

Résumés français

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 10: **Verkehr und Städtebau**

PDF erstellt am: **17.04.2024**

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.

La crise de la ville

par *Lucius Burckhardt*

On a longtemps pensé que le problème des autoroutes pourrait être résolu à la façon de celui des chemins de fer au siècle dernier: par l'établissement de relations entre les centres urbains. C'était compter sans le développement de la ville industrielle moderne dont l'agglomération gagne de plus en plus les campagnes, de sorte qu'on ne peut plus exactement trancher entre trafic urbain interne et trafic interurbain. L'embaras des instances chargées de décider en la matière ne constitue qu'une crise dérivée, car conditionnée par la crise du phénomène ville. Si nous voulons être capables de résoudre les problèmes résultant de l'évolution de ce temps, entre autres ceux du trafic, il convient donc tout d'abord de rendre à la ville sa multiplicité de fonctions, à l'encontre de la désintégration impliquée par le «dream house» des banlieues. L'urbanisme bien conçu implique l'existence de vraies villes, elles-mêmes génératrices de citoyens.

Le problème des voies express urbaines

par *Robert Ruckli*

En Suisse, le terme de «voie express» désigne des artères servant en partie au trafic rapide urbain intérieur, mais davantage de raccords routiers entre les villes et le réseau des routes nationales et autoroutes. Le projet officiel de planification routière, qui prévoit la construction des voies express urbaines dès avant celle des autoroutes, se heurte à l'opposition de nombreux milieux, entre autres la FAS, laquelle dési- rerait la solution simultanée des questions routières et de celles de l'urbanisme. Selon l'auteur, directeur du Service des routes et des digues, Berne, ce serait là renoncer à parer dès aujourd'hui au plus urgent, à savoir au chaos du trafic actuel, tel qu'il sévit avant tout dans les villes. Aussi estime-t-il recommandable de passer dès maintenant à la création des voies express urbaines.

En opposition

par *Hans Marti*

D'accord avec la section zurichoise de la FAS, le groupe zurichois des ingénieurs et architectes et le groupe de travail pour les questions urbanistiques, l'auteur s'élève (depuis 1955) contre le plan routier du Conseil national décidant pour Zurich, par adoption d'un rapport qui n'a même pas encore été publié, un tracé des voies express avant même que les problèmes de l'urbanisme et de la circulation urbaine intérieure aient seulement reçu un commencement de solution. Méthode, à ses yeux, parfaitement absurde et dont on ne pourrait éviter les conséquences que par la prise en considération des questions d'urbanisme dans le cadre d'une authentique planification régionale.

La planification des voies express à Berne

par *Albert Gnägi*

Chaque ville, en raison de son histoire, de sa structure et de sa topographie, réclame en ce domaine une solution particulière. Ainsi, par exemple, la topographie bernoise interdit la création d'une «ceinture». L'auteur examine en détail les avantages du système proposé, qu'on a laissé, autant que possible, tangentiel et dont il montre que certains éléments sont appelés, entre autres, à substantiellement désengorger le trafic urbain intérieur.

Variante pour le projet de la voie express «Sud» à Berne

par *le prof. P. Waltenspühl, Architecte FAS/SIA, Genève, et G. Berthoud, Architecte SIA, Genève/Berne*

Trois rameaux de voies express à liaisons sans croisements, réalisant en zones peu habitées un système aussi indépendant que possible.

Situation de la planification du trafic à Zurich

par *Rudolf Steiger*

Signe des temps: la commission fédérale de planification du trafic ne compte aucun architecte, ni aucun urbaniste. C'est donc à des «spécialistes du trafic» que nous devons pour l'essentiel les plans mentionnés dans un précédent article et contre lesquels l'auteur s'élève à son tour, avec l'espoir que les groupements qualifiés pourront faire triompher la raison.

336

Contre-projet pour les voies express de Zurich et le nouveau quartier de la Sihl

348

Groupe de travail zurichois pour l'urbanisme

A la différence du plan officiel, ce contre-projet distingue nettement entre fonction de drainage dans le trafic urbain interne et fonction de transit, et évite de tracer les voies express à l'intérieur de la future «cité». – Quant au nouveau quartier de la Sihl, tel que lui permettra de se constituer la disparition des casernes, etc., il offrira à la «cité» actuelle des affaires une optimale possibilité d'extension, mais à la condition de ne pas être coupé, comme dans le projet officiel, de la ville vivante par un viaduc pour voie express. Bien conçue, au contraire, cette «cité» nouvelle (à la fois d'affaires et de résidence) donnerait à Zurich son visage urbain digne de l'avenir.

Le nouveau jardin de sculptures à Otterlo

357

par *J. P. Hodin*

Annexe d'un célèbre musée, ce jardin de sculptures d'environ 5 hectares rassemble 51 œuvres plastiques dues à des artistes de 42 nations – œuvres auxquelles, s'inspirant des conceptions de Henry Moore, le professeur Hammacher, directeur actuel, s'est entendu à donner le cadre complémentaire qu'elles réclament: un entourage naturel.

Le sculpteur sur fer Oscar Wiggli

360

par *Florens Deuchler*

Né en 1927 à Soleure, O. W. vit depuis 1956 à Montrouge près Paris. De ses œuvres ont été montrées dans des expositions personnelles ou dans le cadre d'expositions collectives à Soleure, Berne, Bienne, Zurich et Paris. Composées de tôle, ses créations sont autant d'organismes régis par le contrepoint des lignes et des surfaces et l'incessante collaboration de la lumière.

Michel Larionov et Nathalie Gontcharova et le rayonnisme

364

par *Henryk Berlewi*

L'intérêt croissant apporté aujourd'hui aux origines de l'avant-garde confère une actualité éminente aux deux artistes russes Michel Larionov et Nathalie Gontcharova, nés l'un et l'autre en 1881. M. L., qui ne cessa d'aller de découverte en découverte et, dès le début de ce siècle, fut comme un «fauve» avant la lettre, fonda en 1909 le «rayonnisme» (louchisme en russe, de «louch», rayon), dont le manifeste devait paraître en 1913. Cette conception basée sur le rayonnement des objets et l'intersection des rayons lumineux dans l'espace était d'autant plus nouvelle que l'art non figuratif ne s'était point encore affirmé. On a souvent rapproché le rayonnisme de son contemporain le futurisme Italien, mais bien que tous deux aient en commun leur dynamisme, ils se distinguent en ce sens que, si le futurisme, essentiellement lié à la civilisation urbaine industrielle, participe existentiellement du temps, le rayonnisme, au contraire, suscite une contemplation extratemporelle et extraspatiale. Larionov, au reste, n'a jamais systématisé ce moment de son art. Ses célèbres «Soldats» sont, avant Dubuffet, une découverte de l'art brut. – Quant à Nathalie Gontcharova, son merveilleux talent, qu'on peut dire eurasienn, n'a pas seulement enfanté des décors et costumes pour les ballets de Diaghilev, mais atteint son sommet en des toiles rayonnistes et futuristes. – Le rayonnisme a ceci d'unique qu'il fut sans précurseur et sans lendemain.