

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Der Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel  
**Autor:** C.J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30804>

#### **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:** 12.02.2026

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

INHALT: Der Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel. — Von Zweckmässigkeit und Schönheit. — Die Heizungs- und Lüftungsanlage im Schweizerischen Nationalbank-Gebäude in Bern. — Heissdampf-Tenderlokomotiven Serie Ea<sup>9/6</sup> der Bern-Neuenburg-Bahn. — Miscellanea: Die linksufrige Vierwaldstätterseebahn. Oerlikon-Gleichstrom-Maschinen für elektrochemische Betriebe. Der neue Karlsruher Bahnhof. Mathäus Hipp. Der mutmassliche Kraftbedarf der schweiz. Landwirtschaft. Internationale Konferenz für Mass und Gewicht. Internationale Verbreitung der Funkentelegraphie. Der

Neubau der höhern Töchterschule in Zürich. Vom Universitätsneubau in Zürich. Neue Hausfassaden in Bern. Schweizerischer Baumeister-Verband. Der Erweiterungsbau des Museums für Völkerkunde in Basel. Schweizerische Schulwandkarte. Pflegeanstalt für Unheilbare in Rheinau. Waldbestand im Gebiet der Stadt Zürich. Der schweiz. Wasserwirtschaftsverband. — Konkurrenz: Neues deutsches Botschaftsgebäude Washington. — Nekrologie: H. Golliez, Hans Herzog. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ing.- und Verein. G. e. P.: Herbstsitzung des Ausschusses. Stellenvermittlung.

## Band 62.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 18.

## Der Bebauungsplan für das Bruderholz in Basel.

(Schluss von Seite 232.)

In Ergänzung unserer Mitteilungen in letzter Nummer über die wirtschaftlichen, rechtlichen und organisatorischen Grundlagen des Werkes bringen wir heute seine technischen Verhältnisse zur Darstellung. Wir beziehen uns dabei auf die Abbildungen 9 und 10 auf Seite 242 und Seite 243, welche beiden Pläne wir auf Grund verschiedener Original-

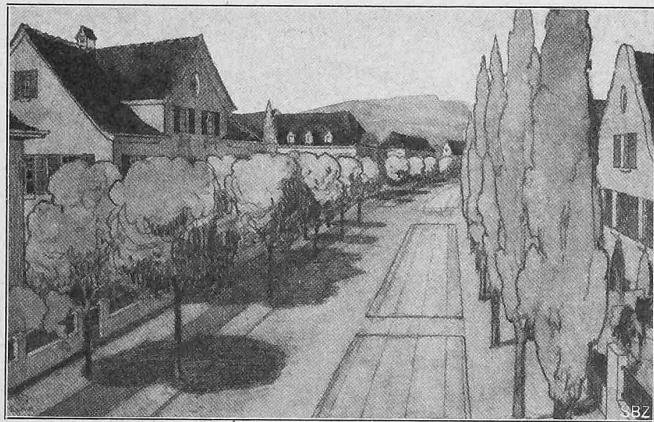


Abb. 12. Typus der Bruderholzallee.

Abb. 12 und 14 bis 19 von Architekt E. Heman.

Strassen- und Baulinienpläne durch Umzeichnung hergestellt haben, dergestalt, dass sie alles zur Beurteilung Wissenswerte enthalten, die bestehenden Verhältnisse (Höhenkurven, Eigentumsgrenzen, vorhandene Gebäude und Gehölze) wie die projektierten Neuanlagen und die Baulinien, öffentlichen Gebäude, Strassenbahn usw. Zu diesen Plänen ist hinsichtlich der bereits ausgeführten Strassen Folgendes zu bemerken. Wir benützen wieder den „Ratschlag“ Nr. 1888,

9 und 10; die Abgrenzung bildet die Querstrasse, die sich vom Punkt 347,75 der Bruderholzallee nach Westen über Platz XVI nach Platz II und I hinzieht. Für den untern Teil hatte Ingenieur E. Rigganbach schon im Jahre 1900 einen generellen Strassenplan entworfen, nach dem mit einigen Abänderungen seither folgende Strassen ausgeführt worden sind, die den Aufstieg von der Gundeldingerstrasse auf das Bruderholz-Plateau ermöglichen: Der bis in die Nähe von Platz I korrigierte „Batterieweg“, daran anschliessend untere Lerchen-, Drossel-, Staren- und Amselstrasse; der „Hechtlacker“, die Serpentinenstrasse im Nordosten, die vom Punkt 331,8 an ihre Fortsetzung in südwestlicher Richtung durch die projektierte Bruderholzallee besitzt, deren Lage bis Punkt 347,75 bereits fixiert ist. Dieser Hechtlacker ist eine schon viel früher ausgeführte Privatstrasse, die dann im Jahre 1900 als Hauptstrasse in den generellen Plan aufgenommen wurde. Ebenfalls beibehalten wurden (mit etwelchen Verschiebungen) die teilweise ausgeführten Strassen wie Fürstensteinerstrasse am nördlichen Abhang, ihre obenliegende Parallelstrasse, dann die Eichhornstrasse, die vorläufig unausführbare Christ-Ehingerstrasse, die durch die grosse gleichnamige Liegenschaft führt, sowie ihre Verbindung nach der Lerchenstrasse hinüber. Die Christ-Ehingersche Liegenschaft nimmt auf dem in Abbildung 9 (S. 242) dargestellten Geländeabschnitt ungefähr das zweite Viertel, von Westen her gezählt, ein. Ihre östliche Grenze beginnt bei Punkt 285,90 der Gundeldingerstrasse, verläuft von dort bergwärts, westlich an der Kirche und am Platz XVI vorbei, bis zur Querstrasse, die unterhalb der Plätze VIII bis X gegen Westen läuft (Abbildung 10). Sie folgt dann dieser Strasse bis unterhalb Platz IX, wo sie nach Norden umbiegt, um längs der künftigen Strassenbahn und dem bestehenden Bruderholz-Fussweg durch das Tälchen wieder gegen die Gundeldingerstrasse zu fallen. Die beiden andern grössern Grundstücke, deren Besitzer dem Vertrage fern blieben, weil sie ihr Land vorläufig nicht zu veräussern wünschen, liegen an der Gundeldingerstrasse, in der nordwestlichen Ecke des Gebietes (Abbildung 9 rechts unten).

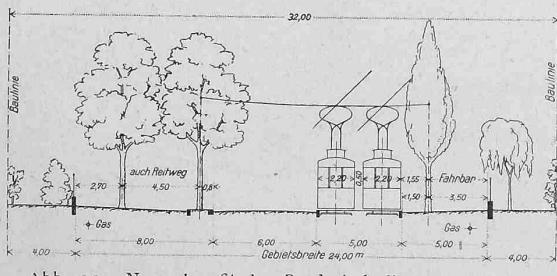


Abb. 11. Normalprofil der Bruderholzallee. — I : 400.



Abb. 14. Strassenabzweigung XI an der Bruderholzallee.

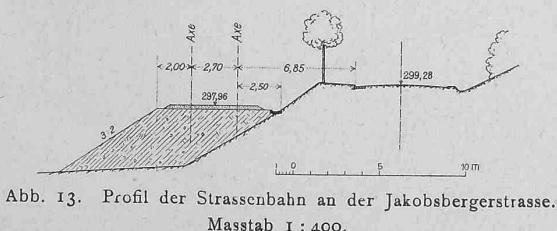


Abb. 13. Profil der Strassenbahn an der Jakobsbergerstrasse.

Masstab 1 : 400.

bezw. die ihm beigefügten Erläuterungsberichte von Ingenieur E. Rigganbach vom Mai und September 1912.

Das ganze Gebiet setzt sich aus einem untern und einem oben Teil zusammen, gemäss unsren Abbildungen

Da, wie bereits erwähnt, das grosse Christ-Ehingersche Gut vorläufig von dem auf vertraglicher Uebereinkunft beruhenden Bebauungsplan ausgeschlossen bleiben musste, war ein Ersatz für die Christ-Ehingerstrasse, unter Umgehung dieser Liegenschaft, zu suchen. Er wurde gefunden in dem nahezu vollendeten „Thiersteiner-Rain“, der mittlern Serpentinenstrasse, die längs der zu meidenden Grenze nach Süden bis zum Platz XVI verläuft. Auch die oben genannte mittlere Querstrasse von XVI nach II kann, weil sie zwischen XVI und II die Christ-Ehingersche Liegenschaft

kreuzt, vorderhand nicht ausgeführt werden.

Als neue Hauptaufschlussstrasse ist als Fortsetzung des Hechtiacker die *Bruderholzallee* quer über das Bruderholz hingezogen worden. Sie trägt mit stattlicher Breite von 24 m auf besonderem, berastem Bahnkörper auch die *Strassenbahn*, die vorläufig bis zum Platz II geführt wird (Abb. 11 u. 12). Von besonderem Interesse ist, wie die *Strassenbahn* aus der Gundeldinger- bzw. Reinacherstrasse unter Vermeidung des wegen der Richtungsverhältnisse für sie unbrauchbaren Hechtiacker die Höhe der *Bruderholzallee* gewinnt. Es geschieht dies auf besonderm Bahnkörper durch Benützung eines Toxbels, durch das sich die bestehende Jakobsbergerstrasse zieht. An dieser ist die Linie so gelegt, dass die Strasse samt Baumreihe unberührt bleiben, die *Strassenbahnwagen* somit ohne Gefährdung des *Strassenverkehrs* bis zur ersten Kehre, die mit 25 m Radius unter tunlichster Schonung der dortigen Anlagen tracierte worden ist, in flottem Tempo fahren können (Abb. 13). Von dieser Haltestelle (Kote 310,65), die das grosse Gebiet des Jakobsbergerhofes bedient, steigt die Bahn mit 6,5% wieder auf eigenem Bahnkörper, zur zweiten Kehre auf Kote 331,8 (Haltestelle), wo sie in die *Bruderholzallee* einbiegt.

Eine weitere günstig gelegene Haltestelle erreicht die Bahn auf Kote 347,75 und den Kulminationspunkt von 350,0 m bei Platz XI (Abbildung 14). Von hier weg verläuft sie horizontal bis zum „Marktplatz“ (VI, Abb. 15), um dann leicht fallend den Schulhausplatz (III, Abb. 16) und endlich über Platz I auf Kote 332,47 in Platz II den vorläufigen Endpunkt zu erreichen. Bis hierher soll die Bahn laut Vertrag sofort gebaut werden, und zwar die Strecke Thiersteinerallee-

Gundeldingerstrasse bis Jakobsbergerstrasse zweispurig, von dort weg auf zweispurigem Unterbau vorläufig eingleisig mit den nötigen Ausweichstellen. Es ist von Anfang an Zwölfminuten-Betrieb Barfüsserplatz-Bruderholzplateau, und zwar abends solange wie auf den andern Linien (Theater-





Abb. 9: Unterer Teil (Seite 242) und Abb. 10: Oberer Teil (Seite 243) des Bruderholz-Bebauungsplans.  
Nach den Originalplänen umgezeichnet. — Massstab 1:5250.

schluss), vertraglich vereinbart. Einer späteren Ausführung vorbehalten bleibt der westliche Anschluss der Linie an das untere Strassenbahnnetz. Die Bahn lässt sich auch auf dieser Strecke auf eigenem Tracé, längst der Westgrenze des Christ-Ehinger-Gutes, in dem engen Tälchen neben dem bestehenden Bruderholz-Fussweg hinunterführen und zwar ebenfalls mit dem Minimalradius von 25 m und dem Maximalgefälle von 6,5 %. Von der Einmündung in die Gundeldingerstrasse führt diese Linie dann dem Margarethen-gut entlang nach der Margarethenstrasse und durch diese nach dem Barfüsserplatz im Innern der Stadt. Am westlichen Abstieg, unter der Ueberbrückung von der Lerchenstrasse nach der Christ-Ehingerstrasse (Punkt 322,70) ist eine Haltestelle vorgesehen.

Diese Strassenbahnlinie bedient somit mit grösster Reichweite des beitragspflichtigen Einzugsgebietes von 400 bis 500 m (Südspitze) das ganze Bruderholz bis zur Batterie.

Von der Bruderholz-allee aus erfolgt der Aufschluss des südlichen Bebauungsgebiets in normaler Weise, wie sich aus Abbildung 10 ergibt. Die Verbindung gegen die nördlich gelegenen Wohnstrassen konnte indessen wegen des starken Gefälles nur durch sogen. „Stapfelberge“, wie man in Basel die Stufenwege nennt, erreicht werden, die von unten her in die Kehrplätze VII, VIII, IX und X endigen (Abbildung 10, auch Abbildungen 18 und 19). Diese Anordnung verleiht dem Quartier den Charakter eines vor jeglichem Durchgangsverkehr gesicherten Wohnviertels. Ueberdies hat sie den grossen Vorteil, dass die Strassenbahnlinie, die

wegen der bergseitigen Strasseneinmündungen in der Bruderholzallee talseitig gelegt ist, nunmehr von Platz XI bis zum Platz I, bzw. II, also auf etwa 1000 m Länge von gar keiner Querstrasse gekreuzt wird, was die Befahrung der Strecke mit grösserer Geschwindigkeit ermöglicht. Mit Ausnahme der Bruderholzallee sind alle *Hauptverkehrsstrassen* mit 19 bis 21 m Baulinienabstand und Strassenbreiten von 10 und 11 m ( $2 + 5,50 + 3,50$  m) projektiert; die Maximalsteigungen bleiben unter 8%. Dem Charakter dieser Strassen entsprechend erhalten sie auf dem einen, 3,5 m breiten Trottoir, womöglich auf der Nord- oder Ostseite, je eine Baumreihe.

*Die Aufteilungsstrassen* sind unter tunlichster Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen im Hinblick auf Erzielung gutgeformter Bauplätze angelegt; die Pläne zeigen, wie dies fast überall in geradezu vorzüglicher Weise gelungen ist. In dieser Hinsicht sticht der Plan wohltuend ab von den landläufigen, wenn auch sogen. „künstlerisch wertvollen“ Konkurrenzen - Ergebnissen, die oft herzlich wenig Verständnis dafür verraten, was für die Durchführungsmöglichkeit von Bebauungsplänen

von grösster Wichtigkeit ist. Man verfolge z. B. die sorgfältige Umgehung des Christ-Ehinger-Gutes, die geschickte Anpassung an seine südliche Grenze: Durchweg fallen seine Grenzen entweder mit Strassen und Wegen zusammen, oder dann liegen sie von solchen auf praktikable Bauplatztiefe entfernt. Das gleiche ist der Fall im untern westlichen Teil, wo die Lerchenstrasse in Verbindung mit der Amselstrasse auf die zu meidenden Grundstücke sorgfältig Rücksicht nimmt, wobei die Kurve der Lerchenstrasse von Punkt 313,4 bis 324,8 vorläufig unausgeführt bleiben kann. Das Studium dieser Zusammenhänge, dieser durch die Rücksicht auf stufenweise Ausführungsmöglichkeit wie durch die Bodenform bedingten Strassenführungen nimmt dem Plane vollständig den Eindruck des Willkürlichen oder Gesuchten, den er auf den ersten flüchtigen Blick etwa machen könnte. In seiner sorgfältigen technisch-wirtschaftlichen Durcharbeitung, *in seiner Realität liegt die Schönheit des Plans begründet*.<sup>1)</sup> Die Hauptlinien ergaben sich aus den natürlichen Verhältnissen durch das Studium des Ingenieurs, während die schmückende, formende Hand des Architekten mehr nur die Einzelheiten, die Einmündungen, Strassenkreuzungen und Platzbilder zu schaffen hatte.

Weiter war der Grundsatz wegleitend, dass in dem verhältnismässig billigen Gelände für genügend tiefe Gärten gesorgt werden müsse und dass *Blocktiefen von 50 m zwischen den Baulinien als ein Minimum anzusehen seien*.

Im Uebrigen galten grössere *Tiefen bis 80 m als Norm*, sodass zwischen den Rückseiten der Häuserreihen Gartenflächen von mindestens 30 bis 50 m Tiefe sich ergaben; nur unter solchen Verhältnissen werden zusammenhängende, grössere Grünflächen entstehen. Diese Nebenstrassen erhalten bei 9 m Strassenbreite 16 m Baulinienabstand (Abb. 19); grössere Baulinienabstände wurden mit wenigen Ausnahmen vermieden, zugunsten grösserer Gartentiefen hinter den Häusern. Die Vorgärten sind teils beidseitig mit 3,5 m Breite, teils nur einseitig mit doppelter Breite angeordnet; im letztern Fall ist der Vorgarten auf die Seite der grösseren Blocktiefe gelegt worden. Das Bauen an die Strasse ist dort, wo nur geringe Blocktiefe zur Verfügung steht, zur Vermeidung unnötiger Verteuerung erwünscht. Aber auch aus ästhetischen Gründen ist das gelegentliche Weglassen der Vorgärten angezeigt, da die Einförmigkeit des Strassenbildes unterbrochen und den Plätzen und Strassenkreuzungen eine geschlossene Umrahmung gegeben werden kann. Mit nur 6 m Breite sind zwei Strassen geplant, die an der steilen Halde des Jakobsberges mit grösserer Breite kaum ausführbar wären. Die normale Breite der Nebenstrassen von 9 m mit beidseitigem Trottoir ist wohl sehr reichlich. Doch ist zu beachten, dass man in Basel an Weiträumigkeit gewöhnt ist und dass hier Bedürfnissen eines bessern Villen-Viertels mit erheblichem Automobilverkehr zu genügen ist.

Trotz der oft schwierigen Geländeeverhältnisse konnten die Nebenstrassen im allgemeinen ohne Ueberschreitung von 10% Maximalsteigung traciert werden; ganz vereinzelt kommen auf kurze Strecken 11%, 12,5% und 13,8% (ein bestehender Weg am Jakobsberg) vor. Die Längenprofile weisen meistens nicht mehr als 1 m Einschnitt oder Auffüllung auf; Ausnahmen kommen natürlich vor bei Abzweigungen, Kehren und Ueberschreitung von Mulden.

<sup>1)</sup> Mit besonderer Genugtuung stellen wir hier, an einem Ausführungsreifen, amtlich gutgeheissen Operat das Gleiche fest, was Andere und wir anlässlich des Wettbewerbs für den *Bebauungsplan „Eierbrecht“* in Zürich bei Vergleich der beiden Entwürfe „Salus publica“ und „Waser“ gesagt haben. Wir bitten den aufmerksamen Leser, auf den Seiten 71 bis 75 die Ausführungen von Professor F. Becker und daran anschliessend unsere eigenen Betrachtungen über die wesentlichen Anforderungen an einen brauchbaren *Bebauungsplan* (auch den Sitzungsbericht auf den Seiten 83 und 84 laufenden Bandes) nachzulesen und sich sein Urteil selbst zu bilden. Der Bruderholz-Bebauungsplan, den wir s. Zt. noch gar nicht kannten, ist wohl eine unanfechtbare Bestätigung für die Richtigkeit jener Ausführungen, deren weitere Bestätigung gewiss auch bei näherem Studium der Eierbrecht-Erschliessung sich von selbst ergeben wird.

Die Redaktion.

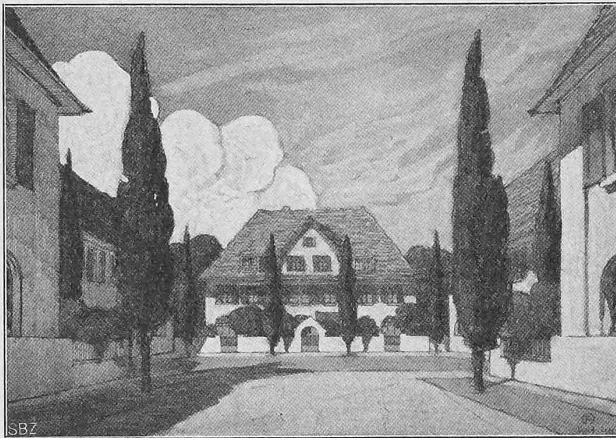


Abb. 18. Blick in den Wohnhof, Platz VII.



Abb. 15. Platz VI, Marktplatz.



Abb. 17. Platz V am Batterieweg.

Schaubilder

von Arch. E. Heman, Basel.

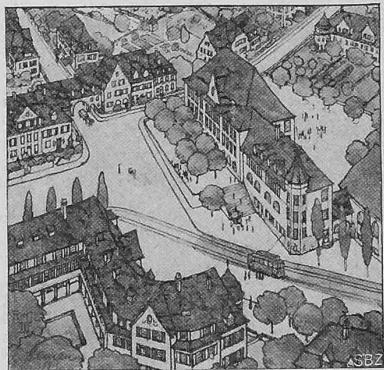


Abb. 16. Platz III, Schulhausplatz.

Ausser diesen fahrbaren Wohnstrassen sind noch eine grosse Zahl von meist 3 m breiten Fusswegen vorgesehen, an denen nicht gebaut werden darf und von deren Grenzen Gebäude im allgemeinen mindestens 3,5 m abstehen müssen.

Ueber die verschiedenen Platzanlagen, die manchmal als verbreiterte Abzweigungen ausgebildet sind, geben die Pläne Abbildungen 9 und 10 Aufschluss, ebenso über die in Aussicht genommenen öffentlichen Gebäude, Spielplätze, Grünflächen u. dergl., auch geben die Schaubilder einen Begriff von dem gedachten Bebauungscharakter. Ein hü-

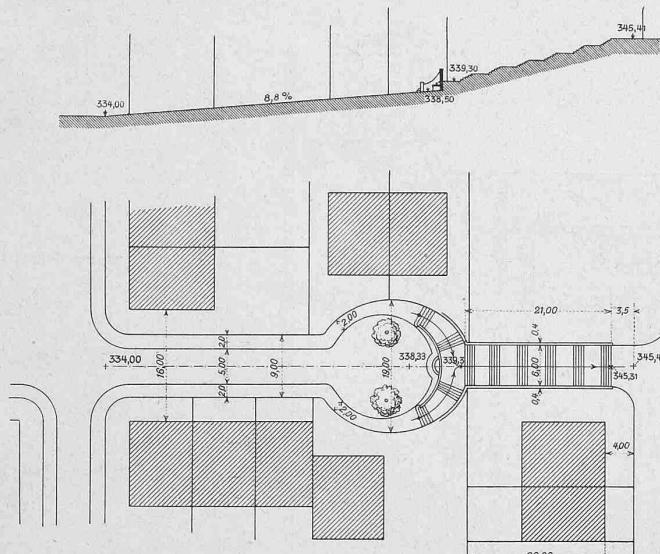


Abb. 19. Kehrplatz IX mit «Stapfelberg». — Arch. *E. Heman*. — 1:1000

sches Objekt ist der terrassierte Thiersteinerplatz an steiler Stelle des Thiersteiner-Rains; durch seine Anlage wird die schwierig zu lösende Strassenkreuzung und Abzweigung geschickt maskiert. Ebenfalls am Thiersteiner-Rain, gewissermassen im Herzen der Bruderholzallee, in der Nähe der Strassenbahn und doch in genügender Entfernung und von überallher leicht erreichbar, ist eine Kirche projektiert. Der Platz ist so gewählt, dass der Turm in die Axe der Thiersteiner-Allee, der Hauptradialstrasse des Gundeldinger-Quartiers, gestellt werden kann. Durch seine Höhenlage von etwa 10 m über der Gundeldingerstrasse wird der Bau schön zur Geltung kommen, auch wird seine Wirkung aus der Nähe durch die günstige Platz- bzw. Einmündungsgestaltung von Thiersteiner-Rain und Christ-Ehingerstrasse noch gesteigert. Es ist sehr zu wünschen, dass dieser schöne architektonische Gedanke zur Zierde des Gundeldinger-Quartiers verwirklicht werden möge.

Zu wünschen ist ferner, dass die den Bebauungsplan ergänzende spezielle Bauordnung, deren Entwurf eine Reihe vorzüglicher Gedanken in geschickte Form prägt, möglichst bald und wenig verändert Rechtskraft erhalte. Die jetzt geltenden Bauvorschriften für das Bruderholzplateau (vom 26. Mai 1904) bedürfen, um den angestrebten Gartenstadtcharakter des Quartiers sicherzustellen und um alle Schönheiten und Vorzüge des Plans in Wirklichkeit erstehen zu lassen, noch einiger Ergänzung. Dass damit, wie gesagt, möglichst bald dem Werke die Krone aufgesetzt werde, ist nicht nur der Wunsch des Projektverfassers Ingenieur *E. Rigggenbach* und seines verdienten Mitarbeiters Architekt *E. Heman*, sondern auch der der Fachgenossen. Der Stadt Basel gebührt alle Anerkennung und Dank dafür, dass sie als erste Schweizerstadt in der wichtigen Frage planmässiger Stadterweiterung einen entschlossenen Schritt getan, dass sie über veraltete, nicht mehr zeitgemässen Gewohnheiten und die unheilvolle Politik der verpassten Gelegenheiten frisch hinweggeschritten ist. Sie hat ein nachahmenswertes Beispiel dafür gegeben, wie neue Aufgaben einer Stadtverwaltung mit modernen Mitteln zu lösen sind.

C. J.

## Von Zweckmässigkeit und Schönheit.

An dem kürzlich abgehaltenen „Ersten Kongress für Aesthetik und allgemeine Kunsthissenschaften“ äusserte sich unter den schaffenden Künstlern auch Peter Behrens über die Zusammenhänge technischer und künstlerischer Probleme in der Baukunst. Er wandte sich, wie Dr. Carl Gebhardt in der „Frankfurter Zeitung“ vom 16. Oktober berichtet, gegen die Rationalisierung, die die Kunst durch den Materialismus der Semperschen Kunsttheorie erfahren. Es ist ein verhängnisvoller Irrtum, zu meinen, dass sich aus dem Gebrauchsweck Schönheit herleiten lasse, ein Irrtum, der noch jetzt die Hoffnung nährt, man könne aus der Technik heraus, etwa aus der neuen Konstruktionsart des Eisens, zu einer neuen Schönheit, einem neuen Stil gelangen. Die Werke der Technik, die Ingenieurbauten haben die Gesetzmässigkeit der Natur, nicht der Kultur. Kunst ist die Erfüllung psychischen Dianges, psychischer Zwecke. Im Kunstwerk ist das Kunstwollen entscheidend und das steht gerade im Kampf mit dem Gebrauchsweck. Von hier aus ist der Gegensatz zu beurteilen, der heute zwischen der theoretischen Erfindertätigkeit des Ingenieurs und dem künstlerischen Schaffen besteht. Das künstlerische Schaffen ist keine Tätigkeit, die mit gutem Willen und Geschmack gelingt; Geschmack ist erlernbar und war früher Gemeinschaft der Zeit, der auch dem Untergeordneten Anteil am Höheren gab, das Schaffen aber ist unerlernbar. Eine Technik hat nie eine neue Formgebung veranlasst, vielmehr schafft sich der Formwille seine Technik. Ein Stil kann nur aus einem Komplex von Bedingungen heraus entstehen. Ein wesentliches Moment dabei ist der Rhythmus, der für die bildende Kunst den Ausdruck bewegten Geisteslebens bedeutet. Wenn heute das Tempo des Lebens rascher ist, wenn es uns nicht mehr möglich ist, die Details der Gebäude zu bewahren, so muss die Architektur solcher Betrachtungsweise entgegenkommen, indem sie geschlossene, ruhige Flächen, Kontraste von hervorragenden Merkmalen und grossen Flächen bildet. Das Eisen ist dabei von grosser Bedeutung, denn es ermöglicht ein Minimum von Material, Festigkeit ohne Massenwirkung. Darin liegt aber die Gefahr, die ihm droht, die Körperlosigkeit. Der Eiffelturm, der aus Schönheitsgründen mehr Eisen enthält, als er statisch gebraucht, ist ein Gerüst, kein Monument. Das Glas erhöht noch die Körperlosigkeit des Eisenbaus, wenngleich man durch starke Schattenwirkung der konstruktiven Bauglieder auch hier ästhetische Stabilität erhalten kann. Die Konstruktion des Ingenieurs an sich aber, die das Ergebnis mathematischen Denkens ist, macht fürs Auge keinen dynamischen Ausdruck sichtbar und entbehrt der sinnfälligen Wirkung; sie wäre eine Kunst auf intellektueller Basis. Darum ist ein Zusammenarbeiten des Künstlers und des Ingenieurs erforderlich, soll wirklich eine monumentale Kunst als Ausdruck des Machtbewusstseins der Zeit entstehen. Nur in der Synthese künstlerischen Könnens und technischer Tüchtigkeit liegt die Hoffnung auf einen Stil unsrer Zeit. —

Wenn auch Behrens bei seinen interessantesten Ausführungen über Baukunst offenbar mehr an Architektur, an Eisenkonstruktionen als an Strassenpläne gedacht hat, so möchten wir doch auf einen scheinbaren Widerspruch aufmerksam machen, der zwischen seinem Satz vom „verhängnisvollen Irrtum“ und unserer auf den vorstehenden Seiten geäusserten Ansicht von der Schönheit des Bruderholz-Bebauungsplanes besteht, da wir die Schönheit jenes Planes gerade in seiner Zweckmässigkeit erblicken. Anderseits fühlen wir uns aber im Einklang mit der bekannten Werkbund-Forderung des Materialgerechten und der Zweckmässigkeit als Vorbedingung zur Formschönheit. Und hier, in der *Vorbedingung*, liegt die Lösung obigen Widerspruchs: Zweckmässigkeit allein verbürgt keineswegs Schönheit, sie ist nur Vorbedingung dazu, aber unerlässliche. Denn ein unzweckmässiges Bauwerk wird niemals schön sein, darin sind wir wohl Alle einig.