

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 1 (1959-1960)
Heft: 2

Artikel: London und seine neuen Städte
Autor: Muggli, Hugo W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089533>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

- Hatta, Mohammed* (1957): The cooperative movement in Indonesia. 121 p. Ithaka (USA).
- The Indonesian town. Studies in urban sociology. 379 p. Den Haag-Bandung (1958) W. van Hoeve, Ltd.
- Allen, G. C. and Donnithorne, Andrey G.* (1957): Western Enterprise in Indonesia and Malaya. A study in economic development. 321 p. London. G. Allen & Unwin.
- Horstmann, Kurt* (1958/59): Indonesien. Bevölkerungsprobleme und Wirtschaftsentwicklung. 13 S. Geogr. Taschenbuch. Wiesbaden.
- Statistical Pocketbook of Indonesia (1958/59). Djakarta.
- Manufacturing Industries and Public Electric Light and Power Plants and Gasworks of Indonesia (1958). 437 S. Djakarta. Biro Pusat Statistik.
- Reisser, A.* (1958): Die wirtschaftliche Entwicklung Indonesiens. «Technik und Wirtschaft». Düsseldorf.
- Bank Indonesia (1959): Report for the year 1958/59. 300 p. with 6 charts. Djakarta.

CONTRIBUTION A LA COMPRÉHENSION DES PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ACTUELS DE L'INDONÉSIE (*Résumé*)

L'auteur qui a séjourné à Java en 1955-56, présente un travail qui étudie plusieurs aspects d'un pays tropical, autrefois terre d'exploitation coloniale. Il permet ainsi de mieux comprendre la situation économique contemporaine. Après avoir replacé l'Indonésie dans son cadre insulaire entre l'Asie du sud-est et l'Australie, l'auteur parle du climat, de la végétation transformée par l'homme, des sols et de la situation sanitaire de la population. Suivent ensuite des considérations sur l'économie coloniale de plantation, la structure de l'économie agricole d'après-guerre, le bilan de la production depuis 30 ans, ainsi que sur l'industrialisation et la planification en fonction de la croissance extraordinaire de la population. Celle-ci s'élève actuellement à 88 millions d'habitants, dont 56 millions à Java, île qui n'est que trois fois plus grande que la Suisse. L'on constate que l'industrie n'arrivera jamais à absorber la future population active. Le sous-emploi est appelé à se développer et il sera un danger pour l'équilibre politique et économique très instable. Enfin, l'auteur mentionne les différentes aides étrangères, les relations commerciales étrangères, le problème spécial des minorités chinoises et termine sur quelques vues d'avenir.

LONDON UND SEINE NEUEN STÄDTE

HUGO W. MUGGLI

Der Bau neuer Städte als Mittel einer aktiven Bevölkerungs- und Siedlungspolitik wird heute in verschiedenen Ländern unternommen. Man versucht vor allem, grosse Bevölkerungsagglomerationen durch die Gründung von Satellitenstädten zu dezentralisieren; andererseits werden neue Städte auch erstellt, um die Bevölkerung um bestehende oder neu erschlossene Rohstoffvorkommen und Industrien herum zu konzentrieren. In beiden Fällen muss dem Bau einer neuen Stadt eine eingehende Planung vorausgehen. Es darf aber in einem Land, in dem die Bewohner nicht einfach nach östlichem Muster von Staats wegen umgesiedelt werden können, nicht ohne weiteres mit dem Erfolg des Unternehmens gerechnet werden. Es müssen Anreize geschaffen werden, damit gerade jene Leute, die man gerne in einer neuen Stadt hätte, auch wirklich und aus eigenem Antrieb kommen. Es handelt sich also bei der Planung und beim Bau neuer Städte nicht einfach um architektonische Probleme, sondern auch um geographische, wirtschaftliche, soziologische und psychologische.

In England erreichte die Verstädterung und die Massierung der Bevölkerung in einigen wenigen Zentren, vor allem in London, in den letzten hundert Jahren ein besonders starkes Ausmass. Aber schon das London früherer Jahrhunderte muss sich für damalige Begriffe zu stark vergrössert haben, denn einer der ersten Versuche, die Expansion der Stadt einzuschränken, stammt bereits von Königin Elisabeth I. und datiert aus dem Jahr 1580. Er blieb aber offenbar, ebenso wie weitere Erlasse der Stuarts und von Cromwell, ohne grosse Wirkung (1).

Die heutige Entwicklung geht auf die Zeit des Beginns der ersten industriellen Revolution zurück. Sie wandelte das Inselreich von einem Agrarland mit einer nur auf die Insel selber ausgerichteten Wirtschaft zum führenden Industrieland mit Welthandel und Weltwirtschaft um. Die Landwirtschaft wurde vernachlässigt und war bis vor dem zweiten Weltkrieg zur völligen Bedeutungslosigkeit herabgesunken; erst die Schwierigkeiten der Kriegszeit führten zu ihrem Neuaufbau. Als Folge der wirtschaftlichen Umwandlung änderte sich auch die Bevölkerungsstruktur. Die Einwohnerzahlen stiegen stark an. Die Landbevölkerung wandte sich den grossen Industriestädten zu, welche zu Agglomeraten von Bevölkerung, Industrie und Verkehr anwuchsen.

England ist heute eines der am stärksten verstädterten Länder der Erde. Von den rund 44 Millionen Einwohnern von England und Wales wohnten 1951 33,4 Millionen in Siedlungen von über 10'000 Einwohnern (2), davon allein über 8,3 Millionen in der Conurbation von Greater London, das heute die grösste Conurbation unseres Kontinents und eine der grössten der Erde überhaupt darstellt. Die amtlichen Statistiken verstehen unter Greater London die eigentliche London Conurbation, während das Gross-London der Planung, die Greater London Planning Region, viel weiter hinausreicht (Abb. 1).

Die infolge der industriellen Expansion ständig anwachsende Stadtbevölkerung vermehrte aber auch — besonders in London — den Bedarf an Konsum- und Luxusgütern und öffentlichen Diensten. Die dafür geschaffenen Betriebe boten eine Menge von neuen Arbeitsplätzen, und damit stieg die Bevölkerung erneut an. Ein weiterer Anstieg der Bevölkerungszahlen aber bot Anlass zu weiterer Expansion der Industrie, und dieser Prozess der Selbstverstärkung scheint kein Ende zu nehmen. Zwischen den beiden Weltkriegen war der Zustrom zur britischen Metropole besonders gross. Von den 1,5 Millionen Einwohnern, um die die Bevölkerung der Greater London Planning Region in jener Zeit zunahm, sind fünf Sechstel auf Zuwanderung und nur ein Sechstel auf natürliche Vermehrung durch Geburtenüberschuss zurückzuführen (1). Neben der Abwanderung aus den Landgebieten war es damals vor allem die Depression in den Schwerindustrien des Nordens (Cumberland, Durham und Tyneside) und von Süd-Wales, welche grosse Bevölkerungsteile veranlasste, nach London zu ziehen; dort fanden sie in den aufstrebenden Konsumgüterindustrien willkommene Beschäftigung. Eine weitere, kleine Gruppe von Zuwanderern bildete sich aus Angestellten in der Verwaltung und im Handel, die in steigender Zahl benötigt wurden. Die staatlichen Büros sind natürlich weitgehend in der Hauptstadt konzentriert. Andererseits brachte es die bedeutende Stellung Londons im internationalen Handel mit sich, dass jede Firma im Commonwealth, die etwas auf sich hält, aus wirtschaftlichen und Prestige Gründen ihr Hauptquartier oder mindestens eine Agentur in dieser Stadt besitzt. Nach Möglichkeit sucht man auch, eine «gute Adresse» zu erhalten; es wurden und werden deshalb die City und Westminster besonders wieder seit 1945 von neuen Büros überflutet, die dort bald jede Wohnungsmöglichkeit verdrängen. Das alles sind die

Folgen von Funktionen, welche London zu einem zentralen Ort höchster Ordnung und zur Weltstadt machen.

Gleichzeitig mit dieser Zuwanderung von aussen nach Gross-London und als Folge der Auffüllung des Zentrums mit Büros vollzog sich innerhalb des Gebietes der Region eine Verschiebung der Bevölkerung vom Zentrum gegen den Rand zu. Die City, das eigentliche Zentrum Londons, zählte 1921 13'709 Einwohner, 1951 waren es noch 5324, zu einem grossen Teil Abwarte in den zahlreichen Geschäftshäusern mit ihren Familien (5). Andererseits befinden sich allein in der City und im Westend über eine Million Arbeitsplätze. Ähnlich erging es den übrigen zentral gelegenen Teilen der Stadt. Den grossen Zuwachs, gelegentlich beträchtlich über 100 % in 20 Jahren, erhielten dafür diejenigen Gebiete um das Zentrum herum, wo sich die beiden Wanderungsrichtungen trafen (5). Sie gehören aber zu einem Teil gerade zu den Flächen, die man heute eigentlich als Grüngürtel möglichst freihalten möchte. Als deutliche Anzeichen eines übermässigen Bevölkerungszuwachses entstanden hier nach dem zweiten Weltkrieg die aus modernen Wohnwagen bestehenden *Caravan-Siedlungen*, die zu einem dauernden Provisorium zu werden scheinen.

Alle diese recht umfangreichen Probleme der Bevölkerungsverteilung, der Siedlungen, der Wirtschaft und des Verkehrs wurden von verschiedener Seite her schon seit einiger Zeit zu lösen versucht. Schliesslich setzte sich, wie wir sehen werden, auch der Staat ein, um innerhalb seiner Kompetenzen durch Gesetzgebung und Planung für Abhilfe zu sorgen; dass die staatlichen Kompetenzen nicht überschritten werden, dafür hat gerade der Engländer ein besonderes Auge.

Zu den ersten Daten, die zur modernen Planung und zu praktischen Lösungsversuchen in der Londoner Region führten, gehört die Gründung der «Garden City Association» durch Ebenezer Howard im Jahre 1899. Der Wunsch vieler Stadtbewohner, ohne die sozialen Vorteile der Stadt zu verlieren, auch einen möglichst nahen Kontakt mit dem offenen Land zu erhalten, führte Howard dazu, an Stelle der Vorstädte, die den grossen Städten nur als Schlafstädte angefügt wurden, gänzlich neue Städte von etwa 30'000 Einwohnern in einiger Entfernung rund um London zu verlangen. Diese neuen Städte sollten viel unbebautes Land mit Gärten, Wiesen und Bäumen enthalten, also *Gartenstädte* werden mit einer Dichte von höchstens 12 Einfamilienhäusern auf 40 Aren. Die Wohngebiete waren in Bezirke (wards) aufgeteilt, die den heutigen Nachbarschaften entsprechen. Die Gartenstädte sollten aber wirtschaftlich und sozial selbständig sein, also eigene Industrie und einen eigenen Landwirtschaftsgürtel aufweisen und die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung nach Schulung, Unterhaltung und Erholung befriedigen können. Howard, der von Beruf Stenograph und nicht etwa Planungsfachmann war, hatte 1898 seine Ideen veröffentlicht und wurde damit zum Begründer der Gartenstadtbewegung, die sich über verschiedene Länder verbreitete und zum erstenmal Versuche zu funktionalem Gesamtdenken in den modernen Städtebau brachte (9). Die «Garden City Association» setzte sich zum Ziele, praktische Arbeit zu leisten und Gartenstädte zu erstellen. 1903 wurde damit der Anfang gemacht; 50 km nördlich von London entstand als erste Gartenstadt *Letchworth*. 1920 folgte etwa halbwegs zwischen Letchworth und London als

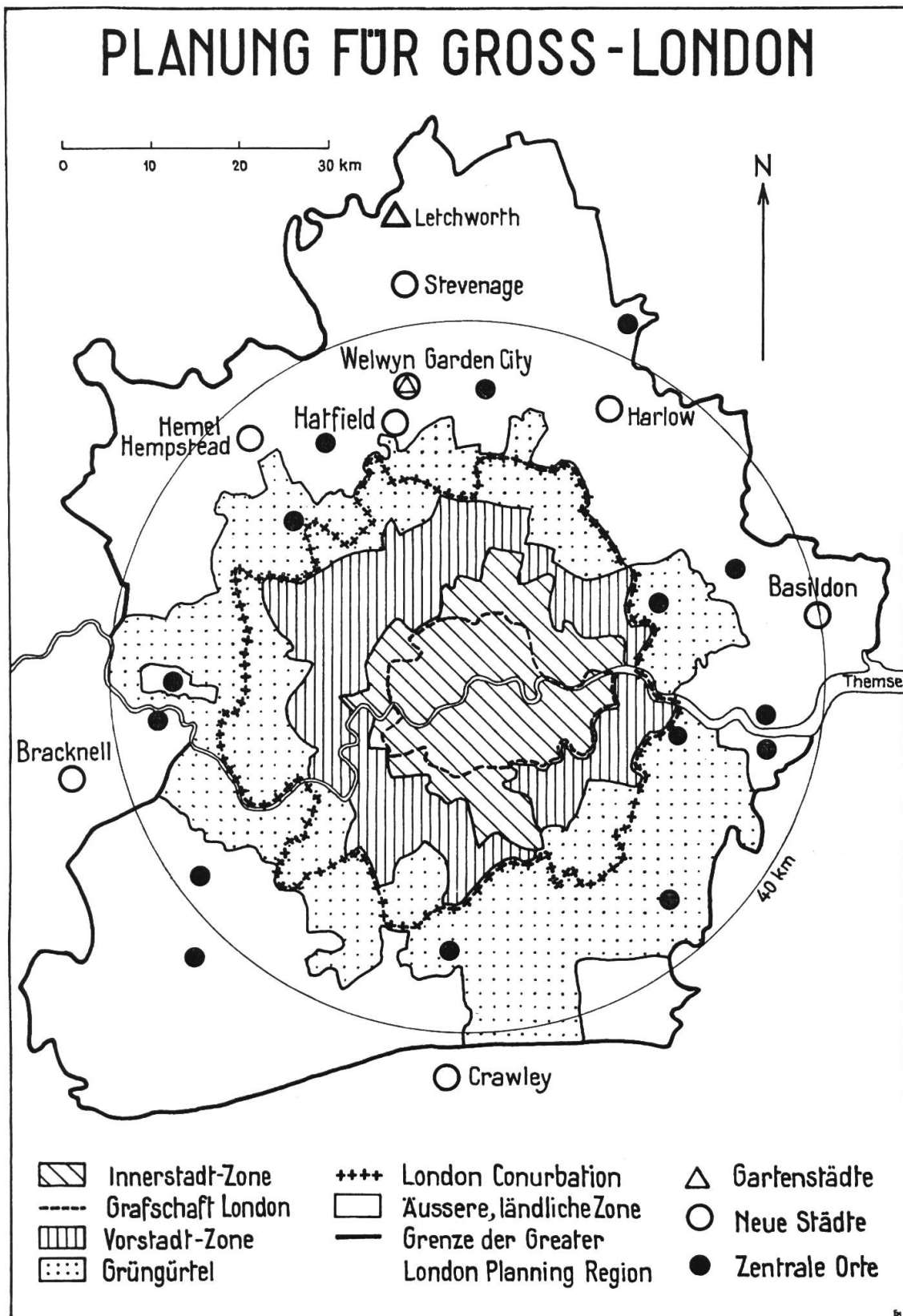


Abb. 1.

zweite *Welwyn Garden City*. Beide Gründungen erfolgten auf privater Basis nach den Ideen Howards. Die Gartenstadtidee wurde auch bei der Erstellung einiger Vorstadtwohnsiedlungen angewendet. Das bekannteste Beispiel dafür ist Hampstead Garden Suburb (1907) in der nordwestlichen Vorstadtzone. Falsch verstandene Gartenstadtprinzipien führten

dann in der Zwischenkriegszeit zu einer Ueberschwemmung weiter Gebiete mit städtischen Streusiedlungen (urban sprawl), welche der Landwirtschaft wertvollen Boden entzogen und die planerischen Probleme noch vergrösserten.

Utopische Ziele hatte die 1933 entstandene «A Hundred New Towns Association». Sie forderte zur Entlastung der grossen Städte und, um die verstreuten Häuser auf dem Lande entfernen zu können, welche das Landschaftsbild stören und die Landwirtschaft behindern, die Umsiedlung von 5 Millionen Einwohnern Englands in nicht weniger als 100 neue Städte. Diese 100 Städte waren topographisch fixiert, sollten aber nicht als Gartenstädte, sondern in «a much more sociable arrangement» in kompakterer Form gebaut werden. Dass die Gesellschaft bis nach dem zweiten Weltkrieg noch tätig war, zeigt einen typischen Zug des Engländers, der an etwas um so mehr festhält, je grösser die Schwierigkeiten werden.

Inzwischen hatte die Regierung 1932 durch Gesetz eine Planung für die niederen, lokalen Behörden erlaubt und auch den Bau weiterer Gartenstädte ins Auge gefasst. Da aber jede Behörde eigene Wege ging, bestand die Planung vorwiegend aus voneinander unabhängigen Einzelaktionen ohne weiträumige Koordination.

Die immer dringender werdenden Probleme im Planungswesen veranlassten die Regierung, einige Studienkommissionen mit besonderen Fragen zu betrauen, die 1940 bis 1942 — mitten im Krieg — ihre Berichte abliefern. Von diesen ist der Barlow Report über die Verteilung der industriellen Bevölkerung für London von Bedeutung. Er stellte fest, dass die Vergrösserung Londons weitgehend auf die Expansion seiner Industrie zurückgehe, und verlangte, dass jede Expansion bestehender und jede Gründung neuer Industrien in London verboten werden solle. Diese Forderung wurde 1947 zum Teil in ein Gesetz übernommen, nach dem jede industrielle Neuanlage von über etwa 460 m² einer Bewilligung bedarf. Da in einer gesunden Wirtschaft neue Industriebetriebe nicht einfach verboten werden können, verlangt diese Einschränkung von selbst neue Industriplätze ausserhalb der verbotenen Zone. Das Gesetz gab aber der Regierung nur die Möglichkeit zu verbieten; neue Plätze für neue Industrien an den von der Planung gewünschten Stellen können nicht befohlen, sondern nur empfohlen werden. Die vielen Büros, deren Vermehrung man auch gerne aufhalten möchte, fallen zudem nicht unter das Gesetz, und ihre Verbreitung kann deshalb nicht eingedämmt werden (13).

Während des Krieges, als alle Kräfte Grossbritanniens dringend gebraucht wurden, wurde trotzdem an den Grundlagen für eine planerische Gestaltung von Stadt und Land weitergearbeitet. Die Regierung bat verschiedene regionale Behörden um Entwicklungspläne, nicht so sehr um Zukunftsplanung zu treiben, sondern damit sie ein Bild darüber bekam, was beabsichtigt war und welche Gesetze erwünscht wären. Damit entstanden die drei für die Nachkriegsentwicklung von London äusserst wichtigen Projekte: Die ersten Vorschläge zum Wiederaufbau der City von London (1944), der Plan für die Grafschaft London (*County of London Plan*, 1943) von Abercrombie und Forshaw und daran anschliessend der Plan für Gross-London (*Greater London Plan*, 1944) von Abercrombie (1).

Diese Pläne stellten eine Anzahl von Fehlentwicklungen im bisherigen Wachstum Londons fest, die man durch geplante Gegenaktionen zu beseitigen suchen müsse. Im eigentlichen Stadtgebiet wurden viele Quartiere mit alten, schlecht unterhaltenen, langweiligen und zusammengepressten Häusergruppen, sogenannte *Slums*, festgestellt. Die Bombardemente im Krieg haben dann allerdings hier das Bild insofern geändert, als ausgerechnet diese Slums, da sie vorwiegend im Osten in der Nähe der Docks und Industrien lagen, am meisten gelitten haben; aus diesem Grunde sind sie heute seltener geworden. In den äusseren Gebieten der Conurbation London waren wohl zwischen den beiden Kriegen durch Behörden und

private Unternehmungen grosse Wohngebiete erstellt worden (urban sprawl) und Industrien entstanden; sie wuchsen aber meist beziehungslos und ohne eine vernünftige Regelung. Die Mischung von Industrie, Handel und Wohnung im gleichen Quartier schuf weithin unbefriedigende Wohnverhältnisse. Ungenügende Verkehrsbedingungen nicht nur im öffentlichen Verkehr, sondern im Verkehrsablauf schlechthin, führten schon damals zusammen mit scharfen Verkehrsspitzen und weiten Pendelwanderungen zu Verstopfung und hohen Unfallzahlen. In gewissen Stadtquartieren besteht ein starker Mangel an offenem Platz für Grünanlagen und Parks, während bei der Erstellung von Neubauten in den äusseren Gebieten zuviel landwirtschaftlich nutzbarer Boden verbraucht wurde (1, 13).

Zur Verbesserung all dieser Mängel ist eine Wieder- oder Neuentwicklung (redevelopment) der Quartiere nötig, d. h. ein schrittweises Ausmerzen des Unbrauchbaren und Ersetzen durch Neues nach einem bestimmten Plan und durch Ausnützen jeder Gelegenheit. Dabei wird betont, dass eine Neuentwicklung des Bestehenden als wichtiger angesehen wird als die Gründung ganz neuer Städte, denn mit der Gründung neuer Städte bestehen die Probleme in den bisherigen Städten weiter. Es wird versucht, die alten Gemeinden, die von der wachsenden Stadt seinerzeit verschluckt worden waren, zu reaktivieren, den Gemeindegeist zu fördern und, wo nötig, neu zu schaffen. Das ganze Stadtareal soll damit in einzelne Nachbarschaften (neighbourhoods) aufgeteilt werden, die gerade so gross sind, dass sie ein gedeihliches soziales Leben ermöglichen und den einzelnen nicht zur Nummer in einer grossen Masse erniedrigen (1, 13).

Für die eigentliche Grafschaft London, welche einen grossen Teil der innerstädtischen Zone Londons ausmacht, wird die Schaffung neuer Grünanlagen bis zu einer Norm von vorerst 1 ha, später sogar 1,6 ha auf 1000 Einwohner erstrebt. Das bedingt aber, dass nach den Zahlen von 1943/44 zur Einhaltung einer geplanten Bevölkerungsdichte von 340 Einwohnern/ha, bezogen auf die Wohnareale, allein aus diesem Gebiet über 600'000 Personen an andere Wohnplätze dezentralisiert werden müssten. Für das ganze Gebiet der Region Gross-London wurde in den Entwicklungsplänen von 1943/44 eine zu dezentalisierende Bevölkerung von über einer Million errechnet. Da nach den im Barlow Report niedergelegten Prinzipien Bevölkerungsverteilung und Industriestandort miteinander verbunden sind, müssen gleichzeitig auch die entsprechenden Beschäftigungsmöglichkeiten (Industriebetriebe etc.) verschoben werden (1,13).

Ganz Gross-London wurde im Greater London Plan in vier Zonen eingeteilt. Die schon genannte *Innerstadt-Zone* mit der Grafschaft London benötigt Dezentralisation. Darum herum legt sich die *Vorstadt-Zone*, welche in bezug auf Bevölkerung und Industrie nach aussen weitgehend statisch ist, aber innerer Umstellungen bedarf. Ein *Grüngürtel* schliesst die beiden rein städtischen Zonen nach aussen ab; hier sollten jede weitere Expansion begrenzt und keine neuen Zentren geschaffen werden. Das Hauptaufnahmegebiet für die dezentralisierte Bevölkerung liegt in der vierten, der äusseren, *ländlichen Zone*, die teilweise bis mehr als 60 km, vom Stadtzentrum gemessen, hinausreicht (Abb. 1).

Die zu dezentalisierende Bevölkerung soll hauptsächlich drei Gruppen umfassen: Eine erste Gruppe soll in Erweiterungen von bestehenden Städten der vierten Zone und eine zweite in ebensolchen ausserhalb der Region von Gross-London untergebracht werden. Für den dritten und grössten Teil wurde der Bau von acht neuen Städten ausserhalb des Grüngürtels vorgeschlagen.

Die beiden Londoner Pläne, deren für uns wichtigste Feststellungen wir kurz zu umreissen versuchten, blieben vorläufig nur Projekte. Nach Kriegsende folgten sich aber rasch neue Entscheidungen. 1947 wurde, wie bereits erwähnt, durch Gesetz die Expansion der Industrie in London limitiert. Bereits 1945 begannen die Projektarbeiten für eine erste neue Stadt, Stevenage nördlich von London. 1946 erhielt der Minister für Planung durch Gesetz die Befugnis, neue Städte zu bestimmen. Stevenage wurde darauf zur ersten neuen Stadt erklärt, und andere folgten bald. Die neuen Städte sind damit auf nationale Basis gestellt und werden nicht mehr, wie seinerzeit die zwei Gartenstädte, privaten Gruppen überlassen.

Als Erweiterung des Planungsgesetzes von 1932 wurde 1943 die Planung für lokale Behörden obligatorisch erklärt, allerdings mit der — kriegsbedingten — Einschränkung, dass das Obligatorium verweigert werden konnte. Ab 1947 aber wurde die Stadt- und Landesplanung für das ganze Land obligatorisch und den Grafschaftsbehörden übertragen; damit setzte die eigentliche planerische Bearbeitung des ganzen Landes ein (13). Ebenfalls 1947 wurde der Greater London Plan von 1944 mit einigen Abänderungen zur Ausführung bestimmt und 1951 derjenige für die Grafschaft London in Kraft gesetzt. Damit waren die Richtlinien für die weitere Entwicklung Londons fixiert. Die englischen Planer sind sich aber bewusst, dass jede Planung nur für die Gegenwart gilt und die Zukunft noch viel Unvorhersehbares bereithält. Ein Londoner Stadtplaner sagte über seine Arbeit: «It is one of the new Sciences where formulae cannot be applied since the object of our studies is that incalculable element — the human being. One cannot think of anything more unpredictable.»

Wir haben im bisher Gesagten eine Reihe von Gründen für den Bau neuer Städte um London gefunden, die hier zusammengestellt seien:

— Vor allem handelt es sich darum, die Möglichkeit zu schaffen, durch Dezentralisation der Bevölkerung des eigentlichen Stadtgebietes danach zu streben, dass dort die Einwohnerdichte auf gesündere Werte hinuntergeht und die Bevölkerungszahlen kleiner oder wenigstens nicht noch grösser werden.

— Der Industriestop in London verlangt nach neuen Industrieplätzen ausserhalb des Stadtgebiets. Es sollen sich also Bevölkerung, Industrie und, wenn möglich, auch Büros im Stadtgebiet nicht weiter vergrössern.

— Am neuen Standort können Wohnung und Arbeitsplatz auch verkehrsmässig miteinander in bessere Beziehung gebracht werden, so dass ein Beitrag geleistet wird zur Verkleinerung der starken Verkehrsspannungen und des zu grossen Verkehrsvolumens der Stadt.

— Grünflächen können in der Innerstadt-Zone nur geschaffen werden, wenn ein Teil der Bevölkerung zugunsten des andern Platz macht und neue Wohnplätze erhält.

— Die weitere Bebauung des Grüngürtels um die Stadt schliesslich soll dadurch verhindert werden, dass man anderswo neuen Siedlungsraum schafft.

Londons neue Städte sollen zu in sich geschlossenen Gemeinwesen mit einem eigenständigen Leben und eigenen Arbeitsplätzen werden. Man wollte auf keinen Fall nur Schlafstädte oder Wohngruppen, die stark von anderen Zentren abhängig wären. Natürlich soll London immer noch der übergeordnete zentrale Ort bleiben, und die neuen Städte sollen nicht durch eine zu starke Eigenentwicklung London konkurrenzieren und seine Bedeutung verringern können. Sie sind deshalb wohl von London durch den Grüngürtel getrennt, bleiben aber dennoch innerhalb eines Radius von etwa 50 km vom Zentrum, und ihre geplante endgültige Bevölkerung ist je nach Stadt im allgemeinen durch Zahlen zwischen 50'000 und 80'000 limitiert. Die Mehrzahl der neuen Londoner Städte liegt an oder in der Nähe der bedeutenden wirtschaftlichen Achse, des axial belt, die von London gegen Birmingham führt (Abb. 1).

Zwischen 1946 und 1949 wurden zur Entlastung von London acht neue Städte in Angriff genommen, deren Bau heute schon weit fortgeschritten ist. Auch im übrigen England, in Wales und in Schottland sind sieben weitere neue Städte im Bau (Abb. 2). *Corby*, südöstlich von Leicester, soll für die Konzentration und das geregelte Wachstum der Bevölkerung in einem Gebiet mit Eisenerzvorkommen sorgen. *Newton*

NEUE STÄDTE IN ENGLAND, WALES UND SCHOTTLAND

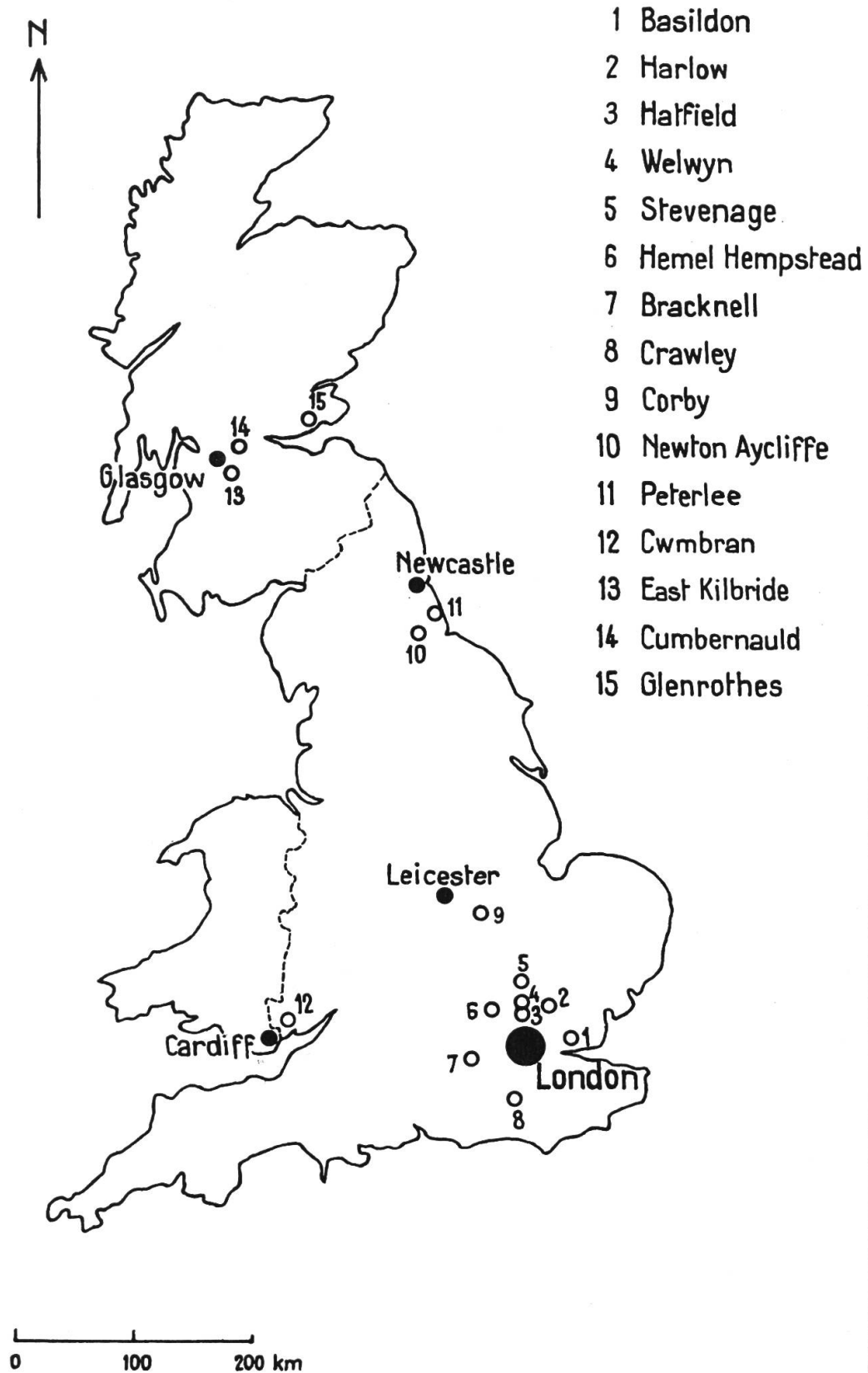


Abb. 2.

Aycliffe und *Peterlee*, beide im Gebiet von Newcastle, konzentrieren die Bevölkerung um ein bestehendes Industriegebiet und um Kohlenminen. Bei Cardiff entsteht, an der Grenze zwischen England und Wales, *Cwmbran*, welches den Arbeitern eines grossen Industriegebietes die bisherigen langen Pendelwanderungen ersparen soll. In Schottland schliesslich dienen *East Kilbride* und *Cumbernauld* der Entlastung von Glasgow, und *Glenrothes* bildet den Wohnplatz für die Arbeitskräfte neu erschlossener Kohlenfelder.

Allen neuen Städten gemeinsam ist die Einteilung in einzelne Wohnquartiere (*neighbourhoods*), ein Stadtzentrum und ein oder mehrere Industriequartiere. Die Wohnquartiere sind voneinander durch die Hauptverkehrsstrassen getrennt; jedes Quartier enthält, meist in ein Quartierzentrum zusammengefasst, ein Shopping Centre mit den Läden für den täglichen Bedarf, ein Public House, ein Community Centre, Primarschule und Kirche. Das Stadtzentrum setzt sich aus den grossen Läden, den Spezialgeschäften und den Gebäuden für Banken, öffentliche Dienste, staatliche Verwaltungen und höhere Schulen zusammen. Die Industrien werden in guter Verkehrslage in besonderen Quartieren zusammengefasst und vom Wohngebiet deutlich getrennt (6, Abb. 3). Es wurde aber etwas vom Prinzip der zwei Gartenstädte, die vorher schon bestanden, abgerückt. Die Einwohnerzahlen liegen wesentlich höher als bei den Gartenstädten Howards. Die Wohnquartiere sind — obwohl auch meist aus Einfamilienhäusern bestehend — kompakter, die Häuser eher in Reihen zusammengebaut, und an Stelle des individuellen Gärtchens tritt oft die öffentliche parkartige Anlage zwischen den Wohnhäusern. Damit wird bei aller Berücksichtigung der Ansprüche des Individuums ein engerer Kontakt unter den Bewohnern erstrebt. Die Städte sollen dem Aussehen nach trotz einer aufgelockerten Bauweise eben doch noch Städte und nicht Streusiedlungen sein (13).

Durch Abwechslung in der baulichen Gestaltung versucht man zu verhindern, dass die neuen Städte ein langweiliges und eintöniges Aussehen erhalten. Aber auch untereinander sind sie bei näherer Betrachtung sehr verschieden in bezug auf Lage, Entstehung, Aufbau und Charakter. Greifen wir einige Beispiele heraus (Abb. 2):

Crawley liegt an der Strasse und der gut ausgebauten elektrischen Bahnlinie, die von London nach dem bekannten Badeort Brighton an der Kanalküste führen, etwa 45 km von London entfernt. In seinem Stadtgebiet bestanden vorher die kleine Landstadt Crawley, die Eisenbahnsiedlung Three Bridges und einige Weiler mit zusammen 9000 Einwohnern. Die neue Stadt (Abb. 3) setzt sich aus dem Stadtzentrum, neun geschlossenen Wohnquartieren und einem Industriegebiet zusammen. Heute ist die als vorläufige obere Grenze angenommene Einwohnerzahl von 50'000 praktisch erreicht. Das alte Crawley aber wurde nicht einfach ignoriert, sondern als wertvolle Verbindung mit alter Tradition in das neue Stadtzentrum einzugliedern versucht.

Eine besondere Entstehungsgeschichte hat *Basildon*, etwa 40 km östlich von London und wenige Kilometer nördlich des Themse-Aestuars. Hier waren Ende des 19. Jahrhunderts infolge des Rückganges der Landwirtschaft weite Gebiete in kleine Parzellen aufgeteilt und einzeln an Londoner verkauft worden, die ihre Schrebergärten anlegten, zu denen sie an freien Tagen hinausfuhren. In der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre zogen viele Leute, die entweder arbeitslos waren oder in London keine erschwingliche Wohnung fanden, endgültig hier hinaus und lebten nur von ihrem Gemüsegarten und der Hühnerzucht. Ein weiterer Auszug von ständigen Bewohnern nach Basildon erfolgte im zweiten Weltkrieg, als London und besonders das benachbarte Eastend der Stadt bom-

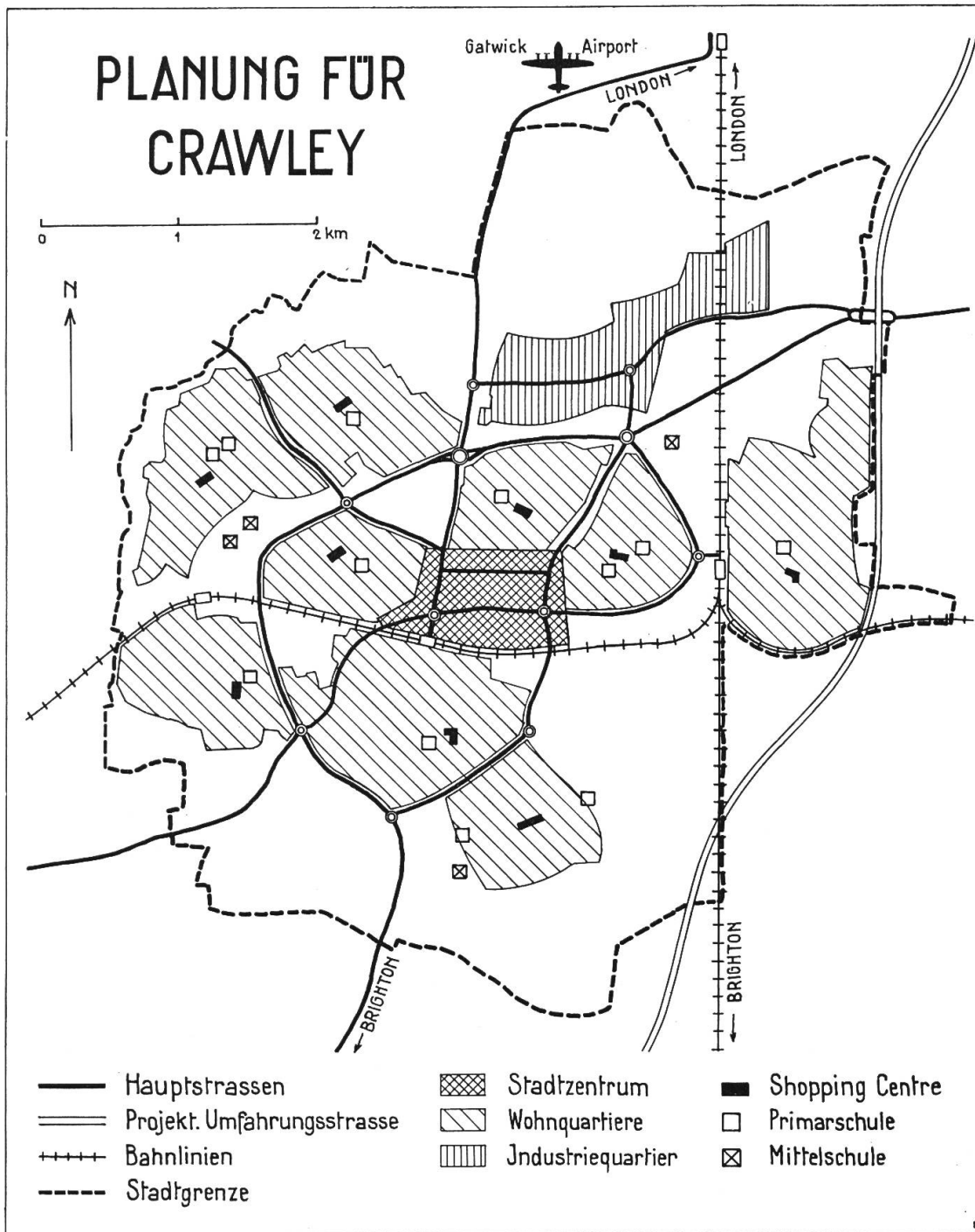


Abb. 3.

bardiert wurden. Nun aber fehlten in diesen Schrebergartengebieten mit ihren primitiven Weekend- und Pflanzlandhäuschen aller Art, die zu Dauersiedlungen geworden waren, feste Strassen, Kanalisationen und andere öffentliche Einrichtungen. Aus Häuschen, Hühnerhöfen und Gemüsegärten entwickelten sich richtige ländliche Slums mit einer Bevölkerung von etwa 25'000 Einwohnern auf rund 35 km². Auf der Suche nach einem Gelände für eine neue Stadt östlich von London bot sich nun eine günstige Gelegenheit, diese unerfreulichen Zustände durch Schaffung einer geregelten, neuen Siedlung zu beseitigen — was übrigens einige Schwierigkeiten verursachte — und erst noch Wohn- und Arbeitsraum für

den Bevölkerungsüberschuss von Ost-London zu erhalten. Die endgültige Einwohnerzahl von Basildon soll 80'000 betragen.

Die 1920 gegründete Gartenstadt *Welwyn Garden City*, die bereits als ein gutes Beispiel moderner Stadtplanung bekannt war, wurde als Kern für eine weitere neue Stadt gewählt. Sie wird nach dem gleichen Prinzip wie die bestehende Stadt erweitert und wird statt der 18'500 schliesslich 50'000 Einwohner umfassen.

Unmittelbar südlich von Welwyn liegt *Hatfield*, bekannt als Standort der De Havilland-Flugzeugwerke. Nachdem diese Flugzeugwerke in den Jahren 1933/34 hierhin verlegt worden und noch einige andere Industrien gefolgt waren, entstanden in und um den kleinen alten Ort Hatfield ausgedehnte, aber unregelmässige Wohnsiedlungen, die nun vergrössert und zu einer geplanten Siedlung zusammengefasst werden. Das neue Hatfield wird, da es direkt an Welwyn grenzt, nur 25'000 Einwohner erhalten.

Die mit Basildon im Endausbau grösste neue Stadt ist *Harlow* im weiten Tal des Flusses Stort. Da hier keine Rücksicht auf schon bestehende Siedlungen genommen werden musste, weil das zukünftige Stadtareal weitgehend frei war, konnte umsomehr Gewicht auf die landschaftliche Gestaltung gelegt werden. Grosse alte Baumbestände wurden in das Stadtbild einbezogen. Die offene Landschaft dringt parkartig zwischen und in die einzelnen Quartiere und bewirkt so, ohne den städtischen Charakter der Siedlung zu verwischen, reizvolle Ausblicke.

Dass mit der praktischen Ausführung der geplanten Städte die Schwierigkeiten erst recht auftauchen, ist klar. Vor allem gilt es, Interessenten — Einwohner wie Industrieunternehmer — zu finden, die freiwillig in eine neue Stadt kommen wollen, da natürlich kein Zwang ausgeübt werden darf. Zuerst werden grössere und kleinere Fabriken aus verschiedenen Branchen ausgesucht, die sich neu etablieren wollen. Eine Mischung verschiedener Industriearten verringert die Krisenanfälligkeit der Stadt und bietet den arbeitssuchenden Männern und Frauen mehr Auswahl. Sind einmal die Arbeitsplätze vorhanden, so folgt die Bevölkerung. Es muss aber, um den neuen Städten eine stabile Beschäftigungslage zu sichern, jeder Zuzüger schon eine Anstellung in einer Firma der neuen Stadt haben, bevor er zugelassen wird (13). Das bedeutet, dass die neue Stadt nicht unbedacht jeglichen Bevölkerungsüberschuss Londons aufnimmt, sondern nur den Teil, der in ihrer Industrie gerade benötigt wird.

Der Dezentralisation Londons stellen sich aber zahlreiche Hindernisse entgegen. Für viele Bewohner der Slums sind die Slums ihre Heimat, in der sie aufgewachsen sind und die sie trotz aller Nachteile nicht gern verlassen, weil sie nichts anderes kennen und sich nicht umstellen wollen. Neben diesen psychologischen Schwierigkeiten sind es auch die zentralen Funktionen Londons, die sich gegen eine Dezentralisation sträuben. Die grossen Firmen des Commonwealth wollen ihre Büros in London selbst und nicht in einer neuen Stadt ausserhalb der Metropole. Staatliche Büros könnten teilweise schon dezentralisiert werden; nur ist ihr Anteil relativ klein. Der Hafen Londons schliesslich zieht Industriebetriebe an, die dort liegen müssen und nicht irgendwo ins Inland verlegt werden können, und auch solche an London fixierte Industrien sollten sich ausdehnen können (13).

Der Erfolg der Anstrengungen und Bemühungen um Planung und Dezentralisation Londons ist schwer zu beurteilen. Bestimmt hat eine vollständige Ueberbauung des Grüngürtels verhindert werden können (11). Ebenso ist es gelungen, den Bewohnern der neuen Städte wesentlich verbesserte Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verschaffen. Die Wirkungen

auf die Dezentralisationsgebiete sind weniger deutlich. In Crawley waren 1958 84 % der mit Staatshilfe erstellten Häuser von ehemaligen Londonern bewohnt (8). Für alle acht neuen Städte um London waren es von fast 49'000 Häusern nur 79 %, von denen weniger als die Hälfte (46 %) von Leuten gemietet wurden, die auf den amtlichen Wartelisten derjenigen verzeichnet waren, die dringend neuer Wohnungen bedurften. Diese Zahlen sind zudem im Sinken begriffen (4). Die neuen Städte benötigen eben für einen organischen Aufbau ihrer Wirtschaft auch Berufsgruppen, welche die überfüllten Londoner Gebiete nicht abgeben können. Auch der Industriestop in der Conurbation London ist zu wenig wirksam. Da nur industrielle Neugründungen verhindert werden können, vergrößern sich die bestehenden Betriebe weiter, und selbst Anlagen von nach neuen Städten umgezogenen Firmen könnten durch nachrückende Firmen aus anderen Landesteilen neu besetzt werden. So steigt die Anzahl der Beschäftigten in der Industrie und erst recht in den uneingeschränkt sich vermehrenden Büros weiter, und selbst aus den neuen Städten wurde eine Pendelwanderung nach London ermittelt (11). Es wurde deshalb von verschiedener Seite festgestellt, dass die gesetzlichen Befugnisse noch zu wenig weitreichend und die Zahl der neuen Städte zu klein sei (4). Von einem Misserfolg der staatlichen Bemühungen zu sprechen, wäre hingegen unrichtig, denn ohne sie wäre die Lage zweifellos noch schlimmer. Die Planungsarbeit müsste mit vermehrten Mitteln eingreifen können, um die an sich guten Ideen über den heutigen Rahmen hinaus wirksamer gestalten zu können (11).

Unsere Betrachtungen, die noch um manches Problem bereichert werden könnten, zeigen, dass in Grossbritannien und vor allem in seiner Hauptstadt das Streben nach einer ordnenden Planung an Stelle regelloser Entwicklung getreten ist, etwas also, das auch bei uns dringend und nützlich wäre. Wenn der Engländer auch offene Kritik daran anbringt, so zeigt er doch eher als mancher andere Verständnis für Massnahmen, die zum allgemeinen Nutzen ergriffen werden.

Literatur

1. *Abercrombie, P.* (1945): Greater London Plan 1944. London.
2. *Best, R. H.* (1958): The Composition of the Urban Areas in England and Wales. Journal of the Town Planning Institute, Vol. 44, S. 160
3. *Conzen, M. R. G.* (1952): Geographie und Landesplanung in England. Colloquium Geographicum, Band 2, Bonn.
4. *Cullingworth, J. B.* (1959): Planned Overspill and Housing Needs. Journal of the Town Planning Institute, Vol. 45, S. 239.
5. General Register Office (1956): Census 1951, England und Wales, Report on Greater London and five other conurbations. London.
6. *Muggli, H. W.* (1957): England baut neue Städte. Leben und Umwelt, XIII, S. 121—128.
7. *Muggli, H. W.* (1959): London Transport, das Verkehrsnetz einer Grosstadt. Leben und Umwelt, XVI, S. 4—8, 30—34.
8. New Towns Act 1946: Reports of the Development Corporations. Erscheint jährlich.
9. *Schultze, J. H.* (1952): Stadtforschung und Stadtplanung. Bremen.
10. *Schultze, J. H.* (Herausgeber) (1959): Zum Problem der Weltstadt. Festschrift zum 32. Deutschen Geographentag, Berlin.
11. The Town Planning Institute (1956): Report on Planning in the London Region. London.

12. *Walter, M. O.* (1958): London — Hauptstadt und Hafen. *Geographische Rundschau*, 10. Jahrgang, S. 401.
13. Mündliche Auskünfte von Beamten des Ministry of Housing and Local Government und des London County Council.

LONDRES ET SES VILLES NOUVELLES (*Résumé*)

Par suite de la première révolution industrielle au début du 19^e siècle les villes de la Grande-Bretagne — en premier lieu Londres — se sont énormément agrandies. Cet accroissement, le plus souvent désordonné, avait pour conséquence des inconvénients sérieux au point de vue de la répartition de la population, des habitations, de la vie économique et des communications. Depuis la deuxième guerre mondiale le gouvernement fait des efforts intenses pour la restructuration de la métropole surpeuplée. La construction des villes nouvelles, dont huit sont en train d'être bâties dans la banlieue de Londres, tend à ce but. Pour donner à ces villes une propre base économique on les pourvoit d'un quartier industriel. Elles disposent aussi d'une vie sociale et culturelle locale. Le présent travail s'occupe des motifs de la fondation de ces villes, de leur organisation et du problème de leur succès.

TIHERT UND SEDRATA

BEMERKUNGEN ZU ZWEI IBADITISCHEN RUINENSTÄTTEN ALGERIENS¹

KARL SUTER

Die geschichtlichen Angaben, die meine Darlegung begleiten, habe ich in Gesprächen mit verschiedenen, die nordalgerische Sahara bewohnenden Persönlichkeiten erhalten. Unter diesen möchte ich die beiden ehemaligen Schüler des gelehrten Scheichs Atfiech von Ben Isguen² erwähnen, nämlich Hadj Brahim ben Hadj Aissa, Scheich von Guerara, und Baba Hamou Aazam, Mitglied des geistlichen Kollegiums der ibaditischen Moschee in Ouargla, und ferner Bakli Abd er Rahman, Scheich von Berrian; einige wenige die Geschichte betreffende Auskünfte verdanke ich ferner Père David von der Katholischen Mission in Ghardaia, der sich seit Jahren um die Aufhellung des historischen Hintergrundes der in der nordalgerischen Sahara ansässigen Ibaditen — auch Mozabiten genannt — bemüht. Meine Darlegung weicht in einigen Punkten von der Chronik des Abou Zakaria³ ab, die leider nach Beendigung der durch E. Masqueray (1879) erfolgten Uebersetzung aus dem Arabischen ins Französische verloren ging.⁴

Abou Obaida, der in Basra (Mesopotamien) Perser, Araber und Sabäer um sich sammelte und zur ibaditischen Glaubenslehre bekehrte, schickte zur Verbreitung dieser Lehre zehn seiner besten Schüler aus, und zwar fünf davon nach Oman und fünf nach Nordafrika⁵. Die Mission fiel auf fruchtbaren Boden, besonders in Oman, wo noch heute zahlreiche Ibaditen, dort Wahabiten geheissen, wohnen. Vor der Abreise nach Nordafrika wurde der

¹ Forschungsreise 1955, subventioniert vom Schweizerischen Nationalfonds.

² Die Ortsnamen werden auf Grund der topographischen Karte in französischer Schreibweise wiedergegeben und ferner auch die Eigennamen.

³ Auf diese fragwürdige Chronik, von der E. Zeys in « Législation mozabite », Alger 1886, S. 8 sagt, dass sie von keinem wissenschaftlichen Interesse sei, stellen die geschichtlichen Darlegungen verschiedener Historiker, wie die von E. F. Gautier und G. Marçais, zu sehr ab.

⁴ Erwähnt in E. F. Gautier (1952): *Le passé de l'Afrique du Nord*; Paris, S. 320.

⁵ Ueber den Zeitpunkt dieses Ereignisses konnte ich keine zuverlässigen Angaben erhalten. E. Masqueray (Vorwort S. 40 der Chronik des Abou Zakaria) setzt ihn auf das Jahr 720 an; E. Zeys, S. 16, glaubt, dass das Ereignis früher stattgefunden habe.