

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 45 (1919)
Heft: 11

Nachruf: Stockalper, Ernest de

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>

que celui-ci y a été établi avant cette date. Cette preuve n'a pas été faite.

Le comité du Groupe serait le premier à reconnaître les inconvénients d'une limitation trop stricte de la participation aux concours et serait tout disposé à étendre le plus possible cette participation aux jeunes architectes. Mais, du moment qu'une clause a été insérée au programme, elle doit être observée, si draconienne qu'elle paraisse.

Le comité du Groupe s'élève enfin énergiquement contre l'allégation que la protestation envoyée au nom de ce Groupe émane du président du Groupe et de quelques membres du comité. Le comité assume l'entièreté de responsabilité de cette démarche qu'il a faite en ayant en vue ce qu'il estimait être l'intérêt du Groupe tout entier. La protestation s'est bornée à attirer l'attention du jury sur certains faits. Elle ne contenait rien qui soit de nature à jeter la suspicion sur celui-ci.

Si certains concurrents ont pu oublier l'art. 23 de la Notice de la S. I. A. d'août 1918, il est parfaitement injuste d'en faire un grief au comité du Groupe. Il s'agit dans le cas particulier d'une démarche toute personnelle faite par un membre du Groupe à l'insu du comité et que ce lui-ci ne peut que blâmer.

*Pour le Comité du Groupe.
Le Secrétaire : FRED. GILLARD.*

NÉCROLOGIE

Ernest de Stockalper

Ingénieur.

Les ingénieurs suisses ont appris avec une profonde tristesse le décès soudain d'un de leurs plus distingués collègues. M. Ernest Stockalper-de-la-Tour est mort à l'âge de 81 ans. C'était le doyen de la grande famille des ingénieurs de la Suisse romande et la nouvelle de sa fin quoiqu'elle fut depuis quelque temps regardée comme imminente causera une réelle émotion à tous ceux qui de près ou de loin participent au développement des sciences du génie civil et qui connaissent le rôle joué par l'éminente personnalité qui par son intelligence et son savoir s'était imposée à l'attention du monde savant.

Né à Sion, en 1838, M. Ernest de Stockalper entre à l'Ecole polytechnique fédérale dans un très bon rang en révélant des aptitudes marquées pour les mathématiques spéciales. Par son travail assidu, son intelligence remarquable et sa prodigieuse mémoire il ne tarde pas à passer brillamment ses examens et à gagner ses diplômes d'ingénieur civil. Dès lors il entre dans la vie pratique en consacrant sa première activité au parachèvement de la ligne d'Italie entre Sierre et Brigue et aux travaux de la correction du Rhône, où il se signale à la recommandation de ses chefs par une entente peu commune des travaux qui lui sont confiés. Mais sa vaste intelligence réclame de plus larges horizons. Il se rend successivement à Bellegarde en France et à Barcelone en Espagne où, soit dans des installations hydrauliques, soit dans la construction de chemins de fer de montagne, parmi lesquels nous citons la merveilleuse ligne du Mont Seraz, il attire l'attention sur lui par son habileté à concevoir et à diriger certains travaux dont l'établissement présente des difficultés particulièrement sérieuses. Il occupe ensuite avec distinction différents postes lorsque M. Louis Favre, l'infortuné entre-

preneur de la traversée du Gothard, l'appelle auprès de lui pour le seconder et lui confie la direction technique des travaux de la tête nord du grand tunnel. Dans ses nouvelles et importantes occupations il révèle des connaissances si remarquables et il déploie un tel dévouement, un tel souci des affaires, un tel esprit d'équité et de justice pour le personnel et les nombreux ouvriers placés sous ses ordres, qu'à la mort de son héroïque chef il est prié de poursuivre l'exécution de cette œuvre grandiose dans laquelle il avait jusqu'alors affirmé cette clairvoyance, cette sagesse qui lui avaient gagné une si légitime autorité. Il n'ose se dérober à la confiance qu'on lui témoigne et assume cette lourde responsabilité, malgré les difficultés de la tâche, qu'il remplit au mieux grâce à son courage et à la lutte incessante qu'il soutint. Le développement normal de cette gigantesque entreprise et son succès retentissant suffisent à louer celui qui les avait assurés. Son étoile grandit toujours, aussi est-il appelé à se prononcer dans des consultations sans cesse plus importantes jusqu'au moment où on lui remet l'exécution du chemin de fer Viège-Zermatt, qui est un véritable chef-d'œuvre du génie civil. Il s'intéresse encore à l'élaboration de différents projets dont le chemin de fer Monte-Carlo à la Turbie, pour se consacrer ensuite à des expertises et missions dont quelques-unes démontrent clairement la haute estime dont il était l'objet et la réputation qu'il s'était acquise en Europe. C'est ainsi qu'il fut choisi comme expert dans une difficulté pendante en Afrique entre l'Angleterre et le Portugal à propos de la délimitation de la Barède Delagoa. Il aurait rempli dès lors des postes considérables, mais sa modestie et

son attachement au pays l'engagent à réservé sa puissance de travail et son infatigable activité à l'étude des grands problèmes de l'ouverture des Alpes valaisannes et bernoises. Au souvenir des cruelles expériences du Gothard, il propose avec l'ingénieur Clo un projet de tunnel pour le Simplon dont le tracé eût facilité l'exécution par la possibilité de réaliser une ventilation plus assurée. Encore que son idée n'ait pas triomphé, il fut désigné comme membre de la Commission consultative technique que constitua le Conseil fédéral pour apprécier et contrôler l'organisation de cette œuvre internationale. Pour franchir les Alpes bernoises, il oppose à la ligne du Lötschberg un tracé sous le Wildstrubel, car il ne néglige ni les conditions géographiques et régionales de la contrée, ni les dangers que présentent nos montagnes, dont il connaît les surprises qu'elles réservent, ni l'intérêt du canton du Valais qu'il veut bien servir. Son projet, bien que légèrement modifié par l'ingénieur Beyeler, est adopté par la Commission internationale d'experts, mais le canton de Berne pensant mieux desservir l'Oberland s'arrête à la solution du Lötschberg, qui aujourd'hui par les graves inconvénients qu'elle révèle fait naturellement songer à l'heureuse idée du technicien éclairé qu'était Stockalper. Il n'arrête pas là son activité. Il soumet au Conseil supérieur de l'Ecole polytechnique fédérale ses lumineuses appréciations concernant la science



† ERNEST DE STOCKALPER

de la construction et l'instruction qui s'y rapporte et à l'Administration des Chemins de fer fédéraux où, faisant longtemps partie de la Commission permanente, il apporta le concours précieux de ses connaissances profondes en tout ce qui a trait au développement et à l'organisation de notre réseau ferroviaire. C'est surtout ce domaine qui retint son attention durant ses dernières années jusqu'au jour où une crise, provenant d'une fatigue excessive pour son âge, l'engagea à limiter son activité. Il est à souhaiter que durant ce temps où il fut contraint de se condamner à une certaine inaction il aura pu recueillir quelques données scientifiques intéressantes qui viendront compléter soit les nombreux mémoires qu'il écrit dans le *Bulletin technique de la Suisse romande*, dont il était membre du Conseil de rédaction, soit la belle étude sur les grands tunnels alpins et la chaleur souterraine, dans laquelle il exposa les résultats de ses expériences et de ses constatations, fixant des normes empiriques de nature à déterminer la progression de la chaleur dans les excavations accentuées. Tous les documents qu'il publia sont remarquables par leur clarté, leur bon sens et l'esprit large et généreux qui les anime. Ils témoignent d'un sincère amour de la science et du progrès.

M. de Stockalper était une volonté. Il appartenait à une forte génération de soldats si énergique, si vivace, si prompte à s'échauffer sur le terrain des idées. C'était un modeste, il eût pu jouer un rôle encore plus considérable s'il ne s'était condamné à une retraite encore que relative car elle fut brillante par l'éclat des services qu'il rendit à son pays en préparant ses problèmes et en recherchant leurs solutions dans un humble cabinet de travail qui révélait bien la modestie de ce grand savant. C'était un homme de cœur. Il était parfaitement bon et juste, désintéressé à l'excès.

Et maintenant nous ne saurions rendre un plus bel hommage à sa mémoire que d'affirmer la supériorité incontestée de son esprit et de son cœur et de reconnaître, devant cette tombe qui se ferme sur un si grand nom, que celui-ci reste écrit en lettres d'or sur la liste des citoyens qui ont fait honneur à leur pays.

HENRI DE PREUX.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Nous avons reçu une invitation de la Société française des architectes-urbanistes (siège à Paris, Musée social, 5, rue Las-Cases) de participer à la *Conférence interalliée d'urbanisme* qui siégera à Paris les 11, 12 et 13 juin 1919.

Ne pouvant nous faire représenter officiellement, nous serions heureux si l'un de nos membres, qui aurait l'occasion d'aller à Paris pour ce moment, voulait bien y assister et éventuellement nous y représenter.

Pour renseignements complémentaires, s'adresser au Comité.

Le Comité.

Conférence interalliée d'urbanisme.

Programme provisoire.

La Société F. A. U. a décidé de provoquer à Paris, dans la première semaine de juin 1919, une Conférence interprofessionnelle dont la date coïncidera avec le séjour à Paris d'un certain nombre de « Town-Planners » américains venus en mission d'études.

A cette époque auront lieu également le concours de la ville de Chauny et une Exposition d'urbanisme, organisée par le Service universel U. S. A., en collaboration avec la Renaissance des Cités.

Nos camarades urbanistes anglais nous ont fait savoir qu'ils seront heureux d'être des nôtres.

Le Musée social, 5, rue Las-Cases, offre d'ores et déjà l'hospitalité à notre Conférence qui groupera, nous en sommes certains, toutes les sociétés et toutes les personnalités de notre pays qui s'intéressent aux questions d'aménagement, d'urbanisation et de reconstruction.

Le programme une fois précisé sera envoyé à tous les membres qui se seront fait inscrire à la Conférence. Toutes suggestions à son sujet seront les bienvenues.

Première journée. — Matin : Ouverture de la Conférence. Présentation des membres. Séance de travail : exposé du programme. Déjeuner-lunch avec toasts d'information de trois minutes. — Après-midi : Séance de travail : questions d'intérêt général, telles que : L'extension des villes, les banlieues-jardins, les quartiers d'habitations à bon marché. — Soir : Conférence avec projections et cinématographe sur le passé, l'avenir de Paris, par M. Bonnier, architecte de la ville de Paris.

Deuxième journée. — Matin : Conférence-discussion sur l'aménagement et l'extension des villes après la guerre. Déjeuner-lunch avec toasts d'information de trois minutes. — Après-midi : Suite de la séance du matin. Exposé des différents projets d'aménagement et d'extension à l'étude en France. Visite en groupe à l'Exposition des plans de villes. — Soir : Banquet.

Troisième journée. (Eventuelle.) — Excursion dans les régions dévastées, probablement à Reims, avec étude sur place des différents projets de reconstruction proposés.

Taxe d'inscription : 12 fr. 50.

Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes.

Séance du lundi 17 mars 1919.

La séance est ouverte à 8 h. 40 par M. Schüle, vice-président, remplaçant M. G. Autran toujours souffrant. Dix-sept membres sont présents.

Lecture est donnée de la lettre de démission de M. C. Schüle qui retourne définitivement en Alsace et ne peut, par suite, plus remplir les fonctions de membre du Comité. M. Weibel, au nom de l'assistance, le remercie de toute la peine prise pour la Société, notamment depuis que M. Autran est souffrant.

Le Conseil d'Etat a demandé à la Section de nommer un expert pour les examens de fin d'apprentissage pour dessinateurs en bâtiment. M. H. Roche est confirmé en cette qualité.

M. C. Schüle rappelle d'autre part que tous les membres ont reçu une circulaire du Comité attirant leur attention sur l'Exposition d'art funéraire qui aura lieu à Lausanne en automne 1919.

Un entrefilet a paru dans les journaux au sujet de la prochaine exposition des plans primés aux concours ouverts par les villes de Zurich et de Bienne pour l'obtention de plans d'extension. Il y est dit que des membres de la S. G. I. A. donneront des conférences à l'exposition. C'est très heureux, car sans de telles conférences on n'arrivera pas à un résultat.

La conférence de M. F. de Morsier, architecte, sur « Les transformations de la vieille ville » vient ensuite. Elle est itinérante à deux points de vue, d'abord, parce que M. de Morsier promène en esprit ses auditeurs dans deux quartiers voisins de la vieille ville, puis parce qu'il se déplace réellement avec eux, pendant une heure environ, devant les nom-