

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 33 (1958)
Heft: 12

Artikel: Crawley New Town : das moderne England baut 14 neue Städte
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-103078>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Beispiel einer Primarschule.
Hier wurde der in England
beliebte Klinker-Backstein für
das Mauerwerk verwendet.

Crawley New Town



Im Jahre 1946 beschloß die Labourregierung, dem Problem der Übervölkerung Londons und anderer Städte energisch auf den Leib zu rücken. Nach dem Krieg, als – für die Kontinentaleuropäer angesichts der Popularität Churchills etwas überraschend – in England eine Labourregierung gewählt wurde, harrten dringende soziale Probleme der Erledigung. Drei große Taten wurden durch die Labourregierung vollbracht – die zum Teil erst heute ihre vollen Früchte tragen und die angesichts des Erfolges der eingeführten Neuerungen nun sogar von den britischen Konservativen anerkannt und weitergeführt werden: Einführung des nationalen Gesundheitsdienstes, Verstaatlichung und Modernisierung der Montanindustrie und Gründung von acht – jetzt vierzehn – neuen Städten für eine großzügige Lösung des Wohnungsproblems.

Ein Teil der Slums in der Achtmillionenstadt London war ausgebombt. Neue Wohnblöcke wurden in den ausgeräumten Vierteln erstellt – anfänglich in einem für unsere Verhältnisse «altmodisch» anmutenden Stil, später aber mit stark kontinental beeinflusster Architektur. Aber mit der «inneren Erneuerung» Londons, die sich über Jahrzehnte hinweg noch ausdehnen wird, konnte das Problem dieser Riesenstadt allein nicht gelöst werden. Mit dem Elan der Wiederaufbaubegeisterung nach dem Kriege ging die Labourregierung ans Werk:

Dezentralisierung der riesigen Völkermassen von London durch den Bau von neuen Städten für je 60 000 bis 100 000 Einwohner.

Wir haben eine dieser Städte besucht: Crawley New Town. Rund fünfzig Kilometer südlich von London befand sich im Jahre 1946 ein kleines Nest, ein Städtchen mit wenigen tausend Einwohnern – heute dehnt sich dort auf einer Fläche von 2400 Hektaren das neue Crawley aus – eine moderne Stadt von jetzt rund 60 000 Einwohnern. Eine solche großartige Leistung war nur möglich mit

zentraler Planung und staatlichem und genossenschaftlichem Wohnungsbau.

Für jede der neu zu gründenden Städte wurde durch das Wohnungsministerium ein Planungsrat eingesetzt, eine «Development Corporation».

Der Wohnungsbau ist dem effektiven Bedarf immer einen Schritt voraus. Diese Reiheneinfamilienhäuser (in Backstein erstellt, daher die dunkle Fassade) stehen zurzeit noch leer und werden sukzessive bezogen. Wohnungsmangel gibt es in der Neuen Stadt nicht – nur mit den Schulhäusern hat man sich verrechnet: denn man projizierte nach den durchschnittlichen Kinderzahlen pro Familie in den «alten» Städten. In der Neuen Stadt sind aber die Kinderzahlen wesentlich höher. In Eile werden zusätzliche Pavillonbauten für Schulklassen erstellt, für die man dank der großzügigen Planung auch genügend Gelände zur Verfügung hat.



Die finanziellen Mittel wurden diesen Korporationen durch den Staat zur Verfügung gestellt in Form einer innerhalb von sechzig Jahren zu amortisierenden Anleihe. Die Häuser bleiben zum Teil im Besitz des Staates und werden durch die Korporation vermietet, sie gehen in den Besitz von gemeinnützigen Mietergenossenschaften über oder sie sind käuflich, aber der Spekulation entzogen.

Zuerst Industrie und Gewerbe

Grundlage für das Leben in der neuen Stadt sind Industrie und Gewerbe. Die Korporation half jenen Londoner Firmen, die sich in der Hauptstadt selbst nicht mehr wohl fühlten oder nicht mehr erweitern konnten, beim Bau von neuen Fabriken im «Industrieareal» von Crawley New Town, oder sie erstellte selbst Fabrikhallen der verschiedensten Typen, um sie vorerst an die Umsiedler zu vermieten. Die Korporation erschloß das Land, erstellte großzügig das Bahn- und Straßennetz, legte Grüngürtel um die Fabriken herum und trennte die Hauptverkehrsstraßen von den Quartierstraßen und Zufahrten. Wollte eine Industrie selber bauen, so waren die Pläne der Korporation vorzulegen. Dadurch wurde erreicht, daß die ganze neue Stadt eine innere Gliederung erhielt, die nicht dem Zufall überlassen blieb, sondern ganz auf das Leben in einer modernen Stadt ausgerichtet ist.

Im Durchschnitt folgten 80 Prozent der Londoner Belegschaften ihren Firmen in die neue Stadt. Begeistert wurden die neuen Wohnhäuser bezogen, die – wenn auch anfänglich noch in typisch «englischem Stil» gebaut wurde – den meisten der Umsiedlerfamilien als wahres Paradies vorkommen mußten. Die in den letzten Jahren erstellten Wohnhäuser unterscheiden sich kaum noch vom Baustil in unseren schweizerischen Siedlungen.

Quartierzentren und Stadtzentrum

Die Stadt ist eingeteilt in verschiedene Quartiere. In jedem Wohnquartier befindet sich ein kleines «Dorfzentrum» mit Läden für Lebensmittel und die täglichen Bedarfsgüter, mit einem Volkshaus, mit Schulhäusern, Kindergärten, Robinsonspielplätzen, Sportrasen, mit einem Kirchen- und Versammlungsgebäude usw. Das Industrie- und Gewerbeviertel ist so angelegt, daß es von jedem Quartier aus leicht erreicht werden kann und daß allfälliger Rauch (den man kaum noch sieht) von der Stadt weggeblasen wird.

Im eigentlichen Stadtzentrum aber sind um große Plätze und Boulevards herum die großen Geschäfte konzentriert, Verwaltungsgebäude,

Warenhäuser usw. Das Zentrum ist für den Autoverkehr gesperrt. Die Geschäfte besitzen auf der Gebäuderückseite breite Anlieferungsstraßen und Ausladerampen. Man fährt mit dem Bus oder mit dem eigenen Auto zu den großzügig angelegten Parkplätzen rund um das Stadtzentrum und besorgt seine Einkäufe zu Fuß. Wenn nötig, kann man die Kinder für diese Zeit auf die ebenfalls unmittelbar beim Stadtzentrum liegenden Spielplätze und Parkanlagen schicken und sie wieder dort abholen.

Warmes Leben pulsiert in der neuen Stadt

Die Gebäude sind keineswegs in einem «Einheitsstil» erbaut, sondern man hat durchaus das Gefühl, die Stadt sei gewachsen. Emsig pulsiert das Leben in Crawley, alte Leuten sitzen auf sonnigen Bänken, Hausfrauen mit Markttaschen wandern von Laden zu Laden, Kinder rennen herum, junge Leute sitzen in den Cafés. Man sieht es den Menschen an, daß sie hier glücklich sind – denn sie sind erlöst von der rußigen, schwarzen Umgebung ihrer alten, zum Teil fürchterlich primitiven Wohnstraße in London. Das Vereinsleben blüht in erstaunlichem – sozusagen «schweizerischem» Ausmaß. Und wer Bedenken geäußert hatte, ob die Bewohner der Stadt auch mit ihrem neuen Leben etwas anzufangen wüßten, der wird durch die Tatsachen restlos davon überzeugt, daß hier eine junge Generation heranwächst, die mitten im Leben drinsteht. Und fragst du einen der jungen Männer, die soeben dem Technikum von Crawley entströmen, ob sie das Gefühl hätten, «vom Staat gelenkt» zu werden, so wird er zunächst verblüfft staunen und dann in schallendes Gelächter ausbrechen. «These Continentals with their shrewd ideas!» – Merkwürdig, diese Europäer vom Kontinent! Was die für verschrobene Ideen haben!

M. G.

Ein Warenhaus im Stadtzentrum — vom «Hinterhof» her gesehen. Die Anlieferung der Waren erfolgt auf der Rückseite der Gebäudeblocks, wo sich die Parkplätze für Autos und bequeme Ausladerampen befinden — ohne daß diese Anlieferungs- und Verkehrshöfe den Charakter von «Hinterhöfen» besitzen.

