

Informations

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **29 (1957)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Bibliographie

Materiali e tecnica delle costruzioni, par Mario Fabbrini, prof. ing. Vol. I. Casa editrice prof. Riccardo Patron, Bologna.

Cet ouvrage monumental, dont le premier volume est consacré aux matériaux de construction, a l'intention d'étudier les nouvelles structures, et principalement les réalisations en béton armé, non en se limitant à un quelconque dimensionnement, comme cela ne s'est que trop pratiqué dans les études consacrées jusqu'à présent à ce sujet, mais par le jeu des forces même, qui permettra, avec le minimum de moyens, de parvenir à un résultat de valeur, à un résultat véritablement architectural. Une abondante table des matières nous fait savoir que ce volume de 571 pages étudie, dans cet esprit, les roches et les manières de les travailler, les matériaux bitumineux, les bois et leurs propriétés constructives, les grès, les porcelaines, les plâtres, la chaux, les ciments (importante classification de toutes les sortes de ciments), les agglomérés, les métaux, les matières plastiques, les vernis et peintures.

Enfin, l'auteur signale les normes d'acceptation des matériaux de construction, puis établit un dictionnaire de tous les matériaux étudiés. Cet ouvrage nous semble indispensable à qui veut se dire au courant de la situation de la technique actuelle.

H.

Informations

Il y a quelques semaines a paru à Genève le N° 1 de la revue *Urbanisme et Architecture*, revue suisse française. La revue porte l'indication d'un Comité de patronage composé des personnes ci-après: président, M. Jean Tschumi; membres, MM. Charles Thévenaz, Hermann Rufenacht, Eric Choisy, Edmond Virieux, Denis Honegger, Maurice Billeter, Arthur Lozeron et Henri de Kalbermatten et d'un Comité de rédaction ainsi composé: président, M. Pierre Cailler; secrétaire, M. Félix Perret; membres, MM. Marcel Mueller, Arnold Pahud, Pierre Quillet, Marc-J. Saugey, H.-Robert von der Muhl et Charles Defrancesco.

Le Comité de patronage, les architectes et l'entrepreneur, membres du Comité de rédaction, ont constaté avec un grand étonnement que l'ouvrage ne correspondait pas à leurs intentions.

En effet, les articles publiés et les œuvres d'architecture reproduites n'ont pas été soumis au Comité de rédaction.

C'est pourquoi les membres du Comité de patronage, les architectes et l'entrepreneur, membres du Comité de rédaction, estiment devoir aviser le public qu'ils retirent leurs noms de cette publication, dont ils ne veulent en aucune manière assumer la responsabilité et qu'ils n'approuvent pas.

M. Anthony Krafft, 12, chemin de Lucinge, à Lausanne, éditeur et rédacteur de la revue *Architecture, Formes et Fonctions*, revue suisse romande, anciennement *Construction*, dont l'édition 1957, N° 4, vient de sortir de presse, avise les architectes et le public en général que sa publication n'a aucun rapport avec la revue *Urbanisme et Architecture*, revue suisse française, dont le N° 1 a paru dernièrement à Genève, et qui a été éditée par M. Pierre Cailler et dirigée par M. Félix Perret. La revue *Urbanisme et Architecture* a fait récemment l'objet d'un communiqué de protestation qui a paru dans la presse et qui ne concerne donc absolument pas la revue *Architecture, Formes et Fonctions*, N° 4, éditée par M. Anthony Krafft.

Enquête sur les autoroutes

GPV. - Le *Journal de la construction de la Suisse romande* publie une grande enquête sous le titre:

«Sommes-nous prêts à entreprendre la construction des autoroutes?»

Il s'est adressé à de nombreux spécialistes qui ont révélé les difficultés de l'entreprise, souvent ignorées du public. Un des obstacles paraît particulièrement évident:

Comme dans tous les secteurs économiques, on se rend compte de la grave pénurie de personnel technique. M. René May, ingénieur, déclare: «La formation est bonne. Mais elle devrait être plus poussée. Du reste, en Suisse, nous sommes plutôt en retard au point de vue de la technique routière... Il faut bien le dire, en Suisse, nous restons un peu dans la routine.»

Facile à installer...

Grâce à sa suspension en deux points, le chauffe-eau Therma se monte très rapidement contre une paroi en maçonnerie ou en bois, sans nécessiter de gabarit spécial pour les boulons de scellement.

Facile à reviser...

Même lorsque la place est extrêmement restreinte, le chauffe-eau Therma peut être révisé avec la plus grande facilité, car il suffit de le faire basculer latéralement ou en avant, pour sortir le corps de chauffe.

N'hésitez donc pas !

Installez des



chauffe-eau

Therma

Therma S. A., Schwanden/GL. - Tél. (058) 7 14 41
Bureaux et entrepôts: Genève, rue de la Rôtisserie 13
Lausanne: rue Beau-Séjour 1 - Berne: Monbijoustrasse 47

A la S. A. Therma, Schwanden/GL.

45-4

Envoyez-moi le prospectus détaillé concernant les chauffe-eau Therma.

Adresse:

.....

Mettre sous enveloppe ouverte, affranchie à 5 ct.

Coupon



Joseph Diémand S.A.

Maison fondée en 1903

Lausanne

Rue César-Roux 26

**résout le
problème de vos
installations sanitaires**

M. Pierre Peitrequin, ingénieur et professeur à l'EPUL, relève les difficultés auxquelles se heurte la formation des ingénieurs routiers. A l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne, les futurs ingénieurs doivent apprendre toute la technique routière en une trentaine d'heures (45 heures l'année prochaine) au total. L'EPUL manque de place, dans ses programmes et dans ses locaux. La nécessité d'un laboratoire routier se fait sentir. Une comparaison suggestive montre qu'il vaudrait la peine d'en faire les frais: «La contre-valeur de deux kilomètres de route, c'est-à-dire 5 millions, aurait suffi durant plusieurs années pour former tous les ingénieurs dont le pays a besoin...»

Parmi les autres difficultés, citons le problème des remaniements parcellaires et des achats de terrain. M. Decollogny, du Département des travaux publics, estime que la loi sur le remaniement parcellaire doit être révisée, de manière que l'Etat puisse acquérir les terrains par voie d'échanges. Il en déduit que le premier coup de pioche de l'autoroute Genève-Lausanne ne pourra pas être donné avant la fin de 1959. Il relève également le nombre impressionnant des ouvrages d'art qui devront encore être étudiés pour ce seul tronçon: «... quatre grands ouvrages d'art de 150 à 250 m. de portée, plus de quarante-quatre ponts, ayant une moyenne de 80 m. de portée, plus la correction de quarante-deux routes cantonales sur une longueur dépassant 40 km., plus la suppression de six passages à niveau sous les voies CFF, plus la construction de trois tunnels ayant de 180 à 360 m....»

Au sujet du parc de machines nécessaire à la construction des autoroutes, les avis sont partagés. M. Decollogny juge insuffisants les moyens actuels: «Si l'on veut construire l'autoroute Genève-Lausanne en quatre ans, il faudra disposer d'engins plus perfectionnés, des dernières machines rapides à grand débit.» MM. W. Bieri et P. Fallet, ingénieurs, affirment au contraire: «Les machines, on les a! On a même bien assez de machines. Seulement, elles ne sont pas assez utilisées actuellement.» Ils estiment qu'elles travaillent aujourd'hui à 40 % de leur capacité. «Mais ce matériel est utilisé partout en même temps. Les chantiers sont trop morcelés pour le matériel dont nous disposons. Nous sommes trop dispersés, accaparés par de petites bricoles. Des chantiers de 150 000 à 300 000 francs, comme ceux qui sont mis en soumission couramment, ne permettent pas une utilisation rationnelle des machines. Il faudrait des chantiers plus grands, de 800 000 francs au moins. Car actuellement, les frais de transport des machines sont énormes et l'on perd beaucoup de temps... Chez nous, on aime la bienfacture qui confine au travail d'orfèvrerie. Mais pour l'autoroute, on devrait simplifier tout cela...»

Certes, une grande œuvre comme celle-là présente de grandes difficultés. Mais aucune n'est insurmontable. Parmi les illustrations que publie *Construction* se trouve la photographie d'une magnifique autoroute au Venezuela. Cette vue nous fait mesurer notre retard

OSRAM

Bien voir - mieux travailler grâce
à la lumière fluorescente Osram

Nos éclairagistes expérimentés
vous renseigneront gratuitement
et sans engagement sur
son utilisation judicieuse
Osram S. A., Zurich 22
Tél. (051) 32 72 80



Grabner VSG