

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 34 (1908)  
**Heft:** 19

## **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.](#)

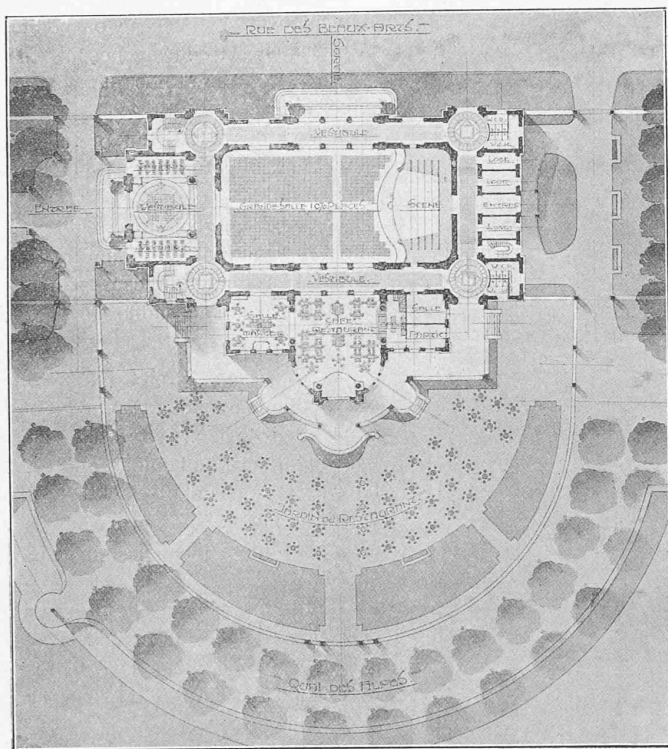
### **Terms of use**

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.](#)

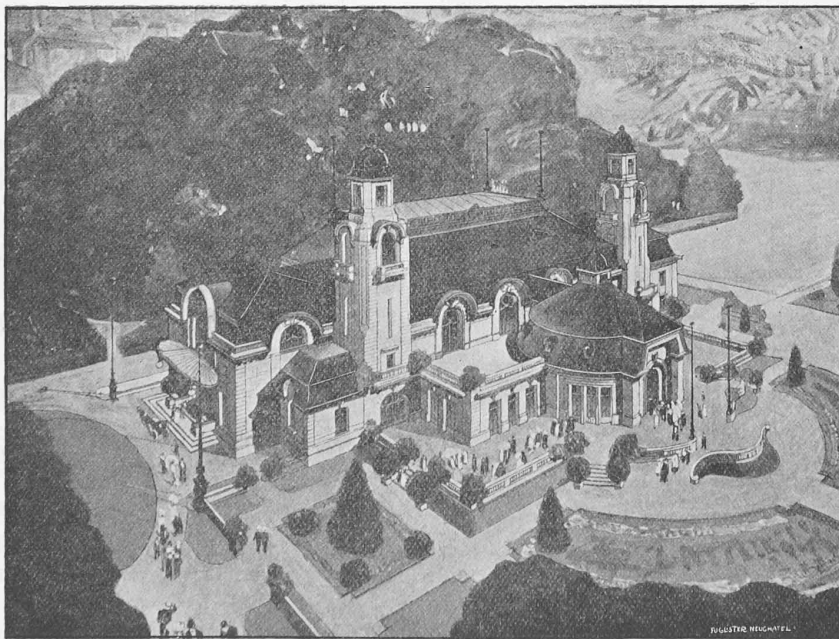
**Download PDF:** 22.01.2025

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

## CONCOURS POUR UNE SALLE DE RÉUNIONS, A NEUCHÂTEL



Plan de situation.



Perspective.

(Emplacement au choix des concurrents).

1<sup>er</sup> prix : projet « Rond-Point », de MM. Prince et Béguin, architectes, à Neuchâtel.

de l'arbre du différentiel, si l'on se sert de la commande indirecte. Il en résulte qu'avec ce mécanisme, on peut donner à l'automobile une grande force de traction pour une petite vitesse de déplacement et faire varier à volonté ces deux facteurs tout en maintenant constante l'énergie développée par le moteur.

On emploiera donc la commande indirecte pour le démarrage et l'arrêt de la machine ainsi que, par exemple, pour gravir de fortes rampes, tandis que, dans la marche ordinaire, on se servira de la commande directe pour ménager l'appareil de changement de vitesse.

L'invention pour laquelle MM. Birbaum et Rost ont pris différents brevets et qu'ils ont appliquée à une automobile d'essai, a donné pleine satisfaction quoique ce premier appareil ne soit pas encore construit d'après toutes les règles de l'art. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les dessins ci-joints ne sont également que des schémas établis pour la démonstration seulement. Il y aurait évidemment encore à apporter certaines simplifications et quelques perfectionnements dans l'exécution de cet appareil de changement de vitesse, mais, quoi qu'il en soit, après avoir vu fonctionner la machine d'essai, nous croyons que son principe pourra trouver une application étendue dans l'industrie des automobiles et nous félicitons les inventeurs de ce nouveau progrès accompli dans le domaine de la mécanique.

### Concours de plans pour la construction d'une grande salle de réunions et d'un restaurant d'été, à Neuchâtel.

Rapport du jury (suite)<sup>1</sup>.

#### II. Grande salle sur un emplacement au choix des concurrents.

Le projet N° 2 *Terrasse* est éliminé au premier tour pour étude insuffisante.

Au deuxième tour, les projets N°s 3 *Emplacement central* et 5 *Petit rond brun* sont éliminés; ces études présentent des dispositions défectueuses soit en plan, soit en façade et, en général, ne répondent pas d'une manière suffisante à ce qui est demandé au programme.

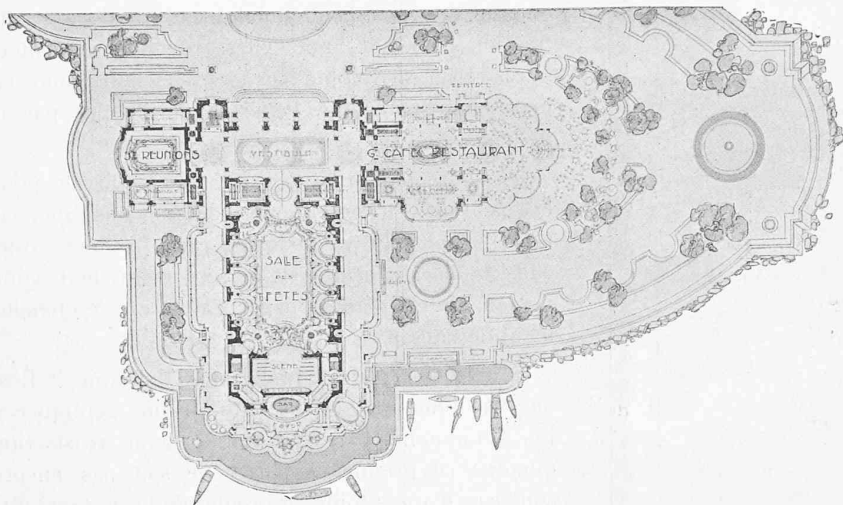
Sont éliminés au troisième tour :

N° 1. *Tout y va*. Projet dont l'exécution serait trop coûteuse, le cube est en effet de 36,766 mètres cubes. Vestiaire excentrique, salle à manger insuffisante; escaliers conduisant aux étages trop mesquins.

Les dépendances de la salle du café manquent d'air et de lumière.

<sup>1</sup> Voir N° du 25 septembre 1908, page 216.

## CONCOURS POUR UNE SALLE DE RÉUNIONS, A NEUCHÂTEL



Plan de situation.



Face sur le lac.

(Emplacement au choix des concurrents).

2<sup>me</sup> prix : projet « Seyon », de M. L. Brazzola, architecte, à Lausanne.

Les façades sont un peu lâchées et n'ont pas, avec les motifs disparates qui les composent, le caractère voulu.

N<sup>o</sup> 7. *Au centre de la ville.* Ce projet est le seul qui ne soit pas placé au bord du lac ; l'emplacement choisi est notoirement trop petit ; les jardins sont absolument insuffisants pour des concerts en plein air.

Le café mal placé n'est pas utilisable facilement ; l'office et les dégagements sont peu clairs.

Les entrées dans la grande salle sont malcommodes.

Façades banales.

Ensuite de ces éliminations, trois projets restent en présence : N<sup>o</sup> 4. *Rond-Point.* Le plan est clair, bien ordonné, avec des dégagements spacieux.

Le café et la salle à manger, avec tous leurs services accessoires, sont bien disposés du côté du lac.

La grande salle est peu éclairée ; les dépendances de la scène ou podium ne se trouvent pas au même niveau que ceux-ci et devraient être placés à l'étage supérieur.

Il n'y a des W.-C. au premier étage que d'un seul côté ; ils sont peu accessibles au public.

Les façades, quoique agréables, manquent de tranquillité et d'unité ; le fronton de la rotonde du café n'est pas en harmonie avec l'ensemble de l'architecture.

N<sup>o</sup> 6. *Seyon.* Projet excessivement coûteux tant comme bâtiment que comme emprise sur le lac. Cette étude s'impose par l'habileté avec laquelle elle est traitée ; les façades ont un caractère qui conviendrait mieux pour un casino de ville d'eaux ou une exposition que pour Neuchâtel.

Toutes les salles de représentations sont très soignées et luxueuses ; les locaux de service, W. C., vestiaires, toilettes, cuisines, etc., etc., sont par contre sacrifiés.

N<sup>o</sup> 8. *Triangle noir dans un cercle.* Très grand cube. La disposition générale du plan est heureuse, spécialement la partie réservée aux escaliers et vestiaires.

Le café et la terrasse sont parfaitement compris.

La grande salle est insuffisamment éclairée, les galeries latérales manquent de dégagements ; il est difficile, presque impossible, d'arriver aux places près de la scène. On pourrait remédier au manque d'éclairage en diminuant la hauteur du restaurant, qui est de 9<sup>m</sup>50.

Les façades n'ont pas un caractère bien marqué, les toitures sont d'une complication inadmissible.

Le jury décide de décerner les primes suivantes :

- |                       |          |   |
|-----------------------|----------|---|
| 1 <sup>re</sup> prime | Fr. 4200 | projet N <sup>o</sup> 4. <i>Rond-Point</i> ;              |
| 2 <sup>me</sup>       | » 800    | » N <sup>o</sup> 6. <i>Seyon</i> ;                        |
| 3 <sup>me</sup>       | » 500    | » N <sup>o</sup> 8. <i>Triangle noir dans un cercle</i> . |

III. *Restaurant d'été.*

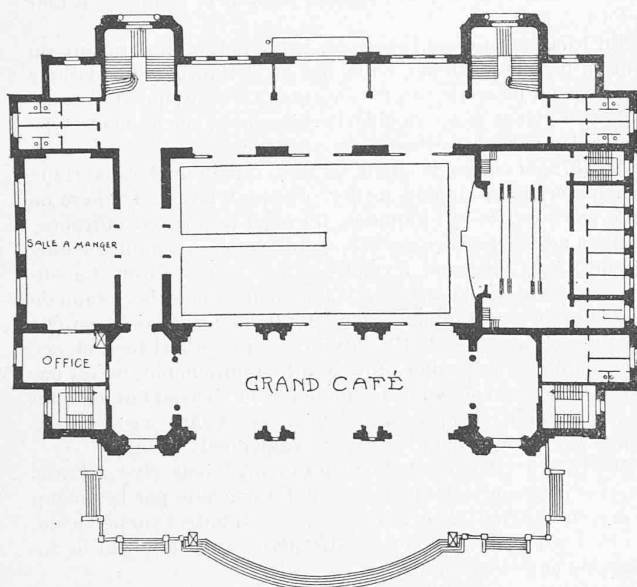
Au premier tour d'élimination, le jury écarte le projet N<sup>o</sup> 1, *Seyon*, qui ne présente pas le plan de situation au  $\frac{1}{500}$  demandé par le programme, ainsi que les projets N<sup>os</sup> 8, *Crêt*, et 4, *Margot*, qui témoignent d'une étude par trop insuffisante.

Cinq projets restent alors en présence :

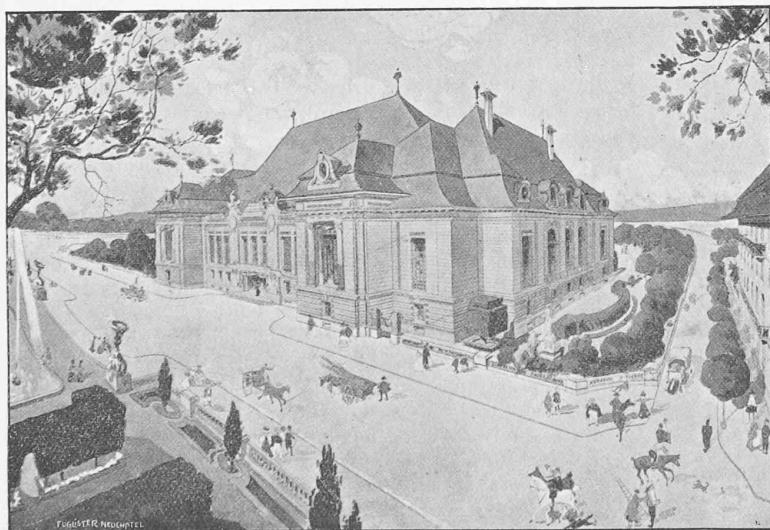
N<sup>o</sup> 2. *Lac.* Le plan est à la rigueur admissible, mais la façade sur le lac trop recherchée et manquant d'unité.

(A suivre).

## CONCOURS POUR UNE SALLE DE RÉUNIONS, A NEUCHÂTEL



Plan du rez-de-chaussée.



Perspective.

(Emplacement au choix des concurrents).

3<sup>me</sup> prix : projet « Triangle noir dans un cercle », de MM. Broillet et Wulleff, architectes, à Fribourg.

### Concours pour le Monument de la Réformation, à Genève<sup>1</sup>.

L'association du Monument de la Réformation, à Genève, a décerné les prix suivants pour les projets primés :

1<sup>er</sup> prix, Fr. 40.000. MM. Monod et Laverrière, architectes, à Lausanne; Taillens et Dubois, architectes, à Lausanne; Raymond, sculpteur, à Paris.

2<sup>e</sup> prix, Fr. 6000. MM. H.-P. Nénot, architecte, à Paris; Paul Landowsky, sculpteur, à Paris; Henri Bouchard, sculpteur, à Paris.

<sup>1</sup> Voir n<sup>o</sup> du 10 juin 1908, p. 132.

3<sup>e</sup> prix *ex-æquo*, Fr. 2000. MM. Guido Bianconi, sculpteur, à Turin; Paul Becher, sculpteur, à Berlin; Edmond Fatio, architecte, à Genève, avec le concours de Adolphe Thiers, architecte, à Paris, et A. Seysses, sculpteur, à Paris; Horvai Janos, sculpteur, à Budapest; Charles Plumet, architecte, à Cirey, France; de Niederhausern-Rodo, sculpteur, à Berne; P. Heurter, architecte, à Paris; F. Sicard, sculpteur, à Paris; Jean Fiault, architecte, à Paris; André Vermare, sculpteur, à Paris.

### Législation fédérale sur les forces hydrauliques<sup>1</sup>.

En 1906 a été remise au Conseil fédéral une *demande d'initiative*, revêtue de 95 290 signatures valables, tendant à introduire dans la constitution fédérale un nouvel article attribuant à la Confédération la législation sur l'utilisation des forces hydrauliques, ainsi que sur le transport et la distribution de l'énergie provenant de forces hydrauliques.

Cette demande a été, conformément aux dispositions légales, soumise à l'examen de l'Assemblée fédérale.

Celle-ci a pris, le 26 juin 1907, un arrêté tendant à l'adjonction de l'article suivant à la constitution fédérale du 29 mai 1874 :

#### Art. 24 bis.

L'utilisation des forces hydrauliques est placée sous la haute surveillance de la Confédération.

La législation fédérale édictera les dispositions générales nécessaires pour sauvegarder l'intérêt public et pour assurer l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques. Ces dispositions tiendront compte, dans la mesure du possible, des intérêts de la navigation intérieure.

Sous réserve de ces dispositions, il appartient aux cantons de régler l'utilisation des forces hydrauliques.

Cependant, lorsqu'une section de cours d'eau dont l'utilisation est revendiquée pour créer une force hydraulique relève de la souveraineté de plusieurs cantons et qu'une entente entre ces cantons touchant une concession commune n'a pu intervenir, il appartient à la Confédération d'octroyer la concession. Il lui appartient également de le faire, après avoir entendu les cantons intéressés, lorsqu'il s'agit de cours d'eau formant la frontière du pays.

Les droits et redevances à payer pour l'utilisation des forces hydrauliques appartiennent aux cantons ou aux ayants droit selon la législation cantonale.

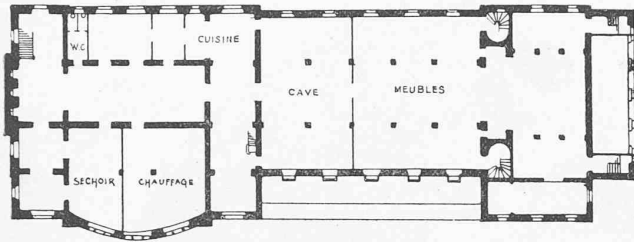
La Confédération fixe, après avoir entendu les cantons intéressés et en tenant équitablement compte de leur législation, les droits et redevances dus pour les concessions qu'il lui appartient d'octroyer. Les cantons déterminent, dans les limites à fixer par la législation fédérale, les droits et redevances à payer pour les autres concessions.

La dérivation, à l'étranger, d'énergie produite par la force hydraulique ne pourra s'effectuer qu'avec l'autorisation de la Confédération.

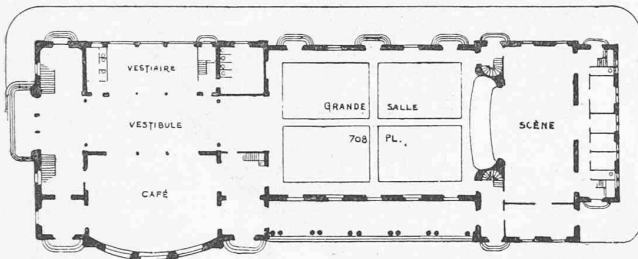
Dès l'entrée en vigueur du présent article, la future législation fédérale sera réservée dans toutes les nouvelles concessions hydrauliques.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* 1907, page 128.

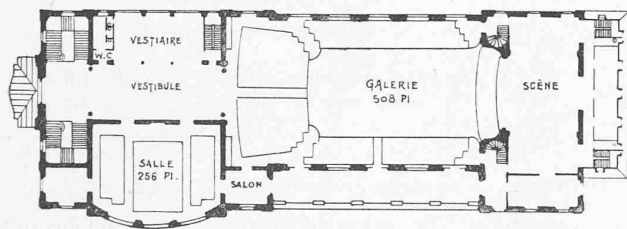
## CONCOURS POUR UNE SALLE DE RÉUNIONS, A NEUCHÂTEL



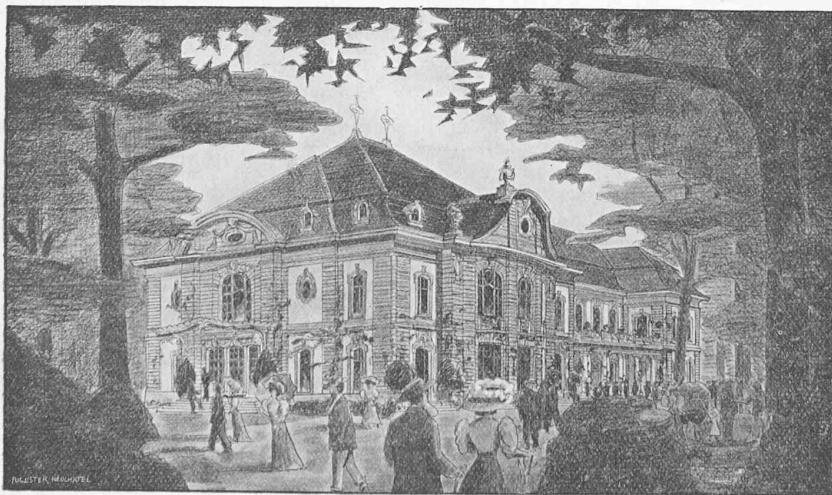
Plan du sous-sol.



Plan du rez-de-chaussée.



Plan de l'étage.



Perspective.

(Grande salle au Jardin anglais).

1<sup>er</sup> prix ex-æquo : projet « Dans les arbres », de MM. Rychner et Brand, architectes, à Neuchâtel.

*FF* guidée par des glissières *GG* et commandée par la tige *F*; celle-ci est reliée d'autre part à la pédale de commande du conducteur et est constamment sollicitée de bas en haut par un ressort. La coulisse *FF* qui se déplace perpendiculairement à l'arbre *A*, conduit deux galets *HH* qui sont fixés sur une traverse *K* dans laquelle peut tourner l'arbre *A*. Quand la coulisse se trouve dans sa position médiane comme dans la fig. 4, l'arbre de renvoi *A*<sub>1</sub> reçoit sa plus grande vitesse; quand, au contraire, *FF* se trouve dans les positions extrêmes, *A*<sub>1</sub> reste au repos.

L'embrayage est obtenu automatiquement de la manière suivante : la coulisse *F* est munie de deux patins *I* pénétrant dans l'intérieur de la boîte, un peu plus à la partie inférieure, un peu moins à la partie supérieure qui est la plus rapprochée de la pédale. Deux galets *JJ* sont constamment sollicités vers ces parties par un ressort *U* qui relie le double levier coudé *V* à la boîte. L'extrémité *W* de ce levier est fourchée et commande le manchon d'embrayage. Dans le dessin, le manchon est débrayé; il le reste encore si la coulisse se déplace de telle sorte que le galet *H* se dirige vers le point *X*. Si, au contraire, *H* se dirige vers *Y* tandis que la pédale du conducteur se lève complètement, la partie la plus proéminente des patins *I* presse sur les galets *J*, et le double levier *V* pousse le manchon *Z* dans la face dentée du pignon *IV* qui fait corps avec l'arbre creux du différentiel. L'embrayage est accompli, la commande se fait directement, le mécanisme du changement de vitesse ne fonctionne plus.

*Manœuvre.* — Pour mettre en marche l'automobile, on procédera de la façon suivante :

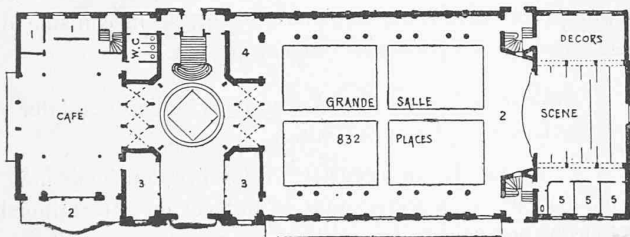
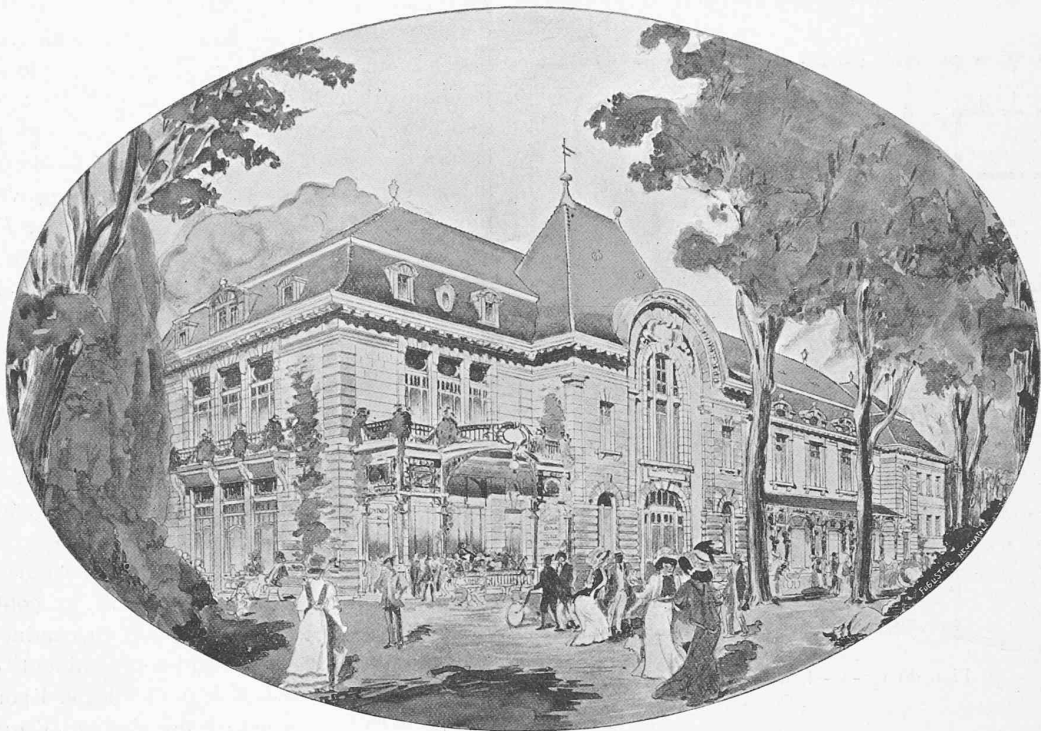
1<sup>er</sup> temps : Le différentiel, c'est-à-dire le mécanisme de changement de marche, dont le but est de déterminer la marche en avant ou en arrière, est mis à son point mort comme une coulisse de Stephenson sur une locomotive arrêtée. L'automobile ne peut donc pas se mettre au marche.

2<sup>me</sup> temps : On met en marche le moteur, la pédale se trouvant dans sa position supérieure, c'est-à-dire *Y* coïncidant avec *H* et le manchon étant embrayé. L'arbre du différentiel tourne, la voiture reste au repos.

3<sup>me</sup> temps : On presse sur la pédale pour amener *X* sur *H*; par ce mouvement le manchon est débrayé et en même temps l'arbre coudé arrive dans la position dessinée en pointillé.

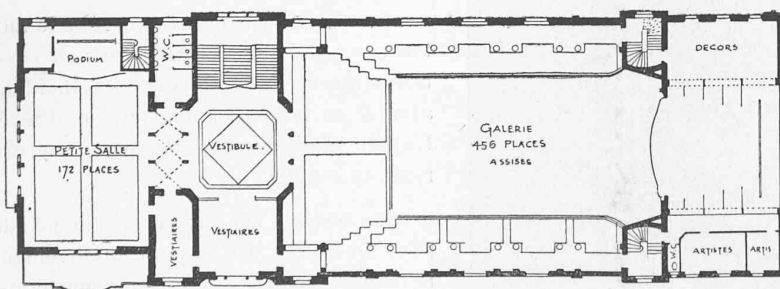
4<sup>me</sup> temps : On place le différentiel sur *marche en avant* ou *marche en arrière*. Comme le manchon est débrayé, le moteur ne peut pas agir directement sur l'arbre creux du différentiel et puisque, d'autre part, l'excentricité du collier du coude est maintenant nulle, l'arbre de renvoi *A*<sub>1</sub> ne tourne pas. L'essieu moteur

CONCOURS POUR UNE SALLE DE RÉUNIONS, A NEUCHÂTEL

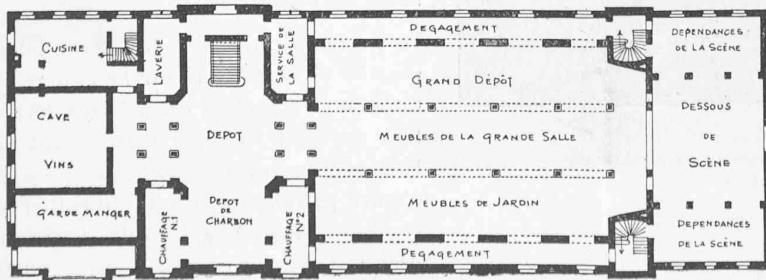


Plan du rez-de-chaussée.

LÉGENDE : 1 = Service. — 2 = Orchestre. — 3 = Vestiaires. — 4 = Buffet éventuel. — 5 = Loges.



Plan de l'étage.



Plan du sous-sol.

(Grande salle au Jardin anglais).

2<sup>me</sup> prix : projet « Sauvons les arbres », de M. M. Künzi, architecte, à Neuchâtel.

de l'automobile est toujours encore au repos.

5<sup>me</sup> temps : On relève doucement la pédale jusqu'au milieu de sa course; pendant ce temps, le rayon d'excentricité du collier augmente jusqu'à son maximum, l'arbre de renvoi tourne toujours plus vite en entraînant l'arbre du différentiel qui finit par prendre une vitesse légèrement inférieure à celle de l'arbre du moteur. Dès lors, il suffit de relever encore un peu la pédale et l'embrayage se fait automatiquement et se maintient encore lorsque la pédale arrive à son point le plus élevé; ici l'excentricité du collier est redevenue nulle et le mécanisme de changement de vitesse est revenu au repos.

Pour arrêter l'automobile, il suffit de peser à fond sur la pédale. Le déclenchement de la commande directe se fait au milieu de la course et, pendant que celle-ci se termine, la commande indirecte diminue progressivement jusqu'à zéro la vitesse de l'arbre du différentiel.

La vitesse et la puissance du moteur peuvent être maintenues constantes, soit à leurs maxima, même pour une petite vitesse