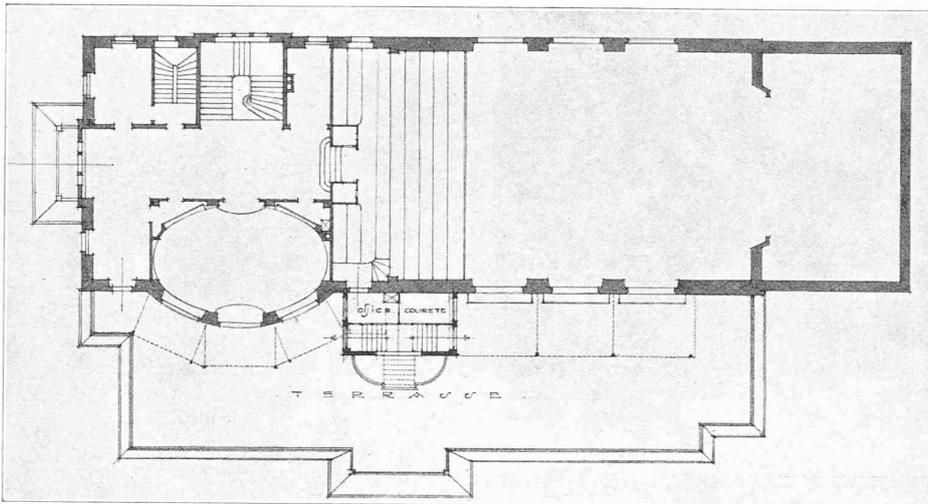
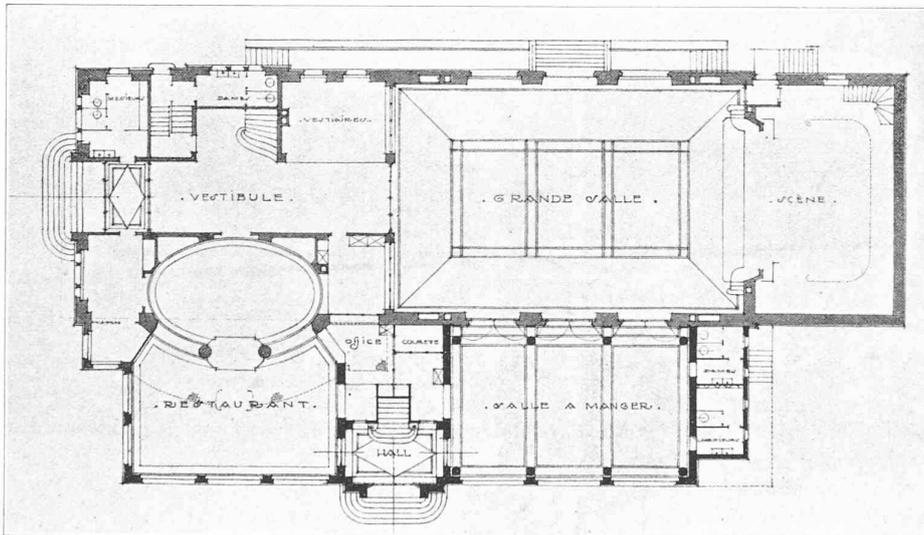
Au sous-sol il y a lieu de ménager les jours et l'aération des cuisines.

Le jury nommé pour apprécier les projets présentés s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Neuchâtel les 23 et 24 avril 1929. M. Alfred Guinchard, conseiller communal, est remplacé

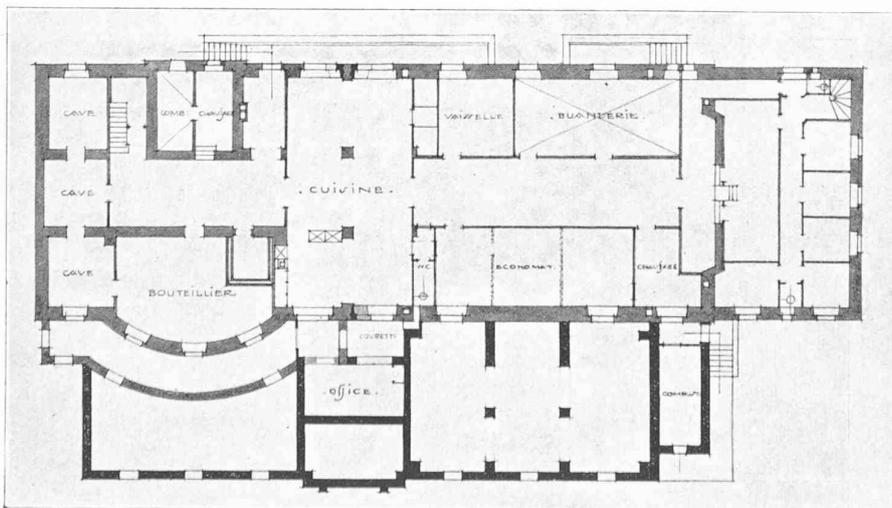


Vue actuelle de la Rotonde.

## CONCOURS POUR L'AGRANDISSEMENT DE LA ROTONDE, A NEUCHÂTEL

Plan du 1<sup>er</sup> étage. — 1 : 400.

Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.



Plan du sous-sol. — 1 : 400.

1<sup>er</sup> prix : projet «Ben-Hur», de M. A. Hodel, architecte à Neuchâtel.

par son suppléant M. Max Reutter ; MM. Gustave Chable et Jaques Béguin sont présents.

Le Jury se constitue de la manière suivante :

M. Max Reutter, conseiller communal, président ; M. Jaques Béguin, architecte, rapporteur.

Tous les projets sont arrivés dans les délais fixés et sont conformes au programme ; il a été constaté que 9 programmes ont été demandés et que 9 projets ont été présentés.

Le Jury procède à un examen général et à la lecture des descriptions de chacun des projets, après quoi sont éliminés deux projets au premier tour et deux au deuxième tour.

Voici la critique des trois projets primés :

N<sup>o</sup> 2. *Ben-Hur*. Bon projet. Solution heureuse de la salle du café qui conserve la salle ovale actuelle ; la salle à manger a de bonnes proportions.

L'auteur de ce projet a trouvé une bonne solution avec entrée unique et escalier central d'accès aux terrasses. La disposition des offices est bien étudiée, ces locaux se ventilent convenablement grâce à une courtoie d'aération. Toutefois, la disposition de l'escalier aurait pu être améliorée en lui donnant un peu plus de développement. Les cabinets d'aisance sont bien placés, ils devraient être plus spacieux. La façade est bien proportionnée ; la tourelle couronnant la cage d'escalier est un motif intéressant.

(A suivre.)

### Congrès de l'Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux, à Nantes, en 1928,

par M. L. ARCHINARD,  
ingénieur en chef du Service des Travaux  
de la ville de Genève.

*L'Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux qui groupe des spécialistes français, belges et suisses tiendra son Congrès annuel à Clermont-Ferrand en 1929. Le Comité de la section suisse recommande à ses membres la fréquentation de ce Congrès et remercie M. l'ingénieur Archinard d'avoir bien voulu rédiger le compte rendu suivant du Congrès de 1928.*

Cette année l'Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux tenait son Congrès à Nantes, sous la présidence de M. Le Couppey de la Forest, inspecteur général et