Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage

Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen

Band: 4 (1965)

Heft: 1

Buchbesprechung

Autor: [s.n.]

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: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Projektwettbewerb Friedhofanlage «am Uetliberg» in Zürich

Das Preisgericht hat im Februar 1965 folgende Rangliste bekanntgegeben:
1. Preis
Projekt Nr. 13, Kennwort «Requiem»
Verfasser: Werner Gantenbein, dipl. Architekt BSA/SIA, Zürich; Mitarbeiter A. Stein
2. Preis
Projekt Nr. 8, Kennwort «Monitus»
Verfasser: Josef Stutz, dipl. Architekt ETH/SIA, Zürich
3. Preis
Projekt Nr. 30, Kennwort «Styx a)»
Verfasser: E. Del Fabro + Gerosa, Architekten, Zürich; E. Cramer, Gartenarchitekt BSG/SWB, Zürich
Wir werden in einer späteren, dem Thema «Friedhof» reservierten Nummer auf den Wettbewerb zurückkommen.

Concours pour l'aménagement du cimetière «am Uetliberg» à Zurich

Le jury a publié en février 1965 le palmarès suivant:
1er prix
Projet n° 13, «Requiem»
Auteur: Werner Gantenbein, architecte dipl. BSA/SIA, Zurich, collaborateur: A. Stein
2e prix
Projet n° 8, «Monitus»
Auteur: Josef Stutz, architecte dipl. ETH/SIA, Zurich
3e prix
Projet n° 30, «Styx a)»
Auteur: E. Del Fabro + Gerosa, architectes, Zurich; E. Cramer, architecte paysagiste BSG/SWB, Zurich
Nous reparlerons de ce concours dans un prochain numéro consacré aux cimetières.

Project competition for the cemetery "am Uetliberg", Zurich

In February 1965 the Jury published the following ranking list:
1st Prize
Project No. 13 "Requiem"
Werner Gantenbein, architect BSA/SIA, Zurich; assistant A. Stein
2nd Prize
Project No. 8, "Monitus"
Josef Stutz, architect ETH/SIA, Zurich
3rd Prize
Project No. 30, "Styx a)"
Del Fabro & Gerosa, architects, Zurich; E. Cramer, garden architect BSG/SWB, Zurich
We shall later refer again to this competion in a number dealing mainly with the subject "Cemeteries".

«Gras darf nicht mehr wachsen» (in deutscher Sprache)

Von Prof. Hermann Mattern, Berlin
Taschenbuch, 181 Seiten, 39 Bilder, «Ullstein Bauwelt Fundamente» N 13, im Ullstein-Verlag Berlin, Frankfurt/M., Wien.
In «12 Kapitel über den Verbrauch der Landschaft» schildert der Verfasser den Raubbau, den wir Herren der Schöpfung, die wir uns die Erde untertan gemacht haben, an allem Lebendigen um uns herum treiben. Die Kapitel tragen merkwürdige kurze Überschriften, z. B. «Die Axt» und dazu gehörige Bildlegenden besagen: «Erst die Erfahrungen von Jahrhunderten konnten lehren, dass, wo weniger Wald als Feld in der Landwirtschaft belassen wird, allen Böden – nicht nur den jüngeren Rodungen – erschwerte Bedingungen für den biologischen Ausgleich auferlegt sind. Dass mit der Entwaldung des Landes eine Bodenzerstörung einherging, die nie wiedergutzumachen sein würde, wusste niemand.» Oder «Die Speiche»: «Von der Strasse aus machte sich der Mensch das Land untertan, eroberte er sich Wirtschaftsraum und Fluren. Mit der Strasse unter seinen Füssen erwirbt sich der Mensch Freiheit – Bewegungsfreiheit. Es liegt allein an ihm, ob er dabei «Spielraum» gewinnt – oder das Leben verliert.»
«Die Fruchtbarkeit der Erde darf unter gar keinen Umständen abnehmen.» Dabei gehen wir in Mitteleuropa – und in andern Ländern und Kontinenten ist es kaum viel besser – mit der Erde um, als ob sie uns unbeschränkt zur Verfügung stünde. Die Sünden der Väter rächen sich bis ins dritte und vierte Glied. Die ungeheure Überschätzung der Technik erschwert das Erkennen unserer Fehler und Sünden an der Landschaft, und die Wiedergutmachung ist so schwer, weil der einzelne machtlos ist und nur eine gemeinsame, über lange Zeiträume wirksame Anstrengung zum Erfolg führen kann. Es mag paradox erscheinen, in unserer Zeit des sich ausbreitenden Wohlstandes vor Notzeiten zu warnen. Und doch ist es notwendig! H. Matterns Buch sollte eine weite Verbreitung finden, um zum Aufbau einer breiten Abwehrfront gegen die landschaftszerstörende Gleichgültigkeit und Unwissenheit beitragen zu können.

«Gras darf nicht mehr wachsen» (en langue allemande)

par le professeur Hermann Mattern, Berlin
Format de poche, 181 pages, 39 illustrations, «Ullstein Bauwelt Fundamente» no 13
Aux Editions Ullstein, Berlin, Francfort-sur-le-Main, Vienne.
Divisé en douze chapitres, cet ouvrage s'en prend au gaspillage insensé, au grapillage pourrait-on dire, de tous les biens de la nature par l'homme. Chaque chapitre porte un titre lapidaire et significatif, ainsi par exemple «La hache». Quant aux légendes accompagnant les illustrations, elles sont un avertissement, un appel à la raison auquel on fera bien de ne pas demeurer sourd. Ecoutez plutôt celui-ci: «Il a fallu des siècles d'expériences pour se rendre compte que là où il y a moins de forêts que de champs – et non seulement dans les lieux récemment essartés – l'équilibre biologique est fortement compromis. Nul n'était conscient jusqu'alors des conséquences irrémédiables du déboisement d'un territoire pour son sol». Dans un autre chapitre, l'auteur insiste sur le fait que si la route a permis à l'homme d'asservir la nature, si elle lui permet de conquérir ou de recouvrer sa liberté, elle peut aussi le conduire à sa perte. Tout dépend de lui.
Cet ouvrage nous met enfin en garde contre le péril que courrait l'humanité si la fécondité de notre planète venait à diminuer. Car c'est un fait qu'en Europe centrale notamment – et il n'en va guère autrement dans les autres régions de notre globe – on se livre à une exploitation effrénée des ressources naturelles comme si elles étaient inépuisables. Aveuglés par le prestige de la technique à laquelle on attribue souvent un pouvoir surfait, nous ne voyons même plus les méfaits qui ne cessent d'être commis contre la nature. Le remède est d'autant plus difficile qu'il ne saurait être le fait d'efforts individuels. Seule une action concertée et de longue haleine pourra porter ses fruits. A une époque où le bien-être matériel est de plus en plus accessible aux masses, un tel avertissement peut sembler paradoxal. Il n'en est rien, au contraire. Aussi faut-il souhaiter que le livre de M. Mattern trouve une large audience et contribue à la défense de la nature victime de l'indifférence et de l'ignorance.

"Gras darf nicht mehr wachsen" (published in German)

by Prof. Hermann Mattern, Berlin
Pocketbook edition, 181 pages, 39 illustrations. Series "Ullstein building foundations" (Ullstein Bauwelt Fundamente) Nr. 13
Publishers: Ullstein Verlag, Berlin, Frankfurt, Vienna.
In his "12 chapters on wasteful exploitation of the landscape" the author depicts the methods of the robber-farmers who call themselves the Lords of the creation, and what they did to all that lives. The different chapters come under short, somewhat strange headings, as for example "The Axe". The illustrations read: "Only the experience of many centuries could teach that where there is less forest left than fields in the landscape, all soils—not only those of later periods of the rooting out of woodland—are subject to much harsher conditions under which to achieve biological balance. No one realized that in turning woodland into arable land harm was done that could never be repaired."
In another chapter, "The Spoke", he says: "It was from the road that man conquered the land. On this basis he built the foundations of his economy, meadows and arable land. This meant freedom, freedom of motion. Let him take care lest in creating freedom of motion —open space—he should lose his life."
"On no account should the fertility of the soil decline". And yet in Central Europe—elsewhere it's hardly better—we treat the soil as if it were a commodity of unlimited supply. The iniquity of the fathers is visited upon the children up to the third and fourth generation. Egregious overrating of technics tends to make us blind to our sins against the landscape and amendement is all the more difficult as initiatives taken by single persons will be of no avail; success can only be achieved through untiring efforts during long periods of time. It may seem strange that our time of growing and expanding wealth there should be need of warning against dire distress. And yet it is necessary. Mattern's book should find the widest possible circulation so that it may do its part in the fight against the destructive forces of indifference and ignorance that threaten the landscape.
R. A.

«Planing for Man and Motor»

von Paul Ritter,
384 Seiten, mit vielen Planskizzen und Bildern, im Verlag Pergamon Press Ltd, Oxford – London – New York – Paris – Frankfurt. 1964
Paul Ritter, Architekt und Soziologe, hat sich den Kampf für die Trennung des Motorfahrzeugverkehrs vom Fussgängerbereich zur eigentlichen Lebensaufgabe gemacht und führt ihn mit Wort und Bild wo er kann. Schon vor mehreren Jahren hat er sein Material auf 100 Tafeln zusammengestellt und diese Ausstellung bis jetzt in 35 Städten gezeigt. In seinem Buch gibt er nun eine umfassende Darstellung der Überlegungen und Untersuchungen zum Thema «Mensch und Motor».
So wird im Abschnitt III «Das Verhältnis zwischen Mensch und Fahrzeug», im Abschnitt IV die «Bedürfnisse des Menschen als Organismus» und im folgenden «Notwendigkeit und Wesen der Fahrzeuge» beschrieben. In den Abschnitten VI bis IX werden «Neue Städte mit Verkehrstrennung, Städtischer Wiederaufbau, Die Verkehrstrennung in Wohnvierteln und Wiederaufbau und Verbesserung von Wohnvierteln» an rund 140 Beispielen erörtert. Ein letzter Abschnitt über die «Geschichte der Verkehrstrennung» nebst Literaturverzeichnis und Anhang beschliesst das umfangreiche Buch Das Inhaltsverzeichnis und die Einleitung sind ins Französische und Deutsche übersetzt. Wenn die Übersetzungen auch nicht allen Wünschen gerecht werden, so helfen sie doch dem des Englischen weniger Kundigen zum Verständnis dieses einzigartigen Buches, das weite Verbreitung verdient. Der Städtebau in Europa leidet von Jahr zu Jahr mehr unter der unbewältigten Motorisierung. Sie ist ein eigentlich revolutionäres Geschehen und als solches vorerst nur von einer sehr kleinen Minderheit erkannt. Paul Ritters «Planung für Mensch und Motor» trägt sehr viel zur Vertiefung und Ausbreitung solcher Erkenntnis bei.

«Planing for Man and Motor»

par Paul Ritter, 384 pages. Nombreux croquis et illustrations. Aux Editions Pergamon Press Ltd, Oxford–Londres–New York–Paris–Francfort, 1964
Paul Ritter, architecte et sociologue, s'est donné pour tâche de proclamer la nécessité impérieuse d'exclure le trafic motorisé du domaine réservé aux piétons. Pour étayer son argumentation, il a réuni au cours de plusieurs années une riche documentation répartie sur 100 tableaux qu'il a déjà présentés lors d'expositions organisées dans 35 villes. Son livre nous offre une étude approfondie de la condition de l'homme dans notre civilisation motorisée.
Ainsi, il parle au chapitre III des «relatios entre l'homme et le véhicule», au chapitre IV des «besoins de l'organisme humain» et au chapitre V «du véhicule et de sa raison d'être». Dans les chapitres VI à IX, il traite les sujets suivants, à la lumière d'environ 140 exemples: les villes modernes procédant à l'aménagement de voies de circulation séparées pour véhicules et piétons; la reconstruction des villes; la reconstruction et la conception moderne des quartiers résidentiels ainsi que la séparation du trafic motorisé. Une bibliographie et une annexe complètent ce volumineux ouvrage. La table des matières et l'introduction ont été traduites en français et en allemand. Si ces traductions laissent quelque peu à désirer, il n'en demeure pas moins qu'elles constituent une aide précieuse pour le lecteur peu familiarisé avec l'anglais. Il comprendra ainsi mieux ce livre exeptionnel qui mérite une large audience. L'urbanisme souffre toujours plus, en Europe, d'une motorisation qui prend des proportions véritablement alarmantes. Et pourtant, seule une faible minorité a pris conscience des conséquences que cet état de choses peut entraîner. Par son livre «Planing for Man and Motor», Paul Ritter met le doigt sur la plaie, et contribue largement à ce que chacun reconnaisse le mal et tente d'y parer.

"Planing for Man and Motor"

by Paul Ritter. 384 pages with many plans and pictures. Publishers: Pergamon Press Ltd, Oxford-London-New York-Paris-Frankfurt, 1964
Paul Ritter, architect and sociologist has made segregation of motorized from pedestrian traffic his life task, and he leads the fight in word an picture wherever he can. He started collecting his material years ago and so far has been able to exhibit his findings presented on 100 tables in 35 cities. In his book he now gives a complete presentation of his ideas and the results of his research work on the subject "Man and Motor".
In section III he deals with the relationship between Man and Motor, in section VI with the needs of man as an organism, to be followed up by a study on the necessity and the nature of vehicles. Section VI–IX are devoted to new towns with traffic segregation, reconstruction of cities, and improved living quarters, illustrated by about 140 examples. The last section dealing with the history of traffic segregation, an index of literature and an appendix conclude this extensive study. The index and the introduction have been translated into French and German. Even though these translation may not always do justice to the original they will all the same be helpful to all those who do not know English well enough fully to understand this remarkable book which deserves the widest possible circulation. City building in Europe is more and more affected by steadily increasing motorisation and this feature with all its consequences has so far only been realized by a small minority. Paul Ritter's "Planing for Man and Motor" will largely contribute to a better understanding of every aspect of this problem and everything that is involved.
R. A.