

Aber der Inhalt der Bilder macht es nicht allein. Ähnlich wie in der Haltung der Architektur hat man auch in der Malerei den Sinn für die Struktur des Bildes verloren. Hermann Prell malt seine Seldenszenen genau so, wie Richard Wagner seine Opern inszeniert: im malerisch sich vertiefenden Bühnenraum. Statt den Vorgang in Flächen zu ordnen, die parallel der Wand verlaufen und den Mittelgrund vermeiden, wie alle großen Meister der Wandmalerei früherer Zeiten es getan haben, ordnet er ihn diagonal vom Vordergrund in den Mittelgrund herein und sprengt damit den strengen Satz der Fläche. Auflösung um der malerischen Mannigfaltigkeit willen, das individuelle Werk als Selbstzweck, statt als Teil eines übergeordneten Ganzen, das ist das Wesen solcher Erscheinungen, und die Vorwürfe, die daraus entstehen, sind die gleichen, wie die Vorwürfe, die man der Architektur machen muß. Von der selbstherrlichen Zügellosigkeit der gleichzeitigen Plastik haben wir schon gelegentlich der Denkmalkunst gesprochen. Der mechanische Zug, der durch die Zeit geht, ergreift sie allmählich ganz und gar. Ähnlich wie die Architektur den Zusammenhang mit der Werkstatt verliert und zur Reißbrettkunst wird, verliert die Plastik den Zusammenhang mit der Technik des Steins und des Metalls und wird eine Kunst des Tonmaterials, dem man ebenso wie dem Papier alles zumuten kann, was einem gerade in den Sinn kommt. Diese Zuchtlosigkeit der Plastik gegenüber einer ordnenden inneren Kraft ist in Wesen und Wirkung nichts anderes, wie die Zuchtlosigkeit gegenüber einer ordnenden stilbildenden Kraft in der Architektur.

Dieser Seitenblick auf die bildende Kunst ist uns aber nicht nur interessant um der Gleichartigkeit der Schwächen wegen, die wir dabei zu sehen bekommen, sondern noch mehr, weil wir auch die Zeichen erkennen können, die auf einen Umschwung deuten. Am Ende des Jahrhunderts beginnt man die Bedeutung zweier Künstler zu erkennen, die im Gegensatz zu den großen Strömungen ihrer Zeit geschaffen haben: Hans von Marées und Adolf Hildebrand. Der eine ist der Hüter eines strengen Architekturgefühls in der Malerei, der andere der Hüter einer architektonisch gebundenen Auffassung der Plastik. Von ihnen geht die Perspektive auf die Ziele einer neuen Zeit aus, die allerdings in der Architektur noch viel mehr alte und neue Wucherpflanzen zu überwinden hat, als die leichter bewegliche, weniger gefesselte und weniger an außenkünstlerische Verantwortung gebundene bildende Kunst.

## B. Die bauliche Gesamtaufgabe

Hierzu die Abbildungen 89 bis 91

Wir haben die architektonischen Leistungen von 1870 bis 1900 bisher ganz vom ästhetischen Gesichtspunkte, nämlich als Einzelwerke, betrachtet; das pflegt im allgemeinen der Gesichtspunkt der landläufigen Kunstgeschichte zu sein, die diese Art des Betrachtens von Malerei und Plastik her gewohnt ist. Wir dürfen nicht

dabei stehenbleiben. Die Architektur einer Zeit hat eine noch höhere Aufgabe als die individuell gefehene Einzelleistung, sie hat das Tun der Zeit zu Gesamtleistungen zusammenzufassen, die nicht nur das Stück besonderen Einzel Lebens, das in einem bestimmten Bauwerk eingefangen ist, sondern ein Stück des Gesamt Lebens der Zeitepoche darstellen. Solch ein Stück Gesamt Leben ist im allgemeinen nicht die Schöpfung eines einzelnen Menschen, sondern die Schöpfung eines künstlerischen, kulturpolitischen und soziologischen Gesamtwillens, der seinen Ausdruck findet in dem, was wir mit einem recht undeutlichen Wort „Städtebau“ nennen. Wir haben bereits im vorangehenden Abschnitt geschildert, wie schlecht gerüstet die architektonische Erkenntnis den Aufgaben gegenüberstand, die das Erwachen der Großstadt an den baulichen Organisator dieses neuen Gebildes stellte. Es ist leicht begreiflich, daß alle Schwächen dieses Zustandes beim überstürzten Gewalttempo, das die Stadtentwicklung nach 1870 charakterisiert, in schärfster Weise hervortraten, und doch sah man das zunächst noch gar nicht. Das Hochgefühl über die Errungenschaften der Technik stand im Vordergrund, man war stolz auf das Wachsen des Verkehrs, die Zunahme der Industrie, die Breite der Straßen, den großstädtischen Charakter hoher Fassadenwände, kurz auf alles, was man unter dem Wahnwort „Fortschritt“ zusammenfaßte. Das übertönte die Stimme derer, die hinter den Kulissen jenes Gebilde heranwachsen sahen, von dem Rilke flagt:

Da leben Menschen, leben schlecht und schwer,  
in tiefen Zimmern, bange von Gebärde,  
geängsteter denn eine Erstlingsherde;  
und draußen wacht und atmet diese Erde,  
sie aber sind und wissen es nicht mehr.  
Da wachsen Kinder auf an Fensterstufen,  
die immer in demselben Schatten sind,  
und wissen nicht, daß draußen Blumen rufen  
zu einem Tag voll Weite, Glück und Wind, — —  
und müssen Kind sein, und sind traurig Kind.

Wie ist solche Entwicklung zur Unnatur möglich? Hat man einfach die Hände in den Schoß gelegt? Es ist das Tragische der Situation, daß sie in höherem Grade aus dem erwachsen ist, was man im Glauben zu helfen unternahm, als aus dem, was man unterließ.

Der verheerende Charakter des ungeheuren Wucherns der Großstadt lag zum wesentlichen Teile darin, daß das Wachstum der Stadt, das sich bisher von innen nach außen vollzogen hatte und dadurch seinen natürlichen pflanzenhaften Charakter behielt, plötzlich auch in umgekehrter Richtung vor sich ging. Die Bahnhöfe wurden meist weit außerhalb des eigentlichen Stadtkörpers angelegt, in natürlicher Folge schlossen sich an seine Gütergleise die städtischen Kraftwerke und die Industrien. Dies neue Lebenszentrum entstand durch von außen

einsetzende Kräfte, die in ihrem Verhältnis zum bisherigen, von innen kommenden Wachstum willkürlichen Charakter trugen. Im Zwischenreich, wo die beiden Wachstumsrichtungen zusammenprallten, entstanden die neuen Vorstädte, nicht aus inneren kulturellen Antrieben, sondern als Erzeugnis des Bauunternehmertums. Die „Bahnhofstraße“ wird das traurige Symbol dieses unorganischen Vorgangs.

1. Organisatorische Maßnahmen. Es war klar, daß man die Tendenzen dieser Entwicklung nicht sich selbst überlassen konnte, man suchte sie durch Gesetze zu regeln, Gesetze für den Wuchs des einzelnen Bauwerks und für den Wuchs des Gesamtgebildes. Beim einzelnen Bauwerk bestimmte man in weise durchdachten Bauordnungen die Grenze dessen, was baulich erlaubt werden kann. Man erfand kluge Formeln für Bauhöhe, Baudichte, Belichtungsverhältnisse usw., die die äußerste Grenze des noch Erträglichen festlegten. Sicherlich kam dadurch eine gewisse Ordnung in das bauliche Tun, aber es war jene leichenhafte Ordnung, die unseren heutigen Großstadtstraßen ihre unerträgliche Öde gibt. Woher kam das? Es hat einen sehr einfachen Grund.

Man hatte Bestimmungen getroffen, um zu verhindern, und man mußte erleben, daß das, was die äußerste Grenze des Erträglichen darstellen sollte, die unverrückbare Norm des Schaffens wurde. Früher hatte der Bauende wenig darauf geachtet, ob er beim Bauen alle seine Rechte ausnutzte, er hatte sich im wesentlichen an seinen Nachbar angepasst, jetzt wurde das, was man als negative Abgrenzung erdacht hatte, zur positiven Form, die jeder Unternehmer erbarmungslos bis zum Rande ausgoß. So hatte man aus den Bauten der wild wuchernden Großstadt eine streng und ordentlich schematisierte Großstadtbebauung gemacht, schematisiert hart an der Grenze dessen, was man für eben noch erträglich hielt. Und nun erwies es sich zum Überfluß im Laufe der Zeit, daß man diese Grenze falsch beurteilt hatte: was man im Wohnungsbau indirekt mit solchen Schutzgesetzen erzwang an Hofbebauung und an Hinterflügelentwicklung, lag jenseits des Erträglichen.

Beim Reglementieren des Gesamtgebildes machte man es nicht besser. Im Bebauungsplan, der hierfür das Instrument gab, wurden die „Fluchtlinien“ der Bebauung, das heißt die Straßen, festgelegt. Die Form der Baublöcke, also die Form des zu gestaltenden Bodens, war das Ergebnis der Verkehrszüge, nicht das Ergebnis der Überlegung ihrer Gestaltungsmöglichkeiten. Man erkannte nicht, daß die Formung des Bodens bereits das Schicksal des baulichen Gebildes bestimmt, das einstmals auf ihm entstehen wird. „Breite Straßen und große tiefe Blöcke“, das war die Parole. Man glaubte damit die Luftigkeit der Bebauung garantiert zu haben; in Wahrheit war das Gegenteil der Fall: die breite Straße erlaubte eine große Höhenentwicklung und der tiefe Block füllte sich mit entsprechenden Höfen und Hinterflügeln, bis er eine steinerne Wüste war. Zu dieser Macht, die in der Gestalt der Bodenaufteilung liegt, kommt nun die weiter eng damit verbundene Macht, die in dem unsichtbaren Vorgang der

Bodenbewertung liegt. Der Wert steigert sich unaufhaltsam, sobald der Boden Handelsware in der Hand der Spekulation wird und erzwingt dadurch eine immer weitergehende Ausnutzung.

So legte sich um die entstehende Stadt ein gespenstisches Netz von Linienzügen und von Bodenpreisen, das in Gegenden, in denen noch kein Mauerstein zu sehen war, bereits die bauliche Schicksalsform der Zukunft festlegte. So schematisierte man das Wachstum in bestimmten Formungen, innerhalb dieser Formungen aber ließ man es wuchern, ohne weiter hinzusehen. Die Großstadt wurde damit die Sklavin einer sowohl technisch als auch wirtschaftlich falschen Bodenpolitik.

Zu dieser ersten Verblendung kam aber noch eine zweite. Von den technischen Bedürfnissen einer großen Stadt hatte man wohl den Verkehrsweg der Straße als ein Element erkannt, das ordnender Vorausbestimmung bedarf, und hatte dieser Erkenntnis alles weitere untergeordnet. Damit aber waren längst nicht alle Elemente erfaßt, die in der neuen Großstadt einen technischen Niederschlag haben. Die Eisenbahn, die Kanalisation, die Kraft- und Wasserversorgung, die Abgrenzung der Arbeitsgebiete und die Grünflächenverteilung, all das bedarf nicht minder der voraussehenden Planung; geschieht das unter der Herrschaft des Ressortpartikularismus, der überall eintritt, wo einheitliche Willensbestimmung fehlt, so müssen jene technischen Konflikte mit Notwendigkeit erwachsen, die wir an allen Enden in unseren Städten baulich verkörpert sehen. Gegen solche Gefahren kann nur die zusammenfassende Planung auf weite Sicht helfen, die den eigentlichen Sinn dessen ausmacht, was wir „Städtebau“ nennen: ein Disponieren des Bodens für alle seine technisch-wirtschaftlichen, sozial-hygienischen und kulturell-baulichen Zwecke. Das ist eine Aufgabe, die eine neue Form der gestaltenden Phantasie vom Baukünstler verlangt, eine Phantasie, die nur dann praktischen Wert hat, wenn sie gespeist ist von einem Strom realen Wissens um alle technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des zu gestaltenden Gebietes, und zugleich von einem Strom idealen Wollens, das versteht, Ziele und Wünsche der Zukunft innerlich zu erschauen. Im Geiste des städtebaulich Schaffenden muß sich ein ganzes bauliches Zukunftsbild aufbauen, ehe er eine der harmlos scheinenden Linien eines Bebauungsplanes festlegen kann, ein Zukunftsbild, so klar durchdacht, daß es der Kontrolle standhält, die seine graphische Fixierung ermöglicht und erzwingt. Mit einem Worte, der städtebaulich Schaffende muß die eigentümliche Kraft eines weitgespannten, in feste Form gefaßten Wünschens besitzen, zugleich aber auch die Selbstbescheidung, dies Wunschbild nicht etwa mit den Mitteln des Gesetzes zur starren Form der Entwicklung zu machen, sondern diese Form elastisch zu halten. Der General-siedlungsplan ist ein kultureller Feldzugsplan, aus dem lediglich das einzelne zur Zwangsform gemacht werden darf, das bereits voll überschaubar ist und nur durch eindeutige Regelung zum Ziel geführt werden kann.

Von dieser Kunst großer technisch-sozialer Strukturen, die ihr Schöpfer gar nicht selber zu verwirklichen beansprucht, die vielmehr solange wie nötig geistig

bleiben sollen, wußte man in den Jahrzehnten von 1870—1900 noch nicht viel. Und doch liegt in ihr die große Gestaltungsaufgabe, die im Gefolge der Großstadt für den bauenden Künstler emporstieg: diese von realem Wissen und ahnendem Schauen durchpulsten Wunschpläne sind ja der einzige Ersatz, den wir für die ordnende Kraft natürlichen Wachstums haben, deren Segnungen aufhören, wo nur die ordnende Kraft verstandesmäßiger Überlegung am Werke sein kann. Je mehr die Menschheit gezwungen wurde, die Entwicklung ihrer äußeren Lebensverhältnisse zu mechanisieren, um dem Chaos widerstreitender Erscheinungen zu entgehen, um so nötiger wurde diese Einwirkung eines beseelten Wunschbildes, nach dessen Leitlinien sich die einzelnen realen Maßnahmen des Tages zu einheitlichem Ziele lenken lassen.

Durch diese Aufgabe erweitert sich das Tätigkeitsfeld des Architekten in einer bisher nicht gekannten, großartigen Weise. Nach wie vor verlangt man von ihm, daß er sein Einzelinstrument im großen Orchester baulicher Erscheinungen mit alter Meisterschaft beherrscht, aber daneben verlangt man auch, daß er aus seinen Reihen den Dirigenten stellt, der das ganze Orchester zur großen Einheit der Wirkung zusammenhält, ja, es handelt sich nicht nur um das Lenken der eigentlichen Musikanten, auch der ganze technische Apparat des „szenischen Gesamtkunstwerks“ muß mit dem musikalischen Vorgang harmonisch zusammengehen. Gerade in dieser Verbindung liegt das Neue, denn es gibt auf dem Gebiet baulicher Entwicklung kaum noch einen Vorgang, dessen praktische Fragen nicht ins Gebiet der Technik, dessen soziale Fragen nicht ins Gebiet der Volkswirtschaft, dessen Verwaltungsfragen nicht ins Gebiet der Gesetzeshandhabung und dessen Formungsfragen nicht ins Gebiet künstlerischen Gestaltens gehören. Diese vier Arbeitsreihen gingen bei der Entwicklung der Großstadt des 19. Jahrhunderts jede ihren eigenen Weg, und der Mangel an Führung führte auf jedem der vier Gebiete oftmals alles Bemühen in die Irre. Es ist des Architekten Sendung, sie in einer neuen Form des „Städtebau“ zu einer neuen Art schöpferischer Arbeit zu vereinigen.

2. Soziale Folgen. Das erschreckendste Beispiel für die Notwendigkeit solchen Beginnens bietet in unserem Zeitabschnitt Berlin. In diesen Jahren unerhörten Wachstums wirkt sich der Fluch erst aus, der in dem bereits erwähnten dilettantischen Straßenplan zusammen mit einer aus Grundbesitzerinteressen geborenen Bauordnung lag<sup>1)</sup>. Wohl versucht man 1887 und 1897 dem Unheil durch Reformen der Bauordnung zu begegnen, aber das vermochte an der Grundform des unnatürlichen Wachstums nichts Wesentliches mehr zu ändern. Als man 1892 mit den Mietskasernen ein Ende machen wollte und dem ganzen riesigen Vorortsgebiet in unsinniger Panik die Villenklausel auferlegte, konnte man feststellen, daß neunzig Prozent der Berliner Bevölkerung in Mietswohnungen untergebracht waren, die zum größten Teil mit ihren engen Hinterhöfen und

<sup>1)</sup> Vgl. Werner Hegemann, „Das steinerne Berlin“. Verlag Biepenheuer, Potsdam.

traurigen Kleinstwohnungen allen menschenwürdigen Ansprüchen spotteten. Wenn aber das Zellen-system, aus dem die Stadt sich aufbaut, krank ist, nützen die übrigen baulichen Bemühungen nichts mehr, um ein anständiges architektonisches Gesamtbild zu erzeugen.

Und ähnlich war es in Deutschlands zweitgrößter Stadt, Hamburg, wo in diesen Jahren das Zusammenwirken von verständnislosen Bebauungsplänen und charakterlosen Bauordnungen den verhängnisvollen Typus der langen Sinterflügel mit vier Meter breiten Zwischenräumen (den „Schligbau“) in allen neu entstehenden Gebieten gezeitigt hat und durch weitgreifende Planungen noch die Geschlechter der Nachkriegszeit zum zermürbenden Kampf mit den „wohlerworbenen Rechten“ zwang, den diese städtebaulichen Mißgeburten erzeugten<sup>1)</sup>.

So wurde die Wohnungsfrage immer mehr das tief beschämende Kapitel der baulichen Betätigung dieser Zeit. Und wieder muß man, wie schon früher, die Beschämung noch steigern durch die Feststellung, daß es an Stimmen nicht fehlte, die mit allem Verständnis und allem Aufgebot sittlicher Kraft die Zustände beleuchteten. Unter ihnen gebührt einer Frau eine hervorragende Stelle: die Gräfin Adelheid Dohna veröffentlichte 1874 unter dem Decknamen „Arminius“ ein Buch, das mit staunenswerter Klarheit ein kritisches städtebauliches Programm für die Entwicklung der Großstadt aufstellte, wobei zum erstenmal die Frage der öffentlichen Grünanlagen, der „Grüngürtel“ der Großstadt mit der Wohnungsfrage in die gebührende Verbindung gebracht wurde.

Die Arbeit blieb ohne jede praktische Wirkung, ja selbst der „Mahnruf in der Wohnungsfrage“, den ein so einflußreicher Mann wie Schmoller 1887 ertönen ließ, brachte nicht die Verwirklichung der gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften, die er als hauptsächliches Heilmittel forderte. Eine ununterbrochene Kette warnender Forderungen, die schließlich in den Werken von Rudolf Eberstadt, Muthesius und vielen anderen ins neue Jahrhundert herübertönen, begleitet diese Zeit. Aber sie bleibt taub in materialistischer Selbstzufriedenheit. Auch was sie mit großen und in ihrer Art guten Zielen anfaßt, wie beispielsweise die Umgestaltung des Festungsgebietes, das Kölns Entwicklung zu ersticken drohte, zur „Kölner Neustadt“, mißlingt ihr. Zweifellos glaubte Josef Stübben, als er 1881 in dem freigemachten Gebiet seine breiten Straßen und weiten Blöcke anlegte und in die Mitte nach Wiener Vorbild einen „Ring“ projektierte, die gefährdete Stadt zu sanieren; zehn Jahre später war die „Neustadt“ hinter den bunten Fassaden eine ebensolche versteinerte Wüstenei, wie die alte Kernstadt.

3. Ästhetische Bemühungen. Das große Publikum aber sah bei alle den architektonischen Erscheinungen der Zeit trotz der zeitgenössischen Literatur nur die ästhetische Seite: es hielt die unerfreulichen Dinge, die es schließlich nicht ganz übersehen konnte, für ein Versagen der Kunst der Architektur und rief nach künstlerischen Reformen. Das erklärt die außerordentliche Wirkung, die 1889 das Buch des

<sup>1)</sup> Vgl. Schumacher, „Hamburgs Wohnungspolitik von 1818 bis 1919“. Verlag Friederichsen, Hamburg; und „Die Kleinwohnung“, Verlag Quelle & Meyer, Leipzig.

Direktors der Wiener Gewerbeschule Camillo Sitte „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ hatte. Es ist eine Kampfschrift gegen die reißbrettmäßige schematische Blockaufteilung ganzer neuer Stadtquartiere, die damals im Schwunge war. Ihr stellt Sitte die Kultur alter Plätze mit ihren malerischen Wirkungen und ihrer bildmäßigen Geschlossenheit gegenüber. Dabei lebt er in dem Glauben, daß „in technischer Richtung, in bezug auf den Verkehr, auf günstige Bauplatzverwertung und besonders in bezug auf hygienische Verbesserungen Großes geleistet wurde“ und diesen „Errungenschaften eine fast ebenso einhellige, bis zu Spott und Geringschätzung gehende Verwerfung der künstlerischen Mißerfolge des modernen Städtebaus entgegensteht“. Daß auch der technische Zuschnitt, wenn man ihn mit sozialen Augen betrachtet, verfehlt ist, und daß man ein verschnittenenes Kleid nicht durch reizvolle Stickereien zu einem schönen Gewande machen kann, sieht er noch nicht. Wenn man im Städtebau von „Kunst“ spricht, muß man zunächst die Kunst als Selbstzweck gründlich beiseite stellen. Das, was nützt, ist etwas anderes, es ist der von künstlerischem Gefühl durchdrungene Sinn für den Rhythmus der Massen und den Rhythmus des Raumes. Diese Werte aber können und müssen ebensogut in den Straßen und Plätzen einfacher Arbeiterhäuser stecken wie in den Gebieten, die beherrscht werden von monumentalen Bauten. Diese Werte des harmonischen Organismus können jedoch nur auf der Unterlage gesunder sozialer Bauzustände erwachsen: die Klarheit des Einzelorganismus ist eine wichtige Vorbedingung für die Klarheit der Beziehungen aller Organismen untereinander.

Aber wenn Sitte auch den Kern der Sache noch nicht bloßlegte und zudem in seinen künstlerischen Anschauungen allerlei romantischen Neigungen nachgab, so war doch dieser Aufruf an die Schaffenden, sich der Kunst des baulichen Außenraumes und seiner Anordnung wieder bewußt zu werden, eine überaus verdienstvolle Tat. Man hat manchmal mit einem gewissen Spott darauf hingewiesen, daß er zunächst nicht viel anderes weckte, als eine städtebauliche Romantik. Als München 1893 einen Wettbewerb für seine Stadterweiterung ausschrieb, siegte ein Plan von Karl Henrici, der in malerischen Platzgebilden schwelgte. Da Henrici diese Plätze mit dem ganzen Aufgebot eklektischer Architekturen, das die Zeit damals zur Verfügung stellte, illustrierte, wirkt seine Arbeit heute ganz unzeitgemäß. Und doch hat Henrici große Verdienste im Ringen um Verständnis für städtebauliche Arbeit gehabt und es wäre unrecht, zu vergessen, daß die Architekten damals an den eigentlichen Apparat städtebaulicher Arbeit gar nicht herangelassen wurden; den mußten sie sich erst in harten Kämpfen erobern, und so geschah im Städtebau genau das gleiche wie auf den anderen Gebieten künstlerischer Betätigung: die Reformatoren beschäftigten sich zuerst mit dem, was zu bewegen in ihrer Macht stand. Das waren die äußeren Dinge architektonischer Wirkung. Und sie beschäftigten sich teils aus Ohnmacht, teils aus Eifer oftmals zu viel mit ihnen. Es kam eine Periode, wo die Reize, die man alten Städten ablauschen konnte, eine nicht ungefährliche Rolle spielten, weil sie de Meinung

aufkommen lassen konnten, daß die Ansprüche, die der Architekt stellte, sich im Dekorativen erschöpften und die Sache mit etwas Kulissenzauber abgetan sei.

Statt mit dem Verwaltungsmann und dem diktatorischen Ingenieur zu ringen, fingen die Vertreter künstlerischen Städtebaus an, untereinander um die Frage „bewegte oder gerade Straßen“ zu ringen. Es dauerte eine Zeit, bis man merkte, daß es eine Frage der historischen und vor allem der naturhaften Gegebenheiten ist, ob man einer Straße durch leichte Schwingungen, Erweiterungen und Absätze den Charakter des individuellen Gebildes geben will, oder ob sie ihr Leben und ihre Bedeutung erhält durch ihre Rolle als gradliniges Rückgrat eines ganzen Straßensystems und durch die Wirkung der Punkte, zwischen die sie gespannt ist.

Wichtiger als diese Erkenntnis war die Tatsache, daß am Schluß des Jahrhunderts der Künstler wieder Anspruch erhob auf den Städtebau, und daß einem Manne wie Theodor Fischer um die Mitte der neunziger Jahre die Leitung der Münchener Stadterweiterung übertragen wurde. Nur dadurch, daß Künstler in die Verwaltung kamen, konnte man weiterkommen. Theodor Fischer begegnen wir hier zum erstenmal als Führer auf neuen Bahnen.

In den letzten vier oder fünf Jahren des Jahrhunderts beginnt das Gefühl für die Unnatur, die in der Entwicklung der Zeit hervortritt, sich in künstlerischen Kreisen immer mehr zu verdichten. Nicht im großen Publikum, das hat sich noch reichlich anderthalb Jahrzehnte weiter in Prunk und Maskerade wohlgeföhlt, ja, es bildete sich ein „Wilhelminischer Stil“, der in Männern wie Ihne, Begas, Raschdorff und dem alt gewordenen Schwechten charakteristischen Ausdruck fand, und gleichsam die Regungen stabilisierte, die bis dahin ohne höfisches Zutun aus dem Hochgefühl wirtschaftlicher Macht erwachsen waren. Aber das war nicht das Entscheidende. Dicht vor der Jahrhundertwende beginnt leise eine Bewegung, die sich allmählich auswächst zum tiefen Zwiespalt zwischen der offiziellen Kunst der Zeit und dem, was die Künstler in heißem Ringen um die wahren Werte dieser Zeit erstreben. Die Symptome der Sehnsucht nach Befreiung aus den Ketten zur Konvention gewordener historischer Formen, nach Loslösung von dem Schein unwahrer Ornamente, Konstruktionen, Materialien und Techniken mehren sich und nehmen Form an.

Die Art, wie diese Sehnsucht zuerst zum Ausdruck kommt, mag uns rückwärts schauend manchmal kindlich erscheinen, trotzdem liegt in ihr der Keim der Gesundung. Sie kommt von innen, nicht von außen. Noch nie waren die von außen wirksamen Gewalten, die den Gang des Lebens regieren, so mächtig gewesen, wie in dieser Zeit der Großstadtentwicklung: die Verwaltung, die Wissenschaft, die Wirtschaft, die organisierte öffentliche Meinung beherrschte alle Regungen des Werdens. Und noch nie hat eine Künstlerschaft so ganz ohne Hilfe dieser Gewalten, so ganz aus eigener Kraft heraus sich ihren neuen Weg im Gegensatz zum Bestehenden suchen müssen, wie am Ende des 19. Jahrhunderts.

Nur im Erwachen des inneren Verantwortungsbewußtseins lag die Kraft, auf die sie sich stützen konnte. Diese Kraft hat sich als mächtiger erwiesen als alle äußeren Gewalten.