Résumés français

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **47 (1960)**

Heft 2: **Bauten des Verkehrs**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Résumés français

Le «Weinlandbrücke» près d'Andelfingen 40

1955-58. Ing.: H. Eichenberger SIA, Zurich

Ce pont, dont on peut dire qu'il a attiré l'attention des spécialistes de l'étranger et fait école en Suisse, est particulièrement réussi, non seulement au point de vue de sa construction en béton, mais par la façon dont il ménage le paysage naturel, grâce au fait qu'il est un pont à longerons et non en arche. Il fut choisi entre 21 projets.

Urbanisme et circulation 44

par René Haubensak

Si l'on ne perd pas de vue que l'urbanisme est avant tout l'art de bâtir les villes, on a tôt fait de reconnaître, dans ce domaine, les erreurs d'un fonctionnalisme mal compris tendant généralement à réduire cet art, qui dès lors n'en est plus un, à la tâche de résoudre les seuls problèmes de la circulation. Dans l'ancien Wurtzbourg ou dans les villes de la Toscane médiévale, le souci, au contraire (cf. «Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana» de W. Braunfels, éditions Mann Frères, Berlin 1953), de considérer une ville comme un tout et surtout la sage décision d'avoir recours à un grand homme (Giotto, pour le Dôme de Florence) donnaient aux ensembles constructifs leur incomparable unité. Alors qu'en Suisse ces problèmes restent confiés aux statisticiens du trafic et aux instances administratives. Leur solution authentique réclame bien plutôt la direction d'un *architecte* de haute valeur (planification d'Helsinki par A. Aalto, d'Amsterdam par Van Esteren, etc.), – car ce dont il s'agit, c'est de bâtir des *villes* et non des instruments de circulation.

La gare des chemins de fer BDB à Bremgarten–Argovie 47

1959. Architecte J. Oswald SIA, Muri

La compagnie privée de cette ligne locale Bremgarten–Dietikon, financièrement faible, a cependant remplacé l'ancienne gare par celle-ci, plus pratique et modestement plus urbaine.

Projet du terminus de la TWA à Idlewild, New-York 53

Architecte: Eero Saarinen et associés, Michigan USA

La tendance à souligner l'expressivité plastique de l'architecture, actuellement fort répandue (Le Corbusier, Aalto), se manifeste, de façon différente de son œuvre antérieure, également dans cet édifice d'Eero Saarinen, de forme libre, paravégétale – d'ailleurs en même temps très américaine, très «civilisation industrielle». Sans vouloir nous prononcer sur la portée d'avenir de cette œuvre, signalons plutôt la signification de l'évolution suivie par les travaux issus de bureau d'Eliel Saarinen, le père, et de son fils Eero, et qui vont de l'«art nouveau» de la gare d'Helsinki à cette actuelle réalisation d'inspiration quasi abstraite; mais à chaque fois, il s'agit d'une architecture authentique incarnant l'esprit du temps.

Le «Basilea», bateau pour la navigation sur le Rhin 55

Armateurs suisses S.A., Bâle; aménagement intérieur: J. Bally, ensemblier, Zurich

Destiné au parcours Bâle–Rotterdam, ce navire peut charger 450 tonnes de fret, 56 passagers et 12 automobiles. 24 cabines normales. Aménagement intérieur particulièrement soigné.

Bureau de réception d'une compagnie de navigation aérienne 57

1958, architecte: Beate Schnitter SIA, Zurich; ensemblier: R. Haussmann SWB, Zurich

Ce bureau de la Suisse-Italie (groupement des compagnies d'aviation italiennes en Suisse à Zurich) s'inspire avant tout de formes navales.

Bureaux des départs de la Swissair à New-York — agences de Stockholm et de Vienne 58

Les agences de la Swissair n'ont cessé de se multiplier à l'étranger, par les soins du département des constructions de la compagnie (G. Schmid directeur), d'architectes suisses ou des pays en cause. Il s'agit ici de propagande non seulement pour la compagnie, mais pour la Suisse en général: atmosphère de calme et d'amabilité, qui règne tant aux bureaux des départs d'Idlewild (arch. Haefeli, Moser et Steiger FAS, Zurich, et J.R. Weber, New-York) qu'aux nouvelles agences de Stockholm (L. et C. Geisendorf, Zurich/Stockholm, et département des constructions de la Swissair) et de Vienne) (arch.: F. Kitt, Vienne, et département des constructions de la Swissair).

Mosaïque de Werner Frei à Schaffhouse 61

Pour un passage souterrain établi au-dessous de la voie ferrée et reliant aussi deux parties de la ville, le peintre Werner Frei a réalisé une grande mosaïque de pierre naturelle, de 2,10 sur 9 m. Le spectateur, en cet endroit, ne faisant que passer, la composition a été conçue selon l'horizontale, de sorte qu'elle accompagne le piéton à la façon d'une mélodie.

Relief en céramique de l'aéroport d'Helsinki 62

Le céramiste Schultz-Köln, collaborateur bien connu de la maison «Arabia», a réalisé un vaste relief pour l'office de la douane du nouvel aéroport d'Helsinki. Ce relief en céramique se compose de plaques de 50 sur 50 cm comportant des dessins gravés en creux ou réalisés en relief, puis passés à la cuisson.

Relief de la façade du central téléphonique de St-Johann, Bâle 64

par Maria Netter

Cette œuvre du sculpteur Walter Vögeli, né en 1929 et vivant à Berne, fut réalisée à la suite d'un concours auquel avaient été appelés à prendre part neuf artistes, sculpteurs ou peintres. Soutenu par quatre piliers de béton, le bâtiment central de l'édifice (architecte: Arnold Gfeller, Bâle) s'avance dans un vieux parc. Le relief en question s'efforce tout ensemble de souligner et d'harmoniser les deux mondes hétérogènes de la construction technique et du parc. L'artiste a intitulé son œuvre «Racine». Mais le réseau des tubes étirés à la machine évoque en même temps la précision technologique des câbles et des installations tubulaires du central téléphonique.

Le sculpteur Bernhard Luginbühl 65

par Alfred Scheidegger

B. L., né en 1929 à Oberthal (canton de Berne), s'est consacré à Paris à l'investigation expérimentale des possibilités artistiques inhérentes au fer. Actuellement, dans son atelier de Moosseedorf près Berne, il s'adonne exclusivement au travail de ce métal. Ses sculptures procèdent rigoureusement des propriétés dudit matériau. B. L. crée des formes aiguës toutes en minceur et aux contours irréguliers, mais aussi de larges bandes continues. S'il tire souvent parti de la patine noirâtre et rougeâtre, il n'en met pas moins également en valeur le brillant des surfaces affûtées. Les sculptures de Luginbühl sont essentiellement faites pour être plaçées en plein air, leurs formes de construction simple et robuste manifestant le caractère monumental des créations plastiques conçues pour les espaces libres.

Le peintre Vreni Lœwensberg 69

par Hans Neuburg

V. L. appartient à un groupe de peintres suisses qui prennent pour point de départ l'organisation du carré. De façon constructiviste, elle aboutit à des résultats tout ensemble exacts et dépouillés. Des équations et des problèmes formels apparemment presque insolubles trouvent de la sorte une solution valable. L'ordre de la toile obéit à une nécessité de contrepoint. Les tableaux de V. L. se caractérisent par leur harmonie et la subtilité de leurs valeurs. Ils allient la rigueur logique à une sensibilité authentiquement créatrice.