

De moeilijkheden, die de uitbreiding der groote steden meebrengt, beschouwd in verband met het zich daardoor steeds intensiever ontwikkelend verkeer, hebbende de laatste jaren de vormen aangenomen van problemen, die dringend oplossing eischen. In haast elk onzer groote steden bezitten we dan ook een commissie, wier taak het is deze echt moderne vraagstukken in studie te nemen en tot een bevredigende oplossing te brengen. Het werk dezer commissies is zwaar en de uit den weg te ruimen moeilijkheden zijn groot, maar het wordt alles toch feitelijk gering en zelfs onbeduidend, vergeleken met de taak waarvoor een dergelijke commissie van de stad New-York zich geplaatst ziet. Geen stad ter wereld waar het uitleg- en verkeersprobleem zulke, bijna angstaanjagende verhoudingen heeft aangenomen, omdat de toestand thans zoo is, dat heel het industrieel en handelsleven van deze gigantische stad zich geconcentreerd heeft op een betrekkelijk klein plekje van haar bodem.

Het hart der stad is, gelijk men weet, het eiland Manhattan, tusschen de Hudson en East River. Op dit eilandje staan de tientallen wolkenkrabbers bijeen „getroep”, zooals men dat daar typeerend noemt; het geheel dier groote grauwe gevaarten levert vanaf de rivierzijde een schouwspel, dat eenig is in de wereld; het geeft een overweldigenden indruk van macht en grootheid.

Op Manhattan staat o.a. Park Row building, de eerste „skyscraper”, voltooid in 1889 en 120 M. hoog. Thans is dit natuurlijk één der kleinste; men ziet er het Cunardgebouw met 25 verdiepingen; het hotel Mc Alpin, dat 1620 kamers bevat; het Equitable-gebouw met 39 verdiepingen. En dan het hoogste gebouw der wereld, het beroemde Woolworth building met 55 verdiepingen; de hoogte bedraagt 250 M. De Amerikaan noemt dat in beeldspraak, waaraan hij zich zoo graag en overdreven te buiten gaat, de Kathedraal van den Handel. En het laat zich ook wel verklaren, wanneer men bedenkt dat in dit gebouw 15.000 menschen dagelijks werkzaam zijn! In de andere gebouwen is het natuurlijk naar verhouding. Het ergste van het geval nu is, dat de honderdduizenden, die overdag Manhattan bevolken, 's morgens moeten komen en 's avonds weer naar huis gaan. Denk u even het verkeer in op de New-Yorksche spitsuren! Het getal particuliere auto's durven wij zelfs niet te benaderen; talloos zijn de autobussen; onder den grond snort de „subway”, erboven raast de „elevated”, de luchtspoorweg. Maar de bevolking van New-York en dus ook van Manhattan wast zoo snel aan, dat het verkeer binnen zeer afzienbaren tijd niet meer op te lossen moeilijkheden zal geven, indien niet ingrijpende veranderingen plaats hebben, veranderingen die zelfs een totale wijziging van het stadsbeeld omvatten.

Voor de bestudeering van het grootste vraagstuk, waarvoor New-York zich ooit zag geplaatst en de oplossing daarvan is een speciale commissie ingesteld, „the committee on Regional Plan.”

Zooals blijken zal zijn de plannen, die de New-Yorksche



HET NEW-YORK DER TOEKOMST

DOOR
ALB. WAENTERS

HOOPER
of
GROOTER

ruimer wonen, indien hij dat verlangt. Ook zal hij niet zooveel tijd behoeven door te brengen in autobussen, ondergrondse of luchtspoor zooals thans het geval is, of hij moet er bepaald plezier in hebben. Hij zal niet zooveel gevaar op de open straat hebben te trotseeren. Indien hij het verkiest zal hij zich gemakkelijk en vlug kunnen verplaatsen — maar waarschijnlijk zal hij daar niet veel behoefte aan gevoelen, want zijn werkgelegenheid, zijn plaatsen van ontspanning, de scholen voor zijn kinderen, de winkels, zullen alle veel gunstiger gelegen zijn ten opzichte van het punt waar hij woont, dan thans.

De plannen, tot welks uitvoering de commissie het meest geneigd is, bestaan hierin dat de stad uitgelegd wordt en bestaan zal uit z.g. eenheden; iedere eenheid heeft den vorm van het gedeelte van een cirkel, dat besloten is tusschen twee straallijnen. De groote zaken en industrieën zullen verdeeld zijn over de verschillende eenheden, en de daarin werkzaam zijnden kunnen gaan wonen in de eenheid, waarin hun werkgelegenheid is gevestigd. Iedere eenheid zal natuurlijk ook de noodige scholen bevatten. Dan zal de New-Yorker van 1964 ook meer van frissche lucht en de natuur kunnen genieten dan de huidige inwoner, want de bedoeling is op de grenzen der eenheden uitgestrekte parken aan te leggen. En wat vooral het stadsbeeld zal wijzigen, is de bouw der huizen. Een der leden van de commissie had het idee geopperd voor een stad, die meer nog dan het tegenwoordige New-York, haar uitbreiding in de hoogte zou zoeken. Hij had zich eenige straten

HOOG EN MASSIEF.

commissie in studie genomen heeft, echt Amerikaansch: kolos-saal en grootsch, voor ons bijna fantastisch, hetgeen toch inderdaad niet het geval is, want de Amerikanen zijn in dit opzicht te nuchter en zakelijk om aan de fantasie veel ruimte te laten. De uitvoering en voltooiing der plannen zullen ongeveer 30 à 35 jaar eischen. Wat 35 jaar voor een stad beteekenen, kunnen we eenigszins nagaan, indien we over deze tijdruimte terugblikken, in plaats van haar in de toekomst te overzien.

In 1894 was de bevolking van New-York nog slechts de helft van wat zij nu is. Ondergrondse spoorwegen waren onbekend; auto's waren zoo goed als niet in gebruik. Er waren geen tunnels onder Hudson en East River, en slechts één brug, Brooklyn bridge, die Manhattan met Long Island verbond. De eerste New-Yorksche wolkenkrabber was sedert eenige jaren voltooid; in 't kort het stadsbeeld was absoluut verschillend van dat in 1929 en het leven der New-Yorkers geheel anders. Naar alle waarschijnlijkheid zal er nog meer verschil bestaan tusschen 1929 en 1964 dan er was tusschen 1894 en 1929. Een zeer groot verschil zal wel zijn dat, wanneer de plannen der experts van de commissie verwezenlijkt worden, de New-Yorker van 1964 iets zal teruggewonnen hebben van de vrijheid, de ruimte en het comfort, door den New-Yorker van 1929 opgeofferd aan wat hij beschouwt als vooruitgang. Zeker zal de inwoner van 1964