

la rivista di **en**gramma
2010

77-81

La Rivista di Engramma
77-81

La Rivista di
Engramma
Raccolta

numeri 77-81
anno 2010

direttore
monica centanni

La Rivista di Engramma
a peer-reviewed journal
www.engramma.it

Raccolta numeri **77-81** anno **2010**
77 gennaio/febbraio 2010
78 marzo 2010
79 aprile 2010
80 maggio 2010
81 giugno 2010
finito di stampare dicembre 2019

sede legale
Engramma
Castello 6634 | 30122 Venezia
edizioni@engramma.it

redazione
Centro studi classicA luav
San Polo 2468 | 30125 Venezia
+39 041 257 14 61

©2019
edizioni**engramma**

ISBN carta 978-88-94840-23-0
ISBN digitale 978-88-98260-77-5

L'editore dichiara di avere posto in essere le dovute attività di ricerca delle titolarità dei diritti sui contenuti qui pubblicati e di aver impegnato ogni ragionevole sforzo per tale finalità, come richiesto dalla prassi e dalle normative di settore.

Sommario

- 6 | *77 gennaio/febbraio 2010*
- 112 | *78 marzo 2010*
- 160 | *79 aprile 2010*
- 222 | *80 maggio 2010*
- 290 | *81 giugno 2010*

81

giugno **2010**

Le proposte per i giardini dei Ministeri

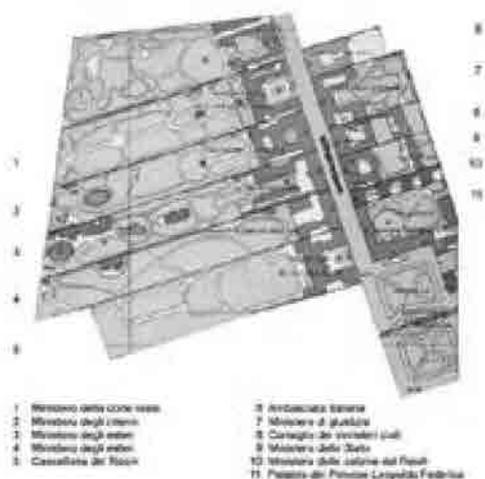
Berlino 1927

Michele Caja

Le proposte per i giardini dei Ministeri a Berlino rappresentano uno dei capitoli centrali di una lunga serie di progetti a scala urbana elaborati per il centro storico di Berlino negli anni Venti (CAJA 2005). Il caso di Berlino negli anni Venti, caratterizzato dall'assenza di un piano generale di trasformazione urbana, diviene campo di sperimentazione tra nuovi modelli urbani e vincoli reali imposti dalla città storica. Modelli urbani, che per lo più alludono a una nuova idea di città immersa nel verde, a un'altra città: "Berlino come avrebbe potuto essere, senza per questo discostarsi dalla città reale" (GRASSI 1979).

I progetti analizzati sono un insieme di proposte, studi e progetti rimasti sulla carta, ma che hanno fortemente determinato gli sviluppi successivi del centro di Berlino sino ad oggi. E questo in un momento di totale ripensamento della città storica, vista come materia viva da trasformare, a volte anche con una libertà e disinvoltura nei confronti della struttura esistente oggi sicuramente impensabile. Rispetto a tali modelli ideali, le proposte per i giardini ministeriali si distinguono sia per il carattere più realistico delle intenzioni, sia per la scala minore degli interventi proposti, che in maniera chirurgica operano all'interno del corpo storico del centro barocco di Berlino. Proposte dunque, che riguardano lo sventramento parziale di alcuni tratti della Wilhelmstrasse, l'asse storico della Berlino barocca, con la sostituzione di alcuni dei suoi palazzi, sede dei vecchi edifici ministeriali, e il conseguente riuso dei loro giardini, al fine di risolvere il problema centrale del traffico. Un tema apparentemente viabilistico, ma che di fatto riguarda questioni compositive e urbane più generali, inerenti soprattutto i modi di intervenire sulla struttura degli isolati storici preesistenti, tenendo conto di due aspetti:

- il carattere eccezionale della Wilhelmstrasse, una sorta di "strada nuova" costruita da una sequenza fitta e serrata di palazzi barocchi, poi divenuti sedi dei ministeri del Reich; palazzi costruiti uno a fianco all'altro lungo il perimetro di isolati di grandi dimensioni, a volte aperti su strada con corte anteriore (Vorhof) secondo il tipico impianto a U o a H;



L'area di progetto (Straubenplan 1910)

- il carattere altrettanto eccezionale dei giardini che si aprono sul retro di questi palazzi, sviluppati secondo un impianto definito dai lotti stretti e allungati, che verso O si attestavano sul limite daziario ai limiti del Tiergarten.

Le proposte urbane alla Grosse Berliner Kunstausstellung, 1927

Le proposte per l'area dei giardini dei Ministeri si collocano all'interno delle ipotesi elaborate dal gruppo di architetti del Ring per la trasformazione urbana dei punti nodali di Berlino capitale presentato in occasione della *Grosse Berliner Kunstausstellung* (Grande Esposizione d'Arte di Berlino), tenuta presso la Lehrter Bahnhof nel 1927. Le altre proposte presentate coinvolgono l'area situata all'esterno della porta di Brandeburgo, nel tratto di Tiergarten compreso tra il Reichstag e la Leipziger-Potsdamer Platz, tra le quali si distinguono:

- il piano a scala urbana di Hugo Häring per l'edificazione delle aree comprese a N, S e S-O del Tiergarten;
- le soluzioni per la nuova piazza della Repubblica di Peter Behrens e Hans Poelzig;
- il progetto della nuova stazione passante Friedrich List-Bahnhof di Ludwig Hilberseimer.

Max Berg commenta entusiasticamente queste proposte sulle pagine di *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit* (BERG 1927) come espressione di “un nuovo spirito dell’urbanistica, in grado di superare il vecchio dibattito tra ingegneri e architetti sui modi di costruire le città”. Il nuovo spirito che Berg vede all’interno di queste proposte riguarda soprattutto la capacità di coinvolgere tutti gli aspetti ‘tecnici’ – il traffico, la tecnica, l’abitare, l’igiene, la viabilità – considerandoli parti di un insieme. Uno spirito in grado, cioè, di superare una concezione prettamente viabilistica e ritrovare, come scrive Ludwig Hilberseimer su «Das Kunstblatt» nello stesso anno (HILBERSEIMER 1927), una soluzione strutturale ai problemi urbani della nuova Berlino degli anni Venti nella sua evoluzione verso la scala di grande città. Lavorare su questa area di fronte al Reichstag ha, per Hilberseimer, un forte significato politico, in quanto essa rappresenta il simbolo di quella nuova Repubblica, che si contrappone al vecchio potere monarchico incarnato dal Castello e dall’Unter den Linden. Il nuovo asse N-S, a cui si rifà il progetto di Häring, viene ripreso dai piani precedenti di K. F. Schinkel del 1840 e di M. Mächler del 1917/19.



Da sinistra a destra: K.F. Schinkel, Piano per l’area a N della Sprea, 1840; M. Mächler, Piano per la grande Berlino, 1918/19 (SBK 1927).

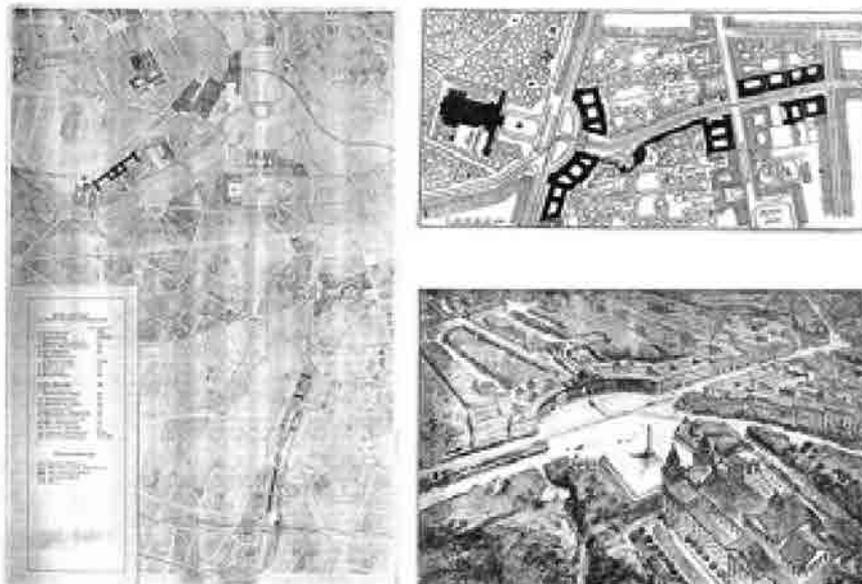
Se il piano di Schinkel già definiva il tracciato del nuovo asse N-S a cavallo dell'ansa della Spree a partire dalla Paradeplatz dove sarebbe poi sorto il Reichstag, l'importanza del piano di Mächler si spiega nella volontà di raggruppare tutte le sedi del centro amministrativo del Reich in posizione centrale e unitaria lungo questo nuovo asse N-S, proseguendolo a sud fino alla Kemperplatz.

Un altro riferimento importante restano le soluzioni elaborate per il concorso della Grande Berlino del 1910, in particolare il piano di Eberstadt-Möhring-Petersen, dove viene già anche definito lo sventramento dei giardini dei Ministri, con la previsione di un nuovo teatro dell'Opera come elemento conclusivo del prolungamento della Jägerstraße.

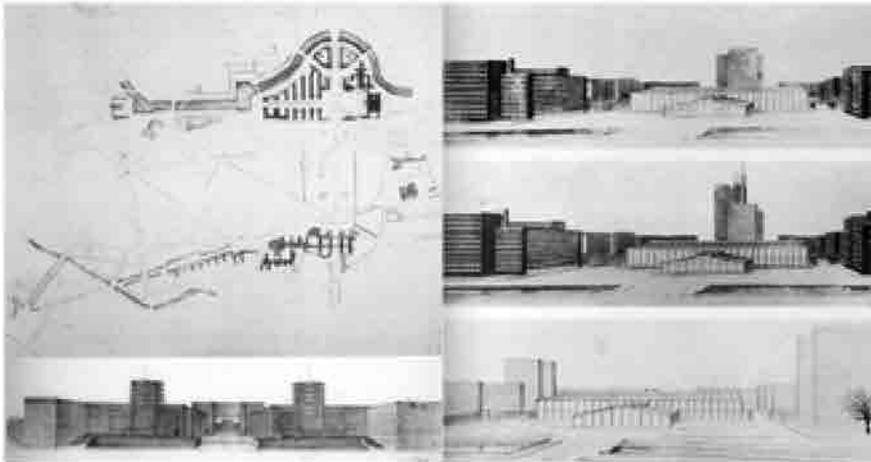
Tra le proposte del '27 il progetto che riassume meglio gli intenti dei precedenti piani di Schinkel, del concorso del 1910 e del piano di Mächler, è quello di Hugo Häring per le aree a N, E e S-E del Tiergarten coniugato al progetto di Hilberseimer per la nuova stazione centrale.

Il cardine di questa proposta è l'asse N-S, che collega il sistema delle nuove piazze:

- la Kemperplatz, che prevede la concentrazione dei nuovi Ministri, sostit-



Concorso Gross-Berlin, 1910: Progetto Eberstadt-Möhring-Petersen (SBK 1927).



Da sinistra a destra: H. Häring, *Proposta per le aree a N, E e S-E del Tiergarten* (SBK 1927); L. Hilberseimer, *La nuova piazza della stazione Friedrich-List* (Rassegna 1929).

tutivi di quelli ormai considerati inadeguati lungo la Wilhelmstrasse;

- la piazza della Repubblica, incentrata sul Reichstag, con la concentrazione del potere politico-amministrativo nei nuovi edifici del Reich;
- la piazza della stazione (Friedrich-List Bahnhof, progetto di L. Hilberseimer), in corrispondenza dell'Humboldthafen, in cui si incrociano le due direttrici del traffico ferroviario e metropolitano a scala sia urbana che territoriale, quella in direzione N-S interrata sotto la Spree e quella sopraelevata in direzione E-O.

Le proposte per i giardini dei Ministeri

Sull'esempio della grande Parigi di Haussmann, le soluzioni per lo sventramento dei giardini dei Ministeri ipotizzate da Peter Behrens, Hans Poelzig, Adolf Rading, Hans Scharoun e Heinrich Tessenow mostrano le diverse possibilità di risolvere il problema viabilistico – il prolungamento di due strade parallele dell'impianto barocco della città, la Jäger- e la Französische Strasse, attraverso il grande isolato barocco, oltre la Wilhelmstrasse fino al Tiergarten – come questione più generale riguardante il limite e la forma della città storica.

L'occasione concreta delle proposte nasce dall'iniziativa del Ministro degli



Le proposte per i giardini dei Ministeri: l'area di progetto (Schmettau 1748/Straubenplan 1910)

Interni Grezinsky, che nel dicembre del 1926 invita i suddetti architetti a elaborare una proposta per la risoluzione urbana del prolungamento viario attraverso i giardini dei Ministeri all'imbocco con la Wilhelmstrasse. La base delle proposte è costituita da uno studio preliminare di Martin Wagner del settembre 1926 incentrato sul tema di come trovare un collegamento più scorrevole tra il centro storico e il Tiergarten.

Lucidamente Hugo Häring commenta queste proposte sulle stesse pagine di *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, chiedendosi: “Deve predominare un’idea architettonica dello spazio urbano di strade e piazze, indipendentemente dal traffico, o la forma di queste deve essere il mero risultato dell’andamento viabilistico?” (HAERING 1927). In questo distingue i progetti tra quelli che considerano il problema come mera risultante delle condizioni dettate dal traffico e quelli che riescono invece a risolvere il tema a partire da una nuova concezione architettonica dell’isolato urbano all’interno del quale convergono le due strade. Secondo Häring il tema delle proposte non riguarda tanto l’aspetto tecnico di come risolvere la questione dell’attraversamento viabilistico della nuova arteria di traffico – per la quale vengono ipotizzate soluzioni di tutti i tipi (attraversamenti interrati, a quota stradale o sopraelevati) – quanto di come risolvere la confluenza delle due strade all’interno del grande isolato barocco compreso tra la Wilhelm- e la Mohrenstrasse e come proseguire il nuovo tracciato attraverso i giardini ministeriali fino alla Lennè Strasse, il limite tra città storica e Tiergarten.

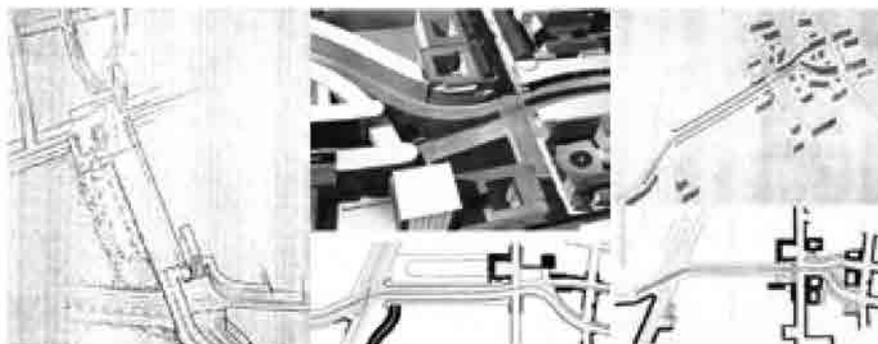
Tra le differenti soluzioni Häring riscontra due diversi atteggiamenti rispetto al modo di risolvere la composizione volumetrica degli edifici. Da una parte le soluzioni tecniche che ritagliano letteralmente il tracciato delle

strade dalla massa informe degli isolati, concependo l'andamento viario come semplice letto del flusso di traffico. Questo succede nelle differenti proposte presentate da Scharoun: in una prima variante, le due strade convergono sulla Wilhelmstrasse intorno a un informe isolato e superano poi i giardini ministeriali con un tunnel sopraelevato.

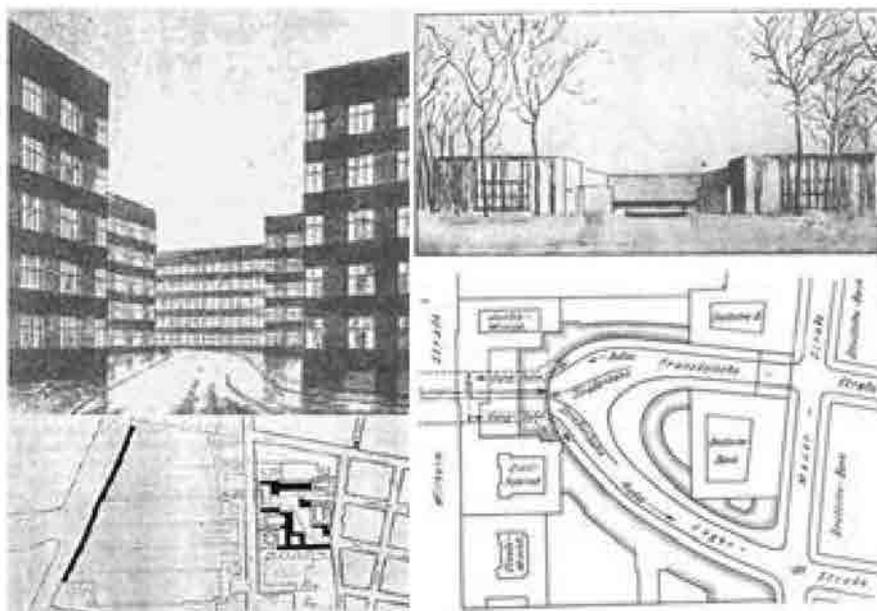
In una seconda variante, le due strade convergono all'incrocio con la Wilhelmstrasse in uno slargo aperto di fronte al Ministero della Corte reale e proseguono poi in quota fino al Tiergarten. La continuità dei volumi edilizi si adatta acriticamente alla sinuosità dell'andamento stradale, accentuandolo attraverso volumi plastico-dinamici, incoerenti rispetto alla scala e all'impianto tipologico dei palazzi preesistenti.

Anche la soluzione di Adolf Rading si spiega in questo senso, risolvendo il tema in termini puramente volumetrici, senza riuscire a cogliere la spazialità interna all'isolato.

Dall'altra, le soluzioni *architettoniche* come quelle di Poelzig e Tessenow, che risolvono il tema dal punto di vista spaziale attraverso l'impiego di volumetrie stereometriche, ordinate intorno a spazi geometrici autonomi. Hans Poelzig lavora tutto all'interno del grande isolato, costruendo una sorta di impianto a zig-zag, costituito dalla ripetizione ritmica di corpi di fabbrica disposti a 45° rispetto alla strada e uniformati dall'impaginato dei prospetti. Unitarietà urbana e autonomia volumetrica, che viene riproposta anche sul limite verso il Tiergarten, definito da un lungo e ininterrotto edificio a delimitazione dei giardini, lasciati intatti grazie all'interramento viario del prolungamento viario.



Da sinistra a destra: Hans Scharoun, variante 1 (Engel 2007); Hans Scharoun, variante 2 (SBK 1927); Adolf Rading (SBK 1927/ Engel 2007).



Da sinistra a destra: Hans Poelzig (SBK 1927); Heinrich Tessenow (SBK 1927/De Michelis 1991).

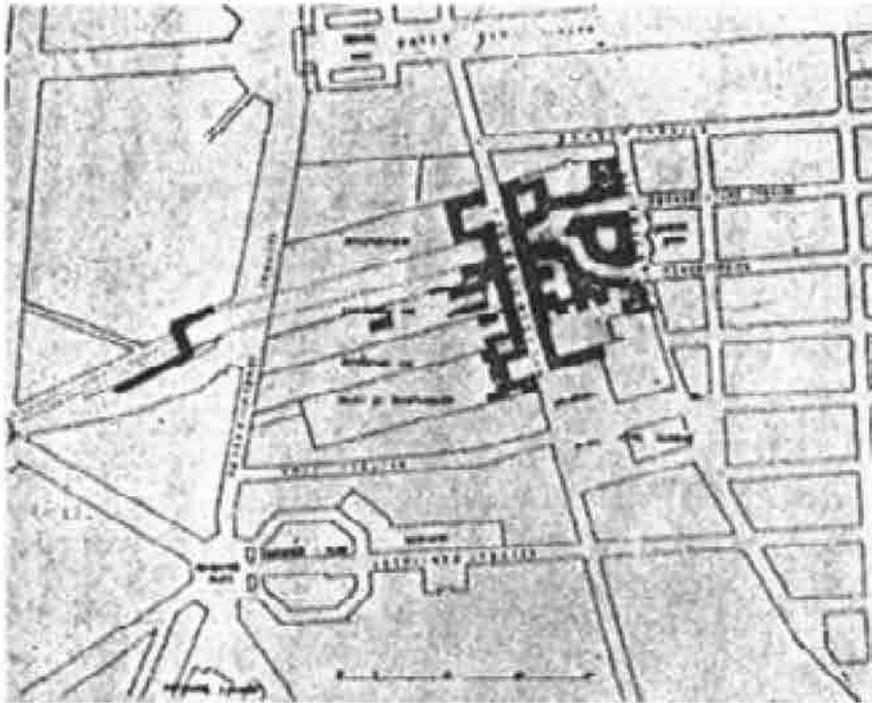
Una soluzione, quella della strada interrata, adottata anche da Heinrich Tessenow, che in maniera differente articola i bassi volumi edilizi rivolti all'interno dell'isolato all'interno di uno spazio verde in cui è ritagliato il tracciato viario del traffico.

Le due varianti di Behrens

Nelle due proposte di Behrens si dimostra la volontà di rispondere contemporaneamente al dilemma posto da Häring e evidenziato nelle diverse posizioni degli altri progetti. Un dilemma incentrato sul rapporto tra città e architettura, da una parte, intendendo la struttura urbana come massa informe tagliata dallo sventramento e, dall'altra, come occasione per costruire all'interno del grande isolato storico preesistente una nuova piazza, un nuovo spazio urbano autonomo.

Se il tema urbanistico riguarda la continuità dell'impianto viario tra interno ed esterno della città storica, quello architettonico affronta questioni differenti, che nelle proposte di Behrens toccano vari aspetti, quali:

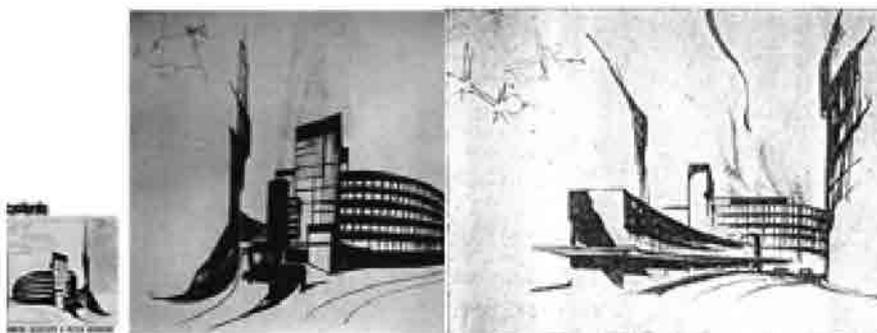
- la ricucitura degli isolati aperti dallo sventramento viario, attuato attra-



Peter Behrens, variante 1 e 2: planimetria (SBK 1927)

verso la demolizione dei vecchi Ministeri lungo la Wilhelmstrasse;

- la dialettica tra una lettura percettiva della città, come mostrata dai suoi schizzi, in cui l'architettura viene vista in senso dinamico dalla macchina o dal tram e una idea conclusa degli spazi urbani, intesi come luogo dello stare;
- più in generale, il rapporto tra un'idea dell'architettura come pura quinta scenografica a cornice del traffico, in termini ancora fortemente barocchi, o una che sia capace di articolare veri e propri spazi urbani;
- il fronte della città storica verso il Tiergarten come occasione per ridefinire il limite della città verso l'esterno della città;
- la definizione di una nuova porta urbana d'ingresso alla città storica.



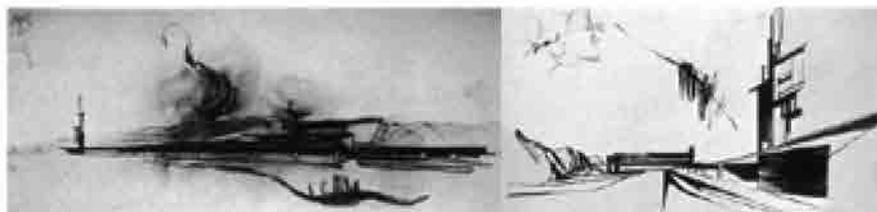
Da sinistra a destra: Peter Behrens, variante 1, vista dalla Wilhelmstrasse (Casabella 1960/Controspazio 1970); Peter Behrens, variante 1, vista dalla Jägerstrasse (Cremers 1928).

La prospettiva della prima variante, già pubblicata (anche se erroneamente specchiata) nel numero monografico su Behrens di Casabella (1960), interpreta quella dimensione già proposta dal primo gruppo di soluzioni, che in modi differenti cercano di dare espressione adeguata alla fluidità del traffico metropolitano vero protagonista della Grande Berlino di Martin Wagner.

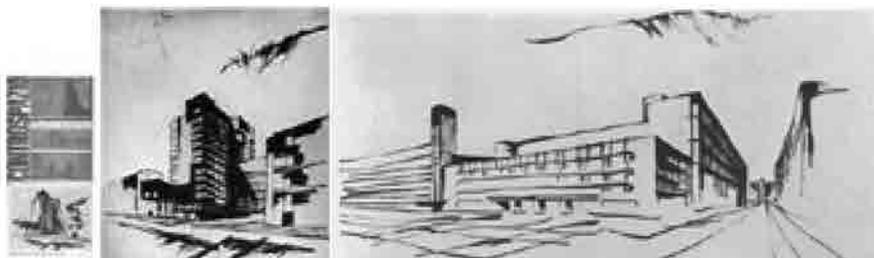
Nelle diverse viste di questa soluzione il progetto si mostra da differenti punti di vista, puntualmente segnati nei piccoli schemi urbani allegati ai singoli fogli degli schizzi. Da una parte l'interno del grande isolato barocco, risolto attraverso volumetrie di altezze differenti convergenti nell'elemento dominante della torre all'incontro del prolungamento delle due strade.

Dall'altra due viste dall'esterno della città, che accentuano l'andamento orizzontale del lungo corpo di fabbrica che introduce alla strada interrata come una sorta di nuova porta urbana.

Nella seconda variante, i cui schizzi compaiono sia sulla monografia del Cremers (1928) che in maniera ritagliata nell'articolo di Paolo Portoghesi



Peter Behrens, variante 1: vista dal Tiergarten.



Peter Behrens, variante 2: vista dalla Jägerstrasse (Cremers 1928); Peter Behrens, variante 2: vista dell'interno dell'isolato (Cremers 1928).

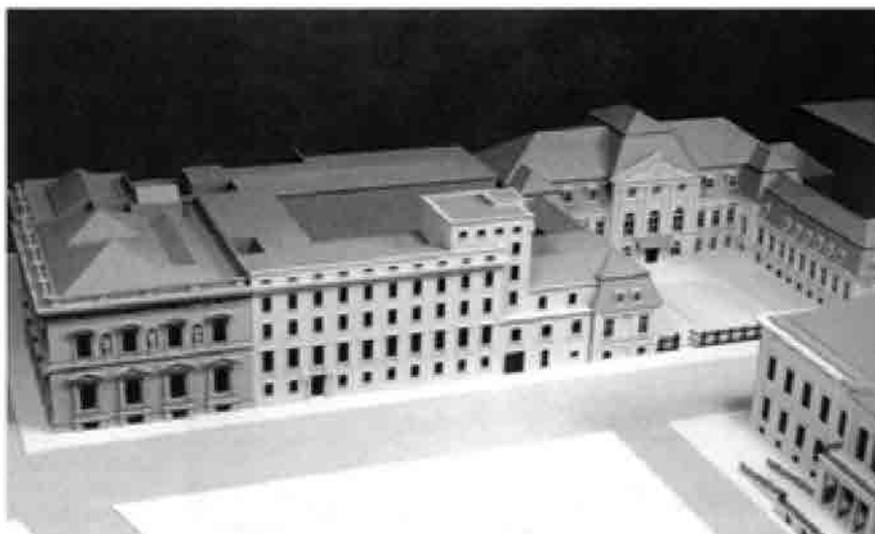
su Controspazio (1970), Behrens sembra dare piena espressione a quell'aspirazione di Hugo Häring a definire il tema in termini spaziali e non viabilistici, affrontando la questione da un punto di vista prettamente architettonico, toccando i seguenti aspetti:

- come ridefinire lo spazio interno introverso e privato del grande isolato barocco, occupato dai giardini preesistenti dei palazzi ministeriali e trasformarlo in una corte in forma di piazza pubblica d'impianto allungato;
- come ridefinire i fronti interni della nuova piazza attraverso la costruzione di un sistema di edifici prospicienti su di esso.

I due schizzi prospettici di questa soluzione mostrano l'intervento dall'interno della città storica all'ingresso dell'isolato, accentuandone l'unitarietà attraverso un'architettura composta come ensemble a scala urbana, dove il senso dinamico degli edifici viene coniugato a una composizione cubico-volumetrica inserita sensibilmente all'interno del contesto storico preesistente.

Epilogo wagneriano e situazione attuale

Tutte queste proposte resteranno sulla carta, l'unico intervento realizzato sarà quello legato a un'altra occasione, che di nuovo coinvolge il tema del rapporto con le preesistenze storiche degli edifici ministeriali e che in qualche modo sembra riflettere concretamente sul rapporto tra vecchio e nuovo espresso dagli schizzi di Behrens. Nel '27 il segretario della cancelleria del Reich, Hermann Pünder, indice infatti un concorso per l'ampliamento della cancelleria del Reich posta sulla Wilhelmstrasse in adiacenza all'area dei giardini ministeriali coinvolta dalla precedenti proposte.



Concorso per l'ampliamento della cancelleria del Reich, 1927: progetto vincitore di Jobst Siedler (Engel 2007).

Il progetto vincitore di Jobst Siedler adotta una soluzione in bilico tra i caratteri barocchi della strada (finestre rettangolari, cornice di gronda) e una chiara articolazione volumetrica, che sembra ricordare le soluzioni degli schizzi behrensiani, inserendo una torre rettangolare a mediare le diverse altezze degli edifici confinanti.

Nel '29, in occasione della realizzazione dell'edificio, Pünder coglie l'occasione per ritornare a riflettere sul senso delle proposte per i giardini ministeriali. Considerandole inutili sventramenti, Pünder le attacca per il *vandalismo senza precedenti* che coinvolge la cortina barocca sui due lati della Wilhelmstrasse, un vandalismo che dimostra per lui un'espressione di forza imposto sulla struttura storica della città (Pünder 1929).

A questa accusa di vandalismo risponde Martin Wagner, in un testo su «Das Neue Berlin» intitolato emblematicamente *Traffico e tradizione* (Wagner 1929), rivendicando il diritto dell'epoca presente di dare espressione alle proprie necessità, anche se esse comportano la demolizione di significativi edifici storici.



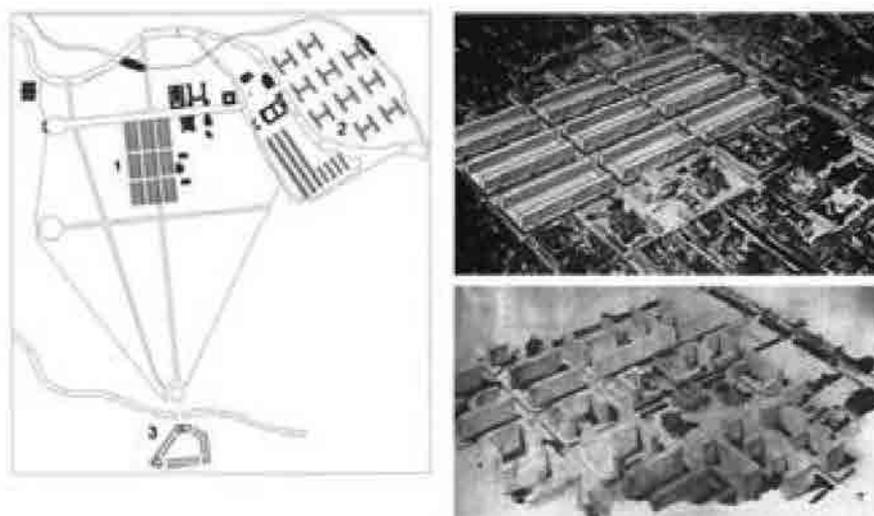
M. Wagner, *Traffico e tradizione*, 1929 (Wagner 1929).

Una necessità pratica, come evidenzia un'immagine a volo d'uccello dell'area, in cui il problema fondamentale risulta di tipo viabilistico – l'esuberato di traffico lungo l'Unter den Linden e la Leipziger Strasse a causa dell'interruzione di sei strade da parte del grande isolato dei giardini ministeriali, ma non solo. La dismissione prevista dei vecchi edifici ministeriali sembra per Wagner motivo sufficiente per poterli demolire, in quanto ai suoi occhi essi hanno perso il senso per cui erano sorti e quindi non hanno più significato di esistere. Per Wagner essi rimangono dei contenitori vuoti, dei musei di se stessi, la testimonianza anacronistica di un passato che non c'è più e quindi pura “romanticeria per romantici”.

Il fatto di volerli abbattere è per Wagner una scelta coraggiosa e coerente, che esprime un chiaro punto di vista critico nei confronti di una città che non è più in grado di assolvere i compiti richiesti dall'epoca contemporanea. Non è un caso che fosse proprio Wagner, in veste di *Stadtbaurat* di Berlino, il promotore di quelle proposte elaborate da Häring e Hilberseimer negli stessi anni (1928/30) per l'area confinante alla Wilhelmstrasse.

Proposte per la costruzione di una nuova City, che avrebbe dovuto letteralmente sovrapporsi e sostituire gli isolati barocchi prospicienti il Gendarmenmarkt – una vera e propria tabula rasa della struttura storica preesistente al fine di creare un nuovo centro commerciale e terziario, privo di qualsiasi legame con la città precedente, se non per la permanenza dei soli monumenti storici – lo Schauspielhaus di Schinkel, il Duomo francese e quello tedesco.

Tutto il resto avrebbe dovuto soccombere al “piccone demolitore” (*Spitz-*



La Berlino di L. Hilberseimer (Caja 2005) Proposte di Hilberseimer e Häring per una City al Gendarmenmarkt (Rassegna 1979/Schirren 2001).

hacke) di Wagner, che concludeva il suo articolo scrivendo: “Non bisogna avere paura reverenziale nei confronti del vecchio, in quanto esso ci rende deboli e alla fine ci uccide”.

Le parole di Wagner sembrano in questo profezie di quanto effettivamente accadrà in seguito alle demolizioni della guerra e a quelle apportate dall'urbanistica degli anni Sessanta. Anche la ricostruzione critica di Kleihues e Stimmann, che ha alimentato nell'ultimo trentennio l'acceso dibattito berlinese sulla memoria della città, non è stata tuttavia in grado di preservare e ricostruire il carattere proprio dei giardini storici dei vecchi Ministeri, nè tanto meno la continuità e la scala della cortina barocca sulla Wilhelmstrasse. Come fanno vedere le accurate ricostruzioni grafiche degli *Schwarzpläne* elaborati dal Senato di Berlino, con l'indicazione delle demolizioni e ricostruzioni attuate tra il 1940 e il 2010, l'area dei giardini ministeriali è rimasta in seguito ai danni bellici sino ad oggi priva di un'identità precisa.

Al posto dei giardini è sorto un capolavoro alla memoria civica di una intera nazione – il monumento all'Olocausto di Peter Eisenman – ma forse, per la sua localizzazione, non alla memoria della storia urbana di Berlino in quel luogo così importante della città.



*In alto: Planimetrie demolizioni/ricostruzioni 1940/1953-89/1989-2001/2001-2010 (Stimmann 2002).
In basso: L'area dei giardini ministeriali oggi (Google Maps 2007).*

BIBLIOGRAFIA

ANDERSON 2002

S. Anderson, *Peter Behrens 1868-1940*, Milano 2002.

BERG 1927

M. Berg, *Der neue Geist im Städtebau auf der großen Berliner Kunstausstellung*, in "Stadtbaukunst alter und neuer Zeit", 1927.

BERLIN, KARTELL 1927

Berlino, *Kartell der Vereinigten Verbände bildender Künstler Berlins*, Große Berliner Kunstausstellung, Berlin 1927.

CAJA 2005

M. Caja, *Berlino anni Venti. Composizione e rappresentazione nei progetti urbani di Mies e Hilberseimer*, IUAV-DRCA 2005.

CAJA 2010

M. Caja (a cura di), L. Hilberseimer, *Grosstadtbauten e altri scritti di arte e architettura*, Napoli 2010.

CASABELLA 1960

"Casabella", 240, giugno 1960 (numero dedicato a P. Behrens).

CREMERS 1928

P. J. Cremers, *Peter Behrens: Sein Werk von 1909 bis zur Gegenwart*, Essen 1928.

ENGEL 2007

H. Engel, *Moderne, Reaktion, Wiederaufbau: 1919-1970: Städtebau und Architektur in Berlin im Zeichen ideologischer Konfrontation*, Berlin 2007.

GRASSI 1979

G. Grassi, *Architettura e formalismo*, prefazione all'edizione italiana di L. Hilberseimer, Architettura a Berlino negli anni Venti, Milano 1979.

HÄRING 1927

H. Häring, *Die Sonderausstellung städtebaulicher Projekte Groß-Berlins in der Großen Berliner Kunstausstellung*, in "Stadtbaukunst alter und neuer Zeit", 1927.

HILBERSEIMER 1927

L. Hilberseimer, *Struktiver Städtebau*, in "Das Kunstblatt", luglio 1927, pp. 267-271, ora in CAJA 2010.

KADATZ 1977

H. J. Kadatz, *Peter Behrens: Architekt-Maler-Graphiker und Formgestalter 1868-1940*, Leipzig 1977.

LAMPUGNANI 1986

V. M. Lampugnani, *Architektur als Kultur: Die Ideen und die Formen*, Köln 1986

PORTOGHESI 1970

P. Portoghesi, *Disegni di Behrens*, in "Controspazio", 1-2, gennaio-febbraio 1970.

PÜNDER 1929

H. Pünder, *Der Neubau der Reichskanzlei*, in "Vossische Zeitung", 31 marzo 1929.

RASSEGNA 1979

AA. VV. (a cura di M. De Michelis e A. Kohlmeier), *Ludwig Hilberseimer 1885-1967*, in "Rassegna", 27, 1979.

SCHIRREN 2001

M. Schirren, *Hugo Häring. Architekt des Neuen Bauens 1882-1958*, Berlin 2001.

STIMMANN 2002

H. Stimmann (a cura di), *Die gezeichnete Stadt. Die Physiognomie der Berliner Innenstadt in Schwarz- und Parzellenplänen 1940-2010. The City in black*, Berlin 2002.

WAGNER 1929

M. Wagner, *Verkehr und Tradition*, in "Das Neue Berlin", 7, 1929.

ENGLISH ABSTRACT

The proposals for the garden of the Ministry gardens fall within the sphere of the hypotheses drawn up by the group of architects of the Ring for the urban transformation of the nodal points of Berlin as a capital, resented for the Art Exposition of the Great Berlin in 1927: the urban scale plan by Hugo Haering for the construction of the areas N, S and S.W of the Tiergarten, the solutions for the new Platz de Republik by Peter Behrens and Hans Poelzig, the design of the new Friedrich List-Bahnhof station by Ludwig Hilberseimer. The references of these projects can be found in previous plans for this area (from the plans of Schinkel and Lenné, to the proposals of the bid for tender for the Great Berlin in 1910, up the plan of Maechler in 1917/1919) and express a new spirit of urban design capable of overcoming the old debate between engineers and architects on the methods used to build cities (Max Berg). A spirit capable of going beyond a substantially viability-related concept and finding to quote Ludwig Hilberseimer, a structural solution to the urban problems of the new Berlin of the 1920 in its evolution towards the scale of a big city. The central question of the proposals for the ministry gardens was based on the example of the great Paris by Haussmann, on the way of solving the convergence between parallel roads in the city's baroque arrangement, the Jaeger- and the Franzoesische Strasse, within the block between Wilhelm- and Mohrenstrasse and on the way of extending the unified road beyond Wilhelmstrasse through the ministerial gardens as far as the junction with Friedrich-Ebert- and Lennéstrasse. The proposals of Peter Behrens, Hans Poelzig, Adolf Reading, Hans Scharoun and Heinrich Tessenow show the different possibilities of solving this particular link between the centre and the outskirts of the historical city. Hugo Haering clearly comments on these designs, distinguishing among those that consider the problems as the mere result of the conditions dictated by the traffic from those that manage to solve the issue starting from a new architectural concept of the urban space within which the two roads converge. On one hand, technical solutions (Scharoun, Rading, second variant by Behrens) which literally create the route from the shapeless mass of the blocks of buildings, intending the

development of the roads as a simple bed for the flow of traffic. On the other, architectural solutions (first variant by Behrens, Poelzig, Tessenow), which look at the subject from a spatial viewpoint, using rigorously cubic volumes, arranged around independent geometric spaces which reconnect the block from the inside, connecting it to the pre-existing buildings. Behrens' proposal emerges clearly from these, thanks to its capacity to construct a veritable central space - an elongated rectangular plaza within the big baroque block.



pdf realizzato da Associazione Engramma
e da Centro studi classicA Iuav
progetto grafico di Silvia Galasso
editing a cura di Emma Filipponi
Venezia • luglio 2015

www.engramma.org



la rivista di **engramma**
anno **2010**
numeri **77-81**

Raccolta della rivista di engramma del Centro studi classicA | luav, laboratorio di ricerche costituito da studiosi di diversa formazione e da giovani ricercatori, coordinato da Monica Centanni. Al centro delle ricerche della rivista è la tradizione classica nella cultura occidentale: persistenze, riprese, nuove interpretazioni di forme, temi e motivi dell'arte, dell'architettura e della letteratura antica, nell'età medievale, rinascimentale, moderna e contemporanea.