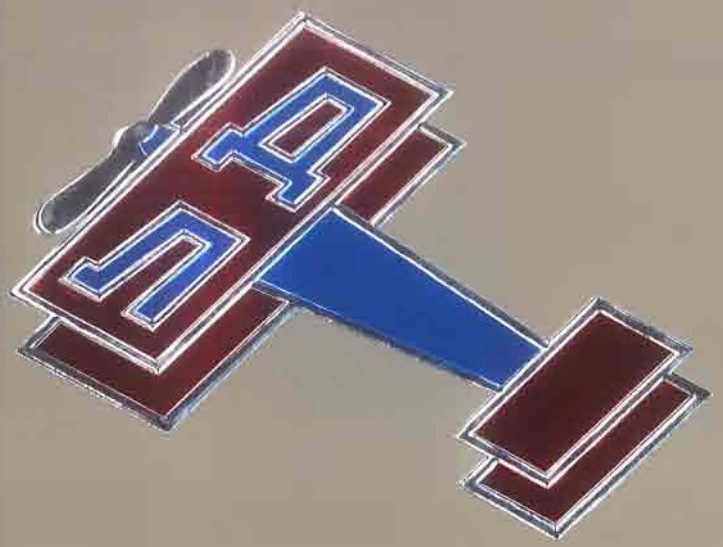


RODCHENKO
РОДЧЕНКО

Flying objects
Летающие объекты

RODCHENKO
Flying objects

РОДЧЕНКО
Летающие объекты

Edited by
ARKANA
for
Lufthansa

Rodchenko and Stepanova 1928

Alexander Rodchenko (1891–1956), the distinguished Russian avant-garde artist, was active during the birth years of aviation as a painter, graphic artist, sculptor, typographer, designer, and photographer. He was not only an enthusiastic passenger himself, but he created his art in a frontier touching upon flying: in transcendental-weightlessness. In the 20's, he designed advertising and signets for the *Dobrolet* airlines. He himself wrote, "I worked for several years at DOBROLET, created posters and other things. For the people there, dealing with art ist no a nuisance or waste of time: everything is interesting and new. They like my posters. They are getting used to me. I do not agitate with words, but rather work and work. Everything is working out fine!"

Rodchenko in the role of an "artist-engineer", as the constructivists called him, introduced compasses, ruler, and drawing pen – the tools of the draftsman – in 1915 as instruments for creating forms in painting and the graphic arts. As a pioneer of a "new art in the spirit of industry", he was interested in the beauty of the functional and the plans for a better and more humane world in the future that was as inspired by the technological wonder of flying as the free flight of the artistic phantasy. "We had a vision of a new world, industry, technology, and science. We were inventors and changers of the world. We created new concepts of beauty and expanded the idea of art itself." Describing himself in his autobiography, he said: "He was full of ideas and projects. He was radiant because of the possibilities and perspectives. He literally flew through the air. . . "

Rodchenko experimented his whole life long, observed everything in the way of artistic progress around him. In 1920, he created the first suspended plastic sculpture, "Suspended Construction", that seems with facility to counteract gravity with its lightness. But also in his photographic work, that is characterized by austerity and openess, he also overcame gravity. Flying gymnasts and circus artists are photographic motives that appear again and again. One year after his death, the first sputnik lifted off into space. What would Rodchenko have thought?

Following the grand Rodchenko retrospective in 1991, patronized by *Lufthansa* in the year of his 100th birthday, that took place in the Austrian *Museum für Angewandte Kunst*, the exhibition travelled on to a large audience in the Moscow Pushkin-Museum. This booklet illustrates the elements of flight within the broad spectrum of his artistic creativity. It was Mayakovsky who gave the motto for Rodchenko's work; "That which we call beauty is not only what we find in museums. It is what surrounds us."

Jürgen Weber
President
Lufthansa German Airlines

1. Michail Vrubel, Gestürzter Dämon, 1902, Öl/Lw., 139 × 387 cm, Tretjakov Galerie Moskau

2. Michail Vrubel, Fliegender Dämon, 1899, Öl/Lw., 138,5 × 430,5 cm, Tretjakov Galerie Moskau

Hubertus Gaßner
Russische Flugbilder
Evasive Phantasie und bodenloser Aufschwung

Zu allen Zeiten weckte der Traum vom Fliegen die künstlerische Imagination und eine jede malte sich dazu ihre eigenen Phantasiegebilde aus.
Vom Lärm der motorisierten Fliegerei erwacht, verwandelte sich dem Zwanzigsten Jahrhundert die mythische Fähigkeit der Götter und Geister zur profanen Verkehrstechnik. Rausch erzeugt allein noch die Geschwindigkeit. Von allen Geistern verlassen, durchkreuzen Flugmaschinen seit dem ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts den entgötterten Himmel, nachdem der Ballon der Brüder Mogolfier zum ersten Mal schon 1783 in die Lüfte aufgestiegen war – eine Erhebung in den Himmel gleichsam Halbschlaf zu früher Stunde, als der Mensch anstatt zu fliegen, noch schwerelos schwebte, bevor er dann ein Jahrhundert später, mit Höchstgeschwindigkeit und zielgerichtet, den Tagesgeschäften nachjagt.
Himmelfahrende Heilige, Engel, der Götterbote Merkur und selbst Ikarus bleiben mit ihrem leichten Flügelschlag hoffnungslos hinter den Propellerfliegern zurück, von Düsenmaschinen ganz zu schweigen, weshalb auch der Bildwert dieser Wesen in der modernen Kunst rapide sinkt. Nur selten vermag sich Überirdisches über die Niederungen trivialer Bildwelten zu erheben. In der Kunst entsteht so ein ikonographisches Vakuum. Denn mit der Eroberung des Luftraums durch die Flugzeugmotoren hält die Entwicklung bildnerischer Flugmotive nicht Schritt. Ganz im Gegenteil: mit der profanen Einlösung des alten Flugtraums durch die zivilisierte Flugtechnik löste sich das Fliegen als Bildmotiv in der bildenden Kunst mehr oder weniger in Luft auf, was aber nicht heißt, daß Fliegen und Schweben Anathema der modernen Kunst geworden wären. Doch wo Götter und Engel dank technischer Höhenflüge aus dem Himmel vertrieben wurden und dem flügellahmen Ikarus maschinelle Abhilfe geschaffen werden konnte, da erweist sich die Darstellung des Flugvorgangs selbst, sei er nun mit organischem Flügelschlag oder mechanischem Antrieb und starren Flügeln in Gang gesetzt, als künstlerisch wenig fruchtbar. Ausnahmen, wie z. B. die technikeuphorische „Neuen Sachlichkeit" der Zwanziger Jahre oder die gelegentliche Wiederaufnahme des Ikarus-Motivs, bestätigen da nur die Regel.
An die Stelle der Darstellung des Flugmotivs trat in der modernen Kunst die Reflexion und Verarbeitung der fliegerischen Sehweise. Die Suche nach Bildäquivalenten für die ganz und gar neuartige Raumerfahrung und Sichtweise des Fliegenden führte zu grundstürzenden Veränderungen auch in der Malerei, von Walter Benjamin in der Beobachtung zusammengefaßt: „Jahrtausendelang ist die Vertikale die Achse gewesen, aus der sich der Mensch auf der Erde umsah. Das Flugzeug hat das Monopol der Vertikalen gebrochen" (1) und damit auch indirekt das Monopol des Abbildungsprinzips in der Kunst. Solche Interdependenzen zwischen Flugperspektive bzw. Flugraumerfahrung und gegenstandsloser Malerei lassen sich vor allem in Werken der russischen Avantgarde entdecken – womit wir beim Thema wären.

Von kaum einem anderen Themenkreis war die russische Kunst in den ersten zwei Dezennien unseres Jahrhunderts vielleicht so eingenommen, wie von der Vorstellung des Fliegens. Hierbei reicht das Spektrum an Bedeutungen, die von den Künstlern mit dem Fliegen assoziiert wurden, von der physischen Fortbewegung des menschlichen Körpers im Luftraum über den Gedankenflug und den freien Flug der Phantasie bis zur symbolischen Verknüpfung der Freiheit von aller Erdenschwere mit der Befreiung vom irdischen Jammertal durch die revoltionäre Aktion. Schließlich verstanden die russischen Konstruktivisten auch die aviatische Eroberung des Himmels und Weltraums als technisch-kommunikativen Strang der universalen Weltrevolution.
Früh schon und immer wieder erhoben sich aus den Reihen der russischen Künstler aber auch Gegenstimmen zur allgemeinen Technikeuphorie und Fortschrittsgläubigkeit am Beginn des neuen Zeitalters der mechanisierten Fliegerei. Warnende Stimmen weisen auf den unwiederbringlichen Wirklichkeitsverlust durch eben jene Selbsterhebung und Loslösung des Menschen von der Erde hin, die von der anderen Seite als totale Beherrschung der Naturkräfte und als Wirklichkeitsgewinn im Zeichen titanischer Allmacht gefeiert wird. „Die Technik – und besonders die Flugtechnik, doch nicht sie allein – untergräbt die mystisch und mythologisch beglaubigte Erdgebundenheit des Menschen, sie gefährdet den Menschen, indem sie ihn von einer Lebenssphäre und Lebensweise trennt, der er, organisch wie geistig, seit je zutiefst verhaftet war, die ihn restlos barg und prägte" (2).
Auffallend die Skepsis, mit der russische Künstler, Maler wie Dichter, der allgemeinen europäisch-amerikanischen Flugbegeisterung am Ende des ersten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts begegnen. Die Jahre 1909/1910 erleben die ersten öffentlichen Schauflüge, in Amerika und Paris ebenso wie in Moskau und Odessa, wobei der motorisierte Flugapparat kometenartig zum populärsten Fortbewegungsmittel aufsteigt. Inmitten dieser Flugeuphorie, die Rußland nicht anders als Westeuropa erfaßt, warnt das ungekrönte Haupt der russischen Symbolisten, Alexandr Blok, in seinem Gedicht „Aviator" („Flieger") vor der Hybris rekordsüchtiger Himmelsstürmer. Der Absturz des vom Motorenglanz verblendeten Piloten scheint dem fortschrittsskeptischen Dichter unumgänglich. Nach dem „traurigen Weltrekord" und Applaus der sensationshungrigen Menge stürzen Flieger und *Maschine auf die Erde hinab, wo sie zerschellen.*
„Da hängt das Tier mit verstummten Schrauben
Im fürchterlichen Winkel der Luft.
Such du mit geblendeten Augen
Halt wo nichts hält.
Vorbei. Auf der Ebene Gras
Liegt der zerbeulte Bogen des Flügels.
Im Gewirr des Metalls etwas das
Einer Hand gleicht" (3).
Das 1910 niedergeschriebene Gedicht an den verunglückten Flieger widmete Blok ein Jahr später dem russischen Piloten V. F. Smit, der beim Schaufliegen vor seinen Augen abstürzte. Den Tod des Piloten sah der Dichter als Menetekel einer bedrückenden Gegenwart und noch bedrohlicheren Zukunft, wo in der nur vermeintlich befreienden

Vereinigung von Mensch und Maschine das Mechanische über das Organische und die Ratio über die Intuition den Sieg davongetragen haben und deshalb beide, ihres Ausgleichs beraubt, untergehen werden. Der „Arm" des Piloten wirkt „toter als jeder Hebel", nicht erst inmitten der abgestürzten Wrackteile, sondern leblos schon in dem Moment, wo er, mit dem Steuerknüppel verschmelzend, vom Willen getrieben wird, im Flugapparat den Körper zum Geschwindigkeits- und Höhenrausch zu treiben. Im gleichen Jahr, als Blok sein technik- und zeitkritisches Gedicht auf den exemplarischen Tod des motorisierten Fliegers verfaßte, hält er die Totenrede am Grab des bedeutendsten Malers unter den russischen Symbolisten, des in geistiger Umnachtung früh vestorbenen Michail Vrubel. Den Künstler erkennt der Dichter, im Gegensatz zu dem von Fortschrittsillusionen verführten Piloten, als den wahren „Propheten" der Zukunft. Denn „davor, was Vrubel und ihm ähnliche der Menschheit einmal im Jahrhundert einen Spalt weit öffnen, kann ich nur erbeben. Die Welten, die sie sahen, sehen wir nicht" (4). „Vrubel kam zu uns mit einem vom Wahnsinn gezeichneten, aber glückseligen Gesicht. Er ist Bote. Er verkündet, daß die blaulila Nacht der Welt gesprenkelt ist mit dem Gold des antiken Abends. Sein Dämon und Lermontovs Dämon sind Symbole unserer Zeiten" (5).
Den Nekrolog nimmt der Redner zum Anlaß, dem letzten großen Gemälde (139x387 cm) Vrubels, dem „Gestürzten Dämon" (Abb. 1) von 1901/2, eine eingehende Betrachtung zu widmen. Mit dem Thema des geflügelten Dämons hatte sich der Maler seit 1890, als seine ersten Illustrationen zu der Verserzählung „Der Dämon" des russischen Romantikers Michail Lermontov entstanden, immer wieder in zahlreichen Variationen auseinandergesetzt. In Übereinstimmung mit dem Poem Lermontovs erscheint der Dämon keineswegs als Inkarnation des Teufels. Vrubel stellt ihn uns als den tragischen „Paradiesvertriebenen" (Lermontov) vor. Ruhelos in den Lüften umhergetrieben kann der Geist keine Erlösung finden – weder in der Liebe noch im Tod, da ihm beide auf ewig versagt bleiben. Vergeblich sucht der aus den himmlischen Sphären „Gefallene Engel" nach geistiger und seelischer Ganzheit im Glauben und in der Liebe. Dieser Dämon ist nach Vrubels eigenen Worten „nicht so sehr ein böser als eher ein leidender und trauriger Geist, aber trotzdem ein mächtiger und erhabener" (6). In diesem Zwiespalt verkörpert der Dämon auch den symbolistischen Künstler, der die Gegensätze und Zerrissenheit der Zeit in sich auszutragen und in einer großen künstlerischen Synthese zu vereinigen sucht. Die Verlassenheit des Dämons gleicht der Einsamkeit des Künstlers, der die Bürde seines Willens zur „Weltsynthese" (A. Blok) zwischen Kunst und Leben unverstanden und alleine tragen muß. Dieses Selbstgefühl der Symbolisten trat besonders intensiv im Rußland der Jahrhundertwende zutage, wo die sozialen Widersprüche und die Konflikte zwischen technisch-industrieller und seelischer Entwicklung besonders hart aufeinanderprallten, bis sie sich in den Revolutionen von 1905 und 1917 entladen haben.
„Wenn er in seinen Schöpfungen ständig zum „Dämon" zurückkehrte", schrieb der Maler und Kunstkritiker Aleksandr Benois zum Tode Vrubels, „verriet er damit nur das Geheimnis seiner Mission. Er selbst war der Dämon, der gefallene schöne Engel, dem die Welt ständige Freude und ständige Qualen bedeutete, dem die menschliche Gesellschaft sowohl brüderlich nahe als auch hoffnungslos fern stand." Benois fügt im Hinblick auf das zu seiner Entstehungszeit heißumstrittene, weil als Symbol der Epoche empfundene Gemälde des „Gefallenen Dämons" hinzu: „Auf seinem Flug von irgendwoher tief aus den Bergen prallte er gegen die rauhe, harte, grobe russische Wirklichkeit, zerschellte und zerfiel in kostbare Splitter" (7).
Dieser Dämon, geflügelt und gestürzt, ist als Inbild des tragischen, an der Zeit leidenden Künstlers für Vrubel wie für Blok das Gegenbild zum technikgläubigen, zukunftsgewissen Zeitgenossen, der im rekordsüchtigen und fortschrittstrunkenen Piloten seine Symbolfigur findet. Doch Dichter wie Maler verwenden den Ausdruck der christlichen Terminologie nicht mehr, den „gefallenen Engel" nennen sie den „gestürzten" – eine semantische Akzentverlagerung, worin das neue, technische Zeitalter anklingt. Auch Dämonen fallen in modernen Zeiten nicht mehr von Gott ab, sie stürzen, Fliegern gleich, vom Himmel, ohne wie jene sterben zu können, weil ohne menschlichen Leib.
Vrubels „Gestürzter Dämon" antizipiert den motorisierten Flieger der Gegenwart in mythologischer Gestalt. Ineins damit verwandelt sich die Figur der christlichen Mythologie in den modernen Zeitgenossen aus Fleisch und Blut. Mit zerschlagenen Gliedern – eine Paradoxie, stellt man die Körperlosigkeit des Dämons in Rechnung – liegt der Gestürzte hilflos am Boden. Seine Gestalt und Lage entsprechen dem Bild, das zeitgenössische Beschreibungen der über hundert zwischen 1908 und 1911 tödlich abgestürzten Piloten liefern: Ein Klumpen aus Fleisch und Knochen, in die Erde eingeschlagen und von dieser kaum mehr unterscheidbar. Was viele Kritiker an Vrubels gestürztem Flieger als anatomische Fehler oder outrierte Manieriertheit bemängelten, das Steife von Rumpf und Beinen, die scharf abgeknickten Arme und die Abtrennung des Kopfes vom Leib, das kann mit gutem Recht als realistische Darstellung des zerschellten Körpers angesehen werden, wie auch das Ineinander von Leib, Erde und Flügeln der todbringenden Verschmelzung von Flieger und Maschine nach dem Absturz entspricht: „Im Gewirr des Metalls etwas das / Einer Hand gleicht", heißt es in Bloks Gedicht.

Auch wenn Vrubels „Gestürzter Dämon" für Blok der wahre, weil an den Widersprüchen der Epoche tragisch zugrunde gehende Held und damit positives Gegenbild zum motorisierten Aviator ist, der nur aufgrund eigener Selbstüberheblichkeit oder einer technischen Panne abstürzt, so kann der Betrachter dennoch die Bezugnahme der Darstellung auf die Erfahrung des Fliegens nicht übersehen. Insbesondere auf dem Gemälde „Fliegender Dämon" (Abb. 2) von 1899 breitet sich die Bergwelt in der Tiefe zu einem Panorama aus, dessen reale Erstreckung auf einer Bildbreite von über vier Metern die Sicht aus dem Flugzeug ebenso suggeriert, wie der weit über den höchsten Berggipfeln in schwindelnder Höhe gelegene Betrachterstand-

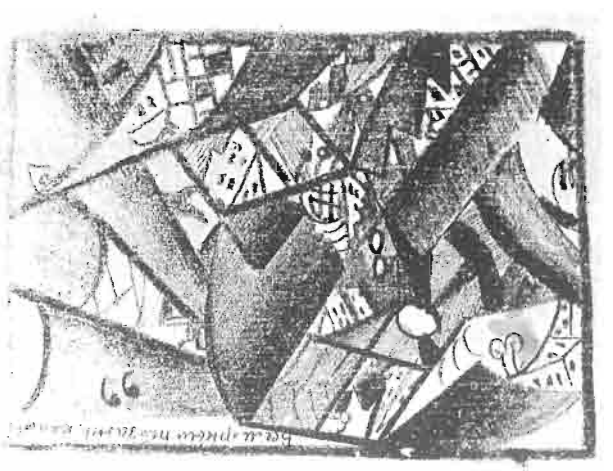
punkt. Der von hoch oben gemalte Blick auf die Gipfel weist dem Betrachter nicht mehr, wie bei nahezu allen historischen Vorbildern, den Standpunkt auf einem hoch gelegenen Berg, einem Turm oder über den Wolken zu. Für den fliegenden Dämon wählt Vrubel vielmehr eine steile und gleichzeitig panoramatische Sicht, die imaginativ den Blick aus dem frei im Luftraum gleitenden Flugzeug antizipiert. Mit den vor Wehmut starren, aufgerissenen Augen des Dämons schaut der Betrachter hinab in die kalte, kahle und leblos menschenleere Berglandschaft – kein Boden unter den Füßen, nicht einmal eine schmale Plattform, die letzten Kontakt mit der Erde bietet.
Während in Lermontovs Gedicht Begriffe wie „Höhe" und „Flug" – „Und über des Kaukasus Höhen / der Paradiesvertriebene flog" – vor allem eine physische Bedeutung und narrative Funktion haben, erhalten sie in Vrubels Gemälde einen durchaus metaphysischen Sinn. In der gehobenen Atmosphäre und mythologischen Stilisierung des eigenen Lebens zur ästhetischen Existenz, ist unter den russischen Symbolisten viel vom Höhenflug der Seele und der künstlerischen Phantasie die Rede, ein Flug, der den Künstler aus den Niederungen des mechanisierten, gleichförmigen Alltagslebens in höhere, geistige Sphären emportragen sollte.
Andrej Bely, der mit A. Blok zu den bedeutendsten Literaten des symbolistischen „Argonauten"-Zirkels zählte, schreibt, rückblickend auf die Zeit der hohen Ideale einer Menschheitsverbrüderung und Welterlösung, mit ironischem Unterton: „1902 glaubte ich, alle würden wir uns unverzüglich verbünden – eine Kommune von Neuerern, und wir würden fliegen. 1904 flog ich tatsächlich – aber nicht in den Azur-Himmel, sondern kopfüber in den Staub und in die Asche" (8). Das Leben empfindet Blok als ewigen Kampf zwischen Chaos und Kosmos. Entsprechend ordnet er diesen beiden Grundkräften zwei Farben zu: dem Chaos das Blauviolett der Dämmerung. Es tritt auf, bevor die Welt im Schwarz der Nacht versinkt. Den geordneten Kosmos aber sieht der Dichter in leuchtendem Gold erglänzen – ein im Abglanz des verlorenen Paradieses im vormals „Goldenen Zeitalter". Entsprechend seiner Farbverteilung bezeichnet Blok denn auch die symbolistische Kunst als „Suche nach dem verlorenen goldenen Schwert, das das Chaos aufs neue durchbohrt, die tosenden violetten Welten ordnet und besänftigt" (9).
In den koloristischen Akkorden des „Gestürzten Dämon" sieht Blok diesen Kampf zwischen den Farben des Chaos und der kosmischen Ordnung mit äußerster Intensität gestaltet und ausgetragen. „Ein in der Welt noch nie geschauter Sonnenuntergang vergoldet noch nie geschaute blaulila Berge. Das ist nur unsere Benennung für jene drei dominierenden Farben, für die es noch keinen Namen gibt und die nur als Zeichen (als Symbol) dessen dienen, was der Gefallene Engel selbst in sich birgt: ‚Und Ödnis ist ihm auch das Böse' . . . Aus der Tiefe kriecht langsam die blaue Dämmerung der Nacht herauf, noch zögernd, das Gold und das Perlmutt zu überfluten. In diesem Kampf zwischen Gold und Blau dämmert schon etwas anderes; im Künstler tut sich das Herz des Propheten auf". Ungeachtet seiner Tragik verkündet Vrubels „Gestürzter Dämon", „daß die blaulila Nacht der Welt gesprenkelt ist mit dem Gold des antiken Abends" (10), d. h. mit Hinweisen auf die Rückkunft des verlorenen „Goldenen Zeitalters", und sei es auch nur in der Kunst.
Die Botschaft des „Gestürzten Dämon" interpretiert A. Blok nicht allein als katastrophische Schau auf den gegenwärtigen Weltzustand. Der Aufprall des schutzlos nackten, gefiederten Körpers auf felsiges Gestein, wie auch der Kampf in den Farbgegensätzen wird besänftigt im fließenden Rhythmus schwingender Linien und vibrierender Farbflecken, eingewoben in den symphonischen Zusammenklang der „blaulila Nacht der Welt" mit dem „Gold des antiken Abends". Den qualvollen Sturz des Menschen aus der harmonischen Ganzheit des „goldenen Zeitalters" in die rauhe, zum zerklüfteten Gestein erstarrte Gegenwart, fängt das Gemälde auf in der Harmonie seiner musikalischen Formen.
Ein rhythmisch schwingender Klangteppich aus golddurchwirktem Brokat umfängt den zerbrochenen aber weiterhin lebendigen Leib des Gestürzten mit weich fließenden und zugleich hart zersplitterten Formen, warmen und zugleich kalten, hell leuchtenden und tief dunklen Tönen.
Das Leiden an der Zerrissenheit der Jahrhundertwende zwischen der alteuropäischen Kultur und dem heraufziehenden Industriezeitalter faßte Robert Musil in Gegensatzpaaren divergierender Träume und Alpträume: „man war gläubig und skeptisch, naturalistisch und preziöse, robust und morbid; man träumte von alten Schlössern, herbstlichen Gärten, gläsernen Weihern, Edelsteinen, Haschisch, Krankheit, *Dämonien,* aber auch von Prärien, gewaltigen Horizonten, von Schmiede- und Walzwerken, nackten Kämpfern, Aufständen der Arbeitssklaven, menschlichen Urpaaren und Zertrümmerung der Gesellschaft" (11). Für die russischen Symbolisten wie Vrubel und Blok konnten diese Widersprüche allein gelindert, wenn nicht gar aufgehoben werden im Gewahrwerden der „Weltsynthese". Vernehmbar sollte sie sein in einem einheitlichen musikalischen Klang, der allen widersprüchlichen Erscheinungen zugrunde lag. „All diese scheinbar so unterschiedlichen Fakten haben für mich einen (umfassenden) *musikalischen* Sinn . . . und ich bin überzeugt, daß sie in ihrer Gesamtheit stets einen einheitlichen musikalischen Elan (napor) ergeben" (12), bekennt A. Blok in der Vorrede zu seinem Poem „Vergeltung", das den Zwiespalt der Zeit in Verse faßt:

„Das zwanzigste Jahrhundert – finsterer,
Furchtbarer, unbehauster (doch Luzifers
Schattenflügel – schwärzer,
Riesig – und ungeheurer noch).
Und unaufhörlich brülln Maschinen,
Verderben schmiedend Tag und Nacht.
Und alles, woran man einst glaubte,
Sieht das Bewußtsein jetzt als Trug,
Zu leeren, fremden Horizonten
dröhnt eines Flugzeugs erster Flug" (13).

„Der fliegende Dämon" und „Der gestürzte Dämon" von Vrubel stehen ebenso wie die Flugdichtung von A. Blok exemplarisch für die skeptisch resignative Haltung der russischen Künstler im ersten Jahrzehnt des neuen, von Maschinen beherrschten Jahrhunderts. Im motorisierten Flugzeug fand die Technisierung und Mechanisierung aller Lebensvollzüge ihren schlagendsten Ausdruck. Den Himmel fegte es leer von allen mystischen Geheim-

nissen, Sehnsuchtsprojektionen und Phantasiegebilden, zurücklassend eine Ödnis, zu dünn zum Atmen und zum Schweben.
In ihrem Bemühen um eine vollkommene Ästhetisierung des Lebens, dazu ersonnen, den Zumutungen und Trivialitäten der Gegenwart zu entfliehen, konnten die russischen Symbolisten auf die Entmystifizierung von Himmel und Erde nur mit einer katastrophischen Sicht auf die Maschine reagieren, eine Sichtweise, die auch noch ihre schärfsten Kritiker im Bereich der Kunst, die russischen Futuristen, teilten, obgleich ihr Programm nicht das Leben zur Kunst, sondern in umgekehrter Richtung die Kunst zum Leben führen wollte.
Augenfällig trat das Flugzeug in der russischen Kunst erstmals im Dezember 1913 in Erscheinung, als im Finale der ersten futuristischen Oper „Sieg über die Sonne", aufgeführt in St. Petersburg, begleitet von Propellergeräuschen und Motorengeknatter Flugzeugteile auf die Bühne fielen. Der Flugzeugabsturz löste zunächst große Verwirrung aus. Sie äußerte sich in der Sprachverwirrung der Schauspieler: „zakuverkalaj zatschesalsja" rufen sie und „sprenkurezal stordvan entel ti te". Doch dann erscheint unversehrt der Pilot auf der Bühne, lachend singt er ein „Kriegslied", komponiert aus sinnfreien Lauten: „I I I / kr kr / tlp / tlmt . . . " (14). Das Libretto der Oper stammte von A. Kručonych, die Musik von M. Matjušin und die Ausstattung hatte der Maler K. Malevič übernommen. Der inszenierte Flugunfall war eine Hommage an den tatsächlichen Absturz des futuristischen Dichterfreundes
V. Kamenskij. Im Mai 1912 zerschellte seine Flugmaschine auf sumpfigem Boden in Polen. Der diplomierte „pilot-aviator" kam knapp mit dem Leben davon. Der Absturz besiegelte das Ende einer begeistert und mit reger Anteilnahme der Futuristen begonnenen Karriere als „Künstler-Flieger" und die Rückkehr zur Dichtung und Landwirtschaft.
Obgleich Kamenskij und seine futuristischen Mitstreiter die Flugbegeisterung der italienischen Futuristen teilten, schlossen sich die Russen ihrer Fetischisierung der Maschine und Geschwindigkeitseuphorie zu keinem Zeitpunkt an. So mokiert sich Kamenskij bereits 1911 über den „Unsinn" der „Kritiker", die „uns weiterhin MARINETTI & Co. aufschwatzen" wollen: „Doch was es da an Gemeinsamem mit uns, den russischen Futuristen, gibt, ist mir unverständlich" (15).
Die Flugapologie des russischen Futurismus, schriftlich seit 1909 dokumentiert, unterscheidet sich von ihrer italienischen und auch deutschen Version vor allem in der Bewertung des Verhältnisses von Natur und Technik. Die Russen begrüßen das motorisierte Fliegen nicht als Sieg des Menschen *über* die Natur sondern als Triumph *der* natürlichen Lebensenergien über die leblosen Objektivationen der modernen Zivilisation. Ihnen ist nicht so sehr der Flugapparat als Beschleunigungsmaschine und Symbol technischen Fortschritts von Bedeutung, denn als Hilfsmittel zum Erleben des Luftraums und zur Eröffnung neuer Erfahrungsdimensionen.
Die Veränderung unserer Wahrnehmung beim Fliegen ist denn auch das eigentliche Thema im letzten Akt der futuristischen Oper von Malevič und Kručonych. Die raumzeitliche Orientierung nach Maßgabe der Schwerkraft und des logischen Denkens wird außer Kraft gesetzt. Wie im Reich der Träume ist die chronologische Abfolge der Ereignisse durchbrochen, alles kann simultan geschehen, Jahrhunderte gehen ineinander über, der Sprung in die Zukunft ist ebenso möglich wie die Rückkehr aus ihr. „Auf Rädern von Flugzeugen fährt der Reisende durch alle Zeiten" auf die Bühne, „an ihm sind Blätter mit der Aufschrift: Steinzeitalter, Mittelalter usw." befestigt. Der Flugradfahrer proklamiert: „Ich werde durch alle Jahrhunderte reisen; ich war im 35., dort ist Kraft ohne Gewalt . . . Gespenstisches Reich."
In diesem futuristischen Reich herrscht eine gewaltlose Kraft, die unsere traditionelle, am Wirken der Schwerkraft orientierte Wahrnehmung nachhaltig irritiert. „Glaub nicht dem alten Maß", „Glaub nicht den alten Gewichten", ruft der Flieger den Repräsentanten der alten Welt, Nero und Caligula, zu. Denn im 35. Jahrhundert ist „der See schwerer als Eisen". Das Wasser ruht im See, die eisernen Flugräder aber erheben sich in die Lüfte. „Nero blickt vorsichtig durch das Lorgnon auf das Eisen der Räder" und empört sich: „Unerhört, so die Alten zu behandeln / Das Flugding ist nicht zu ertragen." Der Terminus „Flugding" gehört zu jenen Neologismen, die von der motorisierten Fliegerei angeregt worden sind. V. Chlebnikov, Dichterfreund des Librettisten Kručonych und Verfasser des Prologs zur Oper, veröffentlichte während der Arbeit an der Oper, im Dezember 1912, bereits eine große Zahl solcher Neologismen zur Fliegerei. Sie belegen das frühe Interesse der futuristischen Dichter und Maler am Erneuerungspotential der Fliegerei auch für die Kunst.
Auf das verkehrte Gewichtsverhältnis von Wasser und Eisen anspielend, stellt Malevič in einem Kostümentwurf für die Oper den Flieger in roter Bekleidung vor einem angedeuteten See mit Fisch (Abb. 3) dar. Am Abendhimmel darüber sind drei übereinander gestaffelte Flugzeuge zu sehen. Der zum Pik-Zeichen der Spielkarten verwandelte Kopf deutet wohl, vergleichbar dem kartenspielenden „Aviator" (vgl. unten), auf die Verbindung des Fliegers zum „Weltwillen" hin.
Eindrucksvoller führt Malevič die neue Ordnung in seinen Bühnenprospekten für die Oper vor Augen. Auf dem Prospektentwurf zur vierten Szene des ersten Aktes schweben die beiden eisernen Flugzeugräder zwischen kubisch geometrisierten Flächen, Schriftzeichen, Kommata und Telegrafendrähten – „Die futuristischen Länder werden sein; / wen diese Drähte beunruhigen, der soll den Rücken kehren" – um die riesige, in einem quadratischen Käfig gefangene Sonne. Einer neuen, noch semantischen Ordnung angehörend, kann sich der Sinn dieser Zeichen dem alleine logisch denkenden Verstand nicht erschließen. Diese rationalistische Logik aber repräsentiert die besiegte und gefangengesetzte Sonne, die „mit frischen Wurzeln herausgerissen (wurde). Sie rochen nach Arithmetik, fettig."
„Wir sind frei. Es lebe die Dunkelheit" – skandieren die Schauspieler und versuchen sich im unbekannten „10. Land" zurechtzufinden, wohin sie nach ihrem Sieg über die Sonne geraten sind. Hier ist die

3. Kasimir Malevič, Kostümentwurf zur Oper „Sieg über die Sonne", 1913, Aquarell, 54,5 × 36 cm, Russisches Museum Leningrad

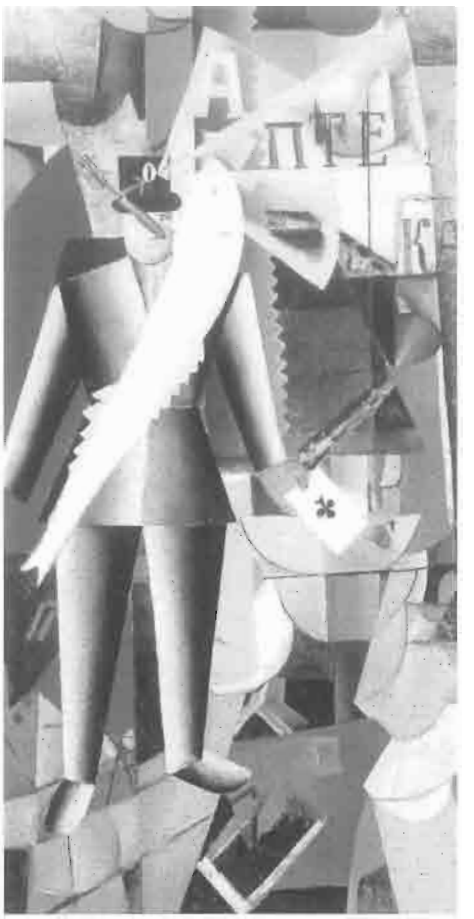


4. Kasimir Malevič, Universale Landschaft, 1913, Lithografie

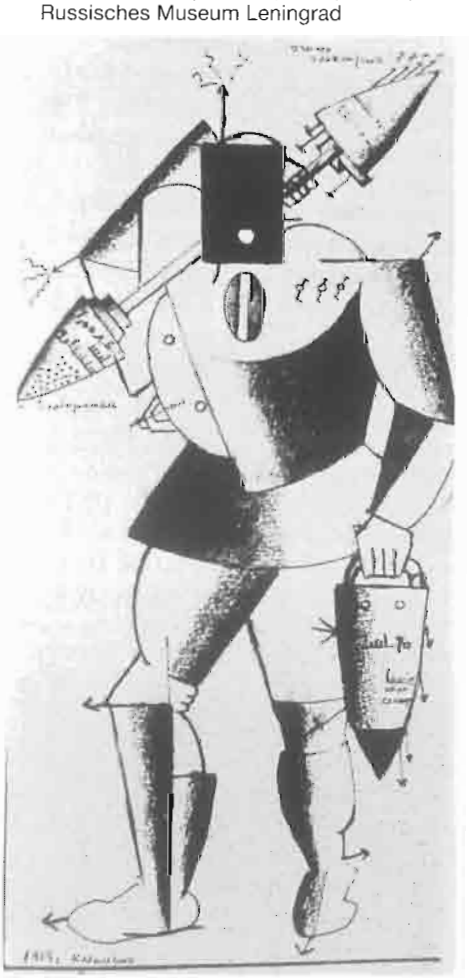
gewohnte Raum- und Zeitwahrnehmung gründlich gestört, denn nicht nur Dunkelheit herrscht. Die vier Dimensionen haben ihre Logik und Orientierungsfunktion verloren, da mit der Sonne als dem Symbol des Rationalismus und der Aufklärung auch die Logik der verstandesmäßigen Weltsicht besiegt worden ist. „Und wenn man da die Treppe hinausklettert, ins Gehirn dieses Hauses, dort die Tür Nr. 35 öffnet – ach, da ist ein Wunder! Ja, hier ist alles nicht so einfach, obwohl es aussieht wie eine Kommode – und mehr nicht! Und trotzdem verirrst Du Dich und verirrst Dich."
Die Bewohner des „10. Landes" machen die gleichen Erfahrungen wie die Flieger im Luftraum. Ihre Wahrnehmung ist desorientiert, weil hier wie dort die Schwerkraft außer Kraft gesetzt wurde.
Die Orientierung nach polaren Werten wie oben und unten, links und rechts, innen und außen hat ihre Gültigkeit verloren. Eine Art „Kommode" entwarf auch Malevič für das Bühnenbild zum „10. Land", mit Röhren entsprechend der Regieanweisung „Häuser mit Außenwänden sind dargestellt, aber die Fenster gehen seltsam nach innen, wie durchbohrte Röhren."
Der noch wenig überzeugende Versuch, mittels der gleichsam invertierten Kommode die Erfahrung von Schwere- und Richtungslosigkeit beim Fliegen zu evozieren, wird von Malevič, angeregt durch seine Arbeit an der Oper, im Jahr nach der Aufführung in zahlreichen Zeichnungen und Gemälden fortgesetzt. Auf der Lithographie „Universale Landschaft" (Abb. 4) (1913) erblickt man die Fragmente eines Propellers und die aus dem Opernprospekt bekannten Flugzeugräder. Begleitet werden sie von frei fliegenden Kommazeichen, vom Kopf und den Schwanzflossen eines Fisches – umhergewirbelt in einem multiperspektivisch gezeichneten Raum aus Strahlen, Fluchtlinien und Kreissegmenten, der jegliche Festlegung auf das dreidimensionale Koordinatenschema des traditionellen menschlichen Erfahrungsraumes verweigert. Aus dem Mittelpunkt der „Universalen Landschaft" leicht nach links verschoben, liegt eine Acht, das Zeichen für Unendlichkeit. Die Erfahrung des unendlichen, weil grenzenlosen Flugraums will die Zeichnung wiedergeben. Der Betrachterstandpunkt ist mit dem Blickwinkel des Fliegenden identisch, der den Luftraum weder vor sich als Panorama, noch allein von oben sieht. Der Flieger bewegt sich inmitten des Raumes, dieser umgibt ihn „universell", d. h. von allen Seiten in gleicher Weise. Als besonders verwirrend erweisen sich die steil von oben, wie aus dem Flugzeug gesehenen Fensterrahmen. Ungeachtet seiner erhöhten Lage sieht der Betrachter aber nicht durch diese Fensterkreuze hindurch ins Innere der Häuser. Paradoxerweise eröffnen sie ihm einen Blick nach außen auf eine prismatisch gebrochene Stadtlandschaft voller Hausfassaden, dergestalt die Ausführungen des abgestürzten Fliegers aus der Oper sichtbar machend: „Von der Höhe der Wolkenkratzer / Von überall her verreisen die Selbstfahrzeuge (Flugzeuge – d. Verf.) / Die Leute laufen / mit den Melonen nach unten. / Und schiefe Vorhänge / drehen die Fensterscheiben um."
Im Entstehungsjahr der „Universalen Landschaft", 1913, verfaßte Leonid Andreev, beileibe kein Futurist, doch ein russischer Schriftsteller mit Flugerfahrung, eine Geschichte zum tödlichen Absturz

des berühmten Fliegers L. Malevič. In realistischer Erzählweise sucht der Schriftsteller die neuartige Raumerfahrung zu erfassen, die auch der Darstellungsweise der „Universalen Landschaft" zugrundeliegt, wo alle Himmelsrichtungen ihre gewohnte Ordnung verloren haben. Abgelöst von der Erde fühlt sich Andreevs Held sogleich „in einer anderen Welt, in einem anderen, einem leichten und, wie der Traum selbst, unbegrenzten Element." „Ich bin schon hoch oben", dachte der Pilot bei sich. „Hier tut sich ja eine solche Weite auf, daß man ebenso gut vorwärts und nach oben, zurück und nach unten gehen kann; wie auch immer ich will: alles ist meine Bahn" (16).
Den Flieger selbst stellt Malevič in dem Gemälde „Der Aviator" (Abb. 5) (1914) vor. Das Werk kann als Schlüsselbild für den Übergang vom Kubofuturismus zum schulbildenden „Suprematismus" gelten, mit dem Malevič endgültig die irdische Wirklichkeit verläßt und in höhere, gegenstandslose Sphären der Wahrnehmung aufsteigt. Der „Aviator", eine damals erst erfolgte Neubildung im russischen Wortschatz, schwebt in voller Gestalt, angetan mit einem metallen wirkenden Anzug aus schwarzweiß gemalten Röhren und Zylinder auf dem Kopf, vor einem kubistisch zerlegten Hintergrund. Allein das Grün, Braun und Blau der Farbgebung lassen eine Landschaft assoziieren. Erst bei näherem Einsehen erkennt man in der unteren Bildhälfte von oben aus dem Flugzeug gesehene Hausdächer und Fenster, die an die Ansichten der „Universalen Landschaft" denken lassen. Auch dieses Gemälde stellt eine Absage an die Logik verstandesgeleiteter Wahrnehmung dar, für die russischen Futuristen eine notwendige Konsequenz aus der Aufhebung der Schwerkraft und Ablösung der tellurischen Weltsicht durch die planetarische. Der große weiße Fisch mit den sägezahnartigen Flossen und die riesige Blattsäge auf der vertikalen Mittelachse des Bildes symbolisieren das „sdvig" (Verschiebung) genannte Verfahren des „Alogismus". Durch die Zerteilung der Gegenstandsformen in Fragmente und die Verschiebung dieser Teile gegeneinander, soll nicht nur eine neue, von der Abbildung intakter Gegenstände unabhängige Bildordnung entstehen. Die „Verschiebung" ist zugleich ein semantisches Verfahren zur Gewinnung neuer Sinneffekte.
Auf die auch bei den Dichtern des russischen Futurismus geläufige Anwendung dieses Verfahrens auf das Wortmaterial weist die Trennung des Wortes APTEKA (Apotheke) und die Verschiebung der Silben A-PTE-KA auf der Bildfläche hin. Die zunächst unsinnig erscheinende Verknüpfung des Wortes Apotheke mit der Gestalt des Fliegers erhält im Kontext des Bildes und seiner zwar hermetischen, aber dennoch entschlüsselbaren Ikonographie einen tieferen, oder besser höheren Sinn. Das Wort APTEKA mag der Maler einem der eisernen Ladenschilder entnommen haben, mit denen die Einkaufsstraßen der russischen Städte bis zum I. Weltkrieg übersät waren. Unter den futuristischen Künstlern und Dichtern erfreuten sich diese Schilder großer Beliebtheit. „Schritte, aufgehängt / an Aushängeschildern" erblickt der Pilot von oben in der Oper „Sieg über die Sonne". Im Bild des „Aviators" erscheint der Buchstabe A von der Wortfolge abgetrennt, so als ob das Schriftschild zersägt worden wäre. Derart abgespalten, gesellt sich das A zum „Aviator", dessen Anfangsbuchstabe es teilt. Das vereinzelte Schriftzeichen steht in einem weißen Lichtkegel, der vom Zylinder des Aviators seinen Ausgang nimmt, genauer: dessen Brennpunkt in der Null auf dem schwarzen Quadrat des Zylinders liegt. Folgt man der an dieser Stelle durch den Pfeil markierten Bewegungslinie von links nach rechts, so wird verständlich, daß die plastisch dargestellte Gabel – auf anderen Bildern hatte Malevič einen realen Kochlöffel oder ein richtiges Thermometermaß montiert, um das „alogische" Zusammentreten der Gegenstände mit abstrakten Formen zu betonen – auf dem Pfeil in die Nullform transformiert wird und, verwandelt in reine weiße Energie, von diesem schwarzen Transformator aus nach rechts hin abstrahlt. Im Kontext des Bildes steht das A nicht nur für den Anfangsbuchstaben des „Aviators", sondern zugleich für den Anfang eines Alphabetes, einer neuen Ordnung, die im Nullpunkt, d. h. im Wahrnehmungszentrum des Fliegers ihren Ausgang nimmt.

Zur weiteren Interpretation des Fliegerbildes bedarf es der Hilfe eines Textes, den V. Chlebnikov, ein Freund von K. Malevič in diesen Tagen, verfaßte. Auf die Erzählung von „KA" stoßen wir durch die letzte der abgetrennten Silben von A-PTE-KA. Chlebnikov beschreibt „KA" als ein mythisches Flugwesen, mal Mensch, mal Tier oder Geist. „Flügelschlagend, in grauen Kleidern", schwebt es über den „Häusern einer Stadt" (17), ganz wie der „Aviator" in seinem grauen Anzug auf dem Gemälde. Auch ein „Zylinder" sitzt auf „KA's" bisweilen „völlig nacktem Körper". Gleich dem Fisch, der den Aviator überschneidet, „kreuzte quer durch KA hindurch" eine „Badende". Darauf wird er von einem Fisch „verschluckt".
Der Ich-Erzähler schildert, wie er zusammen mit „KA" umherstreifte, wie sie gemeinsam „das Lärmen Sikorskijs", eines 1913 zu Bekanntheit gelangten russischen Fliegers, hörten und einem Maler begegneten, der „den Menschen stets nur ein Auge malte". Auch der Aviator ist mit nur einem Auge dargestellt, wie auch andere, in dieser Zeit gemalte Figuren von Malevič. Für die Spielkarte in der Hand des Fliegers mit dem Kreuz As findet sich in Chlebnikovs Erzählung ebenfalls eine Belegstelle. Der Ich-Erzähler berichtet von seinem „Kartenspiel" mit „Siebenen, roten Damen und Assen". Doch als Mitspieler stellt sich nicht irgendeine Person ein, sondern der „Weltwille" persönlich. „KA war mein Vertrauter bei diesem Vergnügen" einer Kartenpartie mit der „Weltnatur". Zu guter Letzt sei noch die Passage zu den weißen Lichtstrahlen zitiert, die dem Zylinder des Aviators entspringen. „Zu jener Zeit", hebt der Erzähler an, „als die Menschen zum ersten Mal über die Hauptstadt des Nordens flogen", „lebte (ich) in der Höhe" und „interessierte mich für die Wellenlänge von Gut und Böse, träumte von bikonvexen Linsen aus Gut und Böse, da ich wußte, daß die dunklen, wärmenden Lichtstrahlen zur Lehre vom Bösen, – die kalten und hellen Lichtstrahlen zur Lehre vom Guten gehören." Das Zeichen der Null im Zylinder des Fliegers kann man aufgrund seiner doppelt konvexen Ausformung als eine solche beiderseits gewölbte Linsen ansehen, von der die hellen Lichtstrahlen des Guten aus-



5. Kasimir Malevič, Aviator, 1914, Öl/Lw., 125 × 65 cm, Russisches Museum Leningrad



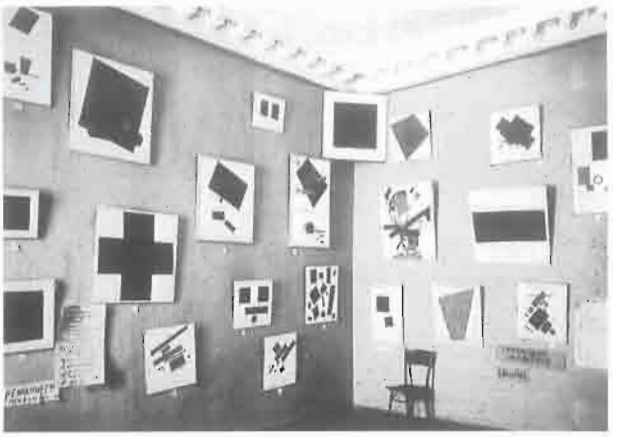
6. Kasimir Malevič, Kraftmensch, 1913–1914, Lithografie

gehen, während die dunklen im Schwarz der Kopfbekleidung aufgefangen werden.

Wer ist nun dieser Aviator, der so viele Eigenschaften und Symbole des literarischen „KA" und seines Erzählers auf sich vereint? Chlebnikov läßt im Fortgang seiner Erzählung keinen Zweifel an der partiellen Identität seiner mythischen Figur mit dem „KA" der altägyptischen Mythologie. Unter „KA" verstanden die Ägypter den einem Lebewesen zugeordneten Doppelgänger. Diese personifizierte Lebenskraft wird zwar mit dem Menschen geboren, lebt aber über seinen Tod hinaus weiter. „KA" garantiert so als übernatürliche Lebenskraft das Fortleben des Menschen im Jenseits in Gestalt materieloser Kraft.
Im modernen Flieger, dem motorisierten Aviator, will Chlebnikov den legitimen Erben des „KA" erkennen. Malevič scheint ihm darin zu folgen. In der Erzählung wird eine direkte Verbindungslinie von der altägyptischen mythologischen Figur bis zum zeitgenössischen russischen Flieger namens Sikorskij gezogen, wenn Chlebnikov den Ich-Erzähler „über die sieben Stufen der Zeit" nachdenken läßt. „Ägypten – Rom, das Heilige Rußland, England, und aus dem Staub des Kopernikus schwamm ich, im Lärm Sikorskijs, zum Staub Mendelejevs."
So ist die literarische Figur des „KA" niemand anderes als der Doppelgänger des Erzählers selbst, die übernatürliche Lebenskraft aus der Mythologie und ein moderner Pilot zugleich. Weil auf dem Gemälde von Malevič der Aviator alias „KA" mit dem „Weltwillen" Karten spielt und ihm dabei auch noch die Lichtstrahlen des Guten und Bösen aus dem Kopf entspringen, erscheint uns der mythologisierte Aviator als die personifizierte Lebenskraft und der Führer ins Reich des Überirdischen. „Wenn die Schwerkraft viele und vieles lenkt" schreibt Chlebnikov 1913 zu dieser metaphysischen Sicht des Aviators, „so sind Luftschiffahrt und verhältnismäßige Unsterblichkeit miteinander verbunden" (18). Wenn es noch eines weiteren Beweises für die Reinkarnation des ägyptischen „KA" in der Gestalt des Aviators von Malevič bedürfte, so gibt dafür das schwarze Viereck mit der Krempe eines Zylinders den besten Hinweis. Darstellungen des „KA" im alten Ägypten kennen die Ersetzung des Kopfes durch ein schwarzes Viereck.
Von einem schwarzen Viereck verdeckt ist auch das Gesicht des „Kraftmenschen" (Abb. 6) der Zukunft, den Malevič für die Oper „Sieg über die Sonne" entwarf, wo das Flugthema zuerst angeschlagen worden war. Unter der schwarzen Scheibe befindet sich auch hier eine große Null, nicht anders als auf dem schwarzen Zylinder des „Aviators". Die Nullform markiert ebenso wie das schwarze Rechteck die Schwelle zwischen der alten, gegenstandsbestimmten und raumorientierten Welt zur neuen, die von Kraft, Bewegung und Zeit geformt wird. Der Flieger, bzw. „Aviator", wäre demnach als eine Gestalt des Übergangs zu verstehen, d. h. er steht – vielmehr schwebt er, halb noch Naturwesen, halb schon übernatürlicher „Kraftmensch" – an der Schwelle zwischen der alten, von praktischen Gegenständen und Nutzendenken beherrschten Welt und der neuen, jenseits der Null, die ganz aus Licht und Energie gebildet ist.

Obwohl die Tür zu dieser neuen Welt erst durch die technischen Errungenschaften motorisierter Fliegerei aufgestoßen werden konnte, ist sie nach Ansicht von Malevič durchaus nicht von den Gesetzen und Bewegungsweisen der Technik bestimmt. Ganz im Gegenteil. Die Flugtechnik ist für ihn nur ein Vehikel zur Erlangung der Schwerelosigkeit und damit zur Passage in den übernatürlichen Raum, jenseits des Nullpunktes und schwarzen Quadrates, als dem Inbild von Tod und Verwandlung. Das von Intuition und Flugphantasien regierte „10. Land" beschreibt der Künstler, in Anknüpfung an die Oper, als ein übernatürliches Reich, vielleicht eine Traumregion, ohne Gegenstände und materiellen Mangel, eine harmonische Sphäre, wo alleine geistige Kräfte des Lebens walten.
Gleichsam wie eine abstrakte Ausführung des doppelköpfigen Janus, des Gottes allen Anfangs und Übergangs, ihm waren die Schwellen und Tore geweiht, erscheint die „bikonvexe Linsenform" der Null auf dem Haupt des „Aviators". Hier wird die banale Welt der praktischen Gegenstände, symbolisiert durch die Eßgabel, auf Null gebracht und wiedergeboren als immaterielle übernatürliche Energie im strahlenden Lichtkegel.
Die Vorstellungen von Tod und Wiedergeburt, die sich seit altersher mit dem Motiv der Schwelle, dem Nullpunkt, der nachtschwarzen Fläche, dem „KA" und dem Fliegen verbinden, sind Malevič durchaus bewußt, ja von ihm ausdrücklich als Assoziationen des Betrachters zu den nachfolgenden gegenstandslosen Bildern des „Flug-Suprematismus" intendiert. Dieses Verständnis finden wir auch in der Selbstinterpretation der Entstehung des „Schwarzen Quadrates auf weißem Grund" von 1915, das in dem schwarzen Rechteck des Zylinders präfiguriert war. Malevič versteht dieses „Schwarze Quadrat" als Nullform der alten gegenstandsorientierten Welt und als Urform der neuen, vom gegenstandslosen „Suprematismus" noch zu gestaltenden Wirklichkeit: „Ich aber verwandelte mich in die Nullform und kam jenseits heraus: 0-1" (19), so erläutert der Maler 1915 den Übergang von der immer noch gegenstandsorientierten Malerei des Kubofuturismus in die suprematistische Gegenstandslosigkeit als Verwandlung der eigenen Person, im Sinne eines Übergangs vom Tod zur Wiedergeburt in einem neuen Lebensraum. Malevič schildert diese Passage nicht nur als Bewußtseinswandel oder schon gar nicht als nur stilistische Veränderung in seinem künstlerischen Schaffen, sondern ganz im Sinne mythologischer und religiöser Übergangsrituale als Eintritt in eine neue, der Wahrnehmung bisher nicht zugängliche, geistige Welt. Die Wahrnehmungsveränderung beim Fliegen nimmt der Künstler denn auch als Beleg für eine grundlegende Veränderung der Wirklichkeit auf ihrem erwarteten Weg zur vollkommenen Gegenstandslosigkeit.
„0,10 Null-Zehn" nannten denn auch die Künstler die Letzte futuristische Ausstellung von 1915, in der diese Passage von den Resten der futuristischen Gegenständlichkeit zur radikalen Gegenstandslosigkeit manifestiert werden sollte. In der Koje von Malevič (Abb. 7) hing das schwarze Quadrat in einer Ecke hoch unter der Decke, so als ob es gleich aus dem Ausstellungsraum herausfliegen wollte. An den Wänden waren ausschließlich gegenstandslose Gemälde in kräftigen Farben zu sehen, wo auf weißem Bildgrund die geometrisierten Formen in dynamischen Konfigurationen schwebten.
Die Empfindung des Fliegens und Schwebens im unbegrenzt freien Raum stellt sich vor diesen Bildern ein. Titel wie „Fliegendes Flugzeug" zeugen von dem Bemühen um Überwindung der Erdgebundenheit, wenigstens im Medium des Bildes. Äußerungen belegen, wie Malevič diese Loslösung von der Erde durch die allein optisch vermittelte Empfindung des Fliegens als durchaus existentielle Befindlichkeit empfand. „Eine gemalte Farbfläche, auf einer weißen Leinwand schwebend, verleiht unserem Bewußtsein unmittelbar ein starkes Raumgefühl. Ich werde in eine endlose Wüste getragen und fühle schöpferische Punkte des Alls ringsum" (20).
Zwei Jahre später, im Jahre 1918, formuliert Malevič dieses vom Schweben herrührende Freiheitsgefühl unter dem Eindruck der Oktoberrevolution mit umstürzlerischem Pathos: „Wir, gleich einem neuen Planeten auf dem blauen Dom der gesunkenen Sonne, wir sind die Grenze einer absolut neuen Welt und erklären hiermit alle Dinge für grund- und bodenlos" (21).
Ein Jahr weiter, und Malevič transzendiert auch noch das Blau des Himmels. Mit seinem weißen Quadrat, schwebend auf weißem Grund, ließ er selbst noch den Höhenflug der himmelsstürmenden Flugpiloten hinter sich, so jedenfalls sah es der Künstler selbst: „Ich habe den blauen Lampenschirm der Farbbegrenzungen durchbrochen und bin zum Weiß weitergegangen. Schwebt mir nach, Genossen Aviatoren, ins Unergründliche. Schwebt! Die freie weiße Unergründlichkeit, die Unendlichkeit liegt vor Euch!" (22).

Einige Künstler folgten Malevič bei seinen künstlerischen Höhenflügen, ohne daß sie aber immer zu gleich befriedigenden Ergebnissen gekommen wären. Als ein Vorläufer für die Figur des „Aviators" kann der 1912/13 entstandene „Flieger" des Malerfreundes A. Morgunov gelten, auch wenn dieses Gemälde nichts von dessen Komplexität und Gedankenreichtum aufzuweisen hat. Ein weiteres Gemälde des selben Morgunov mit dem Titel „Werkraum des Fliegers" (Abb. 8) zeigt eine ebenfalls wenig überzeugende Komposition in kubofuturistischer Manier mit zwei eingesprengten Gesichtern, einer Uhr, einer großen Axt und einem von oben gesehenen Flugzeug, das eher wie ein Papierflieger von Kindern, denn als Wiedergabe eines Flugzeugs anmutet.
Der Übergang vom gegenstandsfragmentierenden Kubofuturismus zum gegenstandslosen Suprematismus fällt zeitlich in die Jahre des Ersten Weltkrieges und damit in eine Zeit der militärischen, zerstörerischen Nutzung des Flugzeugs. Die ganz neuartige Gefahr eines grausamen Bombenkrieges schon voraussehend, hatte der Dichter A. Blok bereits 1911/12 in seinem Gedicht an den abgestürzten Flieger die skeptische Frage gestellt: „Oder hat dein Gehirn schon der Rauch / Künftiger Kriege umnebelt, sahest du / Den fliegenden Drachen, der die Erde anfaucht / Mit Atem aus Dynamit?"



7. Letzte Futuristische Ausstellung 0,10 Null-Zehn, Petrograd 1915, Koje von Malevič

8. Aleksej Morgunov, Werkraum des Fliegers, 1913, Gouache/Lw., 50,5 × 36 cm, Slg. Costakis

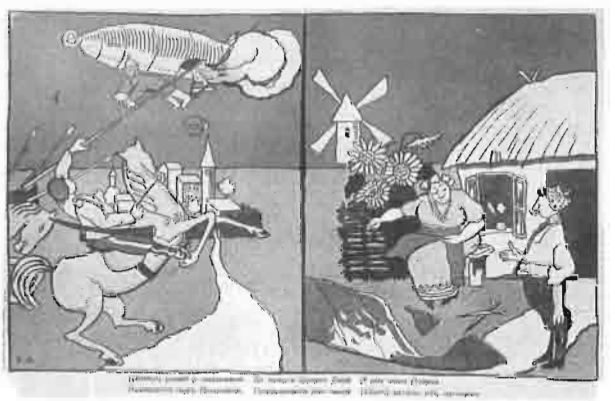
Mit weniger Skrupel nahm Malevič die durch den Flugzeugeinsatz ungleich dramatisierten Kampfhandlungen zur Kenntnis. In einem von ihm entworfenen Propagandaplakat (Abb. 9) gegen die deutsche Armee werfen Flugzeuge vor den Mauern von Paris Bomben auf die heranstürmenden Truppen ab. Plumpen großen Vögeln gleich stehen die französischen Kampfflugzeuge am Himmel, während unten auf dem Feld die Gebeine der deutschen Soldaten im Umkreis der eingeschlagenen Bomben auseinanderspritzen. Auch V. Majokovskij, der Dichter, widmete sein Zeichentalent dem in ganz Europa grassierenden Hurra-Patriotismus. So zeigt ein zweiphasiges Plakat (Abb. 10) von seiner Hand einen Kosaken zu Pferd, mit langer Lanze den Zeppelin des „rothaarigen ungeschlachten Deutschen" über Warschau durchbohrend und im Anschluß seine Frau beim Nähen einer Hose aus dem Stoff des abgestürzten Zeppelins.
Noch 1914, im Entstehungsjahr der Plakate, wendet sich jedoch Majakovskij von dieser humoristischen Kriegspropaganda im Stil der „Lubok" genannten Volksbilderbögen ab. Der futuristische Dichter verfaßt einen pazifistischen Aufruf an die russischen Maler. Anstatt mit dem Pinsel zu lügen, sollten sie dem Publikum die Augen für die grausamen Wahrheiten des Kriegsalltags öffnen. Bei den älteren Realisten klagt Majakovskij ihren eigenen Anspruch auf Naturtreue der Darstellung ein: „He, ihr, malenden Kopisten, die ihr mit Ameisenfleiß die Natur studiert habt, zählt doch mal nach, wieviel Beinpaare die attackierende Kavallerie ins Feld wirft, malt doch mal einen Panzerzug, den eine Sprenggranate augenblicks zum Omelett macht!" Und an die jüngeren anti-realistischen Maler der Avantgarde gewandt, gibt er zu bedenken: „Nicht darum haben doch unsere Jakulovs und Končalovskijs ihre Köpfe dem Kugelregen ausgesetzt. Nicht darum liegt schwer verletzt, fast ohne Beine, Larionov darnieder, damit der Anbruch unserer Herrschaft auch nur um eine Minute des Waffenstillstandes hinausgezögert werde!" (23).

M. Larionovs Verletzungen schon im ersten Kriegsjahr waren gewiß der Auslöser für die vierzehnteilige Lithographiefolge seiner Frau Natalja Gončarova zu den Grauen des Krieges. Unter dem Titel „Krieg. Mystische Bilder vom Krieg" veröffentlichte sie 1914 in Moskau das Portfolio mit schwarzweiß gedruckten Blättern. Zu den eindrucksvollsten gehört zweifellos die Lithographie „Engel mit Flugzeugen" (Abb. 11). Der gesamte Zyklus zeichnet ein apokalyptisches Bild des Krieges, teilweise mit direkter Anlehnung an Motive der biblischen Apokalypse („Das fahle Pferd", „Das Weib auf dem Tier"). Während das Blatt „Dem Untergang geweihte Stadt" Todesengel zeigt, vom verfinsterten Himmel hinabstürzend die Häuser und Fabrikschlote mit Wurfgeschossen bombardierend, läßt die Lithographie „Engel mit Flugzeugen" alleine den von mythologischen und motorisierten Flugwesen bevölkerten Luftraum sehen.
Am Himmel spielt sich ein dramatischer Kampf zwischen den alten Kräften des Glaubens und den neuen der technischen Zivilisation ab. Mit ihren Flügeln, so groß wie die Spannweite der Tragflächen, werden die drei Engel von den beiden

Kriegsflugzeugen an den Rand des Geschehens gedrängt. Dabei geraten die himmlischen Kräfte in Bedrängnis. Die mit spitzen Winkeln und dynamischen Diagonalen ins Bild gesetzten Propellermaschinen fliegen einen tödlichen Angriff gegen die mythologischen Wesen. Ohnmächtig die Arme zur Abwehr erhebend, blickt der Engel am unteren Bildrand mit furchtsamen Augen auf den Aggressor, ein winziger Pilot im mächtigen Kampfflieger. Die Formanalogie der mechanischen Flügel mit den organischen Schwingen und des Flugzeugpropellers mit dem kreisförmigen Heiligenschein läßt uns erkennen, daß die Kräfte des christlichen Glaubens durch die mechanischen des Maschinenzeitalters abgelöst worden sind, ja daß der alte Glauben durch einen neuen, der nun die Maschinen vergöttert, ersetzt worden ist. Im Luftkrieg erweist diese Maschinenanbetung erstmals ihren destruktiven Charakter in katastrophischem Ausmaß.
Das Drama am Himmel ist für die Gončarova nur ein pars pro toto für den umfassenderen Kampf Natur und Gefühl mit der Industrialisierung und berechnenden Rationalität. „Nicht weil sie tot ist, stelle ich die Maschine der lebendigen Gončarova gegenüber", schreibt die Dichterin und Freundin Marina Zvetaeva, „sondern weil sie – Mörderin ist. Wie? Fragt den fingerlosen Arbeiter. Fragt irgendeinen Arbeiter. Vergeßt auch nicht den Bauern, der seine Kinder ‚in der Stadt' hat. Fragt die russischen Heimarbeiter. Mörderin allen schöpferischen Beginnens: von der Hand, die schafft, bis zu dem von dieser Hand Geschaffenen. Mörderin all dessen, was ‚von Hand' ist, allen Schöpfertums, all dessen, das Gončarova ist" (24).
Der neuartige Luftkrieg und die grauenvollen Materialschlachten des Ersten Weltkriegs erscheinen der Gončarova aber nicht nur als Apokalypse der alteuropäischen Kultur des vormaschinellen Zeitalters. Mit den an die Ikonenmalerei gemahnenden Engeln geht auch die alte Kunst, ihre mythische Weltsicht und Formenwelt zugrunde. Sie wird ersetzt durch eine neue Kunst der technisch konstruierten Geradlinigkeit und der dynamisch bewegten Räume, in der Lithographie beispielhaft veranschaulicht durch die konstruktive Widergabe der Flugzeuge und ihrer dynamischen Raumbeziehung.

Auch der weniger technikfeindliche Majakovskij beendet sein Anti-Kriegs Pamphlet mit einer Einschätzung der grundstürzenden Wirkungen des Krieges auf die menschliche Psyche und die Kunst. „An den von Bajonetten starrenden Grenzen wird jetzt auch für uns (die Künstler – d. Verf.) die Frage um Sein oder Nichtsein entschieden: Der Krieg wird nicht nur die geographischen Grenzen der Staaten verändern, sondern auch neue, gewaltige Züge eingraben ins Antlitz des menschlichen Seelenlebens."
Gončarovas „Mystische Bilder des Krieges" sind gleichweit entfernt vom Hurra-Patriotismus der russischen Kriegsbilderbögen wie vom „Angelismus", der nach 1909, verstärkt aber in der Kriegszeit vor allem in der Literatur in Erscheinung trat. Für den mythensüchtigen Zeitgenossen konnte der Fliegerheld an die Stelle des Engels treten, da er sich scheinbar wie dieser über den erdgebundenen Menschen erhebt, damit Gott ähnlich werdend. Der Selbstvergötterung durch Erhebung über sich selbst

9. Kasimir Malevič, Wilhelms Karussell, Antideutsches Kriegsplakat, 1914–1915, Farblithografie



10. Vladimir Majakovskij, Antideutsches Kriegsplakat, 1914, Farblithografie

11. Natalja Gončarova, Engel mit Flugzeugen, Illustration zu „Krieg – Mystische Bilder vom Krieg", 1914, Lithografie

12. Olga Rozanova, Illustration zu „Krieg", 1914, Linolschnitt

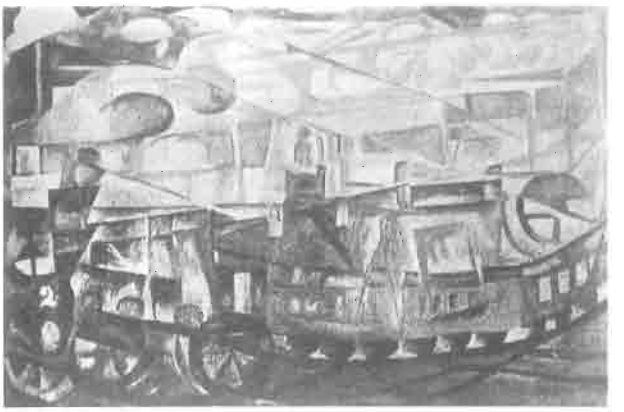
13. Olga Rozanova, Illustration zu „Krieg", 1914, Collage mit Linolschnitten

und die anderen war die Versuchung zur Macht und zum Tod stets eigen (25).
Dieser technisch potenzierte Vernichtungswahn eines männlichen Heroenkultes war den russischen Futuristen durchaus fremd. Auch die neun Linolschnitte in Schwarz, Rot und Grün der Olga Rozanova zum „Krieg" (VOJNA), zeigen die zumindest seit 1914 kriegsfeindliche Stimmung unter den Künstlern der russischen Avantgarde. Rozanovas farbige Drucke zu den Übersinngedichten von A. Kručonych wurden 1915 in Buchform publiziert. Sie stehen in unmittelbarer Nachfolge zu den Lithographien der Gončarova, ohne ihren mythologischen Tenor zu übernehmen. Mit der rauhen Faktur des Handdruckverfahrens, scharf gezackten Konturen, Zickzackmustern und dem harten Rhythmus gestaffelter Linien versucht die Künstlerin, die Aggressivität und das Chaos des Kriegsgeschehens wiederzugeben. Besonders eindrucksvoll gelingt ihr dies in dem ganz in Rot gedruckten Blatt (Abb. 12), wo Soldaten in Reih und Glied aufeinander schießen und Flugzeugteile, Menschenleiber durchschneidend, mit scharfkantigen Formelelementen verkoppelt werden, dergestalt ihre destruktiven Kräfte zu einem tumultarischen Weltuntergang entfesselnd.
Wiederaufgenommen wird dieses Motiv in der einzigen Collage (Abb. 13) des Bandes, die auf braunem Karton drei geometrische Formen aus blauem, rotem und schwarzem Buntpapier mit drei kleinformatigen Linolschnitten, gedruckt in Schwarz oder Rot, zu einer suprematistischen Komposition verbindet.
Mit dieser Arbeit hat die Rozanova den gerade von Malevič begründeten Suprematismus, der das Bild der russischen Kunst so entscheidend verändern sollte, zum erstenmal in die Buchgestaltung eingeführt – wenn auch noch versetzt mit ikonischen, abbildenden Kompositionselementen.
Um den dunklen, aus dem Bildmittelpunkt nach rechts unten verschobenen Kreis aus schwarzem Glanzpapier sind die drei Linolschnitte mit dem stürzenden Menschen (zweifellos ein Pilot), der stürzenden Propellermaschine und dem über Hausdächern drohend schwebenden Kriegsflugzeug kompositorisch so plaziert, daß sie allesamt aus dem Bild heraus in die Tiefe zu fallen scheinen, würden sie nicht durch die Gegenbewegung der beiden aufsteigenden Farbformen aus Buntpapier und durch den ruhenden Kreis optisch aufgefangen und im Schwebezustand gehalten. Während die kriegerische Realität Mensch und Maschine in den Abgrund stürzt, hilft die Kunst mit ihren gegenstandslosen Farbflächen diesen Sturz aufzuhalten. Den todbringenden Kampffliegern setzt die Kunst ihre schöpferischen, aufsteigenden Kräfte entgegen.
Die Einstellung der Rozanova zur Fliegerei, die in der Collage zum Ausdruck kommt, gleicht der Haltung von Malevič, allerdings ohne dessen mystisch inspirierte Negation der materiellen Gegenstandswelt zu teilen. In der Nachkriegszeit verstärkt sich der Hang von Malevič zur methaphysisch mystischen Weltanschauung eher noch.
1920, als Malevič bereits zu malen aufgehört und den Pinsel mit der Schreibfeder des Theoretikers vertauscht hatte, zieht er noch einmal explizit einen

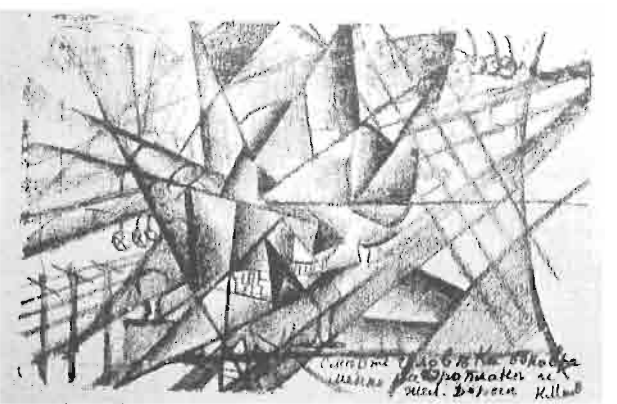
Vergleich zwischen der motorisierten Fliegerei und dem von ihm selbst angestrebten Modus des Fliegens im Raum. Die „suprematistische Form", schreibt Malevič, „verweist deutlich auf einen dynamischen Zustand und weist gewissermaßen ein weiteres Mal dem Aeroplan den Weg im Raum, nicht mittels Motoren und nicht mittels Überwindung des Raumes im Explosionsverfahren einer unförmigen Maschine von rein katastrophalem Aufbau, sondern durch die fließende Einbeziehung der Form in die naturhafte Wirkung mittels irgendwelcher magnetischer Wechselbeziehungen der *einen* Form, welche vielleicht aus allen *Elementen* der natürlichen Wechselbeziehungskräfte zusammengesetzt sein und deshalb keiner Motoren, keiner Tragflächen, keiner Räder und keines Benzins bedürfen wird, das heißt, ihr Körper wird nicht aus verschiedenen Organismen aufgebaut sein und ein Ganzes ergeben" (26).
Die Kritik an der mechanisch maschinellen Fortbewegung im Raum mittels Explosionsmotoren hatte Malevič bereits 1913 zum Thema einer Lithographie mit dem Titel „Simultaner Tod eines Menschen in einem Aeroplan und einer Eisenbahn" gemacht. Die Darstellung geht vermutlich auf ein im gleichen Jahr entstandenes Gemälde von Natalja Gončarova zurück, worauf ein „Flugzeug über einer Eisenbahn" (Abb. 14) zu sehen ist. Im unteren Teil dieses Gemäldes durchdringen sich dampfende Lokomotive und Waggons mit den Häusern woran sie vorbeifahren zu einer rhythmisch gestaffelten Verlaufsform, um in futuristischer Manier den Eindruck von Geschwindigkeit hervorzurufen. Oberhalb dieses die ganze Bildbreite einnehmenden ‚Bewegungszuges' schwebt das Flugzeug. Die kastenförmig konstruierten Flügel des Doppeldeckers nehmen die ganze Länge des Zuges ein, in ihrem Mittelpunkt ist schemenhaft die Gestalt des Piloten zu erkennen. Um auch in diesem Bildbereich die Suggestion von Bewegung zu erzeugen, reihen sich die aus dem Schornstein der Lokomotive am linken Bildrand aufsteigenden Dampfwolken zu einer Kette aus angeschnittenen Kreisen und führen, gegenläufig zur Bewegung des Zuges, über die Tragfläche des Flugzeugs nach rechts ins Bild. Gesteigert wird der Bewegungseindruck noch durch die gleichzeitige Wiedergabe des Doppeldeckers in zwei Positionen. Durch die schräge Überlagerung der beiden Tragflächen-‚Kästen' entsteht der Eindruck, als steuere der Pilot sein Flugzeug zugleich in zwei Richtungen oder als seien zwei Phasen eines Flugverlaufs gleichzeitig dargestellt.
Die allseitige Verschiebung und Durchdringung der Gegenstandsfragmente führt zwar zum Eindruck eines dynamisch bewegten und rhythmisch strukturierten Raum-Zeitkontinuums, ohne aber die Vorstellung einer durch Beschleunigung zersprengten und zersplitterten Dingwelt hervorzurufen. Dies gelingt erst Malevič in seiner katastrophischen Sicht auf die aus den Fugen geschleuderten Wirklichkeit (Abb. 15). Die durch Eisenbahn und Flugzeug erreichte Beschleunigung hat die Welt der materiellen Dinge in den Strudel der Bewegung gerissen und darin gewaltsam aufgelöst. Geschossen gleich den Raum durchrasend, prallen Bahn und Flugzeug als die Exponenten der Hochgeschwindigkeit aufeinander und zerstäuben, den Ballast der Materie abwerfend, als Kraftlinien im Zeitraum. Der Zusammenprall ereignet sich auf den im Bild von rechts oben nach links unten führenden Schienensträngen, die Malevič mit rhythmisch gereihten Telegraphenmasten und Drähten säumt, um die optische Dynamik der Geschoßbahn noch zu steigern. Außer dem dreifach auftauchenden Kessel der Lokomotive und den aus anderen Darstellungen schon bekannten Eisenrädern des Flugzeugs ist in dem Liniengeflecht allein der große Propeller des Flugzeugs in Ausschnitten zu erkennen. Er scheint sich am Ort der Katastrophe noch zu drehen, dort, wo die beiden Maschinen ineinandergerast sind und alleine zusammenschießende Linien und spitzwinklig auseinanderberstende Formen sichtbar bleiben.

Die Katastrophe, hervorgerufen durch die rasende Technisierung und Beschleunigung der Wirklichkeit, führt zum Untergang. Doch zeichnen sich in diesem Geschehen, d. h. im Kern der Explosion, zugleich die Konturen einer neuen, immateriellen Realität ab, die ganz aus Strahlen, Bewegungsströmen und Kraftfeldern besteht: die neue Wirklichkeit der weltumspannenden Kommunikationsprozesse.

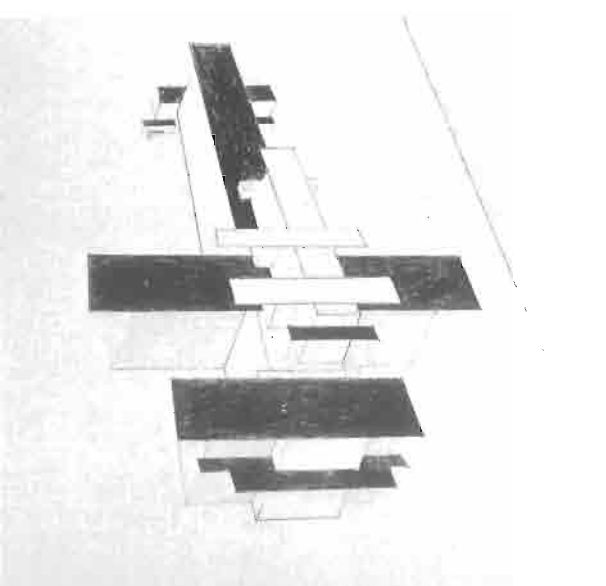
Seit 1920 sucht Malevič, ausgehend von den dynamischen Wechselbeziehungen der Farbflächen in seinen suprematistischen Bildern, einen dreidimensionalen „suprematistischen Apparat" (Abb. 16) für Weltraumflüge zu entwickeln. Diese plastischen Gebilde stellt er sich als eine Schar fliegender „Trabanten" vor, „eine ganze lebende Welt, die bereit ist, in den Raum davonzufliegen" (27).
Ihre plastische Verkörperung findet diese kosmische Vision in den Entwürfen und Modellen für „zukünftige Planiten", das sind fliegende Häuser für die „Semljaniten" (Erdbewohner). Der „Planit des Fliegers" z. B. ist ein langgestreckter, achsensymmetrisch angelegter Baukomplex aus kubischen Quadern unterschiedlicher Größe. Im Sinne der „architecture parlante" gruppieren sich die Elemente nach dem Bauplan eines Flugzeuges, sie kopieren in einigen Fällen dessen Gestalt nahezu wörtlich. Malevič erweitert die gemalten Flugphantasien zu kosmischen Stadtutopien, wo der menschliche Lebensraum in den Weltraum verlängert wird. Die „Behausungen der neuen Menschen (sollen) sowohl im Weltraum als auch auf der Erde den Aeroplanen angepaßt sein" (28), fordert Malevič, da das Flugzeug für ihn paradigmatisch die radikale Überwindung der alten, an die Schwerkraft gebundenen Gegenstandsformen verkörpert.
Doch die Bewertung des Flugzeugs bleibt widersprüchlich. Einerseits dient seine äußere Gestalt als Vorbild für die Konstruktion der ‚suprematistischen Flugapparate', bzw. der phantastischen fliegenden Architekturen, andererseits lehnt Malevič die Motorflugzeuge grundsätzlich wegen der Heterogenität ihrer Baumaterialien, ihres Explosionsmotors und ihrer unnatürlichen Fortbewegungsweise ab. Der Künstler versucht diesen Widerspruch mit der Konzeption eines gleichförmig strukturierten und in die Bewegungen der Natur eingebetteten Flugkörpers zu lösen. So versteht er seine weißen „Planiten" mit der homogenen, aus dem Quadrat entwickelten Struktur als unistische Alternative zu den vorhandenen Flugmaschinen. Denn die Entwicklung der „Planiten" aus dem Modul des



14. Natalja Gončarova, Flugzeug über Eisenbahn, 1914, Öl/Lw., verschollen



15. Kasimir Malevič, Silmultaner Tod eines Menschen in einem Aeroplan und einer Eisenbahn, 1914, Lithografie



16. Kasimir Malevič, Planit Haus des Piloten, 1924, Bleistift auf Papier, 30,5 × 45 cm, Stedelijk-Museum Amsterdam

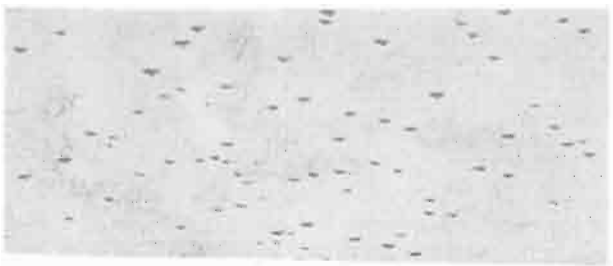
flächigen Quadrats und daraus abgeleiteten Würfels ergibt, trotz aller Größenunterschiede der Elemente und ihrer rhythmischen Staffelung, ein homogenes Erscheinungsbild. Diese utopischen Flugarchitekturen haben, wie Malevič zu Recht bemerkt, jeden Eklektizismus der alten technischen Apparate und historisierenden Kunstwerke weit hinter sich gelassen. „Alles, was noch dem Gestern angehört, ist eklektisch: der Karren, der primitive Pflug, das Pferd, die Heimarbeit, die Landschaftsmalerei, die Freiheitsstatue, Triumphbogen, Fabrikessen und vor allem die Gebäude im antiken Stil. – Alles das ist Eklektizismus, wenn man es vom Zeitalter des Aeroplan und des Funks her betrachtet. Selbst das Automobil gehört eigentlich schon in die Rumpelkammer, auf den Friedhof des Eklektizismus, wie der Telegraph und das Telephon auch" (29).

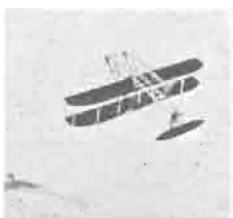
In seinem Buch „Die gegenstandslose Welt", erschienen 1927 in der Reihe der bauhaus-Bücher in deutscher Sprache, demonstriert Malevič die Veränderungen der natürlichen und technisch geprägten Umwelt im Laufe der Industrialisierung und Modernisierung seit dem 19. Jahrhundert, und parallelisiert diesen Prozeß mit der kunstgeschichtlichen Entwicklung vom Naturalismus über den Futurismus bis zum Suprematismus. Während das Verfahren dem Naturalismus die Idylle des Landlebens mit dem gemächlichen Fluß der Zeit und den tierischen Transportmittel zuordnet, wird der Futurismus im Kontext der Urbanisierung und Industrialisierung des Wohnens und Reisens gesehen. Der Suprematismus in der Malerei und Architektur aber wird mit der Erfahrung des Fliegens in Verbindung gebracht. Die fotografischen Dokumente (Abb. 17) zeigen steil von oben, aus dem Flugzeug aufgenommene Stadtlandschaften, die sich in der Aufsicht in geometrisch geordnete Bildmuster verwandeln. Punktmuster am Himmel oder rhythmische Reihungen auf der Erde zeigen dagegen die Aufnahmen der Flugzeuge selbst.
In diesen dynamisch strukturierten Mustern, die sich dem Auge sowohl beim Blick aus dem Flugzeug als auch beim Anblick einer Flugzeugstaffel offenbaren können, sah Malevič die Bestätigung seiner Anschauung vom einheitlichen, alles Seiende durchpulsenden Rhythmus, einer rhythmischen Bewegung, die auch den heterogenen Erscheinungen und Widersprüchen des Lebens zugrunde liegt und sie zu einer harmonikalen Einheit bindet. Die Überwindung der heteronomen und antagonistischen materiellen Wirklichkeit in einer neu zu errichtenden Gegenstandslosigkeit sollte zu einem harmonischen und organischen Universum führen. Die planetarischen, rhythmisch strukturierten Flugkörper bildeten gleichsam die Zellen des immateriellen Weltorganismus. „Wir Suprematisten schlagen daher die gegenstandslosen Planiten als Grundlage für die *einheitliche* Gestaltung unseres Seins vor" (30), schreibt Malevič 1924 zu seinem Programm der universellen Welterneuerung.

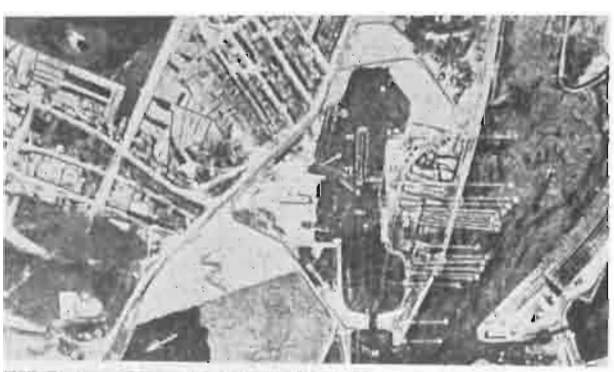
Mit seinem Streben nach Wiedergewinnung einer einheitlichen, im Modernisierungsprozeß zerfallenen und dann in Krieg und Revolution endgültig zersprengten Wriklichkeit, steht Malevič ganz in der Nachfolge jener spätromantisch symbolistischen Sehnsucht nach der ganzheitlichen Verfassung des

geistig materiellen und sozialen Kosmos, die A. Blok in dem „einen einheitlichen musikalischen Elan" gegeben sah, den er hinter allen „scheinbar so unterschiedlichen Fakten" der zerrissenen Gegenwart zu vernehmen meinte. In den dynamischen Kompositionen des „Aero-Suprematismus (aerovidnyj suprematizm) und gleichermaßen im Aufbau der dreidimensionalen „Planiten" werden jene einheitlichen rhythmischen Schwingungen sichtbar, die mit optischen Mitteln dem Auge jenen „umfassenden musikalischen Sinn" erfahren machen, den A. Blok im Sprachrhythmus seiner Gedichte erklingen läßt (31).

Im russischen Symbolismus, Futurismus und Suprematismus spielt das Flugzeug eine durchaus ambivalente Rolle ein. Als technisch am weitesten entwickelte Maschine der Zeit wird es zum greifbaren Symbol der fortschreitenden Industrialisierung und Mechanisierung unserer natürlichen Umwelt und Lebensvollzüge und damit zum Todesengel für die dem Untergang geweihte alteuropäische Kultur, in der die Künstler mit ihrer Gefühlswelt, trotz aller lauthals proklamierten Erneuerungsemphase, dennoch tief verwurzelt waren. Andererseits liefert die Verwirklichung des Flugtraums in Gestalt der Flugmaschinen den realitätsflüchtigen Wunschbewegungen reichlich Stoff zur Ausgestaltung ihrer evasiven Phantasien. Sieht man außerdem von den okkultistischen, bisweilen auch obskurantistischen Untertönen in den schriftlichen Ausführungen von Malevič und Blok einmal ab, so erkennen wir in der Sehnsucht nach Transzendierung der materiellen Wirklichkeit und Gegenwart in einem einheitlich verfaßten geistigen Kosmos die intuitive Vorausschau eines in Zukunft von immateriellen Kommunikationsnetzen und Informationskanälen gebildeten Universums in gleichsam irrationalistischer Verpuppung. Die Überformung der materiellen Welt durch die allseitig telekommunikative Vernetzung und das partielle Schwinden der gegenständlichen Realität in der akzelerierenden Mobilisierungswelle, von der die Welt im 20. Jahrhundert erfaßt worden ist, wurde von einigen Künstlern bereits am Anfang dieses Jahrhunderts vorausgesehen, auch wenn sie sich bei der Gestaltung ihrer Vision bisweilen noch konventioneller Ausdrucksmittel bedienten.
Erst der aus Futurismus und Suprematismus hervorgehende Konstruktivismus der Nachkriegszeit versucht endgültig mit dem humanistischen Anti-Maschinismus zu brechen, und sich zur Maschine mit der von ihr eingeleiteten Mechanisierung der Lebenswelt zu bekennen. Dieses Bekenntnis wird von den Konstruktivisten allerdings keineswegs umstandslos oder gradlinig formuliert. Es steht immer im Zusammenhang mit ihrem Bestreben, diejenigen gesellschaftlichen Verhältnisse zu revolutionieren, in denen die maschinelle Technik zum Einsatz kommt, um die Verkoppelung des Menschen mit der Maschine aus ihren inhumanen und kreativitätshemmenden Ketten zu befreien und die maschinellen Kräfte der Gesellschaft dienstbar zu machen.
Bei aller Rationalisierung des Flugmythos im russischen Konstruktivismus leben doch auch hier die imaginären und symbolischen Wünsche (32) der

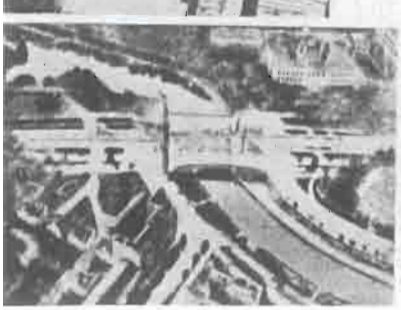




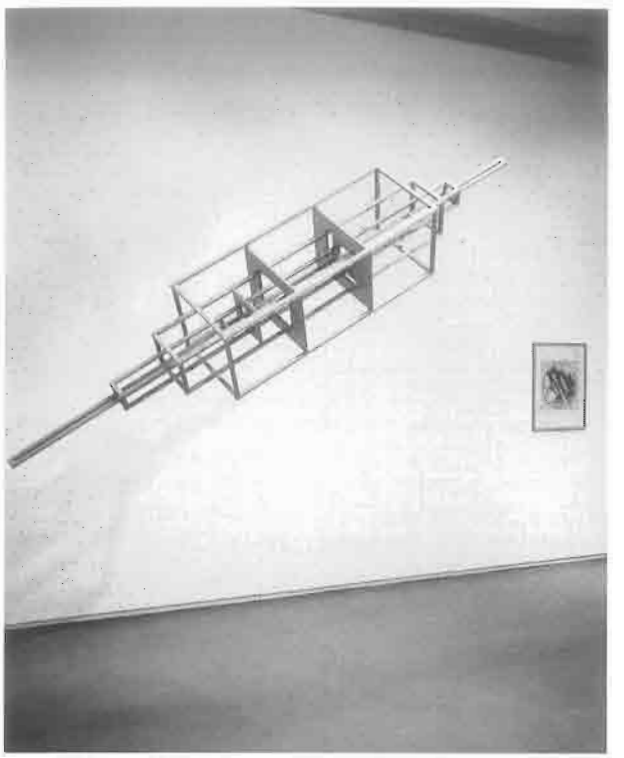


29

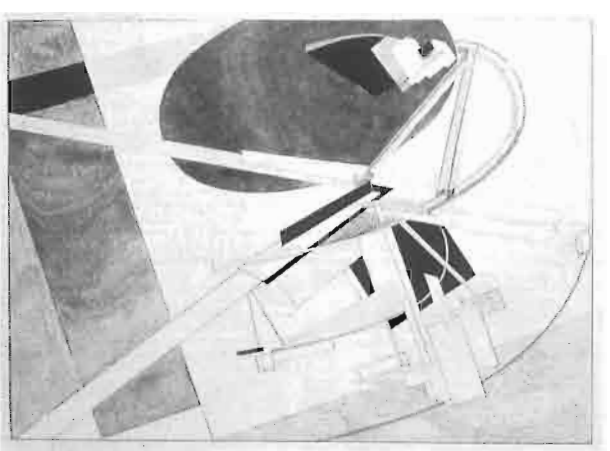
30



17. Kasimir Malevič, Abbildungen aus dem Buch „Die gegenstandslose Welt", 1927



18. Gustav Klucis, Hängende Konstruktion, 1921, Rekonstruktion 1991

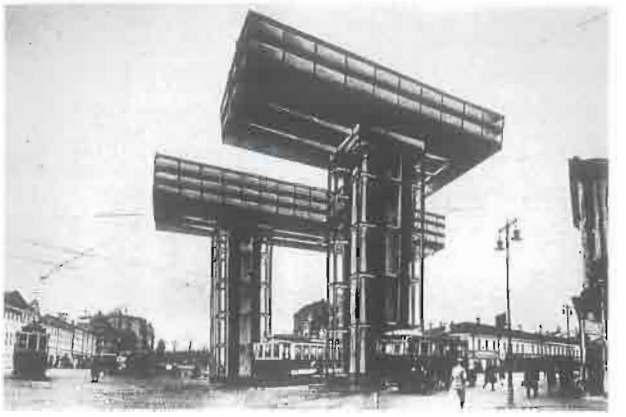


19. El Lisickij, PROUN 17N, um 1923, Bleistift Tusche Gouache Aquarell, 36,5 × 48,4 cm, Staatliche Galerie Moritzburg Halle

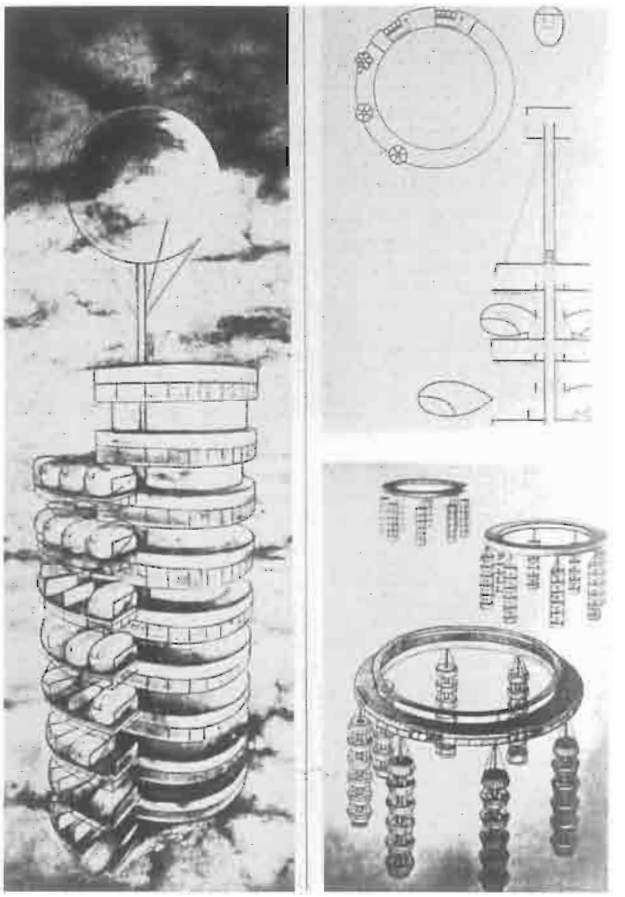
symbolistischen Vorgänger in technologisch-konstruktiver Gestalt weiter.
Erhalten bleibt ebenso die kosmische Perspektive auf die Dinge im Raum wie das Streben nach einer einheitlichen allumfassenden Gestaltung des Universums.
Unter den Nachfolgern von Malevič nahmen neben Ilja Časnik und Nikolaj Suetin vor allem El Lisickij und Gustav Klucis die Ideen des Meisters zur Schaffung eines imaginären Raumes auf, in dem das Paradoxon einer gegenstandslosen Konstruktion aus gleichförmigen, rhythmisch angeordneten Elementen Wirklichkeit werden könnte. Vermutlich als erster hat der junge Klucis 1920 eine derartige, frei im Raum hängende Konstruktion (Abb. 18) gebaut. Eine Mischung aus transparentem Raumschiff und kosmischer Architektur, scheint diese Konstruktion schwerelos im Raum zu schweben und durch ihre aufwärtsweisende Schräglage stetig an Höhe zu gewinnen. Aufgebaut um einen Energiestrom, der, aus der Unendlichkeit des Raumes kommend und in die Unendlichkeit weisend, die Konstruktion auf der Mittelachse durchzieht, weist der Flugkörper eine rhythmische Struktur auf, die ihm Festigkeit und zugleich den Anschein innerter Bewegung gibt – eine Bewegung, die sich entlang der Diagonale abschnittweise im Raum entfaltet und materialisiert. Das Volumen des von gleichartigen Stäben umgrenzten Raums nimmt in vierstufiger Engführung zur Mittelachse hin ab, zugleich aber werden die dichter zusammengeführten Stäbe immer länger. So entsteht der Eindruck eines rhythmischen Pulsierens zwischen Verdichtung und Verflüchtigung, Abnahme des Volumens und Zunahme der Längenerstreckung. Die schwerelos wirkende Hängekonstruktion von Klucis schneint der Forderung von Malevič nach einem homogen und rhythmisch aufgebauten Flugkörper, gedacht als Alternative zu den existierenden Flugzeugen, auf ideale Weise zu entsprechen.
Anders als G. Klucis hält El Lissitzkij zu dieser Zeit (1920) noch an der Gestaltung des fiktiven Raumes auf der Bildfläche fest. Sein Vordringen in die Dreidimensionalität wird erst später einsetzen. Dennoch zielt auch El Lisickijs Schaffen auf die Formung eines neuen Raumes und nicht nur auf Erfindungen in der Malerei. Durch die Verbindung der neuesten Erkenntnisse aus Kunst, Technik und Wissenschaft gedenkt der Künstler einen Raum zu gestalten, der „*einheitlich* ist und nicht antikünstlerisch oder antimechanisch" (33). Die seit 1919 an der Seite von Malevič entstandenen „PROUN"-Bilder sind als Experimentierfelder zur Erschaffung und Erprobung (Abb. 19) bisher unbekannter Raumformen angelegt. In diesen „Projekten zur Verfechtung des Neuen", so der aufgelöste Kurztitel PROUN, schweben und fliegen geometrische Formen, teils flächige, teils körperliche durch den fiktiven Bildraum. In seiner weißen Konturlosigkeit repräsentiert er wie bei Malevič einen Ausschnitt aus dem unendlichen Raum des Universums jenseits der Bildgrenzen. Im Unterschied zu suprematistischen Bildern aber sind die Flächenformen teilweise als offene Raumkuben dimensioniert. Bewegungsbahnen verlaufen in den PROUN-Bildern parallel, asymptotisch oder sich durchkreuzend im fiktiven Bildraum, sie lassen seine

nur scheinbare Leere als ein allansichtiges Spannungsgefüge erkennbar werden. Wie sehr sich diese Erweiterung der Raumwahrnehmung vor allem der Raumerfahrung beim Fliegen verdankt, darauf hat El Lisickij immer wieder hingewiesen. „Die materielle Form bewegt sich auf bestimmten Achsen im Raum – über die Diagonale oder Spirale der Treppe, vertikal im Fahrstuhlschacht, horizontal über Geleise, *in Geraden und Kurven des Flugzeugs*. Für jede dieser Bewegungen gestaltet die Form sich eine entsprechende Ordnung – das ist die KONSTRUKTION" (34).
Die geraden und gekurvten Bewegungsbahnen in den PROUN-Bildern nehmen also direkten Bezug auf die Bewegung des Flugzeugs im Luftraum, eine Beziehung, die Lisickij noch einmal an anderer Stelle bekräftigt, wobei das, was er über den Suprematismus schreibt, eher auf seine Bilder als auf diejenigen von Malevič zutrifft, der eindeutig die geradlinige Raumachse bevorzugt: „Die Konstruktion des Suprematismus folgt den Geraden und Kurven des Aeroplans, sie ist voraus im neuen Raum, wir bauen in ihm" (35).
Die gekurvten Achsen der „PROUN"-Bilder zeigen uns die Geometrie des Universums, sie lassen uns die wahre Krümmung des Raums erahnen, die so weit entfernt ist von der Wahrheit des natürlichen Raums und seiner Erfassung durch unsere Sinne. Das Verschwinden diesses natürlichen dreidimensionalen Kastenraums unserer alltäglichen Orientierung und Verrichtungen wurde, wie auch das Aufdämmern des vierdimensionalen, gekrümmten Raums im Bewußtsein der Menschen, eingeleitet durch die schockartig erfahrenen Wahrnehmungsveränderungen beim motorisierten Fliegen. Aus der Luft besehen, wird die Erde nicht mehr als ebenes Tableau, vielmehr als gekrümmte Fläche wahrgenommen. Der Blick aus der Vogelschau kann auch der menschlichen Anschauung die zunächst nur theoretisch angenommene Krümmung des Weltraums bestätigen, die zuerst von dem für Chlebnikov und Malevič so einflußreichen russischen Mathematiker N. Lobačevskij formuliert worden ist.
Aus der Flugperspektive, stellt André Siegfried fest, „ist das Universum, wie wir es uns mehr und mehr vorstellen, kein Universum eines Euklid mehr, es entspricht vielmehr einer Geometrie eines LOBATSCHEWSKI oder eines RIEMANN, die im Grunde vielleicht realistischer sind als die anderen. Wir müssen uns an die Idee gewöhnen, daß es vielleicht *keine Parallelen* gibt, und daß die Lote auf der selben Geraden sich doch schneiden. Das ist jedenfalls das, was sich auf dem Erdball feststellen läßt, wenn man im Rahmen der großen Entfernungen denkt, deren Überwindung das Flugzeug uns leicht gemacht hat. (. . .) Sobald die Entfernungen größer werden, erscheint die *gekrümmte Linie*, die jene des Lichtes ist, als die echte kosmische Wirklichkeit" (36).
Lisickijs erste Versuche, die Formkonstellationen des Malers vom fiktiven Bildraum in den dreidimensionalen Realraum der Architektur zu übertragen, das Projekt der acht „Wolkenbügel" (Abb. 20) für Moskau (1923-1925), berücksichtigen zwar die Krümmung des Raumes in der architektonischen Konstruktion selbst noch nicht, wie z. B. bei den etwas später entstandenen geschwungenen Wände für die Hygieneausstellung in Dresden. Kühn konstruiert sind diese „Wolkenbügel" aber dennoch und von der Krümmung der Bewegungsbahnen partizipieren sie insofern, als sie für den gebogenen Straßenring um die Moskauer Innenstadt geplant waren. Auf dem Boulevardring sollten an acht Stellen die quer im Raum gelagerten „Wolkenbügel" hoch über der Straße auf gläsernen Stützen schweben.
Die horizontalen „Hochhäuser" entwickelte El Lissitzkij seinerseits in Anknüpfung an die Pläne von Malevič für die ebenfalls horizontal im Raum schwebenden Architekturkomplexe der „Planiten". Andererseits waren die Wolkenbügel von ihm als kritische Antwort auf die vertikalen Wolkenkratzer amerikanischer und deutscher Provenienz gedacht. Während diese Hochhäuser „völlig *anarchisch*" (37) in die Höhe schössen, sollten die „Wolkenbügel" ein *einheitlich* organisiertes System von Bürohäusern über der Stadt bilden. Untereinander ringförmig durch ein U-Bahn-Netz verbunden, versetzen sie die auf gekrümmten Bewegungsbahnen fliegenden Konstruktionsformen aus dem fiktiven Weltraum der PROUN-Bilder in den verkehrsdurchfluteten Raum der Weltstadt Moskau.

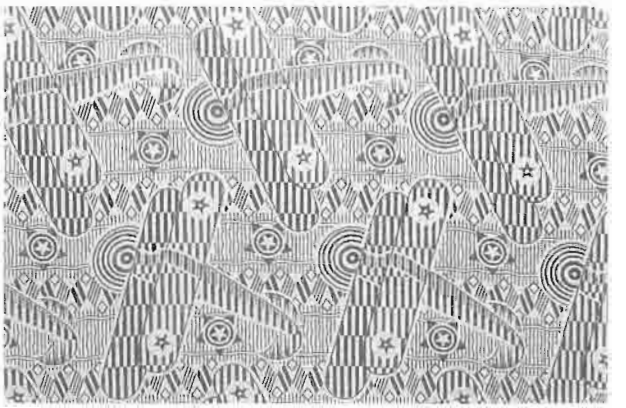
Die Vorbildrolle der Luftschiffe und Flugzeuge ist für die Idee der „Wolkenbügel" unverkennbar. „Wir glauben", erläutert der Städteplaner die horizontale Lagerung seiner Schwebearchitektur, „daß wir uns solange, wie niemand Mittel erfunden hat, um sich völlig frei in die Luft zu erheben, charakteristischerweise auf der Horizontalen und nicht auf der Vertikalen bewegen werden", d. h. wie das Flugzeug (38).
An dem Entwurf einer fliegenden Stadt arbeitete El Lisickij auch nach dem Plan der „Wolkenbügel" weiter, wie aus einem Brief von 1925 an seine Frau Sophie Küppers hervorgeht. „So arbeite ich jetzt mit einem von unseren Studenten (an den VChUTEMAS – d. Verf.) über die architketonische Gestaltung des Luftschiffs . . . Es ist eine russische Erfindung, ein dirigeable für 400 – 500 Mann." Die Planungsarbeiten gehen voran und einige Monate später kann er berichten: „Mit meinem dirigeable bin ich ziemlich weit. Habe einen wunderlichen Ingenieurerfinder, der die Konstruktion durcharbeitet. Ein Typ fürs Kino. Er zieht 3 m lange Zeichnungen heraus, worauf nur eine Linie ist" (39).
Ob es sich bei dem Studenten und wunderlichen Ingenieur um Georgij Krutikov handelte, ist nicht geklärt. Jedenfalls legte dieser 1928 eine vielbeachtete Diplomarbeit für den Abschluß des Architekturstudiums an den VChUTEMAS vor, die Pläne für eine „Fliegende Stadt" (Abb. 21). Dies dürfte wohl das erste Projekt in der Geschichte der Architektur sein, das ernsthaft und systematisch, vom Standpunkt des Architekten über die science fiction-Phantasien der Literaten und Illustratoren hinausgehend, die Möglichkeit einer Symbiose aus Flugzeug und Wohnarchitektur prüft. Ganz in Entsprechung zu den gleichzeitig von Malevič fotografisch dokumentierten Entwicklungsschritten der Wahrnehmungsveränderungen durch die fortschreitende Technisierung und Beschleunigung der Umwelt, entwirft Krutikov in zehn Fototafeln eine kurze Geschichte der allumfassenden Mobilisierung aller Lebensbereiche seit dem 19. Jahrhundert.



20. El Lisickij, Wolkenbügel am Moskauer Boulevardring, 1924, Fotomontage



21. Georgij Krutikov, Projekt einer fliegenden Stadt, Moskau 1928



22. Flugzeuge, Bedruckter Baumwollstoff, Ende 20er Jahre, Staatliches Historisches Museum Moskau

Während eine Tafel z. B. die Evolution der technischen Fortbewegungsmittel vom Auto und von der Eisenbahn über das Schiff und Luftschiff zum Flugzeug zeigt, demonstrieren drei andere Fototafeln den alten Wunsch des Menschen, sich mit seiner architektonischen Außenhaut in die Lüfte zu erheben: vom Baumhaus bis zum Wolkenkratzer, von der Brücke bis zur Berggondel usw. Eine weitere Tafel führt die Deformation des Erscheinungsbildes schnell bewegter Objekte vor Augen.
Aus all diesen vergleichenden Untersuchungen zieht Krutikov den Schluß, daß die optimale Hülle für einen ökonomisch und aerodynamisch konstruierten Flugkörper eiförmig mit kegelförmiger Spitze am hinteren Ende gestaltet sein müsse. Nach seinem Plan bewegen sich die Bewohner der fliegenden „Trabantenstädte" mit diesen Einmann-Flugzellen zwischen den im Luftraum schwebenden Wohntürmen. An jeder der ringförmig konstruierten Wohnetagen befinden sich Lande- bzw. Hängeplätze für die stromlinienförmigen Flugkabinen, von Krutikov „Zellen für mobiles Wohnen" genannt. Nach dem Plan des Erfinders bewegen sich die Stromlinienkörper bei ihrem Flug von einer kosmischen Stadt zur anderen „auf den Kraftlinien der magnetischen Felder". Diese Vorstellung von einem spannungsgeladenen Kosmos, dessen Kräfte der Mensch in harmonischer Übereinstimmung mit den Schwingungen für seine Bedürfnisse nutzen kann, verbindet die Stadtutopie von Krutikov ebenso mit dem kosmologischen Weltbild von Malevič, Klučis und El Lisickij, wie sein „Wunsch, alle Möglichkeiten der Fortbewegung auf der Erde, im Wasser und in der Luft zu vereinigen und ein universelles Fahrzeug für die Weltkugel zu erschaffen" (40), ihr Streben nach einer erneuten Einheit der Welt fortsetzt. Die Loslösung von der Erde in den fliegenden Städten und Kapseln soll die Erlösung vom irdischen Kampf der Gegensätze erbringen. Die Elevation des Stadtkörpers gerät zur Metapher einer Sozialutopie, die trotz aller wissenschaftlichen Fundierung und technischen Ausstattung nicht weniger futorologisch und kosmologisch erscheint, als die realitätsflüchtigen Flugutopien der Symbolisten, Futuristen und Suprematisten. Die ringförmige, auf ganzheitliche Geschlossenheit zielende Anlage der fliegenden Architekturen nimmt die von Malevič schon 1920 geäußerte Idee wieder auf, interplanetare Flüge „mit Hilfe der ringförmigen Bewegung suprematistischer Zwischentrabanten" durchzuführen, „die eine direkte Linie der Ringe von Trabant zu Trabant bilden" (41).
Auch die von Krutikov gewählte Eiform der Flugkapsel folgt, trotz ihrer technikgeschichtlichen, wahrnehmungspsychologischen und aerodynamischen Herleitung, dem in der phantastischen Flugliteratur geläufigen Topos. Das sphärische Mondflugzeug in H. G. Wells' Geschichte vom „Ersten Mann auf dem Mond" (1902), das Raumschiff in Fjodor Sologubs Romantrilogie „Legende im Werden" (1907/1914) und der Flugapparat namens Ätheroneff (eteronef) in Alexandr Bogdanovs utopischem Roman „Roter Stern" (1908) belegen die literarische Tradition der stromlinienförmigen Flugzelle.
Ungeachtet des Fortlebens utopischer Entwürfe zur Überwindung der Erdanziehung und zum Eintritt des Menschen in den Kosmos während der 20er Jahre,

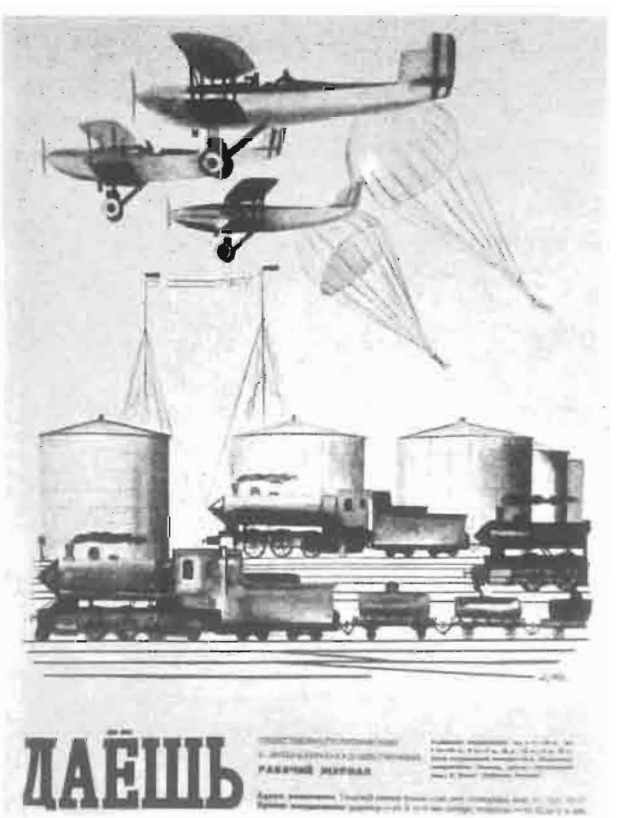
macht sich in der russischen Kunst seit dem Beginn dieses Jahrzehnts auch die Tendenz zu einer pragmatischeren und realistischeren Sicht auf das moderne Fluggeschehen bemerkbar. Gerade die Konstruktivisten, und unter ihnen vor allem Rodčenko, dem die vorliegende Publikation ja aus diesem Grund zu Recht gewidmet ist, führen neben der optischen Verarbeitung der Flugerfahrung mit rein bildnerischen Mitteln auch wieder das Flugzeug als gegenständliches Motiv ein. Vor allem im Bereich der visuellen Kommunikation und des Design erfreut sich das Flugzeugmotiv in Rußland während der zwanziger Jahre größter Beliebtheit. Hier tragen Komsomolzinnen Kleider und Tücher, gemustert mit rhythmisch gereihten Propellermaschinen, dort trinken Arbeiter Kaffee aus Tassen mit aufgemalten Doppeldeckern, und Kinder wickeln ihre Bonbons aus Papieren der Fluggesellschaft Dobrolet, damit sie alle auch während der Kaffeepause und dem Zuckerschlecken, nicht den Elan der revolutionären Epoche aus den Augen verlieren. Allenthalben fordern Plakate mit Flugzeugmotiven von A. Rodčenko, A. Lavinskij (Abb. 23), S. Senkin und anderen Konstruktivisten die Passanten in Moskau und anderswo in Rußland zum Beitritt in die Aktiengesellschaft Dobrolet auf, die 1923 zum Aufbau der russischen Zivilluftfahrt gegründet worden war. Die Gesellschaft organisierte Werbeflüge durch die ganze Sowjetunion.
El Lissitzkij schreibt darüber 1925 aus Moskau an seine deutsche Frau in Hannover. „Man schickt 6 Aeroplane nach China über Sibirien und die Mongolei, und weiter nach Japan. In allen Städten sind auf den Plätzen große Landkarten mit beweglichen Fähnchen aufgestellt, alle verfolgen den Flug. In jedem Aero fliegt einer von unseren jüngsten Dichtern mit. Dann kommen in die ‚Istwestja' interessanteste Zeilen. Ist das nicht ein utopischer Roman?" (42).
Den utopischen Roman illustriert G. Klucis im selben Jahr mit einer Fotomontage „Moskau – Peking" für die Zeitschrift „Junge Garde" (Molodaja gvardija). Nachdem ein sowjetischer Arbeiter den Piloten verabschiedet hat, fliegen drei Flugzeuge quer durch das Bildgeviert zur Chinesischen Mauer, hinter ihr ist neben einer Tempelfigur als Symbol des alten China ein Demonstrationszug als Zeichen des neuen zu sehen. Die Flugaktion schlägt die Luftbrücke zwischen den Aufständischen aller Kontinente. Ästhetisch überzeugender als diese relativ anspruchslose Illustration der Propagandaflüge fällt die Fotomontage für einen Buchumschlag aus, den Klucis 1928 entwarf. Den „Alltag der fliegenden Menschen" (Abb 24), herausgegeben vom Moskauer Arbeiterverlag, inszeniert Klucis im Geiste des „Suprematismus" als schwereloses Schweben zwischen Himmel und Erde. Fotografien von Flugzeugen, schwarze und rote Farbfelder sowie plastisch gedruckte Lettern fliegen in dynamischer Schrägstellung, gehalten von rechten Winkeln, durch den fiktiven, unbegrenzten Raum. Der kleinformatige Buchdeckel erweckt, dank der suprematistischen Komposition, den Eindruck von Weite und Größe.
Den Volkskommissar der Roten Armee, Lev Trockij, verewigt Rodčenko als Dirigenten der jungen sowjetischen Luftflotte in einer Fotomontage von 1923. Als „Wächter der Revolution", so der Titel

23. Anton Lavinskij, Dobrolet SSSR der sichere Schutz, Entwurf für ein Reklameplakat, Gouache, um 1924, Galerie N. Fedorovskij, Berlin

24. Gustav Klucis, Alltag der fliegenden Menschen, 1928, Buchumschlag, Farblithografie

25. Jurij Annenkov, Leo Trockij Befehlshaber der Roten Armee, 1924, Öl/Lw.

26. Jurij Pimenov, Wettlauf, 1928, verschollen



27. Aleksandr Dejneka, Umschlag für die Zeitschrift DAEŠ, H. 6. 1929

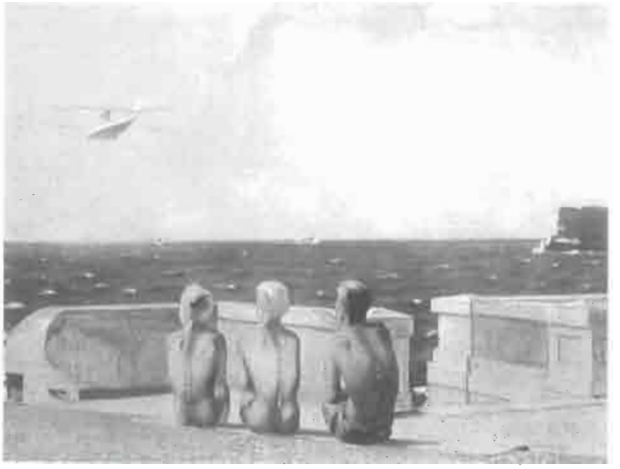
seiner Montage, treten neben dem Kommissar auf dem Panzerwagen, den Soldaten in Reih und Glied, dem Moskauer Funkturm von Šuchov als Symbol der technischen Revolution auch die Luftschiffe und Hochdecker auf, die Rodčenko in den Himmel montierte. In Entsprechung zur Revolutionierung der Verkehrstechnik durch die Erfindung des Flugzeugs verstanden die konstruktivistischen Künstler auch die Fotomontage als radikale Ablösung der alten manuellen Darstellungsweise beim Malen und Zeichnen durch eine maschinelle Bildaufzeichnung und mechanisch reproduzierende Bildproduktion.
In technischer Hinsicht konventioneller dargestellt, tritt Trotzkij als Befehlshaber der sowjetischen Luftstreitkräfte in einem großformatigen Gemälde (Abb. 25) des gemäßigten Futuristen Jurij Annenkov auf, das 1924 auf der Biennale in Venedig zu sehen war. Die weltbeherrschende Gebärde wird vorweggenommen in einer Deckblattillustration von Annenkov zu dem 1921 erschienenen Buch von Viktor Šklovskij „Revoljucija i front" (Revolution und Front), worauf ein Flugzeug seinen Schatten auf die Städte und Länder unter seinen Flügeln wirft.
Werke wie diese leiten eine Plejade von Flugzeugdarstellungen in der russischen Kunst der 20er Jahre ein. Vor allem im Rahmen der „Neuen Sachlichkeit" entstehen zahlreiche Werke, die ein Gleichheitszeichen zwischen dem himmelsstürmenden Flugwesen, der forcierten Industrialisierung des Landes und dem Aufbau des Sozialismus setzen. Als Beispiele seien Darstellungen von Jurij Pimenov und Alexandr Dejneka angeführt. Durch manieristische Überlängung der zum Zerreißen gestreckten Glieder und ihre dynamische Verspannung im Bildraum läßt Pimenov seine Läufer (Abb. 26) mit der Geschwindigkeit des Flugzeugs konkurrieren. Als Signatur der modernen Lebensweise findet die Beschleunigung in diesem „Wettlauf" seinen exaltierten Ausdruck. In Dejnekas Illustration (Abb. 27) für die Zeitschrift DAEŠ (1929, Nr. 6) vereinigen sich die Flugzeuge mit den Fallschirmen und Lokomotiven zur geballten Kraft im unaufhaltsamen Zug der Zeit. Seine Weichen sind ganz auf technischen Fortschritt, Beherrschung von Erde und Himmel und Beschleunigung des Lebenstempos gestellt. In seinen späteren Bildern aus den 30er Jahren schlägt Dejneka dann einen ruhigeren, fast lyrischen Ton an. Weiße Flugzeuge gleiten lautlos über hellen Wasserflächen oder schneebedeckten Ebenen. In dem bekannten Gemälde von 1937 sitzen „Die künftigen Flieger" (Abb. 28), drei gebräunte nackte Knaben in Rückenansicht, am sonnigen Ufer. Sie schauen dem Landen und Starten der Wasserflugzeuge auf dem tiefblauen Meer zu. Heiterkeit und Muße haben in der russischen Kunst der 30er Jahre die Hektik der Industrialisierung während des vorangegangenen Jahrzehnts abgelöst, nachdem Stalin bereits 1932 die Errichtung der industriellen Grundlagen des Sozialismus bestätigt hatte. Doch die Ruhe trog. Denn hinter der entspannten, sommerlich fröhlichen Fassade wurden die Schauprozesse und Massenvernichtungen vorbereitet und durchgeführt.
In den Deckenmosaiken für die Moskauer Metrostation „Majakovskaja" hat Dejneka dann 1938, auf dem Höhepunkt der Massenrepressionen und des Staatsterrors, der Millionen von Menschen das Leben kostete, eine wahre Symphonie von Flug-

bildern geschaffen. Das Flugmotiv wird in den ovalen Deckenmosaiken nicht allein am Beispiel der motorisierten Fliegerei durchgespielt. Alles was fliegen kann, hat Dejneka in diesen Reigen der Symbole für die menschlichen Unbeschwertheit und Freiheit aufgenommen: Die Ballspielenden, die Wasserspringer und Skischanzenspringer, die um den Schiffsmast flatternden Mövenschwärme, die großen und kleinen Fallschirmspringer vor dem hellblauen Himmelsplafond. Aber auch Flugzeuge breiten ihre Schwingen aus, rote Flügel vor blauem Himmel mit rosa Wölkchen oder blau schimmernde Flugzeugkörper, hinwegziehend über weiß und rosa schimmernde Blütenzweige. Der lichte Glanz dieser erhebenden Mosaiken verschleiert das grausige Dunkel, in das die vom Staatsterror erfaßte Wirklichkeit versank.

Dejneka und Pimenov gehörten in den 20er Jahren der Künstlervereinigung OST („Gesellschaft der Staffeleimaler") an. Ihre jungen, nach der Revolution von 1917 zu Malern ausgebildeten Mitglieder hatten sich die Darstellung des neuen Alltagslebens mit innovativen malerischen und grafischen Mitteln zum Ziel gesetzt. Zu ihnen gehörte auch Alexandr Tysler, dessen „Frau mit Aeroplan" (Abb. 29) eine eher surreale Atmosphäre vermittelt, den träumerischen Flugphantasien näher als dem offiziös proklamierten Fortschrittspathos; oder Alexandr Labas mit seinen zahlreichen Gemälden zum Thema „Fliegen im Flugzeug".

Wichtiger als die Darstellung des Flugzeugmotivs zur Symbolisierung der Epoche ist diesem Maler die Vermittlung der Flugempfindung mit bildnerischen Mitteln. „In der Flugzeugkabine" (Abb. 30) sieht der Betrachter von vorn die hintereinander gereihten Passagiere aufrecht in ihren Bordstühlen sitzen. Der durchsichtige, immateriell scheinende Flugkörper mit den Fluggästen vermittelt einen unwirklichen, ja grotesken Eindruck. Er entsteht aus der Spannung zwischen der „normalen Sitzhaltung" der Passagiere und ihrer unnormalen Schwebelage im Luftraum. Die Menschen sitzen wie auf Parkbänken oder Kinostühlen, so als wüßten sie nichts von ihrer „bodenlosen" Stellung in schwindelnder Höhe. Der Kontrast des banalen Hündchens zwischen den Stuhlreihen zur prekären Lage im Luftraum, die durch Wiedergabe einer zweiten, weit unterhalb fliegenden Maschine noch betont wird, verstärkt noch diesen Eindruck des alltäglich Normalen. Es scheint, als teile der Maler Labas die Verwunderung des Schriftstellers Maxim Gorkij, für den „eines der gewaltigsten Ereignisse des zwanzigsten Jahrhunderts" darin bestand, „daß der Mensch, nachdem er über der Erde zu fliegen gelernt hatte, sogleich aufhörte, sich darob zu wundern." (43). In zahlreichen weiteren Gemälden mit Flugzeugen über Städten und Landschaften, mit Flugplätzen oder phantastischen Raumschiffen, mit Ein-Mann-Seglern und Fesselballons über einem futurologisch ausgemalten Kontinent, vor allem aber durch die weltumspannende Vogelschau auf den am Horizont konvex gekrümmten Planeten, versucht A. Labas dieses Staunen über das Flugwunder wachzuhalten und die Verwunderung dem Betrachter seiner Bilder aus den 20er und 30er Jahren weiterzugeben.

Bar jeder Monomentalität und allem Pathos fernstehend, können die grotesk oder surreal anmutenden Flugdarstellung von Labas als Korrekturen am



28. Aleksandr Dejneka, Die künftigen Flieger, 1937, Öl/Lw., 134 × 161 cm, Staatliche Tretjakov Gallerie Moskau

29. Aleksandr Tyšler, Frau mit Aeroplan, 1926, Öl/Lw.

30. Aleksandr Labas, In der Flugzeugkabine, 1928, Öl/Lw., 77,4 × 91,6 cm, Tretjakov Gallerie Moskau

31. Gustav Klucis, Entwurf für die Titelseite der PRAVDA, 1935, Fotomontage

32. Vladimir Tatlin, der „Letatlin" beim Start, Moskau 1932

siegesgewissen Fortschrittsoptimisten der offiziellen und offiziösen Flugbegeisterung verstanden werden. Mit untergründiger Ironie nagen die fahrig oder versponnen gezeichneten Flugansichten am Pathos des technischen Aufschwungs, das am Ende der 20er Jahre auch von oben verordnet wurde.
In zahlreichen Fotomontagen der Konstruktivisten aus den frühen 30er Jahren, wie z. B. in den Fotografien und dem Lay out von A. Rodčenko für die Zeitschrift „UdSSR im Bau" oder in den Plakaten von G. Klucis (Abb. 31) und der Ausstellungsgestaltung von El Lisickij für den sowjetischen Pavillon auf der Internationalen Flugausstellung in Paris 1934, wird dieser offizielle Ton angeschlagen. Aus strahlenden Gesichtern gehen verzückte Blicke in die Höhe, um in der Weite des glasklaren Himmels die Fortschritte der Sowjetmacht, ihre technische Stärke und die Kühnheit ihrer besten Söhne und Töchter zu bewundern. Nachdem 1933 sowjetische Flieger die auf Eis gefahrene Forschungsmannschaft der Tscheljuskin vom Nordpol gerettet hatten, stieg der Pilot in den Medien endgültig zum Held des Tages empor. Mit dieser Bergung feierte sich der Stalinismus als wahrer Retter der Menschheit und Wissenschaft, nicht ohne das Zutun von Fotografen, Fotomonteuren und Literaten aus den Reihen der Avantgarde. In den folgenden Jahren verwandelten sich die sportlichen Helden umstandslos in soldatische Heroen und auch die Bildkultur folgte in ihren Darstellungen der fortschreitenden Militarsierung nicht nur des Sportes sondern auch der gesamten Gesellschaft. Gegen den lautstarken Heroismus und die triumphalische Bildsprache, womit das Flugthema in den 30er Jahren ausgestattet wurde, wandte sich Vladimir Tatlin, ein Konstruktivist der ersten Stunde, mit der Konstruktion seines Flugapparates „Letatlin" (Abb. 32). Die von dem Künstler gewählte Bezeichnung verweist bereits auf seine programmatische Absicht, aus der heraus er den von Menschenkraft betriebenen Segler plante und baute. Die Wortschöpfung verbindet das russische Wort für fliegen letat' mit dem Namen des Konstrukteurs Tatlin. Als kritische Antwort auf die Vereinnahmung und Bestzung des Flugwunsches der Menschen durch die motorisierte Fliegerei und ihre alternativlose Akzeptierung entwarf der Künstler diesen hölzernen Gleiter als eine Symbiose aus dem menschlichen Körper, dem Material und der tragenden Luft. „Ich bin", bekennt Tatlin, „von einer organischen Form ausgegangen. Ich möchte den Menschen auch das Gefühl des Fliegens wiedergeben. Es wurde uns geraubt durch das mechanische Fliegen mit dem Flugzeug. Dabei fühlen wir nicht die Bewegung unseres Körpers in der Luft." (44).
Die harmonische Verbindung des menschlichen Körpers mit dem Rumpf des Flugkörpers, die Beschränkung auf die menschliche Antriebskraft, die Wahl des natürlichen Materials und die Art seiner Bearbeitung, aber auch der konstruktive Aufbau des Fliegers nach dem Vorbild des Vogelflugs und das geplante Flugverhalten machen den „Letatlin" zu einem Flugorganismus, der als reale Alternative zum technischen Mechanismus motorisierter Flugmaschinen verstanden werden will. Der fortschreitenden Mechanisierung und Technisierung des modernen Lebens setzt Tatlin eine Rückkehr zu natürlichen Verhältnissen

entgegen, zum menschlichen Maß, zum schonenden Umgang mit der Natur, zu einem auf Intuition und Erfahrung begründeten Wissen und zum Erleben der Schönheit natürlicher Formen und Bewegungen. „Ich möchte nicht, daß die Leute es (den Letatlin – d. Verf.) als ein rein zweckgebundenes Objekt betrachten. Ich habe es als Künstler gemacht. Sieh Dir die gebogenen Flügel an. Wir finden sie ästhetisch vollendet. Oder glaubst Du nicht, daß der Letatlin einen ästhetisch vollendeten Eindruck macht?" (45).

Der Streifzug durch die Geschichte des Fliegens in der Kunst der russischen Avantgarde (46) konnte verdeutlichen, wie die seit 1909 international einsetzende Fliegerei mit motorisierten Maschinen entscheidende Anstöße für die Entstehung der gegenstandslosen Kunst im Suprematismus und Konstruktismus geben konnte; wie andererseits aber auch immer wieder warnende Stimmen unter den Künstlern gegen den blinden Fortschrittsoptimismus und die Fetischisierung der Technik laut wurden. Frühzeitig wiesen Dichter, Maler und ästhetische Konstrukteure auch auf die Gefahren der Maschinenanbetung hin, ohne daß sie deshalb aber auf den Menschheitstraum vom Fliegen verzichten wollten. Ihre Kritik galt vor allem der fortschreitenden Entfremdung von der inneren und äußeren Natur des Menschen, da deren rationale Beherrschung zuletzt in neuen Irrationalismus umschlug, der mit vernichtender Gewalt und Schrecken in den Bombardements des I. und II. Weltkrieges zutage trat.
Bei aller Erkenntnis und Akzeptanz eines Verschwindens des natürlichen Raums in der Zeit und der Materie in der Bewegung, galt der von den Künstlern ästhetisch oder kosmologisch, ökologisch oder metaphysisch begründete Einspruch gegen das motorisierte Fliegen der Verselbständigung von Beschleunigungsprozessen, die den Weltlauf seit dem Anbruch der Moderne im mehr bestimmen: im Denken ebenso wie in der Gefühlskultur, in der Fortbewegung wie im mobilen Wohnen, in der Produktion nicht anders als in der Kommunikation. Die ambivalente Haltung zum Flugzeug: Faszination des Fliegens gemischt mit Angst vor der Auslieferung an die Maschine, machte die Künstler der russischen Avantgarde zwar einerseits zu Vorkämpfern für die „kinetische Utopie der Moderne", (47) andererseits versuchten sie sich aber auch mit äthetischen MItteln an einer Intergration dieser technisch-medialen Mobilisierung aller menschlichen und natürliche Ressourcen in die Allbewegung der Natur, ja des Kosmos.

Anmerkungen

(1) Walter Benjamin, Rezension der Encyclopédie Française, Bd. 16, 17 in: Gesammelte Schriften, Frankfurt a. M., 1972, Bd. 3, S. 581.
(2) Felix Philipp Ingold, Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909–1927, Frankfurt a. M., 1980, S. 15. Dem grundlegenden Werk zum Thema verdanke ich viele Anregungen grundsätzlicher Art und einzelne Belegstellen aus der Literatur.
(3) Aleksandr Blok, Der Aviator, 1910–Januar 1912, in: ders., Lyrik und Prosa, hrsg. von Fritz Mierau, Berlin 1982, S. 103; eine abweichende Übersetzung des Gedichtes findet sich in: Kasimir Malewitsch zum 100. Geburtstag, Ausstellungskatalog Galerie gmurzynska, Köln 1978, S. 250.
(4) Aleksandr Blok, 1910, zit. n. Michail German, Michail Wrubel, Leningrad, 1986, S. 56.
(5) A. Blok, Zum Gedächtnis Wrubels, April–Mai 1910, in: ders., Lyrik und Prosa (vgl. Anm. 3), S. 276.
(6) Michail Vrubel, zit. in: M. German (vgl. Anm. 4), S. 21.
(7) Aleksandr Benois, Vrubel, in: Reč (Die Rede), Nr. 91, vom 3. April 1910.
(8) Andrej Bely, zit. n. Christa Ebert, Symbolismus in Rußland, Berlin 1988, S. 145.
(9) A. Blok, zit. n. Christa Ebert (vgl. Anm. 8), S. 41.
(10) A. Blok, Zum Gedächtnis Wrubels (vgl. Anm. 5), S. 276.
(11) Robert Musil, Der Mann ohne Eigenschaften, Hamburg 1970, S. 55.
(12) A. Blok, zit. n. F. P. Ingold (vgl. Anm. 2), S. 178.
(13) A. Blok, Vergeltung, in: A. Blok, Lyrik und Prosa (vgl. Anm. 3), S. 184.
(14) Aleksandr Kručonych, Sieg über die Sonne, Petersburg 1913, zit. n. der deutschen Übersetzung aus dem Russischen in: Sieg über die Sonne. Aspekte russischer Kunst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, Ausstellungskatalog Akademie der Künste, Berlin 1983, hrsg. von Christiane Bauermeister und Nele Hertling, S. 73; alle weiteren Zitate aus dem Libretto folgen dieser Übersetzung ohne weitere Seitenangaben.
(15) Vasilij Kamenskij, zit. n. F. P. Ingold (vgl. Anm. 2), S. 172.
(16) Leonid Andreev, Übersterbliches (Nadsmertnoe), 1913, zit. n. F. P. Ingold (vgl. Anm. 2), S. 149.
(17) Velimir Chlebnikov, Ka, zit. n. der deutschen Übersetzung in: Velimir Chlebnikov, Werke Bd, 2, hrsg. von Peter Urban, Hamburg 1972, S. 135; ohne weitere Seitenangaben. Eine Studie zu der Figur des „Aviators" zeigt den Mann ebenfalls mit Zylinder und einem durch ein Rechteck halb verdecktes Gesicht. Auf seiner Jacke sind neben einem Kochlöffel und einem Fenster, das an die umgedrehten Fenster der Oper gemahnt, die beiden Lettern KA zu sehen. Ein weiterer Beleg für die Affinität des „Aviators" mit der von Chlebnikov wieder eingeführten Mythengestalt. Die Abb. der Zeichnung in: Kasimir Malewitsch zum 100. Geburtstag (vgl. Anmerkung 3), S. 203.
(18) Velimir Chlebnikov, Brief an M. Matjušin vom 18. VI. 1913, in: ders., Werke Bd. 2 (vgl. Anmerkung 17), S. 463.
(19) Kasimir Malevič, Vom Kubismus zum Suprematismus in der Kunst, zum neuen Realismus in der Malerei, als der absoluten Schöpfung, 1915, in Sieg über die Sonne (vgl. Anmerkung 14), S. 141.
(20) Kasimir Malevič, zit. n.. Ewgeni Kowtun, Die Entstehung des Suprematismus, in: Kasimir Malewitsch zum 100. Geburtstag (vgl. Anmerkung 3), S. 202.
(21) Kasimir Malevič, Antwort, 1918, in: Malevich Essays on art 1915–1933, hrsg. von Troels Andersen, New York 1971, S. 54.
(22) Kasimir Malevič, Gegenstandslose Kunst und Suprematismus, 1919, zit. n. der deutschen Übersetzung in: Larissa A. Shadowa, Suche und

Experiment. Russische und sowjetische Kunst 1910 bis 1930, Dresden 1978, S. 283.

(23) Vladimir Majakovski, Werke Bd. V, Berlin 1973, S. 28.

(24) Marina Zwetaewa, Natalja Gončarova (Leben und Werk), zit. n. der deutschen Übersetzung in: dies., Gedichte Prosa, Leipzig 1987, S. 305.

(24) vgl. F. P. Ingold (vgl. Anmerkung 2), S. 342 ff.

(26) Kasimir Malevič, Suprematismus 34 Zeichnungen Vorwort, Vitebsk 1920, zit. n. der deutschen Übersetzung in: L. A. Schadowa (vgl. Anmerkung 22), S. 284.

(27) ebd.

(28) Kasimir Malewitsch, Suprematismus Die gegenstandslose Welt (1921–24), Köln 1962, S. 285.

(29) ebd.

(30) ebd.

(31) Zur Verwurzelung von Malevič ästhetischem Denken im russischen Symbolismus vgl. John E. Bowlt, Jenseits des Horizonts, in: Kasimir Malewitsch zum 100. Geburtstag (vgl. Anmerkung 3), S. 232–252. Als Beleg für die Übereinstimmung von Malevič mit der Ansicht von A. Blok, daß die verschiedenen heteronomen Erscheinungen auch der Gegenwart nur Manifestationen eines einheitlichen musikalischen Sinns seien, mag eine Äußerung des Malers dienen. „Die Eisenbahn, der Motor, das Flugzeug, der Panzerwagen, die Kugel, das Gewehr, die Kanone – sie sind alle Vorstellungsbilder ein und derselben dynamischen Empfindung und werden zu verschiedenen Zwecken des Menschen benutzt. Die Formen sind unterschiedlich, aber die Empfindung ist die selbe." (Kasimir Malevič, Die Beziehung von Farbe und Form in der Malerei (Neue Kunst, 1930).

(32) Gilles Deleuze / Felix Guattari, Anti-Ödipus, Frankfurt 1977, S. 520.

(33) El Lisicky PROUN, 1921, in: ders., PROUN und Wolkenbügel. Schriften, Briefe, Dokumente, Dresden 1977, S. 29.

(34) ebd., S. 31.

(35) El Lisickij, PROUN (De Stijl, 6. Juni 1922, in: El Lissitzky, hrsg. von Sophie Lissitzky-Küppers, Dresden 1967, S. 345.

(36) André Siegfried, zit. n.: F. P. Ingold (vgl. Anmerkung 2), S. 303.

(37) El Lisickij, Eine Serie von Hochhäusern für Moskau, 1926, in: El Lissitzky, PROUN und Wolkenbügel (vgl. Anmerkung 33), S. 80.

(38) S. 319 (Küppers??)

(39) El Lisickij, in: El Lissitzky (vgl. Anmerkung 35), S. 70 ff.

(40) Georgij Krutikov, zit. n. Selim O. Chan Magomedov, Projet de diplôme au VChUTEIN, in: Cahiers du Musée National d'Art Moderne, Paris 1979, Nr. 2, S. 242.

(41) Kasimir Malevič, Suprematismus 34 Zeichnungen (vgl. Anmerkung 26), S. 284.

(42) El Lisickij, in: El Lissitzky (vgl. Anmerkung 35), S. 63.

(43) Maksim Gorkij, Notiz von 1927, zit. n. F. P. Ingold (vgl. Anmerkung 2), S. 207.

(44) Vladimir Tatlin im Interview mit Kornelij Zelinskij, 1932, in: Wladimir Tatlin 1885–1953, Ausstellungskatalog Kunstverein München, 1970, S. 66/68.

(45) ebd. S. 65

(46) Diese Problemskizze konnte natürlich keinen vollständigen Überblick zum Thema geben. Unbeachtet geblieben sind vor allem diejenigen Positionen in der modernen russischen Kunst, die das Thema des Fliegens und der Flugperspektive relativ unberührt vom Aufkommen der motorisierten Fliegerei in ihren Arbeiten entwickelt haben. Den Darstellungen des über die Normalsicht hinaus erweiterten Gesichtkreises, der ja erst durch die Sicht aus dem Flugzeug möglich geworden und verbreitet worden ist, sind auch die halbabstrakten Landschaftsdarstellungen von Michail Matjusin und die mehr realistisch wiedergebenen Panorama-Sichten von Kuzma Petrov-Vodkin zuzurechnen. Während Matjusin den Zeitgenossen auch mit dem Hinterkopf sehen lehren wollte, um seinen Gesichtswinkel auf 360 Grad zu erweitern, begnügte sich Petrov-Vodkin mit der Wiedergabe von Stilleben und Landschaften in einer sphärischen Perspektive, die auch noch dem schmalsten Bildausschnitt die Weite des Erdballs verleiht und so seine Teilhabe am Weltall einsehbar machte. In diesem Zusammenhang muß auch der Name Chagalls genannt werden. Denn obwohl er bereits 1922 emigrierte, sind seine über den Dächern von Vitebsk und Paris traumverloren schwebenden Liebespaare und selbstversunkenen Fiedler aus der russischen Kunst des zwanzigsten Jahrhunderts nicht wegzudenken. Der Luftraum ist ihm eher ein Ort zur Entfaltung individueller Erinnerungen an die Kindheit, die chassidische Lehre von den „Luftmenschen" und die Traumgebilde als ein Objekt technisch beherrschender Begierde. Chagalls Flugobjekte sind denn auch eher vortechnischer Natur: Engel, Uhren, Hühner, Fische, Liebespaare, Fiedler, und Maler mit Pinsel und Paletten.

(47) Peter Sloterdijk, Eurotaoismus Zur Kritik der politischen Kinetik, Frankfurt 1989, S. 23.

Alexander Lavrentiev

THE MEANING OF FLIGHT
(Rodchenko: flying objects)

Among the artists who dreamed of flight or were inventing artistic flying machines, Rodchenko was maybe the most versatile. The sequence of illustrations in the album shows first the abstract art images and three-dimensional structures, then graphic design work connected with aviation and last even photography in which one can discover Rodchenko's delight concerning flight and weightlessness and freedom of space. Thus in any of the artist's fields, we find work reflecting the idea of flight.
Rodchenko is an artist of the 20-th century, a pioneering artist, an explorer. And so his flying objects are neither poetic mirages nor fairy-tales, but rather definite, futuristic images connected with aviation and technology. He painted and drew thrilling images which in his early futuristic period reminded one of those done by the Italian Umberto Boccioni. His forecasts of the future were based on artistic skill, he was flying by means of his art.
Rodchenko was born in Petersburg, but in 1909 the family moved to Kazan. Here he began to study at the Kazan Art School (as a free attendant). It was here that he started his first diary. It is not easy to read Rodchenko's handwriting – the letters are small and sometimes hardly differ from on another. But it is only in this diary that we can find information about the young Alexander Rodchenko, about people's mood at the beginning of the century. One can find here, quite unexpectedly, lines devoted to aviation and flights.
Alexander fell in love with a girl who also studied at the same school. Her name was Tamara Popova, and many pages of the diary in 1912 – 1913 were about her.
On May 1, 1912, Rodchenko recorded: "Once we were sitting together and looked at Kazanka (a small river near Kazan A. L.) and the sunset ... All was silent ... Calm ... Water ... At a distance there was another bank, it was reflected in the water, and in the foreground there was a tree with a beautiful design made by the branches ... Looked Japanese.
I said: I don't feel my body ... It seems to me that I could have flown away out of it ... Where is my body? ... I don't feel it ...
She said: And I feel the gravity, I would like to lie down ... I am drawn by the earth, I am mundane ..."
Later on Rodchenko never wrote anything like that. But the sense of freedom and weightlessness seemed to be always with him ...
In June 1912, there was a great event in Kazan. Demonstration flights were organized by A. Vassiliev. Rodchenko describes him as a real Englishman, maybe because of his high-bridged nose and elegant appearance, or because of the English origin of his airplane.
With the help of the diary we can take a look at the whole performance with Rodchenko's eyes:
"And again there was a shock for Kazan. Car horns, shouts of cabmen. Horse-trams, crowds of people. The streets are overcrowded ... as if meeting the icons ... The flight of A. Vassiliev.
He is dressed in a white suit and yellow English boots, a white English hat ... His face is pale ... Black eyelashes ...
Before the flight he put on a rubber overall, mounted his seat ... The pipe in his teeth.
The propeller crackled and he flew up into space ... Strong and fluently ...
I thought, now You have forgotten the earth, haven't You? ... You have forgotten about our dirty, trivial earth, haven't You?
You are the only one hero, who forced all of these beasts to be surprised by You and Your courage. And I saw their cowardly hearts beating and they whispered "frightfully" and all of them thought "what if he falls down". Everybody wished good luck to You, but at the same time and even stronger they were waiting for Your crash ..."
Without a doubt Rodchenko's hero is this unknown pilot. Rodchenko felt the same enthusiasm during the lecture given by the three futurists – Vladimir Mayakovsky, David Burluik and Vassily Kamensky in Kazan in February of 1913. The audience was outraged by the unusual appearance of the three futurists and was astonished by the ridiculous texts of Mayakovsky's poems. Kamensky, a pilot, inventor and poet recited his aviatic verses. (Ten years later Rodchenko did a series of photomontages for a book by Mayakovsky "About This" and illustrated selected aviatic poems, among which were be those early futuristic verses by Kamensky.)
Futurism, the freedom of flight, the new technical apparatus and the thirst for exploration of the unknown territories of art – all that came together for Rodchenko at this moment.
He started his own path in art in 1914 – 1915. He became acquainted with Varvara Stepanova and graduated from the Kazan School. "Not tied up from the first days of work by realism and objectiveness" (wrote Rodchenko in his diary of 1920), he constructed his own imaginary painters world that was first filled with romantic medieval situations, carnivals which later vanished into abstraction. In 1915 he made a series of fully abstract line and compass drawings. There were different laws in these works than in realistic painting. Rodchenko expressed motion, space, form intersections and combinations of their interaction. He did not care about giving these abstract compositions unusual names – like "The Air-ship" or "The Flying Form". The earthly symbols and meanings seemed to be too common and had no connection with the other world of flight, light and space that was breaking out in Rodchenko's imagination and crystallizing on the canvas or a sheet of paper.
All of the painterly systems had their own names that

macro and the microlevel of the universe. In both cases the usual gravity of the earth did not really matter. Other qualities: more essential became energy (which was expressed by paint and texture), structure (which became evident through the position of geometrical elements) and mobility (which was expressed by means of composition). Altogether these qualities gave integrity to structures and painterly objects produced by Rodchenko. And they could really start to fly ... The same principles were present in Rodchenko's three-dimensional work which could also be regarded as models of atoms or models of galaxies at the same time ...
But constructivists – a influential artistic trend in Russia in the 20's – aimed themselves not only at exploration of the world, not only at producing new means of artistic expression, but mainly at designing the real environment of the people. Rodchenko was among those who in 1920 – 1922 worked out the whole concept of constructivism. Together with his wife, Varvara Stepanova, together with such artists as Alexander Vesnin, Liubov Popova, Alexei Gan and the Stenberg Brothers, Rodchenko stood for contacts with the new type of analytic artist (born during the flow of experiment in art) and the industries. They wanted to work together with engineers. The most radical – like Gan – thought that art would be fully replaced by inventing. "Art into Production", "Constructive Life is the Art of the Future" – were Rodchenko's slogans.
defined the problems of various Rodchenko's abstract artistic series. Thus in 1916, he was more or less working in the traditions of cubo-futuristic painting. In 1917, he worked out a series of compositions called "The Motion of Projected Planes," which could be static and dynamic, but always formed a very firm structure – with the inner space. These plastic objects were as if they were suspended somewhere independent of gravity, they were flying as space ships or as prototypes of some energetic structures – very active, powerful, intelligent ...
The next year Rodchenko originated a series called "The Concentration of Colour and Forms." Those were mostly circular forms which were radiant with a constant flow of colour and light. Rodchenko always reduced his forms to a minimum – to a single line or a series of dots. But even in these, at first glance, very simple line constructions or dot compositions there was the same Rodchenko's concept of space. The canvas turned into a window, a door into the unexplored, where these forms live their own life and the unknown stars of the universe are shining with different colours ...
Rodchenko used simple geometric forms as the material for visual inventions and combinations. Thus he worked beyond the limits of any definite scale. His compositions can be imagined both as very huge and very small, depicting situations on the Constructivists were rushing into the world of technology. Among the newly developed fields, aviation was the most desired.
In spring 1923, Rodchenko, then an unknown practising designer, started to work on a series of objects for the All-Russian Agricultural and Crafts Exhibition. He designed posters, movable cinema installed on trucks, invitation cards and so on. The newly formed shareholders company Dobrolet (the volunteer assosociation aimed at the development of the Russian air-fleet) was preparing to organize flight demonstrations. This could be the beginning of a long cooperation of Rodchenko with Dobrolet.
At first Rodchenko designed a series of posters (three sizes – small, medium and large), which announced the new company, and invited everyone to be a shareholder. Rodchenko designed a very democratic and business-like style of advertising. By the workers and managers of Dobrolet, this style was regarded as "realistic". That was the best approval of the designing work of the former non-object painter who was now busy with life-constructing problems.
Followed were decorative designs for the airplanes, designes of flags, more than 150 copies of which were executed by Rodchenko and his students at the Vkhutemas. In 1928 these students designed airplane interiors and airport waiting rooms as part of their diploma works.
Another object, designed for these flights was a special kiosk for tickets. Some of the sketches reminded one of the shapes airplanes – the propeller and the cockpit, others were based on an analogy of flying constructions with rods and strings, very light and portable.
In all these objects – badges and posters, kiosks and decorative elements – by means of pure geometric forms, all the shapes were transformed into symbolic patterns (signs), that could be visually simple and as clearly understandible as letters of the alphabet.
The same situation – such as the letters and alphabet, is even more evident in the photomontages that Rodchenko made specially as book illustrations for the selected aviatic poems entitled "LET". Real documentary pictures of people, houses, bridges etc. behaved themselves like airplanes – they were placed independently on a white sheet of paper. They flew towards each other, crushing, falling down on the ground as people in the famous photomontage "Crisis." Above all, the airplanes flew, stressing that the whole of this action with photographs took in the air, giving a view point from which to observe the whole picture.
Rodchenko's photographs also show his constant love for flight. His major photographs which made him all over the world famous as a pioneer in photography are always connected with new feelings of space, speed and flight.
With great attention, he photographed scenes with airballons, airplanes, air-propelled vehicles. This new machinery was unusual and visually attractive. Rodchenko found the same pure geometry here, clear structure as in his abstract paintings and drawings.
Rodchenko's photographic concept was based on the abrupt angles and contrasts of extremely high

and extremely low points of view. In general, it has much in common with the idea of fluent flight because all these scenes seem to have been taken by the artist either from an airplane or by independently flying camera. Rodchenko's most popular camera "Leica" was his majour instrument and strong argument in his polemics with the fans arguing for classical static photography. With Leica he took his most striking pictures of divers in water. What was most unusual in these sport scenes – was the position of the photographer. Rodchenko did not shoot action from aside, from a distance. He enjoyed standing at the point belonging to the trajectory of flight – either facing the moving object, or observing it from the starting point of motion.

The artist's childish dream of the independent man's flight suddenly came true in the circus. Flying acrobats, flashes of light and colour ... It was the period of the late 30's ... Fierce criticisim followed. Rodchenko was decried in the photographic press as a formalist, a follower of the bourgeous photography of Man Ray and Moholy-Nagy ... He thought it better not to participate in any exhibition for fear of new accusations ... But quite unexpectedly his early experiments gained recognition in the late 30's, because so many photographers began to use his method. And for him it was like a firework of success, like a magic flight. His work was considered to be important and necessary.

Certainly there were even greater hardships in the 40's, during the war, evacuation to the Urals, and strong obstruction after the war, when the fight with cosmopolitism started, when the official party decisions were announced concerning poetess Anna Akhmatova and writer Mikhail Zoshenko. It was painful, but Rodchenko believed in the return of the true criteria in art. During his life, Rodchenko completed the construction of his unique artistic system, a combination of arts and science, diverse medias and visual inventions. And this airship containing the whole of Rodchenko's world aboard was launched ... The only thing we can do now – is to follow it's flight ...

and extremely low points of view. In general, it has much in common with the idea of fluent flight because all these scenes seem to have been taken by the artist either from an airplane or by independently flying camera. Rodchenko's most popular camera "Leica" was his majour instrument and strong argument in his polemics with the fans arguing for classical static photography. With Leica he took his most striking pictures of divers in water. What was most unusual in these sport scenes – was the position of the photographer. Rodchenko did not shoot action from aside, from a distance. He enjoyed standing at the point belonging to the trajectory of flight – either facing the moving object, or observing it from the starting point of motion.

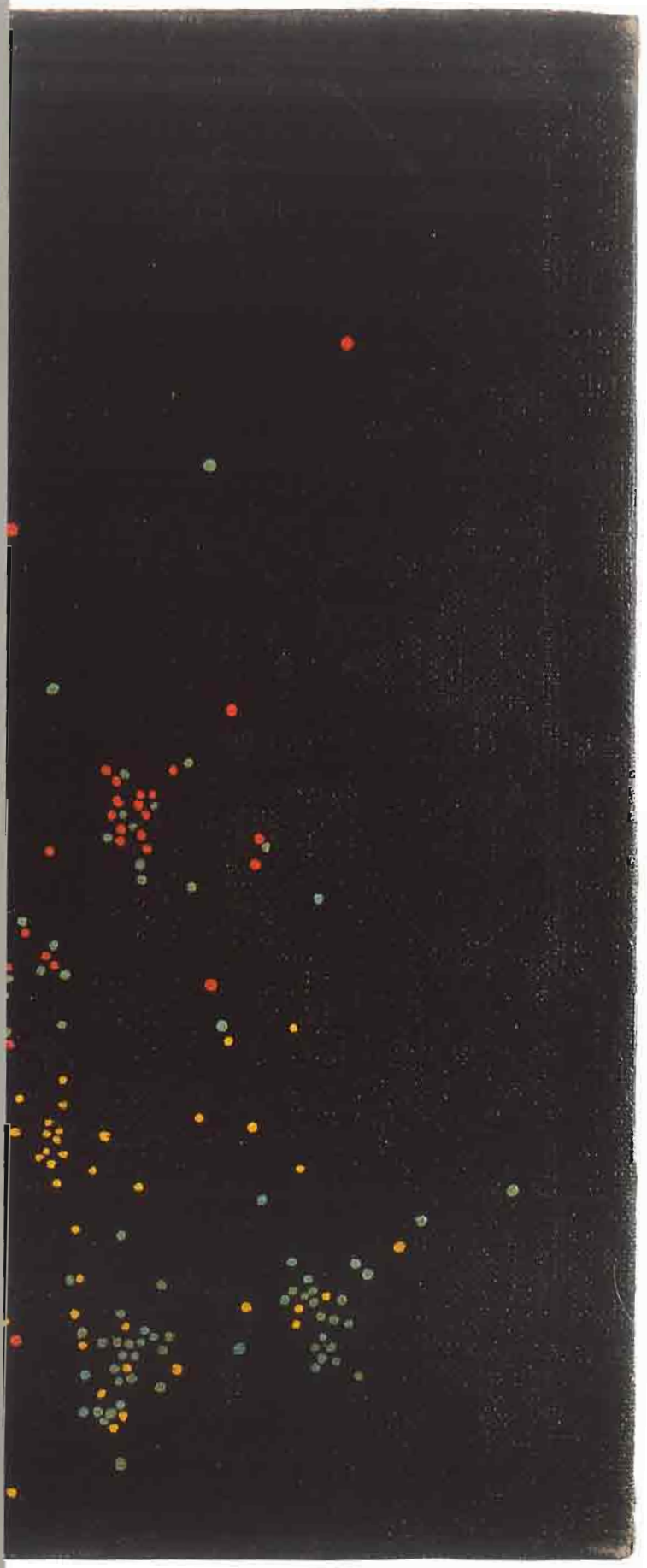
The artist's childish dream of the independent man's flight suddenly came true in the circus. Flying acrobats, flashes of light and colour ... It was the period of the late 30's ... Fierce criticisim followed. Rodchenko was decried in the photographic press as a formalist, a follower of the bourgeous photography of Man Ray and Moholy-Nagy ... He thought it better not to participate in any exhibition for fear of new accusations ... But quite unexpectedly his early experiments gained recognition in the late 30's, because so many photographers began to use his method. And for him it was like a firework of success, like a magic flight. His work was considered to be important and necessary.

Certainly there were even greater hardships in the 40's, during the war, evacuation to the Urals, and strong obstruction after the war, when the fight with cosmopolitism started, when the official party decisions were announced concerning poetess Anna Akhmatova and writer Mikhail Zoshenko. It was painful, but Rodchenko believed in the return of the true criteria in art. During his life, Rodchenko completed the construction of his unique artistic system, a combination of arts and science, diverse medias and visual inventions. And this airship containing the whole of Rodchenko's world aboard was launched ... The only thing we can do now – is to follow it's flight ...

"Летящая форма". 1918.
"The Flying Form."
Non-objective composition. 1918.
Oil on canvas. 92 × 59.

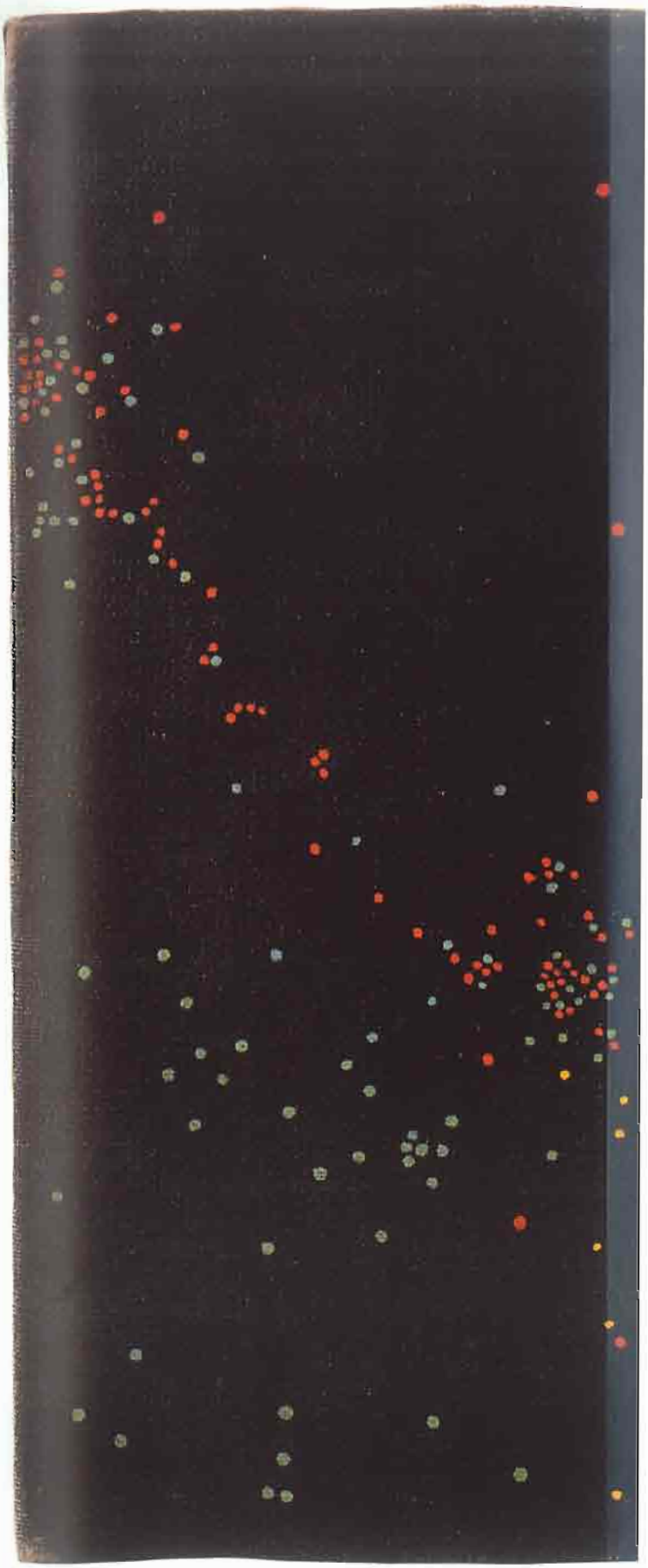
Конструкция (на сером) п.106. 1920.
Construction (on grey) n.106. 1920.
Oil on canvas. 102 × 70.

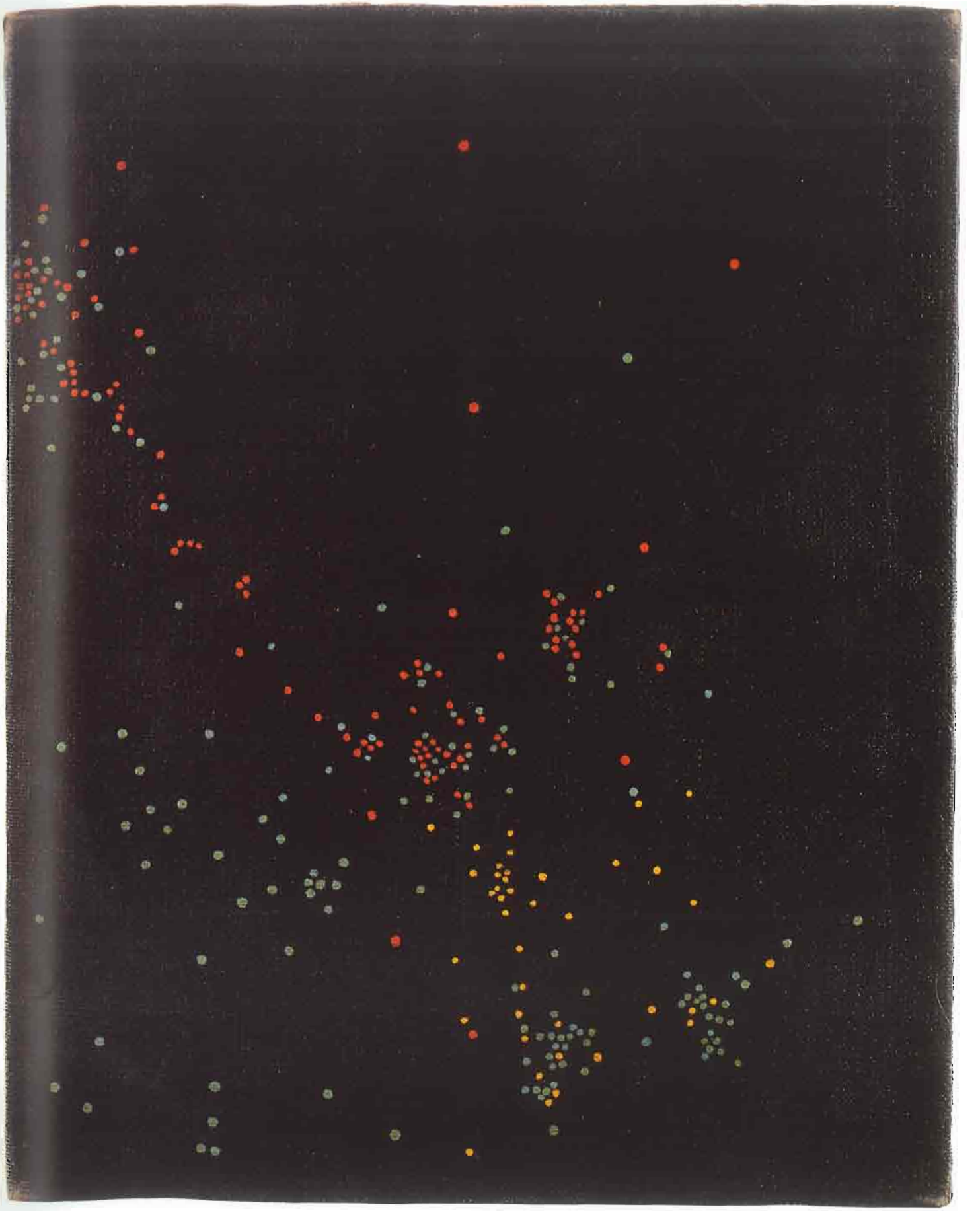
"Linear construction on the surface. The use of the drawing-pen. Lines connect with each other by intersection. The whole organism as a skeleton, foundation. Still it has some arbitrary (from art) for agitation." (Rodchenko, Automonography, 1922)

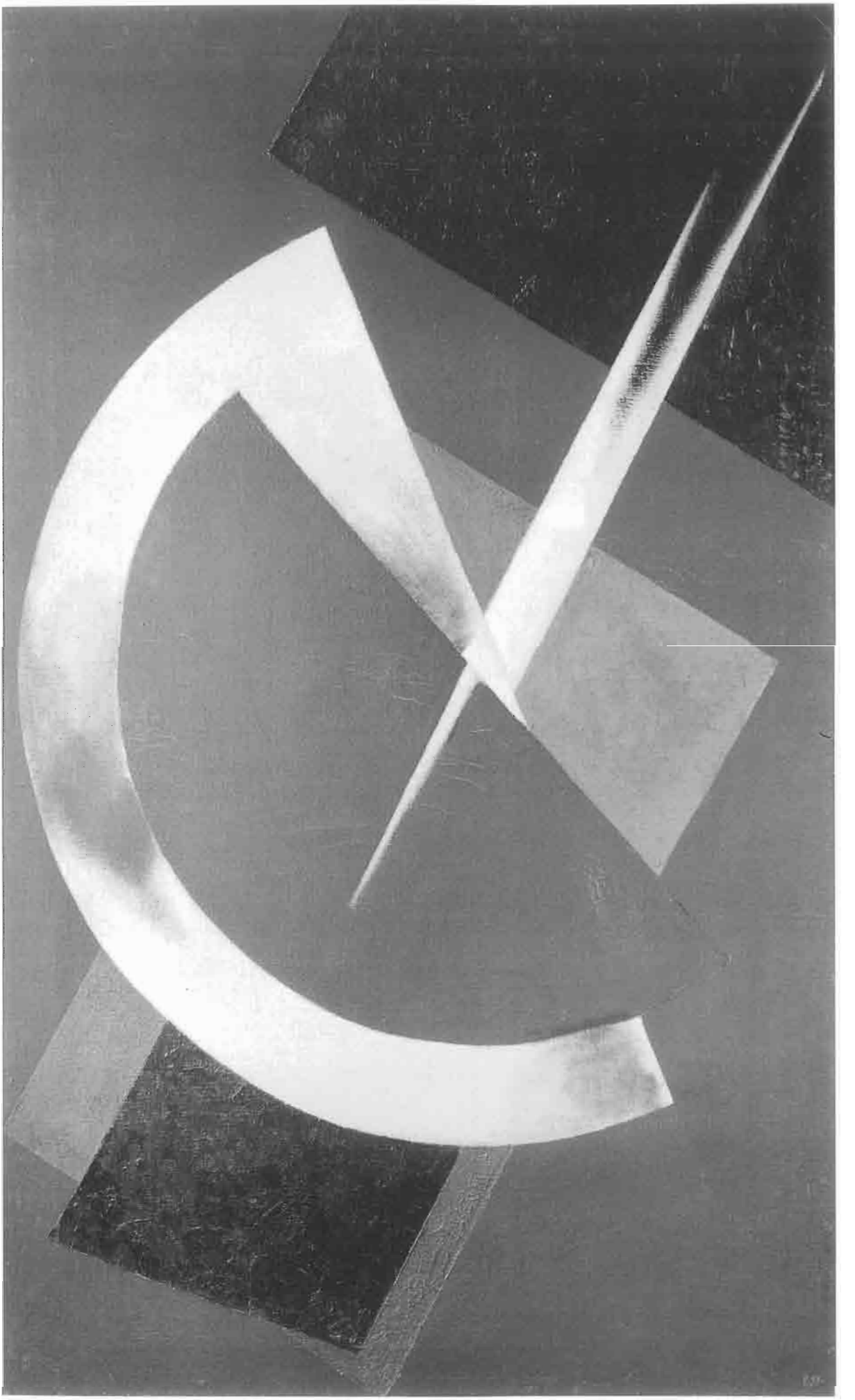


"Точки". 1920.
"Dots" (The Star Sky).
1920.
Oil on canvas. 47,5 × 35,5.

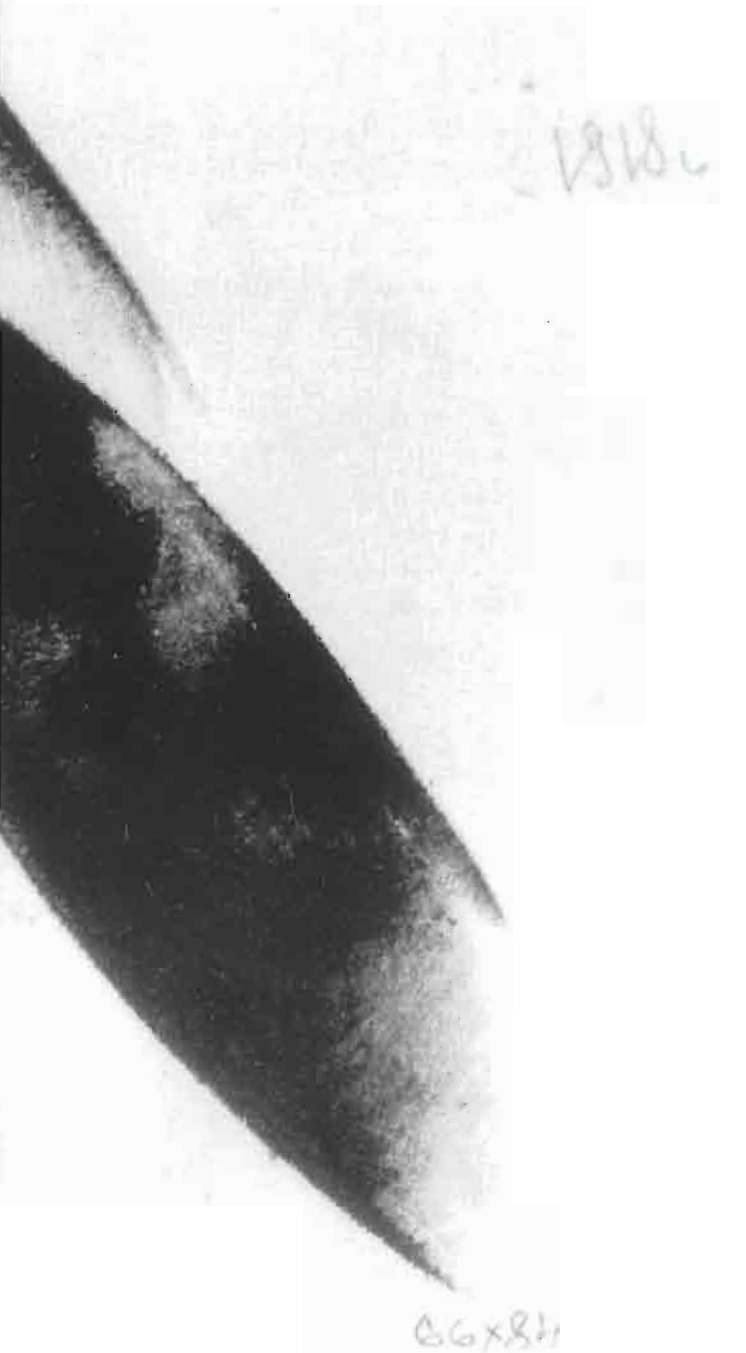
Painterly forms were limited. By placing dots of different colours and sizes in the black sterile laboratory space, Rodchenko created the imaginary depth of the unknown galaxies.
"In each of my pieces I produce a new experiment without the previous achievements and I put new tasks in every new painting. If all of my work during all the periods is reviewed, one can see that it is a huge and totally new work of art."
(Rodchenko, All – The Experiments, 1920)





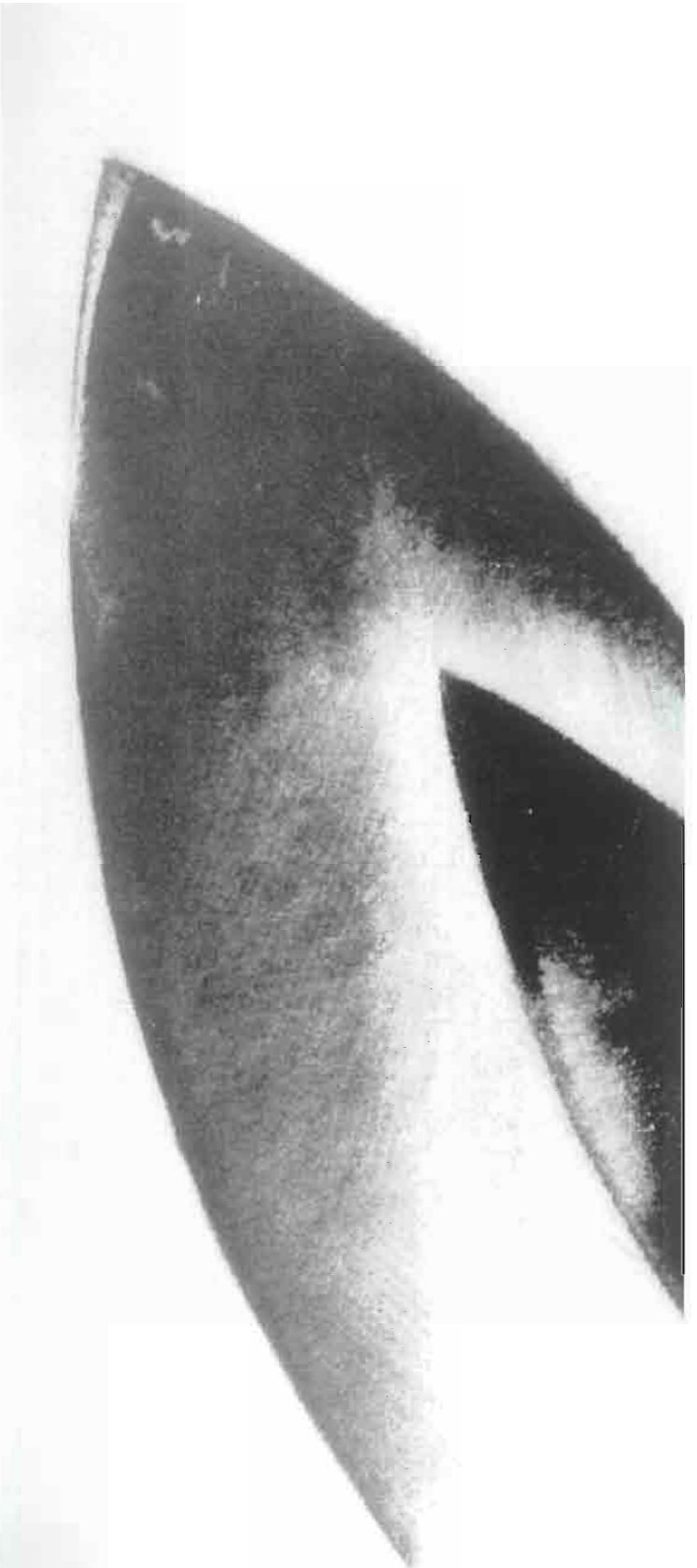


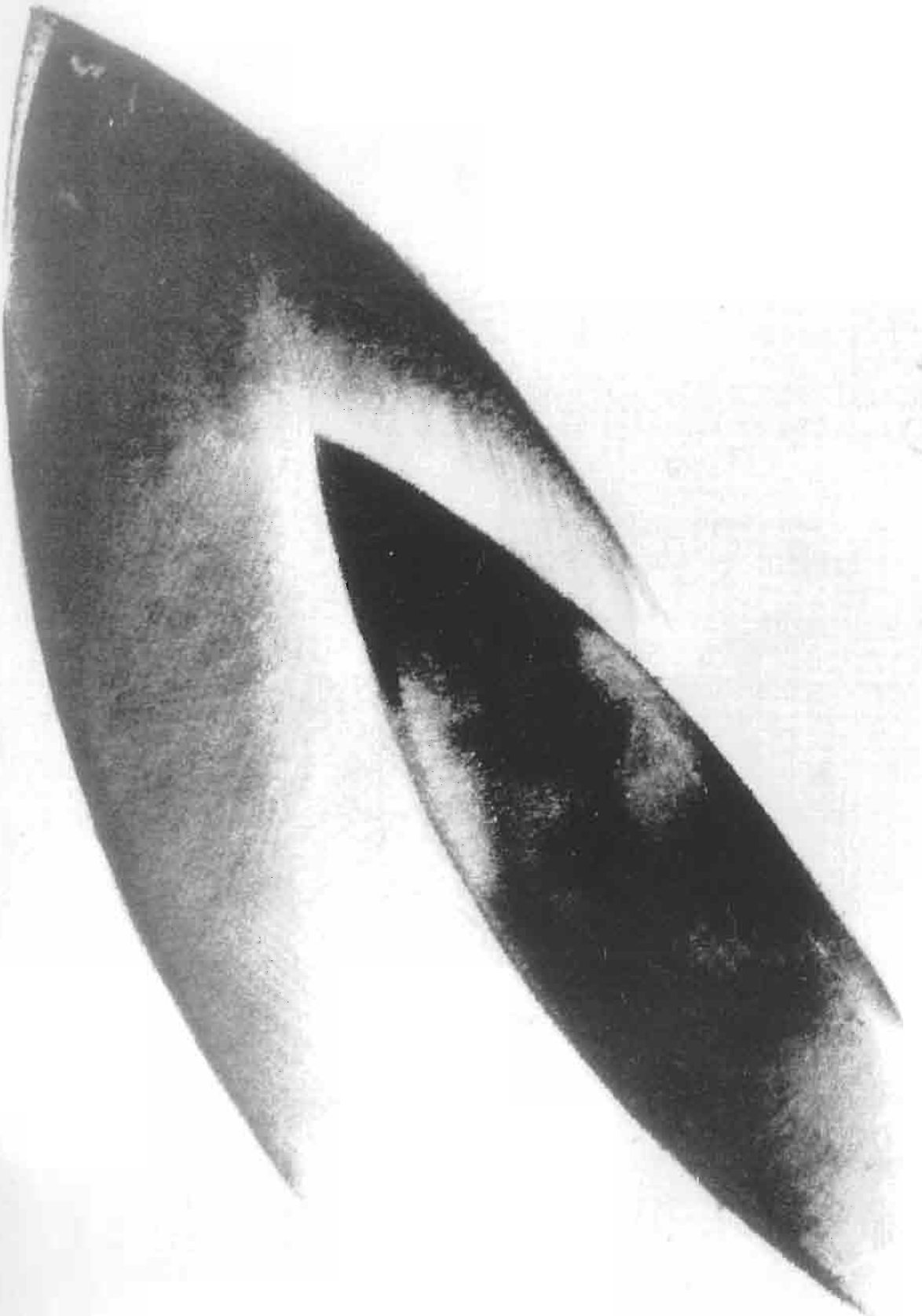
"Плотность и вес". 1919.
"Density and Weight."
Non-objective composition. 1919.
Oil on canvas. 122,3 × 73,5.
State Tretiakov Gallery.



Эскиз для живописи. 1918.
Sketch for painting. 1918. Gouache and pencil on paper. 18,5 × 14,2.

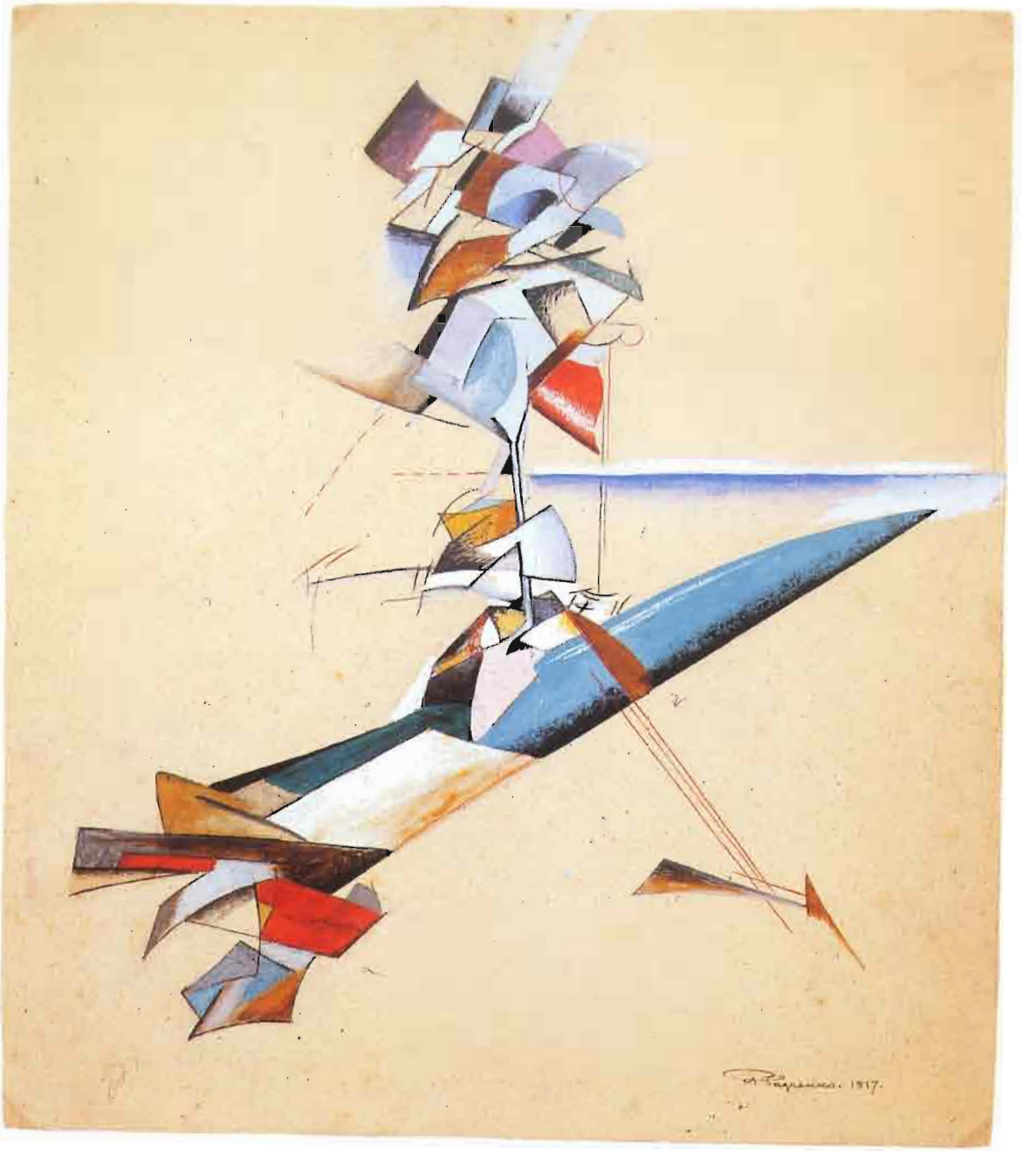
A number of Rodchenko's sketches for paintings are concerned not only with constructive problems but with the problems of space and flight. He explores the visual universe by composing all these "rockets", "meteors" etc. These objects move at high speed in space. They are like abstract visual variations of Einstein's formulas. Rodchenko knew about Einstein's theory and considered it important for the artists – that is why he took his VKHUTEMAS students to a lecture devoted to relativity in 1920 at the Politechnical Museum in Moscow.
"The Painting never returns back, it is pushing forward as life and that what may *seem* as a *return* to the previous point is just the sign of the spiral motion into the Future." (Rodchenko, Everything is an experiment, 1920)





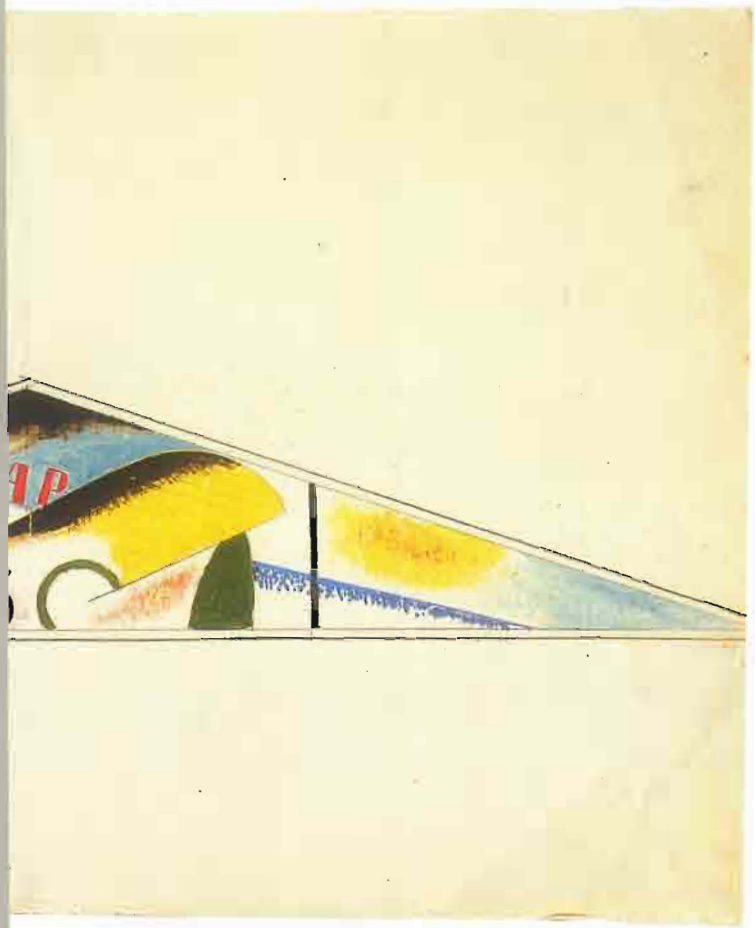
1918c

66x84



"Воздушный корабль". 1917.
"The Air-Ship." 1917.
Composition. Watercolour and gouache on paper, varnish. 30 × 26,5.

The drawing was executed in autumn 1917, after Rodchenko returned to Moscow from military service (he had been the intendant of the sanitary train since March 1916) and started to work over the decoration of the futuristic cafe "Pittoresque" together with George Jakulov and Vladimir Tatlin. This dynamic cubo-futuristic composition was probably supposed to be three-dimensional part of the interior decoration reminding one of speed and flight – the popular symbols of Russian futurism.

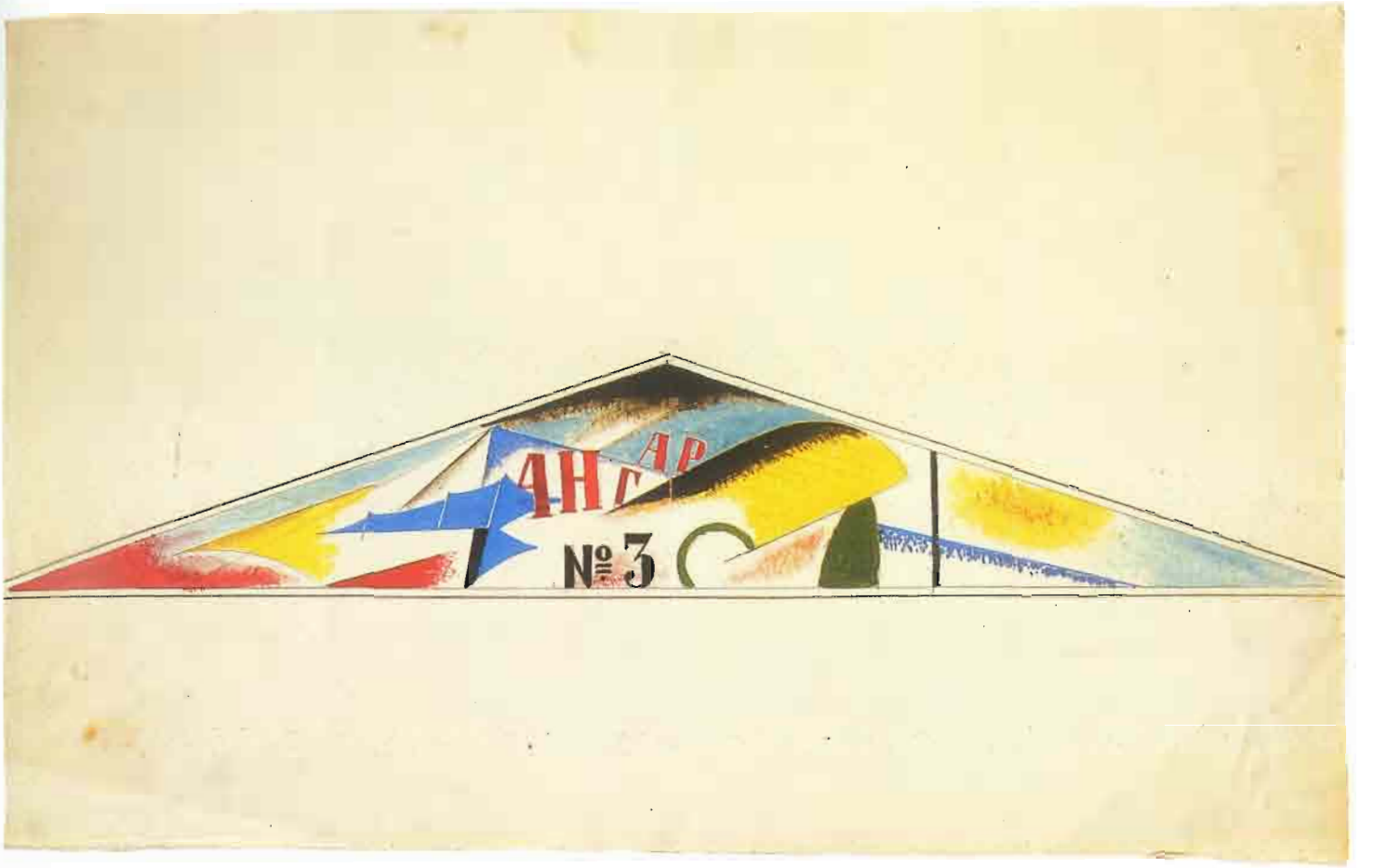


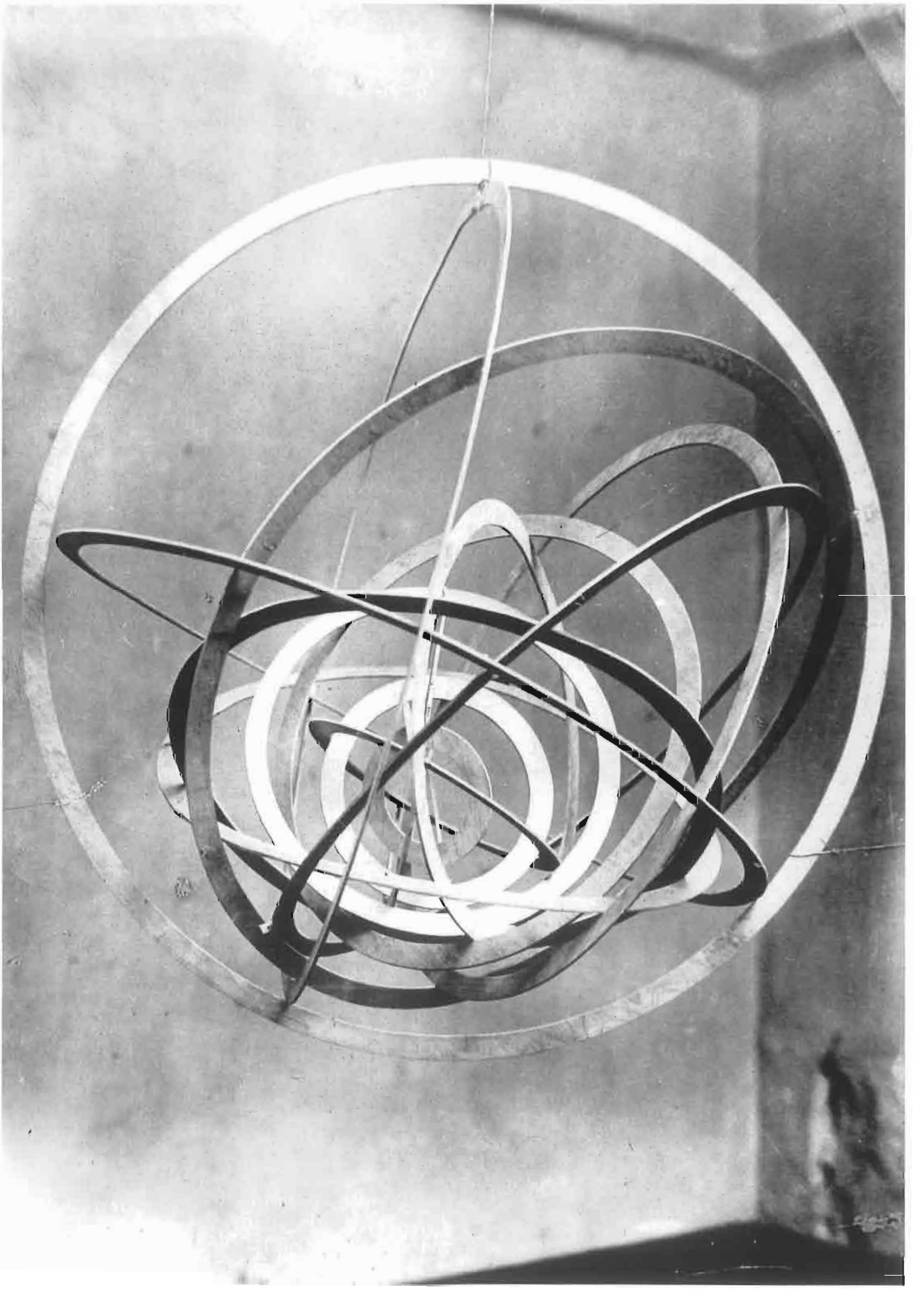
Проект росписи авиационного ангара. 1917.
Design of the wall-painting for an hangar. 1917.
Water-colours, gouache and Indian ink on paper.
35,7 × 44,5.

"Farman" – the name of the type of airplane is written on the wing. Below is the number of the hangar "1." Rodchenko did this design in connection with the coming exhibition of decorative art where he was going to show a new approach to new themes in art. His airplane is a combination of colourful geometric planes and letters – the basic elements of his visual language.

Проект аэровокзала. 1919.
Design of an air-terminal. 1919.
Pen and Indian ink on paper. 35,5 × 22.

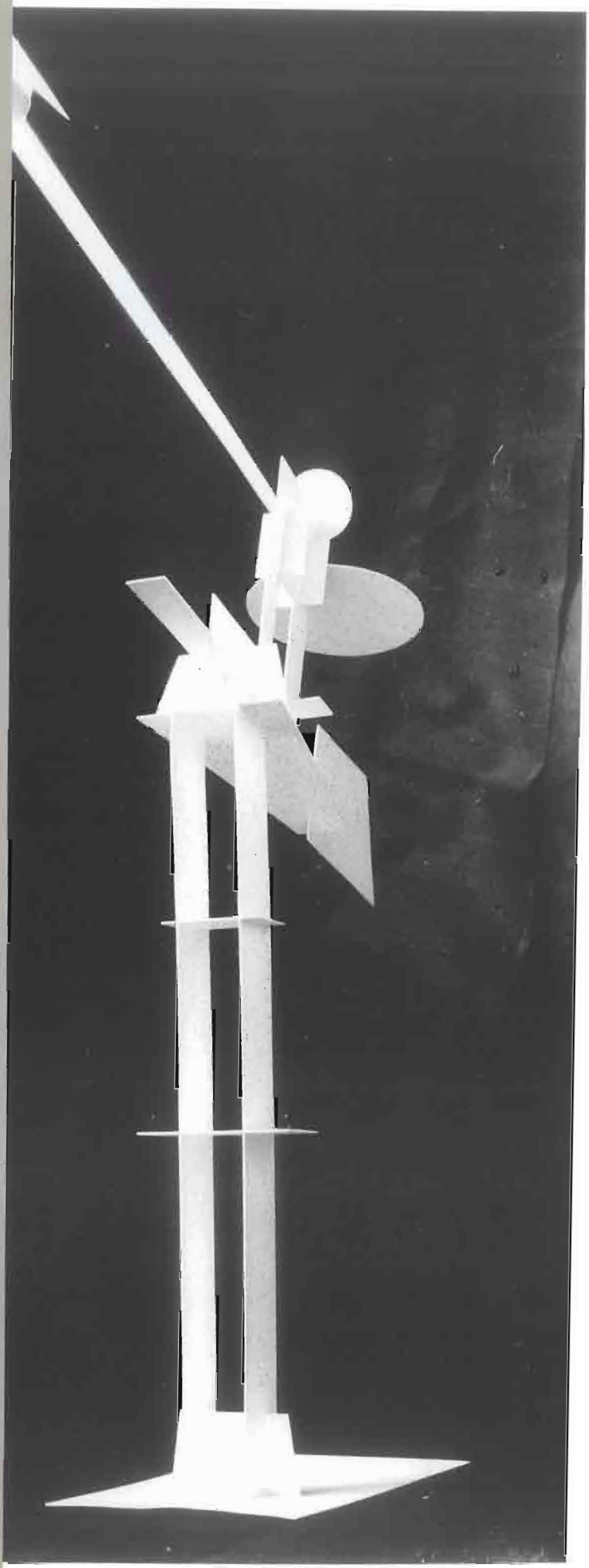
Interior-design of an air-terminal was executed during the period when Rodchenko was involved in the experimental work of the "Zhivskulptarkh" ("**Живскульптарх**") – a Commission of Painterly, Sculptural and Architectural Synthesis. A number of architects, painters and sculptors participated in the joint designing of the new principles of the coming architecture. In a cubo-futuristic manner they showed worker's homes, palaces of congresses and houses of soviets. Rodchenko did this design on purpose – in order to establish a new theme for architectural design and in order to visualize part of his concept of the city-planning. He thought that aviation would be the central motive for designing buildings. People would admire cities not from the ground, but from airplanes or dirigibles.


АНГАР
№ 3



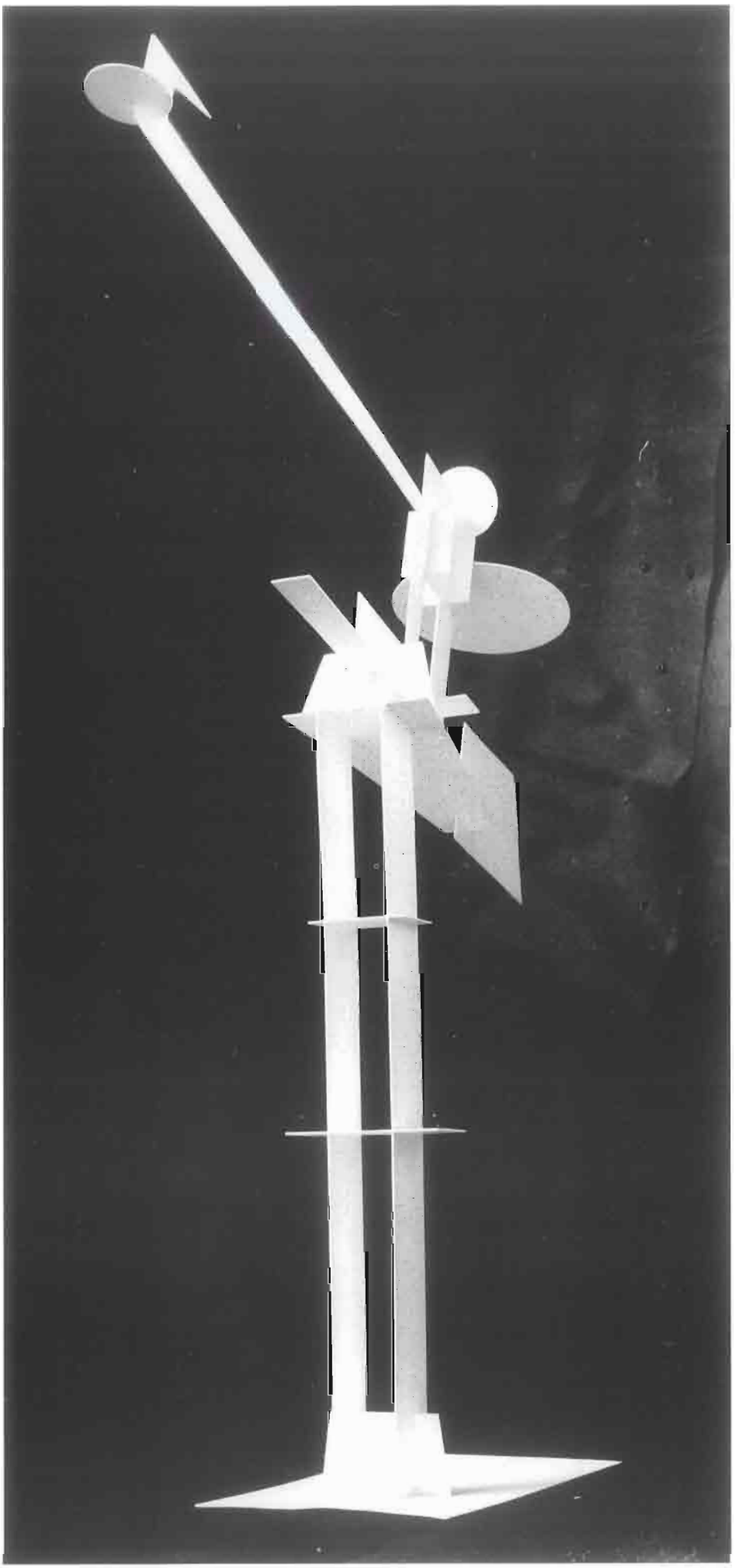
Пространственная конструкция из серии "плоскости, отражающие свет. "Круг в круге". 1920 – 21.
Spaceous construction from a series "Surfaces reflecting the Light." "A Circle within a Circle." 1920 – 21.

Original was made out of plywood (the reconstruction gave approximate dimensions: 90 × 80 × 85) and first exhibited in May 1921 at the exhibition called "ОВМОКНИ" ("ОБМОХУ") – Society Of Young Artists. Those were the first free-hanging constructions in the history of art of the 20-th century.



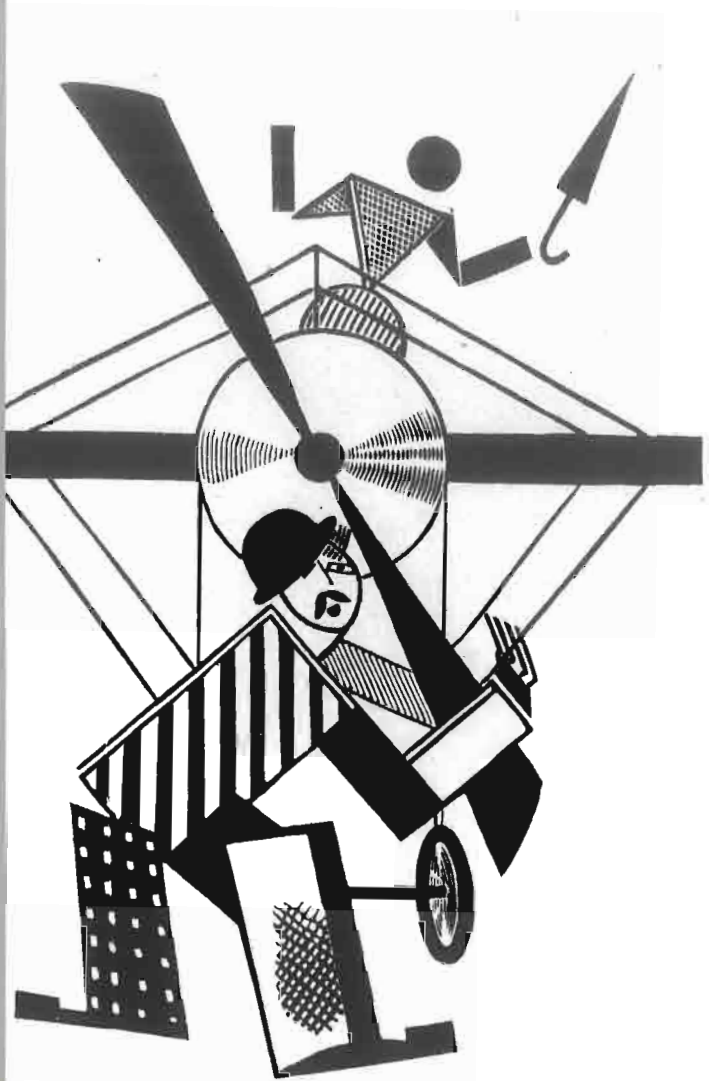
Пространственная конструкция n.6 "Складывающаяся и разбирающаяся". 1918.
Space construction n.6 "Assembled and disassembled." 1918.
Cardboard, 70 × 50 × 18,5.
Reconstructed in 1974 by A. Lavrentiev.

"It was for the first time: coming out from painting into the real space. Tatlin did not dare to do that and was building "Counter-reliefs", which were fastened to the wall and like painting they were not designed for all around viewing." (Rodchenko, Automonography, 1922)
"Constructive life is the art of the future." (Rodchenko, Slogans, 1921)



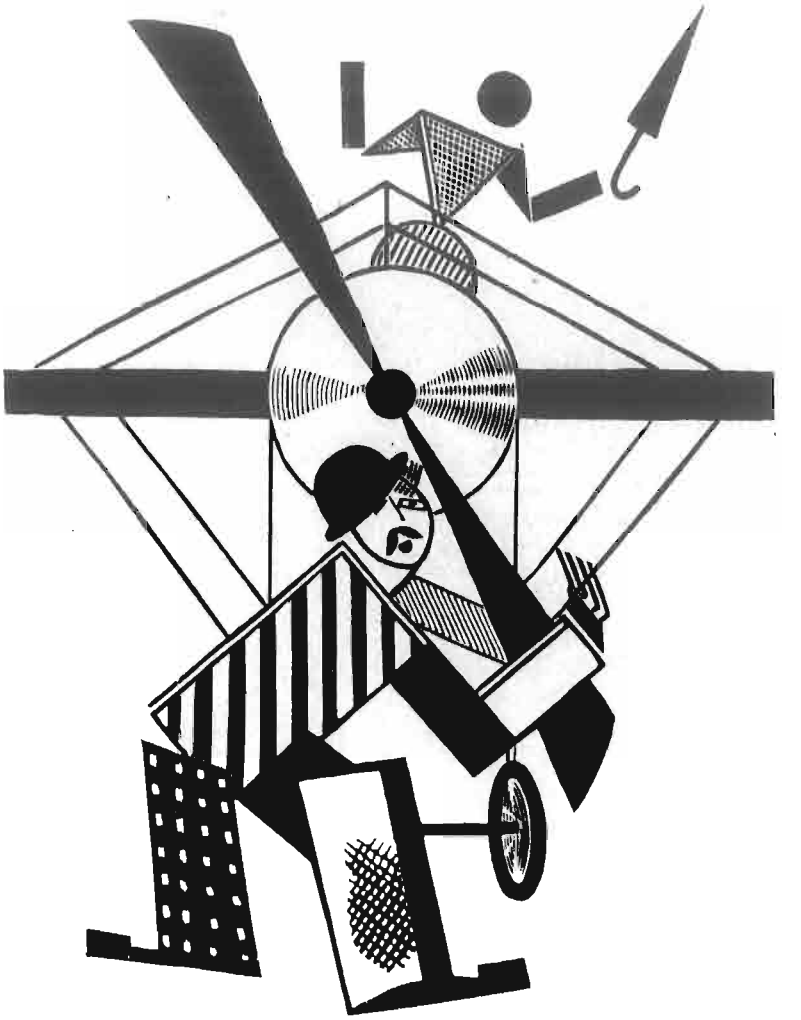
ЧЕЛОВЕК
НА
ПРОППЕЛЛЕРЕ

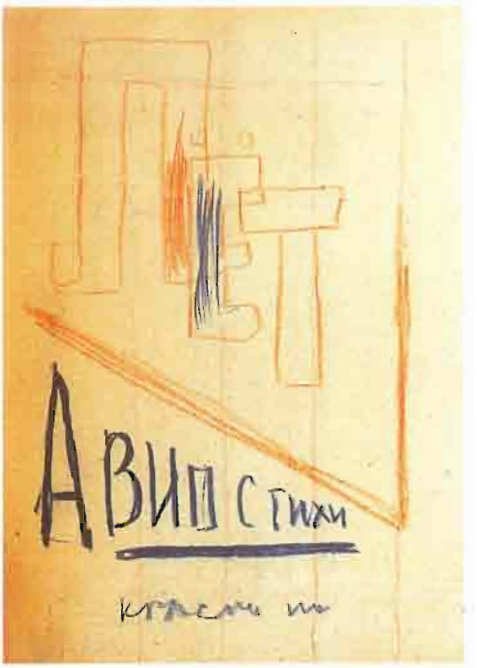
Варвара Степанова.
Человек на пропеллере.
1922. 18 × 12,7.
Varvara Stepanova. A man on the propeller. 1922. Sketch for a wood-cut. Indian ink on paper. 20,5 × 14,5.



Варвара Степанова. Чарли заводит пропеллер. Из серии гравюр на дереве, иллюстрирующих статью Родченко о Чаплине в журнале "Кино-фот" но.3. 1922. 17,5 × 11.
Varvara Stepanova. Charlie swings the propeller. From a series of woodcuts illustrating Rodchenko's article about Chaplin in the magazine "Kino-phot" no.3, 1922.

"He, Charlie Chaplin can show anything using his Derby-hat and walking-stick. Charlie Chaplin was at the circus and knows that things have to be either smaller or larger than a man, that a man may seem despicable (nothing) near a mountain or a dirigible, but near a propeller or a wing becomes the master of them." (Rodchenko, Charlo, 1922)



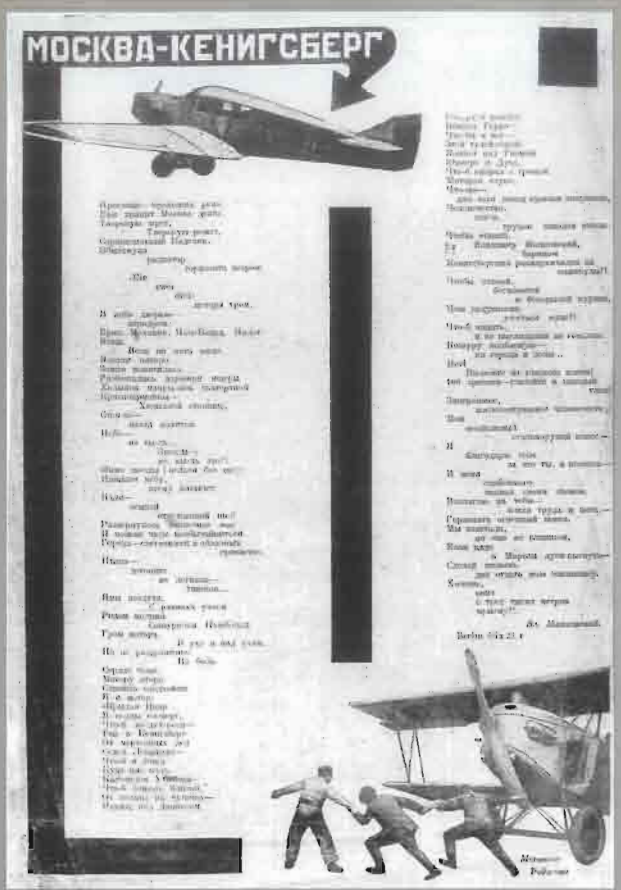

АВИО СТИХИ

АВИО-СТИХИ

АВИО-СТИХИ

"ЛЕТ". Авиастихи. Эскизы обложки. 1923.
"FLIGHT." Aviatic verses. Sketches for the cover. 1923.
Colour crayon on paper.
15 × 11.

The proposal to design the cover and make photo-montage illustrations for the selection of aviatic verses came from the "Red Novelty" (**"Красная Новь"**) Publishers in June 1923. The book appeared in August. It included verses by Vladimir Mayakovsky, Nikolai Aseev, Sergei Tretiakov, Vassili Kamensky. Also Alexander Blok was included. The book was the first link of the new literature, constructivist book-design and the aviatic theme.



On July 3, 1923, Mayakovsky took an airplane from Moscow to Königsberg. He had a three-week rest at Flensburg and then went on to Berlin. The verse about his flight was written on September 6. It was published by „The Ogonek" in the following month with a special photomontage by Rodchenko on October 14. Here again we see the Junkers airplane. According to Mayakovsky's note, the luggage of the passengers was carried by another airplane which had to land beforehand because of technical problems, and all the Mayakovsky's manuscripts were carefully searched and confiscated by some officials: still he managed to return them. (Vassili Katanian. Mayakovsky. Cronicles of life and work.)

"ЛЕТ". Авиастихи. Обложка. Красная Ховь. 1923.
"FLIGHT." Aviatic verses. Cover design. Red Novelty. 1923.

It was totally unusual to put an airplane – a technical symbol on the cover of a book of poems. The airplane is taking off and dragging the letters into the sky.

ЛЁТ
АВИО
СТИХИ
1923
КРАСНАЯ НОВЬ

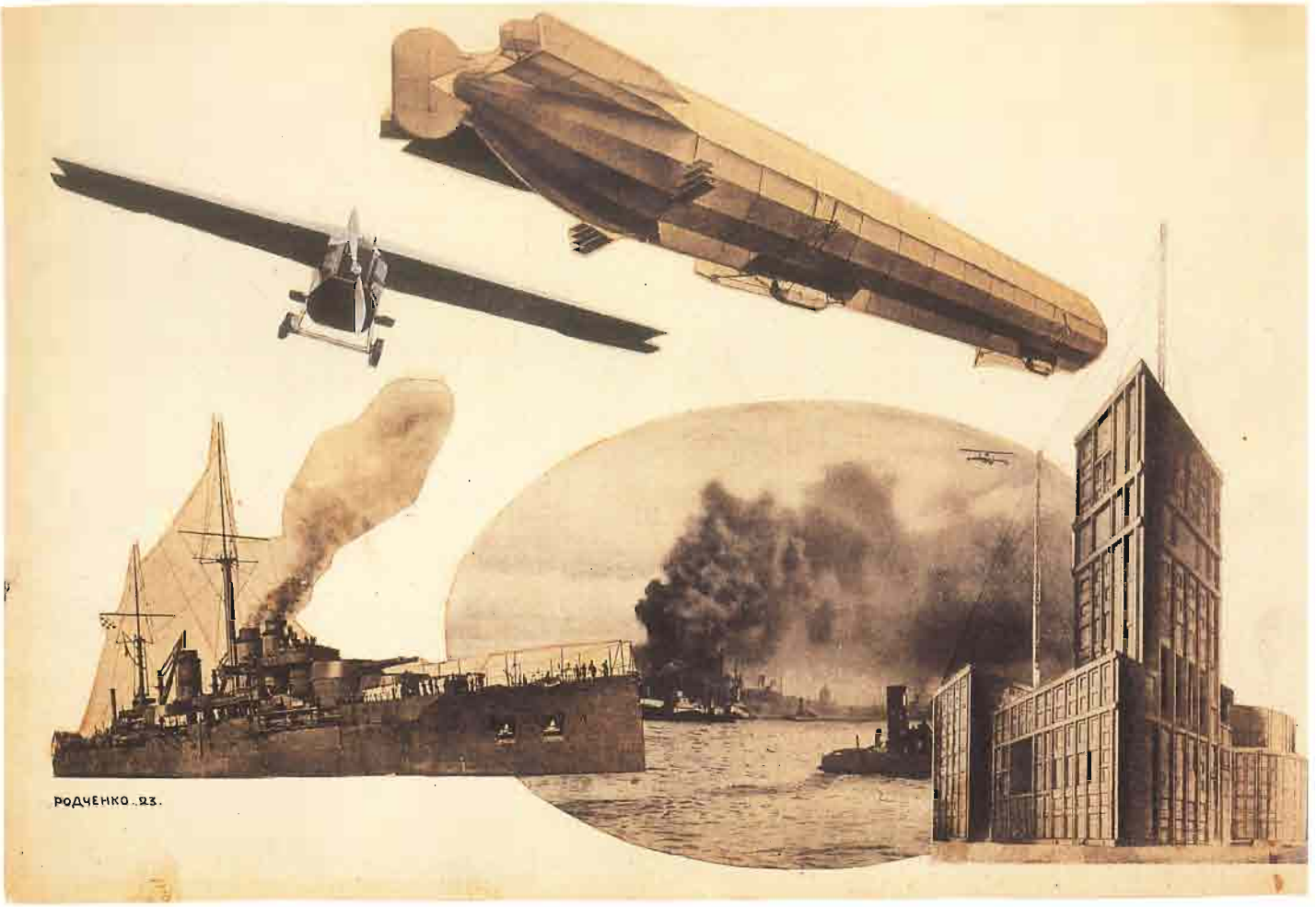

РОДЧЕНКО.23.

Иллюстрация-фотомонтаж к книге "ЛЕТ". 1923.
Photomontage illustration for the book "FLIGHT."
1923.
Collage on cardboard.
24,3 × 36,5.

This photomontage may look like an illustration for Alexander Blok's poem "Aviator", which ended with the prophesy of the coming wars with the use of aviation. All the photographs were cut from illustrated French and German magazines which were sold in Moscow. The picture of the skyscraper was taken from a cliché from the "LEF" magazine. It is a project of the Palace of Labour designed by the Vesnin brothers for a competition in 1923.

Фотомонтаж для обложки журнала "ЛЕФ", 1923.
Photomontage for the cover of "LEF" magazine. 1923.
Collage on paper.
31 × 25,5.

The photomontage describes the fight between the old and new art trends in a symbolic way. The command of the LEF group is armed with the new progressive artistic concepts and using the new technology, while the old is ugly and equipped with a prehistoric spear.

ЛЕФ
А. Родченко.

РОДЧЕНКО 23.

Иллюстрация-фотомонтаж к книге "ЛЕТ". 1923.
Photomontage illustration for the book „FLIGHT."
1923.
Collage on cardboard.
36,5 × 24,5.

The photomontage had another title – "The Crisis."

В. В. Маяковский. Про это. Обложка. Госиздат. 1923.
About this. Cover. Gosisdat (State Publishers). 1923.
Offprint. 23 × 25,5.

Иллюстрация-фотомонтаж к поэме Б. Маяковского "Про это". 1923.
Photomontage illustration for the poem "About This" by Vladimir Mayakovsky. 1923.
Collage on cardboard. 24,3 × 35. State Museum of Mayakovsky.

The illustration depicts the moment when the main hero of the poem – Mayakovsky himself is standing on top of the Bell-Tower built by Ivan the Great in the Moscow Kremlin and is being observed by the crowd below. There were lines from the poem below the illustration: "Catching balance, violently waving ..."

ВСЕМ...ВСЕМ...ВСЕМ..
ТОТ НЕ ГРАЖДАНИН СССР КТО ДОБРОЛЕТА НЕ АКЦИОНЕР
ДОБРОЛЕТ
ОДИН РУБЛЬ ЗОЛОТОМ ДЕЛАЕТ КАЖДОГО АКЦИОНЕРОМ ДОБРОЛЕТА
ДОБРОЛЕТ
ПРОДАЖА АКЦИИ В ДОБРОЛЕТЕ И ПРОМБАНКЕ (МОСКВА БИРЖЕВАЯ ПЛ 3/4) И ИХ ОТДЕЛЕНИЯХ
РОДЧЕНКО

INFORMATION ABOUT THE "DOBROLET" COMPANY

"Dobrolet" (The Russian Society of Volunteer Airfleet, a shareholder company) was founded in 1923. During the first year of it's existence, the new organisation established an independent printing house, bought about 30 Junkers airplanes (the passenger models with one engine) and commissioned technically and organizationally skilled staff. In the following year, a small booklet entitled: "What is the commercial airfleet of the USSR for?" was published by Dobrolet. It contained a lot of information and an account of the practical achievements. The cover was designed by Alexaner Rodchenko.

The broshure was probably prepared by a group of authors. But only the names of some well-known people who supported Dobrolet at the governmental level, or were executive members of the company were mentioned in the brochure. "Let every honest civilian consider it to be his duty to help the revival of the airfleet" – wrote Mikhail Kalinin, the Chairman of the Central Executive Commitee of the Supreme Soviet of the USSR.

"Всем, всем, всем ..." Рекламный плакат для акционерного общества Добролет. 1923.

"To everybody ..." That one is not a USSR citizen, who is not holding shares of Dobrolet." The one who is not holding Dabrolet shares is not a USSR citizen." 1923. Poster.

(Dobrolet was a company for developing passenger airlines in Russia. Founded in 1923). Lithograph (the posters were printed in various colours: red-green, red-black, green-black). 35,2 × 46.

The posters for Dobrolet were done in August 1923 and were treated as "realistic" by the Dobrolet officials.

Member of the Comintern, Tomas Dombal, stated that only with the help of the people can the proletariat state manage to build up the airfleet. Among the initiators of the organization of Dobrolet was for instance, Lacis – a man who occupied an important rank in the Red Army. The Minister of Health Nikolai Semashko also spoke about the importance of the airfleet for the USSR.

In order to explain to the common people what an aircraft was, how it looked like from inside and outside, many photographs were published in the brochure. All of them showed the same Junkers airplane. The flight demonstrations organized by Dobrolet were very popular after the All-Russian Crafts and Agricultural Exhibition in Moscow in 1923, when people for the first time could see part of Moscow from the air, from the window of the airplane. Later such performances were done in other Russian cities – in Petrograd and Nizhni Novgorod. All of this advertising helped to promote the shares because Dobrolet was originally formed as a shareholders company. The shares costed one or 50 gold roubles.

During the following years many new lines emerged, connecting Moscow with Leningrad, Nizhni, Ivanovo-Vosnesensk, Odessa, Kiev and so on. According to the statistics from 1928, during half of the year 10.100 passengers were carried.

In the thirties, Dobrolet stopped its activity as a shareholder company and became part of the state enterpise – the well-known Aeroflot.

"Стыдитесь, вашего имени еще нет в списках акционеров Добролета". Рекламный плакат. 1923.
"Shame on You, Your name is not yet in the list of shareholders." Advertising poster. 1923. Lithograph, 2.000 copies were printed. 106 × 71.

ДОБРОЛЕТ
Стыдитесь,
вашего имени
ЕЩЕ
НЕТ
в списке
акционеров
ДОБРОЛЕТА
ВСЯ
страна
следит
за
этим
списком
АКЦИИ ДОБРОЛЕТ
АКЦИИ ДОБРОЛЕТ
АКЦИИ ДОБРОЛЕТ
АКЦИИ ДОБРОЛЕТ
АКЦИИ ДОБРОЛЕТ
АКЦИИ ДОБРОЛЕТ
Акция N... ДОБРОЛЕТ это сокращенное название Российского О-ва Добровольного Воздушного Флота
Акция N... ДОБРОЛЕТ восстановит авиационную промышленность
Акция N... ДОБРОЛЕТ усилит промышленность авиацией
Акция N... один рубль золотом делает каждого акционером ДОБРОЛЕТА
ПРОДАЖА АКЦИЙ
МОСКВА. ПРОМБАНК. ИЛЬИНКА
БИРЖЕВАЯ ПЛ. 2/7 И ВО ВСЕХ
ОТДЕЛЕНИЯХ ДОБРОЛЕТА И ПРОМ ГОС БАНКА

ПОКУПАЙТЕ АКЦИИ
ДОБРОЛЕТ
СОЗДАЕТ
КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ -
ОСНОВУ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
СССР
ВСЕ ГРАЖДАНЕ СССР
ДОЛЖНЫ
БЫТЬ
АКЦИОНЕРАМИ
ДОБРОЛЕТА
РАБОЧИЕ
И
КРЕСТЬЯНЕ
ДОЛЖНЫ БЫТЬ
ПЕРВЫМИ
АКЦИОНЕРАМИ.
ДОБРОЛЕТ СТАВИТ СЕБЕ ЗАДАЧЕЙ
ВСЕНАРОДНОЙ ПОДПИСКОЙ
ПОКРЫТЬ СТРАНУ ГУСТОЙ СЕТЬЮ
ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ.
СТОИМОСТЬ АКЦИЙ
ОДИН И ПЯТЬДЕСЯТ ЗОЛОТЫХ РУБЛЕЙ.
ПОДПИСКА принимается в Правлении и Отделениях ДОБРОЛЕТА, ПРОМБАНКА, ГОСБАНКА и др. учр.
АДРЕС ПРАВЛЕНИЯ: Москва, Ильинка, Биржевая пл., 2/7.

"Покупайте акции" ... Рекламный плакат. 1923.
"Buy shares. Dobrolet is building the commercial airfleet – the foundation of the economic development of the USSR." Advertising poster. 1923. Lithograph. 71 × 53,5.

It was not for nothing that the model of the "Junkers" airplane is so often represented in Rodchenko's advertising posters for Dobrolet. A number of these planes were bought in Germany in 1923 and served as the main airship for passenger and cargo transportation, as well as for demonstration flights throughout the USSR. This plane was the symbol of Dobrolet. In summer of 1923, Rodchenko did some designs of decoration for these planes for the demonstration flights at the All-Union Agricultural Exhibition in Moscow. But there are no indications whether his "rainbow-style" design was used or not. According to a very rough sketch, all the details and the propeller had to be devided into stripes, and each of them could have either a different colour, or different tonal grade – from black to white.

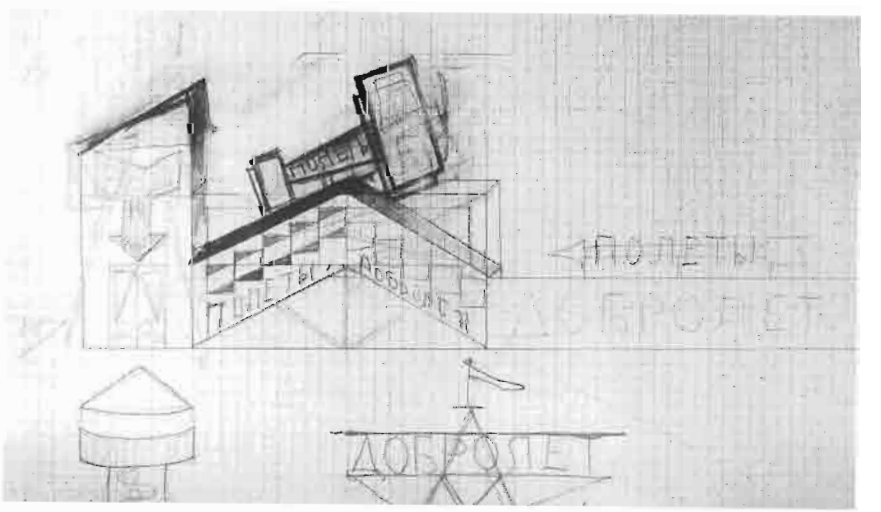
1-я и 4-я стороны обложки рекламного проспекта акционерного общества Добролет. 1923.
The front and the back cover of the prospects of the actioneer society Dobrolet. 1923.
Offprint. 16,8 × 12,5.

The booklet contained information about Dobrolet, it's origin and achievements. There were photographs of the passengers coming aboard, aerial views of cities, interiors of the cabins with pictures on the walls.

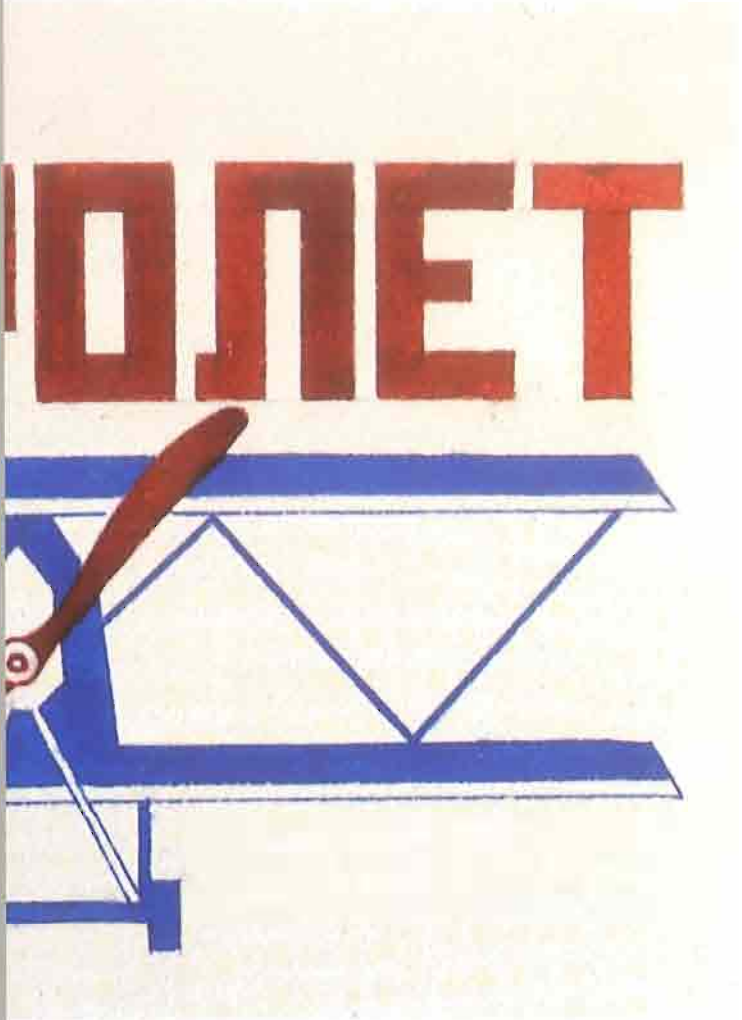
ДОБРОЛЕТ
ДОБРОЛЕТ
ДОБРОЛЕТ
Только рубль золотом
И ТЫ-АКЦИОНЕР
ДОБРОЛЕТА

ЗАЧЕМ НУЖЕН
КОММЕРЧЕСКИЙ
ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ СССР?
ДОБРОЛЕТ

ДОБРОЛЕТ
ДОБРОЛЕТ

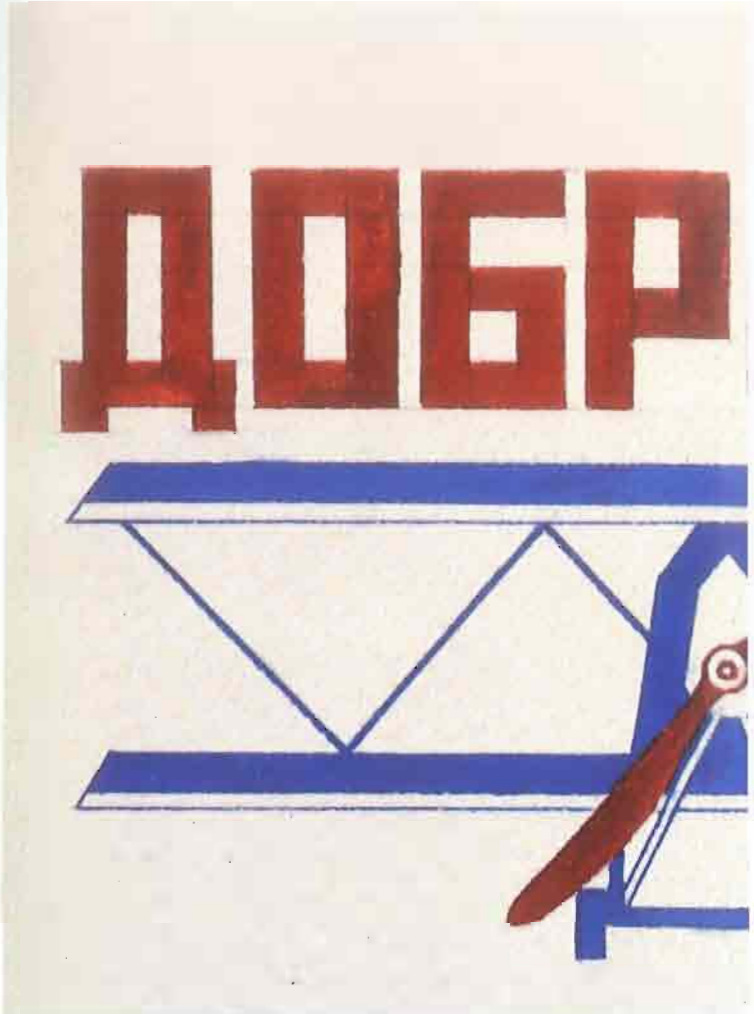

ПОЛЕТЫ
ДОБРОЛЕТ
ДОБРОЛЕТ

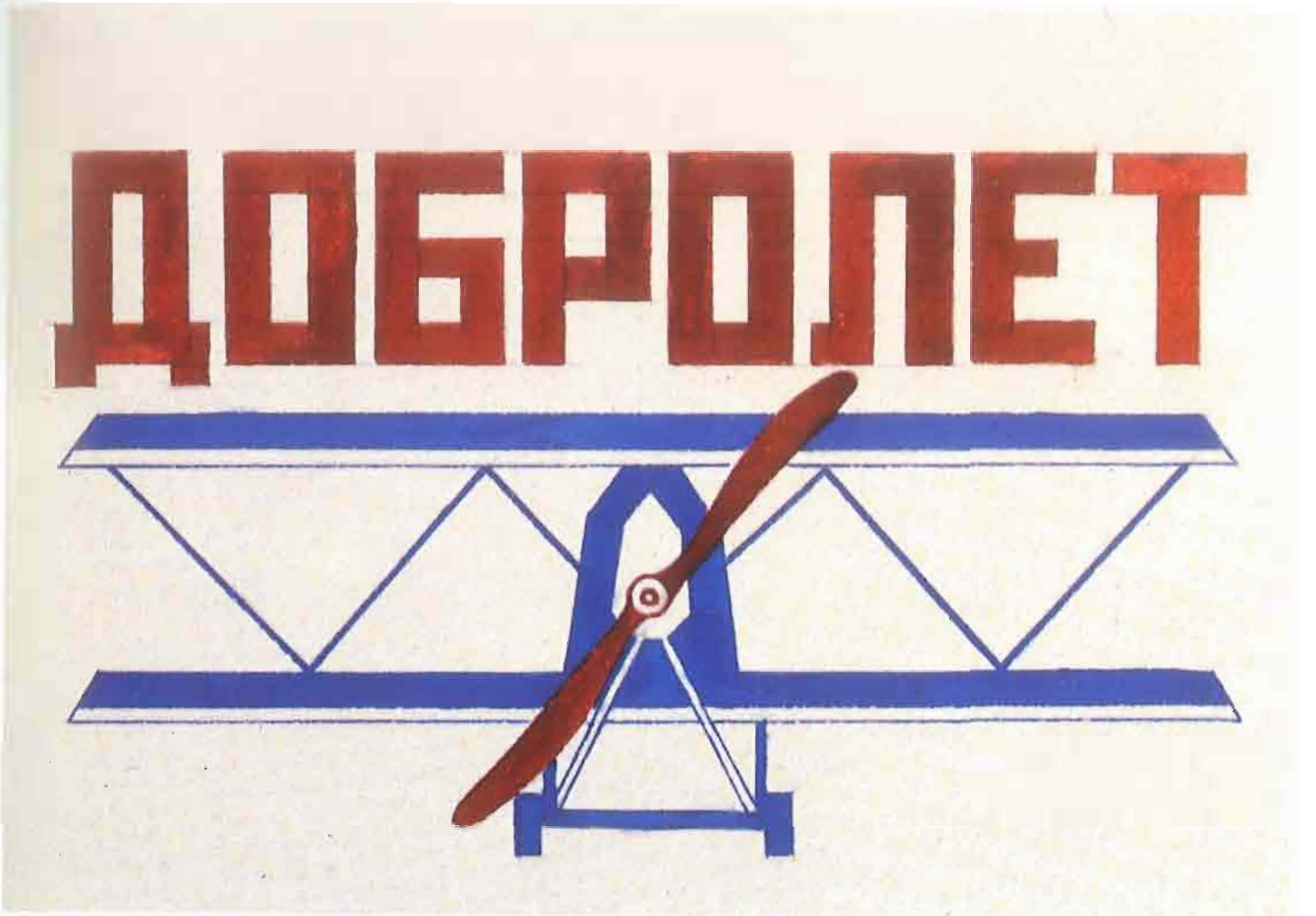
Проект эмблемы для акционерного общества Добролет. 1923.
Design of emblem for Dobrolet. 1923.
Gouache and Indian ink on paper. 21 × 30.

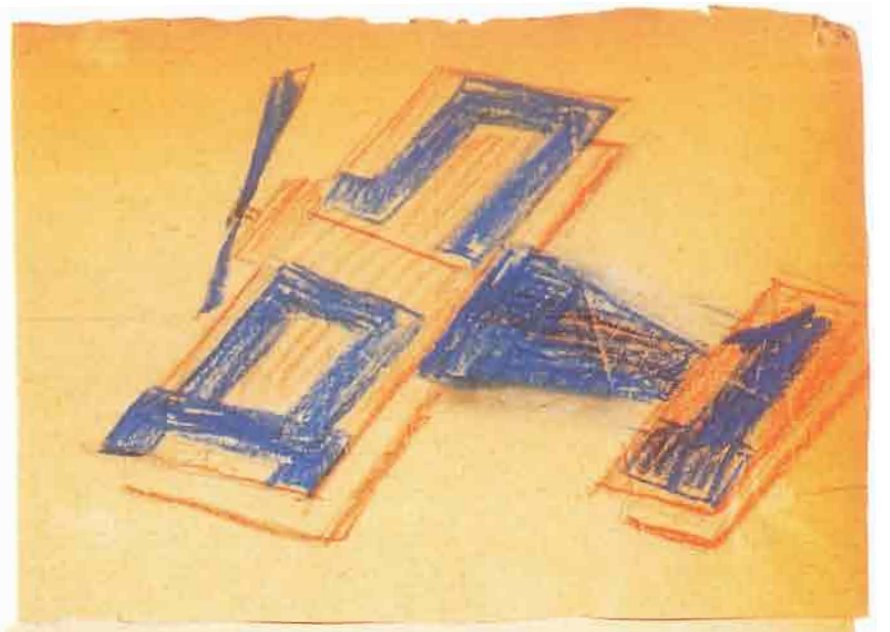


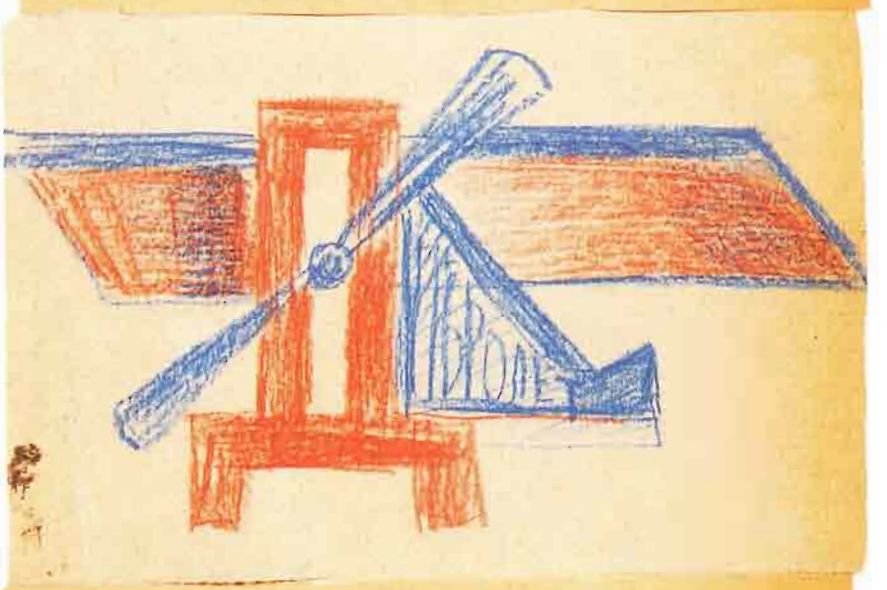
Проект павильона Добролета на демонстрционных полетах во время Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки. 1923.
Design of the Dobrolet pavillion for the demonstration flights during the All-Union Agricultural and Domestic Craft Industries Exhibition. 1923.
Pencil on paper. 21,5 × 35,5.

Проект эмблемы для акционерного общества Добролет. 1923.
Design of emblem for Dobrolet. 1923.
Gouache and Indian ink on paper. 21 × 30.




ДОБРОЛЕТ



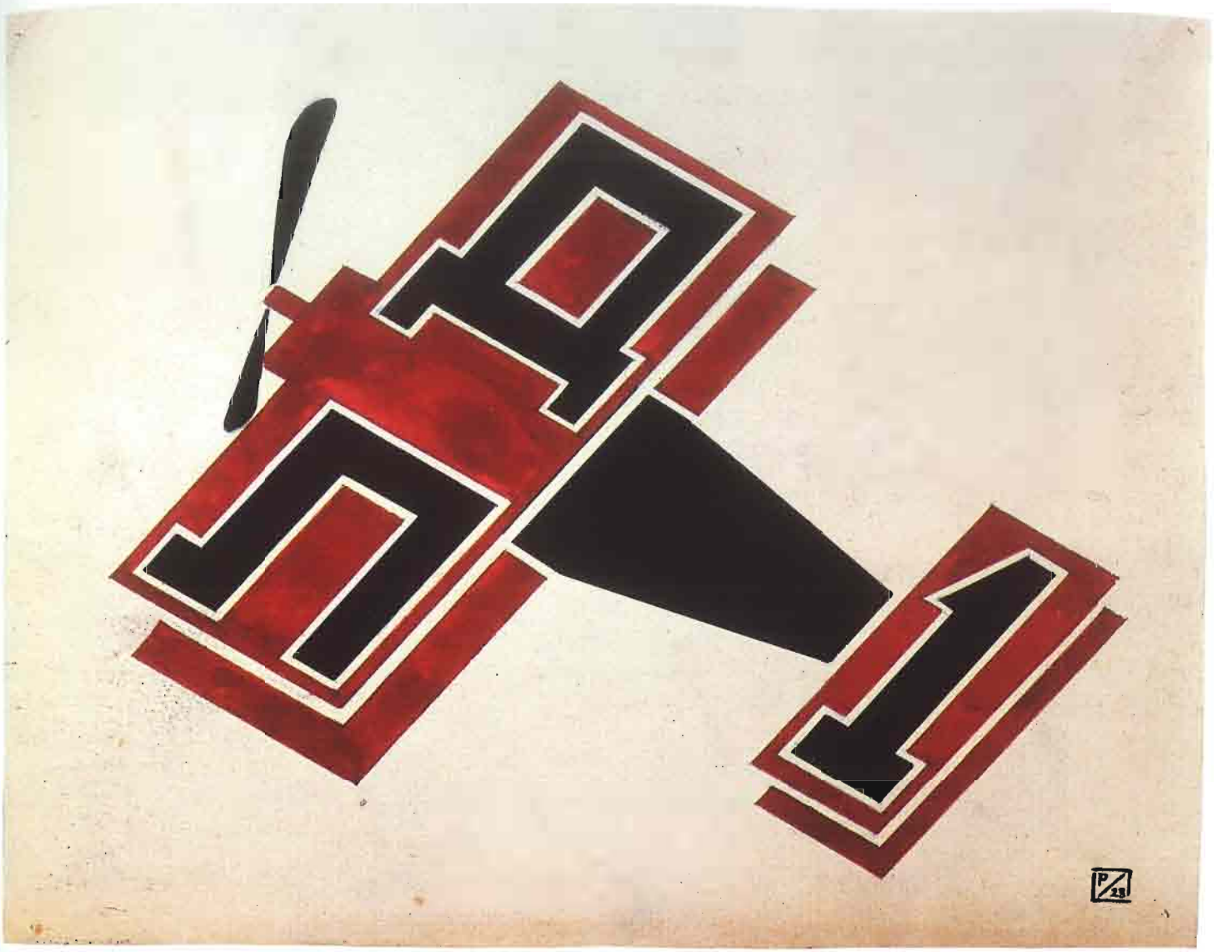


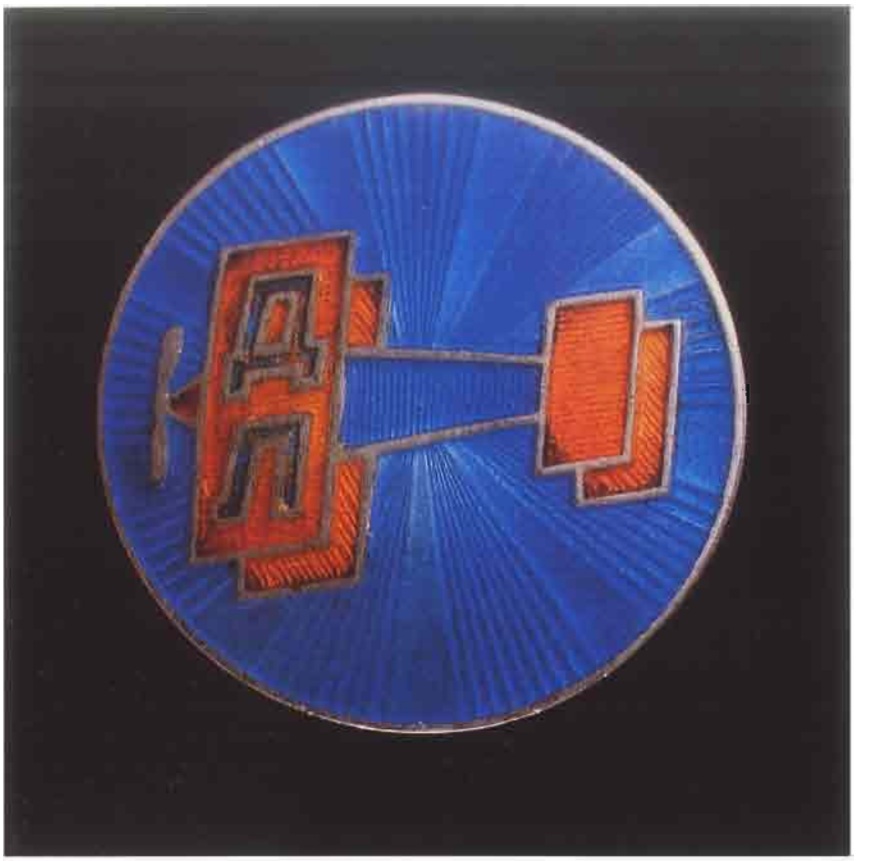
ЛЕТ
ОБРО

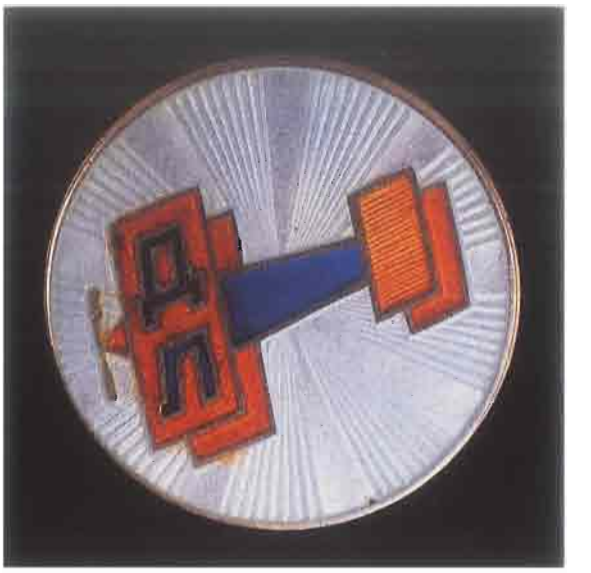
Эскизы значка Добролета. 1923.
Sketches for the Dobrolet badge. 1923.
Colour crayon on paper.
12 × 18 each.

Проект значка Добролета, 1923.
Design of the Dobrolet badge. 1923.
Gouache and Indian ink on paper. 22,5 × 29.

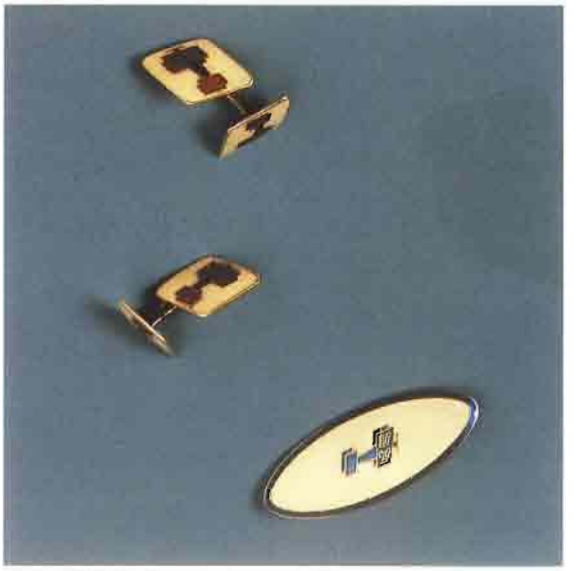
This emblem was used for many purposes as an important part of the corporate identity system that was designed by Rodchenko for Dobrolet. The emblem was placed on envelopes, letter-heads and enamel badges were produced with this drawing.





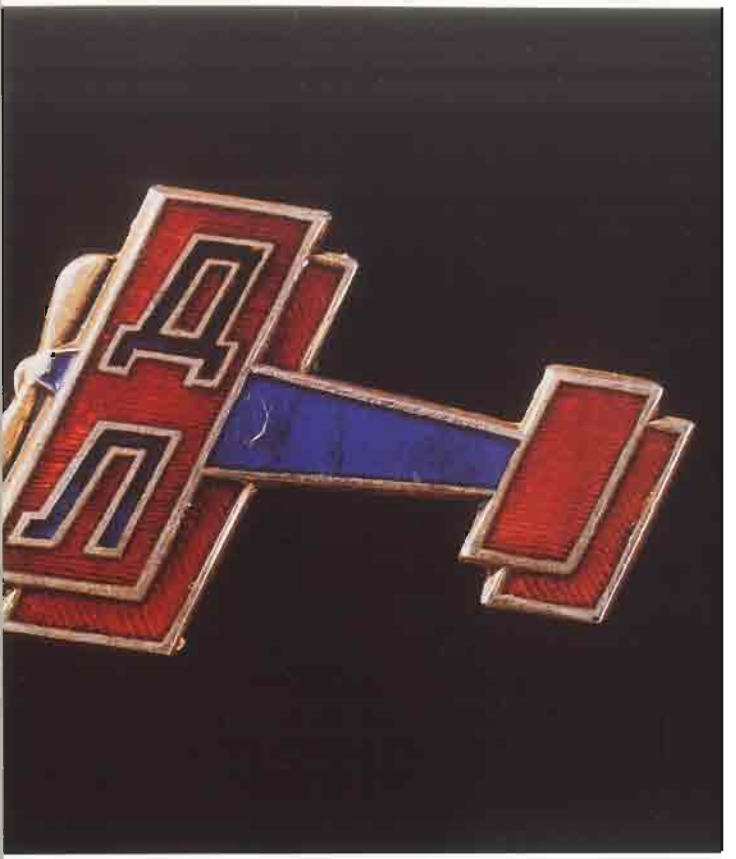


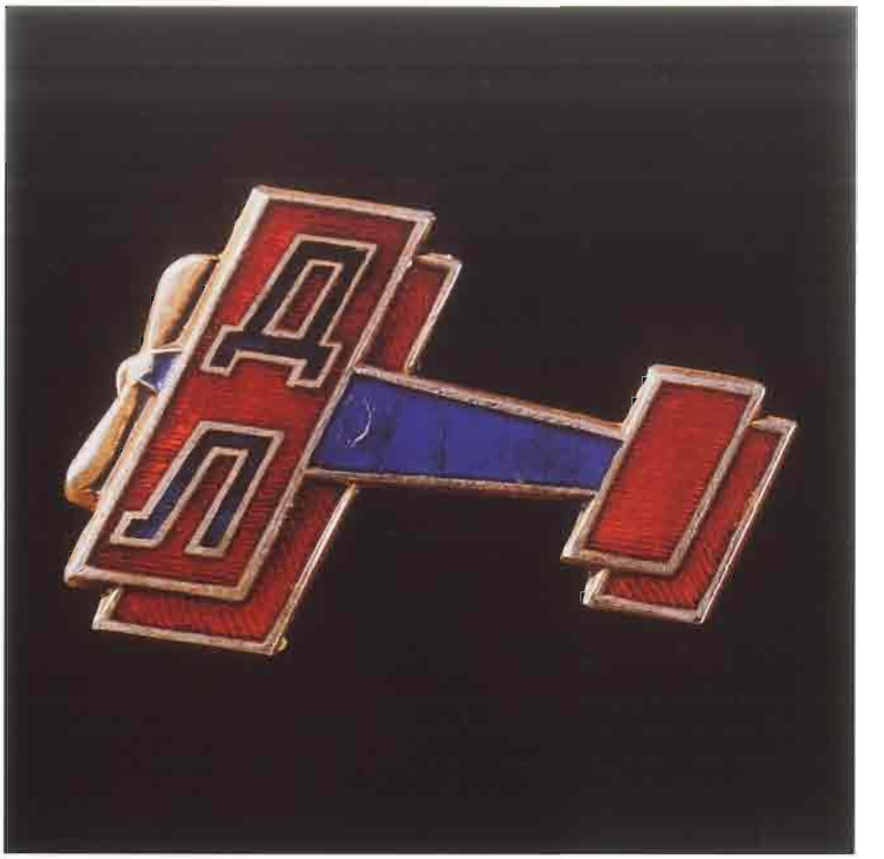
ДОБРОЛЕТ



Caption for the series of Dobrolet badges.
Значки и запонки с эмблемой Добролета, выполненные по эскизам Подченко в 1924 – 26 гг.
Badges and cufflinks with the Dobrolet emblem executed in 1924 – 26 according to Rodchenko's designs.

Different kinds of enamel badges and cufflinks were produced as part of the huge corporate identity program of Dobrolet. Mostly they were used as gifts for the staff members or souvenirs for the shareholders. The badges had a metal casted base on which the enamel drawing was applied and afterwards burned in the high temperature oven. Two types of pins were used in the 20-s: an ordinary safety pin and a screw with a nut.





НАША ИНДУСТРИЯ
КАРАМЕЛЬ
ГОСУД. КОНД. ФАБРИКА
„КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ"
МОСКВА.

ГОСУД. КОНД. Ф-КА
„КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ"
МОСКВА

КАРАМЕЛЬ
НАША
ИНДУСТРИЯ
Нам бы враг зашел
во фланг
Да вверху аэроплан
АЭРОПЛАН
Чтобы красный флаг
сиял
Покупайся акция.
ГОС. КОНД. ФАБРИКА
„КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ"

Упаковка для карамели "Наша индустрия". 1924.
Box for caramels "Our Industries." 1924.
Offprint. 38,4 × 35.

"Красный авиатор". Упаковка для печенья. 1923.
"Red Aviator." Biscuit wrapping. 1923.
Offprint. 21,5 × 28.

"Наша индустрия". Конфетная обертка с самолетом. 1924.
"Our Industries." Sweet wrapping with airplane. 1924.
Offprint. 8 × 7,5.

New technical symbols appeared not only on posters, in new popular illustrated magazines, but also on sweets and biscuits. Mosselprom – the state firm for various food products – decided to change the titles of many products produced after the prerevolutionary years. Thus they started a series of sweets called "Red Moscow" or "Proletarskaya" with portraits of political leaders. New forms of tecnology and aviation were the important part of this program for education propaganda and for a new way of life. Texts for the wrappers for the sweets were written by a poet from the LEF-group, Nikolai Aseev.

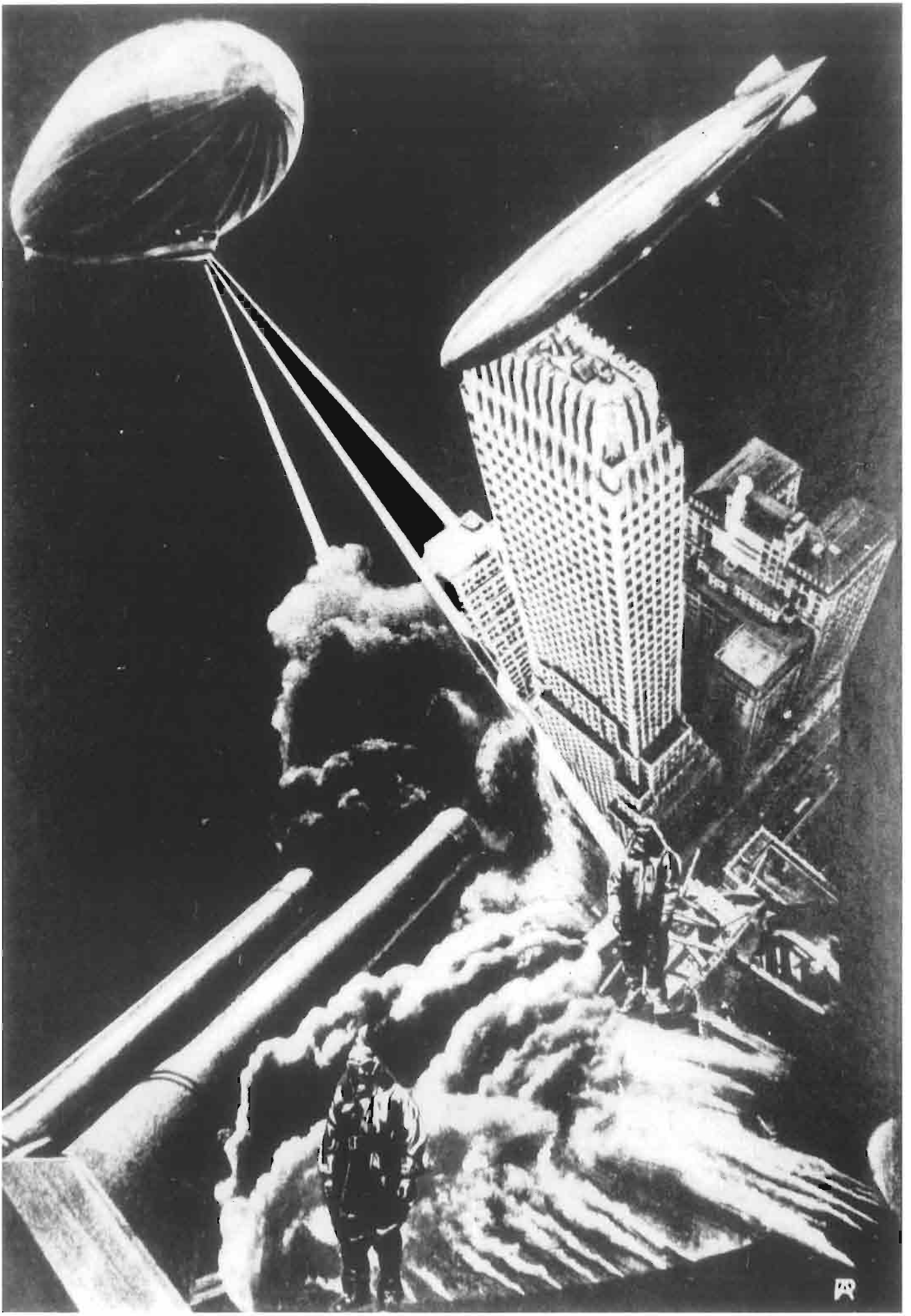
обращаться:
ИЗД-ВА «ГУДОК»,
Ильинка,
кий пер., 5.

В. В. Маяковский. Разговор с финиспектором о поэзии. Обложка. 1926.
Vladimir Mayakovsky.
A talk with the financial inspector about poetry.
Book-cover. 1926.
Offprint. 17,5 × 26 (front and back cover).

The book was published in Tbilisi in Georgia due to the efforts of Vassili Katanian, one of the members of the LEF-group. He found the publisher, interested in preparing several Mayakovsky's poems as separate books with Rodchenko's photomontages in the style of the first "Pro eto" ("About This") edition of 1923. Mayakovsky's bold head (the photoportrait was done by Rodchenko in 1924) is turned into the globe with airplanes flying on their orbits. It is a metaphor for the scale of the imagination of the poet. The photomontage recalls words from the poem, illustrated here by Rodchenko:
"A poet is always the debtor of the universe ..."

Цена 25 к.

С заказами обращаться:
КНИЖНЫЙ СКЛАД ИЗД-ВА «ГУДОК»,
Москва, Ильинка,
Старопанский пер., 5.



"Фотомонтаж для журнала "За рубежом". 1930.
Photomontage for the magazine "Abroad." 1930. Published in no.2 1930, on the title-page as an anti-war photomontage.

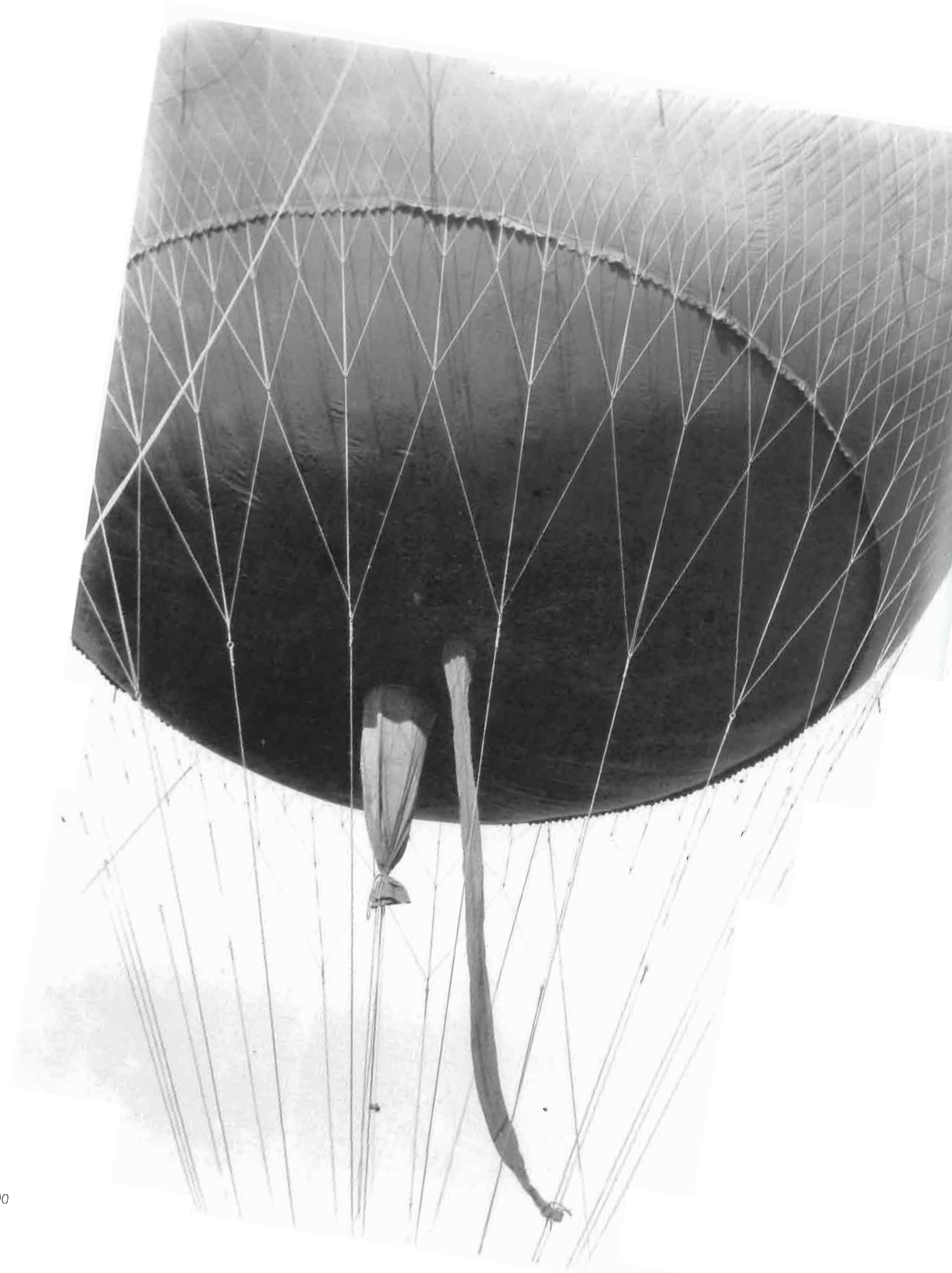
"Политический футбол". Фотомонтаж для журнала "За рубежом". 1930.
"The Political Football." Photomontage for the magazine "Abroad." 1930.

The flying figures of players and English policemen reflect the situation in the English-German relations before the WWII. The political scene is represented as a stadium, where non-stop competition takes place.

Юные планеристы. 1932. Фотомонтаж для журнала.
Young Planerists. 1932. Photomontage for the magazine. 42 × 60.

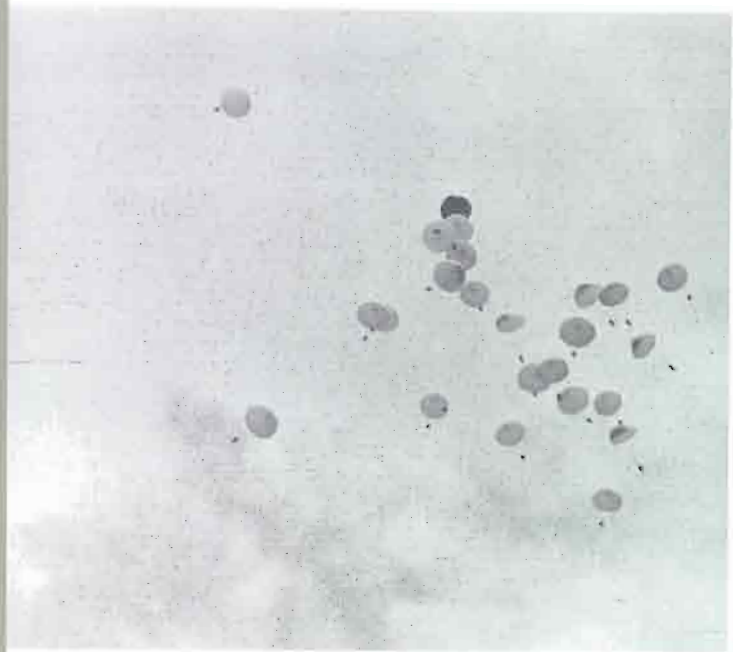
"Помни, что ты шеф воздухофлота". Фотомонтаж для книги "Страна стройки". 1934. Совместно с В. Ф. Степановой.
"Remember that You are the Patron of the Airfleet." Photomontage for the book "The Country of Construction." 1934. Together with Varvara Stepanova. Photograph on cardboard, gouache. 40 × 56.

ПОМНИ
ЧТО ТЫ ШЕФ
РККФ

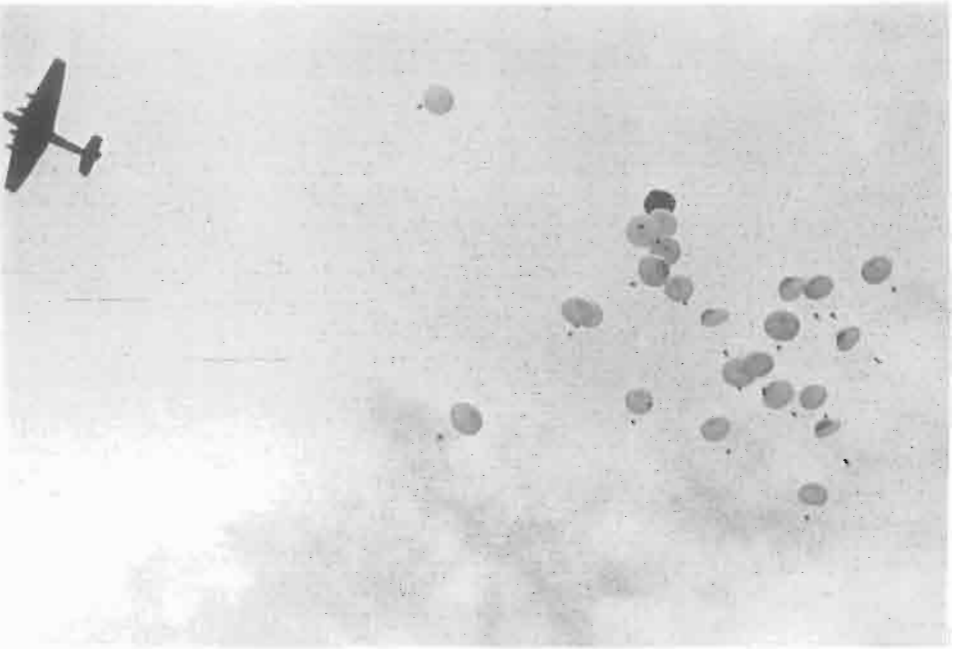


Воздушный шар. 1924.
The Air-balloon. 1924.

The picture was taken at Khodinka airfield which was situated within the present borders of Moscow.



Воздушный парад в Тушино. 1934.
The Air-parade in Tushino. 1934.
"Leica."

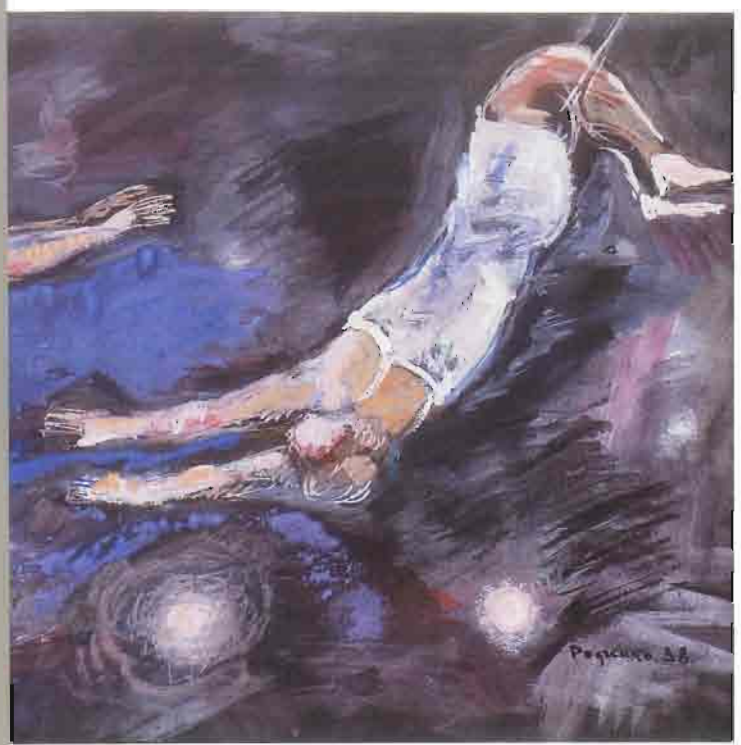


Прыжок. Стадион "Динамо". 1938.
The Jump. Stadium "Dynamo." 1938.
"Leica."

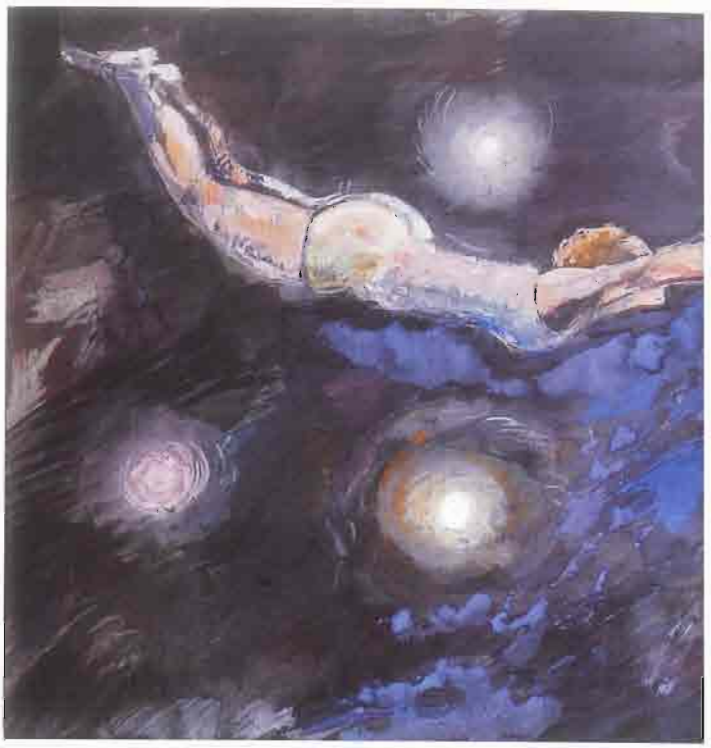
Прыжок в воду. 1933.
Dive into the Water. 1933.
"Leica."

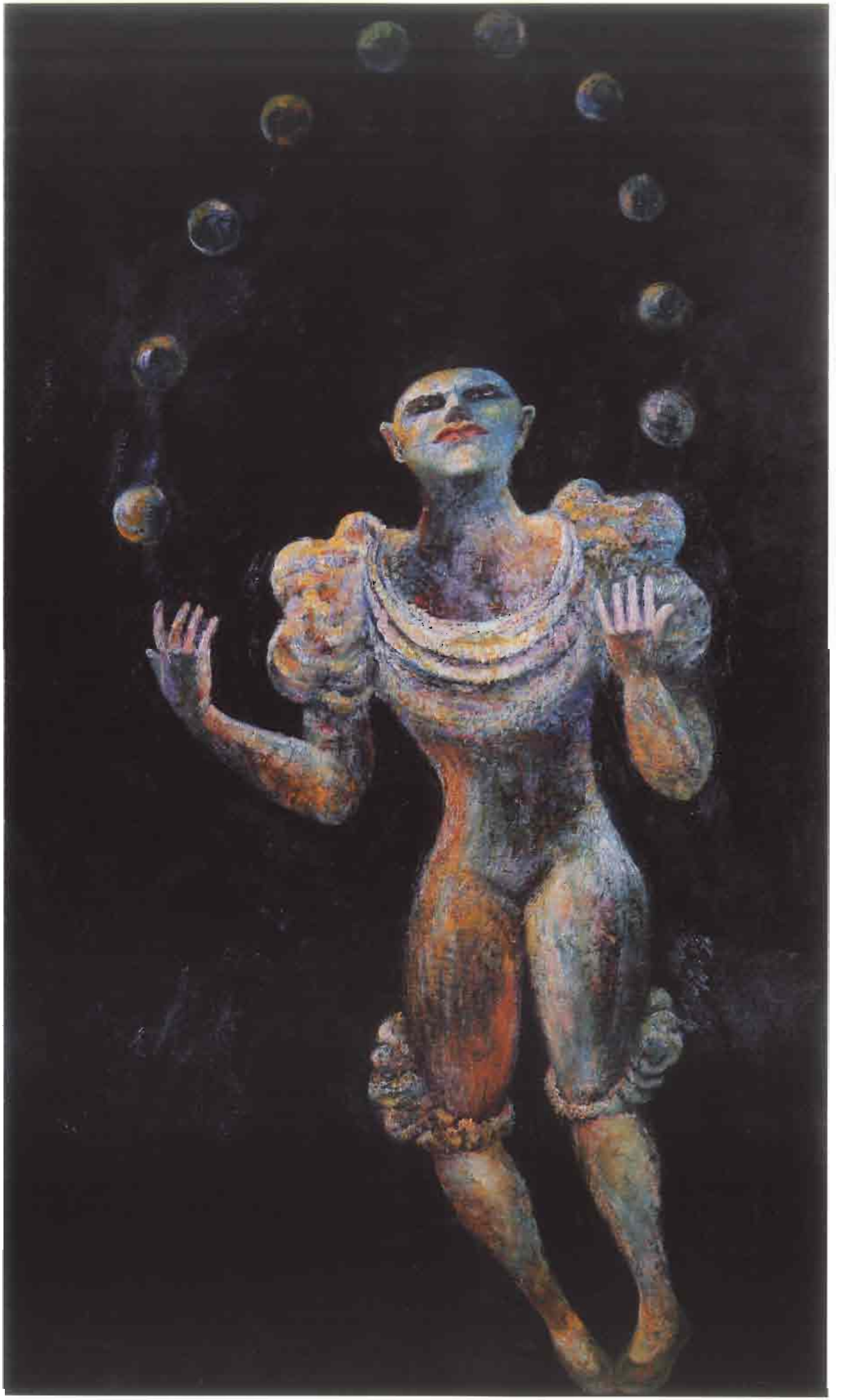
One of the famous Rodchenko's sports photographs. It was first exhibited in 1935 at the exhibition of Masters of Soviet Photography together with other sport subjects. The success of that exhibition was quite a surprise for Rodchenko because the previous years were filled with sharp criticism about him for formalism in photography. The state of his feelings is well represented in his poetic autobiography from 1939 called "Black and White", in which Rodchenko speaks about himself in the third person. "He was tired when he was preparing for the exhibition of Masters of Soviet Photography. He really did not know what to exhibit. They would scold again and again. He wondered, whether it was worth participating? But at last made a decision. And suddenly there was success! It happened. A thunder of applause. He went up and flew ... Again he discovered the incredible possibilities for creative work. The audience is overfilled. That black abyss is – all known and close people. They call for: Flights! They demand experiments and fantasy. All that which was dreaming about ..."

Прыжок в воду. 1933.
Dive into the Water. 1933.
"Leica."



Воздушные гимнасты.
1938.
The Flying-gymnasts.
1938.
Gouache on black paper.
24,8 × 48,5.

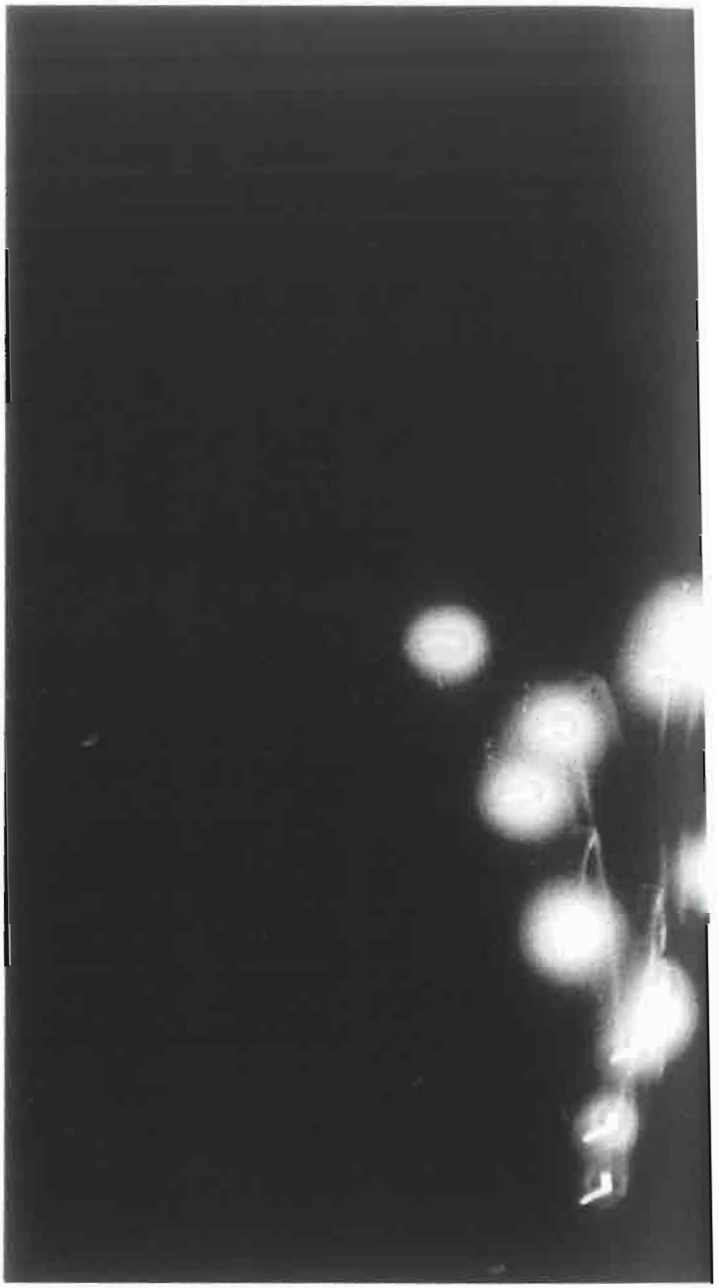


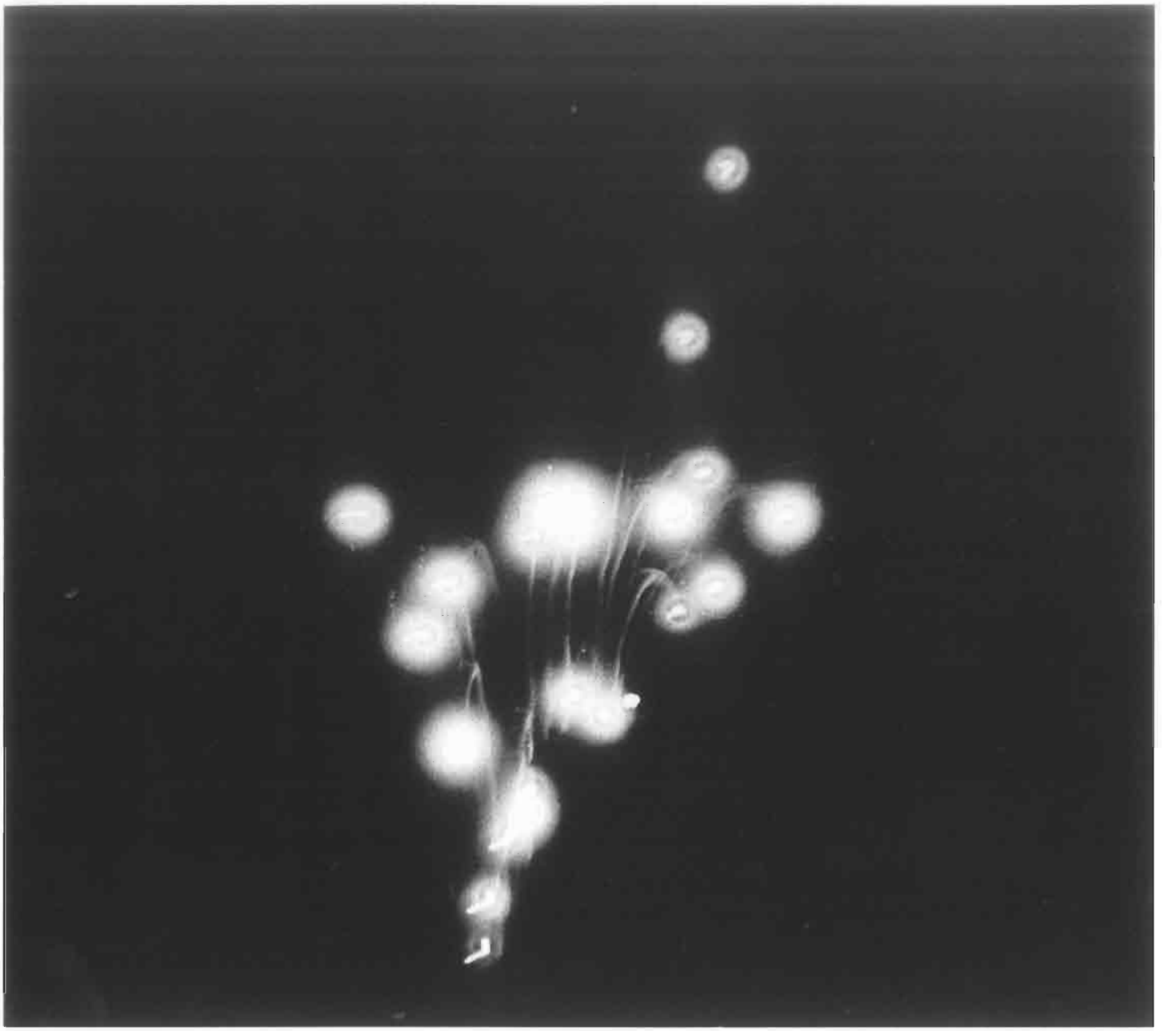


Жонглер с мячами. 1935.
The Juggler with Balls.
1935.
Oil on plywood. 106 × 65.

The first circus painting executed by Rodchenko in the 30's, after a long break since 1921.

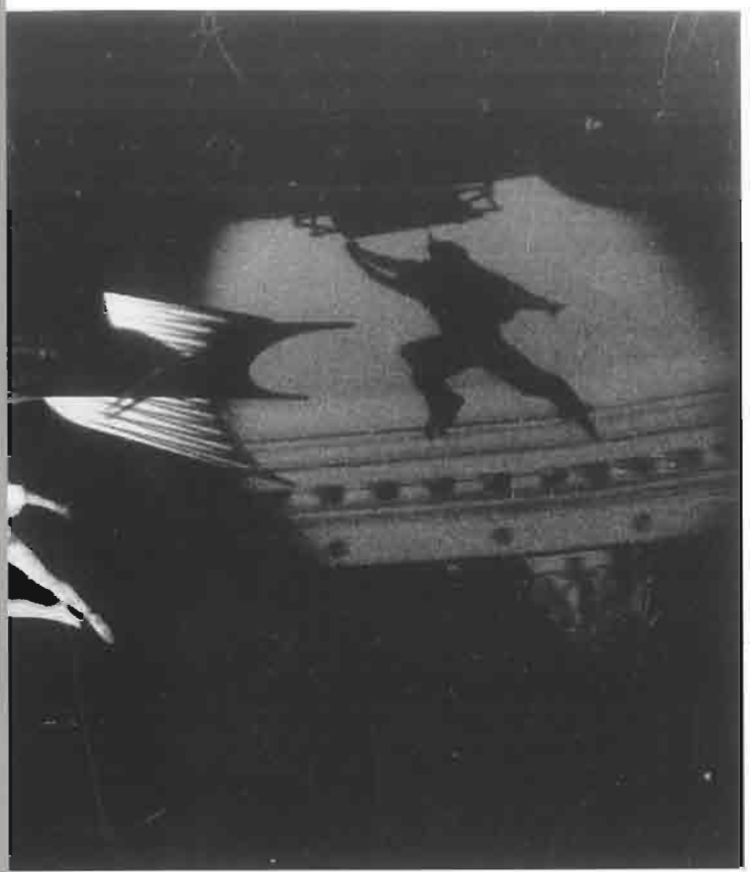
Салют в честь 800-летия Москвы. 1947.
Salut in honour of the 800-anniversary of Moscow. 1947.
"Leica."





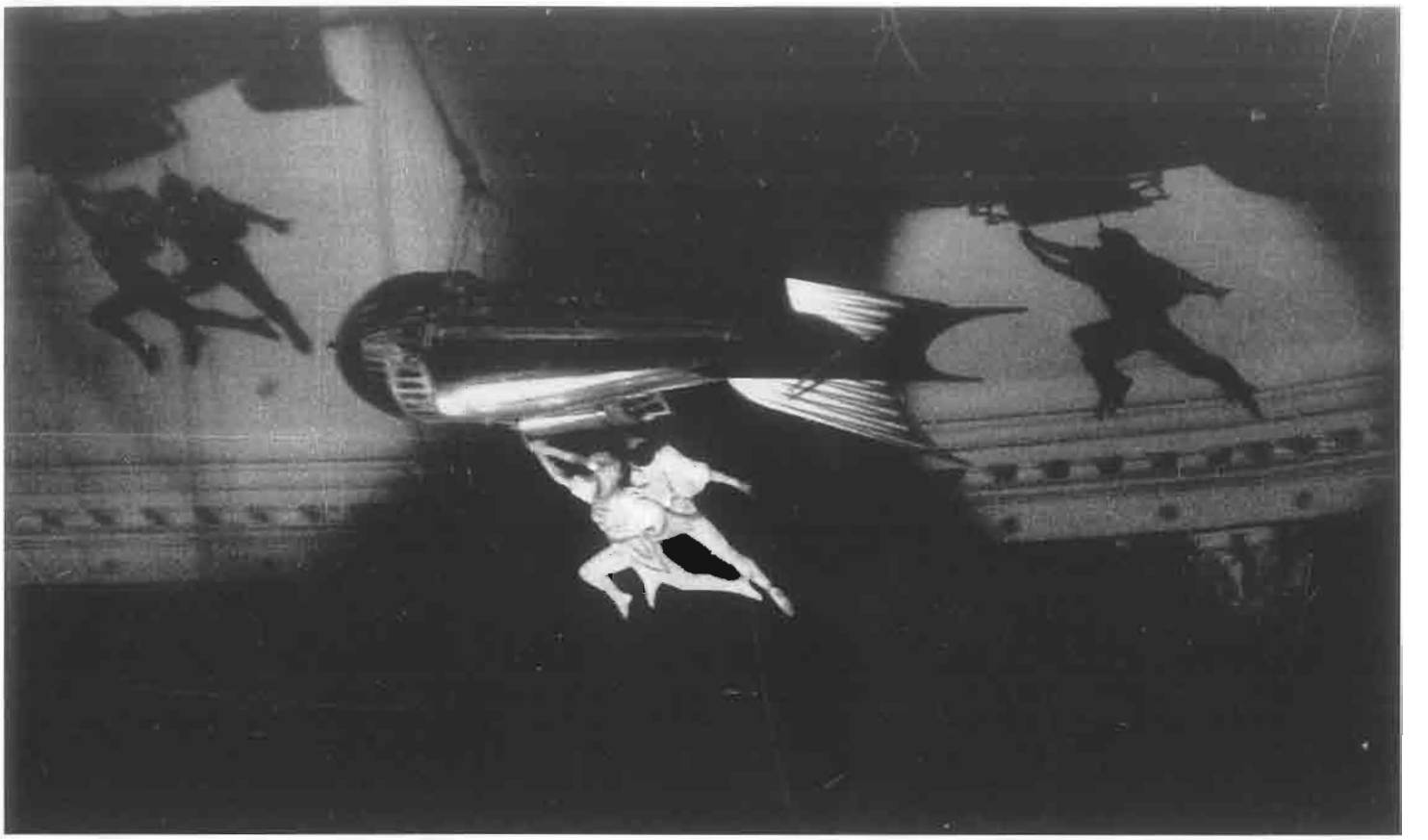
Под куполом цирка. Воздушные гимнасты. 1940.
Under the cupola of the circus. Gymnasts. 1940. "Leica."

"In some shining cloth, that is so bright that eyes cannot stand it, he is alone among the fantastic decorations, glittering with colour and light, he creates incredible things, he makes combinations of colour and light, vanishing and appearing again, flying in the air, filled with strange sounds and creatures ..." (Rodchenko, Black and White, 1939. Poetic autobiography)



Торпеда. 1944.
Torpedo. 1944.
"Leica."

There was a fantastic spaceship designed and built at the Moscow Circus which flew high above the spectators while the fearless gymnasts performed their tricks.

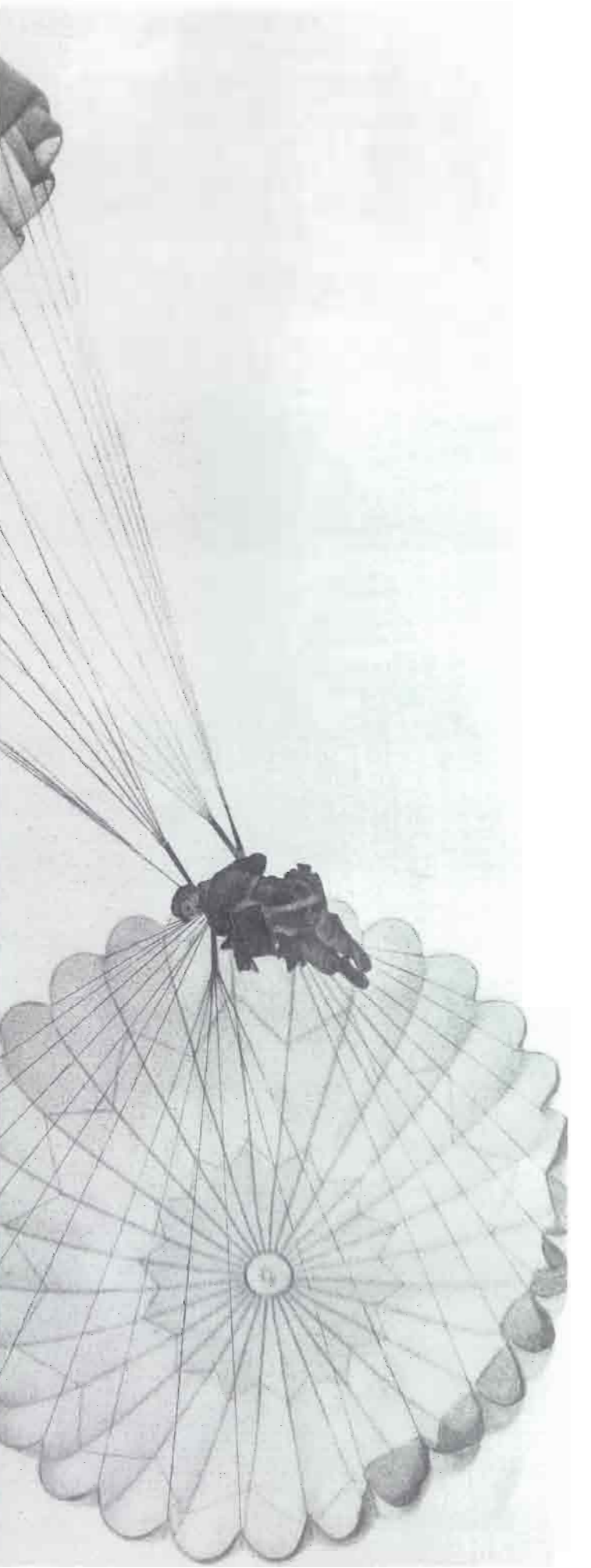


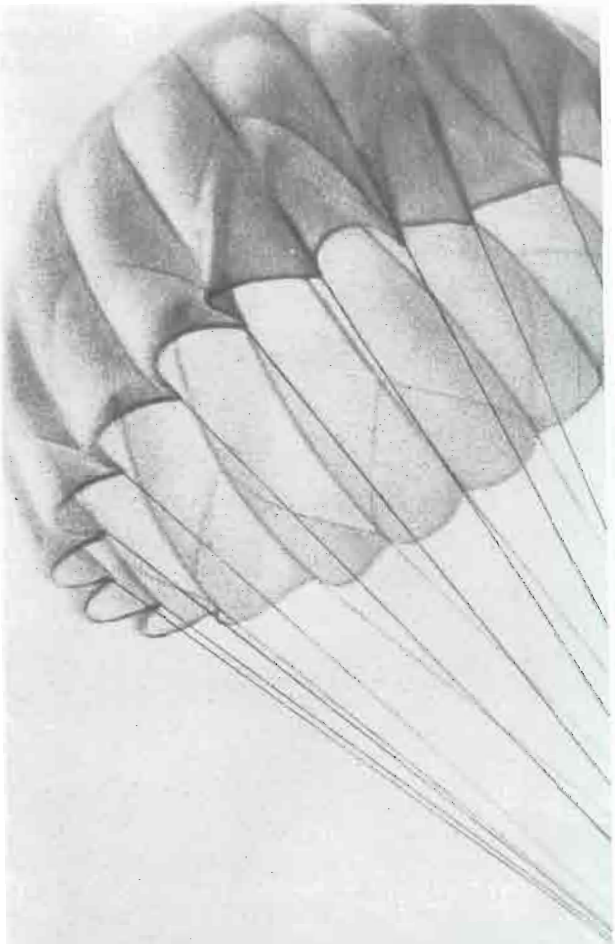
Unsere Fallschirmspringer und Lehrer haben sich nicht nur als Ritter der Lüfte ohne Furcht und Tadel erwiesen, sondern auch als vorzügliche Konstrukteure und Erfinder. Ununterbrochen wird der sowjetische Fallschirm verbessert.

N. Jewdokimow, einer der ersten und kühnsten sowjetischen Fallschirmspringer, Komsomolze und Kandidat der Partei. Er ist ein Meister des freien Sprungs aus großer Höhe. Im Jahre 1932 sprang er als erster in der UdSSR, ohne die ersten 600 Meter den Fallschirm zu öffnen. Im Jahre 1934 schlug er den Weltrekord: öffnete den Fallschirm erst nach 7900 Meter freien Falls. Er ist mit einem Orden ausgezeichnet worden.

Оформление специального номера журнала "СССР на стройке" (н.12), посвященного парашютному спорту. Совместно с В. Ф. Степановой. 1935.
The layout design for the special issue of the magazine "USSR in construction" (no. 12) devoted to the sport of parachuting. Together with Varvara Stepanova. 1935.
Size of the full spread – 42 × 60. Edited by IZOGIZ (The Fine Art Publishers). This particular issue due to complicated folding of the pages was printed in a factory for children's books in a number of 5.000 copies each in Russian, English, German, French and Spanish.

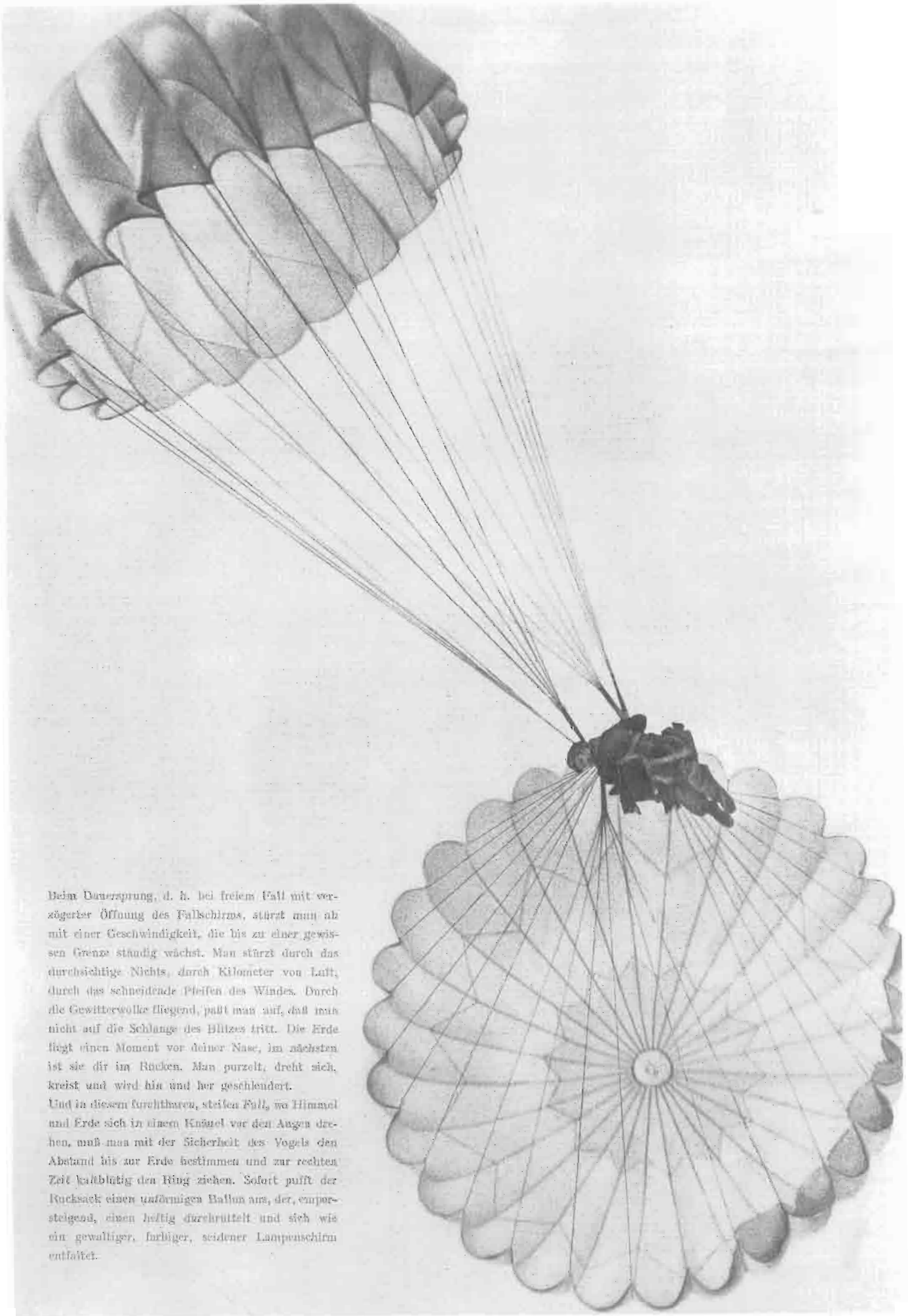
As a motive for the design, Rodchenko and Stepanova used the principle of folding of the parachute. They had worked out several folding schemes which were used throughout the design of the magazine. The visual story started with the pictures of the development of sports in the USSR in which one can see some of Rodchenko's sport photographs. Then the story about a girl, Katia Mednikova, begins who is a member of the air-club. She carefully prepares for her first jump. She high in the sky and then jumps ... The reader could then push the upper part of the page upward and suddenly see the opening parachute. Then he could unfold the lower part and see the ground where Katia is landing. Thus by means of transformation, Rodchenko and Stepanova managed to turn the flow of static photographic images into a moving picture.





Beim Dauersprung, d. h. bei freiem Fall mit verzögerter Öffnung des Fallschirms, stürzt man ab mit einer Geschwindigkeit, die bis zu einer gewissen Grenze ständig wächst. Man stürzt durch das durchsichtige Nichts, durch Kilometer von Luft, durch das schneidende Pfeifen des Windes. Durch die Gewitterwolke fliegend, paßt man auf, daß man nicht auf die Schlange des Blitzes tritt. Die Erde liegt einen Moment vor deiner Nase, im nächsten ist sie dir im Rücken. Man purzelt, dreht sich, kreist und wird hin und her geschleudert.

Und in diesem furchtbaren, steilen Fall, wo Himmel und Erde sich in einem Knäuel vor den Augen drehen, muß man mit der Sicherheit des Vogels den Abstand bis zur Erde bestimmen und zur rechten Zeit kaltblütig den Ring ziehen. Sofort pufft der Rucksack einen unförmigen Ballon aus, der, emporsteigend, einen heftig durchrüttelt und sich wie ein gewaltiger, farbiger, seidener Lampenschirm entfaltet.



Beim Dauersprung, d. h. bei freiem Fall mit verzögerter Öffnung des Fallschirms, stürzt man ab mit einer Geschwindigkeit, die bis zu einer gewissen Grenze ständig wächst. Man stürzt durch das durchsichtige Nichts, durch Kilometer von Luft, durch das schneidende Pfeifen des Windes. Durch die Gewitterwolke fliegend, paßt man auf, daß man nicht auf die Schlange des Blitzes tritt. Die Erde liegt einen Moment vor deiner Nase, im nächsten ist sie dir im Rücken. Man purzelt, dreht sich, kreist und wird hin und her geschleudert.

Und in diesem furchtbaren, steilen Fall, wo Himmel und Erde sich in einem Knäuel vor den Augen drehen, muß man mit der Sicherheit des Vogels den Abstand bis zur Erde bestimmen und zur rechten Zeit kaltblütig den Ring ziehen. Sofort pufft der Rucksack einen unförmigen Ballon aus, der, emporsteigend, einen heftig durchrüttelt und sich wie ein gewaltiger, farbiger, seidener Lampenschirm entfaltet.

Published by Lufthansa German Airlines
Public Affairs
Edited by Nicolas V. Iljine, Tete Böttger

Grafic Design: Herri Stoss
Fanghänel & Lohmann
Frankfurt a. M.

Lithographs: Steidl/Schwab, Göttingen

Typesetting: Typo-Design Künster
Mannheim

Production: Druckhaus Göttingen

Illustrations for this publication were provided by the Rodchenko and Stepanova archive, courtesy of Nicolas V. Iljine and the archive of Sotheby's.
The publication is devoted to the centenery of Alexander Rodchenko (1891 – 1956).
The family of Rodchenko and Stepanova is grateful for the honour to represent some of the works of Alexander Rodchenko in this edition which belongs to the unique series of art albums devoted to the idea of flight and are published by Lufthansa.

The publishers thank for the assistance during the preparation of this book: Astrid Böttger, Nathan Fedorovskij, Pavel Choroschilov.

This publication is prepared for the exhibition of Alexander Rodchenko and Varvara Stepanova at the Pushkin State Museum of Fine Arts in Moscow in November and December 1991.

Lufthansa German Airlines
©Arkana Verlag 1991, Göttingen
Tete Böttger, Rainer Wunderlich

ISBN - 3 - 92 357 - 16 - 3

→ page 4:

Александр Родченко и Варвара Степанова. 1927.
Кинопроба для фильма Сергея Эйзенштейна "Старое и новое" ("Генеральная линия"). "Вступающим в кино на память об их первом вступлении", – написал Эйзенштейн на снимке.

Alexander Rodchenko and Varvara Stepanova. 1927.
Film-rehearsal for Sergei Eisenstein's movie "Old and New" (The film appeared under the title: "The General Line"). "To the newcomers in the cinema in memory of their first step" – those were the words that Eisenstein inscribed on the photograph. According to the idea of the producer Rodchenko and Stepanova were playing the roles of the foreigners that came to Russia by airplane (the airplane is a Junkers). Rodchenko in his favourite leather coat and helmet, Stepanova wearing her self-made Scottish skirt and leather cap.