

*TIMES SQUARE op een, wat het verkeer betreft, kalm (!) uur.*

boven elkaar gedacht, afzonderlijk voor snel-verkeer, autobussen en treinen, en voetgangers, en huizen, of liever torens, die 300 M. en hooger nog zouden zijn. In dergelijke kolossen zou van alles te verkrijgen zijn en de bewoner zou, indien hij dat verkoos, desnoods nooit zijn huis behoeven te verlaten. Door de geperfectioneerde televisie zou hij, wat buiten zijn huis gebeurt, van nabij kunnen beleven. Men ziet, wanneer de Amerikaan plannen maakt, bestaan voor hem geen grenzen. Maar de overige leden der commissie houden zich aan practischer mogelijkheden; het is juist de bedoeling huizen te bouwen van minder hoge afmetingen. Nu reeds bewijst de praktijk dat in een straat waar een wolkenkrabber wordt bijgebouwd, het toch reeds te drukke verkeer tot een bijna onhoudbaren toestand wordt opgevoerd. Om toch de miljoenen bewoners te kunnen bevatten zal dus de stad tot een ontzaglijke uitgestrektheid uitgebreid worden; de bezwaren hiervan worden dan ondervangen, doordat iedere eenheid als het ware een stad op zichzelf wordt. Behalve dat in iedere eenheid de noodige verkeersmiddelen zullen bestaan, zal het verkeer met andere eenheden mogelijk zijn door kringspoorwegen en „subways.“

Manhattan, thans het hart der stad, zal dit in zekeren zin wel blijven, maar daar elke eenheid een economische zelfstandigheid vormt, waarbinnen verschillende ondernemingen gevestigd zijn, die thans alle op Manhattan zijn gevestigd, zal dit toch veel van zijn beteekenis verliezen. Het groote voordeel is juist, dat het ongehoofdelijk drukke verkeer zich dan niet meer in hoofdzaak op dit plekje concentreert.

De „Committee on Regional Plan“ heeft haar plannen nog niet tot in bijzonderheden vastgesteld. Dit is ook vrijwel onmogelijk. Toekomstplannen hebben het bezwaar dat in den tijd voor de uitvoering er van bestemd, allerlei thans onbekende factoren kunnen optreden, die het leven belangrijk beïnvloeden. De uitvoering kan dan zoover gevorderd zijn, dat wijziging vrijwel onmogelijk is. Vroegere commissies hebben dat ondervonden.

Toen de eerste „city planning commission“ in 1811 de plannen vaststelde voor Manhattan, meende men dat de stad in haar groei de rivier zou volgen en dat de belangrijkste en noodzakelijkste straten dus die zouden zijn, welke van rivier tot rivier liepen. Om deze reden werden tal van dergelijke straten aangelegd en maar weinige, die de lengte van het eiland volgden. De eerste spoorwegen hebben de situatie van de stad totaal veranderd en de daarna gebleken nadeelen van het plan-1811 worden nog gevoeld.

Evenzoo kon men in de tachtiger en negentiger jaren niet vermoeden, welk een geweldigen invloed de automobielen op het straatverkeer zou gaan uitoefenen.

De toestand is thans in zooverre anders, dat de nu werkzaam zijnde commissie wel den hoogstwaarschijnlijksten invloed in de toekomst van een bepaalden factor als vrij zeker veronderstelt, maar nog niet juist kon aangeven hoe en in welke mate die invloed zal werken. Wij bedoelen het vliegwezen. Het is zeker dat dit zich



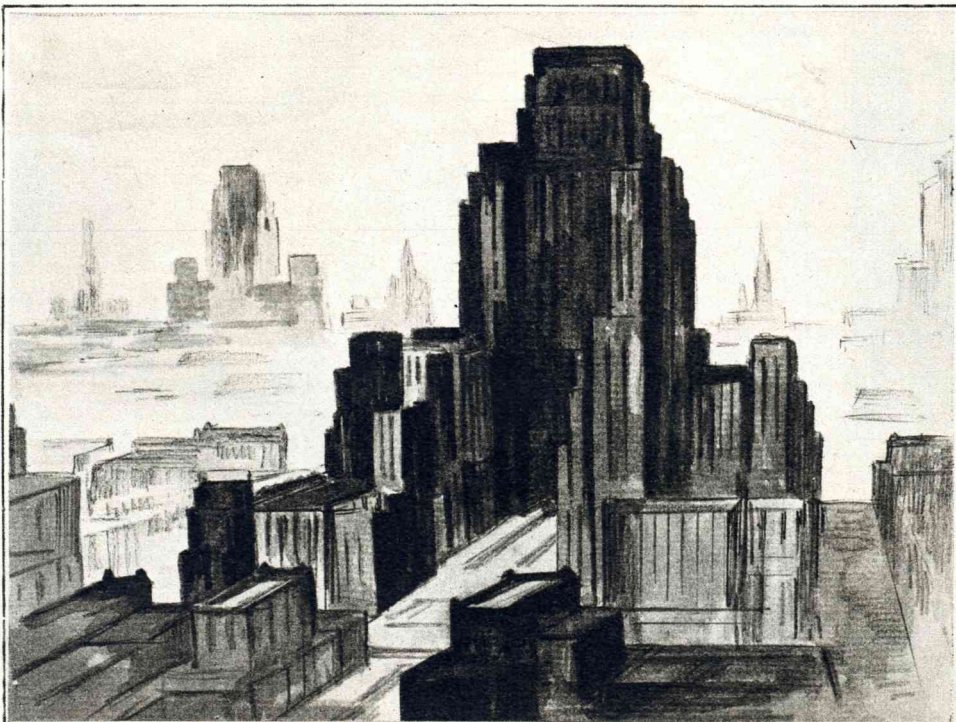
nog geweldig zal uitbreiden en vervolmaken. Maar hoe? Zal op den duur het meeste verkeer, ook het locale, door de lucht plaats hebben? Zullen op den duur de meeste menschen hun eigen vliegtuig bezitten? En waar moeten die ondergebracht worden? Dat zal dan weer afhangen van de ontwikkeling der vliegtuigtechniek.

In de vliegwereld worden thans proeven genomen met een machine, die bijna loodrecht kan stijgen of dalen. Mooi zijn de resultaten nog niet; mochten ze echter op den duur bevredigend worden, dan kan ieder vliegtuigbezitter vanaf het platte dak van zijn woning vertrekken, en kan daar de machine ook in een hangar ondergebracht worden. Anders moeten talrijke en uitgestrekte vliegterreinen aangelegd worden.

Dit is een der problemen waarmee de commissie, wier taak het is de plannen voor een, als het ware totaal nieuwe stad vast te stellen, rekening moet houden. Voorloopig heeft zij er zich toe bepaald den aanleg van een groot aantal vliegterreinen in haar plannen op te nemen. Mocht een gedeelte hiervan overbodig worden, zoo is daar gemakkelijk een andere bestemming aan te geven.

Zooals gezegd, de plannen der New-Yorksche commissie zijn nog niet volledig uitgewerkt, maar nu reeds kan men bewondering koesteren voor de bijna fantastische, maar inderdaad praktische en kordate wijze, waarop men daar van plan is een zoo gecompliceerd en moeilijk vraagstuk op te lossen, waarbij men blijkbaar niet geneigd is zich door eenige moeilijkheid te laten afschrikken.

Hoe ook de eindelijke uitvoering der plannen moge zijn, zeker is het, dat het New York der toekomst een schooner stad zal zijn dan de tegenwoordige, waar men aangenamer en zeker veiliger zal leven dan thans.



*NEW YORK van de toekomst, zooals een teekenaar zich de toekomstige architectuur gedacht heeft.*