

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 5 (1966)
Heft: 4

Vorwort: Die Seite des Redaktors = La page du rédacteur = The editor's page
Autor: Kiener, A.

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: 22.02.2026

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

Grosse Verkehrsanlagen sind heute im Bau, mächtige Autobahnprojekte mit ihren riesigen Anschlusswerken entstehen überall, und weitere Verkehrsprobleme werden in naher Zukunft in Angriff genommen werden müssen.

Meist sind harte Eingriffe in die Landschaft notwendig, ganze Stadtteile werden tangiert, Dorfbilder werden verändert. Es wäre eigentlich als selbstverständlich anzunehmen, dass Planer, Strassenbauer und Landschaftsgestalter gemeinsam als Team an diesen wichtigen Bauwerken und der so notwendigen Integration mit der Landschaft arbeiten würden. Leider zeigen Beispiele im In- und Auslande, dass dem nicht immer so ist.

Wir möchten jedoch hervorheben, dass gute Arbeiten landschaftlicher Gestaltung und Eingliederung von Verkehrsanlagen, die zum Teil als Musterbeispiele gelten können, schon längst bestehen und auch in letzter Zeit geschaffen wurden. Aber noch begegnet man Strassenbauwerken, die vermuten lassen, dass das Teamwork von Verkehrsfachleuten und Landschaftsgestaltern nicht funktioniert oder überhaupt nicht angestrebt wird. Dabei haben wir seit Jahrzehnten das schlechte Beispiel der Bahnböschungen vor uns, die unschön, teilweise geradezu als Schandflecken in der Landschaft wirken.

Es ist eine Tatsache, dass die Verkehrsfachleute in verschiedenen Situationen vor fast unüberwindlichen Schwierigkeiten stehen. Ich erinnere vor allem an die Führung der Expressstrassen durch die Städte oder an das Beispiel unseres Heftes mit der Führung der Nationalstrasse am Nordufer des Bielersees. Aber gerade dieser hohe Schwierigkeitsgrad der Probleme sollte zur positiven Zusammenarbeit der verschiedenen Fachleute führen, in die auch der Landschaftsgestalter von allem Anfang an miteinbezogen werden muss.

Die vorliegenden Arbeiten zeigen weitgehend, wie vielschichtig allein schon die Grünprobleme sind, die im Zusammenhang mit dem Bau von Verkehrsanlagen gelöst werden müssen.

Wir haben absichtlich neben dem wichtigsten Problem der landschaftlichen Eingliederung und der Bepflanzungen längs der Autobahnen auch Detailaufgaben wie die Böschungssicherung und das so wichtige Unterhaltungsproblem angeschnitten.

Es sind vom Landschaftsgestalter und Gartenfachmann eine Vielzahl von Problemen zu bearbeiten.

Bei den Beispielen, die wir zur kritischen Betrachtung stellen, geht es uns nicht darum, diese wenigen Arbeiten an den Pranger zu stellen. Das wäre ungerecht, denn ähnliche oder noch schlimmere Fotos lassen sich leider auch anderswo machen. Vielmehr sollen diese schlechten oder zum Teil pro-

De grandes voies de communication sont actuellement en construction, d'imposantes autoroutes avec de gigantesques ouvrages de raccordement apparaissent partout, et d'autres problèmes suscités par la circulation devront être abordés dans un proche avenir. La plupart du temps, de graves atteintes aux paysages se révèlent nécessaires: des quartiers urbains entiers sont entamés, des villages sont transformés.

On pourrait supposer, comme d'une chose allant de soi, que les planificateurs, les constructeurs de routes et les paysagistes travaillent en équipe et en commun à ces grands ouvrages et au maintien de l'intégration si nécessaire dans l'ensemble du paysage. Malheureusement, des exemples pris en Suisse et à l'étranger montrent que ce n'est pas toujours le cas.

Nous devons d'autre part souligner qu'il existe aussi depuis longtemps, et qu'on a également exécuté dernièrement, de bons travaux d'aménagement des paysages et d'intégration des voies de communication; certains peuvent même être considérés comme des modèles du genre. On trouve cependant encore des constructions routières qui permettent de supposer que le travail d'équipe des spécialistes de la circulation et des paysagistes ne s'est pas bien déroulé ou peut-être n'a même pas été recherché. En outre, nous avons sous les yeux depuis des dizaines d'années le mauvais exemple des talus des chemins de fer, qui sont toujours laids et qui parfois défigurent honteusement le paysage. Le fait est que les spécialistes de la circulation se heurtent parfois, dans certaines localités et régions, à des difficultés presque insurmontables. On peut rappeler, à ce propos, le passage des «routes express» à travers les villes, ou à l'exemple présenté dans ce numéro, celui du tracé de la route nationale sur la rive nord du Lac de Bièvre.

Or, c'est précisément ce haut degré de difficulté des problèmes qui se posent, qui devrait engager les différents spécialistes à collaborer activement entre eux et à s'adjoindre dès le début aussi les paysagistes.

Les articles ci-après montrent de manière détaillée la complexité des problèmes d'aménagement des zones de verdure, qui doivent être résolus lors de la construction des voies de communication.

C'est à dessein que nous avons traité, à côté du problème très important de l'intégration dans le paysage et de celui des plantations le long des autoroutes, aussi d'autres travaux de détail, tels que la stabilisation des pentes et des talus et le problème capital de l'entretien.

Le paysagiste et le jardinier spécialisé ont à s'occuper d'un très grand nombre de problèmes différents.

En choisissant les exemples que nous offrons

Large traffic installations are now building, vast highway projects with their immense subsidiary works are being constructed everywhere, and further traffic problems will have to be tackled in the near future.

All this involves major encroachment upon landscapes; entire municipal areas are affected, the appearance of villages is changed. It would actually be a matter of course for planners, road builders and landscape architects to work jointly as a team on these important structures and on their integration, which is so necessary, in the landscape. Unfortunately, examples at home and abroad prove that this is not always the case.

We would here point out that good solutions of landscape architecture and the integration of traffic facilities, part of which may be regarded as exemplary, have long since existed and were recently completed. But there exist road constructions which indicate that teamwork among traffic specialists and landscape architects failed to function or was not even sought. At the same time we have for decades seen the bad example of railway embankments which are ugly and often actual blots on the landscape.

It is a fact that traffic specialists in many situations face almost unsurmountable difficulties. I would here call attention mainly to the passing of express roads through towns or to the example shown in this issue, the arrangement of the national highway on the northern shore of the Lake of Bièvre.

But it is this very difficulty in the problems posed that should result in a positive collaboration among the various specialists among whom landscape architects should be counted from the very outset.

The work here shown largely reveals how complex the verdure problems are by themselves, which must be solved in connection with the construction of traffic ways.

Besides the most significant problem of integration in the landscape and the planting along highways, we have deliberately included details such as the securing of slopes and the important maintenance problem.

The landscape architect and gardening specialist are called upon to handle a variety of problems.

With the examples which we present for critical observation, we do not propose to put these few solutions in the pillory. This would be unjust because similar or even worse pictures can unfortunately be observed elsewhere as well. Much rather, these bad or partly problematical cuts of traffic projects which are unsatisfactory in terms of landscape architecture are designed to incite contemplation and discussion.

The historical town was a pedestrian town which derived its character from the aspect of pedestrian life. At that time, the functions



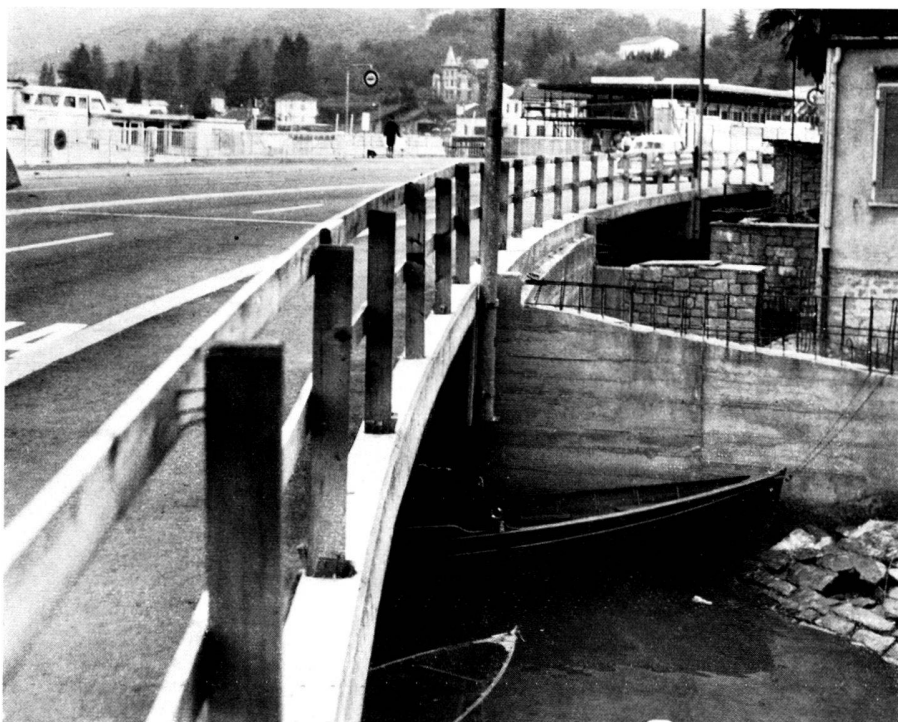
1

Viele unersetzliche städtebauliche und landschaftliche Werte werden durch die Auswirkungen des Verkehrs verschandelt. (Beispiel: Brissago)

Dans le domaine de l'urbanisme et du paysage, beaucoup d'ensembles précieux et irremplaçables ont été abîmés par les effets de la circulation (exemple: Brissago).

Many irreplaceable values of architecture and landscape are marred by the effects of traffic. Example: Brissago.

1



2

Nur zu oft verhindern zwar grosszügige aber brutale Verkehrslösungen längs Seeufers jede natürliche Verbindung zum Wasser. Gewachsene Landschafts- und Dorfbilder werden zerstört. (Beispiel: Ponte Tresa)

Il n'arrive que trop souvent que des solutions grandioses mais brutales aux problèmes de la circulation, le long des lacs, coupent tous les contacts avec le rivage naturel et avec l'eau. On détruit ainsi des paysages entiers et des ensembles villageois (exemple: Ponte Tresa).

Only too frequently do generous, but brutal, traffic solutions along lake shores bar access to the water. Grown landscapes and villages aspects are destroyed. Example: Ponte Tresa.

2

blematischen Ausschnitte aus Verkehrsanlagen, die in landschaftsgestalterischer Hinsicht nicht befriedigen, zum Nachdenken, zur Diskussion anregen.

Die historische Stadt war eine Fussgängerstadt, die ihr Gepräge aus der Sicht des Fussgängerverkehrs erhielt. Damals waren die Funktionen des Lebens wie Arbeiten, Wohnen, Handel usw. meist auf einen Strassenzug konzentriert.

Heute sind Arbeitsplatz, Wohnen, Erholung usw. durch grosse Distanzen voneinander getrennt. Das hat eine sehr starke Beeinflussung der Lebensverhältnisse, besonders in den Städten, durch die ständige Zunahme der Verkehrs zur Folge.

Der Verkehr heute, anscheinend das grosse Problem der Städte, Dörfer, Regionen usw., ist eine Folge dieses Strukturwandels.

Wirklich gute Lösungen der Verkehrsprobleme können aber nur innerhalb von Gesamtplanungen gefunden werden, die auch die besten Voraussetzungen für eine gute landschaftliche Eingliederung und Gestaltung der Verkehrsanlagen schaffen.

Sehr eindrücklich zeigt das Beispiel Wingreis am Bielersee, wie eine gute Lösung des Verkehrs durch die Ortsplanung möglich ist, die auch dem Fussgänger mit dem Uferweg eine Zone erhalten kann, in der er sich als Mensch ungefährdet und frei bewegen darf. Es müssen für den Fussgänger neue Zonen, neue Erlebnisbereiche geschaffen werden.

Zu diesem Thema ist auch der interessante Beitrag von Bristol als Beispiel einer konsequenten Führung getrennter Fussgängerwege durch die komplizierten Verkehrsanlagen sehr wertvoll.

Das Bemerkenswerteste am Beispiel Bristol ist aber die Tatsache, dass eine Garten- und Landschaftsarchitektin mit den Studien der landschaftlichen Eingliederung der sehr grossen und komplizierten Verkehrsanlagen beauftragt wurde.

Die richtige landschaftliche Behandlung der oft grossen Geländeausschnitte, die durch den Strassenbau gezwungenermassen verändert werden müssen, ist eine äusserst wichtige Aufgabe. Bauwerke wie Strassen, Brücken usw. brauchen durchaus nicht als Fremdkörper zu wirken, wenn sie mit der richtigen Beziehung in die umgebende Landschaft eingegliedert werden. Sie können im Gegenteil der Erschliessung schöner Landschaftsräume dienen, ja diese sogar in speziellen Fällen in ihrem Werte steigern.

Die Beiträge über Hangsicherungen, Böschungsverbau usw. zeigen aber, dass es bei all den Fragen keineswegs allein nur um ästhetische, landschaftsgestalterische Probleme geht. Richtige Beurteilung der hydrologischen Verhältnisse und die damit zusammenhängenden Rutschgefährdungen, richtige Ableitung des in die Böschungen eindringenden oder an die Böschungen herangetragenen Wassers durch richtige Geländemodellierungen usw. sind nur einige Beispiele, die zeigen, dass es auch um wichtige erdbautechnische, aber auch ganz entscheidende wirtschaftliche Fragen geht.

Leider wissen wir nur zu gut, dass trotz aller Erkenntnisse die Wiederherstellung einer standortgemässen Vegetationsdecke an Stellen, an denen die Landschaft verwundet, aufgerissen wurde, noch allzu oft als nebensächliche Aufgabe betrachtet wird. Unsere Beiträge möchten zeigen, dass die Pflanzen, vom unscheinbaren Gras bis zum mächtigen Baum, sehr viele Aufgaben zu erfüllen haben. Die Normblätter der Serie SNV, 40660 bis

Fortsetzung Seite 33

à la contemplation critique des lecteurs, nous n'avons pas eu l'intention de mettre au pilori ces quelques travaux en particulier. Cela aurait été injuste, car on pourrait prendre ailleurs aussi des photographies analogues ou encore plus laides. Nous voulons seulement que ces passages mauvais, ou tout au moins discutables, de certaines voies de communication qui ne sont pas satisfaisantes sous le rapport de l'aménagement du paysage, donnent à réfléchir et servent à animer la discussion.

La ville historique était une ville de piétons, qui tirait son cachet de la circulation des piétons. Autrefois, les fonctions de la vie, comme le travail, l'habitation, le commerce, étaient généralement concentrées sur un court segment de route ou de rue.

Aujourd'hui les lieux de travail, d'habitation, de récréation, etc., sont séparés par de grandes distances. Ce fait a exercé une très grande influence sur les conditions de la vie, et particulièrement dans les villes, où il a entraîné l'intensification toujours croissante de la circulation.

La circulation actuelle, qui est en apparence le grand problème des villes, des villages, des régions, etc., est une conséquence de cette modification de structure. Mais les solutions vraiment bonnes des problèmes de la circulation ne peuvent être trouvées que dans le cadre des planifications d'ensemble, lesquelles constituent aussi les meilleures des conditions préalables pour parvenir à une bonne intégration des paysages et à un bon aménagement des voies de communication. A ce sujet on lira aussi avec beaucoup d'intérêt le remarquable article concernant Bristol, qui présente l'exemple d'un aménagement logique de chemins séparés pour piétons à travers un ensemble compliqué de voies de communication. Mais la caractéristique la plus notable de l'exemple de Bristol est le fait qu'une architecte-paysagiste et jardinière ait été chargée des études relatives à l'intégration dans le paysage d'un ensemble important et compliqué de voies de communication.

L'aménagement convenable dans le paysage de secteurs de terrain souvent vastes, qui doivent nécessairement se trouver transformés par les constructions de routes, est un travail extrêmement important. Les ouvrages d'art tels que les routes, les ponts, etc., ne doivent pas donner fatalement l'impression d'être des corps étrangers, s'ils sont incorporés au paysage environnant dans le rapport qui convient. Ils peuvent au contraire servir à ouvrir au peuplement de nouvelles régions dans de beaux paysages, et dans certains cas spéciaux ils peuvent même augmenter leur valeur. Mais les articles qui concernent l'aménagement des talus, la stabilisation des pentes, etc., montrent que les problèmes dont il s'agit ne sont pas tous d'ordre esthétique et n'ont pas trait seulement à la conservation des paysages.

Un jugement correct sur les conditions hydrogéologiques dominantes et sur les dangers de glissement des terrains qui en découlent, l'évacuation correcte de l'eau qui pénètre dans les talus ou qui se trouve amenée vers eux, par le moyen d'un modelage correct de la forme du sol, ne sont que quelques exemples qui montrent qu'il existe aussi d'importants problèmes dans le domaine de la technique du terrassement et des questions capitales dans celui de l'économie en général. Malheureusement nous ne savons que trop bien que malgré toutes les mises en garde le rétablissement d'un revêtement de végétation

Suite page 33

of life, such as working, dwelling, trading and the like, were commonly concentrated in one street.

Today, work-place, home, recreation etc. are separated by considerable distances. This results in a very pronounced influence on the mode of life—particularly in towns—by the steady rise of traffic.

Traffic today, apparently the great problem of cities, villages, regions etc., is a result of this structural transformation. Truly good solutions of traffic problems can, however, be achieved only within the framework of general planning which also provides the best prerequisites for satisfactory integration in a landscape and design of the traffic facilities. The example of Wingreis on the Lake of Biemme reveals most impressively how town planning enables traffic problems to be solved satisfactorily so that the shore path is a pedestrian zone where man can move freely and far from any danger. New zones, new areas of recreation should be provided for the pedestrian.

In this context, the interesting example of Bristol with its consistently separated pedestrian ways through the complicated traffic ways is most valuable.

But the most interesting aspect in the example of Bristol is the fact that a woman garden and landscape architect was entrusted with the studies of the incorporation of the very extensive and complex traffic facilities in the landscape.

The proper treatment of the landscape in the frequently extensive areas which must of necessity be altered by the construction of roads is an extremely important assignment. Structures such as roads, bridges etc. need not by any means appear as foreign bodies if they are incorporated in the surrounding landscape with the proper relationship. On the contrary, they may serve to open up attractive natural grounds and in some cases even enhance their value.

The contributions dealing with the securing of slopes, slope solidification and the like show, however, that all these questions do not involve solely esthetical problems connected with landscape design. The correct assessment of hydro-geological conditions and the danger of slipping connected therewith, adequate draining of the water penetrating into or supplied to the slopes by proper surface design etc. are just a few examples that show that important questions of soil mechanics and also economic considerations are involved.

Unfortunately we know only too well that, despite all discoveries, the restoration of a vegetation adequate to the location in places where the landscape was wounded and torn up, is all too often regarded as an unimportant task. Our contributions are designed to reveal that plants ranging from just grass to towering trees must perform many a function. The standard sheets of the SNV 40660 to 40679 series prepared and issued by the Association of Swiss Road Specialists deal with the plants along roads, particularly new roads. Several members of the Association of Swiss Garden and Landscape Architects have collaborated in the preparation of these sheets which should largely be considered as general rules; part of them are in the nature of regulations or contractual provisions. These standard sheets specify the functions of planting in great detail. Particularly Standard Sheet SNV 40660, Item 8, clearly states that "...the plants placed along roads must not be left

Continued page 33

3

Durch den Einfluss des Landschaftsarchitekten wurden die Böschungen flacher angelegt. (Vorgesehenes Böschungsprofil siehe Lattenprofil.) Die positive Auswirkung ist vor allem an der Böschung rechts deutlich sichtbar.

Grâce à l'influence de l'architecte-paysagiste, la hauteur des talus a été réduite (voir le profil du talus primitivement prévu sur le gabarit de terrassement à lattes clouées). Les effets esthétiques de cette décision sont particulièrement bien visibles sur le talus de droite.

Influence of the landscape architect caused the slopes to be made less steep (projected slope: cf. lath gauge). The positive effect is visible mainly at the right-hand slope.



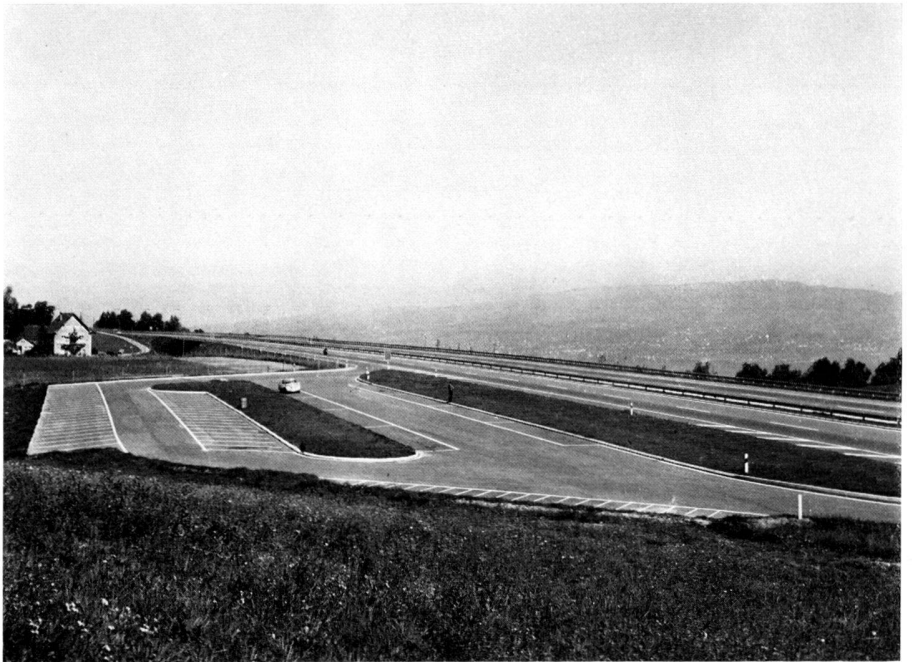
3

4

Ohne jede Baumbepflanzung wirkt der Park- und Rastplatz landschaftsfremd und auch nicht einladend. (Fehlender Schatten.)

Dépourvue de toute plantation d'arbres, cette place de stationnement et de repos paraît étrangère au paysage et n'est guère accueillante. L'ombre y fait défaut.

Entirely bare of trees, the parking and rest space is neither germane to the landscape nor inviting.



4

5

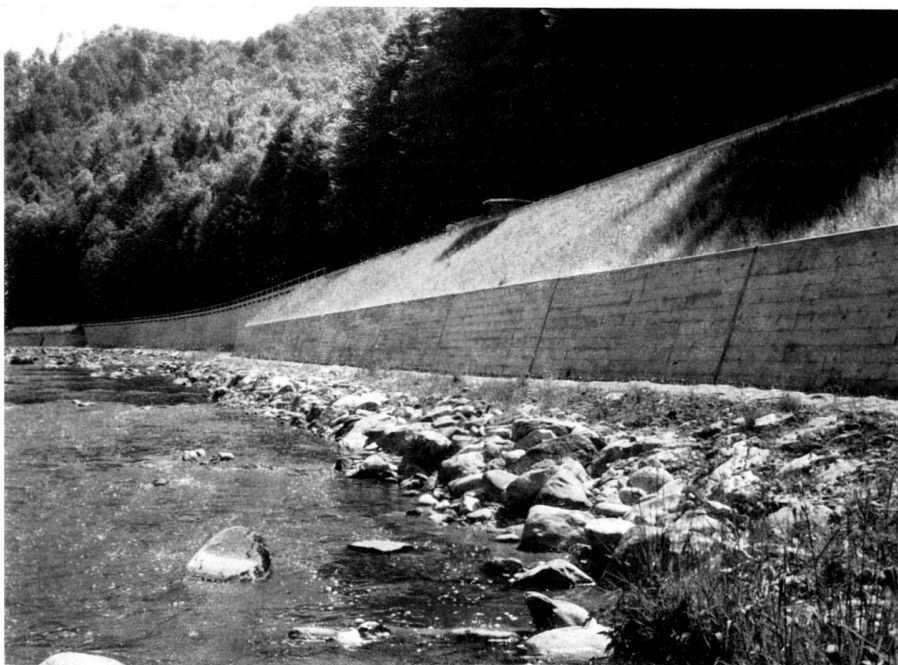
Zufahrt zu einem Park- und Rastplatz in einem alten, schönen Baumbestand.

Accès à une place de stationnement et de repos entourée d'une belle et ancienne futaie.

Access way to a parking and rest space amid beautiful old trees.



5



6

Die durch das Strassenrass und die Stützmauern bewirkte Trennung zwischen dem schönen Flussufer und dem Wald kann hier durch eine entsprechende Bepflanzung weitgehend gemildert werden.

La séparation opérée par le tracé de la route et le mur de soutènement entre les belles berges de la rivière et la forêt peut être considérablement atténuée ici moyennant des plantations appropriées.

The separation between the beautiful river bank and the wood, caused by the course of the road and its buttress wall, can here be considerably alleviated by suitable planting.

6



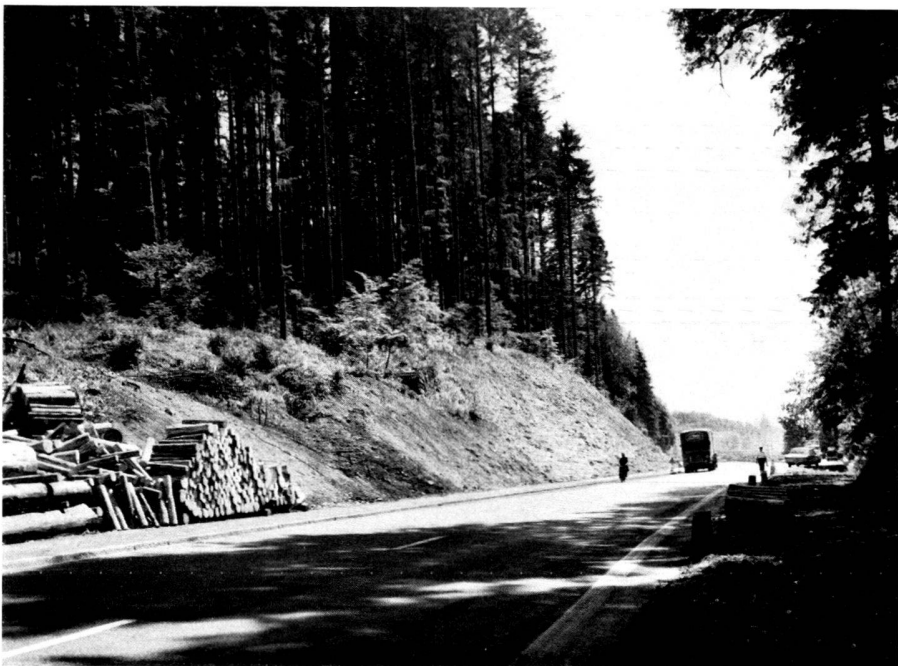
7

Dieses Beispiel möchten wir unsern Lesern zur kritischen Betrachtung überlassen. Wäre beim Brückenkopf rechts im Bild nicht eine bessere Führung der Mauer und der Rampe mit einer entsprechenden Bepflanzung möglich gewesen?

Nous tenons à présenter cet exemple à l'examen critique de nos lecteurs. Près de la tête du pont, à droite sur l'illustration, n'aurait-il pas été possible de mieux aménager le mur et la rampe, en y ajoutant des plantations appropriées?

We leave criticism of this example to our readers. At the bridgehead to the right of the picture, would not improved location of the wall and ramp and a plantation have been possible?

7



8

Dieser viel zu steile Ansschnitt muss mit standfesten Gehölzern gesichert werden.

Cette tranchée latérale beaucoup trop escarpée doit être soutenue par de solides boisages.

This cutting is far too steep and will have to be firmed up with deep-rooting trees.

8

9

Der senkrechte Felsabtrag ohne Grünverbau wirkt zusammen mit dem ganzen Strassentrasse hart in dieser schönen Landschaft.

Cette tranchée verticale dans le rocher, sans aucune plantation de verdure, produit un effet choquant au milieu de ce beau paysage.

The vertical removal of the rock and the absence of masking greenery, together with the layout of the road as a whole, make an impression of hardness amid this beautiful scenery.



9

10

Felsabtrag mit Grünverbau in einer Vertiefung – als sehr gutes Beispiel.

Tranchée creusée dans le rocher, avec plantation de verdure dans la gorge: un très bon exemple.

Rock removal masked by greenery in a hollow—a fine example.



10

11

Im Normblatt SNV 40660 steht unter den Aufgaben der Bepflanzung: «Einkleiden unästhetischer Kunstbauten, z. B. Masten, gelegentlich auch Mauern.» Beim vorliegenden Beispiel dürfte selbst eine Verbesserung durch eine einigermaßen grosszügige Bepflanzung ein schwieriges Problem sein.

Dans la feuille de normes SNV 40660 on mentionne parmi les rôles que doivent jouer les plantations: «Revêtement des ouvrages d'art inesthétiques, par exemple les pylônes, occasionnellement aussi les murs.» Dans l'exemple que nous présentons ici, même une amélioration au moyen de plantations assez abondantes ne manquerait pas de poser des problèmes difficiles.

Standard Sheet SNV 40660 states the tasks of planting as: "The masking of unesthetic constructions, such as masts and, on occasion, walls." In this example even a fairly generously planned planting operation would result in improvement only with difficulty.



11



Sehr schöne Bepflanzung des Fussgängerdurchganges mit Gleditschien im Areal der neuen Kantonsschule in Baden.

B. + F. Haller, Arch. BSA, Solothurn
Albert Zulauf, Gartenarchitekt BSG, Baden
Foto: Roger Kaysel, Wettingen



Schluss von Seite 28

40679, von der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner VSS bearbeitet und herausgegeben, behandeln die Bepflanzung an Strassen, insbesondere an Strassenneubauten, mit Einschluss der Autobahnen. Diese Normblätter, an denen verschiedene Mitglieder des Bundes Schweizer Garten- und Landschaftsarchitekten mitgearbeitet haben, sind mehrheitlich als Richtlinien aufzufassen, teilweise besitzen sie den Charakter von Vorschriften oder von Vertragsbestandteilen. Ausführlich sind in diesen Normblättern die Aufgaben der Bepflanzung umschrieben. Vor allem ist im Normblatt SNV 40660, Pos. 8, deutlich festgehalten, dass «die Anlage von Pflanzungen an Strassen nicht dem Zufall oder späteren Entscheidungen überlassen werden dürfen. Beim Bau der Autobahnen und bei grösseren Neu- oder Umbauten an Strassen hat der projektierende Ingenieur vielmehr rechtzeitig die Ausarbeitung eines Bepflanzungsplanes durch Fachleute der Landschaftspflege zu veranlassen.»

Wir möchten mit diesem Anthos-Heft dazu beitragen, dass das Bewusstsein der Verantwortung für die Aufgaben der landschaftlichen Eingliederung und Gestaltung von Strassen, von Verkehrsanlagen ganz allgemein, bei Behörden und Fachleuten, die an diesen Aufgaben arbeiten, wachgehalten wird.

Très belle plantation d'acacias sur un passage pour piétons, dans la zone du nouveau séminaire de Wettingen, près de Baden.

B. + F. Haller, arch. BSA, Soleure
Albert Zulauf, architecte paysagiste BSG, Baden
Photographies: Roger Kaysel, Wettingen

Fin de la page 28

approprié, aux endroits où le paysage a été blessé et déchiré, est encore considéré aujourd'hui trop souvent comme un travail d'importance secondaire. Nos articles doivent montrer que les plantes, depuis l'herbe la plus modeste jusqu'à l'arbre le plus imposant, ont de très nombreux rôles à jouer. Les feuilles de normes de la série SNV 40660 à 40679, qui ont été élaborées par l'Union suisse de Spécialistes des Routes et publiées par elle, ont trait aux plantations sur les routes, et en particulier sur les routes nouvellement construites, y compris les autoroutes. Ces feuilles de normes, à l'établissement desquelles différents membres de la Fédération suisse des Architectes-Paysagistes et Jardiniers ont collaboré, doivent être considérées en majorité comme des directives, mais certaines ont le caractère de prescriptions obligatoires ou de clauses contractuelles. Le rôle des plantations est décrit en détail dans ces feuilles de normes. En particulier, dans la feuille de normes SNV 40660, pos. 8, on dit très nettement ce qui suit: «...L'aménagement de plantations sur les routes ne doit pas être abandonné au hasard ou à l'éventualité de décisions ultérieures. Lors de la construction d'autoroutes ou d'importantes rénovation ou transformations d'autres routes, il faut au contraire que l'ingénieur responsable s'occupe à

Very attractive planting project for the pedestrian passageway with three-thorned acacias in the area of the new Seminary of Wettingen near Baden.

B. + F. Haller, arch. BSG, Solothurn
Albert Zulauf, garden architect, BSG, Baden.
Photographs: Roger Kaysel, Wettingen

Conclusion from page 20

to chance or later decisions. In the construction of highways and in the case of major constructions or reconstructions along roads, the planning engineer must arrange for a project for a planting plan by landscape specialists in good time."

With this number of "anthos" we wish to make a contribution to keeping alive the recognition of responsibility for the problems of the integration of a landscape and the design of roads, traffic facilities in general on the part of the authorities and specialists engaged in this type of work.

temps de faire établir un projet détaillé des plantations par des spécialistes de la protection des paysages.»

Avec le présent numéro de la revue «anthos», nous voudrions contribuer à éveiller chez les autorités et chez les spécialistes intéressés le sens d'une plus grande responsabilité à l'égard des travaux d'intégration dans le paysage et d'aménagement des routes et des voies de communication en général.

A. Kiener

BUNDESGARTENSCHAU KARLSRUHE 1967

Die Deutsche Bundesgartenschau, die alle zwei Jahre stattfindet, öffnet ihre Tore am 14. April und dauert bis zum 23. Oktober 1967.

Aus dem reich befrachteten Kalender der verschiedensten Veranstaltungen greifen wir heraus:

14. Juni

Konferenz der Gartenamtsleiter der Bundesrepublik

15.–16. Juni

Tagung der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege.

EXPOSITION NATIONALE D'HORTICULTURE DE KARLSRUHE 1967

L'exposition nationale allemande d'horticulture qui a lieu tous les deux ans se tiendra du 14 avril au 23 octobre 1967.

Parmi les manifestations les plus variées figurant à son calendrier, qu'il nous soit permis de retenir les suivantes:

14 juin:

Conférence des directeurs des services responsables des jardins publics de la République Fédérale d'Allemagne.

15 et 16 juin:

Session de la «Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege» (Société allemande d'horticulture et d'architecture paysagiste).

1967 GERMAN FEDERAL GARDEN SHOW KARLSRUHE

The German Federal Garden Show held every two years, will open on April 14 and close on October 23, 1967.

Among the variegated functions scheduled in the wealth of the programme we would single out for mention:

June 14,

Conference of the Gartenamtsleiter der Bundesrepublik (Heads of Garden Authorities of the Federal Republic).

June 15 to 16,

Meeting of the Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege (German Association for Garden and Landscape Architecture).