

# Die Seite des Redaktors = Editorial = Editorial

Autor(en): **Arioli, Richard**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **2 (1963)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.09.2024**

## **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.

Im Mai 1964 findet der neunte Kongress des Internationalen Bundes der Garten- und Landschaftsarchitekten IFLA in Japan statt. Das Programm findet der Leser unter den IFLA-Nachrichten. Mit unserem Beitrag «Reisen in Japan» möchten wir möglichst viele Kollegen aus aller Welt zur Teilnahme ermuntern; nicht damit sie nachher die Gärten aller Welt mit «Japanismen» ausstaffieren, sondern die alte japanische Gartenkultur und -kunst noch in der Wirklichkeit kennenlernen, bevor sie vielleicht von europäisch-amerikanischen Einflüssen infiziert und möglicherweise auch von der stets zunehmenden Bevölkerungsdichte bedrängt wird. Die japanische Gartenkunst wird mit viel Geschick zur Werbung im Ausland eingesetzt. An Gartenbauausstellungen ist das wohl selbstverständlich. Auffälliger und damit als Werbemittel wirksamer sind jedoch Gärten wie derjenige beim UNESCO-Gebäude in Paris und auch das in unserem Heft publizierte Beispiel am Comptoir in Lausanne. Welches andere Land könnte sich rühmen, mit seiner Gartenkunst im Ausland Propaganda machen zu können? Aber: Obwohl der UNESCO-Garten vom Japaner Isamu Noguchi geplant, ausgeführt und mit aus Japan importierten Pflanzen bepflanzt worden ist und Japaner beim Garten in Lausanne beratend und prüfend mitgewirkt haben, fehlt beiden Objekten gerade das Entscheidende, was uns als nur spürbarer, aber schwer zu definierender geistiger Gehalt aus den Bildern unseres Mitarbeiters Zahner von den Gärten in Japan anspricht. Man kann wohl etwas von ihren äusserlichen Formen exportieren, und dann sinkt das Exportprodukt zur blossen Dekoration ab. Es wäre schade, wenn wir von Japan nur die oberflächlichen «Japanismen», wie einstmal von China die «Chinoiserien», zu unserer Unterhaltung importieren würden. Japan hat mehr und Besseres zu bieten. Davon hoffen wir in einem späteren Heft ausführlich berichten zu können. Der Hauptteil unseres Heftes ist wieder der Arbeit des Landschaftsarchitekten zur Eingliederung der Autobahnen in die Landschaft gewidmet. Die Anregung dazu ging von der Landschaftstagung der Forschungsgesellschaft für das deutsche Strassenwesen im vergangenen September aus. Man stimmt dem Leiter ihres Arbeitsausschusses «Landschaftsgestaltung», Herrn Ing. Dr. h. c. Lorenz, gerne zu, wenn er die Strasse als ein organisch in die Landschaft eingefügtes Ingenieurkunstwerk sehen möchte. Als Fahrer erlebt man sie jedoch infolge der stets zunehmenden Verkehrsdichte je länger desto mehr nur noch als reines Transportinstrument. Wer aber daraus folgern möchte,

C'est en mai 1964 qu'aura lieu, au Japon, le 9<sup>e</sup> Congrès de la Fédération Internationale des Architectes-paysagistes (IFLA). Le programme de cette manifestation figure dans nos informations IFLA. Notre article «Voyage au Japon» est également une invitation demandant à nos collègues de participer très nombreux à ce congrès; non pas dans le but d'orner par la suite tous les jardins du monde avec des «japanismes», mais d'apprendre à connaître dans leur réalité la culture et l'art jardinier japonais, avant qu'elle devienne peut-être imprégnée de tendances européennes ou américaines ou qu'elle doive céder du terrain en raison de l'augmentation constante de la population. L'art japonais des jardins est utilisé avec beaucoup d'habileté dans la propagande extérieure, ce qui est tout-à-fait justifié lorsqu'il s'agit d'expositions d'horticulture. Cependant, cette «publicité» est beaucoup plus apparente et elle redouble d'efficacité lorsqu'elle consiste en l'aménagement de jardins tels ceux entourant les bâtiments de l'Unesco à Paris et celui — nous en publions l'exemple dans le présent numéro — du Comptoir Suisse de Lausanne. Quelle est la nation pouvant — à part le pays du Soleil Levant — se vanter d'exercer une propagande extérieure valable grâce à sa perfection dans l'art des jardins? Cependant, bien que le jardin de l'Unesco ait été conçu et aménagé par le Japonais Isamu Noguchi et que toutes les plantes qui le composent aient été importées du Japon, bien que des paysagistes japonais aient apporté leur contribution théorique et pratique lors de la conception du jardin de Lausanne, il manque à ces deux objets ce que nous montrent distinctement et clairement les prises de vues de notre collaborateur Zahner sur les jardins japonais. Il n'est pas d'emprunter à l'art japonais du jardinage des formes extérieures et de faire de ces «exportations» des produits s'abaissant à devenir de simples «décorations». Il serait regrettable que nous importions du Japon seulement des «japanismes» d'une portée superficielle, comme ce fut le cas si longtemps pour les «chinoiseries» de décorum. Le Japon peut nous présenter et nous offrir beaucoup mieux et nous espérons pouvoir vous le décrire en détail dans un de nos prochains numéros. Le but principal du présent numéro est principalement voué aux efforts des architectes-paysagistes en vue de l'adaptation des auto-routes dans le complexe des paysages. L'idée en fut donnée lors du congrès de septembre de la Société d'études pour le réseau routier allemand. L'on approuve volontiers les paroles du

In May 1964 the 9<sup>th</sup> Congress of the International Association of Garden and Landscape Architects, the IFLA, will take place in Japan. The programme will be found in the IFLA news. With our literary contribution "Travels in Japan" we are endeavouring to stimulate and encourage the participation of as many as possible of our colleagues from all over the world; not with the intention that they should subsequently introduce Japanisms in all the gardens the world over, but so that they should get to know the ancient art of Japanese horticulture still in its realness, i. e. before its possible infection by European and American influences or ere it is crowded out by an ever increasing density of population.

Japanese horticulture is being used with great skill for propaganda purposes abroad. In horticultural shows it is a matter of course. More noticeable however and therefore more effective as a medium of propaganda are gardens, such as the one at the UNESCO building in Paris and equally so the one at the Comptoir in Lausanne, published in our magazine as an example. What other country can boast using its own particular horticulture for propaganda purposes? But although the UNESCO garden was planned, realized and furnished with plants imported from Japan by the Japanese Isamu Noguchi, and the fact that Japanese assisted in an advisory capacity in the realization of the garden in Lausanne, the really conclusive, to us perceivable but difficult to define spiritual values appealing to us in the illustrations by our contributor Mr. Zahner of "Gardens in Japan" are wanting in both objects. It is of course possible to export some of their outer or superficial pattern but the export product then simply becomes a decoration. It would be a pity if we were simply to import from Japan the superficial Japanisms, as a passing fad, as we did once Chinese knick knacks from China. Japan has more and better to offer. We hope to be able to publish a fuller and more detailed account on the subject at a later date.

The principal part of our present edition is again set apart to the work of the landscape architect and his endeavour to blend the autostradas into the landscape as an entirety. The suggestion for this emanated from the general meeting of the research society for the German highroad system of September last. One can but whole-heartedly approve Ing. Lorenz, Dr. h. c., head of the executive committee of the "Landschaftsgestaltung" (landscaping), when he states that he would like to see the highroads as works

dass deswegen die Pflanzungen an Strassen überflüssig würden, täuscht sich sehr. Wir haben es in Regennächten schätzen gelernt, wenn das Licht der Scheinwerfer nicht einfach im Dunkel versinkt, sondern an den reflektierenden Bäumen den Verlauf der Strasse erkennen lässt.

Vor allem aber ist die Pflanzung längs den Strassen für die in ihrer Nachbarschaft lebenden Menschen von sicher noch zunehmender Bedeutung. In einer amerikanischen Veröffentlichung «Contamination of vegetation by Tetra-Ethyl-Lead» in «Science», USA, 1962, Vol. 132, heisst es: «Bleitetraäthyl (Bestandteil des Bleibenzins) ist — in beachtlichen Mengen — zu einem normalen Bestandteil der Pflanzen an Autobahnen geworden, während es ihnen anderswo praktisch fehlt. Das Vergleichen von abnormen Bleigehalten in Pflanzen und Böden von England und Kanada mit den Zahlen verschiedener Krankheitsstatistiken legt einen Zusammenhang mit bestimmten Krankheiten sehr nahe.» In der Windrichtung konnten im Boden und auch in den Pflanzen Bleiverbindungen bis auf eine Entfernung von 300 m, rechtwinklig zur Strasse gemessen, festgestellt werden. Menschen und Tieren, deren Nahrung aus solchen «verbleiten» Zonen stammt, droht also eine chronische Bleivergiftung. Da es erfahrungsgemäss sehr lange dauern kann, bis der Verkauf von Bleibenzin verboten wird, wird man vielleicht dieser neuen Gefahr schneller mit der Pflanzung von Gebüschstreifen begegnen können. Jedenfalls werden die Landschaftsarchitekten diesem Umstand Rechnung tragen müssen.

Und von einem andern Sachverhalt sollten sie sich auch nicht überraschen lassen: Im letzten Winter wurden zur Glättebekämpfung auf gewissen Strecken in Deutschland bis zu 17 Tonnen und in Holland gar bis zu 20 Tonnen Streusalz verarbeitet. Diese Salzengen werden mit dem Schmelzwasser irgendwohin getragen und versalzen entweder das Grundwasser oder die Vegetationsflächen, sofern sie nicht einem Vorfluter zugeführt werden. Vorläufig ist noch nirgends von ernsthaften Schäden berichtet worden. Früher oder später werden sie jedoch auftreten, wenn diese Praxis anhält. Die Fachleute und die Forschungsinstitute werden gut tun, diese Dinge im Auge zu behalten.

Wenn man schon mit Milliarden-Aufwendungen ein neues Transportwesen auf der Grundlage der Motorisierung aufbaut, so muss es mit dem nötigen Respekt vor dem Lebendigen, seien es nun Menschen, Tiere oder Pflanzen, geschehen. Unter diesem Gesichtspunkt sind auch die Beiträge dieses Heftes zu verstehen, die sich einerseits mit der Wiederherstellung

chef de son département «Aménagement des paysages», Ingénieur Dr h.c. Lorenz, lorsqu'il déclare que la route doit être un ouvrage artistique incorporé au paysage. On ne la considère cependant, en tant que conducteur et étant donné la densité du trafic, que comme un simple instrument de transport. Celui qui en conclut que tout aménagement paysagère est superflu le long des routes se trompe lourdement. Nous avons pu apprécier, lors de voyages par nuit pluvieuse, combien il était rassurant de voir les faisceaux des phares ne pas se perdre dans l'obscurité, mais se refléter dans les arbres et indiquer ainsi le tracé de la route.

C'est cependant pour les hommes vivant à proximité des routes que l'apport de massifs d'arbres ou de verdure a le plus d'importance. Dans une publication «Contamination of vegetation by Tetra-Ethyl-Lead» dans «Science», USA, 1962, volume 132, il est mentionné: «Le tétraéthylène de plomb (résidu de benzine de plomb) est devenu — en quantités non négligeables — une partie intégrante normale des plantes encadrant les autoroutes, alors qu'il n'apparaît pratiquement pas dans les autres plantes. La comparaison entre la teneur trop élevée en plomb des plantes et des terrains en Grande-Bretagne et au Canada et les chiffres des statistiques des maladies montre une relation certaine dans certaines maladies.» Dans la direction du vent, l'on a pu constater dans le terrain et dans les plantes, jusqu'à une distance en ligne droite de 300 m, la présence de composés de plomb. Les hommes et les animaux tirant leur nourriture de ces zones polluées sont menacés d'un empoisonnement chronique par le plomb. L'expérience a montré que l'interdiction de la vente de benzine de plomb peut encore se faire attendre longtemps et il sera vraisemblablement plus facile de pallier rapidement aux dangers invoqués ci-dessus par l'aménagement de haies. De toute manière, les architectes-paysagistes devront tenir compte de ce facteur. Il est également un autre état de faits qui ne devrait guère nous surprendre: Durant l'hiver dernier, l'on a utilisé pour combattre le verglas jusqu'à 17 tonnes de sel sur certaines routes allemandes. Aux Pays-Bas, ce furent même des quantités proches de 20 tonnes qui furent répandues. Lors de la fonte de la glace et de la neige, ce sel est emporté par l'eau et sale ainsi des surfaces cultivées ou des nappes aquifères s'il n'est pas préalablement guidé vers un égoût. Jusqu'à présent, des dégâts importants n'ont pas été signalés, mais il n'est pas douteux qu'ils

of art in engineering, fitted organically into the landscape. Owing to the ever increasing density of the traffic, the car driver experiences the highroads, the longer the more so, as mere instruments of transport. But whosoever would draw the inference from it, that plantations along the autostradas will be rendered unnecessary, is very much mistaken. We have learned to value them on rainy nights, when the beams of the headlights are not simply swallowed up by the darkness, but reflected by the foliage of the trees and thus give an indication of the course of the road.

Plantations along the highroads have become of ever increasing importance to the human beings living in their proximity. An American publication quotes from «Science» U.S.A. 1962, vol. 132, «Contamination of vegetation by Tetra-Ethyl-Lead», it says: Tetraethyl lead is a component part of lead petrol (gasoline), and has become to a considerable extent—a normal component part of plants along autostradas—, whereas anywhere else they are practically without it. Comparing abnormal lead contents in plants and soils of England and Canada with figures of various statistics of diseases suggests very definitely a connexion with certain illnesses." Lead compounds were identified in soil and plants up to a distance of 300 metres, measured at right angles to the road in the direction of the wind. Humans and animals whose food-stuffs come from such lead infected areas are threatened by chronic lead poisoning. According to experience it may take a long time before the sale of lead petrol (gas Am.) will be prohibited, and it may be more expeditious to counteract this new danger by planting shrubs in strips along the autobahns. Landscape architects will at all events have to take this particular circumstance into consideration when planning.

There is one other situation that must be borne in mind: Up to 17 tons of strewing-salt were used in Germany and even up to 20 tons in Holland on certain stretches of roads in the control of glazed frost last winter. These enormous quantities of salt are being carried somewhere with the melted snow and spoil with salt either the subsoil water, or whole areas of vegetation, unless they are conveyed to a draining ditch. No reports of serious damage have so far been made known. But sooner or later they will make their appearance, if this practice goes on much longer. Specialists and research institutes would do well to keep these things in mind. If one is prepared to expend millions on a new transport system based on motor-

standortgerechter Vegetationen auf den vom Strassenbau in Mitleidenschaft gezogenen Randgebieten beschäftigen, andererseits mit den Bedürfnissen der Autobahnbenützer. Die Bedeutung der Rastplätze ist noch nicht richtig erkannt worden und noch weniger die Forderungen der Hygiene, welche sich aus ihrer starken und regelmässigen Benützung ergeben. Hunderttausende sind jahraus, jahrein auf den Strassen unterwegs. Damit ihr Verhalten keine Zivilisationswüste zurücklässt, müssen die notwendigen Vorkehrungen, wie sie unser Mitarbeiter W. Liechti in Kürze erwähnte, von allem Anfang an errichtet werden.

se produiront si cette pratique devenait usuelle. Les spécialistes et les instituts de recherches seraient bien inspirés de ne pas négliger cette question.

Si l'on construit, avec des investissements portant sur des milliards, de nouvelles infrastructures de transport ensuite de l'ère motorisée, il est nécessaire que cela se réalise en tenant compte que tous les êtres vivants, hommes, animaux et plantes, doivent être respectés. C'est dans ce sens que sont à comprendre les articles du présent numéro mentionnant d'une part la nécessité de regarnir les abords des nouvelles routes avec une végétation adéquate, de tenir compte d'autre part des besoins des usagers d'auto-routes. L'importance des places de répit n'a pas encore été estimée à sa juste valeur et encore moins les exigences de l'hygiène découlant de l'utilisation dense et régulières des dites places. Des centaines de milliers de personnes circulent sur les routes tout au long de l'année. Afin que leur attitude ne laisse pas supposer une absence totale de civilisation, il est nécessaire que soient entreprises toutes les mesures que cita dernièrement notre collaborateur W. Liechti.

ization, then it must be accomplished with the necessary regard to living things, be they humans, animals or plants. The literary contributions to this magazine must also be understood and viewed from this point of view, on the one hand they concern themselves with the restoration of the vegetation in the areas bordering on the highway and having suffered through its construction, on the other hand with the manifold requirements of the motorists using the autostrada. The importance of the resting sites has not yet been properly understood and neither have the even more important demands of hygiene, which are the result of the intensity and regularity of its use. Hundreds of thousands of motorists are on their way all the year round. In order to prevent that these hosts of motorists do not in time leave behind a barren waste of civilization, the necessary preventive measures—such as our contributor, Mr. W. Liechti, briefly mentioned—must be taken right from the beginning.

R. A.