

New Town : Rückblick auf einen Ausblick : Cumbernauld 1964 : Erinnerung an eine städtebauliche Utopie = Cumbernauld New Town 1964: rétrospective sur un fond de perspective

Autor(en): **Huber, Hermann**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **72 (1985)**

Heft 9: **Glasgow : Umnutzungen in der City = Glasgow : reconversions
dans la city = Glasgow : refunctioning in the city**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-54812>

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.

New Town: Rückblick auf einen Ausblick

Cumbernauld 1964: Erinnerung an eine städtebauliche Utopie

An die Idee der New Towns, welche die europäische Fachwelt Anfang der 60er Jahre faszinierte, erinnert in Glasgow eines der berühmtesten Beispiele: Cumbernauld. Die urbane Megastruktur erscheint heute als ruinenartiges Stadtfragment: Viele Wohnhäuser sind von ihren Bewohnern verlassen worden, gähnende Leere im Town-Center – es wird kaum mehr benutzt. Hermann Huber hat die kurze Geschichte von Cumbernauld verfolgt und kommentiert sie in einem Rück- und Ausblick.

Cumbernauld 1964: Souvenir d'une utopie urbaine

L'idée de New Town qui fascinait le monde européen de la profession au début des années 60 est rappelée à Glasgow par l'un des exemples les plus célèbres: Cumbernauld. Cette mégastructure urbaine apparaît aujourd'hui comme un fragment de ville en ruines. De nombreux immeubles ont été abandonnés par leurs habitants, vide complet au centre de la ville, on n'y vient pratiquement plus. Hermann Huber a suivi la courte histoire de Cumbernauld et la commente par une rétrospective et une perspective. (Texte français voir page 64)

Cumbernauld 1964: Recollection of an urbanistic utopia

In Glasgow there is a monument that recalls the idea of the New Town, which fascinated European architects at the beginning of the 60s: Cumbernauld. The urban megastructure appears today as a ruinous fragment of a city: many houses have been abandoned by their occupants – a yawning void in the Town Center – hardly used any longer. Hermann Huber has looked into the brief history of Cumbernauld and given us his views on the matter.

Auch nach 21 Jahren ist es relativ einfach auszumachen, was mich 1964 nach Cumbernauld zog: das damals dank internationaler Publikation bekanntgewordene Town-Center-Projekt (z.B. *Architectural Design* 5/63, *Bauwelt* 35/63). Bezeichnenderweise leitete ich meinen eigenen enthusiastischen Bericht im «Werk» (7/67) mit dem Satz ein: «Eine kleine Tafel... in jedem Lift. Fünfzig Jahre Stadtbau-Ideen sind in Kurzfassung darauf festgehalten. Man liest da, von unten nach oben: Parking, Bus, stop, Shops, Library, Offices, Houses...»

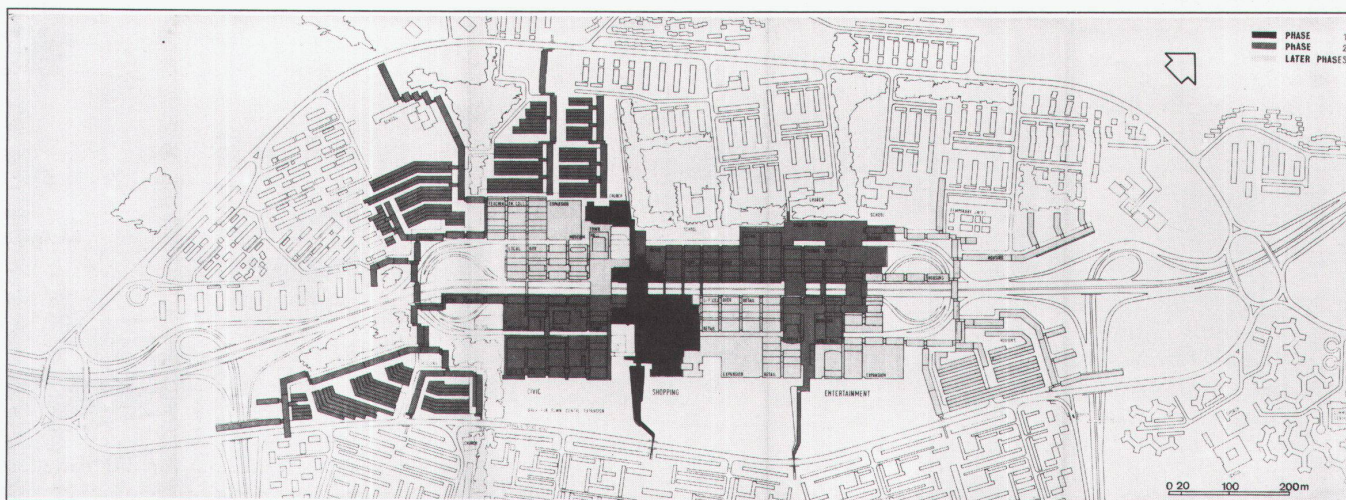
Im Town-Center-Projekt fand ich eine Synthese dessen verkörpert, was für mich damals Städtebau bedeutete:

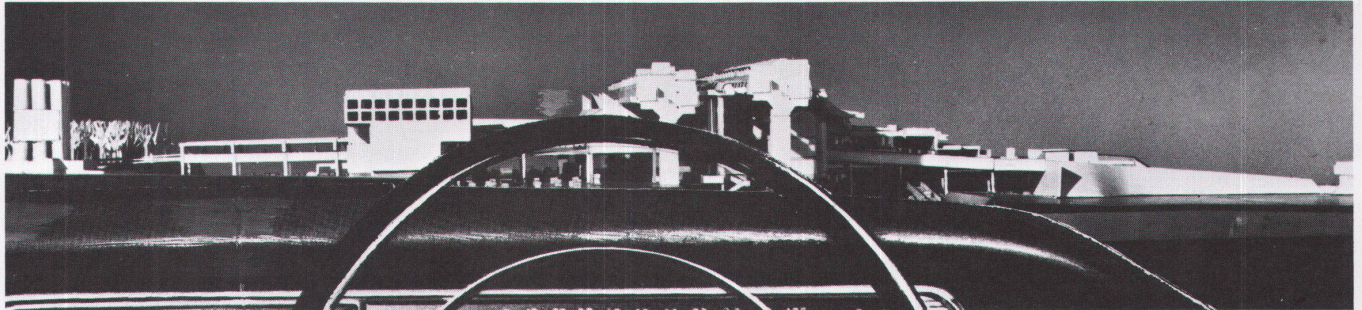
- die Überwindung horizontaler Funktionstrennung zugunsten vertikaler Funktionsüberlagerung in kompakten Bauformen,
- Wohnen im Zentrum,
- die vertikale Trennung von Fußgänger- und Autoverkehr, was ich später im «Buchanan-Report» als «Traffic-Architecture» bezeichnet fand,
- die Auflösung des traditionellen «Hauses» zugunsten einer Megastruktur und die Verbindung dieser Megastruktur mit der expressiven Handschrift des Entwerfers, ein formaler Ausdruck, in welchem ich Elemente von La Tourette, der japanischen Metabolisten, bis zu den Skizzen St.Elias wiedererken-

- nen konnte,
- das Zentrum als eine Gesamtform, der die einzelnen Funktionen untergeordnet eingefügt werden, indem erst die Sekundärelemente, im Extremfall die Anschrift und die Schaufensterauslagen, z.B. das Warenhaus als Warenhaus charakterisieren.

Kurz: Das Projekt verkörperte für mich das, was ich in den mir bekannten Zentren neuer Städte und Vorstädte vermiste: «Urbanität.»

Diese Faszinationen hatten natürlich ihren Kontext. Zunächst den persönlichen: Mein Wahrnehmungs- und Vorstellungsvermögen war damals geprägt von den Arbeiten des Team 10, insbeson-

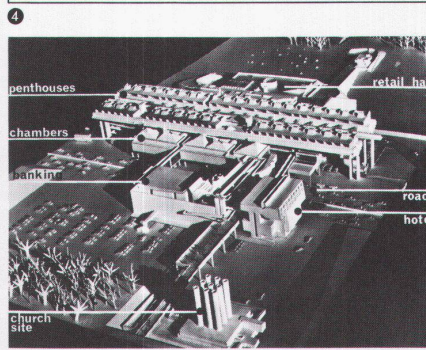
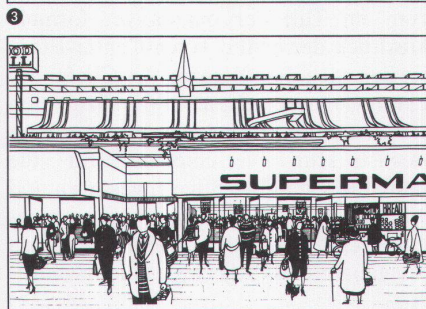
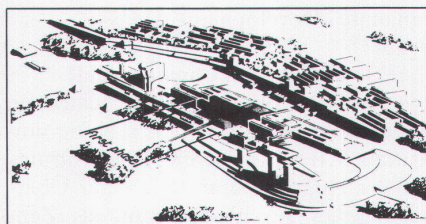




2
 dere Bakemas und Candilis'. Burckhardt/ Frisch/Kutter hatten das Terrain vorberichtet. Die Neue Stadt als Hoffnungsträger, Aufbruch, Neubeginn: hier fand die Entwicklung des Städtebaus ihre adäquate Fortsetzung. Dafür reiste ich nach Schottland.

Dann den allgemeinen: die nicht realisierte Planung von Hook als unmittelbare Vorläuferin von Cumbernauld, die anlaufenden Planungen von Skelmersdale, Runcorn New Town und Milton Keynes; Paul Ritters «Man and Motor», eine lexikographische Zusammenstellung aller bis anhin gebräuchlichen Trennsysteme von Fussgänger- und Autoverkehr; Colin Buchanans «Traffic in Towns», dessen Kosten-Nutzen-Formeln bereits 1964 als Absage an die autogerechte Stadt verstanden werden konnten; Theo Crosbys «City sense» mit seinem Eintreten für Nutzungsmischung und hohe Dichten; die Park-Hill-Wohnüberbauung in Sheffield; die Schriften Christopher Alexanders; Jane Jacobs «Tod und Leben grosser amerikanischer Städte», die technologischen und sozialen Utopien Yona Friedmanns und anderer; Daniel Chenuts flexible Wohnzellen; die Publikationen der Metabolisten, der Archigram-Gruppe, des Tokyo-Plans; bis hin zu McLuhans grundsätzlicher Feststellung, dass «environments invisible» seien.

Die damalige fachliche Diskussion muss vor dem Hintergrund eines heute kaum mehr nachvollziehbaren Klimas kulturellen Aufbruchs gesehen werden, für die Schicht der Architekten in Cumbernauld damals repräsentiert durch Namen wie die Beatles, Mary Quant, Zeitschriften wie AD, Nova und OZ, die Fringe-Aufführungen der Edinburgh-



1-5
 Cumbernauld: Pläne und Skizzen / Cumbernauld: Plans et esquisses / Cumbernauld: plans and sketches

1
 Gesamtplan, Stand 1965 / Plan général, état 1965 / Assembly plan, state in 1965

2
 Der autogerechte Städteeingang, Fotomontage / L'entrée de ville conçue pour les voitures, photomontage / The city gateway geared to traffic needs, photomontage

3 4 5
 Vogelperspektive, Skizze und Fotomontage vom Town Center / Vue à vol d'oiseau, esquisse et photomontage de Town Center / Bird's-eye view, sketch and photomontage

Festspiele, die Folksänger im Cumbernauld Cottage Theatre mit Balladen aus den Highlands und gegen den Vietnamkrieg, kurz: die lokale subkulturelle Vorbereitung dessen, was dann später als «68er»-Phase in die Geschichte einging.

Die Planung von Cumbernauld verkörperte ein noch völlig ungebrochenes Selbstverständnis des Wohlfahrtsstaates: Die staatlichen Organe, in diesem Falle die Corporation und ihre Mitarbeiter, haben den politischen Auftrag, mit fortgeschrittenstem Fachwissen und dessen kreativer Umsetzung Lösungen für die Lebensverhältnisse ihrer Schützlinge zu schaffen, deren minimale Ansprüche in den sogenannten Parker-Morris Standards festgehalten waren. Wir sahen uns denn auch als Avantgarde vor die Aufgabe gestellt, sowohl die Genehmigungsbehörde wie auch potentielle Investoren und Bewohner von der Richtigkeit unserer Vorstellungen zu überzeugen. Unser Glaube an die planerische und bauliche Herstellbarkeit von «Urbanität» war ungebrochen. Die Teilnahme und Mitwirkung der Investoren, der Mieter von Ladenflächen und der Bewohner sahen wir durch das Konzept der Megastruktur gewährleistet: Die Grossform wurde von den Fachleuten vorgegeben, für den Infill gab es ein differenziertes System von Übergangsformen zwischen Eigentum, Baurecht, Baurecht auf der Etage und Miete mit unterschiedlicher Vertragsdauer. Gegenläufig zu den landesüblichen Wanderungstendenzen Richtung London waren eine ganze Reihe von Architekten aus ähnlichen Gründen wie ich nach Schottland gereist. Cumbernauld galt damals als Aufstiegsstation und wichtige Erfahrungserweiterung für die Tätigkeit in anderen Corporations oder in der pri-

vaten Praxis. Die Folge war ein sehr kreatives Arbeits- und Wohnklima. (Wir wohnten alle mehr oder weniger in Fussgängerdistanz zum Arbeitsplatz.) Die Pioniersituation, in einer Stadt im Aufbau, d.h. praktisch ohne Infrastruktur, zu wohnen, mobilisierte Selbsthilfeaktivitäten wie die Gründung eines Cottage Theatre, von Film-Clubs und anderem mehr. Allerdings, die Leute aus der Corporation waren weitgehend unter sich. Die Kontakte zu den Bewohnern, für die wir planten und bauten, beschränkten sich auf die Alltagsbegegnungen im Haus oder beim Einkaufen, allenfalls, was die Männer betraf, im Pub.

Für mich Nachwächterstaat-gewohnten und -geprägten Schweizer völlig neuartig war das politische Engagement vieler Kolleginnen und Kollegen im Hinblick auf einen Labour-Wahlsieg 1965. Überhaupt: Das hohe Selbstwertgefühl innovativer Staatstätigkeit, das das Arbeitsklima weitgehend bestimmte, spiegelte eine glatte Umkehrung der mir gewohnten Verteilung kreativer Potenziale in der Gesellschaft. Man bewunderte zwar die Bauten von James Stirling und einiger weiterer privater Architekten, war aber überzeugt von der vom Einzel-

bau übergeordneten Bedeutung der staatlichen strukturellen Vorgaben.

Einige Daten: ca. 25 km von Glasgow auf einem Hügel gelegen (ehemalige Schafweide), Gründung 1956, Konzept von Hugh Wilson, Zielbevölkerung damals 70000 Einwohner, 1964 ca. 15000 (zu 80 Prozent aus Glasgows Sanierungsgebieten). Damals erfolgreiche Bemühungen, Arbeitsplätze nach Cumbernauld zu bringen (es bestanden verschiedene Formen der Investitionshilfe für sogenannte «Development-Areas»).

Learning from Cumbernauld?

Bereits 1965 waren verschiedene Aspekte des Konzepts intern heftig umstritten, z.B die Situierung des Zentrums auf der Hügelkrete anstelle einer Überbauung der Eisenbahnstation als Zentrum im Tal; der expressive, formale Ausdruck der ersten Town-Center-Etappe, der nach dem Wegzug des Chefarchitekten Copcutt nicht mehr durchzuhalten war; die teure und schwer durchsetzbare Megastruktur (verschiedene für die Stadtversorgung wichtige Investoren und Dienstleistungen verlangten ihren eigenen Grund und Boden); die aufwendigen Fussgängerdecks, die im rauhen schotti-

schen Klima kaum benützt wurden (die Vorstellung, sie in riesige Gewächshäuser auszubauen – Glasgow besitzt einige wunderschöne Beispiele aus dem 19. Jahrhundert –, hatte aus Kostengründen kaum eine Realisierungschance); der Bau von Hochhäusern; die rigorose Trennung von Fussgänger- und Autoverkehr, die Strassen und Wege derart unbelebt machten, dass sich Frauen abends kaum mehr zu den Busstationen getrauten; die unbenutzbaren Leerflächen um die Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt.

Damals noch nicht problematisiert war der selbstverständliche Paternalismus der Corporation, sowenig wie die Frage, was denn eigentlich dort geschehe, wo die Bewohner Cumbernaulds herkamen (die Kahlschlagsanierungen und der Stadtautobahnbau in Glasgows Innenstadt). Zwar waren viele Vertreter der Corporation an der Gründungsversammlung der New Glasgow Society vertreten, die sich den Schutz der Glasgower Bausubstanz aus dem 19. Jahrhundert zum Ziel setzte, einen Bezug zu unserer Tätigkeit in der New Town waren wir aber nicht in der Lage herzustellen. Ökologische Bedenken, eine autogerechte





7



6

Stadt zu bauen, gab es keine. Autos galten vielmehr als soziale Errungenschaft, gerade für die Arbeiterschichten, aus denen sich die Einwohner Cumbernaulds weitgehend zusammensetzten. Im Vordergrund stand die Aufgabe, sich vor den Autos mittels geschickter Planung zu schützen (Eigenwerbung: «Cumbernauld will be a safe town»).

Und nicht hinterfragt blieben auch der ökonomische, politische und gestalterische Fortschrittsglaube, der unsere Tätigkeit trug.

Ein Rückblick aus *heutiger* Sicht kann an eine Bemerkung Hugh Wilsons zu seinem damaligen Konzept anknüpfen, New Towns stellten Experimentierfelder für die Restrukturierung der Städte ganz allgemein dar. Lässt sich aus dem Experimentierfeld Cumbernauld noch etwas lernen? Oder ragt es als heute kaum mehr verständliche Ruine längst begrabener Hoffnungen und eines leichtsinnigen Aufbruchs- und Fortschrittsglaubens der 60er Jahre in die besonneneren 80er herüber? Meines Erachtens gibt es immer noch einige modellhafte Aspekte. Sie liegen allerdings weniger beim damaligen Projekt selber als vielmehr bei seinen (damaligen) Voraussetzungen:

- Die (indirekte) Investitionslenkung ermöglichte es, auch periphere Gebiete mit genügend Arbeitsplätzen zu versorgen.
- Die boden- und mietrechtlichen Verhältnisse vermittelten Mietsicherheit zu tragbaren Kosten. Die entsprechenden Regelungen wurden zwar lange

Zeit paternalistisch gehandhabt, wären aber, wie die Erfahrungen in anderen New Towns, z.B. in Thames Mead bei London zeigen – der entsprechende politische Wille vorausgesetzt –, ohne grosse Probleme in Richtung auf vermehrte Partizipation der Bevölkerung ausbaubar.

- Die Corporation als eine Organisationsform *neben* der traditionellen Verwaltung ermöglichte eine sozial, planerisch und ästhetisch innovative Staatstätigkeit, wie sie für neuartige und komplexe Probleme notwendig war (und gerade heute für den kreativen Umgang mit innerstädtischen Bürgergruppen und Subkulturen erneut eine wichtige Voraussetzung wäre).

Zusammenfassend: eine in ihren Grundvoraussetzungen innovative und versorgungswirtschaftlich orientierte Städtebau- und Wohnbaupolitik.

Megastrukturen als Versuche, die Zukunft mittels eingebauter Flexibilität vorwegzunehmen, haben sich selber inzwischen als in hohem Grade datierbar erwiesen, im Falle Cumbernauld sogar als ein eigentliches Stilelement einer bestimmten Entwicklungsphase der neueren Architektur. Die Vorstellung, dass eine Stadt dem Einzelobjekt übergeordnete, auch baulich sichtbare Ordnungen hat, scheint mir aber immer noch nicht ganz abwegig: Längst haben wir doch begonnen, die bestehenden sozialen und baulichen Gefüge unserer Innenstädte als nicht weiter zu zerstörende «Megastrukturen» zu interpretieren, in welche neue

Nutzungsanforderungen mit Sorgfalt und Fachkenntnis als minimale Eingriffe einzuordnen sind.

Und Cumbernauld, angesichts seiner Kompaktheit, auch der Wohnquartiere, als Modell für die noch anstehende Sanierung der Vorstädte? Als Gegenposition zu deren im Gange befindlichen Verdörflichung? Fast könnte man's glauben: Durchblättert man die Kataloge der in Frankreich vor kurzem angelaufenen Aktion «Banlieu 89», so begegnet man, bei aller Unterschiedlichkeit der Formen, einigen unverkennbaren Analogien. Stadtgründungen sind historisch, die Städte der Zukunft sind aller Voraussicht nach, gebaut. Die Neugründungen haben erst ihre kurze Alltagsgeschichte. Es dürfte der jetzigen Generation und ihrem politischen Willen überlassen bleiben, wieweit sie diese in den laufenden Veränderungen *mit* den Bewohnern sichtbar, nachvollziehbar, identifizierbar machen können.

Learning from Cumbernauld 1964: Städtebau ohne den Hintergrund wenigstens einer Spur gesellschaftspolitischer Utopie wäre recht hoffnungslos, wenn nicht zynisch. *H.H.*

5-7 Bilder von 1965 realisierten Bauten / Vues de bâtiments réalisés en 1965 / Views of buildings realized in 1965

6 Wohnbauten / Habitations / Housing

7 8 Das Town Center / Le Town Center / The Town Center

– the old Georgian houseplots often determined the form of the building – adopted a quite different sculptural approach from Mackintosh and owed much to their London and Karlsruhe-trained sculptor, F. Derwent Wood.

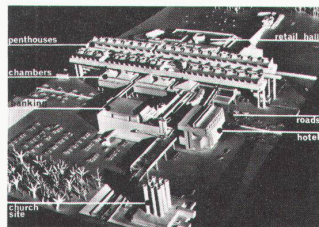
Burnet and diluted Mackintosh and Salmon school detail can be seen all over Glasgow, not only in the big Burnet-inspired city blocks by lesser masters like Burnet, Boston & Carruthers and James Miller but in the terraces and red sandstone bay-windowed tenements which sprang up all over the city, particularly in the west and south, to accommodate a population which had reached just over a million by the turn of the century. Sadly this immensely powerful local tradition lasted little more than another decade. Burnet transferred his main interest to London after 1904 though he did design the extraordinarily modern Wallace Scott Tailoring Institute at Cathcart in 1913–22; Salmon and Gillespie could obtain but little employment despite their success in reinforced concrete at Lion Chambers in 1906 and Mackintosh, who had by now abandoned his own decorative art to work more in the Viennese idiom, left the city in 1914. Although the Beaux-Arts group had appointed Eugene Bourdon as professor at Glasgow School of Art before the First World War. American classic, skilful but without any attempt at individuality, became the rule after it as at James Miller's huge Bank of Scotland Building at 110–120 St. Vincent Street (1925), enlarged without much detail change from an American prototype by York and Sawyer, and at Edward Grigg Wylie's Scottish Legal Life Building on Bothwell Street (1927) a development at least partly due to the number of promising younger men who had emigrated to the United States and Canada before the War and returned during it. Burnet and his Glasgow partner Norman A Dick (1883–1948) kept something of the old spirit alive into the 1920s. Gillespie's pupil and successor Jack Antonio Coia bridging the 1930s in his brilliant brick Roman-Catholic churches at St. Anne's, Dennistown, and St. Columba's, Hopehill (1937). Real hope for the future amid the depressing municipal and speculative housing estates which pushed Glasgow ever farther into the countryside was brought by the Glasgow International Exhibition of 1938 with its vast lay-out of Dutch, French and Ameri-

can-inspired international modern buildings master-minded by Burnet's London partner Thomas S. Tait (1882–1954), who enlarged its symbolic hilltop tower from that designed by Mallet-Stevens for the Parish Exhibition in 1925, a hope extinguished for a further decade in September 1939 with only Tait's now somewhat forlorn Infectious Diseases Hospital at Paisley and Harold Hughes's University Chemistry Buildings and Library as a glimpse of what might have been. *D.W.*

Hermann Huber

Cumbernauld New Town 1964: Rétrospective sur un fond de perspective

Voir page 40



Même après 21 ans, il est relativement simple de discerner ce qui m'a attiré à Cumbernauld en 1964: Le projet de Town-Center était connu grâce aux publications internationales (p. ex. *Architectural Design* 5/63, *Bauwelt* 35/63). De manière caractéristique, j'ai introduit mon propre article enthousiaste dans «Werk» (7/67) avec la phrase: «Un petit tableau... dans chaque ascenseur. Cinquante ans d'idées en matière d'urbanisme y sont condensés. Là, de bas en haut, on peut lire: Parking, Bus stop, Shops, Library, Offices, Houses...»

Dans le projet de Town-Center, je voyais une synthèse qui incarnait ce que l'urbanisme signifiait pour moi à l'époque:

- Le dépassement de la séparation horizontale des fonctions au profit de la superposition verticale dans des volumes bâtis compacts.
- L'habitat au centre.
- La séparation verticale des piétons et de la circulation automobile, ce que, par la suite, je trouvais qualifié de «Traffic-Architecture» dans le «Buchanan-Report».
- La suppression de la «maison» traditionnelle au profit d'une mégastucture et l'union de cette dernière avec l'écriture expressive du projeteur, langage formel dans lequel je pouvais redécouvrir des éléments de La Tourette, des métabolistes japonais et même des esquisses de St. Elias.
- Le centre traité comme une forme globale, dans laquelle s'incorporent les diverses fonctions subordonnées caractérisées par les seuls éléments secondaires, dans les cas extrêmes les enseignes et les étalages comme p. ex. dans le cas du grand magasin.

En bref: le projet incarnait pour moi ce qui manquait aux centres des nouvelles villes et des banlieues que je connaissais: «le caractère urbain».

Cette fascination avait bien entendu son contexte. D'abord l'aspect personnel: A l'époque, ma perception et mon imagination étaient marquées par les travaux du Team 10, notamment ceux de Bakema et de Candilis. Burckhardt/Frisch/Kutter avaient préparé le terrain. La nouvelle ville en tant que porteuse d'espoir, renaissance, nouveau départ: c'était là que le développement de l'urbanisme trouvait son prolongement adéquat. Voilà pourquoi je me rendis en Ecosse.

Puis l'aspect général: le projet non réalisé de Hook, précurseur immédiat de Cumbernauld; le début des études pour Skelmersdale, Runcorn New Town et Milton Keynes; «Man and Motor» de Paul Ritter, une récapitulation lexicographique de tous les systèmes jusque-là courants de séparation entre les piétons et la circulation des voitures; «Traffic in Towns» de Colin Buchanan dont les formules de rapport coût/utilité pouvaient déjà être interprétées en 1964 comme un refus de la ville motorisée; «City sense» de Theo Crosby avec son plaidoyer pour le mélange des fonctions et les densités élevées; l'ensemble d'habitat de Park-Hill à Sheffield; les écrits de Christopher Alexander; «Mort et vie des grandes villes américaines» de Jane Jacob; les utopies

technologiques et sociales de Yona Friedmann et d'autres; les cellules habitables flexibles de Daniel Chenut; les publications des métabolistes, du goupe Archigram; le plan de Tokyo jusqu'à la constatation fondamentale de McLuhan sur les «environnements invisibles».

La discussion professionnelle de l'époque doit être vue sur l'arrière-plan d'un climat de renouveau culturel aujourd'hui à peine compréhensible, représenté alors, pour l'équipe des architectes œuvrant à Cumbernauld, par des noms tels que les Beatles, Mary Quant; des revues comme AD, Nova et OZ; les représentations du festival d'Edimbourg, les chanteurs populaires du Cumbernauld-Cottage-Theatre avec ses ballades des Highlands et contre la guerre du Viêt-nam. En bref: la préparation subculturelle locale de ce qui plus tard entra dans l'histoire comme «esprit 1968».

La planification de Cumbernauld incarnait l'assurance encore intacte d'un Etat prospère: A l'aide du savoir professionnel le plus avancé, les organismes publics, dans ce cas la corporation et ses collaborateurs, devaient atteindre un objectif politique consistant à créer les solutions assurant à leurs protégés des conditions de vie dont les exigences minimales étaient fixées dans ce qu'on appelait les Parker-Morris Standards. En tant que représentants de l'avant-garde, nous pensions que notre mission était de convaincre, aussi bien les autorités que les investisseurs potentiels et les habitants, de la justesse de nos conceptions. Notre foi en la possibilité de planifier et de construire «l'urbain» était encore inébranlée. La mégastucture nous semblait garantir la collaboration des investisseurs, des locataires de surfaces de vente et des habitants: La forme générale était donnée par les spécialistes et pour son In-fill, nous disposions d'un système différencié de formes intermédiaires entre la propriété, l'emphytéose, l'emphytéose par étages et la location avec contrats de durées diverses. Contrairement aux tendances migratoires de la population locale vers Londres, toute une série d'architectes étaient venus en Ecosse pour les mêmes raisons que moi. A l'époque, Cumbernauld était considérée comme un tremplin de départ et un champ d'expérience important pour toute activité ultérieure dans d'autres corporations ou la pratique privée. Il en est résulté un climat de travail et d'habitat très fructueux (nous habi-

tions presque tous assez près de notre lieu de travail pour pouvoir y venir à pied). La situation de pionniers habitant dans une ville en construction, c'est-à-dire pratiquement sans infrastructure, suscita des auto-activités comme la fondation d'un Cottage-Theatre, de ciné-clubs et autres initiatives. Au demeurant, les membres de la corporation restaient largement entre eux. Les contacts avec les occupants pour lesquels nous projections et constructions se limitaient aux déplacements quotidiens dans la maison, au centre commercial et, pour ce qui concerne les hommes, au pub.

Pour moi, Suisse habitué à un pays de veilleurs de nuit et marqué par lui, l'engagement politique de nombre de mes collègues à l'occasion d'un succès électoral du parti travailliste en 1965 était totalement nouveau. Avant tout, la belle assurance des activités innovatrices de l'Etat, qui définissait largement le climat de travail, reflétait exactement l'inverse de la répartition des potentiels créateurs dans la société à laquelle j'étais habitué. Nous admirions certes les édifices de James Stirling et de quelques autres grands architectes privés, mais nous étions convaincus de la suprématie des données structurelles imposées par l'Etat sur chacun des bâtiments.

Quelques chiffres: à env. 25 km de Glasgow implantée sur une colline (jadis pâturage pour moutons), fondation 1956, conception de Hugh Wilson, population prévue à l'époque 70000 habitants, env. 15000 en 1964 (80% venaient des quartiers insalubres de Glasgow). A l'époque, efforts positifs pour amener des emplois à Cumbernauld (il existait diverses formes d'aide à l'investissement pour ce qu'on appelait les «Development-Areas»).

Learning from Cumbernauld?

Dès 1965, divers aspects du concept faisaient l'objet d'une vive critique interne, p. ex.: l'implantation du centre sur la chaîne de collines au lieu de l'aménagement en centre de la gare ferroviaire dans la vallée; la puissance de l'expression formelle des premières étapes de New Town ne pouvait plus être maintenue après le départ de l'architecte en chef Copcutt; la mégastructure était coûteuse et difficile à imposer (divers investisseurs et services importants pour la desserte de la ville exigeaient leur territoire propre); les coûteux ponts pour piétons étaient à peine utilisés en raison de la rudesse

du climat écossais (l'idée de les transformer en vastes serres – Glasgow en possède quelques magnifiques exemples – n'avait pratiquement aucune chance d'être réalisée à cause du prix); la construction de tours d'habitat; la séparation rigoureuse des piétons et des voitures rendait les rues et les cheminements déserts au point que les femmes n'osaient plus s'aventurer le soir jusqu'aux arrêts de bus; les surfaces libres inutilisées et les bretelles d'autoroute au milieu de la ville.

A l'époque, le paternalisme tout naturel de la corporation n'était pas encore contesté; on ne se posait pas non plus la question de savoir ce qui se passait effectivement sur les lieux d'origine des habitants de Cumbernauld (démolition par quartiers entiers et construction d'une autoroute urbaine au centre-ville de Glasgow). Certes, à l'occasion de l'assemblée fondatrice de la New Glasgow Society, de nombreux membres de la corporation plaidèrent pour la protection de la substance urbaine datant du 19e siècle, mais nous n'étions pas à même d'établir un lien avec notre activité dans la New Town. Aucun argument écologique ne s'opposait à la construction d'une ville motorisée. Les voitures étaient plutôt considérées comme une conquête sociale, précisément par les milieux ouvriers constituant l'essentiel de la population de Cumbernauld. Avant tout, il s'agissait de se protéger des voitures par le biais d'une planification habile (notre propre slogan: «Cumbernauld will be a safe town»).

De même, personne ne doutait de la justesse des progrès économiques, politiques et esthétiques qui portaient notre activité. Faire une rétrospective en partant du point de vue actuel incite à se référer à une remarque de Hugh Wilson au sujet de son concept d'alors, prétendant que les New Towns étaient des champs d'expériences pour la restructuration des villes en général. Peut-on encore apprendre quelque chose du champ d'expérience de Cumbernauld? Ou bien s'agit-il des ruines d'un espoir depuis longtemps évanoui et de la foi naïve des années 60 pour le renouveau et le progrès qui se dressent, maintenant presque incompréhensibles, au milieu des années 80 plus raisonnables? A mon avis, quelques aspects exemplaires subsistent encore, mais ils se situent moins dans le projet proprement dit d'alors que dans les conditions préalables établies à l'époque:

- Le contrôle (indirect) des investissements permettait d'amener suffisamment d'emplois, même dans les zones périphériques.
- Les conditions de propriété et de location du sol assuraient aux locataires la sécurité à des prix supportables. Trop longtemps il est vrai, les règlements correspondants furent interprétés de manière paternaliste, mais ainsi que le montrent les expériences acquises dans d'autres New Towns – p. ex. Thames Mead près de Londres – la volonté politique adéquate aidant, on pourrait les développer sans grand problème dans le sens d'une participation accrue de la population.
- En tant que forme d'organisation à côté des administrations traditionnelles, la corporation permettait à l'Etat d'exercer, aux plans social, planificateur et esthétique, l'activité innovatrice indispensable aux problèmes nouveaux et complexes qui se posaient alors. (Précisément aujourd'hui encore, elle serait une condition préalable importante pour assurer un contact fructueux avec les groupes d'intérêt et les subcultures de nos villes.)

En résumé: une politique d'urbanisme et de logement fondamentalement orientée vers l'innovation et l'économie de la desserte.

En tant que tentatives d'anticiper l'avenir en incorporant la flexibilité, les mégastructures ont eu leur temps; dans le cas de Cumbernauld, il s'agit même d'un élément de style au sein d'une phase de développement définie des nouvelles architectures. Pourtant, l'idée qu'une ville serait d'un ordre supérieur aux objets qui la composent et qu'elle comporterait des lignes directrices visibles ne me semble pas erronée. Il y a longtemps que nous avons commencé à interpréter les tissus sociaux et bâtis existants de nos centres-villes comme des «mégastructures» qu'il importe de ne pas continuer à détruire et dans lesquelles il faut implanter de nouvelles fonctions avec soin, compétence professionnelle et le minimum d'interventions.

Quant à Cumbernauld, compte tenu de sa compacité, y compris dans les quartiers d'habitat, ne serait-elle pas un modèle pour la rénovation encore à faire de nos faubourgs? Une contre-proposition à la ruralisation actuellement en cours? On pourrait presque le croire: Si l'on feuillette le catalogue de l'action «Banlieue 89» récemment entreprise en France, on rencontre, au-delà de toutes les diffé-

rences, des analogies indubitables. Les fondations de villes sont historiques; selon toute prévision, les villes de l'avenir sont bâties. Les fondations nouvelles n'ont encore qu'une courte histoire quotidienne. On devrait laisser à la génération actuelle et à sa volonté politique le soin de définir, avec les habitants, dans quelle mesure elles peuvent rendre celles-ci visibles, compréhensibles et identifiables, tout en tenant compte de l'évolution permanente.

Learning from Cumbernauld 1964: Un urbanisme sans l'arrière-plan d'au moins une trace d'utopie politico-sociale serait vraiment sans espoir sinon cynique. H.H.

Andy McMillan

Problems of the East End

See page 44

"We trained hard, but it seemed that every time we were beginning to form up into teams we would be re-organised. I was to learn later in life that we tend to meet any new situation by re-organising, and what a wonderful method it is for creating an illusion of progress while producing confusion, inefficiency and demoralisation." *Petronius, A.D. 26**

Cynicism might suggest, that in recent years, Government skill in Scotland has been most effective at the level of re-organisation, of appearing to act rather than effecting action.

(*Glasgow Eastern-Area Renewal*)

GEAR is a particular case in point. The high hope which welcomed the declaration of intent to spend a hundred and twenty million pounds immediately to alleviate the decline and ultimately achieve the re-vivification of the East End of Glasgow, evaporated when it became clear that this impressive figure was