

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 7

Rubrik: Résumés

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: 16.01.2026

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

Résumés

La construction d'hôtels (pages 215—216)

Au cours des siècles passés, on trouvait des auberges et des hôtels dans les centres importants, où les hommes étaient appelés à se rencontrer pour leurs affaires. Ces bâtiments étaient simples et modestes, et servaient uniquement à procurer aux voyageurs un toit pour la nuit. Plus tard, l'industrialisation a amené à sa suite le chemin de fer, et la possibilité des voyages a été ouverte à des couches toujours plus nombreuses de la population. Cette évolution a fait naître le besoin d'hôtels plus importants, dont les plus grands comptent aujourd'hui jusqu'à 3000 lits. A côté de l'hôtel urbain, situé à proximité de la station de chemin de fer, on vit apparaître l'hôtel des villes d'eaux, avec ses installations typiques de bains. Plus tard, lorsque les gens furent attirés encore plus complètement vers les grandes villes, on créa les hôtels de luxe, du type «Palace», «Bellevue», «Miramar», etc., tels qu'on les trouve en particulier sur la Riviera française et italienne, ainsi qu'à Lucerne, St. Moritz, Vevey, etc.

L'après-guerre fut marqué par une nouvelle évolution, qui prit ses racines dans le besoin de fuir les grandes villes et de se rapprocher de la nature. Cette évolution fut facilitée par le développement considérable de l'automobile, et on assista à l'apparition des petits hôtels bon marché, dont le dernier type, le motel, vient de faire son entrée en Europe.

Bien que les chiffres montrent que les grands hôtels ont un revenu relativement faible par unité de volume, on construit encore quelques hôtels de luxe, tels que les établissements Hilton à Berlin et Istanbul. De façon générale, toutefois, l'évolution se fait plutôt dans le sens de la rénovation d'anciens hôtels que dans celui de la construction de nouveaux établissements.

La Société fiduciaire hôtelière suisse joue un rôle important sous ce rapport, en finançant la plus grande partie des assainissements d'hôtels en Suisse. La construction de nouveaux établissements est rendue difficile par la méfiance générale dont les Suisses font preuve à l'égard des plans d'urbanisme, mais de grands progrès ont cependant pu être réalisés dans la rénovation et la reconstruction de nombreux hôtels suisses.

Quant à l'avenir, on peut prévoir seulement que les nouvelles habitudes de voyage exigeront de nouveaux types d'hôtels. L'aspiration de l'homme à se retrouver lui-même dans la nature a déjà eu son effet sur la création de nouveaux genres d'établissements, en particulier le motel. Et l'évolution future dans la construction des hôtels devra s'adapter sans cesse aux désirs et aux besoins des voyageurs.

L'entreprise INTERBAU (pages 233—234 et 252—253)

Si les villes de Rotterdam, de Brest, de Varsovie et de Coventry ont été reconstruites quartier par quartier, chez nous à Berlin les propriétaires, les locataires, les banques, les lois et la police se sont opposés à un tel système de reconstruction; les exceptions louables furent rares et n'aboutirent, dans les meilleurs des cas, qu'à des solutions de compromis. C'est ainsi que nous avons songé à créer, sur un territoire bombardé, une unité urbaine disposant de toutes les facilités, qui devait servir de modèle et montrer comment la reconstruction de la cité devait se poursuivre. Nous voulions démontrer qu'il n'était pas absolument nécessaire d'édifier d'interminables ran-

gées de bâtiments monotones, ayant tous la même hauteur, le même balcon et la même entrée.

Le quartier de Hansa, situé au centre, sur un territoire entièrement détruit, délimité par la Spree et le Tiergarten, nous a semblé particulièrement propice à la réalisation de ce projet. Après que celui-ci eut été décidé, des architectes allemands et étrangers furent invités à présenter de nouvelles idées pour la construction d'immeubles locatifs. Mais lors de la première réunion à Berlin, en 1954, le plan de construction élaboré par cette équipe d'architectes fut littéralement démolé, et tout le projet dut être différé d'une année. Un plan préparé par des participants berlinois, qui cherchaient à réaliser à nouveau une certaine unité, ne parvint pas à triompher contre l'opposition. Ces efforts réussirent uniquement à mettre plus fortement l'accent sur le centre de la colonie. Le quartier de Hansa, dans sa structure spatiale inachevée, devint ainsi dans une certaine mesure l'image de notre société encore incohérente.

Toute l'entreprise dépendait du succès du plan foncier, et c'est grâce à une politique anti-bureaucratique que celui-ci put être mis au point, d'après des propositions de M. A. Seifarth, au bout de deux ans d'intense activité. Voici à ce sujet quelques données extraites du rapport de M. A. Rennert: le projet couvre une superficie de 25 hectares, qui englobait auparavant 162 propriétés privées; elle a été divisée en 20 grandes parcelles pour immeubles locatifs de 3 étages et plus, et 50 parcelles plus petites, de 300 m² environ, pour maisons familiales. L'exécution du plan foncier fut confiée à la «S. A. pour la reconstruction du quartier de Hansa», qui fut également chargée du programme de construction et du transfert des nouveaux terrains à la propriété privée. La société acquit 141 propriétés, tandis que la ville de Berlin s'appropriait les 21 autres pour des buts d'intérêt public. Au bout d'un an seulement, 1/3 des propriétés avaient déjà été achetées. Il fallut introduire 14 actions en expropriation, dont 7 furent poursuivies jusqu'à la décision.

Pour la construction, on s'adjoignit le concours de 53 architectes, soit 19 étrangers, 16 Allemands de l'ouest et 18 Berlinois, ainsi que 10 architectes paysagistes, dont la moitié d'étrangers. En raison de l'isolement intellectuel de l'Allemagne, l'invitation de collègues étrangers était non seulement une politesse, mais aussi une nécessité. Car la construction de bâtiment, en particulier, demeure fidèle à des normes établies il y a 30 ou 40 ans, et l'on a assisté en Allemagne à une floraison de projets où la laideur le dispute au manque de goût.

L'«Interbau» aurait obtenu de meilleurs résultats si certaines dispositions contestées relatives à la construction avaient été allégées. Les expériences effectuées dans le quartier de Hansa ont montré que ce ne sont pas seulement les plans des maisons, les procédés d'urbanisme et l'organisation des chantiers qui doivent être modifiés, mais aussi — et tout autant — les méthodes d'encouragement de la construction d'immeubles communautaires.

Il ne nous appartient pas de discuter ici chaque projet, mais nous tenons cependant à relever quelques solutions d'avant-garde qui nous ont paru particulièrement remarquables. Citons pour commencer l'immeuble locatif à 8 étages d'Aalto, avec ses appartements judicieusement conçus, de dimensions très variables, son vivant échelonnement du corps de bâtiment, sa forme hardie, son grandiose effet plastique, etc. Ce seul édifice aurait déjà amplement justifié les frais investis dans le quartier de Hansa.

Mais d'autres bâtiments méritent encore d'être signalés: la maison haute de van den Broek et Bakema, avec ses étages décalés, qui promet d'être une contribution tout aussi positive que l'édifice du grand Finnois; l'immeuble d'Otto Senn, prévu à l'origine comme maison haute, mais construit seulement en 4 étages, dont le plan librement conçu constitue une heureuse diversion à la construction rectangulaire habituelle; l'élégant ensemble architectural de Niemeyer, qui offre des possibilités de vie communautaire dans le cadre de la maison multi-familiale; l'immeuble locatif à 4 étages de Gottwald, où les parois amovibles réalisent pratiquement le principe de la répartition variable des appartements. Citons ensuite toute la série des maisons à un étage, qui ouvrent de nouvelles perspectives tant sous le rapport de la technique du logement que sous celui de l'urbanisme. Enfin, il ne fait aucun doute que le bâtiment construit par Le Corbusier au stade — que son unité d'habitation soit considérée comme la bonne ou la mauvaise solution — contribuera dans une très large mesure à enri-

chir la silhouette de la ville, comme monument plastique et critère de la qualité architecturale.

Pour la première fois, la technique paysagiste a été incorporée dans le plan de construction. Ainsi, le paysage n'est plus regardé comme une entité négative, que l'on développe au hasard; il est au contraire un élément fondamental de la ville, qui se déploie autour des maisons en chemins pour piétons et en places de jeu, pour aboutir à ce vaste Tiergarten qui est véritablement le poumon par où respire la cité. Un dense écran d'arbres sépare les maisons d'habitation des voies de chemin de fer.

Trois emplacements marquent la participation des Etats-Unis à Berlin: le pavillon Marshall, sur le terrain de la Foire, qui expose diverses méthodes de construction appliquées aux U.S.A., et la Maison de l'Amérique, récemment ouverte à la Hardenbergstrasse, où l'on peut voir quelques réalisations urbanistes d'outre-Atlantique. Mais c'est la grande Salle des conférences, de Stubbins — où 1200 personnes peuvent trouver place — qui mérite tout spécialement d'être signalée. Dans cette conception hardie, à laquelle on a sacrifié le précieux site des «Zelten», s'exprime très nettement le dynamisme de notre époque de mouvement et de rapidité. Le grand plafond suspendu semble un immense papillon sur le point de déployer ses ailes. L'exécution de cette halle, soutenue par deux poutres de béton armé, n'est pas aussi hardie que le voulait le projet, ce qui est dû probablement aux mesures de sûreté prescrites par nos règlements.

C'est du 14 au 29 septembre que se tiendra, sur le terrain du Funkturm, l'exposition industrielle de l'INTERBAU. La superficie actuelle de la foire, pourvue déjà de 14 halles, sera portée à 125.000 m² par une nouvelle halle pour matériel lourd, d'une surface de 7.500 m² et munie de colonnes de béton armé espacées de 50 m, ainsi que par un grand restaurant. Ce projet nous semble véritablement trop grandiose et trop colossal. Nous ne pouvons qu'évoquer avec terreur la Foire de Hanovre, et nous avons l'impression que l'on a dépassé ici les limites du concevable. La qualité des éléments individuels se perdra dans cette immensité. On devrait pouvoir trouver, pour ces grandes expositions, une nouvelle formule qui ne soit pas la répétition de la masse anonyme et indisciplinée des grandes villes.

Urbanisme moderne:

L'Académie d'urbanisme expose au château de Bellevue des plans d'urbanisme réalisés par une soixantaine de villes allemandes depuis 1945. Cette exposition est conçue selon divers thèmes, dont chacun comporte des exemples caractéristiques des différentes villes. Parmi ces thèmes, la question de la circulation occupe une place importante, avec des problèmes tels que «La motorisation et ses conséquences pour l'urbanisme», «Le problème du stationnement», «Routes à grande circulation au centre des villes», «Les particularités de la situation», «La répartition du trafic dans les villes», «Urbanisme et construction de logements», «Création de centres au voisinage des villes», «Le régime foncier», etc.

Nous connaissons suffisamment la lutte que se sont livrée depuis 12 ans les urbanistes et les groupements d'intéressés, et les compromis que les premiers ont dû accepter parce qu'ils étaient les plus faibles. Mais on peut voir à cette exposition les résultats qui ont pu être obtenus malgré tout, grâce à la persévérance et à l'habileté des urbanistes.

Le hall de la «Cité de demain» est l'une de ces réalisations architecturales qui justifie à elle seule toutes les dépenses engagées par l'INTERBAU. Avec son toit transparent, sans parois latérales, ce hall révolutionnaire l'architecture d'exposition peut-être autant que l'a fait jadis à Londres le Crystal Palace de Paxton. Le vert des près environnants pénètre jusque dans le hall, symbolisant ainsi la fusion de l'architecture avec la nature. Avec sa luminosité, sa souplesse et son intime relation avec la nature, ce hall crée déjà l'atmosphère de la «Cité de demain». Celle-ci n'est ni une collection d'inventions utopiques, ni une sorte d'exposition technique. Elle tente de montrer au profane à quel point la ville détermine son existence, aussi bien au sens négatif que positif, si bien que la «Cité de demain» devrait être la chose qui lui tient le plus à cœur. Elle le met aussi en présence des dangers qu'elle menace aujourd'hui dans les villes arriérées, et lui démontre les possibilités dont il disposera demain pour rendre son existence plus saine et plus pleine, pour la simplifier et l'embellir.

En dépit de toutes les critiques, personne ne peut nier le fait que le quartier de Hansa est devenu une réalité. Avec ce projet, la

ville de Berlin a été beaucoup plus loin que n'importe quelle autre cité allemande en montrant à la population ce que peut être la cité de demain, au point où l'intérêt ainsi éveillé est en passe de prendre les proportions d'un mouvement populaire.

L'urbanisme à Berlin (pages 243—251)

A la fin de la seconde guerre mondiale, les urbanistes de Berlin se trouvèrent en présence de 75 millions de mètres cubes de décombres, soit le plus gros volume de ruines qui aient jamais été causées par la folie humaine. Et les premières idées virent le jour dans ce chaos, en pleine incertitude économique et politique, sans aucune base ni aucun point d'appui.

La grande ville est devenue aujourd'hui le centre moteur de la civilisation moderne, qui aspire en quelque sorte tous les mouvements sociaux. Ce n'est pas uniquement le fait qu'elle est un vaste marché du travail et qu'elle offre de nombreuses possibilités de développement qui favorise sa croissance, mais ce sont bien davantage la rationalisation et la spécialisation de l'industrie moderne qui ne laissent aux hommes pas d'autre alternative que celle de diriger leurs énergies vers la grande ville. Or celle-ci ne doit pas nécessairement être une calamité, à condition qu'elle soit judicieusement conçue et organisée, et qu'elle tienne compte des besoins de ses habitants. La grande ville permet en effet le développement de nombreuses relations et ouvre de plus larges possibilités que la petite cité ou la campagne, sans exclure une vie intime riche et pleine parmi les individus. La question qui se pose maintenant est celle-ci: comment devons-nous concevoir la cité de demain? Etablir des projets est synonyme de prévoyance. Toutefois, la prévoyance n'est pas fondée uniquement sur l'intuition, mais aussi sur une connaissance précise de toutes les données importantes. Cette étude doit s'adapter aux progrès de la technique et s'incorporer au genre d'évolution sociale que l'on attend de l'avenir.

Les premiers plans établis pour Berlin étaient audacieux et s'inspiraient de très bonnes idées théoriques. En raison de la division politique de la ville — la ligne de démarcation passe en plein cœur de la cité — l'ancien centre des affaires est demeuré sans intérêt du point de vue économique, et a constitué jusqu'à présent un no man's land entre l'Est et l'Ouest. Aucune reconstruction, ou presque, n'y a été effectuée, ce qui constitue la grande chance des urbanistes. Les Berlinois ont pu profiter des erreurs commises dans les autres villes allemandes, et se sont trouvés ainsi ouverts aux idées nouvelles. Presque tout le monde a accepté la forte réduction de l'utilisation des terrains pour la reconstruction de logements dans les régions détruites, réduction qui se monte à 50% par rapport à l'ancien régime foncier pour certaines catégories de constructions.

Avant la dernière guerre, le trafic de transit devait passer par le centre de la ville, faute de voies de détournement appropriées. On élaborait le projet de l'auto-route circulaire, destinée à décharger la ville d'une partie de ce trafic, mais il ne put être réalisé que dans les quartiers sud et est. A l'heure actuelle, la section sud ne comporte qu'une route en service, qui dirige sur Berlin le trafic des autoroutes venant de Hanovre et Munich. On a prévu la construction de grandes artères qui, ajoutées aux routes secondaires, auront une longueur totale de 180 km dans les limites de la ville. Sauf quelques rares exceptions, elles seront libres de croisements et comporteront trois voies de roulement. Le trafic de transit d'une grande ville de quatre à cinq millions d'habitants ne peut guère être comparé à la circulation interne, et c'est pourquoi les routes dites rapides servent avant tout aux camions qui doivent couvrir de grandes distances à l'intérieur de la cité.

Les futurs problèmes de circulation des villes ne pourront être résolus que si toute la surface des routes disponibles est réservée au trafic. Cela exige des installations de stationnement en dehors des grandes artères, l'enlèvement des voies de tramway et l'introduction d'autobus. C'est ainsi qu'aucune ligne de tramway n'est prévue dans la reconstruction du centre de la cité. On envisage de supprimer peu à peu toutes celles qui existent encore et de construire des routes souterraines pour faire face à l'intense circulation de la ville.

Durant la seconde guerre mondiale, près de 500.000 appartements ont été détruits à Berlin. Dans la partie ouest, 100.000 logements ont été reconstruits depuis

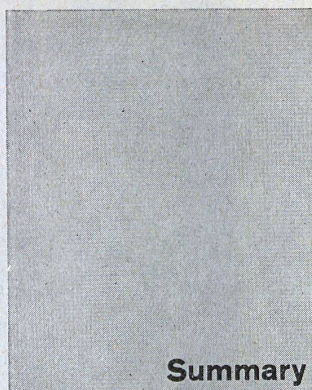
lors, principalement dans les quartiers extérieurs et suburbains. La plupart des immeubles ont été édifiés sur d'anciennes propriétés détruites. Le plus grand projet de reconstruction est celui du quartier de Hansa, comportant 1300 appartements et situé au nord du Tiergarten, soit au centre de la ville. Ce projet, qui a été conçu selon un régime foncier entièrement nouveau, fera l'objet de l'Exposition internationale de la construction en 1957.

La grande majorité des entreprises industrielles de Berlin est située dans les quartiers extérieurs. Le programme de reconstruction a étendu ces quartiers, dans la mesure où ils jouissent d'une situation appropriée et sont reliés aux lignes de chemin de fer, aux canaux et aux grandes routes. Par contre, une partie importante des moyennes et petites entreprises se trouvait — et se trouve aujourd'hui encore — dans les quartiers du centre à forte densité de construction. On envisage de transférer peu à peu ces établissements dans les nouvelles zones industrielles, en particulier dans les cas où les entreprises elles-mêmes cherchent à étendre leurs activités; les nouveaux emplacements nécessaires ont déjà été délimités.

Berlin possède l'avantage d'une belle situation géographique. Lors des annexions de 1920, elle est entrée en possession de vastes forêts et de lacs. Toutefois, le problème principal ne consiste pas à entretenir et à préserver les forêts, les lacs et les parcs, mais bien plutôt à étendre cette ceinture de verdure dans les quartiers centraux, où les constructions ont poussé comme des champignons durant la seconde moitié de 19ème siècle et au début du 20ème. Il s'agit de dégager et d'aérer le territoire urbain en raccorçant entre eux les parcs isolés; ceux-ci doivent être reliés directement aux grands parcs extérieurs, ainsi qu'aux quartiers résidentiels des maisons familiales. Des écoles, des jardins d'enfants, des emplacements de jeu et des installations similaires seront créés dans ces ceintures de verdure, aux endroits les mieux appropriés.

A partir du siècle dernier, Berlin est devenue peu à peu une grande ville de caractère mondial, dont les sources d'approvisionnement et le marché sont constitués par le monde entier, et non uniquement par son arrière-pays. Berlin est aujourd'hui un nœud de communications et un centre du commerce international, et c'est dans ce sens que sa «city» s'est constituée et développée. A côté des bâtiments gouvernementaux, on y trouvait des banques et des journaux, des agences de voyages, de grandes maisons d'exportation et d'importation; l'industrie de l'édition et de l'imprimerie y était très largement représentée, de même que celle de la confection. Les entreprises de transports, les grands magasins, les théâtres, les musées et les établissements d'éducation s'étaient également installés dans ce centre, parfaitement digne de la capitale allemande en dépit de nombreuses lacunes d'urbanisme.

La seconde guerre mondiale a presque entièrement détruit cette «city». Ce qui était jadis le quartier le plus actif de Berlin, où 500.000 personnes, soit près du quart de la population travaillante, avaient leur occupation — et cela sur un territoire qui ne représente que 1% de la superficie totale de la ville — est devenu à la suite de la guerre une sorte de vide au cœur de la cité. En raison des terribles destructions subies par ce quartier, l'activité commerciale et industrielle s'est transférée dans les districts moins éprouvés, et l'ancienne «city» est devenue une simple zone frontalière entre les deux parties de la cité divisée. Toutefois, du fait de la complète stagnation de la reconstruction sur ce territoire, on n'y constate pas encore des erreurs comparables à celles qui ont été commises dans d'autres villes. Les appartements et les fabriques sont exclus des nouveaux plans d'aménagement de ce quartier. Pour le territoire de la «city», on a organisé, sur le thème «Berlin, capitale», un concours auquel tous les architectes européens peuvent participer. Ils ne sont soumis à aucune restriction particulière, sauf qu'ils sont tenus d'établir leurs plans dans le cadre des nouvelles artères, des chemins de fer et des bâtiments d'intérêt historique ou culturel. Les résultats de ce concours jetteront une nouvelle lumière sur le problème de la création d'un centre de ville moderne.



Summary

Hotel Construction (pages 215—216)

In earlier centuries inns and hotels existed at important centers where trade and travel brought men together. Such buildings were modest structures, functional in the best sense. They served to offer travellers a roof for the night.

Industrialisation brought with it the railroad, and the possibility of travelling was extended to a wider class of people. This movement created the need for larger hotels, numbering as many as 3000 beds. Along with the city hotel, located near the railway station, a type of resort hotel known for its typical bathroom facilities was developed. Later, when people had been drawn more completely to large towns, the type of Palace or Luxury Hotel evolved. This last type has made its mark on such places as Vevey or Lucerne, or other hotel towns as on the Riviera.

After the war another development began, having its roots in the "back to nature" or camping movement. The increased use of the automobile has helped to make of vacations a "getting closer to nature," and as a hotel type, the "bed and breakfast" hotel and the motel are typical.

Although figures show that the large hotels have a low earning power per unit volume, some luxury hotels are still being built, such as the Hilton enterprises in Berlin and Istanbul. But in general more renovation of older such hotels than construction of new ones is taking place.

The SHTG (Swiss Hotel Trust Company) is playing a major role in this process of renovating older hotels to meet the new travel conditions. The building of new resorts has been made difficult by the general Swiss distrust of planning, but great progress has been made in the renovation and rebuilding of many Swiss hotels.

For the future, we can only anticipate that new travel habits will demand new types of hotels — the movement toward nature has already had its effect on hotel types, i.e. the motel. Further developments in hotel construction will have to adjust to the future desires and needs of travellers.

The INTERBAU Enterprise (pages 233—234 and 252—253)

Whereas Rotterdam and Brest, Warsaw and Coventry were reconstructed district by district, here in Berlin owners, tenants, the banks, the laws, the police, etc. all were against any such planned reconstruction, apart from praiseworthy exceptions, which in the best of cases represented compromise solutions. We sought to create an urban unit with all facilities on a bombed-out area, as a kind of model project to show how the reconstruction of the city should proceed. We wanted to demonstrate that it was not necessary to cover the area with monotonous rows of one or two types of buildings all with the same height, the same balcony, the same entrance repeated over and over. The Hansa district appeared most suited for this project, being situated in the center on a totally destroyed site and bounded by the Spree and the Tiergarten. After the plan was decided on, both German and foreign architects were invited to submit new ideas for apartment house construction. At the first meeting in Berlin the building plan elaborated by this architect team was literally torn to pieces. The exhibition had to be put off for one year. A sensible organization such as was elaborated by Berliners participating in the project, in which it was sought to achieve a certain unity, could not hold its own against the opposition. All it succeeded in was a

stronger emphasis on the center of the settlement. Thus the Hansa district has become in its incomplete spatial organization, to a certain extent, a model of our still inchoate society. The whole enterprise was dependent on the success of the ground plan. Thanks to the policy which cut through all the red tape, the ground plan, in accordance with proposals by Dr. A. Seifarth, could be brought to a conclusion after two years of intensive work. We present some data taken from the report of Dr. A. Rennert. The plan area comprises 25 hectares. From this area were mapped out 20 large lots for apartment houses with 3 and more floors, and 50 small lots of about 300 sq. m. for one-family houses. The ground plan was carried out by the Corporation for the Reconstruction of the Hansa district, to which there was also entrusted the building program and the working out of the ground plan for one-family houses. The Company acquired 141 lots, the City of Berlin the other 21 for public purposes. 1/5 of the lots had already been acquired after only one year. 14 confiscation actions had to be entered into and 7 of them were carried through to completion. For the construction, 53 architects in all were invited: 19 foreigners, 16 West Germans, 18 Berliners—including 10 landscape architects, one-half of them foreigners. Owing to the spiritual isolation of Germany, the invitation of foreign colleagues was not only a courteous gesture but a necessity. For housing in particular had bogged down in formulas evolved 30 or 40 years ago; Germany had been covered from one end to the other by tasteless and ugly housing projects. Better results could have been achieved by INTERBAU if certain disputed building regulations had been relaxed. The experiences had in the Hansa district prove that it is not only the house plans, the planning methods and the organization of the building authorities that need to be altered, but just as much at least the promotion methods applied in community housing projects.

This is not the place to discuss every single design, but we can take up a few outstanding and pioneering solutions. We should like to mention in the first instance Aalto's 8-story multi-family house: family apartments of varying sizes, lively articulation, bold design, splendid three-dimensional effect, etc. If only this building had arisen, the expenditures in the Hansa district would have been amply justified. But there are other noteworthy buildings in prospect: Van den Broek's and Bakema's high rise building with recessed storeys which promises to be an equally positive contribution as the building of the great Finn. Otto Senn's high rise building which is only carried out in 4 storeys was originally intended for a point-house. With its organic loose plan it is a refreshing departure from the usual rigid rectangular design. Niemeyer's graceful building which offers possibilities for community living in the multifamily house. Gottwald, whose 4-storey apartment house puts into practice the conception of the flexible dwelling with its movable walls. And then the whole series of 1-story buildings in which pioneer work has been done both with respect to housing requirements and to town-planning. There is no doubt that Le Corbusier's building at the Stadium, whether his "Unité d'Habitation" is regarded as the right or the wrong solution, will be an extraordinary enrichment of the architectural silhouette of Berlin—as a three-dimensional monument and as a standard of architectural quality. For the first time, also, the landscape has been integrated in the construction program and not regarded merely as a negative quantity to be built over haphazardly: it has become a fundamental element in the city plan. Footpaths lead from the houses through playgrounds into the Tiergarten, the city's "breathing space." A thick screen of trees will shield the apartment houses from the railway line.

The U.S.A. participates at three places in Berlin: in the Marshall House on the Industrial Fair grounds, the construction methods usually applied in the U.S.A. are represented. The newly opened America House on Hardenbergstrasse shows the types of town plans which are carried out in the U.S.A. But it is the Conference Hall by Stubbins, with a seating capacity of 1200, which deserves particular mention. A bold conception to which the valuable site on the "Zelten" was sacrificed. The non-static, dynamic quality of our age of rapid motion is given clear expression in this structure. The great suspended roof seems like a giant butterfly about to unfold its wings. The execution of this hall is not so courageous as the plan—which may be explained by our rather cautious regulations.

The INTERBAU Industrial Exhibition will take place from September 14 to 29 at the Funkturm. A new exhibition hall suited for the very heaviest exhibition material, with 50 freely supporting reinforced concrete headers and measuring 7,500 sq. m. and a restaurant extend the Fair grounds to 125,000 sq. m. This all strikes us as too big, too overwhelming, too quantitative. We remember with horror the Hanover Fair and are convinced that here the boundaries of the conceivable have been overstepped. The qualitative effect of the individual building is lost in the vastness. A new form should be discovered for these great markets, which does not repeat the indiscriminate massing of the big cities.

Modern Town-Planning: The Academy for Town-Planning exhibits in Schloss Bellevue around 60 town plans which have been carried out since 1945. The exhibition is arranged in accordance with themes, with characteristic examples from individual cities. The traffic problem is of especial importance among these themes, e.g. motorization and its consequences for town-planning, the parking problem, traffic arteries in the city centers, neighbourhood centers, etc.

The Academy for Town-Planning exhibits the reconstruction programs of around 60 German cities. Here can be seen the 12-year struggle between the planners and «interested groups» and the compromises forced upon the former because they were the weaker, but on occasion progress could be made owing to the planners' persistence and their tactical adroitness. The hall of the "City of Tomorrow" is one of those architectural inventions which alone justify all the expenditures of INTERBAU. It is a transparent roof without side walls which revolutionizes exhibition architecture just as much as in its time did Paxton's Crystal Palace. The green of nature comes right into the hall, symbolizing the fusion of architecture with nature. With its lightness, flexibility, airiness and openness to nature this hall creates the atmosphere of the City of Tomorrow. The City of Tomorrow is neither a display of utopian inventions nor an exhibition of special techniques. It seeks to show the public how the city determines its life both in a positive and in a negative sense, e.g. how outmoded cities threaten the bases of existence and what possibilities will exist tomorrow to make life healthier, more meaningful, simpler and more filled with beauty. Despite all possible criticisms that could be made, we are confronted with the unavoidable fact that the Hansa district has become a reality. With this project Berlin has gone further than any other German city in inspiring the people with a vision of the City of Tomorrow, an inspiration which has assumed the proportions of a mass movement.

City-Planning in Berlin (pages 243—251)

At the end of the Second World War the planners of Berlin were confronted by 75 million cubic meters of rubble, the largest concentrated ruin ever wrought by human stupidity. The first planning conceptions were worked out without anything to hang them on, in the midst of economic and political uncertainty. The great metropolis is the dominant power center of modern civilization sucking all social movements into its orbit. It is not only the fact alone that it is a great labor market and offers manifold opportunities for development that favours its growth, but the rationalization and specialization of modern industrial civilization give people no choice but to direct their energies into the great city. The great metropolis need not necessarily be a calamity, not if it is wisely organized and planned, account being taken of human needs. The big city permits an inner development and opens up greater possibilities for intellectual and spiritual growth than smaller communities or the countryside and need not exclude the creation of a rich intimate life among private individuals. The question now is: how is the city of tomorrow to be planned? Planning, however, is not based solely on intuition, but also on precise knowledge of all the facts. Planning has to adapt to technical progress and be integrated into the kind of social evolution that is expected in the given city in the future. The earliest plans in Berlin were bold and rested on a well thought out theoretical basis. Owing to the political partition of Berlin—the sector boundary runs straight through the city center—the former bustling center has remained economically unattractive. Up to the present time it has constituted a no man's land between East and West. Almost no reconstruction had taken place here, and