

Pevsner, Nikolaus

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **110 (1984)**

Heft 2

PDF erstellt am: **14.09.2024**

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.

gré ses tâches absorbantes, de rédiger pour nous des articles clairs et bien fondés ou de répondre à nos questions sur des problèmes d'actualité. Récemment encore, il a apporté une contribution remarquable à un ensemble de réflexions sur la situation actuelle de l'ingénieur civil [8].

Cela nous a donné l'occasion de mieux connaître un homme qui, malgré ses hautes responsabilités dans une entreprise d'Etat employant environ 40000 personnes, se situe à l'opposé du technocrate qu'on pourrait imaginer à un tel poste.

Ingénieur dont les réalisations constituent des éléments essentiels de l'infrastructure de notre pays, gestionnaire ayant eu à traiter de problèmes lancinants dans des conditions parfois détestables, M. Desponds est un humaniste, à l'écoute des arts et des lettres. C'est à ces horizons qu'il doit la philosophie qui lui a permis d'aborder avec un recul suffisant de vastes tâches. Au-delà de l'information technique et politique qu'il nous a livrée pour le plus grand profit de nos lecteurs, M. Desponds nous a beaucoup apporté sur le plan humain. Ces contri-

butions nous manqueront certainement à l'avenir, les options de la nouvelle Direction générale ne se situant pas précisément dans la même optique. Nous tenons à exprimer à M. Roger Desponds notre très vive gratitude et à lui souhaiter une heureuse retraite. A l'exemple du Candide de Voltaire, il se propose de cultiver son petit jardin. Que ses plates-bandes soient abondamment et durablement fleuries!

Jean-Pierre Weibel

Actualité

Le TGV à Lausanne dès dimanche prochain

C'est en effet ce 22 janvier qu'est mise en service la desserte par les TGV de la SNCF de la ligne Paris-Lausanne et retour, ramenant le temps de parcours à 3 h. 45, soit trois quarts d'heure de moins que par le TEE (uniquement accessible aux voyageurs de 1^{re} classe et moyennant supplément) et 1 h. 35 de moins que par le « Jean-Jacques Rousseau », par exemple. L'arrivée du TGV entraîne la suppression des trains directs Paris-Milan de jour ; en revanche, la correspondance avec les trains à destination ou en provenance de Milan sera assurée sur le même quai, avec juxtaposition des voitures de la même classe (le TGV offre en effet 1^{re} et 2^e classe). En outre, une correspondance analogue à Frasnay permettra aux voyageurs de Berne et de Neuchâtel de rejoindre le train du matin ou d'utiliser celui du soir pour le retour. Ce sera l'occasion de voir régulièrement en Suisse romande les rames quadri-courants TEE des CFF, également accessibles aux voyageurs de 2^e classe. Le succès connu par le TGV à Genève, où les quatre liaisons

quotidiennes transportent 60 000 voyageurs par mois (contre 10 500 avant la mise en service des TGV), a conduit à desservir Lausanne-Paris par quatre paires de trains dès le début.

Si le TGV vient plus tard à Lausanne qu'à Genève (septembre 1981), c'est parce qu'entre Vallorbe et Lausanne il est alimenté par le réseau CFF, à 15 kV 16 2/3 Hz, ce qui a nécessité la construction de rames tri-courants livrées en fin de série.

Nouvel espoir pour la population de macareux le long des côtes norvégiennes

Au large des côtes de Norvège, 4 millions de bébés macareux sont morts de faim durant les huit dernières années. Pour la première fois depuis lors, il semble que ces oisillons rares survivront.

Sur l'île de Røst au large du nord de la Norvège vit un tiers environ des macareux (un million environ en Norvège). La raison pour laquelle ils survivent désormais est qu'ils sont nourris par les parents avec une variété de poisson « tobis ». A l'Institut de recherche océanographique de Bergen, les chercheurs pensent qu'il est probable que les eaux au large des îles Lofoten sont extrêmement riches en « tobis » cette

année, à cause de grosses quantités de plancton. Le plancton est arrivé bien plus tôt cette année et en bien plus grandes quantités que ces dernières années.

Il y a toujours plus de 500 000 macareux à Røst, mais leur moyenne d'âge est dangereusement élevée, et elle augmente chaque année où il n'y a pas de survivants parmi les oisillons. Une autre question est de connaître le nombre d'oiseaux survivants pouvant se reproduire. En réalité, l'île de Røst est la « maison de retraite » des macareux.

Les études effectuées à Røst sur les oiseaux marins font partie d'un vaste projet dirigé par le World Wildlife Fund et la Direction pour le gibier et le poisson d'eau douce en Norvège. Les fonds sont minces, mais grâce à l'aide financière d'American Express, d'autres recherches peuvent être effectuées à Røst cette année aussi.

Le macareux est reconnu comme étant l'un des plus beaux oiseaux de Norvège. On le reconnaît à son bec chamarré et imposant, lui donnant un aspect charmant et presque comique. Dans plusieurs endroits, on l'appelle le « perroquet des mers ». On le trouve en Europe septentrionale, mais également jusqu'au sud de la Bretagne en France et en Amérique du Nord.

N.d.l.r.: Le macareux moine (Fratrula arctica), en anglais « Puffin », est un parent des pingouins et ne doit pas être confondu avec la famille des puffins (Puffinus), en anglais « Shearwater », qui sont des oiseaux océaniques proches des pétrels, planeurs remarquables ne touchant terre que pour nicher, alors que le macareux est un nageur. Pour ajouter à la confusion des « puffins », mentionnons que le puffin des Anglais s'appelle en anglais « Manx Shearwater », par exemple, et que les macareux peuvent faire leur nid dans celui des puffins!

Nécrologie

Sir Nikolaus Pevsner 1902-1983

Nous n'avons pas l'habitude de signaler dans ces colonnes la disparition d'un ingénieur ou architecte ne résidant pas dans nos régions; si nous nous permettons cette exception aujourd'hui, c'est parce que l'œuvre et la pensée du défunt a marqué toute une génération d'étudiants de l'histoire de l'art. Pevsner, en effet, était l'auteur de ces ouvrages déjà classiques que sont *Les pionniers de l'architecture moderne de William Morris à Walter Gropius* (1936) et surtout *An Outline of European Architecture* (1942). Elevé à Leipzig, Pevsner quitta l'Allemagne nazie en 1933 pour l'Angleterre, où il fut lecteur d'histoire de l'art à l'Université de Londres. Puis il enseigna à Cambridge de 1949 à 1955. Les cours qu'il donna de 1968 à 1969 à Oxford servirent de base à l'ouvrage *Quelques auteurs du XIX^e siècle* (1972) qui demeure l'un des meilleurs livres publiés sur la critique architecturale. Pevsner reçut la Royal Gold Medal for Architecture de la reine Elisabeth II, fut élevé à la dignité de chevalier et fut fait membre d'honneur du AIA Institute of Honors en 1981.

Nous devons au professeur Paul Hofer, récemment nommé membre d'honneur de la SVIA, la « découverte » de Pevsner pendant les cours d'histoire de l'art qu'il donna à Lausanne avant 1968.

F. N.



Spectacle quotidien dès le 22 janvier: départ matinal du TGV à Lausanne.