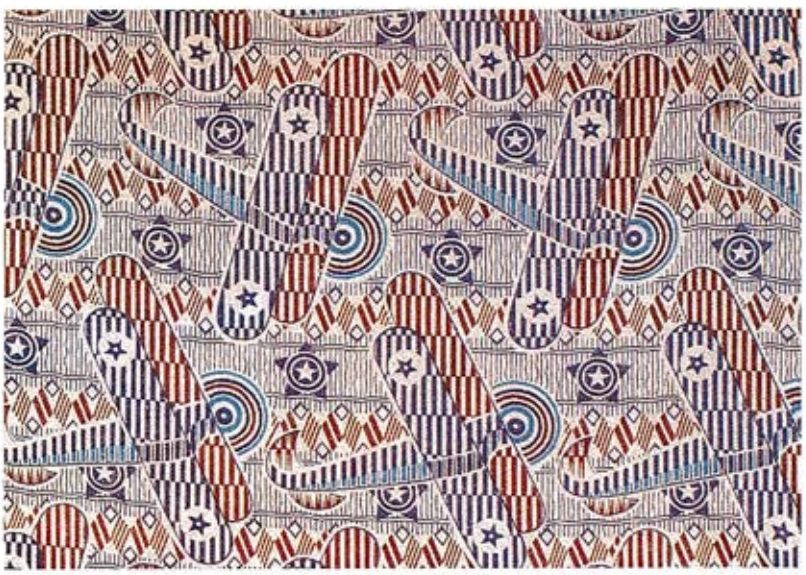
Aviatik und Avantgarde

Lufthansa

Aviatik und Avantgarde

Fliegen und Schweben

Eine Sonderedition der Lufthansa



Flugzeuge, bedruckter Baumwollstoff, Ende der 20er Jahre, Staatliches Historisches Museum, Moskau

„Halt, das war ein Gedanke: Fliegen!" — so notierte launig Hermann Hesse und beschrieb die Umsetzung seines Einfalles in die Realität: „Schleunigst rief ich das nächste Büro der Lufthansa an und bestellte mir einen Platz, und dann erschien ich mit Handtasche, Regenschirm und Mundvorrat rechtzeitig auf dem Flugplatz", so hält der Schriftsteller gewitzt seine Vorbereitungen fest. Hermann Hesse stieg dann, „nach Erfüllung einiger Zeremonien", in das „vortreffliche Fahrzeug und schnurrte zufrieden in die Luft hinauf". — Fliegerei ist heute einfacher, die Mitnahme eines ‚Mundvorrates' entfällt. Auch ist ein Regenschirm an Bord überflüssig.

Jahre früher, 1912, beschrieb Hermann Hesse in einer Skizze den menschlichen Drang, die irdische Beschränkung zu überwinden: „Das sind nicht die Pferdekräfte und nicht die genauen Rechnungen der technischen Wissenschaft, die mich und den Flieger und Blériot und Latham in die Höhe gerissen haben. Das ist die alte große Sehnsucht, das ist der aus Schwäche geborene Trotz, das ist Titanenerbe". Hermann Hesse war schon 1911, in der Frühzeit der Fliegerei, ein Luftpassagier. Die „Spazierfahrt in der Luft" war für ihn eine Sensation, das Erlebnis der neuen Sicht: im „Reich der Lüfte" wurde die „Welt erstaunlich groß und weit".

Die menschliche Phantasie ist die große Gestalterin: Techniker und Künstler veränderten die Welt und realisierten den uralten Traum der Menschheit vom Fliegen. Der vorliegende Kunstband zeigt Aspekte aus der vielfältigen Bilderwelt und zeigt wie Kunst sich veränderte, besonders in der heute wiederentdeckten sowjetischen Revolutionskunst.

Dieser heute vorgelegte Band weist voraus auf das Jahr 1991: hundert Jahre zuvor unternahm unweit von Berlin der Ingenieur Otto Lilienthal den ersten erfolgreichen Menschenflug. Das Jubiläum wird Anlaß werden, in Ost und West an den Traum vom Fliegen zu erinnern, an die Sehnsucht der Menschen, die Erdgebundenheit zu überwinden.

Heinz Ruhnau
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Lufthansa AG

Francisco Goya (attr.) (1746–1828), Angriff auf eine Zitadelle, 1813–16, Öl auf Leinwand, 84 × 104 cm, Metropolitan Museum of Art, New York

Francisco Goya (1746–1828), Phantastische Vision, 1818–20, Öl auf Verputz (doubliert), 123 × 265 cm, Museo del Prado, Madrid

Fliegen — Schweben: Traum, Realität, Vision
von Jeannot Simmen

„Der Traum vom Fliegen" ist heute eine trivialgewordene Formulierung und das Besteigen eines Flugzeuges alltäglich. Doch Mythisches und Phantastisches wird auch in der nüchternen Moderne spürbar. Selbst das neueste Hochleistungs-Flugzeug mit technischen Finessen erinnert an archaische Bilder, wo unser Körper durch den Himmelsraum fliegt und einen abenteuerlichen Vorstoß ins Unbekannte wagt.

Der Traum vom Fliegen ist aber im Schlaf keiner mit flatternden Vogelflügeln. Der Träumende schwebt, sein Körpergewicht ist unwirklich. In allen Religionen ist der Aufenthalt in der Ätherwelt eine übernatürliche Fähigkeit von Göttern, sie schweben mittels Gedanken, durch die Kraft des Glaubens; anders die Engel, sie bewegen sich mit Flügelschlag. Die beiden Grundprinzipien aller Luftfahrt-Kunst sind umschrieben: leichter oder schwerer als Luft, göttliches *Schweben* oder engelhaftes *Fliegen*. In der Hierarchie der göttlichen Ordnung liegen für Neuzeit und Moderne die beiden Entwicklungen vorgezeichnet: Luftballon oder Flugzeug, Auftrieb oder Antrieb. — Schweben und Fliegen konnten realisiert werden; doch weder vogelgleich das Fliegen, noch alldimensional das Schweben. Der Traum vom Fliegen und die Vision vom Schweben verbleiben uneingelöste Ideale, Ansporn für phantastische Vorstellungen auch heute.

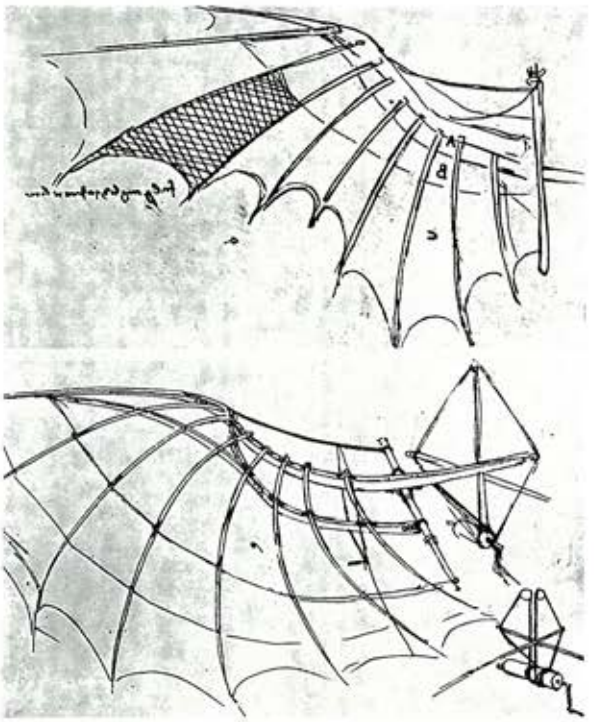
Die Schwebeträume werden zu Albträumen, wenn der Körper schwerer als das ‚tragende' Medium, Fall oder Sturz wahrscheinlich wird. In den Religionen wird der Sturz als größte Gottes-Verlassenheit beklagt; der Fall gilt als Bild für moralisch-sittliches ‚Abfallen'. Sturz oder Fall sind beschleunigte oder natürliche Auslieferung an die Naturgewalten — fern der Glaubenswelt, die irdische Gesetze in einer zauberhaften Art überwindbar macht.

In der Traumwelt der Kinder ist das Fallen eines mit ‚Happy-End', im Aufgehobenwerden durch die Mutter findet das durch seine Flugträume aus dem Bett gefallene Kind seine Tröstung. Phantastisch in der Welt der Märchen: «Peterchens Mondfahrt» von Gerdt von Bassewitz erzählt von einem unbeschwerten Aufstieg zum Erdtrabanten. Ein Schweizer Märchen von Trude Wünsche schildert die Geschichte vom fiebrig erkälteten «Peter», der auf dem Traumflug mit dem Storch zu den Zootieren von seiner Erkrankung gesundet. Noch phantastischer ist «Peter Pan» von James Matthew Barrie (1911), der 1952 als Walt-Disney-Film populär wurde: Fliegen ist darin für die Kinder ganz einfach, nur ein Spiel mit Gedanken: „You just think lovely wonderful thoughts and they lift you up in the air."

Dreimal ein fliegender ‚Peter' in der Märchenwelt, das ist kein Zufall, verweist auf den heiligen Petrus in den Wolken, an der Himmelspforte. — Die Sehnsucht nach dem Ursprung steckt in allen drei Geschichten: zurück in den Schwebezustand vor der Geburt, wo eine schwimmende Schwerelosigkeit die Vorstellungen von schwebendem Glück vermittelte. Die Geburt gilt als Sturz in die Welt, als erste Erfahrung von Ausgesetztsein und Verlassenheit.

Die individuellen Traumerinnerungen führen zurück in die Kindheit und verweisen zum Ursprung der Menschheitsgeschichte, wo der ‚homo sapiens' weder Fisch noch Vogel, nicht frei sich in den Urelementen Wasser oder Luft bewegte, sondern ein schutzlos-irdisches, aber intelligentes Lebewesen war. Kein Zufall, daß er seine Götter in die Extreme von Wasser/Unterwelt oder des Himmelsraumes verlagerte; daß er versuchte, das Fliegen und Schweben künstlerisch zu visionieren oder technisch zu realisieren.

Doch nicht allein in Religion und Psychologie, auch in der Literatur ist das Flug- und Schwebemotiv vielfach beschrieben und umdichtet in jeder Zeit. — Im Theater wurden schon früh Maschinen konstruiert, um den Zuschauern die Illusion von schwebenden Göttern und Menschen vorzugaukeln. Im Ballett und besonders im modernen Tanz sind die Bewegungen zur Illusion arti-



Leonardo da Vinci, Flügelstudien, unten: Kurbelgetriebe für das Schlagen der Flügel, Codex Atlanticus

stischer Schwerelosigkeit perfektioniert. — In der Musik wurden die immateriellen Töne stets als durch die Lüfte getragen empfunden. Ganz ähnlich verstanden die Pioniere der abstrakten Kunst ihre Werke: „Bilder als Klänge", so Paul Klee und Wassily Kandinsky.

Fliegen und Schweben — Aviatik und Avantgarde

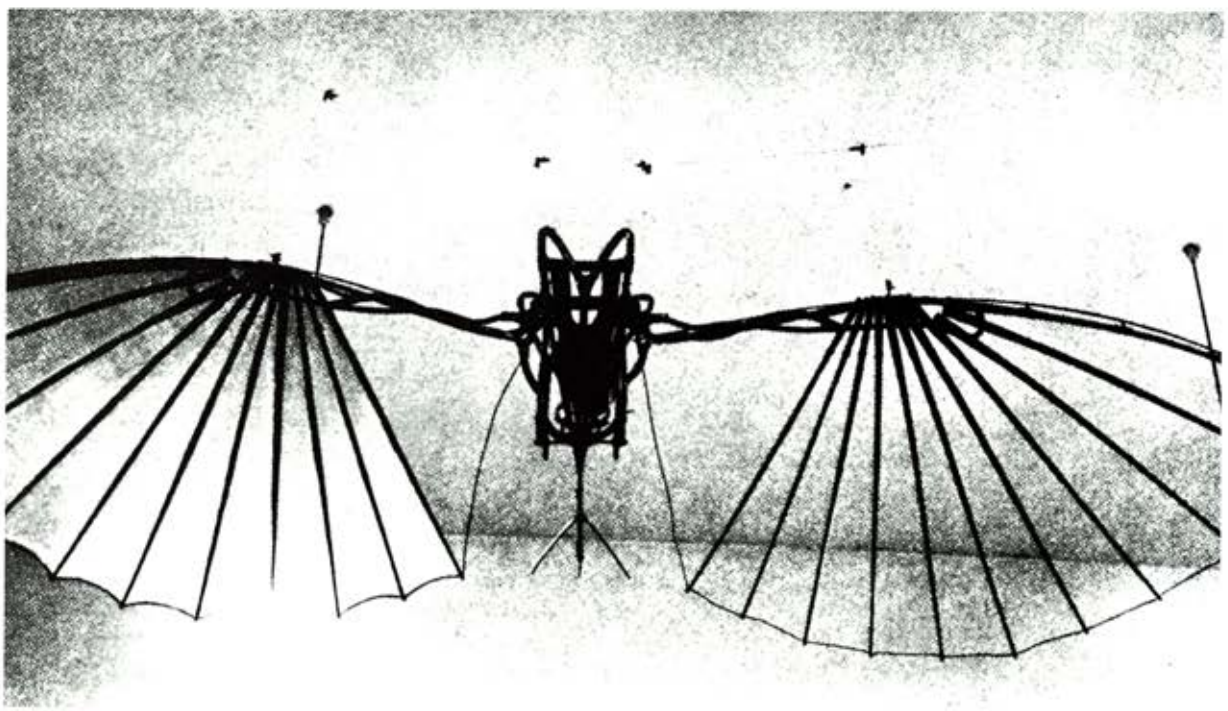
Aus der Vielfalt der Visionen und Vorstellungen, Imaginationen und Albträumen zum Menschheits-Traum wird hier ein zentraler Aspekt vorgestellt: Aviatik und Avantgarde — moderne Flugzeugtechnik und moderne Kunst um 1910. Gemeinsame Ursprünge und parallele Entwicklungen, aber auch Differenzen zwischen Technik und Kunst, zwischen Realität und Vision werden aufgezeigt. Überragende Beispiele bei den Gemälden und Skulpturen stehen für viele andere stellvertretend, sind durch Erfindungskraft und künstlerische Qualität überzeugend.

Kunst und Technik verbinden, ja verbünden sich: Träume werden real und neue Visionen möglich. Dahinter steckt eine lange Geschichte gegenseitiger Verknüpfungen. Die Flugstudien von Leonardo da Vinci bilden einen Höhepunkt. Im 19. Jahrhundert betreibt Arnold Böcklin, der Maler mythologischer Themen, moderne Flugstudien. Wladimir Tatlin entwirft um 1930, obwohl Flugzeuge längst erfunden und praktisch eingesetzt sind, ein Fluggerät, das uns an die archaischen Träume erinnert — fern zweckrationaler Realisierung.

Im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts verändern sich Kunst und Flugtechnik: beide verlassen die Natur als Vorbild; die große, jahrtausendalte Lehrmeisterin wird zweitrangig. Natur, das Vorgegebene, ist für den Künstler nicht mehr Vorlage und Vorbild für Schönheit; die Kunst wird abstrakt und gegenstandslos. Der Vogelflug ist für den Techniker kein Vorbild mehr: die Flugmaschinen werden mit starren Flügeln konstruiert und von einer künstlichen Kraft angetrieben. — Aus dem Vogelflug wurde Aviatik, aus der abbildenden Natur-Darstellung die Avantgarde-Kunst, der große technische und künstlerische Schub der Moderne setzte ein.

Technik realisierte den Traum vom Fliegen, dennoch ist er nicht ausgeträumt: der latente menschliche Hang zum Visionären greift über das Wirkliche hinaus zum Schweben, zur Aufhebung der Erdenschwere. Vermessener Akt, der bei den sowjetischen Revolutionskünstlern in die Forderung eines „Sieges über die Sonne" mündete. Nicht nur die gesellschaftliche, sondern die physikalische Natur-Ordnung der Dinge soll verändert: der Sieg der Menschheit über die Gesetze der Natur angestrebt.

Vor knapp hundert Jahren startete Otto Lilienthal 1891 zu seinen ersten Segelflügen. Der gründliche Wissenschaftler vom Vogelflug, der Konstrukteur und mutige Praktiker war der erste fliegende Mensch: realisierte



Wladimir Tatlin, Letatlin (letat = fliegen), um 1930

den uralten Menschheitstraum in annähernd 3000 Flugversuchen — nicht als einmaligen Sturzflug. 1991 wird das Jahr vieler Initiativen sein, besonders in der Bundesrepublik und in der DDR.

Das Jubiläum soll Anlaß werden, den Menschheitstraum in vielen Gebieten zu untersuchen: die Träume vom Fliegen und die Visionen vom Schweben in der bildenden Kunst und in der Literatur und in Theater, Oper, Film und Alltag. — Das ikarische Abenteuer, die verwegene Eroberung des Luftraumes und des Kosmos, der Sieg über Erdenschwere, soll Idee unterschiedlicher Ausstellungen werden und visionäre Realisationen in Theater- und Filmvorstellungen, in Oper und Tanz finden.

Aviatik – Abstraktion – Avantgarde
in der bildenden Kunst der Moderne

Mario Sironi
Sassari (Sardinien) 1885–1961 Mailand

Bewegung und Starre – das ist Kompositions-Idee dieses futuristischen Bildes. Sironis Gemälde ist anders als die metaphysische Malerei von Giorgio De Chirico: statt Darstellung lastender Hitze auf menschenleeren Plätzen, durchschneidet in Sironis Frühwerk ein Flugzeug den Himmelsraum. Futuristische Bewegung, statt Ruhe: diagonal gesetzt ist diese dynamische Apparatur gegen das horizontal-vertikal Gefüge der Häuser. Der Pilot hat von oben einen vielperspektivischen Blick: die Häuser werden zu einem bodenlosen Gefüge auseinanderstrebender Blöcke von kubischer Bewegtheit. Flugzeug und die hellen Hausformen sind mit braungelbem Papier collagiert – eine von den Kubisten neuentdeckte Technik, die Sironi anwendet.

Was das Gemälde modern macht, ist die bildmächtige Größe des gelben Flugzeuges; das nicht zur spielzeughaften Miniatur in der Ferne verniedlicht wird. Die mächtige, hell-dunkel Komposition von Flügel und Schwanz erinnert an ein aufgepflanztes Kreuz, wo der Schaft himmelwärts weist. Der ‚Aeroplan' liegt vor dem blaugrau und schwarz geteilten Himmel und bewegt sich ins dunkle Unbekannte. Diese Fläche wird vom rotierenden Propeller, einer verwischten Weißfläche, aufgebrochen; der Pilot liegt an der Grenze zum unbekannten Raum, Starre wird widersprüchlich mit Dynamik kombiniert.

Mario Sironi studierte in Rom Ingenieurswissenschaft und Malerei. Im gleichen Jahr wie das Bild entstand, tritt er Marinettis Gruppe der Futuristen bei; verpflichtet sich zum Kriegsdienst im Bataillon der freiwilligen Rad- und Autofahrer. Im gleichen Jahr verfassen die Futuristen ein Manifest, das stolz den italienischen Kriegseinsatz verherrlicht. Das gelbe Flugzeug ist das der dynamischen Eroberer, überwindet irdische Grenzen und Beschränkungen.

Mario Sironi
Gelbes Flugzeug mit Stadtansicht –
um 1915
Collage und Gouache –
71 x 53 cm
Museum Ludwig, Köln

Marc Chagall
Witebsk 1887—1985 St. Paul-de-Vence

Marc Chagall
Über der Stadt —
1922/23
Radierung

Felix Philipp Ingold deutete 1978 in seinem exzellenten Buch «Literatur und Aviatik» Chagalls fliegende Menschen als Kindheits-Erinnerungen ans verlorene Paradies auf Erden und ans alte gläubige Russland. Chagalls Flugidee: „Vereinzelte, meist archaische Flugmotive und Flugwesen — schwebende Haustiere, Engel, Dämonen, chassidische ‚Luftmenschen' auf dem Gang durch die niederen Sphären des Himmels, sogar ein Fallschirmspringer — finden sich schon im vorrevolutionären Frühwerk des Künstlers, wurden jedoch erst ab 1917 konsequent thematisiert" — und zu einer individuell-jüdischen Glaubenswelt mit Engeln und Schwebenden verdichtet.

Vor einer blauen Fläche schwebt der jugendliche Maler und blickt mit großen Augen himmelwärts. In der linken Hand ist die Palette (ohne Farbe!), die rechte Hand liegt am Mund, als ob die Muse der Phantasie angerufen würde. Das Haupt trägt einen Kranz, der Maler ist auserwählt. Er schwebt phantastisch über einem bäuerlichen Dorf; der rechte Rand ist wie ein Vorhang, der den Blick in die Traumwelt öffnet. Die blaue Farbe bestimmt das Blatt und die Figur des schwebenden Künstlers: das Ätherische ist Inspiration, ein Nichts, das als unbestimmte Leere die Phantasie auf der imaginierten Schwebereise zum Monde beflügelt.

Marc Chagall
Der Maler: auf zum Mond – um 1917
Tusche, Gouache und Bleistift auf Papier – 30 x 32 cm
Privatsammlung Basel (vormals Sammlung Costakis)

Kasimir Malewitsch
Kiew 1878–1935 Leningrad

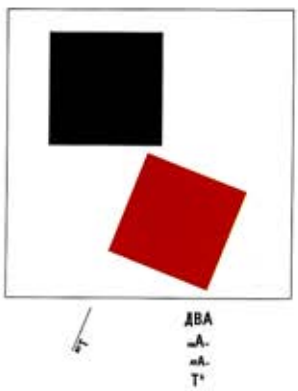
Jewgeni Kowtun deutete Malewitschs neue Sicht als eine aus kosmischer Perspektive, die das bisherige, irdische Lehrgebäude einstürzen läßt: „In Malewitschs suprematistischen Bildern, die sich von den irdischen Orientierungspunkten gelöst haben, gibt es keine Vorstellung mehr von Oben und Unten, von Rechts und Links – alle Richtungen sind gleichberechtigt, wie im All. Dadurch wird in der Struktur des Werkes ein Grad von Autonomie erreicht, der die Verbindung abreißen läßt, der die Bezogenheit auf die von der Schwerkraft diktierten Richtungen durchbricht. So entsteht eine eigenständige Welt, die in sich geschlossen ist und ihren eigenen Kohäsions- und Gravitationspol besitzt, und die sich dennoch gleichberechtigt in die universale Weltenharmonie einfügt. Die Bilder Malewitschs sind in einem Raum angesiedelt, der außerhalb der Sphäre der Erdanziehungskraft liegt, der also nicht mehr geozentrisch, sondern als ein Sonderfall der Weltenharmonie zu begreifen ist" (1983). Kasimir Malewitsch, der visionärmoderne Maler, schuf 1913 die ersten nichtgegenständlichen Bilder: das «Schwarze Quadrat auf weißem Grund» ist die Inkunabel der modernen Kunst. In seinen suprematistischen Kompositionen wird die Abstraktion des Quadrates erweitert, die Komposition dynamisiert. – In seinem Manifest von 1924 forderte Malewitsch: „Die neuen Behausungen der neuen Menschen liegen im Weltraum. Die Erde wird für sie zu einer Zwischenstation, und dementsprechend müssen Flugplätze angelegt werden, die sich den Aeroplanen anpassen, also ohne säulenartige Architektur ... Ein so beschaffenes Heute wird sich auch morgen bewähren. Wir Suprematisten schlagen daher die gegenstandslosen Planiten als Grundlage für die gemeinsame Gestaltung unseres Seins vor." Überwunden ist die irdische Ordnung der Schwere, alles wird fliegend und schwebend wie heute die Satelliten. (C. A. – J. S.)

Kasimir Malewitsch
Dynamischer Suprematismus Nr. 57 – um 1916
Öl auf Leinwand – 102,4 x 66,9 cm
Museum Ludwig, Köln

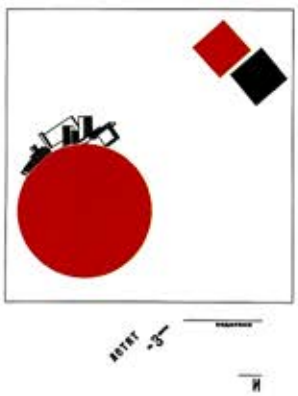
El Lissitzky
Smolensk 1890–1941 Moskau

El Lissitzky
Suprematistische
Erzählung von zwei
Quadraten – 1922
22 Seiten Buchdruck –
28 x 22,3 cm
Skythen Verlag, Berlin
1969 und 1988 vom
Paul Gerhardt Verlag
(Berlin) neu ediert.

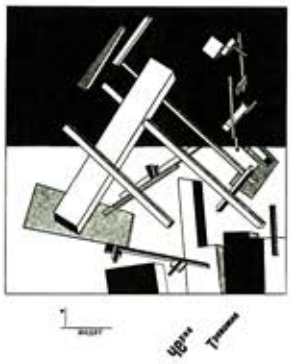
Von zwei Quadraten



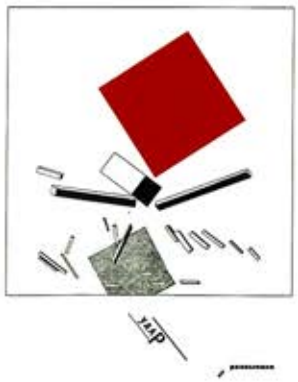
Hier sind die zwei Quadrate



Sie fliegen von weit her auf die Erde zu



Und Seht, Dunkel, Ängstlich



Explosion. Alles ist durcheinander

Und auf dem Schwarzen baut das Rote, Klarheit

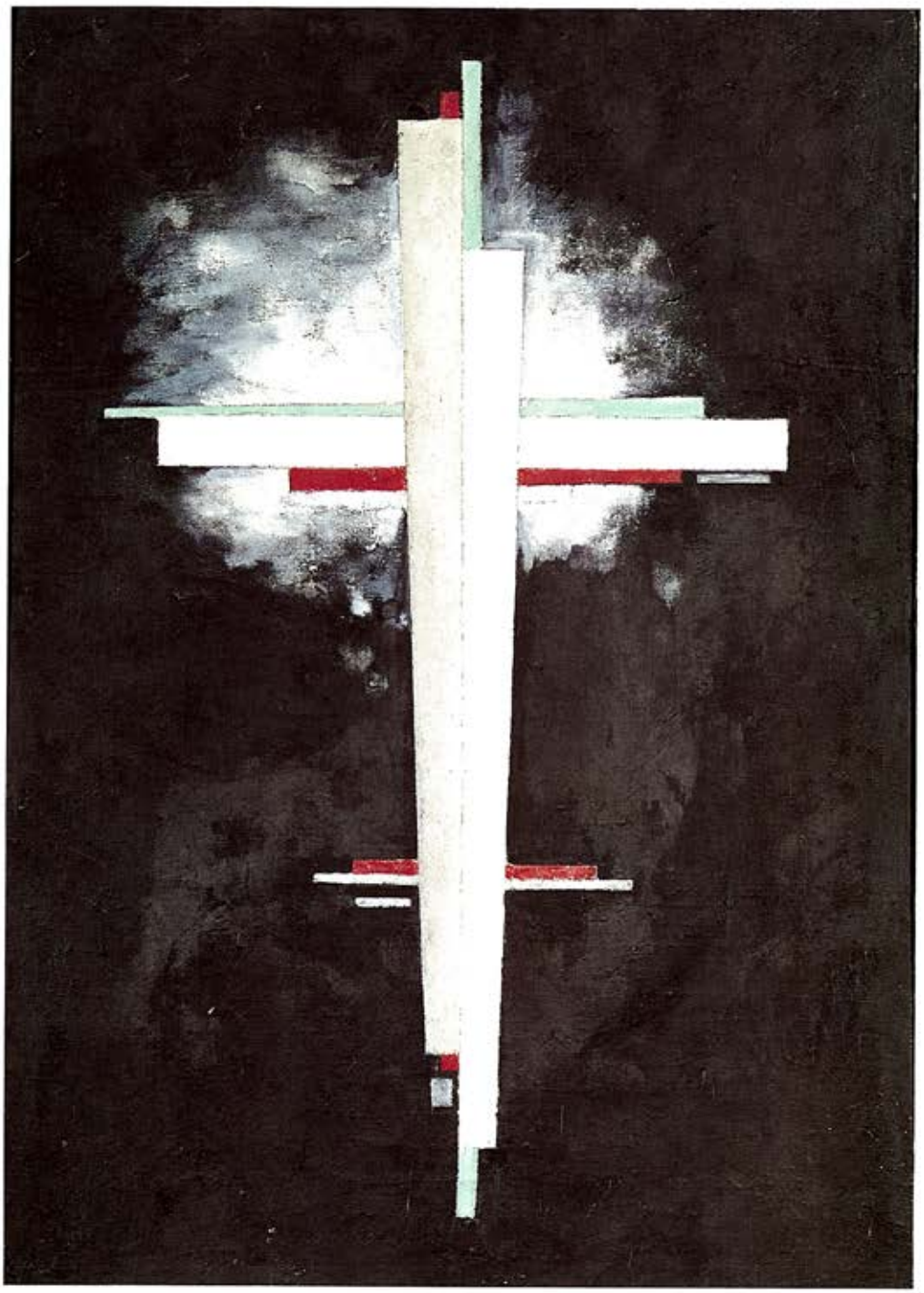
Das schmale Buch entwarf Lissitzky 1920. Die Erzählung ist auf der Titelseite gewidmet „An Alle, Alle Kinder"; sie werden auf dem Vorblatt aufgefordert: „Lest Nicht. Nehmt Papier, Stäbe, Klötze, Legt Aus, Malt, Baut."

Ilja G. Tschaschnik
Ljuzin (Lettland) 1902–1929 Leningrad

Wie ein Flugkörper vor dunklem Himmel und heller Wolke, oder wie das schwebende Kreuz Christi mit hellem Glorienschein, oder wie Gebäude im Kosmos. Aviatik, Elevation, Weltall-Architektur: die Komposition von 1924 zeigt Überirdisches; Religiöses wird abstrakt, Transzendentes modern.

Der 20jährige Künstler arbeitete seit 1922 als Assistent von Malewitsch und half ihm seine architektonischen Modelle zu bauen. Daher der Titel des Bildes, Malewitschs Suprematismus war Bezeichnung für das Über-Sinnliche, fürs Nichtrationale. Vor dieser Assistenz studierte Tschaschnik bei Marc Chagall in Witebsk. Malewitsch und Chagall waren Pole in der Auseinandersetzung der jungen Sowjetkunst.

Weiß, grau, schwarz, das sind die wichtigsten Farben in der Komposition, obwohl diese nicht als Farben, nur als Helligkeitsstufen gelten. Das helle Blau und das Rot sind aber trotz der kleinen Flächen und ihrer Positionierung hinter den Nichtfarben dominant, lassen umso reiner die grauweißen Flächen schwebend abheben. Die strenggegliederte Komposition ist statisch (nicht diagonal, nicht dynamisch angeordnet) wirkt dadurch übernatürlich, transzendent.



Ilja G. Tschaschnik
Suprematismus –
um 1924
Öl auf Leinwand –
70,7 x 50 cm
Tretjakow Galerie,
Moskau
(Legat George
Costakis 1977)

Alexander Rodtschenko
Petersburg 1891–1956 Moskau

Rodtschenkos «Hängende Raumkonstruktion» (1920) ist die erste schwebende Plastik: hängt nicht mehr an der Wand, liegt nicht mehr auf dem Boden. Ein aufgelöst, dematerialisiertes Gebilde, das durch Leichtigkeit die Schwerkraft scheinbar aufhebt.

Wladimir Tatlin
Moskau 1885–1953 Moskau

Tatlins «Denkmal für die III. Internationale» ist einer der großen Architekturentwürfe. Der aus seinem Schwerpunkt geneigte Bau steht parallel zur schrägen Erdachse. Die Doppelspiralform soll Zeichen setzen für den Aufstieg der revolutionären Ideen. Projektiert war ein Monumentalbau in Stahl und Glas von mehr als 400 Metern Höhe. Die drei Raumkörper in der Spirale (Kongreßzentrum, Administration, Propagandazentrale) drehen sich mit unterschiedlicher Geschwindigkeit um ihre Achse – wie die Planeten.

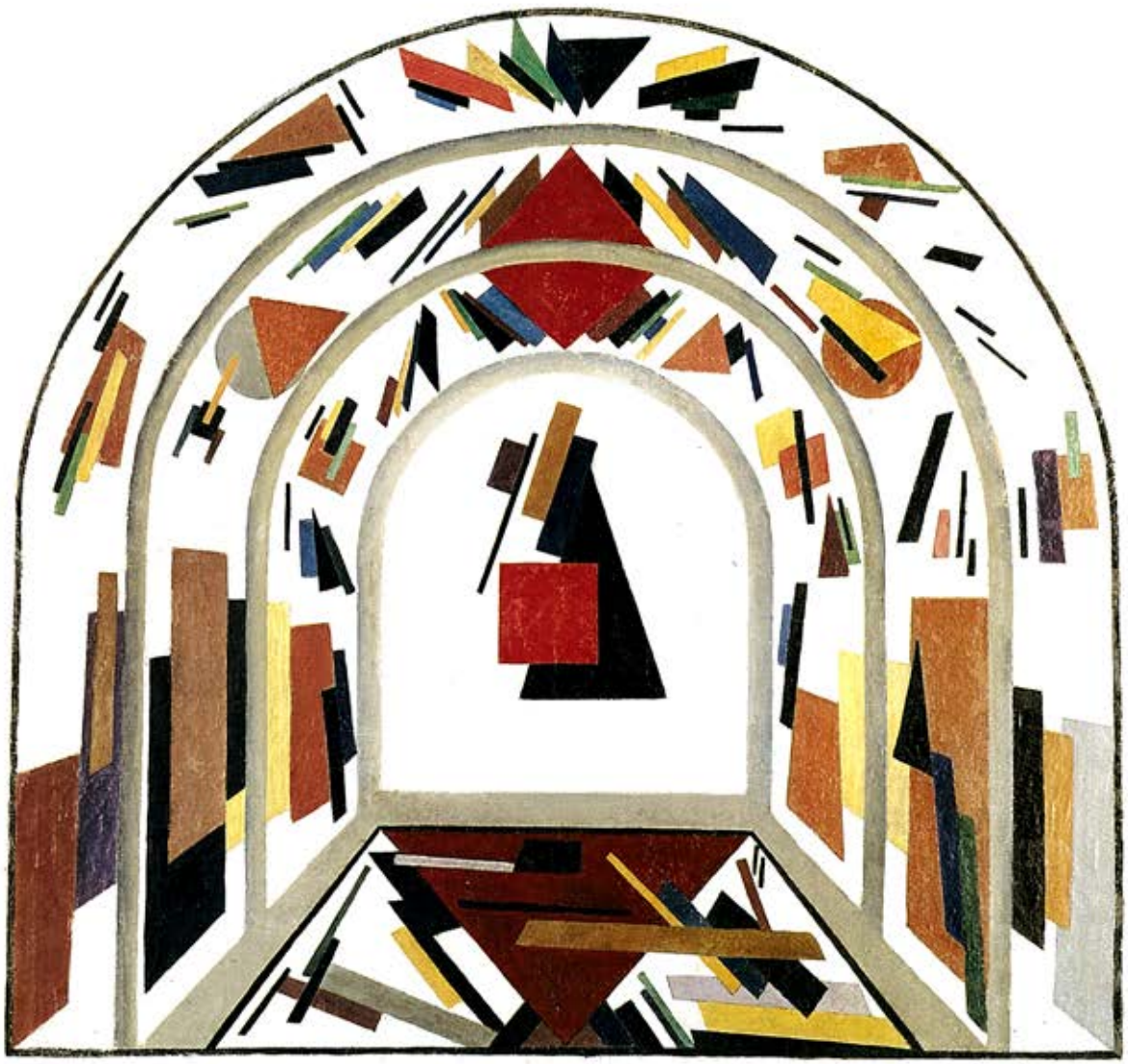
Vorne: Alexander Rodtschenko Hängende Raumkonstruktion — 1920 (Rekonstruktion) Aluminium — 59 X 68 X 59 cm Privatsammlung (UdSSR) Rechts hinten: Zeichnungen von K. S. Melnikow, I. I. Leonidow, W. F. Krinski, A. E. Belogrud

Vorne: Wladimir Tatlin Denkmal für die III. Internationale — 1919 (Modell von 1986/87) Holz — Hinten links: Wladimir Tatlin, Kontrarelief — 1915 (Rekonstruktion 1985/86) Sperrholz, Eisen. Aluminium — Breite: 118 cm Kunstschule Pensa (UdSSR)

„Kunst und Revolution". Ausstellung im Österreichischen Museum für angewandte Kunst (MAK), Wien (März—Mai 1988) Raum-Aufnahmen von Gerald Zugmann (Wien)

Ivan A. Kudrjaschow
Kaluga 1896–1972 Moskau

Ivan A. Kudrjaschow Entwurf für die Innenarchitektur des ersten sowjetischen Theaters in Orenburg – 1920 Öl auf Leinwand – 103 × 89 cm Tretjakow Galerie, Moskau (Legat George Costakis 1977)



Leben und Kunst waren in der jungen sowjetischen Republik untrennbar, verbunden im revolutionären Elan. Die ganze Gesellschaft samt Kunst und Kunstgewerbe, von der Architektur bis zum Porzellan werden neu gestaltet – zeigen künstlerisch den als kosmisch-schwebenden Aufbruch verstandenen Veränderungsdrang.

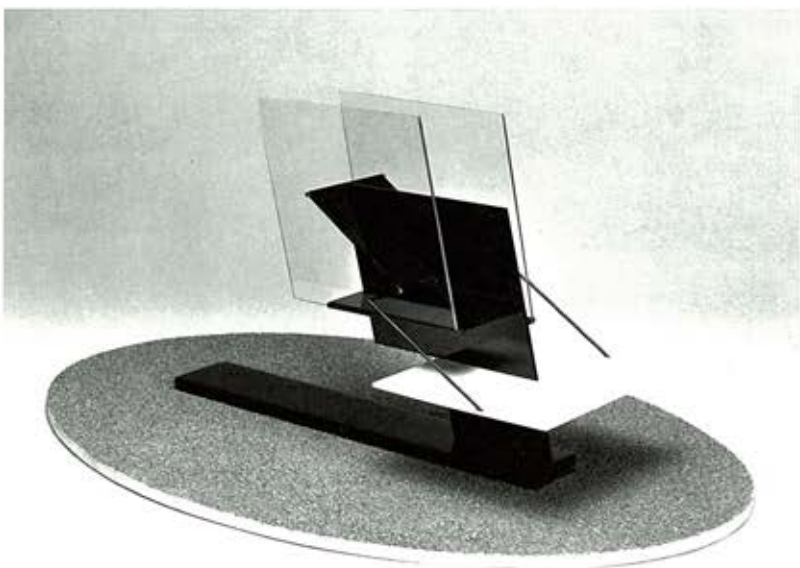
Ivan A. Kudrjaschow war 1918 Schüler von Malewitsch, studierte an den «Ersten freien, staatlichen Kunstwerkstätten»; 1920 entwirft er das Interieur für ein Theater der Roten Armee mit einer suprematistischen Struktur. Aus schwebenden roten Quadraten werden Farbform-Gebilde explosionsartig in den unendlichen Raum, auf alle Wände, samt Decke und Boden geworfen.

Nikolai M. Suetin
Kaluga 1897–1954 Leningrad

Nikolai M. Suetin
Tasse und Schale (links) – von V. F. Rukavishnikov ausgeführt
Bemaltes Porzellan – Tasse 6,6 cm hoch, Schale 13,5 cm Ø
Schale (rechts) – 1923
Bemaltes Porzellan – 15,8 cm Ø
Leningrader Porzellan-Fabrik
Sammlung George Costakis, Athen

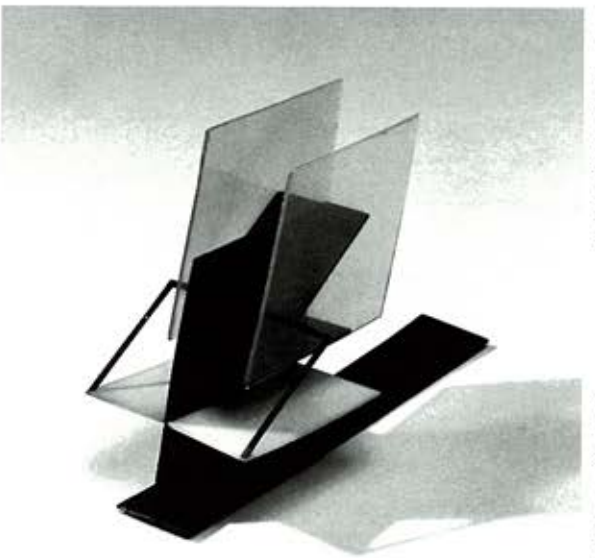
Auch im Alltag wird die kosmisch-schwebende Elevation erprobt. – Suetin war Schüler und Mitstreiter von Malewitsch. Seit 1923 arbeitet er als Entwerfer für die staatliche Porzellanfabrik in Leningrad, 1932 wurde er dort künstlerischer Leiter. 1935 bemalte er den Sarg von Malewitsch mit einem schwarzen Quadrat. Er gestaltete auch Stoffe, Möbel, Verkehrswagen, Plakate und als Architekt die Ausstellungspavillons der Sowjetunion in Paris (1937) und New York (1939).

Naum Gabo
Briansk (UdSSR) 1890 — 1977 Middleburg (USA)



Naum Gabo
Monument for an Airport (Modell) — 1924–26 (1985 rekonstruiert)
Glas, Messing, Holz, Sand — 49,5 × 73,3 × 30 cm
Berlinische Galerie, Berlin

Fliegen und Schweben findet sich bei Naum Gabo in seinen künstlerischen Werken und architektonischen Modellen. — Erdverbunden und fliegend zugleich wirken die Modelle für ein Denkmal eines Flughafens; sphärisch und schwebend ist dagegen das Modell für ein Astronauten-Denkmal. Künstlerisch geformt ist der Übergang zum Außerirdischen, wo die Anziehungskräfte nicht mehr bestimmend wirken, wo oben/unten relativ wird. Die Kreis- und Kugelformen veranschaulichen die Unendlichkeit des Weltraumes.

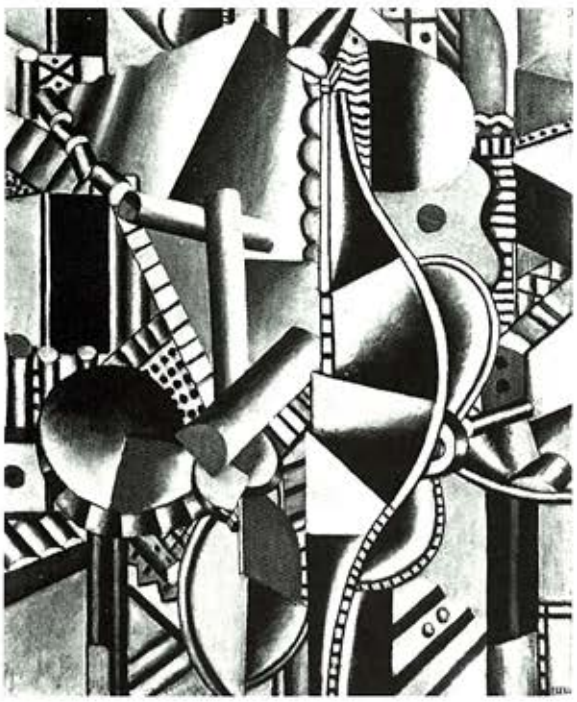


Naum Gabo
Monument to the Astronauts (Modell) – um 1966
Messing, Kunststoff, Stahlgaze – 54,3 × 54,7 cm
Sammlung Miriam Gabo

Naum Gabo
Monument for an Airport (Modell) – 1924–25
(1987 rekonstruiert)
Kunststoff, Mischtechnik – ca. 26 cm
Berlinische Galerie, Berlin

Fernand Léger
Argentan 1881–1955 Gif-sur-Yvette

Fernand Léger
Les hélices (Propeller)
– 1918
Öl auf Leinwand –
81 x 65 cm
Museum of Modern Art, New York



Mit 23 Jahren begann Fernand Léger seine künstlerische Ausbildung in Paris; zuvor studierte er Architektur und arbeitete als Architekturzeichner. Kunst und Technik – das interessierte den Künstler, er war fasziniert von technoid-abstrakten Formen, vom metallischen Glanz als neue künstlerische Erfahrung. – Fernand Léger besuchte mit Marcel Duchamp und Constantin Brancusi vor dem Ersten Weltkrieg eine Luftfahrt-Ausstellung und berichtet über die Erfahrung der drei Künstler mit der Technik: „Marcel Duchamp wandelte zwischen den Motoren und Propellern wortlos hin und her. Plötzlich drehte er sich zu Brancusi um und sprach erregt: ‚Die Malerei ist am Ende! Wer kann etwas Besseres machen als diesen Propeller? Kannst Du das?' Duchamp war ganz gefesselt von diesen präzisen Objekten ... Mich interessierten mehr die Motoren: Gegenstände, die aus Metall gemacht waren, zogen mich mehr an als die hölzernen Propellerflügel ... Aber ich erinnere mich noch gut daran, wie die großen Propeller mich beeindruckten. Mon Dieu, welch ein Wunderwerk der Technik!"

Fernand Léger
L'aviateur (Der Flieger)
– 1920
Öl auf Leinwand –
63,5 × 92,5 cm
The Cleveland Museum
of Art, Cleveland (Ohio)

Robert Delaunay
Paris 1885–1941 Montpellier

Raumansicht vom Pavillon der Luftfahrt mit den Werken von Sonja und Robert Delaunay – Paris 1937 (Aufnahme aus «L'Illustration»)

«Luftschraube und Rhythmus» entstand aus einem konkreten Anlaß: der Entwurf veranschaulicht Robert Delaunays Vorstellung von der Gestaltung des Pavillons der Luftfahrt (Weltausstellung Paris, 1937). In Zusammenarbeit mit Architekten entstand ein großflächig verglaster Raum mit der Außenform einer umgedrehten Luftschiffgondel. Innen war ein Flugzeug aufgehängt, umgeben von Kreisbahnen in verschiedenen Raumebenen. An den Wänden waren Arbeiten des Künstler-Ehepaars Sonja und Robert Delaunay; der gesamte Raum, dessen Wirkung den Architekten und Künstler Le Corbusier begeisterte, veranschaulicht Robert Delaunays Utopie einer Synthese von Malerei, Architektur und Technik.

Robert Delaunay
L'hélice et rythme (Luftschraube und Rhythmus), für den Pavillon der Luftfahrt, Paris – 1936–37
Aquarell auf Papier – 72 x 82,3 cm
Musée national d'Art moderne, Centre Georges Pompidou, Paris

Robert Delaunays Aquarell «Luftschraube und Rhythmus» ist Resultat verschiedener Phasen seines Werkes. Bereits 1914 hatte er in der «Hommage à Blériot» (Abb. S. 66) Flugzeuge, den Eiffelturm und Farbscheiben, die aus der Bewegung eines groß dargestellten Propellers hervorzugehen scheinen, zu einer Darstellung der Dynamik modernen Lebens vereinigt. An den Scheiben, Kreissegmenten in rhythmisierter Anordnung, wurden von Robert Delaunay systematisch Simultankontraste, räumliche Wirkungen und Rotationseffekte untersucht, von seiner Frau die Dynamik elektrischen Lichtes. Das Aquarell ist eine abstrakte Version seiner «Hommage à Blériot». Farbscheiben und Kreisbahnen suggerieren einen unbegrenzten Raum allseitiger Bewegung. (C. A.)

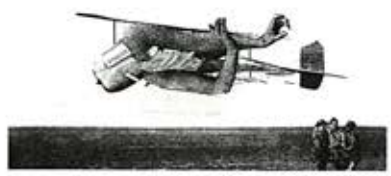
Max Ernst
Brühl (bei Köln) 1891–1976 Paris

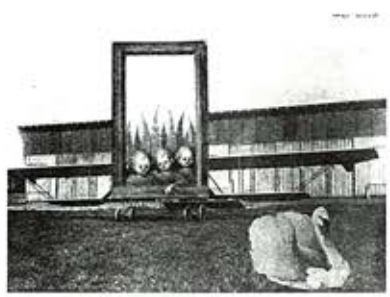
Max Ernst
Ohne Titel – 1920
Collage mit Fototeilen – 5,8 x 14,3 cm
Sammlung de Menil, Houston (Texas)

Max Ernst
Le cygne est bien paisible – 1920
Collage mit Fototeilen – 8,3 x 12 cm
Privatsammlung New York

Max Ernst
L'élue du mal (Die Auserwählte des Bösen) – 1928
Öl auf Leinwand – 198 x 303 cm
Nationalgalerie Berlin (Staatliche Museen Preussischer Kulturbesitz)

Urängste veranschaulicht das drachenhafte Wesen in diesem großformatigen (drei Meter breiten) Gemälde: Bedrohung durch ein Ungeheuer, das durch die grüne Farbe eine kriechende Amphibie ist, doch hier unheilvoll in der Luft liegt. Im linken Teil gleichen die Formen mehr einem fliegenden Vogel, in der rechten und unteren Hälfte ist es eher schwebendes Wesen. Bedrohlich ist der aufgesperrte Krokodils-Rachen, der mit den weißen Zähnen die Angst vor dem Verschlungenwerden evoziert. Durch die rote Zungenspitze wird an einen feuerspeienden Drachen gedacht, archaische Furcht der frühen Menschen vor beflügelten, pestspeienden Dinosauriern. Ambivalente Bedrohung durch das Weibliche: der Rachen als Schlund und Loch, wo alles eingesaugt und zermalmt wird, der aber auch Ort der Wonne und des Gebärens ist. Verstärkt wird das Weibliche durch die Brüste des Drachens, die wie rotierende Scheiben, provokativ nach vorne versetzt, durch Schatten sich abheben und zugespitzt sind.
«L'élue du mal» entstand in Frankreich, wo der damals knapp vierzigjährige Maler im Kreis der Surrealisten verkehrte. Der Titel verweist auf Baudelaires Gedichtsammlung «Fleurs du mal» (Blumen des Bösen), die 1857 ediert, einen Skandal in Paris provozierten. 1929 erscheint von Max Ernst der berühmte Bilderroman «La femme 100 têtes» (Die hundert/kopflose Frau), der ein menschliches Bestiarium schwebender Figuren zeigt. – Konkreter beschäftigt sich der Künstler 1920 mit Flugzeugen: Collagen aus Fotoschnipseln zeigen auf kleinformatigen Blättern seine surreale Auseinandersetzung mit den neuartigen Luftapparaten.





René Magritte
Lessines (Belgien) 1898–1967 Brüssel

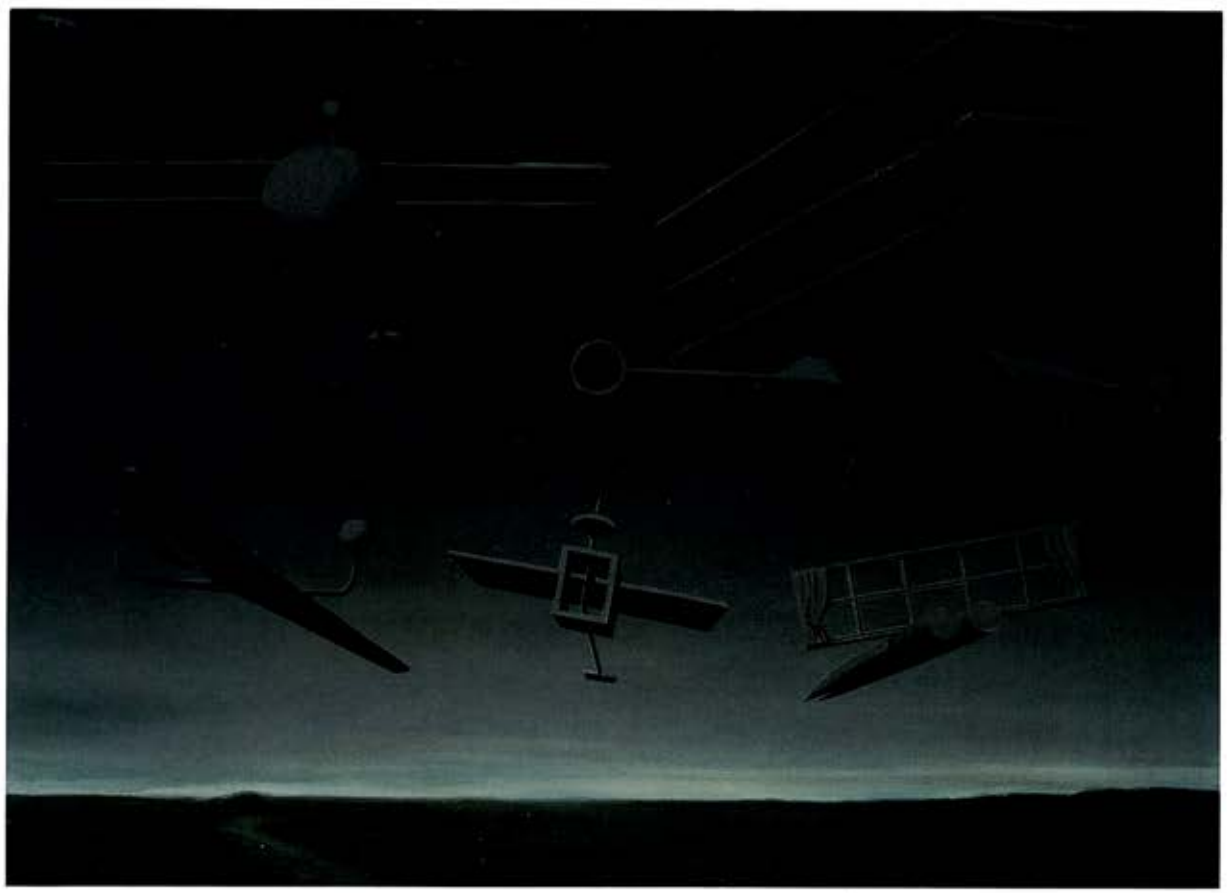
René Magritte
La force des choses (Kraft der Dinge) – 1958
Öl auf Leinwand – 49,6 x 59,7 cm
University of St. Thomas, Houston (Texas)

Schwebendes und Fliegendes, die Aufhebung der Schwerkraft, die metaphysische Absurdität mit dem Normalen zu konfrontieren – das war Provokation und Irritation durch das gesamte Oeuvre des belgischen Malers René Magritte. Der surrealistische Anarchist erschien stets als Biedermann: war korrekt gekleidet, trug Krawatte und Bowler; doch unter der Hutkrempe, da entstanden in seinem Kopf die neuen Ikonen: Bildfindungen, die der Logik des Absurden entsprungen, voller Ironie und Kritik sind.

1936/37 in den Schicksalsjahren von Europa, am Beginn des Spanischen Bürgerkrieges und seinem erbarmungslosen Luftkrieg gegen die Zivilbevölkerung durch die Legion Condor, da malte Magritte – anders als der unmittelbar herausgeforderte Spanier Picasso mit seinem anklagenden Bild «Guernica» – ein Ensemble von sechs Flugkörpern. Auf den ersten Blick erinnern diese an eine künstlerisch verfremdete Zusammenschau unterschiedlicher Flugzeugtypen. Irritiert entdeckt aber der aufmerksame Betrachter plötzlich ein fliegendes Fenster samt Granaten (rechts unten).

Die anderen Flugzeuge bestehen aus Kugelbomben und Sprengladungen. Die Flugzeuge sind tödlich-bedrohliche Kampfmaschinen über einer düster-schweren Landschaft ohne menschliche Behausungen.

1958 entstand das Gemälde «La force des choses»: schwebend liegen ein Baguette-Brot und ein Glas in der Luft. Am rechten und am unteren Rand wird das Gemälde von einem porösen Gesteinsfries umsäumt. Dahinter liegt im Dunkeln eine tote Stadtlandschaft mit Ruinen. Das schwebende Gebilde verweist auf das christliche Abendmahl: das Brot steht für den Leib Christi, der Kelch für sein Blut. Bei Magritte sind sie zur imaginären Kreuzform gefügt, verweisen auf Tod und Erlösung.

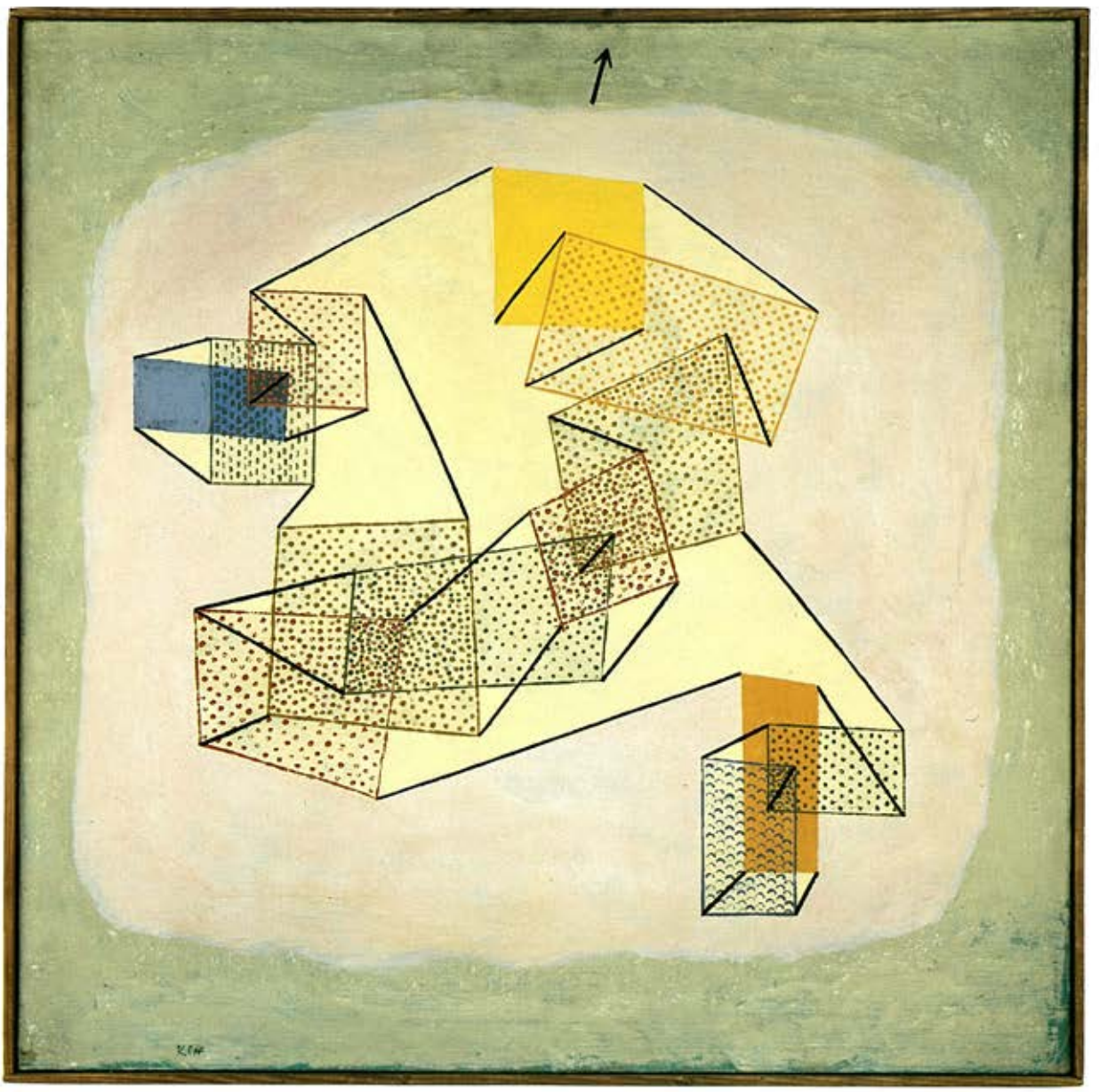


René Magritte
Le drapeau noir
(Schwarze Flagge) –
1937
Öl auf Leinwand –
54 x 74 cm
Scottish National
Gallery of Modern Art,
Edinburgh

Paul Klee
Münchenbuchsee bei Bern 1879–1940 Muralto bei Locarno

Modernes Leben heißt stete Veränderung: Kunst verläßt das Feste, hält nicht weiter eine bestimmte Situation fest. Veränderung verläuft raumzeitlich als Bewegung. Paul Klee figurierte auf allen Ebenen und virtuos durch alle Motive diesen Prozeß der Dynamik. Die Schweizer Kunsthistorikerin Carola Giedion-Welcker beschrieb diese Bewegtheit in ihrer Klee Monographie als ein phantastisches Spiel, „als körperliche Entfaltung von Menschen, Pflanzen und Tieren, von tanzenden, wandernden, laufenden, schwebenden, schwimmenden und fliegenden Wesen, die als Luftgeister, Nachtfalter, Wasser- und Luftvögel, wandernde Tiere, schwimmende Fische und nicht zuletzt als Akrobaten und Tänzer ... auftauchen. Der Triumph über die Schwerkraft wird hier immer wieder an Mensch und Ding illustriert" (1961).

Das Gemälde «Schwebendes (vor dem Anstieg)» zeigt einen immateriellen Körper. Das zarte Gebilde ist von abstrakter, sich entfaltender Form der Veränderung, erinnert fern an einen Winddrachen. Ein harmonisches Gleichgewicht verbindet und wägt Linie und Fläche, Form und Farbe.



Paul Klee
Schwebendes (vor dem Anstieg) — 1930
Öl auf Leinwand — 84 x 84 cm
Paul Klee-Stiftung, Kunstmuseum Bern

Wassily Kandinsky
Moskau 1866—1944 Neuilly-sur-Seine

Das Blau des Himmels als eine endlose Leere faszinierte seit altersher die Menschen, wurde Heimat und Medium ihrer Götter. Selbst für den rationalen Denker G. W. F. Hegel war das Blau „keine widerstandsleistende Fläche" sondern eine, „worein wir uns müssen vertiefen können" (um 1825). Konkreter aber übersinnlicher für den romantischen Maler Caspar David Friedrich: „Das reine Blau des Himmels mit der Sonne in der Mittelachse ist ein Gleichnis des Transzendenten und Ewigen" (um 1820).

Der Himmel ist Medium der Träume auch für den damals bald 75jährigen Wassily Kandinsky. Zauberhafte Mischwesen liegen in seinem «Bleu du ciel», erinnern an die Kindheit, wo Teile von Tieren aller Arten zu neuen Wesen und Ganzen gefügt wurden. Die märchenhafte, poetische Darstellung ist anders denn die meisten Spätwerke Kandinskys: Vielfalt und Formreichtum runder Gebilde, statt kantig geometrischer Strukturen finden sich; die Farben sind in bunter Vielfalt, nicht reduziert und auf Grundfarben beschränkt. — Der Gesamteindruck ist der eines überirdischen Schwebens, die Wesen sind frei der irdischen Schwere und Gebundenheit.

Wassily Kandinsky
Le bleu du ciel (Himmelsblau) — 1940
Öl auf Leinwand — 100 x 73 cm
Musée national d'Art moderne, Centre Georges Pompidou, Paris

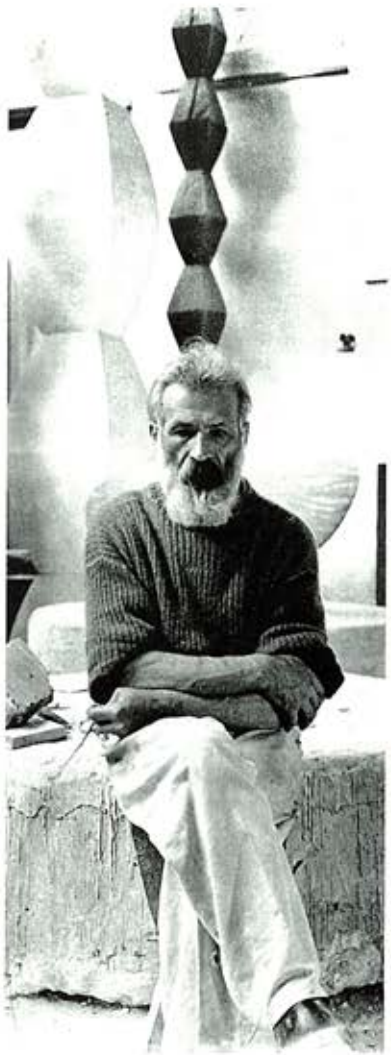
Constantin Brancusi
Pestisani Gorj (Rumänien) 1876–1957 Paris

Brancusi in seinem Atelier, Aufnahme mit Selbstauslöser (1933/34)

Der Berliner Bildhauer Bernhard Heiliger schrieb für das Magazin der «Zeit» einen schönen Text zu dieser Plastik; mit seiner freundlichen Genehmigung drucken wir hier einen Auszug ab:

Brancusi, 1876 geboren, gehört zu Beginn unseres Jahrhunderts zu den großen Erneuerern der Skulptur – wie etwa Kandinsky in der Malerei. Sie und einige andere – unter ihnen Duchamp-Villon, Tatlin und Archipenko – haben, zum Teil anfangs ohne Kenntnis voneinander, unser Weltbild der Erscheinungsformen nachhaltig verändert und die Tore weit geöffnet für die Freiheit in der Kunst. Sie waren die wirkliche Avantgarde, denn die gab es tatsächlich nur einmal.

Es war die Zeit des Aufbruchs der Moderne, einer neuen Zeit – auf allen Gebieten. In den Künsten wirkte die Abstraktion, die Übersetzung vom Abbild zum Sinnbild und daraus folgend die



völlige Gegenstandslosigkeit, wie eine Befreiung.
Brancusis „Absolute Form" (die Eiform), dieser Ursprungsgedanke ließ ihn auch nicht los, wenn er an seinen geheimen Wunschtraum dachte: „Fliegen können – welch ein Wunder!"
Zeit seines Lebens zeigen seine Skulpturen tatsächlich nur selten ausgesprochene Schwere («Tor des Kusses» in Tirgu-Jiu) – eher ein Lösen von der Erde (ein mir sehr naher Gedanke, den ich auf ganz andere Weise immer schon zu bewältigen versuche). Seine zahlreichen Vogel-Assoziationen aus Marmor und Bronze zeigen das immer wieder («Goldener Vogel» von 1919, Minneapolis Institute of Arts; die «Endlose Säule» in Tirgu-Jiu oder «Birth of Space» von 1940, Museum of Modern Art, New York und Nationalgalerie, Berlin). Es gibt seither keine Steigerung mehr in dieser Formaussage – es gibt nur anderes.

Bernhard Heiliger

Constantin Brancusi
Vogel (Birth of Space) –
um 1940
Bronze poliert, mit
Sockel 258 cm hoch
Nationalgalerie Berlin
(Staatliche Museen
Preussischer
Kulturbesitz)

Yves Klein
Nizza 1928–1962 Paris

Yves Klein
Victoire de Samothrace bleue – 1962
Blaue Farbpigmente auf Gipsform – 50,5 cm hoch (mit Sockel)
Galerie Silvia Menzel, Berlin

Die «Nike von Samothrake» ist eine der großen mythischen Plastiken der bildenden Kunst. Obwohl ein Torso, kopflos und ohne Arme, ist die heute im Louvre (Paris) aufbewahrte Großplastik der Antike (mit über zwei Meter Höhe) eine vielbewunderte Figur: normgebend bei den Klassizisten, verdammt von den Ikonoklasten. Die Bilderstürmer kaprizierten sich auf solch große Namen, attackierten diese normbildenden Werke.

„Ein aufheulendes Auto, das mit Gewehrsalven zu laufen scheint, ist schöner als die «Nike von Samothrake»" – das war der Hohn der Futuristen 1909 auf die normschaffende Schönheit klassischer Form, wie sie in dieser Siegesgöttin plastischen Ausdruck fand. Geschwindigkeit (statt Ruhe) war Inhalt der futuristischen Ästhetik. – Anders und subtiler ist Yves Klein. Er kauft die Figur (in einer verkleinerten Version) im Louvre-Kunstbazar, macht davon eine Multiple-Edition. Bestreut die Gips-Reproduktion mit blauen Farbpigmenten: die beflügelte Figur wird selbst zu Luft, wird fliegend. Die blaue Figur wird unsichtbar im unendlichen Himmelsblau. Der Prozeß des Immateriellwerdens eines Gegenstandes – das war Yves Kleins subtile Kritik an der überlieferten Tradition.

Joseph Beuys
Krefeld 1921–1986 Düsseldorf

Joseph Beuys
Raumsonde (Flugkörper) – 1959
Ölfarbe, Fett, Bleistift
Liniertes, stark zerknittertes Schreibpapier, linker Rand unregelmäßig gerissen –
29,0 × 20,6 cm
Sammlung Marx, Berlin

Der Künstler bezeichnet das Blatt rückseitig als „Raumsonde (Flugkörper)". Auf dunklem, zugemaltem Grund liegt ein Körper ausgespart. Dieser erinnert an ein Weichtier mit Fühlern oder an eine Weltraumsonde auf Stelzen (mit Antennen?). Vielleicht wollte Joseph Beuys darauf verweisen, daß die Weltraum-Sonden vor der Größe des Alls, vor der kosmischen Nacht und Leere klein wie Wanzen sind. Das Blatt entstand 1957, im Jahr, wo der erste sowjetische Sputnik in den Weltraum geschossen wurde. – Von rechts kommend landet ein viermotoriges Propeller-Flugzeug;

Joseph Beuys
Landendes Flugzeug — 1957
Ölfarbe auf brauner Strohpappe — 24,9 x 30,8 cm
Sammlung van der Grinten, Kranenburg

Joseph Beuys wurde 1941 zum Sturzkampf-Flieger auf dem Flughafen Erfurt ausgebildet. 1943 stürzt er bei einem Kampfeinsatz auf der Krim ab. Der Schwerverletzte wird von Tartaren gepflegt. — Die Erfahrung als Flieger, der Absturz und der Heilprozeß waren entscheidende Erlebnisse, die Joseph Beuys in seiner Kunst verarbeitete.

vom linken Rand führen rote Lichtpunkte diagonal in die Raumtiefe. Das Leitwerk vom Flugzeug ist sorgsam angegeben, die Landebahn markiert. Im Erdbereich deuten dunkle Schemen Airport-Bauten an. — Alles ist exakt notiert, läge über dem gut A4 kleinen (aber monumental wirkenden) Blatt nicht eine nächtlich-drückende Stimmung, hervorgerufen durch die Farbe und malerische Struktur der horizontalgesetzten Pinselstriche. Das Flugzeug wirkt dadurch wie ein vorsintflutliches Wesen, ist weniger technische Apparatur, sondern vogelartige Flugmaschine.

Markus Lüpertz
Reichenberg (Böhmen) 1941 — lebt in
Düsseldorf und Berlin

1964, im gleichen Jahr wie das Bild entstand, gründeten vierzehn junge Künstler Berlins erste Selbsthilfegalerie, die legendäre Galerie Großgörschen und bildeten eine Ausstellungsgemeinschaft in den angemieteten Fabrikräumen. — Kontra Abstraktion (damals die informelle Kunst und die Gruppe Zero) wurde Malerei und Figuration gesetzt.
In einer Zeit, in der Kunst und Künstler sich der politischen Veränderung verschrieben, da setzte Markus Lüpertz mit seinem «Dithyrambischen Manifest» einen anderen Akzent. Dithyrambos ist ein Gedicht, das in rauschhafter Ekstase vorgetragen wird, ein stürmischer Lobgesang auf Dionysos (lat. Bacchus).
Das Gemälde «Dithyrambe schwebend» zeigt mit dem Riesenformat von knapp zwei mal zwei Metern einen mächtigen, doch nicht bestimmbaren Gegenstand vor einem blauen Himmel, schwebend über einem grünen Horizont. Obwohl voluminös, opak und schwer, liegt diese Dithyrambe souverän in den Lüften, ohne maschinellen Antrieb, ohne Schwebeflügel oder Auftrieb. Liegt kraft künstlerischer Imagination über der Wirklichkeit. Kunst ist für Markus Lüpertz umfassender denn die Wirklichkeit mit ihren Gesetzen: „Verständliche Kunst ist schlechte Kunst."

Markus Lüpertz
Dithyrambe schwebend – 1964
Leimfarbe auf Leinwand – 200 x 195 cm
Courtesy Galerie Michael Werner, Köln

Sigmar Polke
Oels 1941 — lebt in Düsseldorf

Selbstporträt eines Künstlers anderer Art: vor Erdkugeln, Raumsonden und im All an Schläuchen torkelnden Astronauten, ironisiert sich der Künstler als olivgrüner, aufgeblasener Ballonkopf. Die Augen sind viereckige TV-Kisten, der Mund ein breiter Schlitz und die Nase geometrisch geformt. Der Hintergrund, die Leinwand ist ein bedruckter Stoff, ein vorgegebenes Muster, das vom Künstler übermalt und verfremdet wurde.

In einer Textcollage von 1966 hat Polke mit dem Maler Gerhard Richter tiefsinnig über Gott und Welt in der Sputnikzeit sich ausgesprochen: „Als Paddy aus tiefem Schlaf erwachte, schwebte das Schiff frei im Weltraum. Er spähte zum Bullauge hinaus. Die ewige Nacht des Weltraums umgab ihn. Achtern schimmerte Schaet, links von ihnen hing die goldene Kugel des Alpheratz und vor ihnen lagen die Sterne der Andromeda — Adil, der Leib; Mirach, die Lenden; Almach die Schulter." — Halb ironisch und halb erstaunt ist auch der Gesichtsausdruck von Sigmar Polkes «Polke als Astronaut».

Sigmar Polke
Polke als Astronaut — 1969/71
Kunstharz auf Dekorstoff — 90 x 75 cm
Sammlung Ulbricht, Düsseldorf

Anselm Kiefer
Donaueschingen 1945 — lebt in Buchen, Odenwald

Anselm Kiefer
Das Buch — 1985
Blei, Stahl, Zinn —
289,5 x 420 x 86 cm
County Museum,
Los Angeles
Courtesy Anthony
d'Offay Gallery,
London

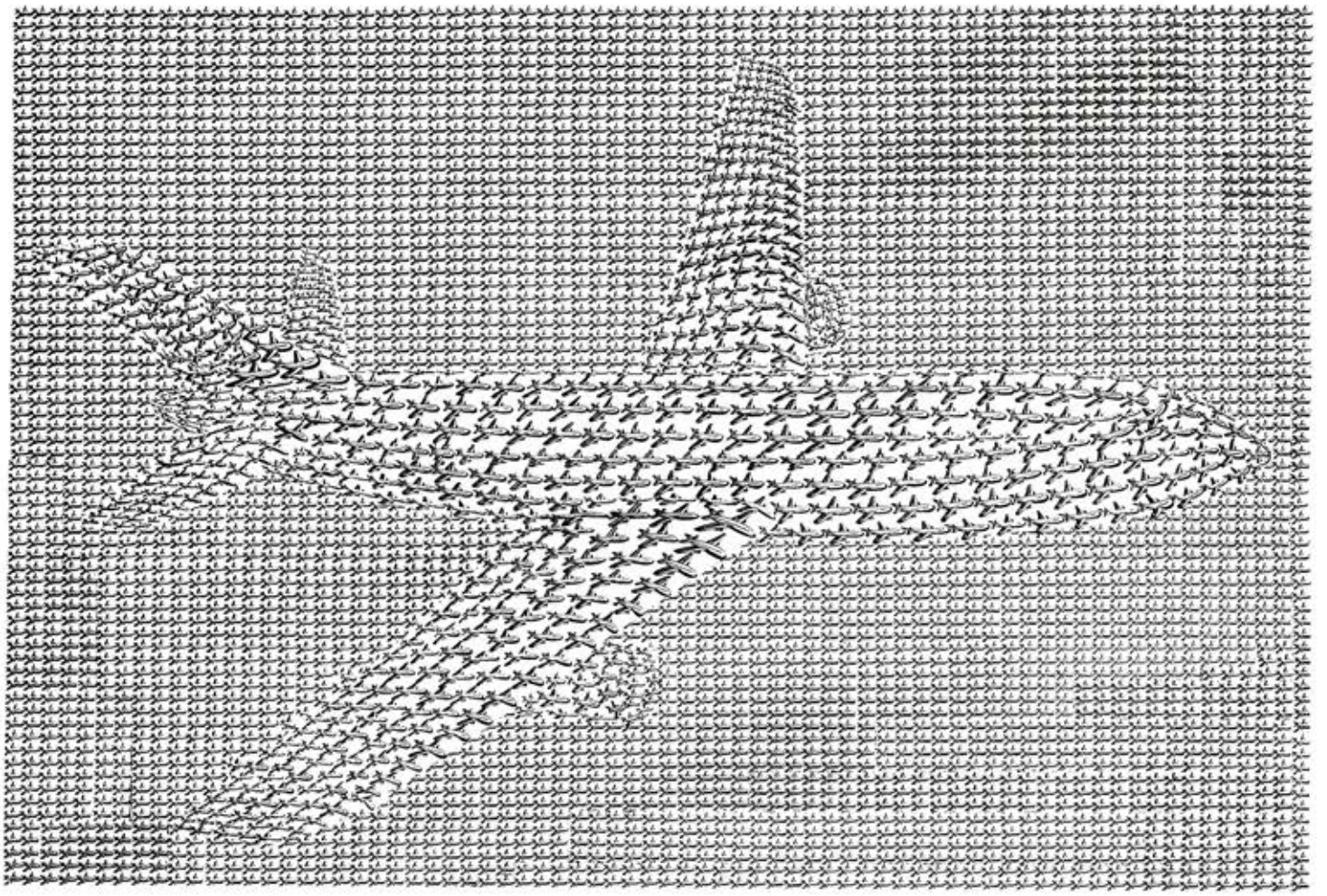
Das aufgeschlagene Buch und die mächtigen Flügel von Anselm Kiefers Plastik lassen den Betrachter an die Johannes-Offenbarung denken. Dort wird die Verheissung von einem Engel überbracht; die Lehre Gottes wird von dem davor knienden Johannes wortwörtlich verschlungen und körperlich aufgenommen. Die visuelle Umsetzung der Offenbarung zeigt ein Georg Lemberger zugeschriebener Holzschnitt von 1520, der einen Entwurf von Albrecht Dürer von 1489 aufnimmt. Kiefers «Buch» führt zu dieser großen Tradition zurück, bricht aber radikal damit. Nicht die göttliche Inspiration, sondern Künstler-Phantasie ist beflügelnd. An-

selm Kiefer entwarf viele „Malbücher", darin werden die Möglichkeiten des bildlichen Denkens, der Malerei systematisch ausgelotet. 1985 schuf der Künstler eine andere Plastik mit dem Titel «Palette mit Flügeln», die direkter auf den Maler als den subjektiven Schöpfer, auf den Flug der künstlerischen Imagination verweist. Modern ist Kiefers Perspektivwechsel: das Über-Ich wird Künstler-Ich, Gott profaniert. Nicht eliminiert ist die Kraft der beschwingenden Flügel: Inspiration heißt Loslösung vom Wirklichen. (C. A.-J. S.)

Thomas Bayrle
Berlin 1937 — lebt in Frankfurt

Thomas Bayrle
Flugzeug — 1982/83
Fotocollage
8 × 13,4 m
Besitz des Künstlers
Ausstellung 'Von hier aus' — Düsseldorf 1984

Die Suche nach der Ikone, dem einzigartigen Bild aller Bilder, ist ein Ideal der Künstler. Solche Formen werden durch Konzentration auf eine Idee und durch einen künstlerischen Wurf neuer Art geschaffen, so wenigstens in der traditionellen, künstlerischen Machart. — Thomas Bayrle arbeitet anders: er nimmt das Hauptmotiv von berühmten Gemälden (Christus am Kreuz, Madonna mit Kind) als Umriss und 'füllt' diesen mit typisierten Formen aus dem Alltag (Autobahn-Stück, Kreuzform). Diese werden zu emblematischen Grundformen vereinfacht, zu einem Modul verkleinert. Diese Einheit ist neue Arbeitsgrundlage: wird generiert, moderiert, verzerrt etc. und wie bei ei-



Thomas Bayrle
Airbus „Flugzeug" — 1981
Fotomontage — 22,3 x 33 cm
Besitz des Künstlers

nem Intarsienwerk zu einer neuen Gesamtheit zusammengefügt.

Bei den Werken um 1980 war das Bildthema des Gesamten bestimmend für das einzelne Modul: Flugzeuge wurden aus Flugzeugen zusammengesetzt. Das einzelne Teil ist das Ganze in Kleinausgabe und das Ganze ist ein Gebilde dieser Teile. — Bei allen diesen Arbeiten von Thomas Bayrle wird das alte Axiom vom Ganzen, das mehr ist als die additive Summe der Teile, unterlaufen und zugleich bestätigt. Das Ganze ist die Summe der Teile, aber auch ein neues, künstlerisches Ganzes, das mehr ist als nur die Teile — die neue Ikone ist destruktiv konstruiert!

Sandro Chia

Florenz 1946 — lebt in Ronciglione und New York

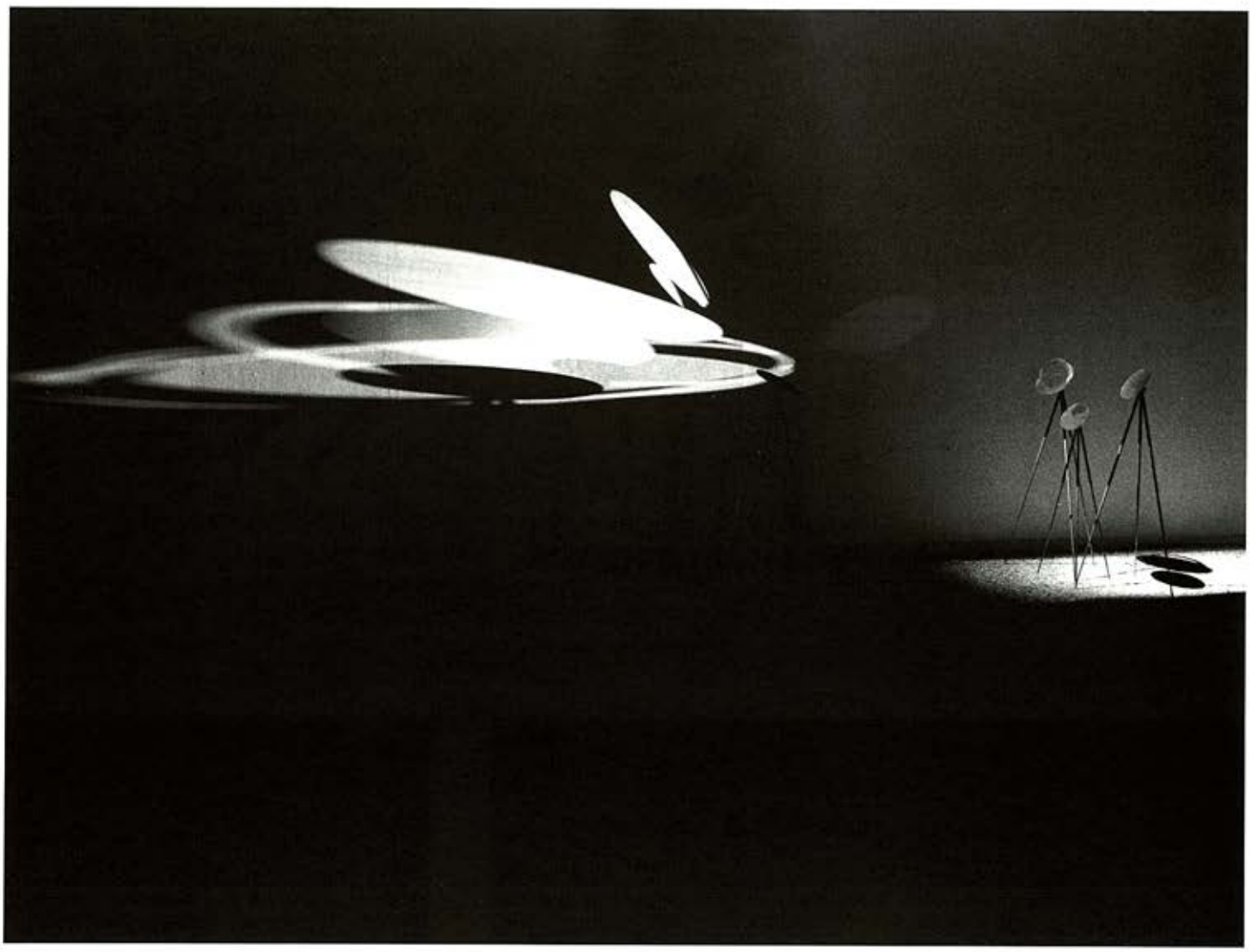
Sandro Chia
Genova — 1980
Öl auf Leinwand — 226 X 396 cm
Sammlung Marx, Berlin

Heiner Bastian führte 1982 mit dem Künstler in New York ein Gespräch, worin auch versucht wird, das rätselvolle Bild zu deuten.

Bastian: „In manchen Deiner Bilder, zum Beispiel in dem großformatigen Bild «Genua» konstituiert sich das malerische Problem durch verschiedene Phänomene, die nicht einander bedingen, sondern eher rätselhaft wie in einer Metasprache einander antworten."

Chia: „«Genua» ist ein großformatiges Bild, aber nur in seinen metrischen Abmessungen, denn alles, was sich in diesem Bild ereignet, macht es zu einem sehr kleinen Bild. «Genua» repräsentiert als Miniatur ein wirklich kosmisches Phänomen. Auf der einen Seite sehen wir ein tatsächlich großes Haus, das in seiner Relation zu den Ereignissen des Himmels klein sein muß, sehr klein. Auf der anderen Seite ist das Haus selbst rätselhaft, denn es beläßt allem, was in ihm passieren kann, seine Größe. Ich wollte ein großes Bild über einen komplexen großen Gegenstand machen und das Bild sollte angesichts seines eigenen inneren Drucks, vielschichtiger Probleme, zusammengedrängt, kleiner werden. Nur seine Kraft, sein rätselhafter Ausdruck sollte sich am größten Ozean groß erweisen."

Jakob Mattner
Lübeck 1946 – lebt in Frankfurt



Jakob Mattner
Percussion II, 1986/88
Dritte Version: Wirbel, Glas, Spiegel, Stativ und Licht
Kestner Gesellschaft, Hannover

Jeannot Simmen und Christoph Asendorf

Die Aufhebung der Erdgebundenheit in Kunst und Architektur

Fliegen und Schweben – Die Überwindung der Schwere

von Jeannot Simmen

Der Traum vom Fliegen: Alexander der Große

Um 1910 wird die Kunst abstrakt-modern und gleichzeitig realisiert sich der alte Traum vom Fliegen – wovon der mazedonische Feldherr Alexander der Große schon in der Antike erzählte. Als der wagemutige Eroberer das Ende der damaligen Welt erreichte, da reizte es ihn zu erforschen, ob hier wirklich Erde und Himmel zusammenstoßen; ob ihm, dem großen Eroberer, natürliche Grenzen gesetzt werden könnten.

1 Die Luftfahrt von Alexander dem Großen, Spielstein, 4,5 cm Ø, Kunsthistorisches Museum, Wien

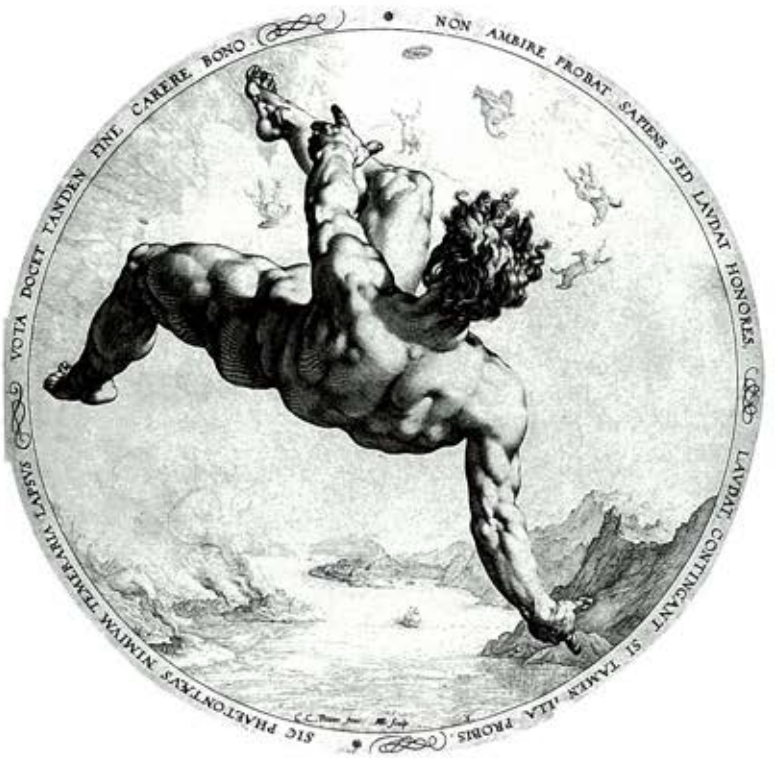
Alexander fing in jener fernen Gegend – so wird überliefert – große und starke, doch zutrauliche Vögel; zwei von ihnen läßt er drei Tage hungern. Er befiehlt seinen Handwerkern ein Gestell herzurichten, dieses besteht aus einem größeren Korb und einer Vorrichtung, woran die Vögel angekettet werden. Alexander steigt in den Korb, faßt zwei lange Speere, an deren Ende große Fleischstücke von frischgeschlachteten Tieren gesteckt wurden.

Die hungrigen Vögel versuchen, nach der Lockspeise zu schnappen, fliegen hoch und heben den listenreichen Alexander in die Lüfte (Abb. 1, 2). Alexander schildert das neuartige Erlebnis der Luftfahrt in einem Brief: „Wir landeten auf einem Feld, das weiter als zehn Tagesmärsche von meinem Heer entfernt war, doch blieb ich unverletzt in meinem eisernen Behältnis. Ich erreichte mit den Greifen eine solche Höhe, daß die Erde unter mir wie eine Tenne erschien und das Meer wie ein Drache, der sie umschlingt" – so Alexander der Große; mühelos wurden im Überland-Flug größere Distanzen überwunden, neuartig war die Sicht von oben, aus der dritten Dimension auf die Erde.

Der Traum vom Fliegen ist uralt, viele Legenden berichten von den menschlichen Eroberern, von irdischen Helden, die in den göttlichen Raum, in die dritte Dimension vorstoßen: Etana aus Babylon auf seinem Adlerflug, Sindbad der Seefahrer mit seinem Riesenvogel, Wieland der Schmied mit seinem Flughemd. Ovid erzählt in seinen «Metamorphosen» die antik-griechischen Überlieferungen, berichtet von der Vermessen-

2 Alexanders Greifenflug, Buchmalerei in der Historienbibel, Ende 15. Jahrhundert, Zentralbibliothek Solothurn

heit antiker Himmelsstürmer: Tantalus, Ikarus, Phaeton und Ixion – Hendrik Goltzius, der geniale Kupferstecher des Manierismus, entwarf 1588 dazu runde Grafiken. Diese Helden wurden für ihren Drang, den Himmel zu erobern, für ihre Auflehnung gegenüber den Göttern bestraft durch Sturz auf die Erde oder Verbannung in die Unterwelt. Zwei der Himmelsstürmer sind hier von Interesse: der beflügelte Ikarus (Abb. 3) und der durch den Himmel mit einem Pferdegespann preschende Phaeton (Abb. 4). Beide sind ‚schwerer als Luft', mit einem Antrieb versehen, der ihr Gewicht ähnlich wie bei Alexander dem Großen aufhebt und sie durch die Lüfte trägt.



4 Hendrik Goltzius (nach Cornelis van Haarlem) Sturz des Phaeton, Kupferstich, aus der Serie mit den vier 'Himmelsstürmern'

Schwebende Imaginationen – Neuzeit um 1500

Anders als das Fliegen ist das Schweben, das in den Weltreligionen die göttliche Macht in der Luft demonstriert und für Menschen die Erlösung von irdischer Schwere bedeutet. Götter und Heilige sind schwebemächtig, können sich schwerelos in der Luft bewegen. Keine Vögel, Vogelflügel oder himmlische Pferde heben wie bei Alexander, Ikarus oder Phaeton den traumhaft durch den Äther Schwebenden hoch. Grenzen- und mühelos sind seine Bewegungen, er ist ‚leichter als Luft'. Schwebende Heilige stehen in der christlichen Rangordnung höher als Engel, sind keine Gottesdiener. In der mittelalterlichen Bilderwelt verläuft die Schweberichtung meist vertikal: die Auferstehung von Christus, die Erlösung leidender Märtyrer geht linear himmelwärts.

3 Der Sturz des Ikarus, Holzschnitt, in: T. M. Cicero, Rhetorik, Freiburg im Breisgau 1493

Michelangelo, der große Renaissance-Künstler an der Schwelle zur Neuzeit, malte in der Sixtina- und Paolina-Kapelle des Vatikans riesige Fresken mit heiligen Figuren. Diese himmlischen Wesen wirken zugleich voluminös-schwer, wie befreit-schwebend, liegen souverän in der Luft, haben die Erdgebundenheit überwunden. Sie zeigen die überirdische Schwebemächtigkeit: brausend bewegen sich Gott, Jesus oder die Heiligen durch die Lüfte, schrankenlos und alldimensional sind die Bewegungen.

Die dritte Dimension war im Mittelalter göttlicher Macht ausschließlich vorbehalten. Kein Zufall, daß die Legenden jener Zeit berichten, daß eine „göttliche Gewalt" Alexander überschattet habe und das Gefährt zur Erde hinabgetrieben wurde, daß eine Macht, größer als Alexander, diesem den Himmelsraum verwehrte, dem profanen Herrscher Grenzen setzte. Alexanders Luft-

5 Jacopo Tintoretto, Der Heilige Markus befreit den Sklaven, 1548, 415 × 541 cm, Accademia Venedig

fahrt galt der mittelalterlichen Glaubenswelt als Musterbeispiel für menschliche Hybris.

Erst ein Künstler-Titan wie Michelangelo vermochte das Schweben nicht als religiös-entrückten Zustand göttlicher Verklärung zu malen, sondern als eine Fähigkeit von wohl überirdischen Menschen, die aber nicht den Heiligenschein der Frommen tragen. Michelangelos Bildfiguren sind göttliche Wesen, doch ohne naive Verklärung. – Ein anderer großer Künstler, der Venezianer Jacopo Tintoretto, malte wenige Jahre später im Stil des Manierismus einen Schwebenden. Im waghalsigen Kunstflug erscheint der Heilige Markus und hilft einem Sklaven, der wegen seines standhaften christlichen Glaubens Marterqualen ausgesetzt werden soll (Abb. 5).

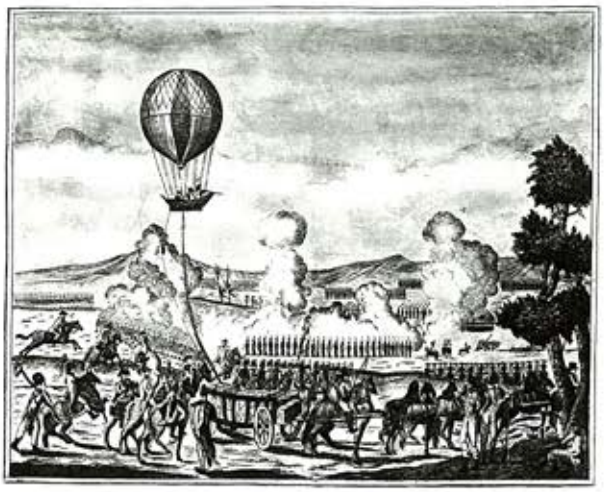
6 Francisco Goya, Eine Art zu fliegen, 1815–20, Radierung und Aquatinta

Um 1800 – Fliegende und schwebende Menschen (Goya)

Die ersten fliegenden und schwebenden Figuren in der bildenden Kunst, die nicht weiter im mythologischen, religiösen oder allegorischen Kontext stehen, finden sich seit 1800. Francisco Goya ist der große Erfinder: im alten Europa ist er der letzte Hofmaler Spaniens und der erste Maler der Moderne von europäischem Rang. Seit etwa 1800 illustrierte er keine mythologischen oder religiösen Geschichten in der traditionellen Machart, sondern erprobt neue, traumhafte Erscheinungen. Goya malt Menschen mit Flügeln, die keine Heilige mehr sind, sondern moderne Angreifer (Abb. 6 und S. 4), er zeigt Schwebende mit menschlich-individuellen Zügen (Abb. S. 5). Seine Figuren sind visionär und irdisch, albtraumhaft und real – Konstellation moderner Vorstellungskraft zwischen den Extremen von Vernunft und irrational Unbekanntem.

Goya ist der moderne Künstler vor der Moderne: arbeitet seit der mittleren Schaffenszeit fern der höfischen Rokokomalerei. Seine fliegenden Figuren können neuartige Eroberungen ausführen und den uneinnehmbaren Fels aus unbekannter Dimension attackieren; sein Schwebepaar liegt wie eine moderne Traumvision über einer Szenerie der napoleonischen Eroberungskriege. Nicht die Motive machen ihn modern, sondern seine neuartige Darstellung.

Goya war für die Malerei ein Pionier, wie die Gebrüder Montgolfier für die Ballon-Luftfahrt (Abb. 7). Kunst und Technik verbindet schon damals der Impuls, die Erdenschwere aufzuheben, die Last des bodenfixierten Feudalismus loszuwerden. Radikale Veränderungen auch in der Architektur: mit der ‚Revolutionskunst' wird um 1800 die barocke Herrschaftskunst attackiert. Erstmals finden sich Entwürfe für Kugelbauten, der französische Architekt Etienne-Louis Boullée entwirft eine Newton-Grabstätte als Kugelbau.



Umfassender und mit dem Griff nach dem Himmel entwirft C. N. Ledoux eine kosmische Architektur mit schwebenden Planeten, die von unsichtbaren Strahlen in der Leere des Alls ‚festgehalten' werden (Abb. 8). Undenkbar ohne Newtons Gravitationsstrahlen, die als unsichtbare Macht die Beschleunigungen bestimmen und die Planetenkugeln in einem Gleichgewicht der Attraktions- und Repulsionskräfte halten. Auf Ledoux' Radierung findet sich keine Sonne, unser Zentralgestirn liegt außerhalb des Blattrandes, die Verlängerungen der Strahlen weisen nach unten: Raffinierte Kritik am Sonnenkönig, am französischen Absolutismus und Feudalismus: Plädoyer für eine (englische) konstitutionelle Monarchie!

7 Militärischer Einsatz eines Fesselballons in der Schlacht von Mantua, 1796/97

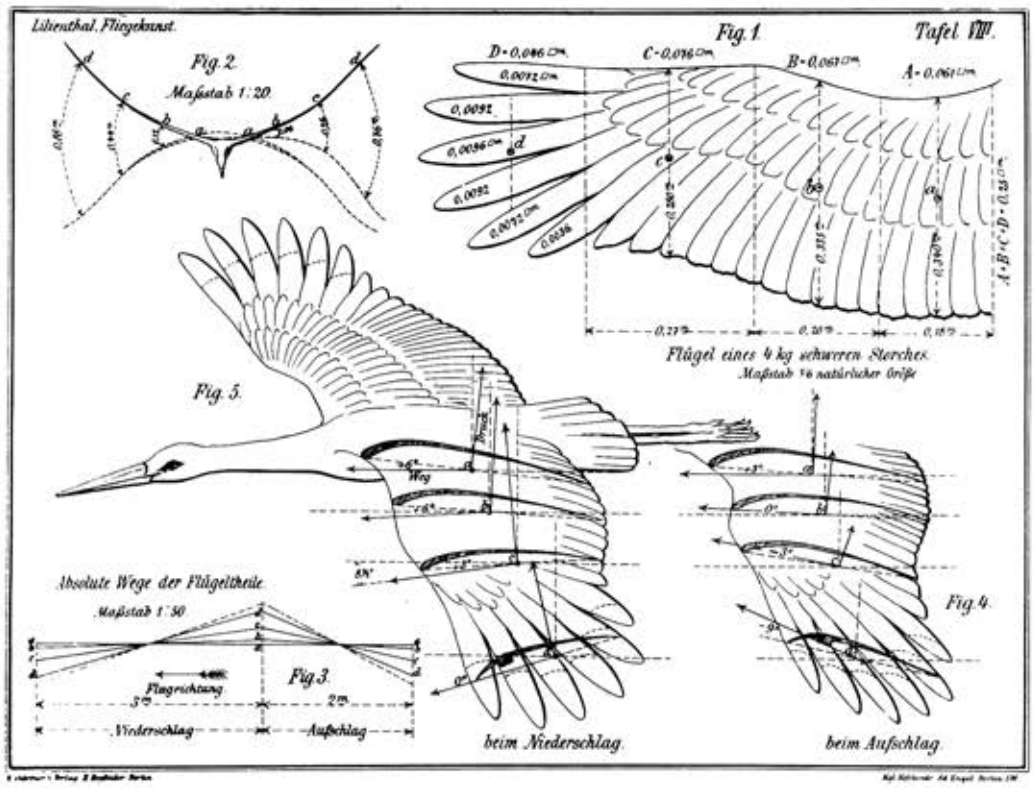
8 C. N. Ledoux, Planetenblatt, Entwurf für ein Wandbild, um 1800

1891, erste Flugversuche: Otto Lilienthal

Vorläufer der fliegerischen Moderne ist Otto Lilienthal: 1891, vor knapp 100 Jahren, macht er seine ersten erfolgreichen Flugversuche. Unweit von Berlin sprang der mutige Luftpionier mit dem von ihm entworfenen und gebauten Flügelgestell ab. Die Fotografie aus dem Jahre 1891 zeigt Lilienthal kurz vor dem Start in Derwitz. Gleich wird der abenteuerliche Ingenieur mit einem kühnen Sprung den festen Boden verlassen und mit den grazil-zerbrechlichen Flügeln in der Luft segeln (Abb. 9). Am eigenen Leib erprobte der mutige Ingenieur das Risiko seiner Erfindung.

Otto Lilienthal ist der Pionier des vogelgleichen Fluges: 1889 veröffentlichte er das programmatische Werk «Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst». Der in Pommern gebürtige Ingenieur und Maschinenfabrikant beobachtete und studierte jahrelang den Flug großer Vögel, untersuchte Stellung und Bewegung der Schwingen im Luftstrom (Abb. 10). Otto Lilienthal verbesserte mit seinem Bruder Gustav stets seine Konstruktionen: aus kurzen Landhopsern wurden Luftsprünge, dann Gleitflüge mit einer Länge bis 250 m Distanz.

9 Otto Lilienthals erste Flugversuche – 1891



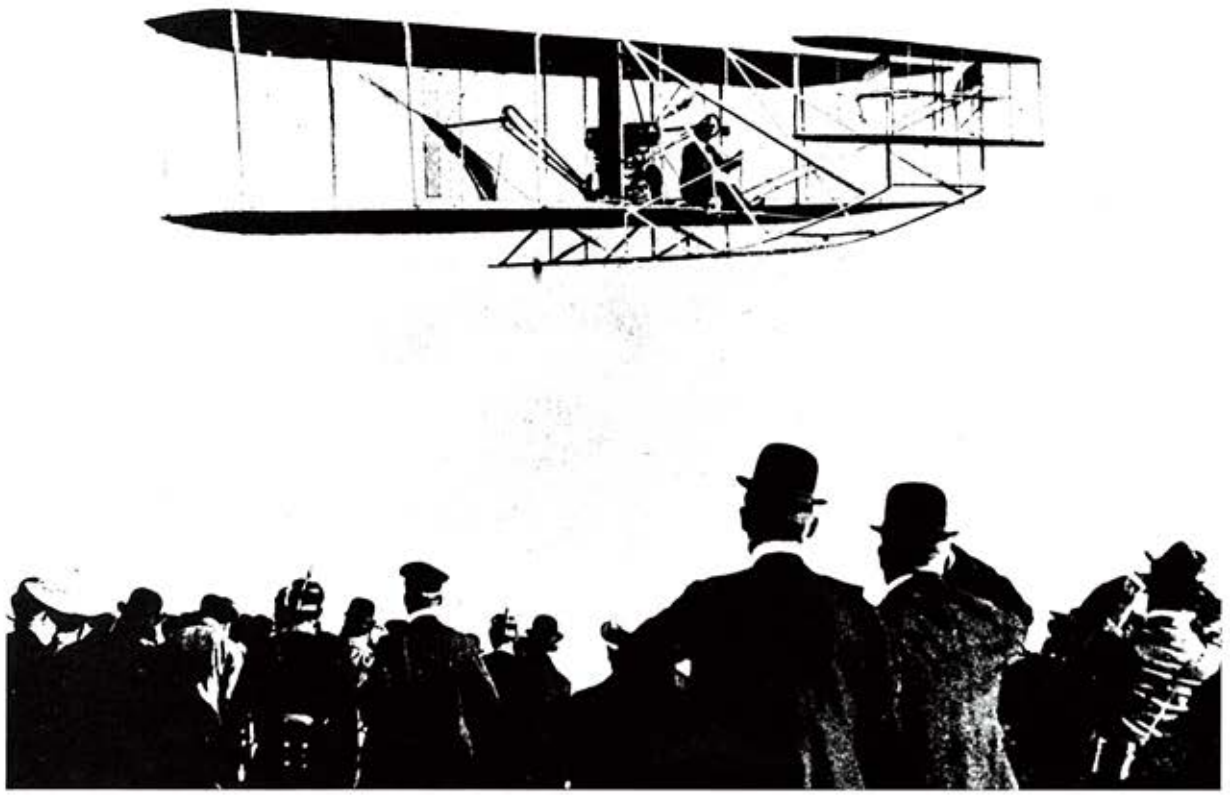
10 Otto Lilienthal, Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst, Berlin 1889: Unsere Lehrmeister im Schwebeflug (Storchenflügel)

Im Jahr 1893 baute Lilienthal auch einen flügelschlagenden Versuchsapparat, der an Leonardo da Vincis Entwürfe erinnert; beide wollten das Geheimnis des Vogelfluges ergründen und mit beweglichen Flügeln nachahmen. Lilienthals Versuche unterschieden sich aber von denen seiner vielen Vorgänger: er lebte in der technischen Neuzeit, wo die mechanischen Vorgänge erforscht und die ersten Motore schon erfunden sind.

Lilienthals Experimente zeigten ihm, daß die menschliche Muskelkraft zu gering ist für den Auftrieb oder einen längeren Flug. 1896 machte er die ersten Versuche mit einem nicht-natürlichen Antrieb und schnallte sich einen Kohlesäuremotor auf das Fluggestell. Diese Versuche blieben nur deshalb unbefriedigend, weil ein leichter Flugmotor mit einer hohen Leistung erst noch erfunden werden mußte.

Von 1891 bis zu seinem Todessturz im August 1896 unternahm der Ingenieur annähernd dreitausend Flugversuche mit 18 verschiedenen Konstruktionen. Otto Lilienthal, der erste fliegende Mensch dank technisch-wissenschaftlichem Fluggerät, stürzte im sechsten Versuchsjahr bei einem Flug von den Rhinower Bergen (bei Berlin) aus der Höhe von 15 Metern ab, starb im Alter von 48 Jahren an den Folgen der gebrochenen Wirbelsäule.

„Fliegen ist der schönste Sport, den ich kenne" — so burschikos drückte sich der Flugpionier aus. Der kräftige und mutige Mann realisierte als erster den Traum der Menschheit vom Fliegen, zeigte den Weg technischer, wissenschaftlicher Lösungen. Technik allein kann die Erdenschwere überwinden, nicht der kühne Sprung des Schneiders von Ulm, nicht todesmutige Luftstürze mit unzureichender Technik, aber großer Wunsch-Illusion. — Natur ist nicht im Sturmschritt besiegbar, sondern allein „durch eifriges Versenken" — so der Technikhistoriker Arthur Fürst — „durch folgerichtiges Erdenken von Mitteln, denen die Natur nicht zu widerstehen vermag. Man nennt das technische Arbeit", das war Lilienthals Pionierleistung.



11 Orville Wright, Motorflug auf dem Tempelhofer Feld in Berlin, September 1909

Motorflug und Flug-Faszination

Jahre später unternahmen Orville und Wilbur Wright 1903 den ersten Motorflug: gut 35 Meter wurden überwunden. Doch schon 1908 demonstrierten sie in Frankreich einen Motorflug über eine Länge von 50 km. Der Beweis war erbracht: Propellerflugzeuge können über längere Distanzen sich in der Luft bewegen (Abb. 11). Als Durchbruch der modernen Fliegerei gilt die wagemutige Überquerung des Ärmelkanals von Louis Blériot im Juli 1909.

In diesem Jahr wurde Fliegerei offiziell und ein Unternehmen konkurrierender Flugpioniere auf Schau-Veranstaltungen. In Berlin finden auf dem Tempelhofer Feld die ersten Flugvorführungen statt. Im Pionierjahr der Aviatik wird 1909 auch eine Vorgängergesellschaft der Lufthansa, die «Deutsche Luftschiffahrts AG», gegründet, die ein Jahr später Passagiere und Post mit dem Zeppelin beförderte. In Frankfurt fand 1909 die «ILA» statt, eine internationale flugtechnische Leistungsschau (Juli—Oktober). Berlin wurde zur deutschen Luftfahrtmetropole, besonders durch den Bau des Flugplatzes Johannisthal; Fliegen war Faszinosum und Luftschiffahrt eine neuartige Reise-Möglichkeit.

Innerhalb weniger Jahre wurde aus wagemutigen Pionierleistungen die schnellste Beförderungsart und modernste Kriegstechnik. Lilienthals große Utopie von der völkerverständigenden Möglichkeit des menschlichen „Kunstfluges" wurde doppeldeutig realisiert. Die Distanzen schrumpften, die Völker rückten näher; doch mit den Luftangriffen wurde auch eine neuartige Bedrohung geschaffen.

Aviatik und Avantgarde um 1910: Fliegen, Schweben und die Abstraktion

Fliegerei wurde modern durch zwei Erfindungen: starre, unbewegliche Flügel und motorbetriebene Propeller. Wissenschaftliche Überlegungen und praktisches Experiment führten zur Einsicht: der Mensch ist kein Vogel und wird den Vogelflug nicht oder nur stümperhaft nachahmen können, Fliegen mit beweglichen Flügeln ist gefährlich, wird bei stärkerem Wind zur akrobatischen Leistung im Himmelsraum ohne Auffangnetz. Auch ist die menschliche Muskelkraft zu gering oder das eigene Gewicht zu schwer, um in die Lüfte abzuheben. Moderne Technik ersetzt Natur — das ist das Fazit.

‚Natur — kein Vorbild', das ist auch Devise der revolutionären Avantgarde in der Kunst um 1910; „Kunst gibt nicht das Sichtbare wieder, sondern macht sichtbar" — wie Paul Klee prägnant formulierte. Kunst abstrahiert vom Unmittelbaren, verläßt die reale oder impressionistische Darstellung der Gegenstände, das ist bei allen Unterschieden die gemeinsame Intention der Avantgarde französischer Kubisten, russischer Konstruktivisten und italienischer Futuristen. Natur wird nicht weiter nachgeahmt; Farbe und Form sind nicht mehr Mittel zum Zweck von Gegenstands-Darstellungen.

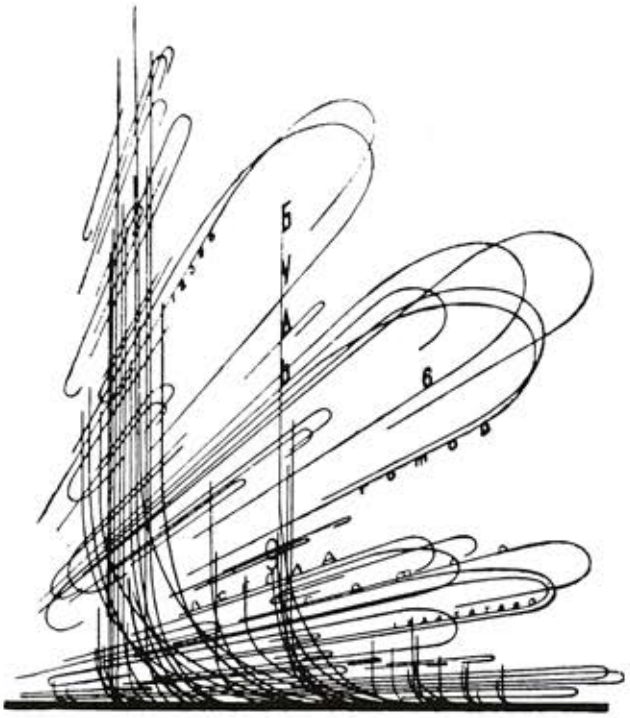
Form und Farbe werden autonom, zum selbständigen Inhalt, sie transformieren Stimmungen. Aber nicht als individuelle Gefühle: geläutert durch Abstraktion gewinnen Farbe und Form die Kraft von ursprünglichen und visionären, archaischen und utopischen Bildern. Form und Farbe sind nicht dekorativer Selbstzweck, sondern veranschaulichen Abstraktes: Schwere—Leichte, Fliegen—Schweben, Dynamik—Beschleunigung, Begrenztes—Unendliches. Pure Sinnes-Empfindungen, die sich von den bisherigen Trägern (göttliche, mythologische und allegorische Figuren) ablösen.

Farbe und Form werden zum Stimmungsgehalt an sich, verbinden menschliche Erfahrung mit archetypischen Urgefühlen. Der schwierige Prozeß, subjektiv einen allgemeingültigen Sinn künstlerisch zu erfassen, das zeigen die vorne farbig abgebildeten Werke, besonders von Künstlern, wie Kandinsky und Klee, Malewitsch und Tschaschnik. Avantgardistische Werke, die wir einerseits intellektuell bewundern, da sie traditionssprengend waren; andererseits ein widersprüchliches, abstrakt-sinnliches Ereignis sind, vergleichbar in den Wirkungen mit religiösen Ikonen. Diese Werke der Moderne werden in einem Doppelprozeß wahrgenommen: sind intellektuell-abstrakt und materiell-direkt, sind vermittelt und unmittelbar in einem psychophysischen Simultanakt erkennbar.

Die künstlerischen Mittel oder Techniken dazu sind die Experimente mit neuen Perspektiven und Materialien, mit vorher unbekannten Anordnungen und Kompositionen, die im Verbund revolutionär wirken. Kandinsky löst mit seinen Strukturen das überlieferte Formbild auf. Oben/unten, vorn/hinten ist nicht mehr durch Gegenstände exakt bestimmbar — alles wird schwebend und vieldeutig, eine experimentelle Intention des Künstlers, wie er in seiner eigenen Bild-Interpretation darlegt. — Zwei Jahre später setzt Malewitsch mit seinem Quadrat als Basiselement des Suprematismus das Nichts, die Gegenstandslosigkeit selbst zur Bildidee um.

Moderne Kunst: Überwindung der Schwere

Archipenko schafft 1912 eine «Schreitende Frau» (Abb. 12), die ‚entkernt' ohne Inneres ist. Das Innen wird zum Außen, das Feste und Schwere des plastischen Materials verliert die starre Undurchdringlichkeit. — Naum Gabo formt 1919/20 ein neuartiges kinetisches Objekt (Abb. 13). Bewegung selbst bildet das Kunstwerk, Elektrizität wird kunstwürdig: die Beschleunigung und Verzögerung eines elektrisch bewegten Metallstabes wird zum schwingenden Kunstwerk. In Gabos späteren Formen spielt Licht in die inneren, ausgehöhlten oder diaphanen Strukturen, Plastik wird durchsichtig, kennt keinen eindeutigen Auflagepunkt,



12 Alexander Archipenko, Femme qui marche, 1912, Bronze, 67 cm hoch, Musée d'Art et d'Histoire, Genf

13 Naum Gabo, Kinetische Skulptur (Standing Wave), 1919/20, schwingender Metallstab (Elektromotor), 58,5 cm hoch, Tate Gallery London

14 Ivan Tschernikow, Phantastische Architektur-Komposition

hat vieldimensionale Ansichten. — Rodtschenko baut 1920 hängende Raumkonstruktionen (Abb. S. 21), die wie Weltkugeln oder Astrolabien die Planeten und Unendlichkeit des Weltalls, die Relationen von Mikro- und Makrokosmos veranschaulichen und durch die Sicht von unten eine neue Perspektive öffnen.

Bei all diesen Beispielen wird dingliche Schwere durch Form und Farbe, Dematerialisation und Aushöhlung, durch Schweben und Durchsichtigkeit aufgehoben. Der Traum vom Fliegen oder die Imagination des Schwebezustandes sind real in die Dinglichkeit der Kunstwerke umgeschaffen: nicht mehr die Darstellung von fliegenden oder schwebenden Göttern oder Menschen, sondern Material selbst wird in der Auflösung fliegend und schwebend.

Technik und Kunst, technisch-pragmatische und künstlerisch-visionäre Avantgarde verbindet im Jahrzehnt der Herausbildung der Moderne der gemeinsame Impuls, die Schwere der Erde, der Materie zu überwinden. Die Pioniere der Aviatik und die Avantgarde-Künstler attackieren das jahrtausendalte Natur-Diktat der Erdbeschränkung. Technik schafft realfliegende Aeroplane mittels dünner, aber reißfester Stoffe. Die Kunst greift weiter aus, wird visionär zu einer gewichtlosen Architektur und zu kosmisch-schwebenden Städten. El Lissitzky und Wladimir Tatlin entwerfen auskragende Bauten, die mit Ingenieurs-Berechnung den Schwerpunkt außerhalb des Gebäudes verlegen. Kühne außerirdische Visionen entwirft Malewitsch mit seinen fliegenden ‚Planiten' und weist auf eine Entwicklung, die erst um 1960 realisiert wird.

15 Yves Klein, Saut dans le vide (Sprung ins Leere), Paris 23. Oktober 1960

Vorstoß in den Raum – Yves Klein, Kosmos und Satelliten (1960)

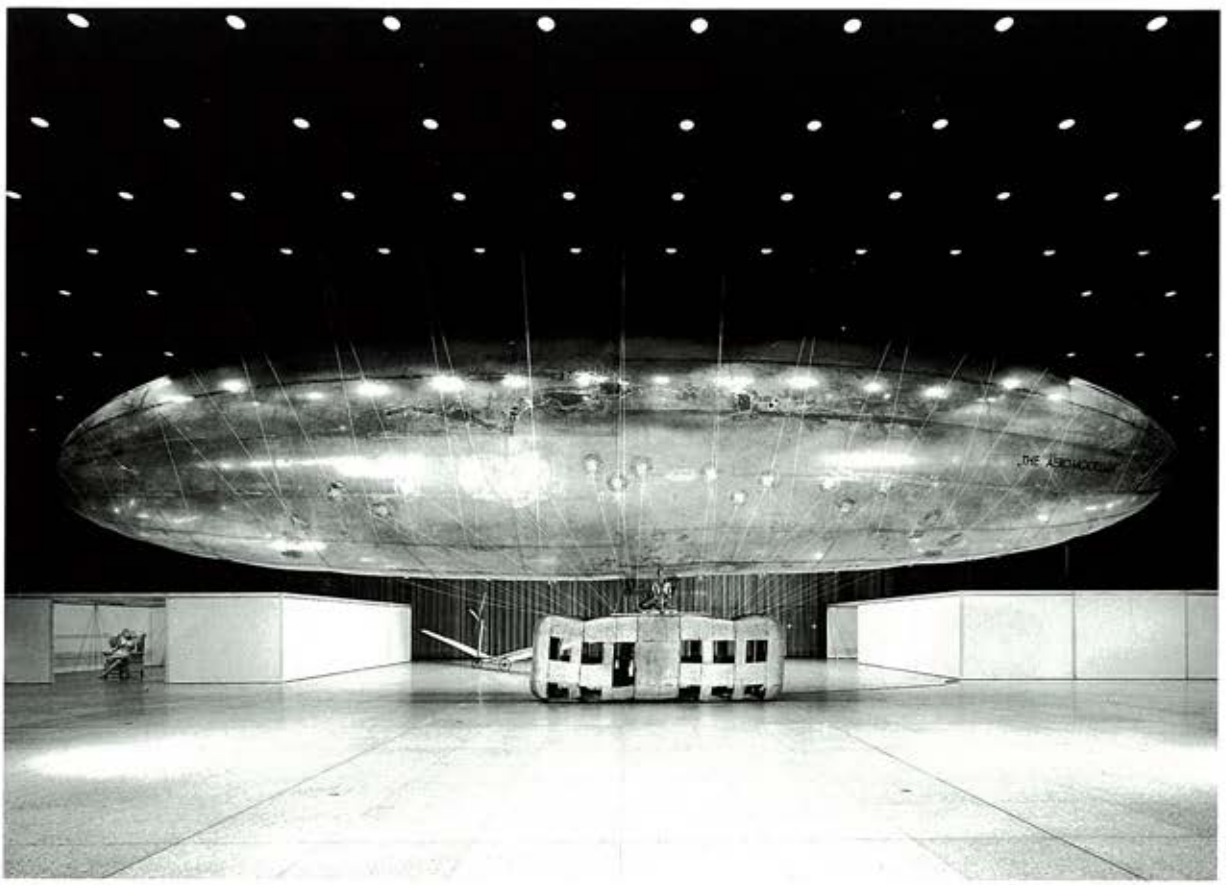
Der Traum vom Fliegen und die Imagination vom Schweben verbindet der französische Künstler Yves Klein in einem waghalsigen Selbst-Experiment (Abb. 15). Das fotografische Werk zeigt den Künstler in seinem *Schwebe-Flug* mit ausgebreiteten Armen hoch über einer Straße in Paris.

«Un homme dans l'espace», mit der Schlagzeile «Ein Mensch im Raum» verkündet Yves Klein seinen Sprung ins Leere in einer von ihm entworfenen Zeitung. Diese ist in der grafischen Aufmachung täuschend ähnlich den anderen Zeitungen am Verkaufsstand. Doch anders ist der Inhalt: unter dem Titel «Theater der Leere», «Reine Sensibilität» wird nicht von alltäglichen, politischen Ereignissen berichtet, sondern die Kunst der neuen Avantgarde propagiert: weg von der überlieferten Malerei der «Ecole de Paris», vor zu einer konzeptionellen Kunst, zu einer Kunst von einfachen Formen und monochromen Farben.

Der avantgardistische Künstler erklärt in der Bildunterschrift zu seinem Schwebeflug die Intention: „Heute muß der Maler des Raumes wirklich in den Raum vorstoßen, um zu malen. Aber er muß ohne Tricks und ohne Finten dahingelangen, nicht mit dem Flugzeug, Fallschirm oder als Geschoß. Er selbst muß dahin mit einer individuellen Kraft, mit einem Wort er muß fähig sein der Levitation." – Yves Kleins spiritistische Intention setzt ineins den Traumflug von Alexander dem Großen und die christlichen, schwebenden Auferstehungen. Sein fotografisches Selbstbildnis ist eine konzeptionelle Arbeit, setzt den Anfang der Veränderungen in der bildenden Kunst der Sechzigerjahre.

Yves Klein läßt im gleichen Jahr seine blaue Farbe als „International Klein Blue, IKB" patentieren, entdeckt die Unendlichkeit und signiert den Himmel als sein größtes Kunstwerk. Er verwendet Urelemente für seine Bilder: schafft angebrannte Bilder mit Feuer oder Kunstobjekte aus Gasflammen; setzt seine blauen Bilder dem Regen aus und erklärt sie zu «Kosmogonien». Er entwirft mit dem deutschen Architekten Werner Ruhnau Gebäude mit Dächern aus Luft, eine pneumatische Architektur der Dematerialisation. Der Schwamm mit seiner körperlos-unbestimmten Form von Außen und Innen wird Material von neuartigen Kunstwerken. Yves Klein setzt Farbe auf weibliche Körper, läßt diese wie Pinsel auf Leinwänden abrollen, benutzt menschliche Figuren als Schablonen für Spritzbilder; es entstehen menschliche Figuren ohne Füße, die schwebend scheinen. Er nimmt Abgüsse der «Nike von Samothrake» und färbt die fliegende Göttin mit der Farbe des Himmels (Abb. S. 41). Ein großformatiges Bild trägt den Titel «People begin to fly» (1961), zeigt blaue, durch den Raum schwebende Körper.

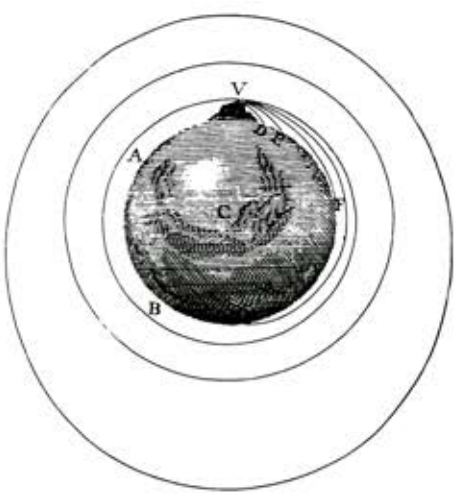
16 Schwebender Sowjet-Kosmonaut im Weltall, Malerei um 1965



17 Panamarenko, Luftgondel, Nationalgalerie Berlin 1979

Im gleichen Jahr wie Yves Kleins ‚Fliegende' — ein Jahr nach seinem Schwebeflug — erobern die ersten bemannten Raketen den kosmischen Raum, zuerst der sowjetische Kosmonaut Gagarin, dann der Amerikaner John Glenn — sie sind die ersten außerirdischen Menschen. Der Flug der Satelliten in die Höhe von über 30 000 km ist absolut neuartig und erfüllt gleichzeitig den alten Traum vom Fliegen und Schweben. Mit einem Raketenflug wird die geostationäre Höhe erreicht, dann schwebt der Satellit wie von selbst. Das Gewicht ist praktisch aufgehoben, die Gravitation nicht mehr spürbar. Die Bewegung wird zum schwebenden Kreislauf, der Satellit wird zum neuen Planeten: geschaffen ein reales ‚Perpetuum mobile' mit einer kontinuierlichen Bewegung, realisiert eine Idee von Newton aus dem Jahre 1687. Die Menschen haben technisch eine göttliche Bewegung ‚konstruiert', sie schweben im Weltall wie einstmals Gott und die Heiligen im Himmel. Träume wurden realisiert; die Bilder schwereloser Kosmonauten orientieren sich nicht zufällig an der traditionellen Darstellung des schwebenden Gottes (Abb. 16).

Aus dem Weltall sehen die Menschen erstmals ihren eigenen Planeten. Der Erdball erscheint nicht indirekt als eine Schattengestalt auf dem Mond, sondern real; wird sichtbar als eine verschwindend kleine, blaue Kugelsphäre in der schwarzen Leere des kosmischen Raumes. Unendlichkeiten werden sichtbar, Oben/Unten wird relativ, alles bodenlos, fliegend und schwebend.



18 Isaac Newton, Der endlose Wurf von einem hohen Berg, Illustration 1687

Gegen die Schwere – Die Architektur und das Fliegen

von Christoph Asendorf

Überwindung des Fundaments

Die moderne Architektur teilt eine ihrer Voraussetzungen mit dem Flugzeugbau: die Konstruktion leichter Tragwerke. Der Eiffelturm zeigt das Ende eines Prozesses der Entmaterialisierung; hier sind aus den hohlen gußeisernen Säulen etwa des Londoner Kristallpalastes feingliedrige Gitterwerke geworden. In alle Richtungen des Raumes strahlen von den Knotenpunkten Konstruktionsglieder aus; die auftretenden Kräfte können in Zug- und Druckkräfte zerlegt werden. Die Konstrukteure der Luftschiffe und Flugapparate der Jahrhundertwende folgten diesen Prinzipien: statt geschlossener Massen die Linien der Stabwerke, und darüber eine dünne Haut. Eiffelturm und Flugzeug aber erscheinen nicht nur auf dem Gebiet der Konstruktion, sondern auch auf dem der Repräsentation miteinander assoziiert: der Turm bietet ein neues Raumerlebnis, Durchdringung von Innen und Außen, Sturz der Perspektiven; er ist durch seine Höhe der erdgebundene Bruder des Flugzeugs, und Delaunay kreuzt, als er ihn malt, kubistische Simultaneität mit einer «Hommage à Blériot» (Abb. 19).

20 El Lissitzky, Wolkenbügel am Nikitskij-Tor, Moskau (Photomontage), 1921

19 Robert Delaunay, Hommage à Blériot, 1914, 250 × 251 cm, Öffentliche Kunstsammlung Basel, Kunstmuseum

21 Eero Saarinen, TWA-Air Terminal, John F. Kennedy-Airport New York (1956–62)

22 Eero Saarinen, Dulles Airport Washington (1958–62)

Aviatik und architektonische Avantgarde begegnen sich nur wenig später in dem Entwurf einer „Station für Flugzeuge und Eisenbahn" des Futuristen Sant'Elia aus dem Jahre 1914. Flieger und Flugzeuge waren wie alles Moderne Teil der futuristischen Ästhetik. Gerade die neuen Verkehrsmittel, und insbesondere das neueste, das Flugzeug, versprachen die Postulate Geschwindigkeit, Dynamik und Vibration einzulösen. Sant'Elias gigantischer Verkehrsknotenpunkt, ein Kraftwerk der Zirkulation, sah den direkten Umstieg von der Schiene in die Luft vor.

Wesentlich nüchterner sind die Konsequenzen, die in den zwanziger Jahren Le Corbusier aus dem Flugzeugbau für die Architektur zieht. Was ihn fasziniert, ist die konstruktive Logik: das Flugzeug nicht nach dem Vorbild des Vogels oder einer Libelle, sondern abstrakt als Maschine zum Fliegen, analog zum Haus als Wohnmaschine; reine Mechanik, wie sie auch die Ingenieursbauten, Ozeandampfer und Automobile bieten. Das ist weit entfernt von der utopischen Aviatik der russischen Revolutionsarchitektur, deren Programm El Lissitzky formuliert: „Eine unserer Zukunftsideen ist die Überwindung des Fundaments, der Erdgebundenheit." Das verlangt weiter „die Überwindung der Schwerkraft an sich, verlangt den schwebenden Körper, die physisch-dynamische Architektur". Mit dem Projekt der «Wolken-

bügel» versuchte El Lissitzky diese Ideen zu entwikkeln: von der Erde erheben sich Stützen, die Aufzüge und Versorgungsapparaturen enthalten; auf ihnen die horizontalen und trägerartigen Baukörper, die die Stadt oberhalb des bestehenden Gefüges überspannen (Abb. 20).

Vollends von der Erde losgelöst erscheint das Auditorium von Leonidows Lenin-Institut. Leonidow gehört zu einer Gruppe von Architekten, die nach der Revolution ausgebildet wurden; sein Bibliotheks-Entwurf besteht aus einem Hochbau für die Bücherlagerung, einem flachen Trakt für Lese- und Arbeitsräume und einer Bahnstation. Die Baukörper sind rechtwinklig aufeinander bezogen; ein wenig aus dem Mittelpunkt der sich schneidenden Achsen versetzt erhebt sich das Auditorium, eine Kugel auf einem trichterförmigen Tragwerk. Fixiert das dreidimensionale Koordinatenkreuz der Baukörper einen bestimmten Punkt der Erdoberfläche, so scheint das kugelförmige und gläsern-transparente Auditorium, wie ein Globus mit einer Meridian-Einteilung versehen und auch als Planetarium ausgelegt, in den freien Raum aufzusteigen.

Schalen und Kurven

Architektonische Motive, die in einer Beziehung zum Fliegen stehen — sei es ganz allgemein ein Charakter der Leichtigkeit, seien es weit geschwungene Kurvaturen oder ganz konkret mimetische Elemente wie aufsteigende Dächer oder angedeutete Flügel —, sind ein typisches Merkmal der Architektur der fünfziger Jahre. Der Kontext hat sich gegenüber den schon historisch gewordenen Avantgarde-Bewegungen der zwanziger Jahre verändert; aus der revolutionären Utopie ist die Suche nach einem architektonischen Ausdruck des technischen Zeitalters geworden. Die Fortschritte der Bautechnik erlaubten die Realisierung neuer Formen — dünne Schalen aus Stahlbeton überspannen in freiem Schwung den Raum. Aus diesen Voraussetzungen und den drastisch wachsenden Fluggastzahlen resultierten starke Impulse für den Flughafenbau; die beiden Anlagen Eero Saarinens (Abb. 21, 22) sind Repräsentanten der Architektur des Jahrzehnts.

23 Eero Saarinen, Jefferson National Expansion Memorial 'Gateway Arch', Saint Louis, Missouri (1959–64)

Saarinens Grundgedanke für den TWA-Terminal auf dem John F. Kennedy-Airport in New York war es, einen Ort für Bewegung und Übergang zu schaffen. Vier doppelt gekrümmte Schalen sollten einen Eindruck von Aufwärtsrichtung erzeugen, sollten wirken gegen das Gefühl von Schwere und Erdgebundenheit. „We wanted an uplift" – das ist das pragmatische Echo des Flughafenarchitekten auf die Intentionen El Lissitzkys. Mit den sogenannten „Skylights", Glasbändern, die die vier Schalen voneinander trennen, wird der Eindruck von Schwebemächtigkeit noch verstärkt. Die naheliegende Assoziation an die ausgebreiteten Schwingen eines Vogels, die das Gebäude erweckt, war von Saarinen nicht beabsichtigt; erstaunlicherweise aber rückt er seine Lösung des Raumproblems „Fliegen" in die Nähe barocker Architektur, der es ebenso um die Kreation dynamischer Räume von nicht-statischer Qualität gegangen sei.

Derartige Anspielungen sind mit dem Washingtoner Dulles-Airport verschwunden. Mit diesem Flughafen für das heraufziehende Jet-Age tritt der Wunsch nach Expression hinter Fragen der Organisation von Verkehrsabläufen zurück. Das Dach der Halle hängt an auswärts geneigten Stützen und wird von Hängebrückenkabeln getragen. Die Hängelinie einer Kette wird einer Parabel sehr ähnlich. Hängelinie und Parabelbogen entsprechen dem tatsächlichen Kräfteverlauf. Die durchhängende oder von der Mitte her aufsteigende Kurve des Daches, die an die Unterkante eines Tragflächenprofils erinnert, ist direkt aus der statischen Idealform heraus entwickelt.

Mit dem «Gateway Arch» von St. Louis stellt Saarinen das hängende Washingtoner Dach gleichsam auf die Füße, schafft ein Monument (Abb. 23), dessen Form – eine nicht ganz regelrechte Parabel, die Umkehrung einer Hängelinie – wie keine zweite in der Architektur mit dem Fliegen verbunden, genauer mit der Flugbahn eines geworfenen oder geschossenen Körpers identisch ist. Denn die Parabel ist nicht nur die statisch ideale Bogenform, sondern sie entspricht auch der ballistischen Kurve; die Worte Parabel und Ballistik haben denselben Stamm.

Die Geschichte der ballistischen Kurve bezeichnet die Schnittstelle zwischen aristotelischer und neuzeitlicher Physik. Aristoteles nahm für das Weltall einen unbewegten Beweger an (den die Scholastik mit Gott identifizierte), für alle Himmelskörper aber eigene unbewegte Beweger. Von diesen natürlichen und kreisförmigen Bewegungen unterschied er die künstliche Bewegung bei einem Wurf: der Werfer wirkt auf die Luft ein, die wiederum den Körper, und zwar geradlinig, weiterbewegt. Ist die Bewegung der Luft erschöpft, so fällt nach dieser Theorie der Körper senkrecht herab.

Unter diesen Voraussetzungen war der Gedanke einer ständig bestehenden Relation von Flugbahn und Erdanziehung revolutionär; er trug bei zur Formierung des nicht mehr anthropozentrischen Weltbildes von Renaissance und Manierismus. Kosmische und irdische Bewegungen unterliegen, anders als das Aristoteles gesehen hatte, denselben Gesetzen. Niccolò Tartaglia

findet um 1540, daß die Wurfkurve überall gekrümmt ist, daß also ein ständiger Einfluß der Erdanziehung besteht. Aber erst Galilei entdeckte die Parabelform von Wurfkurve und Geschoßbahn; seine Kombination experimenteller Daten mit einer mathematischen Theorie gilt als das erste klare Beispiel der Methodik der modernen Physik.

Die freistehende Parabel führte Le Corbusier mit seinem Entwurf für den Sowjet-Palast von 1931 in die Architektur ein; sie sollte das Dach des Auditoriums tragen. Diese Parabel wurde von Betrachtern als kosmisches Zeichen gelesen, in Beziehung zum Sonnenlauf gesetzt. Oscar Niemeyers Bauten für Brasilia scheinen in vielen Einzelheiten der Schwerkraft zu trotzen; der elegante Parabelbogen, den er exakt vor das Armeeministerium plazierte, ist ein Denkmal der ballistischen Kurve. Eero Saarinens annähernd 200 m hoher Bogen für St. Louis, der nach dem Wettbewerb von 1948 zwischen 1959 und 1964 aus Stahlbeton errichtet wurde, steht als «Gateway Arch» für die Expansion der Vereinigten Staaten nach Westen. Mit dem Beginn der bemannten Raumfahrt aber, der in die Jahre zwischen Wettbewerb und Vollendung fällt, ist er auch als „Gravity's Rainbow" zu lesen — um die Astronauten an die Schwerelosigkeit zu gewöhnen, flogen Trainingsflugzeuge Parabelbögen, bevor der erste ballistische Raumflug der USA gestartet wurde.

25 Hangar V (Lufthansa), Konstruktions-Detail: seitliche Stahlbeton-Druckstreben

26 Hangar V, Lufthansa-Basis auf dem Flughafen Frankfurt, Konstruktion von Ulrich Finsterwalder (1968–70)

24 Frank Gehry, Kalifornisches Luftfahrtmuseum (mit Starfighter), Los Angeles 1984

Dekonstruktion und High-Tech

In den achtziger Jahren wird das Problem Bauten für das Fliegen/Fliegende Bauten neu gestellt. Die historistische und eklektische Postmoderne war an diesen Bauaufgaben vorbeigegangen. Neben ihr und nach ihr entwickelte sich eine Architektur, die unter den Namen Spätmoderne, High-Tech und, die spektakulärste Spielart, Dekonstruktivismus firmiert. Gemeinsam ist diesen Richtungen eine Bezugnahme auf die russische Avantgarde und eine starke Betonung der Konstruktion wie des technologischen Erscheinungsbildes von Gebäuden bis hin zur Karikatur.

Zwei Gebäude umkreisen auf sehr verschiedene Weise die Bedeutung der Schwerkraft, das Verhältnis von Architektur und Aviatik: Frank Gehrys zwischen 1982 und 1984 errichtetes Aerospace-Museum in Los Angeles und Norman Fosters bei London gelegener Stansted Airport, der 1989 vollendet sein wird. Frank Gehry, Protagonist des Dekonstruktivismus, befestigt in prekärer Fluglage einen Starfighter an der Außenwand seines Museums (Abb. 24); der Bau zeigt gesplitterte Volumen, evoziert das Bild eines Flugzeughangars, der aus der Ruhe der rechten Winkel gekippt ist. Gegen die Unruhe und Exzentrik aus Beton setzt Norman Foster Transparenz aus Glas und Stahl. Anders als Gehry nimmt auch er mit dem «Sainsbury Centre for the Visual Arts» einen Flugzeughangar zum Vorbild; die Seitenansicht aber zeigt das filigrane Tragwerk und läßt durch eine großflächige Glaswand den Blick in den frei überspannten Innenraum gleiten. Das Tragwerk aus Stahlrohren ist hier zum Teil so nach außen verlegt wie die avancierte Hängedach-Konstruktion des Hangars V auf der Frankfurter Lufthansa-Basis (Abb. 25, 26). Fosters «Hongkong and Shanghai Bank» in Hongkong radikalisiert das technologische Erscheinungsbild, läßt eher an eine Bohrinsel oder an einen Startkomplex auf Cape Canaveral denken; das Gebäude trägt an seiner Spitze eine Hubschrauber-Landeplattform.

Beschwört Gehrys Bau den Gedanken an Kollision und Sturz, so erscheint Stansted Airport (Abb. 27) gewichtslos schwebend als vollkommen immaterielles

27 Foster Associates, Stansted Airport (bei London), Bauaufnahme 1988

Gebilde. Foster löst den Bau in eine modulare Struktur auf. Anstelle von Decken und Wänden gibt es eine Serie sich nach oben hin spreizender sogenannter Bäume, die als grundlegendes Element sämtliche für den Bau wichtigen Funktionen erfüllen: Raumabschluß, Tragwerk, Klimatisierung sowie Lichtführung bzw. Beleuchtung. Eine gläserne Haut fungiert als Membran zwischen Innen- und Außenraum, die so fließend ineinander übergehen; der transparente Schirm des Daches wird bei Dunkelheit, von unsichtbaren Lichtquellen angestrahlt, zum Reflektor. Foster selbst betonte, daß das Gebäude seinen Ausdruck durch die Qualität des Lichtes bekomme. Schon in Hongkong hatte er mit zwei „Lichtschaufeln" gearbeitet, die nach dem Prinzip eines Periskops computergesteuert das Sonnenlicht in das Atrium reflektieren. Stansted dagegen ist als Ganzes ein Licht-Raum-Modulator, High-Tech-Version des Kristallpalastes, ein Flughafengebäude, von dem jede materielle Schwere abgefallen zu sein scheint.

Dank an: die Mitarbeiter von Museen und Bibliotheken, Galerien und Sammlungen, an Fotografen und Bildarchive; besonders an: Herrn und Frau Graham und Nina Williams (Kent), Frau Mary Castle, Anthony d'Offay Gallery (London), Miss Victoria Reis, Foster Associates (London), Karl H. Paulmann (Berlin).

Persönlicher Dank geht an: Frau Aliki Costakis (Athen), Frau Kerstin Sabene (New York), Frau Lucille Hoshabjian (New York), Frau Ann Kraft (New York), Frau Angelica Z. Rudenstine (New York), Frau Ursula Prinz (Berlin), Frau Tina Bauermeister (Berlin).

An die Herren: Hilmar Hoffmann (Frankfurt), Erich Post (Frankfurt), Rudi Seitz (Frankfurt), Kasper König (Frankfurt), Heinrich Klotz (Frankfurt), Christoph Vitali (Frankfurt), Hubertus Gassner (Frankfurt), Hans Dickel (Berlin), Michael C. Wustrack (Frankfurt), Bernhard Jung (Frankfurt), Alf Mayer (Frankfurt), Werner Schwipps (Köln), Heiner Bastian (Berlin), Natan Fedorowskij (Berlin), Peter Zimmermann (Zürich), ... und an viele Lufthanseaten.

Bildrechte

Bei den Künstlern: Thomas Bayrle, Sandro Chia, Ulrich Finsterwalder, Norman Foster, Frank Gehry, Anselm Kiefer, Markus Lüpertz, Jakob Mattner, Panamarenko, Sigmar Polke, Eero Saarinen, Harry Shunk oder den Rechtsinhabern: ADAGP Paris/VG Bild-Kunst Bonn (Brancusi, Delaunay, Kandinsky, Yves Klein) — Cosmopress Genf (Chagall, Klee, Magritte) — Österreichisches Museum für angewandte Kunst, Wien (Kunst und Revolution) — SPADEM Paris/VG Bild-Kunst Bonn (Léger, Max Ernst) — VG Bild-Kunst Bonn (Beuys) — Nina und Graham Williams, Kent (Naum Gabo)

Fotonachweis

Architectural Design, London: Abb. 14, 23
Archiv Werner Schwipps, Köln: Abb. 9, 10, 11
Cleveland Museum of Art, Cleveland (Ohio): S. 27
George Costakis 1981: S. 13, 19, 22, 23
Deutsches Museum, München: Abb. 7
Dept. of Transportation, Washington: Abb. 22
Foster Associates, London (Richard Davis): Abb. 27
Graphische Sammlung ETH, Zürich: Abb. 4
Kunsthistorisches Museum, Wien (Udo F. Sitzenfrey): Abb. 1
Kunstmuseum Bern: S. 35
Kupferstichkabinett, Staatliche Museen Preussischer Kulturbesitz Berlin (Jörg P. Anders): Abb. 3, 6
Lufthansa Bildarchiv, Köln: Abb. 25, 26
Marek Lange, Berlin: S. 41
Jochen Littkemann, Berlin, S. 42, 53
Metropolitan Museum of Art, New York: S. 4
Musée d'Art et d'Histoire, Genf: Abb. 12
Musée national d'Art moderne, Centre Georges Pompidou, Paris: S. 29, 37
Museen der Stadt Köln: S. 11, 15
Museo del Prado, Madrid: S. 5
Museum of Modern Art, New York: S. 74
Nationalgalerie, Staatliche Museen Preussischer Kulturbesitz Berlin (Jörg P. Anders): S. 31, (Reinhard Friedrich): S. 39, Abb. 17
Öffentliche Kunstsammlung Basel, Kunstmuseum: Abb. 19
Anthony d'Offay Gallery, London: S. 48/49
Scottish National Gallery of Modern Art, Edinburgh: S. 33
Harry Shunk, New York: Abb. 15
Sprengel Museum, Hannover: S. 47
Tate Gallery, London: Abb. 13
Achim Thode, Hannover: S. 54
TWA, Victor E. Segale, Kansas City: Abb. 21
«Von hier aus», Düsseldorf, S. 50
Michael Werner, Köln: S. 45
Nina und Graham Williams, Kent: S. 24, 25
Zentralbibliothek Solothurn: Abb. 2
Gerald Zugmann, Wien: S. 21
Die restlichen Aufnahmen aus dem Archiv Simmen (Berlin)
Foto © bei den Fotografen, bzw. bei den Museen

Impressum

Konzeption/Realisation	Jeannot Simmen
Mitarbeit	Christoph Asendorf (C. A.), Brigit Blass
Idee/Koordination	Nicolas V. Iljine
Redaktion	Brigit Blass
Produktion	F & L, Fanghänel & Lohmann GmbH, Frankfurt/M.
Gestaltung	Heribert M. Stoss, F & L
Gesamtherstellung	Colordruck Kurt Weber GmbH, Leimen
Lithos	RGD, Langen
Papier	Zanders, Ikonofix matt, 170 g/m²

Herausgegeben von der Deutschen Lufthansa AG, Presse & Information

© 1988 Deutsche Lufthansa AG

Natalia Gontscharowa (1881–1962), Engel und Flugzeuge (aus der Mappe: Die Mystischen Bilder des Krieges), 1910, Lithographie, 32,1 × 22,9 cm, Museum of Modern Art, New York