

hoord. Het geluid van voetgangers, van pratende stemmen, het klikken van paardenhoeven op de straat, het ratelen van een wagen over de keien, de klanken van een beijaard over een avondstille gracht of over het blij gegons van marktdagen, het gaat alles harmonisch samen met waarlijk stadschoon en het wekt het gansche stadsbeeld op tot het uitzeggen van zijn heerlijke ziel. Maar een donderende vrachtauto of een schreeuwende taxi maakt onze zenuwvezels ongevoelig voor de fijnere muziek der dingen. Tegenwoordig is het gebruikelijk om stedschoon te offeren aan „vooruitgang” (sic!) en verkeer. Zal er een dag komen, dat de menschheid, innerlijker gericht, verkeer en handelsvoordeel minder waard acht dan een schoone omgeving? Dan zouden er stilte-reservaten gevormd moeten worden, waar het groote verkeer omheen werd geleid, en toegankelijk slechts voor voetgangers en hoogstens voor paard en wagen.

In dien geest doordroomend, kan men zich ook denken, dat in het urbanisme wederom de binnenhoven worden toegepast, die verrukkelijke eilandjes van stilte en bezonkenheid, zooals er nog zijn in ons oud-Amsterdam. Waarom moeten allen aan de straat wonen? Zou het in vele gevallen niet verkieselijker zijn om uit te zien op een soort rustigen kloosterhof, al of niet omgeven door een (overdekte) zuilengalerij? Men kan zich daarbinnen voorstellen een gemeenschappelijken tuin, of de volkstuintjes, die thans de onmiddelijke omgeving der steden ontsieren met hun uitstalling van nachtkastjes. Zeer aan te bevelen zou het ook zijn om zijstraten, die tot taak hebben verbindingen tot stand te brengen tusschen meer belangrijke verkeersaderen, en die of een blinden muur noodzakelijk maken of de architecten stellen voor moeilijke hoekoplossingen, te vervangen door percés haaks op de rooilijn, aldus prettige doorblikken te weeg brengend op tuin of hof.

Waar de urbanist te doen heeft met geaccidenteerd terrein, is hij in staat tot menigen gelukkigen inval. Hij kan plastische effecten te voorschijn roepen, waar zijn collega in het polderland hem om mag benijden. En hij zal verstandig doen vaak trappenbouw toe te passen, om hogere met lagere niveaus te verbinden, overal waar verkeersnoodzakelijkheden zich hier- tegen niet verzetten. Een trap geeft een aangename afwisseling in het stadsorganisme, en dat is het wat de stadsontwerper voor alles moet nastreven binnen het kader der stijletheid.

Er is nog veel te zeggen over stede- bouw en stedschoon, waaraan de huidige generatie van urbanisten, vastgelopen in hygiënische en verkeers- technische problemen, aangewezen op blok-, hoog- en betonbouw, niet of maar ten deele toekomt.

Een stad behoort een compositie te zijn in drie afmetingen, waarin één vormentaal heerscht. Daarom moet gebroken worden met het individualisme der bouwpolitiek. Neem de Coolsingel in Rotterdam. Vijf of meer totaal