

# Mensch und Motor = L'homme et le moteur = Man and motor

Autor(en): **Ritter, Paul**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 3

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131625>

## **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.

Als die ersten Motorfahrzeuge auf den Strassen erschienen, musste ein Mann mit einer roten Fahne vor ihnen herlaufen, um die Leute zu warnen. Später empfand man diese Sicherheitsmassnahme als einfältig und undurchführbar und schlug alle Vorsicht in den Wind. Nach und nach eroberte der Motor die Stadt, verschlang den Raum, die Luft und das Leben. Die Maschine hat die Herrschaft an sich gerissen. Doch nach all den Unfällen, der Nervenbelastung, den Verkehrsstockungen, dem Elend der Fussgänger in der Stadt wird es wiederum selbstverständlich, dass wir die Maschine beherrschen sollen.

Die Notwendigkeit der Verkehrsteilung ergibt sich aus der Gefahr, die der gemischte Verkehr mit sich bringt. Die Unfallzahlen sprechen hier eine deutliche Sprache: 100 000 Tote pro Jahr, 4 Millionen Verletzte auf der ganzen Welt. Aber wenn wir uns der Tatsache bewusst werden, dass Sicherheitsmassnahmen im Verkehr nicht genügen, sondern dass ein ganz neuer Verkehrsplan, eine Neuordnung und Neugestaltung sich aufdrängen, dann sind wir der Lösung des Problems schon bedeutend näher.

Der Mensch braucht frische Luft und körperliche Betätigung in seinem Tageslauf, Gelegenheit zu einem vergnüglichen Spaziergang von seinem Heim weg mit seiner Frau oder seinem Hund oder auch allein mit seinen Gedanken. Ob er den Weg angenehm empfindet, ist bis zu einem gewissen Grad abhängig von der rhythmischen Bewegung alles Lebendigen um ihn herum. Was dem Fussgänger angenehm, ist gänzlich anderer Art als eine für den Schnellverkehr bestimmte Strasse. Aus meiner eigenen Erfahrung kann ich bestätigen, dass längs den Fusswegen viel mehr Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft zu finden ist als zwischen den Häusern an Verkehrsstrassen. Ja sogar an Sackgassen wirkt sich das blosse Vorhandensein von Motorfahrzeugen trennend aus. Auch das Geschäftsleben leidet unter der Vermischung von Menschen und Motoren. Ein Experiment in Göteborg hat dies deutlich gezeigt. Als man in einer Geschäftsstrasse den motorisierten Verkehr täglich für einige Stunden sperrte, stiegen die Umsätze der Ladengeschäfte ganz erheblich. Die Tatsache, dass alte Leute und Kinder meistens die Opfer von Strassenunfällen sind (und Fussgänger überhaupt einen grossen Prozentsatz aller Opfer von Strassenunfällen ausmachen), sollte uns die Verkehrstrennung dringend anempfehlen, damit die Schwachen und Wehrlosen auf der Strasse nicht mehr schutzlos sind wie im tropischen Dschungel.

Lorsque les premiers véhicules à moteur firent leur apparition sur les routes, il était indispensable qu'une personne munie d'un drapeau rouge les précède afin d'avertir les piétons et les attelages. Par la suite, cette mesure fut considérée comme exagérée et irréalisable et l'on négligea toute mesure de prudence. Dans le cours des années, le moteur conquiert les routes, régna sur l'espace et dans l'air et modifia la vie. La machine est devenue reine. Pourtant, la multiplication des accidents, la tension nerveuse croissante, les embouteillages et les dangers auxquels sont exposés les passants montrent clairement qu'il est indispensable que nous dominions la machine.

La nécessité de la séparation du trafic ressort des dangers que provoque l'ensemble de la circulation automobile et pédestre dans son état actuel. Les statistiques d'accidents parlent un langage trop clair: 100 000 morts par an, 4 millions de blessés sur les routes du monde. Cependant, si nous acceptons le fait qu'il ne suffit pas d'avoir recours à de nouvelles mesures de sécurité dans la circulation, mais qu'il est nécessaire d'instaurer une nouvelle planification du trafic, de le réglementer et de le réorganiser, nous nous rapprocherons beaucoup de la solution du problème.

L'homme a besoin d'air frais et d'une activité physique dans son activité quotidienne; il faut lui donner la possibilité de faire, à partir de son foyer, une promenade salutaire avec son épouse, son chien ou même seul pour lui permettre quelque temps de réflexion. Le sentiment de détente qu'il éprouvera dépendra dans une certaine mesure du mouvement rythmique de la nature qui l'entourera. Ce que le piéton trouve agréable est d'une nature absolument différente que la route ouverte au grand trafic.

Des expériences personnelles m'ont montré que le long des chemins pédestres l'on trouve beaucoup plus d'amabilité et d'esprit d'entraide que le long des maisons bordant des artères de trafic. Même dans les rues sans issues, le simple stationnement de véhicules à moteur provoque une impression désagréable. La vie commerciale aussi souffre de cet amalgame d'hommes et de moteur. Une expérience tentée à Göteborg l'a clairement démontré: Il a suffi d'interdire tout trafic motorisé dans une artère commerciale pour quelques heures afin que les chiffres d'affaires des magasins augmentent très sensiblement. Le fait que ce soient principalement les personnes âgées et les enfants qui représentent les victimes d'accidents de la route (et que les piétons fournissent un grand pour-

At first men with red flags walked in front of vehicles. Once this safeguard was found silly and impracticable all care was thrown to the wind. And, bit by bit, the machine conquered the town, devoured its space, its life, its air. The scale of the town of today is determined and dominated by the car. Mechanisation has taken command and, through all the accidents, the nervous strain, the misery of the shopper and the inefficiency of driving, it has once again become clear that we must command mechanisation.

The dramatic pointer to traffic segregation comes from the sheer danger of mixing traffic. This is borne out by countless horrible accidents (100 000 dead a year in the world, 4 000 000 injured). But once we have become aware of the need of this kind of planning and replanning there is much more positive and valid approach than by aiming at mere safety. Man needs fresh air, the chance for exercise in his daily routine, the opportunity for pleasant strolls direct from his home, whether with his wife, sweetheart or dog, or even, to think, by himself. And the route which man finds pleasant is determined to some extent by the curved rhythmic motion of all that is living. The pleasurable movement, on foot, at low speed, is very different from the ideal road patterned for fast moving machines. Sociologically speaking my own research has given clear evidence that there is more friendliness and cooperation along paths than between houses along motor roads. Even in cul-de-sacs the very existence of the road acts disruptively. Commercial activities are also impeded by mixture of man and motor. This is borne out by the result of an experiment in Gothenburg. The closing to traffic of a shopping street, for several hours a day, has resulted in a rise in sales. The fact that the very old and the very young make up such a large percentage of road casualties (and that pedestrians themselves are such a large percentage taking all road casualties as a whole) suggests strongly that to provide segregation would give those that are weak and defenceless at least a better chance than in an equatorial jungle.

This can best be achieved by a comprehensive path system which permeates and connects all parts of the town. How this can be done has been shown in many parts of the world, and the prototypes of development are there to be studied, improved and followed. In the U.S., where the problem of car domination reared its ugly head thirty years ago, Clarence Stein and Lewis Mumford and others brought to life the Radburn idea a generation

Dies lässt sich am besten durch ein ausgedehntes Netz von Fusswegen erreichen, welches alle Teile der Stadt miteinander verbindet. Wie man dies macht, zeigen zahlreiche Beispiele auf der ganzen Welt. Die Vorbilder sind da, um studiert, verbessert und weiter angewendet zu werden.

In den Vereinigten Staaten, wo die Vorrherrschaft des Automobils schon vor dreissig Jahren ihr hässliches Haupt erhob, arbeiteten Clarence Stein, Lewis Mumford und andere schon vor einer Generation an einem Plan, der unter der Bezeichnung «Radburn-Idee» bekannt wurde. Er sah eine vollständige Trennung von Mensch und Motor vor. Sowohl für den Menschen wie auch für den Motor sollte eine zweckmässige und sichere Umwelt geschaffen werden, wodurch die Grundlage für ein schöneres Zusammenleben gegeben wäre. Radburn war eine neue Stadt. Mit dem Bau wurde im Jahre 1928 begonnen; aber infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der dreissiger Jahre kamen die Arbeiten nicht zum Abschluss. Eines aber hat sich dabei klar erwiesen: die wenigen hundert Häuser, welche erstellt wurden, behielten ihren Verkehrswert in weit stärkerer Masse als andere Gebäude, die in herkömmlicher Weise Seite an Seite den Hauptstrassen entlang aufgestellt worden waren.

Die Idee gewinnt heute, dreissig Jahre später, in Europa rasch an Boden. Die neuen Städte Vallingby und Farsta in Schweden, Cumbernauld und Hook in England, entstanden nach diesem Prinzip. Auch beim Wiederaufbau von Köln in Deutschland liess man sich von diesen Grundsätzen leiten. In steigendem Masse macht sich der öffentliche und der private Wohnungsbau diese Idee zu Nutzen; denn die Vernunft setzt sich durch, und die alten Vorurteile verschwinden.

Dabei stellt sich aber das Problem der Stadtzentren und der festgefügtten, gesunden Quartiere bestehender Städte. Hier drängt sich die Kontrolle des Fahrzeugverkehrs und die Schaffung einer neuen Umgebung auf, die dem Menschen allein dient. Hinsichtlich der Zahl der Motorfahrzeuge in den Städten und deren Platzbedarf haben sich die Schätzungen für die Zukunft immer wieder als unrichtig erwiesen. In der Tat kann dem Platzbedarf niemals entsprochen werden, selbst dann nicht, wenn wir ganze Häuserreihen niederreißen wollten, um stets breitere Strassen und stets grössere Parkplätze zu schaffen. Wir müssen das Problem von einem anderen Gesichtspunkt aus betrachten und uns zunächst einmal darüber klar werden, wie viele Motorfahr-

centage de tous ces accidents) devrait nous engager à adopter le plus rapidement possible le système de la séparation du trafic, afin que les faibles et ceux qui ne sont pas protégés ne soient pas, sur la route, sans défense comme dans une jungle.

Cette solution peut le mieux se réaliser par la création d'un important réseau de chemins pédestres reliant tous les quartiers de la ville entre eux. De nombreux exemples, répartis sur l'ensemble du globe, nous montrent la manière de procéder. Ces exemples sont là: A nous de les appliquer, de les améliorer après les avoir étudiés.

Aux Etats-Unis d'Amérique où la prédominance de l'automobile fait sentir son poids depuis plus de trente ans, Clarence Stein, Lewis Mumford et d'autres ont travaillé, il y a une génération, à la création d'un plan rendu public sous le nom de «Radburn-Idee». Il prévoyait la séparation totale entre l'homme et le moteur. Il prévoyait de créer, pour l'un et pour l'autre, des voies spéciales sûres et rationnelles et d'assurer la base d'une vie commune plus agréable. Radburn était une cité nouvelle. Sa construction débuta en 1928; la crise économique de 1930 et des années suivantes empêcha la finition des travaux. Une constatation très claire s'imposa pourtant: Les quelques centaines de maisons construites selon le principe de l'idée Radburn conservèrent leur valeur marchande beaucoup mieux que d'autres bâtiments bâtis côte à côte le long des rues principales.

Cette idée fait, trente ans après, son chemin en Europe. Les nouvelles cités de Vallingby et Farsta en Suède, Cumbernauld et Hook en Grande-Bretagne furent bâties selon ce principe; il guida également les travaux de reconstruction de Cologne. C'est dans une mesure sans cesse croissante que la branche du bâtiment, publique et privée, en adopte les avantages; la raison triomphe finalement et les vieux préjugés disparaissent.

Le problème des centres des villes et des quartiers existants des anciennes cités se pose avec d'autant plus d'acuité. Un contrôle de la circulation des véhicules et la création de nouveaux alentours destinés à l'homme s'imposent. Les estimations relatives au nombre de véhicules dans les villes et aux emplacements qui leur sont nécessaires se sont toujours révélées erronées. Il n'est effectivement pas possible de répondre aux besoins d'emplacements, même en abattant des rangées entières d'immeubles afin de créer constamment des routes plus larges et des places de stationnement plus vastes. Le problème doit être

ago. This called for complete segregation of man and motor, giving each a suitable, useful and safe environment and thus enhancing life enormously. Radburn was a New Town, begun in 1928, but not completed owing to national economic difficulties in the thirties.

Yet the few hundred houses built demonstrate one thing clearly: they have kept their sale's value better than the traditional houses put up along side by side.

The idea is now, thirty years later, rapidly gaining ground in Europe. The new towns of Vallingby and Farsta in Sweden, of Cumbernauld and Hook in England and Cologne in Germany all have this basic principle at their roots. Housing estates in ever increasing number, both Municipal and speculative, are using the system, as common sense prevails and inertia and prejudice are broken down.

But the problem of the centres and old but firm and sound parts of existing cities also needs careful consideration. This means control of the car and a newly created or cleared environment for man alone. The numbers of cars in towns—as has conclusively been shown—do not merely relate to needs assessed for the future. The fact is that these are such that they can never be satisfied, even if towns are broken up by ever wider roads, ever increased parking lots and gigantic junctions. We have to make a value judgment, sooner or later, deciding how many cars a town can stand, and then provide properly for those and have as a supplement efficient public transport.

And it is the absurdity of the situation that hitherto only the cars have been considered and only today are we finally faced with the needs for man in the centre.

The starting point in each town is a survey of the remaining narrow medieval streets and the passages and parks and paths which are still reserved for the pedestrian only. These, together with a study of pedestrian flow will give a background to proposals. The designs should aim to link the existing paths and parks, and make possible as many safe enjoyable walking journeys to work, school, stations, etc. as possible. Beyond this, in the centre, the pedestrian shopping streets and the precincts freed of their traffic by a ring road and service from underneath or from the back, will give newly found pleasure of shopping with children and prams, to mothers who have long associated this as an expedition too complex for the family; a loss educationally and a pity.

Having enjoyed shopping with my several small daughters in the fine precinct of

zeuge die Stadt aufzunehmen in der Lage sein muss – um alsdann den hierfür nötigen Platz zu schaffen und den übrigen Verkehrsteilnehmern ein rationelles öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen.

Dass man bis jetzt stets nur an die Bedürfnisse des Motorfahrzeuges gedacht hat, ist geradezu absurd. Erst heute sehen wir ein, dass der Mensch in den Vordergrund gestellt werden sollte.

Die Ausgangslage ist in jeder Stadt gegeben durch die noch verbliebenen engen, aus dem Mittelalter stammenden Gassen und Passagen sowie die Anlagen und Wege, die stets noch dem Fussgänger reserviert sind. Diese geben uns, im Zusammenhang mit einer Schätzung über den künftigen Fussgängerstrom, die Planungsgrundlage. Die bestehenden Fussgängerwege und Anlagen sollten dann miteinander verbunden werden, so dass man sich nicht nur sicher zu Fuss zur Arbeit, zur Schule und zum Bahnhof bewegen kann, sondern dass ein solcher Spaziergang auch zur Freude wird. Dazu kommen im Zentrum die den Fussgängern vorbehaltenen Einkaufsstrassen. Der Zubringerdienst für die Geschäfte erfolgt mit über eine Ringstrasse geführten Motorfahrzeugen entweder direkt in die Hinterhöfe oder durch unterirdische Passagen. Damit wird das Einkaufen auch mit Kindern und Kinderwagen wieder zu einem Vergnügen, während heute die meisten Mütter auf die Begleitung durch die Kinder verzichten müssen, was auch aus erzieherischen Gründen bedauerlich ist. Ich bin selbst schon oft mit meinen kleinen Kindern in dem für Fussgänger reservierten Geschäftszentrum von Coventry einkaufen gegangen, oft auch zu Stosszeiten am Samstagmorgen – ein Ding der Unmöglichkeit in den üblichen Geschäftsstrassen mit durchgehendem Motorfahrzeugverkehr –, und es war jedesmal eine nette Abwechslung. Wenn wir einmal erkennen, dass ein durchgehendes Netz von Fussgängerwegen mit dem Blutkreislaufsystem des Körpers vergleichbar ist und dass durch diese Adern das Lebensblut der Stadt pulsiert, dann erscheint uns das Motorfahrzeug als ein schädliches, giftiges Element, welches, wie Arsenik, nützlichen Zwecken dienen kann, das aber nicht ins Blut eindringen darf.

Diesen Gedanken wollen wir weiterentwickeln, um jetzt, in unserer Zeit, in unseren Städten eine neue Atmosphäre zu schaffen. Den Fussgängerwegen entlang werden Telefonkabinen, Briefkästen, Kioske, Lichtreklamen, Springbrunnen, Skulpturen, Ruhebänke und schmucke Stufen entstehen, und dort, wo der Weg

consideré sous un autre angle et nous rendre compte de la quantité de véhicules que la cité est en mesure de recevoir pour créer ensuite les emplacements qui leur sont nécessaires et pour mettre à la disposition des autres usagers du trafic un moyen de transport public rationnel.

Il est absurde que l'on n'ait songé jusqu'ici qu'aux besoins du véhicule à moteur. Ce n'est qu'aujourd'hui que l'on admet que l'homme devrait toujours figurer au premier rang.

La base de départ d'une étude nous est donnée dans une ville par les rues et les passages étroits datant du Moyen Age et par les parcs et chemins encore réservés aux piétons. Ces éléments nous donnent, en corrélation avec une estimation du nombre futur de piétons, une base de planification. Les chemins et les parcs pour piétons devraient être reliés entre eux, de manière que l'on ne connaisse pas seulement la sécurité pour se rendre au travail, à l'école ou à la gare, mais que l'on ressente également un sentiment de satisfaction et de joie en faisant son chemin. A cela s'ajoutent, au centre de la ville, les rues commerçantes réservées aux piétons. Le service des bordiers pour les commerces s'effectue par une route de ceinture réservée aux véhicules et conduisant directement dans les cours arrières ou par des passages souterrains. Ainsi, la ménagère effectuera à nouveau avec plaisir ses achats et ne se séparera pas de ses enfants, alors qu'à l'heure actuelle elle doit renoncer à les emmener avec elle, fait également regrettable du point de vue éducatif. Je suis allé personnellement et à maintes reprises effectuer des achats avec mes petits enfants, souvent aux heures de pointe, dans le centre commercial de Coventry réservé aux piétons. Cela était devenu un agréable passe-temps, alors qu'il aurait été impossible de le faire dans les artères commerciales où le trafic motorisé est permis. Nous devons admettre qu'un réseau de chemins pour piétons est comparable au système de la circulation sanguine d'un corps et que c'est par ces veines que circule la substance vitale d'une cité et nous acquérons la certitude que le véhicule à moteur est un élément nuisible et nocif pouvant, comme l'arsenic, être d'une utilité certaine mais ne devant en aucun cas pénétrer dans le sang.

Nous désirons développer cette idée afin de créer maintenant une nouvelle atmosphère dans nos villes. Des cabines téléphoniques, des boîtes postales, des kiosques, des réclames lumineuses, des jets-d'eau, des sculptures, des bancs et

Coventry, on a very busy Saturday morning, something which is unthinkable in the normal shopping street with its roaring traffic, I can personally vouch that this is really so. Once we learn to think in terms of a continued footpath system and realise that the lifeblood of towns runs through those pedestrian veins, it is easy to see the car as a noxious poisonous element that, like arsenic, has its essential uses, but must be kept out of the system.

We must allow imagination to develop this and to create, in our times, a new kind of environment. Things will happen along the paths. Phone boxes, post boxes, corner shops, advertisements, lights, fountains, sculpture, seats and much other normal equipment such as stairs and ramps will serve not only its own purpose but that of play-equipment also. There will be play-grounds proper and areas of grass as the paths merge into existing and new parks. The young child will be able to wonder and learn and experiment and have adventures, as most of us remember nostalgically from our young days but which have long been thought impracticable for the generations of town dwellers, now growing up. It is our duty to wake up to the responsibility to our children and to provide properly for them; what else is planning if not to provide a proper environment for man? It is the virtue of a path system that, quite unlike a safe motor road, it can wind and it can thread through narrow passages, emerge into open spaces, suddenly narrow again into tunnels or underpasses without having to consider site lines and other requirements that are needed for safe driving, but which make the walking along our streets so very, very boring. This makes every distance seem greater and we have got used to the idea that nobody wants to walk anywhere. I maintain that along a pleasant path it takes much longer before the walk becomes tiring. This is a very important point designers must not forget. And if we can create greater enjoyment in walking and have many more people doing that, then the transport problem is eased on the one hand and, on the other, healthier people will grow up, with less cancer of the lungs and stronger limbs. The weakness of American children's limbs, as shown in research, which is allegedly due to their motor riding way of life (drive-in cinema, drive-in restaurant, drive-in homes, drive-in banks, and one would not be surprised to hear that before man gets his food in the restaurant petrol and water has been given to the vehicle!).

Bicycles belong into the realm of low

in bestehende oder neuangelegte Anlagen einmündet, frei zu betretende Grünflächen und Spielplätze für die Kinder. Eine wunderbare Welt tut sich da dem Kleinkind wieder auf, voller Wunder, Abenteuer und Erlebnisse, so wie wir sie seinerzeit erleben durften und von der wir glaubten, sie sei für die künftigen Generationen der Stadtbewohner endgültig vorbei. Werden wir uns bewusst, dass wir auch in dieser Hinsicht verantwortlich sind für unsere Kinder und ihnen etwas bieten müssen. Und Planung, die sinnvoll sein soll, dient ja keinem anderen Zweck als der Vorsorge für die echten Bedürfnisse des Menschen.

Ein solches Netz von Fussgängerwegen hat im Vergleich zur guten Autostrasse noch den Vorteil, dass so ein Weg sich durch enge Passagen winden, dann wieder in offene Flächen einmünden und als bald wieder in Tunnels und Unterführungen verschwinden kann. Solche Wege erfordern keine geradegezogenen Linien, wie sie für Autostrassen im Interesse der Verkehrssicherheit vonnöten sind, die aber das Spazieren in der Stadt so langweilig machen. Weil das Gehen in der Stadt so tödlich langweilig ist und die Distanzen dabei grösser erscheinen, als sie wirklich sind, hat man sich daran gewöhnt, nicht mehr zu Fuss zu gehen.

Ein angenehmer Weg aber lädt zum Spazieren ein. Da kann man lange Strecken zurücklegen, ohne zu ermüden. Müdigkeit entsteht weitgehend durch Langlei- weile. Wenn es den Leuten wieder Freude macht, zu Fuss zu gehen, dann wird auch das Transportproblem einfacher (ein nicht unwichtiger Punkt, den die Stadtplaner auch mitberücksichtigen werden!), und ausserdem wird eine gesündere Generation heranwachsen, mit weniger Lungenkrebs und stärkeren Beinen. Wenn heute amerikanische Kinder so schwache Gliedmassen haben, wie durch Untersuchungen festgestellt wurde, so ist das doch weitgehend dem Umstand zuzuschreiben, dass sich schier das ganze Leben auf Rädern abwickelt. Man fährt in Kinos, Banken und Restaurants, ohne auszusteigen, ja, man wäre nicht einmal erstaunt, wenn es hiesse, zuerst bekomme der Wagen seinen Treibstoff, bevor der Mensch sein Essen vorgesetzt erhielte. Fahrräder gehören zum Bereich des langsamen Verkehrs und darum nicht auf die Autostrasse. Deshalb sollten Fahrradwege überall dort geschaffen werden, wo die Zahl der Fahrräder dies rechtfertigt, vor allem natürlich in Ländern wie Holland und Dänemark oder in gewissen Städten, wie z. B. Cambridge in England, wo das Fahrrad schon von jeher das Hauptverkehrsmittel bildete. Wo separate Rad-

des gradins seront installés le long des chemins pédestres et là où ils aboutiront vers des parcs existants ou nouvellement créés, des surfaces de gazon librement accessibles permettront au piéton de se détendre et des places de jeux combleront les désirs des petits. Un monde nouveau s'ouvre là pour l'enfant, un monde de découvertes, d'aventures et de surprises telles que nous les avons connues dans notre enfance et que nous croyions à jamais perdu pour les générations citadines futures. Soyons conscients que nous avons à cet égard de grosses responsabilités vis-à-vis des enfants et que nous devons leur offrir quelque chose. Une planification qui se veut sensée ne peut servir à aucun autre but que celui de tenir compte des vrais besoins de l'homme.

Un tel réseau de chemins pour piétons a encore, par comparaison à la grande artère de circulation, l'avantage de franchir des passages étroits, d'aboutir ensuite sur des espaces ouverts pour conduire aussi vers des passages souterrains et des tunnels. Ces chemins n'exigent pas de lignes droites, comme c'est le cas pour les autoroutes, afin d'assurer la sécurité du trafic, mais qui rendent fastidieuse toute promenade en ville. C'est parce que la marche en ville est devenue si monotone et que les distances apparaissent plus longues qu'elles ne le sont en réalité que l'on s'est habitué à ne plus se déplacer à pied.

Un chemin agréable invite à la promenade. L'on peut y franchir des distances respectables sans remarquer de fatigue. C'est plutôt l'ennui qui provoque la fatigue. Lorsque les hommes apprécieront à nouveau la promenade pédestre, le problème des transports en sera également simplifié (ce point n'est pas sans importance et les experts en planification urbaine en tiendront compte!). De plus, la génération nouvelle sera plus saine, les cancers des poumons seront moins nombreux... et les jambes plus solides. Si les enfants américains ont actuellement des membres peu résistants, c'est dans une proportion non négligeable dû au fait que presque tous les déplacements quotidiens s'effectuent sur des roues. L'on se rend au cinéma, à la banque et au restaurant sans quitter sa voiture et l'on ne serait guère étonné d'entendre que l'auto doit être alimentée en essence avant même que l'homme ait pu satisfaire son appétit.

La bicyclette est un moyen lent de locomotion; sa place ne se trouve donc pas sur l'autoroute. Il est nécessaire que soient créées, partout où le nombre de cyclistes le justifie, des pistes cyclables.

momentum and away from the roads. Separate paths should be provided wherever the number of bicycles warrants this, certainly in places like Holland, Denmark or Cambridge in England, all flat. Where separate paths cannot be the rule certain paths ought to be open to the cyclist, who occasionally rides along his own narrow strip. The space requirements of bicycles are very small.

The type of development outlined needs the cooperation of departments which tend not to work together. The park department and the town-planning department and the city architect and engineers must become a team. This calls for joint meetings on which everyone gives his contribution with a view to creating a unified policy. The joint aim cannot be in doubt: a proper environment respecting the needs of man, as a pedestrian, both biological and sociological, and good efficient provision for vehicles.

It is vital that there should not be any preconceived ideas on the nature of the path system; it may be largely meadow land with a path winding through, in warm climates; or a trimmed lawn as in England, with that tradition; or hard surfaces in densely populated areas, with the relief of flowers and trees giving some spots their own special effect; or, in cold and wet climates, the paths may be covered as the Reuss bridge at Lucerne; or even heated—not an unlikely idea in town centres where snow cannot be enjoyed but rather becomes a nuisance if allowed to accumulate and to form soon an ugly and dirty heap costly to remove. The path could be highly sculptural in its function of providing shade in hot climates, restricted largely to passages with views from slits, like the city wall walks at York or Chester. It could be part of the architecture, as the deck system at Park Hill, Sheffield, where it connects, at a high level, across a valley, the town centre to a hill.

Once the basic principle is established, according to which man is entitled to an environment for the pedestrian alone, where he can walk for pleasure and for purpose, then the endless way of designing in a careful, considerate and exciting fashion is determined and governed by climate, topography and local attributes. In this way humanity and playfulness will come back to living. The adult as well as the child will once again be able to kick pebbles along as he walks to work or to school. The walk to the shops will not mean that the child has to clutch the pram for danger, mortal danger lurks two feet away. He will be able to wonder and rush, to drag twigs along the ground or

wege sich kaum rechtfertigen liessen, sollten bestimmte Fusswege mit einem Radfahrerstreifen versehen werden. Der Platz, den vereinzelt Radfahrer benötigen, ist ja so gering.

Die Durchführung dieser Idee erfordert die Zusammenarbeit von Instanzen, die ihre Aufgaben bis jetzt getrennt erledigten. Das Departement für öffentliche Anlagen (Gartenbauamt), die Abteilung für Stadtplanung, die Baudepartemente und der Stadtarchitekt müssen die Aufgabe gemeinsam an die Hand nehmen, wobei jede Instanz ihren Beitrag leistet. Das Ziel ist klar. Was erreicht werden soll, ist eine Atmosphäre, die den Bedürfnissen des Menschen als Fussgänger in biologischer und sozialer Hinsicht gerecht wird. Dazu kommt die Schaffung von Verkehrsverhältnissen, welche die reibungslose und rationelle Abwicklung des Motorfahrzeugverkehrs gewährleisten.

Bei der Planung von Fussgängerwegen darf man nicht schematisch vorgehen. Der Weg könnte sich einmal durch Wiesland schlängeln oder durch gepflegten Rasen, wie das in England Tradition ist; oder er müsste in dicht bevölkerten Stadtkreisen mit einem Hartbelag versehen, aber von Blumen und Bäumen begleitet sein; oder er könnte in kalten und niederschlagreichen Zonen gedeckt sein wie die Reussbrücke in Luzern oder sogar geheizt werden, was an Orten mit starken Schneefällen durchaus denkbar wäre, denn das Wegräumen der nach kurzer Zeit unansehnlich und schmutzig werdenden Schneehaufen ist auch eine teure Sache. In sehr warmen Zonen müsste der Weg so angelegt werden, dass er möglichst viel Schatten spendet, oder er könnte in breiten Gängen geführt werden, wie in den Wehrgängen der Stadtbefestigungen von York oder Chester in England mit ihren Ausblicken durch die einstigen Schiesscharten. Er könnte auch ein Teil der Architektur werden wie das Wegsystem von Park Hill in Sheffield, das über ein Tal hinweg das Stadtzentrum mit einem Hügel verbindet.

Wenn man sich zum Grundsatz bekennt, dass der Mensch Anspruch auf eine Umgebung hat, die nur dem Fussgänger gehört und in der er sich zur Arbeit begeben oder zu seinem Vergnügen ergehen kann, dann ist der weite Weg des sorgfältigen, achtsamen und begeisternden Planens offen, welcher bestimmt wird durch das Klima, die Topographie und örtliche Gegebenheiten.

So wird das Leben wieder menschlicher und das Spiel kommt wieder zu seinem Recht. Wie das Kind wird auch der Erwachsene vielleicht wieder einmal Steinen auf dem Weg zur Arbeit oder zur

C'est spécialement le cas pour des pays comme la Hollande et le Danemark et dans certaines villes, Cambridge par exemple, où la bicyclette est le moyen de locomotion par excellence. Aux endroits où la création de pistes cyclables ne se justifie pas, certains chemins pédestres devraient être complétés par une bande réservée aux cyclistes, car la place que prend un vélo n'est guère importante.

La réalisation de cette idée demande la collaboration d'instances ayant jusqu'ici résolu séparément leurs tâches. Le département des parcs publics, l'office de planification urbaine, le département des travaux publics et l'architecte municipal doivent travailler en communauté à la solution du problème, chaque instance fournissant son apport. Le but à atteindre est clair: ce qui doit être obtenu, c'est une atmosphère répondant aux besoins de l'homme aux points de vue biologique et social. A cela s'ajoute la création de conditions de trafic garantissant le déroulement rationnel et sans heurts de la circulation motorisée.

La planification des chemins pédestres ne doit pas s'effectuer sur la base d'un schéma rigide. Le chemin peut traverser un pré ou un gazon soigné, comme c'est la tradition en Angleterre; il peut également, dans les cercles urbains très peuplés, consister en un tracé muni de revêtement dur, mais bordé d'arbustes et de massifs floraux; dans les régions pluvieuses et froides, il serait indiqué de le munir d'une couverture comme c'est le cas pour le pont couvert de la Reuss, à Lucerne. Et pourquoi ne pas le munir, là où les chutes de neige sont particulièrement abondantes, d'un système de chauffage, car les masses noires de neige piétinée provoquent également de grosses dépenses pour la voirie. Dans les zones de climat tropical, le chemin devrait être aménagé de manière à offrir un maximum d'embrages ou être construit dans de larges corridors, comme dans les chemins de ronde des fortifications de York ou de Chester, en Angleterre, dont les anciennes meurtrières permettent d'intéressants coups d'œil. Il pourrait aussi être un ouvrage architectural comme le système de chemins de Park Hill, à Sheffield, qui relie, au-dessus de la vallée, le centre de la ville à une colline.

Si l'on admet le principe que l'homme a droit à un espace qui n'appartient qu'au piéton et qui lui permet de se rendre au travail ou d'effectuer sa promenade de détente, le long chemin qui nous éloigne encore d'une planification soignée, attentionnée et réjouissante, basée sur les conditions de climat, de topographie et

slotted fencing, and finding stones and cones will be part of daily life in the town as well as in the country. The seasons will have meaning and birds will be heard. Conversation will be a pleasure as one walks along, not the painful shouting match that strains the larynx to destruction, as one tries to make oneself understood along motor roads, today, having to rise above the clink of hundreds of horse powers of noise.

It must be stressed that this is no dream. Such aims are realistic; Stockholm has very heavily invested in the establishment of such an environment in its very heart, and the schema for Piccadilly Circus in London, economically perhaps one of the most intractable problems in the world, has the same principle of pedestrian segregation. Many old towns are creating havens of peace by closing streets to traffic, permanently or for certain hours of the day.

In Britain, 1961 was a historic year in that sense. As "The Guardian" said, in its review of the year, it was marked by an acceptance of the principle of traffic segregation. The Ministry of Housing endorsed this point in two crucial ways: as far as residential areas are concerned the recently published HMSO booklet "Homes for Today and Tomorrow" states quite clearly that all lay-out should now be of the Radburn type. And as far as central areas are concerned it is noteworthy that a recent schema of the comprehensive redevelopment of 60 acres in the centre of Southend-on-Sea was turned down by that same Ministry because it did not provide for traffic segregation.

Thus, although no strict law enforcing traffic segregation has been passed all developers can see clearly which way the wind is blowing. And as they have to have the permission of the Ministry, or the planning officer of their district, there should be no difficulty, given the precedents of the Minister, of enforcing the proper provision for man and motor.

However many local authorities and some private developers have already realised the importance of traffic segregation independently. Every month there are several new proposals for the urban renewal of centres of towns which include this idea. The shopping centres and residential areas of new towns similarly tend that way to an ever increasing extent. In Sheffield a multilevel immense central development scheme is partly realised and pedestrians have an upper deck, direct path connections to many large dwelling blocks across a valley and many other amenities.

Schule vor sich her stossen. Und wenn die Mutter einkaufen geht, muss sie ihr Kind nicht mehr ängstlich festhalten, weil es von tödlichen Gefahren nebenan bedroht wird. Sie kann es laufen lassen und es kann staunen oder dürre Zweige hinter sich her schleppen. Es findet Tannenzapfen und farbige Steinchen auch in der Stadt. Es wird die Singvögel hören und die Jahreszeiten spüren. Man kann unterwegs wieder miteinander reden und muss nicht mehr schreien, um den Verkehrslärm zu übertönen.

Dies alles ist kein Traum. Es lässt sich verwirklichen. Stockholm hat grosse Summen ausgegeben, um im Herzen der Stadt eine solche Atmosphäre zu schaffen. Der Neugestaltung des Piccadilly Circus in London, wohl eines der teuersten und schwierigsten Probleme in der Welt, liegt ebenfalls die Trennung des Fussgängers vom Motorfahrzeugverkehr zugrunde. Viele alte Städte sperren gewisse Strassen vollständig oder täglich für einige Stunden für den motorisierten Verkehr und schaffen damit eigentliche Ruhezeiten.

Das Jahr 1961 ist in diesem Sinne für Grossbritannien ein geschichtlicher Wendepunkt geworden. Die Zeitung «The Guardian» nannte in ihrem Jahresrückblick die Annahme des Grundsatzes der Verkehrstrennung ein Kennzeichen dieses Jahres. Das Ministerium für den Wohnungsbau nahm entscheidend dazu Stellung. Es veröffentlichte eine Schrift mit dem Titel «Homes for Today and Tomorrow» (Wohnungen von Heute und Morgen), erhältlich bei Her Majesty's Stationary Office, worin deutlich erklärt wird, dass jede künftige Planung der Radburn-Idee Rechnung tragen müsse, und es wies einen Plan für die Neugestaltung des 60 ha umfassenden Stadtkerns von Southend-on-Sea zurück mit der Begründung, dass die Verkehrstrennung darin nicht berücksichtigt worden ist. Daraus können die Planer sehen, welcher Wind weht, obwohl noch kein Gesetz die Verkehrstrennung zwingend vorschreibt. Da in jedem Fall die Ermächtigung des Ministeriums oder des zuständigen Distriktbeamten eingeholt werden muss, wird der erwähnte Entscheid für Southend wegleitend.

Unabhängig davon haben aber auch lokale Behörden und private Unternehmer deren Wichtigkeit erkannt. Jeden Monat werden neue Projekte für die Korrektur von Stadtzentren vorgelegt, welche diese Ideen enthalten. Sie setzen sich in steigendem Masse bei der Planung von Wohnbezirken und Einkaufszentren neuer Städte durch. In Sheffield ist ein Plan für die Neugestaltung des Zentrums mit mehreren Verkehrsebenen zum Teil schon ausgeführt. Den Fussgängern ist ein Hö-

les possibilités du lieu, sera rapidement franchi. La vie en deviendra plus humaine et les jeux retrouveront leurs droits. Comme l'enfant, l'adulte poussera peut-être à nouveau devant soi le gravier du chemin, en se rendant à son travail. Les mamans n'auront plus à couvrir d'un œil attentif leur progéniture: Effectuant leurs achats, elles la sentiront protégée des dangers mortels de la grande artère. Elles pourront la laisser courir librement et ne s'étonneront plus de voir quelque branche de verdure entre ses mains. L'enfant jouera avec des pommes de pin et des cailloux de teintes et de formes diverses. Il entendra le gazouillis des oiseaux et il apprendra à connaître les diverses saisons. L'on pourra à nouveau s'entretenir sur son chemin et il ne sera plus nécessaire de crier pour se faire comprendre.

Cela n'est pas un rêve; la réalisation d'une telle entreprise n'est pas impossible. Stockholm a dépensé de fortes sommes pour créer une telle atmosphère au centre de la ville. La nouvelle configuration de Piccadilly Circus, à Londres, l'un des problèmes les plus coûteux et plus difficiles à résoudre, prévoit également la séparation entre le trafic automobile et piéton. De nombreuses vieilles cités interdisent totalement tout trafic automobile pour quelques heures dans certaines rues et créent ainsi des zones de tranquillité temporaire.

L'année 1961 représente dans cet ordre d'idées un tournant historique pour la Grande-Bretagne. Le journal «The Guardian» a qualifié dans son éphéméride l'acceptation du principe de la séparation des trafics comme étant un des événements de l'année. Le ministère de la construction d'habitations a pris une position favorable à l'égard de ce problème. Il a publié un écrit intitulé «Homes for Today and Tomorrow» (Logements d'aujourd'hui et de demain), distribué par Her Majesty's Stationary Office, dans lequel il est clairement indiqué qu'il fallait tenir compte de l'idée Radburn dans toutes les planifications futures et mentionné que le plan relatif à la nouvelle configuration des 60 ha formant le centre de la ville de Southend-on-Sea, ne tenant nullement compte de la séparation des trafics, n'a pas été approuvé. Les planificateurs peuvent se rendre compte, bien qu'aucune loi ne prévoit encore la séparation des trafics, que les idées ont changé. Comme il est nécessaire qu'ils demandent dans chaque cas l'autorisation du Ministère ou de l'instance compétente du district, la décision prise pour Southend leur indiquera le chemin à suivre.

Some speculative housing is now tending towards this view, notably Bron-Y Mor in Wales, a new sea side resort.

Much work remains to be done before many other countries, only now beginning to feel the pressure of vehicles, realise that they must look ahead and provide segregation, a separate environment for man and motor traffic as a general principle, as an essential and worthwhile investment to pay dividends to our children.

By Paul Ritter, architect ARIBA Nottingham

henweg reserviert, der zahlreiche grosse Wohnblöcke unter sich und über ein Tal hinweg mit dem Einkaufszentrum verbindet. Auch der private Wohnungsbau geht unabhängig den gleichen Weg, z. B. in Bron-Y-Mor in Wales, einem neuen Badeort am Meer.

Es wird noch viel Aufklärungsarbeit brauchen, bis auch andere Länder, die erst jetzt den Druck des motorisierten Verkehrs zu spüren beginnen, zur Erkenntnis kommen, dass sich vorausblickendes Planen nicht umgehen lässt und eine Verkehrsteilung zwischen Mensch und Motor sich immer mehr aufdrängt als ein allgemeiner Grundsatz, welcher unseren Kindern zum Segen gereichen wird.

Paul Ritter, Architekt ARIBA  
Nottingham

Indépendamment du cas que nous venons de citer, il est juste de souligner que des autorités locales et des entreprises privées ont reconnu l'importance du problème. Chaque mois, de nouveaux projets concernant la correction de centres de cités sont proposés et ils tiennent compte du problème exposé. Ces plans ont de plus en plus la préférence lorsqu'il s'agit de projeter la création de quartiers locatifs et de centres d'achats. A Sheffield, un plan pour une nouvelle configuration du centre de la ville avec plusieurs voies de trafic a déjà été réalisé. Un passage surhaussé est réservé aux piétons; il relie de grands immeubles locatifs avec le centre commercial en franchissant un vallon. Les constructions dues à l'initiative privée adoptent également le principe préconisé à de maints endroits, entre autres à Bron-Y-Mor, dans le Pays de Galles, une nouvelle station balnéaire.

Il sera nécessaire de consacrer encore beaucoup d'efforts afin que d'autres pays, dans lesquels le poids du trafic motorisé se fait sentir, comprennent qu'une planification tenant compte d'un avenir éloigné est indispensable et qu'une séparation du trafic entre l'homme et le moteur se pose de plus en plus en tant que question de principe qui ne saurait être que profitable à nos enfants.

Paul Ritter, architecte ARIBA, Nottingham

## Editorial

Fin de la page 11

Quand on compare les ceintures de verdure entourant les gratte-ciel et quelques-uns des «Jardins à travers les Nations» montrés à l'Exposition d'Horticulture de Hambourg, on mesure toute l'ampleur d'un problème dont la solution, ou plus exactement les innombrables solutions qu'il appelle, n'ont pas encore été trouvées en dépit du miracle économique, de la fameuse «Wirtschaftswunder». Certes, un jardin n'est pas en soi un sujet d'exposition. Pourquoi dès lors lui consacrer partiellement une exposition? Parce que c'est un moyen de stimuler l'inspiration créatrice des urbanistes. Parce que c'est d'elle que dépendra le cadre familial de l'homme. Puisse-t-il non pas l'écraser, mais lui donner des ailes qui permettront à sa fantaisie de créer des œuvres à la mesure de notre temps, des œuvres dignes du passé, dont la beauté, comme celle du manoir de Melcombe, s'imposera au-delà des siècles!

## Editorial

Conclusion from page 11

they should be allowed to live in healthy surroundings and to contribute to the development of culture producing in our time beauty, comparable to the beauty created by former generations, of which Bingham's Melcombe is a fine example.