

(1852) charakterisiert Semper treffend die Umwälzungen und Gefahren, die dem Werk der kunstgeübten Hand durch die Industrialisierung mittels der Maschine drohen. — Ein Erstes — so führt er aus — ist das Unvermögen, den Reichtum an Möglichkeiten, die die Maschine bietet, richtig zu meistern. Nur die Gegenstände, bei denen der „Ernst des Gebrauches“ keinen unnützen Zierrat gestattet und die Veredelung nur innerhalb der streng vorgezeichneten Form ihrer Bestimmung vor sich gehen kann (Wagen, Waffen, Instrumente), sind dieser Gefahr einigermaßen entrückt. Ein Zweites ist das Verwischen der Eigentümlichkeiten, die entstehen, wenn eine Hand mit einem Materiale ringt. Dies Ringen erzeugt „Urmotive“ und stilistische Urgewohnheiten, die nicht ungestraft verschwinden dürfen, aber ebensowenig ungestraft verpflanzt werden können. Ein Drittes ist die Entwertung nicht nur des Produktes, sondern der Arbeit selbst durch die Maschine. Sie birgt die Gefahr in sich, daß diese Entwertung sich auch auf diejenigen Werke erstreckt, die wirklich mit der Hand hergestellt werden.

Das etwa waren die Sorgen, die den Künstler bewegten, und sie alle sind tausendfach gerechtfertigt worden. Aber während England durch des Prinzgemahl Albert weises Verständnis die Folgerungen daraus zog und mit Sempers Hilfe die Kunstschule in „Marlborough-House“ gründete, aus der das South-Kensington-Museum hervorgegangen ist, fand Deutschland nicht die Kraft, sich zu wehren. Erst fünfzig Jahre später nahm es nach einem unerhörten Leidensweg den doppelten Kampf auf, den es zu kämpfen galt: den Kampf gegen die Maschine, um dem Handwerk die Gebiete zu retten, auf denen es unerlässlich war, und den Kampf im Bunde mit der Maschine, um aus der neuen Kraft das herauszuholen, was nur sie zu leisten vermochte.

Wurden die Probleme der beginnenden Technisierung des Lebens dem Kunstgewerbe gegenüber wenigstens von vorausschauendem Künstlergeist erkannt, so blieben sie der Architektur gegenüber den künstlerisch Schaffenden so gut wie verborgen. Die Entwicklung des Verkehrs und seiner Anlagen, die neuartigen Arbeitsmethoden der Industrie, die soziale Umschichtung, die ein neu heraufkommender Arbeiterstand mit sich brachte, vor allem die drängende Not der Wohnungsfrage, die damit zusammenhing, — das alles stellte an die architektonische Organisation des Zusammenlebens der Menschen Anforderungen, die alle anderen Fragen des Bauens hätten übertönen müssen. Niemals verlangte eine Zeit mehr vom Architekten sich als „Städtebauer“, nämlich als soziologischen Dirigenten zu fühlen, als diese Zeit. Und wie stand es mit dem Städtebau?

2. Ästhetische Regungen. Ehe man sich dem Ausdruck tiefer Enttäuschung hingibt, den diese Frage auslöst, muß man einige Leistungen auf dem Gebiet des ästhetischen Städtebaues gebührend hervorheben. Der Sinn für monumentale künstlerische Zusammenhänge ist nicht ganz ausgestorben. In Berlin versucht man der Spree-Insel beim Bau der Nationalgalerie eine Art „Kunstforum“ abzugewinnen, in München ist die Anlage der Maximilianstraße, wenn man von ihrer

Architektur absieht, eine eindrucksvolle Leistung. Vor allem aber ist der neue Bebauungsplan von Wien hervorzuheben, der aus Ludwig von Försters Hand hervorgeht. Seine Bedeutung liegt in der Größe der Idee und in seiner Freiflächenpolitik, denn künstlerisch entbehrt das imposante Gebilde der Ringstraße, wie Camillo Sitte 1889 treffend nachgewiesen hat, der wirklichen Raumgestaltung. Eigentlich hat Semper schon 1870 diese Kritik in seinem Plan für die Museumsgruppe dadurch geübt, daß er die einseitige Aufreihung architektonischer Schaustücke auf der Konkaven des Ringes aufhebt und kühn auf die andere Seite der Ringstraße herübergreift, die er mit zwei mächtigen Triumphtoren zusammenfassend überbrückt. Dieser Plan war die künstlerische Höchstleistung der Epoche, die leider versäumt hat, die städtebauliche Gestaltungskraft eines Semper auszunützen: er blieb ebenso im Fragmentarischen stecken, wie die Absichten, die Semper für den Zwingerplatz in Dresden verfolgte, und auch die wahrhaft großen Gedanken, die er für den Wiederaufbau Hamburgs nach dem Brande des Jahres 1842 hatte, bringen ihm nur Enttäuschungen, wenn sie auch indirekt ihre Wirkung nicht verfehlten.

3. Soziologische Regungen. Dieser gewaltige Brand hat dadurch, daß er die zweitgrößte Stadt Deutschlands dazu zwang, 310 ha ihres Körpers neu zu formen, ein Musterbeispiel dafür gegeben, wie man um die Jahrhundertmitte die wichtigste und schwerste Aufgabe anfaßte, die der Zeit gestellt war, die Aufgabe, den Übergang der großen Stadt zur „Großstadt“ zu vollziehen. Das, was in Hamburg geschah, ist deshalb wert, etwas genauer betrachtet zu werden. Das Problem tritt uns hier in äußerster Zuspitzung entgegen, denn sicherlich war Hamburg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine entzückend malerische Stadt, aber es glich der „Frau Welt“, von der die mittelalterliche Dichtung berichtet, daß sie von vorne betrachtet, als die reizvollste der Frauen erscheint, von rückwärts betrachtet aber sich zeigt voller Schwären und greulichem Gewürm. Kein Fürstentum hatte den Wirrwarr seiner Baublöcke durch große Achsen aufgeweitet, der große Brand zwang den Bürgerwillen, sich dieser Aufgabe selber bewußt zu werden. Ein Ingenieur, der Engländer Lindley, der gerade die Bahn von Hamburg nach Bergedorf vollendet hatte, machte, unterstützt von einer „Technischen Commission“, den ersten Plan zum Wiederaufbau. Das war insofern vernünftig, als die moderne Großstadt sich auf Grundlagen aufzubauen hat, die Ingenieurtechnik schaffen muß. Unter den Dingen, die von Grund aus umgestaltet werden mußten, steht als erstes die Abwasserfrage: statt seinen Unrat wie bisher in die Wasserarme der „Fleete“ zu leiten, führte Hamburg als erste deutsche Stadt eine groß angelegte Schwemmkanalisation ein; daran schließt sich als zweites die Wasserversorgung: Hamburg legte eine große „Wasserkunst“ an, statt sein Trinkwasser aus eben diesen verschmutzten Fleeten zu beziehen; — als drittes, die Beleuchtungsfrage: Hamburg schuf sich eine Gasanstalt, statt der bisherigen Beleuchtung durch Tran und Öl; als viertes die Regelung der Mehilverföorgung, deren Mühlen bisher die Schiffbarkeit zwischen dem Hafen und den Mästerbecken