

# Kunst : die Kunst des Denkens und der ästhetischen Recherche

Autor(en): **Jankowski, Angela Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **68 (1981)**

Heft 9: **Bauen mit Backsteinen**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-51976>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



## Kunst

### Die Kunst des Denkens und der ästhetischen Recherche

#### Architekturprojekte

Georges Vantongerloos.

Georges Vantongerloo, ein Aussenseiter-Pionier, wurde 1886 – eine Generation nach Henry van de Velde – in Antwerpen geboren.

Im Jahre 1917 erarbeitete sich Vantongerloo ein eigenständiges konstruktives Konzept für seine Malerei und Plastik. Seine Überlegungen werden in der neugegründeten Zeitschrift «De Stijl» veröffentlicht.

Fasziniert vom Raum, begibt er sich auf eine ästhetische Recherche wie auf eine Ein-Mann-Expedition – in der Motivation den sowjetischen Künstler-Kollegen El Lissitzky und Malewitsch verwandt.

Die Flächen seines ersten Möbelstückes, eines niedrigen Tisches von 1919 mit rein horizontal-vertikal kubischen Einteilungen, bemalte Vantongerloo weiss-schwarz-graugelb-rot-blau, mit Primärfarben, wie sie auch van der Leek, Huszar, Mondrian und van Doesburg gebrauchen, die alle in «De Stijl» publizieren.

Nach seiner Übersiedlung nach Menton (Frankreich), 1920, befasst sich Vantongerloo mit Projekten und Prototypen für Gebrauchskeramik, Möbel und mit der Planung von Häusern. Seine Werkperiode 1926–1931 gilt fast ausschliesslich architektonischen Versuchen, über die hier berichtet werden soll:

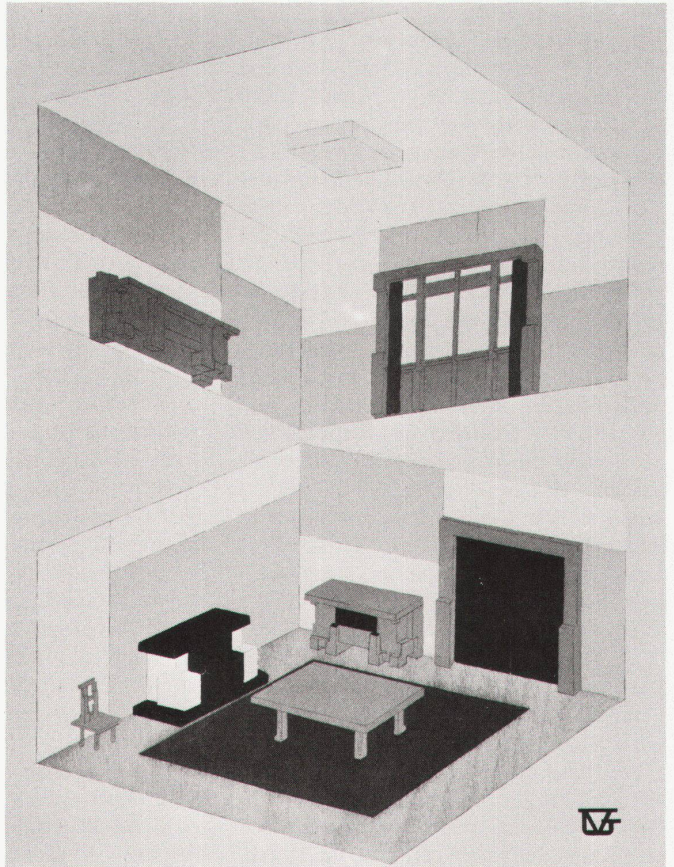
Sein erstes Architekturprojekt, eine «Villa», entwirft Vantongerloo 1926; daran anknüpfend das Interieur. Salle à manger, ocno 34, Menton 1926.<sup>9</sup>

Vantongerloo teilt die Wände des Esszimmers variierend in horizontal-vertikal ausgerichtete Rechteckflächen, die er alternierend weiss oder grau bemalt und untereinander durch feine schwarze Binnenlinien trennt. Die Aufteilung in die grossen Flächen mit den schlichten Farben ist übersichtlich. Die Esszimmermöbel erinnern mit ihren eigenartig-eigenwilligen Formen an chinesische Möbel. Sie stehen im Gegensatz zu seinem ersten Tisch von 1919 sowie beispielsweise zu den konstruktivistischen Möbeln Rietvelds.

Vantongerloo rückt die Möbel (mit Ausnahme des Tisches) mit ihren glatten Rückseiten dicht vor die grau-weißen Wandflächen, als ob sie Reliefs wären. Der zentrale Holztisch

ist rot. Er steht auf einem blauen Rechteck. Stuhl und Anrichte sind rot, bis auf das schwarze Mittelteil der Anrichte, mit der nach links und rechts weiterverwiesen wird: zur schwarzen Grundfläche einer grossen Form mit roter Einfassung und zu einem schwarz-weißen Möbel. Die Möbel sind Volumina und Farbträger in einem, «Farb-Formen», die in ihrem andauernden Wechselspiel den Raum «bauen» und «rhythmisieren».<sup>1</sup>

«Gebrauchsgegenstände, Architekturprojekte und Skulpturen sollten nach einer einheitlichen Methode angegangen werden», argumentiert Vantongerloo, «damit sie zusammengenommen eine Einheit (unité) ergeben.» Er selbst wählt, wie er schreibt, in jener Zeit als Methode auf dem Weg zum Gesamtkunstwerk «eine geometrische Grundform, aus der ableitend eine neue Form gestaltet wird, die sich am ästhetischen Ziel ausrichtet».<sup>2</sup> Georges Vantongerloo wird zum eigentlichen Begründer einer mathematischen Denkweise in der Kunst unseres Jahrhunderts. Mit seiner «denkkunst» (= Kunst des Denkens) und Ästhetik kommt er auf die makellos formschöne Skulptur «rapport des volumes émanant du cône», ocno 36, Menton 1927; danach erhält er anscheinend einen Auftrag, «projet pour hall de Mr Sanders», ocno 37, Amsterdam 1927. Schliesslich engagiert sich Vantongerloos Raum-Zeit-

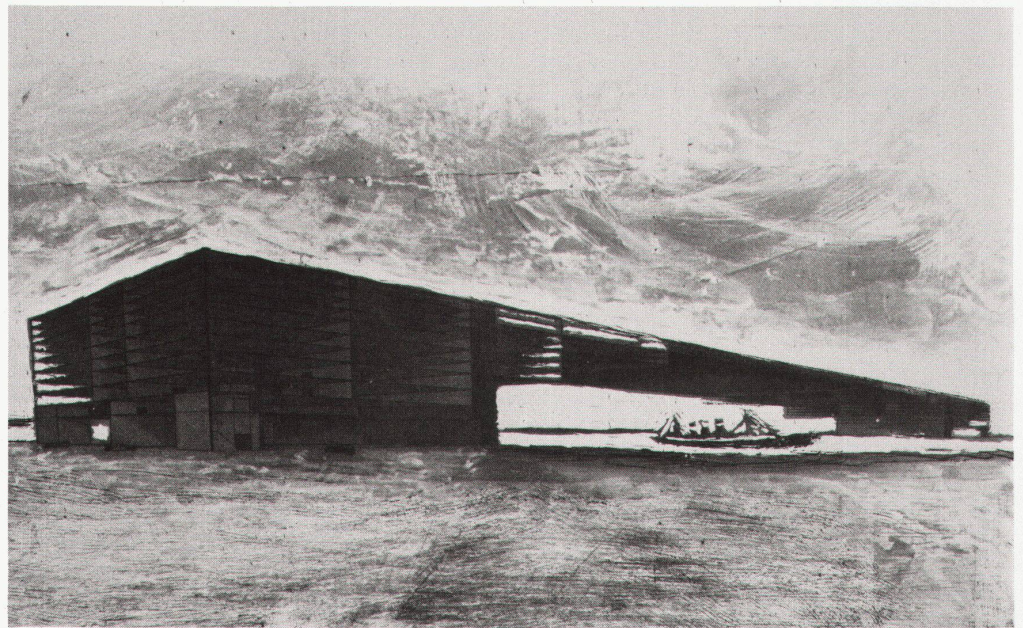


1 Sensorium in einer Serie von Flughafenprojekten.

Es sind Projekte für langsame Flugzeuge (die zivile Luftfahrt entwickelt sich erst), die im Stadtzentrum landen können, noch heute ohne weiteres für Helikopter brauchbar.

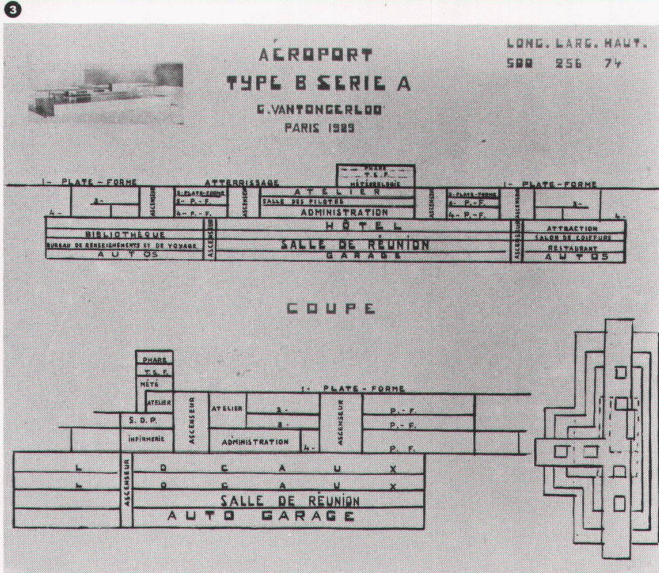
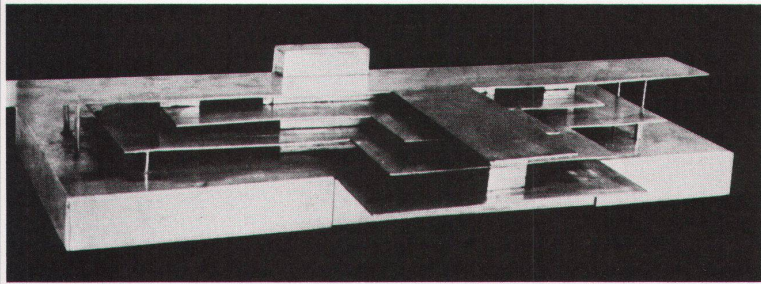
Vantongerloos Flughäfen, durchaus funktional – wie aus den Planeintragungen ersichtlich –, sind schwindelerregend innovativ, rezipierbar wie grosse Raumplastiken.

Da, wie sich bald herausstellt, in Frankreich nicht genügend Geld zum Bau vorhanden ist, erwägt Van-



2





1 tongerloo, «ob sich nicht einer seiner Flughäfen in den USA realisieren lassen» – mit diesem Anliegen wendet er sich an Katherine S. Dreier, Präsidentin der «Société Anonyme».³ Er erläutert ihr brieflich seinen «aéroport plus armature: type A, série A», ocno 38, Paris 1928. Der Rhythmus dieses auskragend konstruierten Gebäudes ist überzeugend, wird aber noch übertroffen von der rhythmischen Ästhetik der grosszügig terrassierten T-förmigen Anlage aéroport: type B, série A, ocno 40, Paris 1928. Vantongerloo beteiligt sich an einem Wettbewerb seiner Heimatstadt Antwerpen mit einem Brückenprojekt, perspective d'un pont pour Anvers, ocno 51, Paris 1928. Im September 1929 reist Vantongerloo aus Paris an, um sein Projekt, das alles damals Bekannte negierte, dessen Aktualität uns heute erst bewusst wird, persönlich gegenüber der Jury zu vertreten.

Ausgehend von der Form des auskragenden Flughafens, ocno 38, deren Turm er weglässt, die er spiegelbildlich zu einer neuen, nun symmetrischen Form zusammensetzt, kommt er zur Brückenkonstruktion, als deren Basis er «hyperbole équilatère  $xy=k$ » notiert.

Auf jeder Uferseite kastenrechteckige, zehn Stockwerke hohe, grosszügig einsehbare Baukörper: die «Verankerung» der Brücke.

In dem Teil, der die Schelde überspannt, nehmen die Etagen von den Ufergebäuden gegen die Flussmitte hin symmetrisch ab: von 10 auf 7, von 7 auf 4 Etagen. Die Ozeandampfer konnten bequem darunter herfahren. Vantongerloos Transitnahtstelle sieht in den Ufergebäuden geräumige Fahrstühle vor, die die Autos auf eine Etage der Flussüberbrückung herauftransportieren (die die Autos durchfahren) und im gegenüberliegenden Ufergebäude hinabtransportieren.

Fussgänger und Radfahrer benutzen ebenfalls einen Lift in eine weitere Etage, in der sie – zu Fuss –, unbehelligt vom Autoverkehr, wettergeschützt den Fluss überqueren und am jenseitigen Ufer per Lift hinabtransportiert werden.

Die Ufergebäude, die wie die unteren Stockwerke eines Wolkenkratzers wirken (das Empire State Building wird 1930 in New York er-

richtet), in denen zweckgebunden Administrationsräume für die Schifffahrt vorgesehen waren (die Mieteinnahmen würden der Stadtkasse zufließen), können als Vorläufer der heutigen Parkhäuser betrachtet werden. Das linke Antwerpner Stadtteiler wünscht sich Vantongerloo mit Hilfe von Urbanisten aufgewertet, aktiviert. Vielleicht hatte er dazu Henry van de Velde Projekt einer repräsentativen Bebauung des linken Schelde-Ufers (von 1926) vor Augen. Vantongerloos Brücke soll, auch aufgrund des Panoramablickes, der sich von dort bietet, das Alltagsleben animieren, neben dem ästhetischen einen rekreativen Wert haben.⁴

Die Antwerpner Jury scheidet sich gegen einen Brückenbau, für einen Fussgängertunnel.

1932 erscheint dasselbe Brückenprojekt, zur «pont pour l'atterrissage des avions» deklariert, in einem Artikel. Die Flugzeuge sollten auf der ca. 400 m langen Dachterrasse landen. Der Autor empfiehlt den Bau des Projekts für ein «modernes» Paris.⁵

1930 stellt Vantongerloo in Paris eine Wolkenkratzerstadt mit ins Projekt integrierten Landemöglichkeiten für Flugzeuge bei «aéronautique et l'art» aus; in der Kunstausstellung der Gruppe «cercle et carré», der er angehört, macht er dem Publikum seine Flughafenmaquettes (ocnos 38, 39 & 40) zugänglich.

Für sein grossangelegtes urbanistisches Projekt «ville gratte-ciel», ocno 70 Paris 1930 erhält Georges Vantongerloo als Anerkennung die Medaille der «Société des architectes diplômés par le gouvernement français» sowie die anhaltende Aufmerksamkeit der Architekturkritiker.

Angela Thomas Jankowski

Anmerkungen  
0 Der Œuvrekatalog Georges Vantongerloo umfasst 284 Œuvrekatalog-Nummern (ocno), 1917–1964. In: Georges Vantongerloo, 1886–1965, Retrospektivenkatalog, Kunsthau Zürich, 1981, mit zahlreichen Illustrationen.

1 Nancy J. Troy hält Vantongerloos Interieur im Vergleich mit Mondrians Salonplänen für Madame Bienert, Dresden, für «more conservative».

Nancy J. Troy: «Mondrian's design for the salon de Madame B., à Dresden», in: The Art Bulletin, Vol. LXII, Number 4, December, 1980, pp. 640–647.

2 Georges Vantongerloo «principe d'unité», in: i 10, 1ste jaargang, Nr. 3, 1927, Amsterdam.

In der vom Anarchisten Arthur Müller Lehning herausgegebenen «i 10» veröffentlichten ferner Autoren wie Benjamin, Bloch, Mondrian, Moholy-Nagy, Trotzky.

3 Katherine S. Dreier hatte Vantongerloos Esszimmer (Menton '26) in ihren Katalog der «International Exhibition of Modern Art» aufgenommen und 1926 im Brooklyn Museum, N.Y., ausgestellt. «L'aéroport que j'ai conçu serait un bâtiment de plus de 300 m de long, 100 de large et 50 de haut. Ce bâtiment, outre son aéroport, contient un vaste hangar, des bureaux pour l'office des aéroplanes organisé pour toute publicité et les services de l'aviation, un poste de télégraphie sans fil qui annonce le départ et l'arrivée des avions. ... cet aéroport est une construction pour la ville, c'est-à-dire, les aéroplanes étant toujours très distants de la ville, entraînent une perte de temps et il est indispensable que lorsque l'avion de gros transport arrive sur l'aérodrome, celui-ci desserve les villes au moyen d'aéro-taxis...» (Georges Vantongerloo, 28, rue Lacreteille, Paris XV, 7 juillet 1929, an Katherine S. Dreier, 88 Central Park West, New York. Vantongerloo-Archiv, ZH.

4 Bergen schätzt den «esprit rigoureux-ement géométrique» (Emiel Bergen: «Georges Vantongerloo – le design, les projets architecturaux» in: ±, No 23–24, Bruxelles 1978, p. 64)

und Frampton, dass die Brücke «auf dem Planungstisch eines Konstruktivisten» entstanden sein könnte (Kenneth Frampton: «The work of Georges Vantongerloo», in: Architectural Design, November, London 1962, p. 542.

5 Yves Krier «Paris port de l'air», in: Le miroir du monde, 18 juin 1932, Paris, p. 723f.

Neben drei Flughäfenprojekten Vantongerloos präsentiert Krier je eine Illustration «projet Besse» und «projet Lurçat». Im Projekt des kommunistischen Architekten André Lurçat wird eine ebenfalls brückenartige Flugzeuglandebahn mitten in der Seine, parallel zu den Flussufern, plaziert.

6 «... the principle of high level street access is evidently advocated, and aircraft landing decks are provided at roof level. The 'populace' of the city appear as agitated molecular particles, while the 'cars' at the base of the skyscrapers career like electrons in random directions...» (K. Frampton, ibid.). «... doté d'un toit qui sert de plate-forme, ce bâtiment, robuste mais utilitaire, peut recevoir des avions et des hélicoptères... Il sera difficile de trouver dans l'histoire de l'architecture contemporaine un projet si vaste, et en même temps si rationnel...» (Emiel Bergen, ibid.)

Nach der «ville gratte-ciel» gibt es noch zwei Eintragungen in der Sparte «Architektur» in Vantongerloos Œuvreverzeichnis: «Bar», ocno 77, 1932, und «bars», ocno 82, 1933.

Die Wände der «Bar», ocno 77, sind im Sinne einer Progression in horizontal-vertikale Flächen unterteilt, die feine schwarze Binnenlinien voneinander trennen. In Abweichung von der Bemalung des Esszimmers von 1926 kommt hier «Farbe» hinzu: Orange, Grün und Rot zu Weiss und Grau.

1 Salle à manger, Menton 1926

2 Perspective d'un pont pour Anvers, Paris 1928

3 4 Aéroport: Type B, Série A, Paris 1928

Alle Abbildungen aus dem Vantongerloo-Archiv, Zürich