

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 20 (1981)
Heft: 4: 20 Jahre "anthos" = "anthos" a 20 ans = 20 years of "anthos"

Artikel: Gast in anthos : Richard Arioli = L'invité d'anthos : Richard Arioli = Guest in anthos : Richard Arioli
Autor: Arioli, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-135426>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

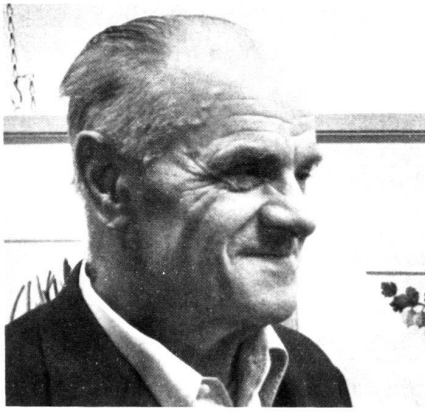
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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



Richard Arioli

Wenn von 20 Jahren «anthos» die Rede ist, dann muss ganz unumgänglich auch die Rede sein vom ersten Redaktor dieser Zeitschrift: Richard Arioli.

Richard Arioli stellte sich, nachdem der BSG 1961 die Herausgabe von «anthos» beschlossen und das Erscheinen ab 1962 festgelegt hatte, als erster Redaktor der von Anfang an gediegen und anspruchsvoll konzipierten Zeitschrift zur Verfügung. Richard Arioli half entscheidend mit, das Gesicht von «anthos» zu prägen. «anthos» verdankt ihm viel!

Leider musste Richard Arioli schon nach vier Jahren sein Amt als Redaktor niederlegen, da seine Belastung im städtischen Amt und die tödliche Erkrankung seiner Gattin seine eigene Gesundheit zu bedrohen begannen. Sein Nachfolger bei «anthos» wurde Alfred Kiener, Stadtgärtner von Biel.

Richard Arioli – Jahrgang 1905 – war Oeschberger, das heisst er absolvierte die Winterkurse 1927/29 an der Kantonalen Gartenbauschule in Oeschberg-Koppigen, wirkte von 1933 bis 1940 als Stadtgärtner von Winterthur, und von 1940 bis 1970, also rund 30 Jahre, als Stadtgärtner von Basel.

Ausbildungsbeflissen und reiselustig wie er war und noch ist, hielt Richard Arioli sich auch oft in aller Welt auf, und heute gilt er als ganz besonderer Kenner der Gärten Englands. Ein schönes und erfolgreiches Ergebnis seiner vielen Garten-Reisen in dieses Land war die im September dieses Jahres in der Berner Elfenau zu sehen gewesene Foto-Ausstellung «Englische Gärten».

Als «Guest in anthos» zog Richard Arioli den nachstehenden, kritischen Beitrag zu einem aktuellen Problem einem «Selbstportrait» vor. Darin kommt nicht nur die Bescheidenheit in bezug auf die eigene Person zum Ausdruck, sondern auch seine engagierte Auseinandersetzung mit den Problemen unserer Zeit.

Wohnstrassen?

Als Gast im «anthos» möchte ich von einer Sache schreiben, welche mir in meinen alten Tagen oft zu denken gibt: Wohnstrassen. Wohnstrassen werden nach und nach grosse Mode. Vielleicht bin ich der Erfinder dieses Wortes, denn 1956 (wirklich 1956) schrieb ich im Basler Schulblatt Nr. 3 unter dem Titel «Kinderspielplätze»: «... Das Kinderspiel ist im Grunde genommen keine Pensumsangelegenheit, die man am Mittwochnachmittag von 3 bis 6 Uhr in der X-Anlage erledigen kann, wenn's nicht gerade regnet. Das Kinderspiel ist ein wichtiger Teil des kindlichen Lebens, eingeschlossen zuerst nur zwischen die Ruhe und das Essen und nach und nach in immer mehr kleine Beihilfen für die Erwachsenen, häusliche Verrichtung, kleine Botengänge und dergleichen. Das Spiel im Haus wird bei leid-

Richard Arioli

S'il est question des 20 ans d'«anthos», il doit nécessairement aussi être question du premier rédacteur de ce magazine: Richard Arioli.

Après que la FSAP ait décidé, en 1961, de la publication d'«anthos» et de sa parution dès 1962, Richard Arioli s'était mis à disposition en tant que premier rédacteur du magazine qui, dès le début, a été conçu de manière consciencieuse et exigeante. Richard Arioli contribua dans une large mesure à donner son image à «anthos». «Anthos» lui doit ses bons débuts!

Malheureusement, Richard Arioli dut quitter sa fonction de rédacteur après quatre ans déjà étant donné que sa charge communale et la maladie mortelle dont souffrait sa femme commençaient à mettre en danger sa propre santé. C'est Alfred Kiener, jardinier de la ville de Bienne, qui devait lui succéder.

Richard Arioli – né en 1905 – était un «Oeschberger», c'est-à-dire qu'il avait suivi les cours d'hiver 1927/29 à l'Ecole d'horticulture de Oeschberg-Koppigen et occupa le poste de jardinier de la ville de Winterthour de 1933 à 1940; de 1940 à 1970, pendant 30 ans donc, il remplit cette fonction à Winterthour.

Son zèle jamais démenti en matière de formation et son grand amour des voyages, qui dure jusqu'à ce jour, voulurent que Richard Arioli séjourne souvent à l'étranger, et aujourd'hui il passe pour être un grand connaisseur des jardins anglais. L'exposition de photos «Jardins anglais», ouverte en septembre cette année à l'Elfenau bernoise, était par exemple un résultat réussi et apprécié de ses nombreux voyages dans ce pays.

En tant qu'invité d'«anthos», Richard Arioli préféra la publication de l'article critique ci-après plutôt que celle d'un auto-portrait. Cette attitude témoigne non seulement de sa modestie mais aussi de son engagement inchangé face aux problèmes de notre temps.

Rues résidentielles?

En tant qu'invité d'«anthos», j'aimerais m'exprimer au sujet d'un état de choses qui, dans mes vieux jours, me donne souvent à penser: les rues résidentielles!

Les rues résidentielles sont de plus en plus à la mode. Il se peut que je sois l'inventeur de ce mot, car en 1956 (1956 déjà), j'avais écrit dans le «Basler Schulblatt» n° 3 un article intitulé «Places de jeux»: «... Le jeu de l'enfant ne peut être comparé à un devoir qu'il s'agirait de faire mercredi après-midi entre 3 et 6 heures sur la place, et encore s'il ne pleut pas. Le jeu représente une part importante de la vie de l'enfant. Il se développe d'abord entre les moments de repos et les repas et prend ensuite la forme de petits services rendus aux adultes: travail ménager, commissions et autres. Si le temps le permet, le jeu est déplacé

Guest in anthos

L'invité d'anthos

Guest in anthos

Richard Arioli

When we mention the fact that «anthos» is twenty years old, our thoughts automatically turn to the first editor of this periodical, Richard Arioli.

Richard Arioli offered his services as the first editor of this periodical, conceived as a high-quality, technically sound publication right from the very start, after the BSG had decided to publish «anthos» in 1961 and set 1962 as the year from which on it would appear. He played a decisive part in giving «anthos» its characteristic image, and «anthos» owes its flying start to him.

Unfortunately, Richard Arioli had to resign as editor after only four years because his professional responsibilities in the Municipal Office and the mortal illness of his wife began to take their toll on his own health. His successor as editor of «anthos» was Alfred Kiener, municipal gardener of Biel/Bienne.

Born in 1905, Richard Arioli was a «product» of Oeschberg, in other words, he attended the winter courses at the Cantonal Horticultural College at Oeschberg-Koppigen from 1927 to 1929. Subsequently, he worked as municipal gardener of Winterthur from 1933 to 1940, and as municipal gardener of Basle from 1940 to 1970—almost 30 years!

He loved—and still loves—to broaden his knowledge and travel, so he has journeyed all over the world and today is considered to be a special authority on English gardens. An attractive and successful product of his numerous garden trips to England was the photo exhibition «English Gardens» shown in the Elfenau, Berne, during September 1981.

As «our guest this month in anthos», Richard Arioli preferred to write the following critical article about a current problem rather than a self-portrait. This not only brings out his personal modesty but also his continuing commitment to tackling the problems of our time.

Traffic-free Streets in Residential Areas?

As a guest in «anthos», I should like to write about something which gives me much food for thought in my old age, namely traffic-free streets in residential areas.

Traffic-free residential streets are gradually becoming very fashionable. I may even have coined the German term, because as early as 1956 (yes! 1956), I wrote in the Basle «Schulblatt» No. 3 under the title «Children's playgrounds» that «children's games are not essentially a kind of duty which can be carried out on Wednesday afternoons between three and six p.m. in some park or other—that is, provided it's not raining. Games are an important element in children's lives which are initially confined only by sleeping and eating, and gradually to an increasing extent by a

lichem Wetter vor das Haus verlegt. «Mamme, darf i none bitz uf d'Stross» ist doch die über Generationen immer gleiche Frage der Kinder. Und wenn sie auf der Strasse sind, so bleiben sie in ihrem verhältnismässig kleinen Bezirk, wie die Tiere in dem mit ihrer Duftmarke (wie der Zoologe lehrt) bezeichneten Lebensraum.

Und sie wissen, wenn sie nicht verzogen sind, mit den unscheinbarsten Dingen etwas anzufangen für ihr Spiel... Wenn diese Beobachtung allgemein zutrifft, so würde das bedeuten, dass man danach trachten müsste, die Kinderspielgelegenheiten im Freien wieder in die unmittelbare Umgebung der Wohnungen zu bringen, etwas übertrieben gesagt, den Strassen- und Vorgartenraum sozusagen zu einem kollektiven Wohnraum auszubilden und ihm den Durchgangscharakter, den auch neue Strassen mit blossen Anwänderverkehr immer noch haben, zu nehmen. Es sollte keine Durchgangsstrasse, sondern eben eine Wohnstrasse sein, in erster Linie für die Verbindung der Anwohner untereinander und den Zubringerdienst und nicht für einen allgemeinen Fahrverkehr bestimmt.

Was ist nun nach 25 Jahren daraus geworden? Wenn man mich als den Erfinder der in den letzten Jahren entstandenen Wohnstrassen preisen würde, wäre ich sehr enttäuscht.

Ob es einem passt oder nicht, die Motorisierung hat das Gemeinschaftsleben vor dem Haus auf der Strasse kaputt gemacht und damit auch einen grossen Teil unserer Lebenskultur (was beweisbar ist). Es ist doch das Kennzeichen unserer Wohnstrassen, dass auf ihnen wohl der Zubringerdienst gewährleistet werden muss, aber alles sonstige Befahren mit Motorfahrzeugen und deren Parkieren verhindert wird. Was lästig geworden ist, wird aus der Wohnstrasse verbannt und der näheren und weiteren Nachbarschaft aufgebürdet. Das ist keine Lösung des Problems. So lange immer mehr Motorfahrzeuge, auch Motorräder in Verkehr gesetzt werden und der Benzinverbrauch nicht ganz wesentlich kleiner wird, bleibt die Verkehrsberuhigung ein Wunschtraum. Ebenso wirklichkeitsfern wäre die Hoffnung auf einen baldigen Anbruch des motorlosen Zeitalters. Wir müssten also endlich lernen, im Städtebau mit den Motoren umzugehen.

Das will nun nicht heissen, dass wir «autogerechte Städte» bauen sollten. Es müssten Städte sein, in welchen das Wohnen und der motorisierte Verkehr konsequent und für alle Wohnenden auseinander gehalten werden. Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger als die Erneuerung unserer städtischen Wohnquartiere. Die «wohnliche Stadt» ist nicht mit der Erneuerung einzelner Häuser hier und dort zu erreichen. Nur mit der quartierweisen Erneuerung ist die Trennung von Motorisierung und Wohnen, wie übrigens auch die Nutzung neuer Technologien in der Wärmeversorgung zum Beispiel möglich.

Der Gedanke ist nicht neu. Schon vor bald 60 Jahren wurde er in Radburn in den USA erstmals angewendet, seit dem Krieg in vielen neuen Städten in Grossbritannien und vor etwa 10 Jahren in Grigny bei Paris.

Ob unsere Wohnstrassen ein erster kleiner Schritt auf das Ziel, die wohnlichere Stadt, hin sind? Man möchte es hoffen. Aber manchmal überfällt mich ein ungutes Gefühl, dass mit all dem Gerede und Getue um die Wohnstrassen nur die Angst vor der Grösse der Aufgabe zugedeckt und das Ziel, den verlorenen gemeinsamen Lebensraum ausserhalb der Wohnung wieder zurückzugewinnen, in den kleinen Tageserfolgen ertränkt wird.

Richard Arioli

de l'intérieur devant la maison. D'une génération à l'autre, les enfants posent cette même question «maman, j'ai pu jouer dehors?» Et dans la rue, ils ne s'éloignent pas trop et restent dans un rayon relativement restreint, à l'instar des animaux (comme nous l'apprend le zoologue), dans l'espace vital marqué de leur odeur.

Et là toutes choses, mêmes insignifiantes, servent au jeu, si elles n'ont pas été gâtées... Si cette observation devait se vérifier en général, cela voudrait dire qu'il faut chercher à ramener les possibilités d'activité ludique en plein air à proximité immédiate des appartements. C'est-à-dire, en exagérant un peu, de transformer l'espace occupé par les rues et les jardins en espace collectif, afin de lui enlever tout caractère de pur passage que mêmes les nouvelles rues réservées aux seuls riverains continuent d'avoir. Pas une route de transit mais bien une rue résidentielle, en premier lieu destinée à assurer la liaison des riverains entre eux et la desserte et non pas au grand trafic.

Et qu'en est-il 25 ans après? Si l'on devait me rendre gloire pour être l'inventeur des rues résidentielles créées ces dernières années, je serais très déçu.

Que cela nous plaise ou non, la motorisation a tué la vie commune dans la rue devant la maison et partant, une part importante de notre culture (fait démontrable). La caractéristique de nos rues résidentielles est que la desserte doit, bon gré mal gré, être assurée, mais que toute autre utilisation avec des véhicules à moteur et toute possibilité de les parker est exclue. On bannit de la rue résidentielle ce qui est devenu inconfortable et on le met sur le dos du proche et moins proche voisinage. C'est loin d'être la solution du problème! Tant qu'un nombre croissant de véhicules à moteur, y compris les motocyclettes, sont mis en service et que la consommation d'essence n'est pas sensiblement réduite, le ralentissement du trafic reste une chimère. Très peu réaliste aussi l'espoir du commencement imminent d'une nouvelle ère sans moteurs. Il nous faut donc enfin apprendre à venir à bout de la motorisation dans le domaine de l'urbanisme.

Ce qui ne veut pas dire non plus que nous devrions construire des «villes pour automobiles». Les villes doivent être des villes où habitat et trafic motorisé sont séparés de manière conséquente au profit de tous les habitants. Ce qui signifie, ni plus ni moins, renouvellement de nos quartiers résidentiels urbains. Une «ville résidentielle» ne peut être réalisée avec la rénovation de quelques maisons par-ci par-là. Seule une rénovation à l'échelle des quartiers permettra de séparer trafic motorisé et habitat, et, par ailleurs, d'appliquer de nouvelles techniques dans la distribution thermique par ex.

Cette idée n'est pas nouvelle. Il y a près de 60 ans, elle a été mise en application pour la première fois à Radburn aux USA, après la guerre dans bon nombre de villes anglaises et, il y a environ dix ans, à Grigny près de Paris. Nos rues résidentielles sont-elles un premier petit pas vers le but la «ville résidentielle»? Il faut l'espérer. Mais parfois j'ai l'impression que tout ce bla-bla-bla et ces chichis au sujet des rues résidentielles ne servent peut-être qu'à cacher la peur devant l'importance de la tâche et que le vrai but, retrouver l'espace vital commun en dehors de l'appartement, est noyé dans les petits succès quotidiens.

Richard Arioli

number of small tasks to help adults, such as doing a bit of housework, running messages and the like. If the weather is fairly decent, games in the house are moved outdoors. 'Mum, can I go out and play on the street for a bit?' is the eternal question down through the generations. And once they are out on the street, children stick to their own small 'beat' in the same way as animals stay in the environment marked by their scent, as we know from zoology.

What is more, if they are not thoroughly spoiled, children can improvise games with the most unlikely objects... If this observation is accepted as generally valid, it would mean that attempts should be made to bring outdoor opportunities for children's play back 'onto their own doorsteps', or in more exaggerated terms, to make the approach areas such as roads and gardens into a kind of joint living space, eliminating the 'through-road' character which even new roads intended purely as approach roads for residents still have. This area should not be a through road but precisely a residential street which is mainly intended for linking the residents among themselves and for goods' delivery, but not for general traffic."

What has become of all this twenty-five years later? If people really were to hail me as the inventor of the traffic-free residential streets which have sprung up in recent years, I would feel very disappointed.

Whether we like it or not, motorisation has ruined community life in front of our house doors on the street, and along with it a major part of our living culture (as can be proved). It is characteristic of our traffic-free residential streets that they must also be used for goods' delivery, while all other use of motor vehicles, including parking, is prohibited. Anything which is troublesome is banished from the traffic-free residential street and foisted onto the immediate and less immediate vicinity. This is no solution to the problem. As long as more and more motor vehicles, including motor bikes, are taken into circulation, and as long as petrol consumption does not decline, traffic reduction remains an illusion; and the hope that the motor-free age will soon dawn is also unrealistic. So we'll just have to come to terms with engines in urban construction.

This does not mean that we should build our towns so as to cater primarily for cars. In these towns, residential areas and motor traffic would have to be consistently separated for all residents. This is tantamount to saying that our urban residential areas should be remodelled. "A city fit to live in" cannot be achieved just by renovating individual houses at random. The separation of motor traffic and housing and, by analogy, the use of new technologies such as heat supply, is only possible by renewing residential districts one by one.

The idea is not new. It was put into practice for the first time almost sixty years ago in Radburn, USA, and since the war in many new towns in Great Britain and approximately ten years ago in Grigny, near Paris.

One wonders whether our traffic-free residential streets are a small step on the way to the objective of more livable towns. We can only hope so. But sometimes I have an uneasy feeling that all the talk and fuss about traffic-free residential streets is only to cover up our fear of the immensity of the task and that the objective of "reclaiming" the lost communal living space in front of our homes is being submerg-

Richard Arioli