

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 47 (1921)  
**Heft:** 1

## 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>**

intéressant sur les projets de navigation intérieure dans la Suisse méridionale. En tête du volume se trouve annexée une carte des voies navigables de l'Europe occidentale et centrale dressée par le Service fédéral de l'Economie hydraulique à Berne. Cette carte a l'avantage de représenter sous une forme simple et très claire le réseau des fleuves naturels ou régularisés, des fleuves canalisés et des canaux actuellement utilisables en Europe.

Ce volume présente en outre un mémoire de M. Gelpke, ingénieur, conseiller national à Bâle, sur les motifs qui militent en faveur du maintien du cours conventionnel du Rhin entre Bâle et Rotterdam. Chacun connaît la thèse de M. Gelpke qui est exposée tout au long dans son mémoire et qui tend à démontrer que la seule solution convenable pour notre pays est la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle. Cette régularisation permettrait l'utilisation d'un chenal de deux mètres de profondeur au minimum pendant 318 jours par année. Ce chenal pourrait être parcouru par des remorqueurs puissants amenant jusqu'à Bâle des chalands d'une capacité de 2000 tonnes.

Le Mémoire de M. le Dr Henri Bühler de La Chaux-de-Fonds traite des droits de la Suisse à la navigation libre sur le Haut-Rhin. Ce mémoire tend à démontrer que la Suisse possède sur le Rhin des droits imprescriptibles et que notre pays doit tout faire pour les maintenir. D'autre part M. Bühler relève le fait que le Rhin régularisé offre une capacité de transport bien supérieure à celle du canal latéral. Il estime que c'est le facteur essentiel qui doit nous guider dans le choix de la solution. Il relève encore comme l'avait déjà fait M. Gelpke le fait que le canal latéral risquerait de provoquer une rupture de charge à Strasbourg, ce qui est juste pour le cas où l'on voudrait arriver à Bâle avec des chalands de plus de 600 tonnes.

Il faut toutefois remarquer à ce sujet que l'on préconise volontiers l'emploi de chalands de 600 tonnes qui pourraient venir plus tard jusque dans le centre de la Suisse sans rupture de charge depuis Rotterdam.

M. Jean R. Frey à Bâle traite la question relative à la Commission centrale, future maîtresse du Rhin. Il fait l'historique de cette commission et montre tout le travail qu'elle a accompli jusqu'à la guerre et relève le fait que l'efficacité de la nouvelle commission centrale manque pour le moment encore d'une base juridique inattaquable tant que les deux pays neutres la Suisse et les Pays-Bas n'ont pas déclaré qu'ils acceptent intégralement et sans réserve la modification décidée à Versailles du droit de navigation sur le Rhin en vigueur jusqu'à maintenant ainsi que la nouvelle répartition des mandats.

L'ingénieur Giovanni Rusca de Locarno expose dans un mémoire très intéressant accompagné de cartes et profils en long les projets de navigation intérieure dans la Suisse méridionale subalpine. Ce mémoire traite encore de l'avant-projet du port franc et de triage de Mappo près de Locarno.

Le dernier article contenu dans ce numéro est écrit par M. Savoie-Petitpierre, député, ancien président de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.

M. Savoie-Petitpierre dont on connaît l'inlassable activité en faveur de la navigation fluviale plaide la cause du Rhin libre. Il relève d'une façon saisissante ce que la régularisation du Rhin jusqu'à Strasbourg a fait pour le développement de ce port dont le mouvement annuel qui était de 10,000 tonnes en 1890 atteignait à 2,000,000 tonnes à la veille de la guerre.

Il serait à souhaiter que la revue *Schweizerland*, dans l'intérêt de la navigation fluviale tout entière, publie une nouvelle édition spéciale qui réunirait non seulement tout ce qui est en faveur du Rhin libre et de l'utilisation de chalands de fort tonnage soit de 2000 tonnes ; mais aussi tout ce qui a été écrit où tout ce qui pourrait être écrit en faveur de la solution du canal latéral, de Bâle à Strasbourg, et de l'utilisation de chalands dont la capacité ne dépasserait pas 600 tonnes.

Ceux qui s'intéressent à l'importante question de la navigation fluviale auraient ainsi la possibilité d'entendre un autre son de cloche et d'établir leur opinion sur l'ensemble des pièces du procès.

A. M.

*Afin de ne pas laisser s'accréditer certaines légendes, nous tenons à constater ici que le président de notre Comité de rédaction, M. Paul Piccard, ingénieur à Genève, a quitté la maison Piccard-Pictet, il y a onze ans, et qu'il n'a plus de relations, ni d'intérêt, dans la S. A. des Ateliers Piccard, Pictet & Cie, à laquelle son nom est resté accolé.*

## CARNET DES CONCOURS D'ARCHITECTURE

Etat de Vaud.

Ecole cantonale d'Agriculture de Morges.

Le Conseil d'Etat a bien voulu, à la demande de la Société des Ingénieurs et des Architectes, prolonger le délai pour la remise des projets jusqu'au samedi 22 janvier 1921, à 18 heures au plus tard.

Ville de Biel.

Un concours était ouvert pour l'élaboration d'un nouvel hôpital de district. Jugé les 15, 16 et 17 décembre, il a réuni 28 projets dont six ont été récompensés de la façon suivante :

1<sup>er</sup> rang, MM. Saager & Frey, et Rob. Saager, architectes, à Biel, 4000 fr. — II<sup>me</sup> rang, *ex aequo*, MM. Louis frères, architectes, à Berne, 3500 fr. — II<sup>me</sup> rang, *ex aequo*, MM. Karl Fried. Krebs et Möri & Krebs, architectes, à Berne, 3500 fr. — III<sup>me</sup> rang, M. E.-F. Roseng, architecte, à Frauenfeld, 1500 fr. — IV<sup>me</sup> rang, MM. Moser & Schürch, architectes, à Biel, 1300 fr. — V<sup>me</sup> rang, MM. Stucker & Anderfuhren, architectes, à Biel, 1200 fr.

### Calendrier des Concours.

LIEU	OBJET	TERME	PRIMES	PARTICIPATION
Fribourg . . . . .	Banque Populaire Suisse	—	Fr. —	—
Zurich . . . . .	Méthodes pratiques pour la construction de maisons en béton coulé	28 février 1921	20 000	Architectes et entrepreneurs domiciliés en Suisse ainsi que les spécialistes suisses domiciliés à l'étranger.
Morges . . . . .	Ecole d'agriculture	22 janvier 1921	6 000	Ouvert aux architectes vaudois ou de nationalité suisse, régulièrement établis dans le canton de Vaud depuis trois ans au moins.