

An Bord der Bauhaus. Zur Heimatlosigkeit der Moderne.

Einleitung

SONJA NEEF

»Auf dem Höhepunkt der Postmodernität und bis zur jüngsten Gegenwart schien immer eine gewisse allgemeine Übereinstimmung, ein unausgesprochener Konsens über jene Züge des Modernen zu herrschen, die nicht länger erwünscht waren, wie zum Beispiel die Teleologie der modernen Ästhetik, wie sie triumphal vom Neueren zum Neusten weiterschritt, den Minimalismus in vielem, das ebenso modernistisch war, den Kult des Genies oder Sehers. Doch inmitten all dieser heilsamen Regungen des Widerwillens haben wir in den vergangenen letzten Jahren Phänomene einer ganz anderen Ordnung erlebt, die eher auf die Rückkehr zu allen möglichen Arten alter Gegenstände oder auf ihre Wiederherstellung hinweisen als auf ihre unterschiedslose Abschaffung.«

(Frederic Jameson, *Mythen der Moderne*)

1. Jahrestage

Der vorliegende Sammelband ist k/ein Gedenkbuch. Freilich geht es in diesem Buch darum, die Gunst der Stunde zu nutzen und des 90. Jahrestags der Gründung des Bauhauses zu gedenken. Jahrestage sind wie Wegmarken, die Orientierung in der Zeit bieten. Sie laden zum Rückblick ebenso wie zum Vorausblick (»avant garder«) ein, gerade wenn es sich um eine zukunfts-gewandte Bewegung wie das historische Bauhaus handelt. Von ihrem kalendarischen Schema her sind Jahrestage immer anachronistisch, weil sie einem vergangenen Ereignis geweiht sind, dessen »heute« gedacht werden soll. Nachträglich wird das historische Ereignis nach heutigen Werten und

Normen des Feierns für würdig erachtet. Damit verbunden ist stets auch eine Hoffnung und Verpflichtung für die Zukunft, in der der Jahrestag wieder begangen werden soll.

Von diesem anachronistischen Schema waren die Zeitläufe des Bauhauses von dessen erster Stunde an geprägt. Von Anbeginn war absehbar, dass es Walter Gropius um nichts Geringeres als einen großen und für alle modernen Zeiten denkwürdigen Neuanfang ging, um ein neues und ewig währendes »Heute«. Die Stunde dieses Neuanfangs inszenierte er im Rückgriff auf die traditionellen Rituale des Gründens als Performativum: eine Urkunde wurde unterschrieben (»Hiermit erkläre ich ...«), ein Name wurde gegeben (»Hiermit taufe ich ...«), eine Institution gegründet und ein Gründungsvater im Amt autorisiert. Bemerkenswert ist, dass das Datum des Gründungsakts selbst Spuren von zeitlichen Umwandlungen trägt. Als historische Wegmarke haben uns umfängliche und heute kanonische Bauhaus-Studien ein Datum überliefert, das Mythos und Scherz miteinander verflochten: den 1. April 1919. Am 1. April 1919 trat nämlich ein Dienstvertrag zwischen Walter Gropius und dem Weimarer Hofmarschallamt in Kraft, der Gropius mit der Leitung zweier Institutionen betraute, der Großherzoglichen Hochschule für bildende Kunst und der Kunstgewerbeschule (die 1915 geschlossen worden war).¹ Ferner führt Magdalena Droste in ihrer viel zitierten Bauhaus-Monografie eine »Eröffnungsfeier des Bauhauses im März 1919« auf, die am 21. März im Deutschen Nationaltheater² stattgefunden haben soll, also in jenem anderen großen Haus, dem Gründungshaus der Republik.

In der Tat ist im Archiv die Lithografie eines Plakats überliefert worden mit der Aufschrift »Feier des Staatlichen Bauhauses im Deutschen Nationaltheater am Sonntag, den 21. März vorm. um 11½ Uhr.« Die eigentliche Feier hat aber niemals stattgefunden, wie Volker Wahl in minutiöser Auseinandersetzung mit den Archivbeständen des Staatlichen Bauhauses im Thüringischen Hauptstaatsarchiv darlegt. Erst recht nicht, wie Droste schreibt, am 21. März 1919, weil im DNT zu diesem Zeitpunkt gerade die Deutsche Nationalversammlung tagte. Überhaupt war der 21. März erst im Jahr 1920 ein Sonntag, aber auch an diesem Tag ist die von Gropius geplante Feier nicht realisiert worden. Die überlieferte Einladung zu einer Bauhausfeier fand dennoch Eingang in die Bauhaus-Forschung, von wo aus das Schriftstück kraft seiner historiografischen Autorität eine Bauhausfeier als Archiv- und Medienereignis erzeugen sollte.

Wie die vermeintliche Bauhausfeier an jenem 21. März 1919 oder 1920 muss nach Volker Wahl auch die zeitliche Logik der Gründung des Bauhauses differenziert werden, und zwar in Hinblick auf das historische Datum des Amtsantritts von Walter Gropius als Direktor. Wahl weist nach, dass die

1. Personalakte von Walter Gropius, Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, Personalakten im Bereich Volksbildung Nr. 8652; vgl. Volker Wahl, »Wie Walter Gropius nach Weimar kam – Zur Gründungsgeschichte des Staatlichen Bauhauses in Weimar 1919«, Fußnote 13, S. 203.

2. Magdalena Droste, *Bauhaus 1919-1933*, S. 23; vgl. hierzu Volker Wahl, »Zur Gründungsgeschichte des Staatlichen Bauhauses in Weimar 1919«, S. 168.

Ausfertigung von Gropius' Dienstvertrag wohl auf den 1. April 1919 datiert ist, die erste Fassung des Vertrags war aber im Zuge der Verhandlungen in den folgenden Tagen noch korrigiert worden. Unterschrieben wurde der Vertrag nachträglich, nämlich erst am 11. April.³ Wie jeder Jahrestag weist der Gründungstag des Bauhauses (und dieser in geradezu idealtypischer Weise) jene anachronistische Struktur auf, die dem Gesetz des Archivs und der Schrift folgt, wonach die Schrift und insbesondere die Unterschrift erst nachträglich ihre Kraft entfaltet, sei es im Sinne einer neuen Institution, die zum 1. April Rechtskraft erlangt, sei es im Sinne einer Historiografie, die sich in der Arbeit der Archive als mediales Dispositiv vermittelt. Des Bauhauses zu gedenken beinhaltet zu allererst diese Verpflichtung, den Anachronismus als Basisbedingung der Schrift, der Unterschrift, der Gründung und des Jahrestages anzuerkennen.

2. Bauhaus HEUTE

Wenn wir »heute« – an diesem oder jenem Tag im Jubiläumsjahr 2009 oder an einem anderen, noch späteren Tag – der historischen Gründung des Bauhauses gedenken, gebietet uns der Jahrestag ungeachtet seiner Datierung auch und in nicht geringerem Maße, die Errungenschaften des Bauhauses zu würdigen: die Farb- und Formlehre von Kunst, Design und Architektur ebenso wie eine allgemeine und tiefgreifende Modernisierung dessen, was man heute als *life style* bezeichnet, der sich funktional und gradlinig, zudem leicht und beweglich und vor allem demokratisch gestaltet. Von der Einrichtung unserer Häuser, der Art sie zu beheizen, zu beleuchten und zu bewohnen über ihre Bauart selbst bis hin zu den Architekturen des öffentlichen Lebens schulden wir dem Bauhaus die Anerkennung, dass wir die Praxis des Alltags gewissermaßen als »modern« erfahren.

In der Anerkennung der klassischen Moderne liegt aber zugleich begründet, dass es an der Zeit ist, *im Rückblick* auf das Bauhaus das Heute selbst in den Blick zu nehmen. Im Nachhall des Aufrufs »Avant Garde!« fragen wir uns: »Was werden wir heute angesichts des Jubiläums tun?«, und sehen uns mit derselben ewig unbequemen Frage einer Verantwortung konfrontiert, die uns die Moderne auferlegt hat. Paul Valéry wirft die Frage wortwörtlich in seinen »Anmerkungen zur Größe und zum Verfall Europas« auf: »Nun wohl, was werden Sie tun? Was werden Sie HEUTE tun«, um die Errungenschaften des modernen Europas vor dem drohenden Niedergang zu bewahren? Valéry's »HEUTE« ist vom herannahenden Krieg bestimmt und seine Sorge gilt der gewalttätigen Bedrohung Europas als Kulturraum und der Europäischen Idee schlechthin. Indem Valéry die Buchstaben »HEUTE« groß schreibt, vergrößert er das »HEUTE« zu einer Aufgabe für den »wahrhaften Frieden«. Das moderne Europa als Auftrag zu begreifen bedeutet für ihn, sich nicht

3. Personalakte von Walter Gropius (wie Anm. 1), Blatt 26; siehe Volker Wahl, »Zur Gründungsgeschichte«, S. 189 und 193.

damit zu begnügen, »Vergangenes zustande zu bringen«. Stattdessen brauche es »Weitsicht«.⁴

Valéry's »Heute« ist Ursprungslos. Jacques Derrida legt in seinem Europa-Essay »Das andere Kap« den Finger auf diese empfindliche Textstelle und hakt nach: »heute – wiederum und immer noch: heute (»Was werden Sie HEUTE tun?»).« Valéry zitierend rüttelt er uns seinerseits mit dieser Frage auf und gebietet uns, »an der Aufklärung *unserer* Zeit zu arbeiten«.⁵ »Unsere Aufgabe besteht darin«, so Derrida, »auf den Diskurs der modernen Tradition zu antworten und uns ihm gegenüber verantwortlich zu zeigen.« Dabei betont er, dass dieser Diskurs der Moderne immer aktuell sei, immer aufs neue Epoche mache und deshalb (!) immer schon überkommen sei.⁶

In diesem Sinne untersuchen die Beiträge im vorliegenden Buch die Programme des Bauhauses und der klassischen Moderne auf Hinweise, die das historische Bauhaus dem Bauhaus von HEUTE als einer Erbgemeinschaft in Auftrag gegeben hat. Was bedeuten uns das Haus und das Bauen heute – das heißt: im Nachspann der Postmoderne, angesichts der Neuerfindung Europas unter den Bedingungen von Globalisierung, Umkodierung von Nationalgrenzen, weltweitem Daten- und Kapitalaustausch, medialer Vernetzung, Klimawandel, Marsmissionen, Weltmigration und ebensolchen planetarischen Entwicklungen, die sich in der Gründungszeit der modernen Weltbaubewegung, als man handschriftliche Briefe über mühsame Postwege verschickte und motorisierte Fahrzeuge ein Faszinosum darstellten, gerade erst abzuzeichnen begannen? Angesichts dieses Aufrufs des Jahrestags – »Heute!« – blicken wir nach vorne: *avant garde!*

3. Die Kathedrale der Zukunft

»Heute« schreibt Walter Gropius in seinem Manifest und Programm des neu gegründeten Staatlichen Bauhauses in Weimar. Wie bei Valéry gilt auch sein »Heute« als ein Aufruf, der sich auf eine Klage gründet, nämlich eine Klage über den Zustand der Künste: »heute stehen [die Künste] in selbstgenügsamer Eigenheit«, aus der sie das Bauhaus von morgen erlösen wird. In seinem Gründungsmanifest formuliert Gropius ein Programm, das »heute« eine Aufgabe stellt, die wortwörtlich auf ein »Endziel« gerichtet ist, und zwar auf »den neuen Bau der Zukunft«. Der Bau müsse neu begriffen und mit neuem architektonischen Geist erfüllt werden, fordert Gropius; eine neue Zunft der Handwerker müsse geschaffen werden, der gleichermaßen Architekten, Bildhauer und Maler angehören sollten.⁷ Diesem »großen Bau«, der freilich erst zu errichten sein wird, setzt Gropius noch in der Stunde seiner Gründung ein

4. Paul Valéry, »Notizen über Größe und Niedergang Europas«, S. 166-169. Vgl. Jacques Derrida, *Das andere Kap*, S. 46-49.

5. Ebd., S. 58; Herv. S.N.

6. Ebd., S. 24f.

7. Walter Gropius, »Programm des Staatlichen Bauhauses in Weimar« (Flugblatt, April 1919), in: Hans Maria Wingler, *Das Bauhaus*, S. 39.

Monument, eine »Bauhaus-Kathedrale«, die er als Holzschnitt von Lyonel Feininger auf dem Titelblatt des vierseitigen Flugblatts abdrucken lässt. (Abb. 1) Darauf ist eine Kirche abgebildet, ein Haus in der traditionellen Bauart eines Zeitalters, das nicht zuallererst vorwärts gewandt ist, sondern stattdessen vielleicht gerade eine prä-moderne, spirituelle, vortechnische und körperliche Handwerklichkeit für sich beansprucht. Nun aber, »heute«, erscheint die Kathedrale in einem neuen Licht, dessen Strahlen Turm und Schiff in trianguläre Formen schneidet. Als befolgten sie die Gesetze der gotischen Bauweisen, streben die spitzen Winkel auf einen alles zentrierenden Schlussstein zu: auf das »Endziel« des Neuen. Als Monument der Zukunft ist die große Bauhaus-Kathedrale vom ewigen Anachronismus der Avantgarde gezeichnet.

Bezeichnenderweise greift Feiningers Kathedrale der Zukunft ein ikonografisches Programm auf, das Kulturrevolution wortwörtlich als »Auftürmung« begriff. Türme bevölkern die Bilder der Moderne: Serienweise führt Robert Delaunay in der Kapitale der Aufklärung und des Kosmopolitismus Saint-Séverin in kubistisch verzerrter Ansicht aus multiplen Blickwinkeln aus. Seine Bilder stellt er im Pariser *Salon des Indépendants* ebenso wie in Berlin in Herwarth Waldens *Herbstsalon* aus; von diesen Zentren aus fluten sie die Künste. Als Inbegriff für den visionären Bau des modernen Europas figuriert freilich als Turm der Türme der Eiffelturm. Seine luftige Stahlbauweise inspiriert die Architektur ebenso wie die Malerei. Unzählige Male malt ihn Robert Delaunay. Johannes Itten übersetzt die eckigen, geometrischen Formen von Delaunays »Champ de Mars, la Tour rouge« (1911; Abb. 2) in »der rote Turm« (1917; Abb. 3) in bogenförmige Wirbel, Form und Thema von Delaunay nach der Praxis des Zitats importierend und für das zukünftige Bauhaus exportierend.⁸

Robert Delaunays Eiffelturmdarstellungen geben neben der Begeisterung für die neue Ästhetik von Architektur und Malerei noch eine andere Faszination zu erkennen, die mit den Geschichten des Turms selbst zusammenhängt. Mal findet sich der Eiffelturm mit einem Zeppelin abgebildet (»Dirigeable et la Tour/Luftschiff mit dem Turm«, 1909), mal mit einem Flugapparat (»Huldigung an Blériot«, 1913-1914). Immer wieder taucht in seinen Bildern die Beschriftung »ASTRA« auf, der Name einer Flugzeugmarke.⁹ In »La Tour Eiffel et l'avion« nimmt der Turm die Gestalt einer Leiter an, die bodenlos vor horizontloser Ansicht schwebt. Der Turm strebt auf konzentrisch angeordnete Kreise zu, aus denen in der Verlängerung der aufstrebenden Bewegung des Turms eine Propellermaschine entfliegt. Ein anderes Mal, in »L'Équipe de Cardiff« (1912-1913) tritt der Turm dezent in den Hintergrund; vor ihm erhebt sich ein Riesenrad und links daneben eine Doppeldeckermaschine. In all diesen Darstellungen erscheint die Kathedrale der Zukunft wie schwerelos.

8. Vgl. Annegret Hoberg, »Delaunay und das Bauhaus«, S. 292ff.

9. Vgl. Ingrid Jenderko und Andreas Pfeifer, »Formes Circulaires«, S. 144-146; Annegret Hoberg, »Delaunay und Deutschland (Katalog)«, S. 359-364.



Abbildung 1: Lyonel Feininger, »Die Bauhaus-Kathedrale«, hg. vom Staatlichen Bauhaus, Weimar, April 1919



Abbildung 2 und 3: Robert Delaunay, »Champ de Mars, la Tour rouge/Marsfeld, der rote Turm«, 1911, Art Institute, Chicago; Johannes Itten, »Der rote Turm«, 1917/1918, Mumok Stiftung Ludwig, Wien

4. Der Oedipus der Moderne

Von jeher beflügeln die Vorstellungen vom Fliegen die Träume der Menschheit. Sie nähren ihren Trieb, sich von den Niederungen der Erde zu erheben, und finden ihren technischen Ausdruck nicht nur in den irdischen Türmen, die in den Himmel ragen, sondern bald auch in Flugapparaten, Luftschiffen und Flugzeugen, die bis über die Wolken fliegen, und Raketen und Sonden, die den Orbit des Planeten verlassen. In seiner Schrift »Über die Beförderung irdischer Freiheitsneigungen durch Ballonfahrt und Luftschwimmkunst« bezeichnet Helmut Reinicke die Luftbälle als

»die erste Erfindung, an die sich der Begriff einer Weltrevolution knüpft. Der Ballon fährt in den Himmel, – als Zeichen, daß die Vernunft auf der Erde um sich greift. Eine solche Revolution [...] hat dieses Subjektive, daß die Menschen sich finden, sich selber ein menschliches Gepräge geben wollen; diese Subjektivität ist das Göttliche der Religionen. Der Angriff auf diese ist die größte Vermessenheit und dadurch Befreiung. Das Luftschiff ist eine derart praktische Vermessenheit; der Mensch hat gezeigt, daß er über Grenzen schreiten kann. Er hat damit die Allmacht der Götterwelt eingeholt.«¹⁰

Nicht zufällig gehen die Revolutionen der Luftfahrt, der Technik, des Menschen und des Himmels Hand in Hand und arbeiten gemeinsam an der großen Modernisierungsbewegung der Aufklärung. Im Jahre 1783 gelingt den Montgolfiers der erste Ballonflug im Dienste der modernen, d.h. der experimentellen Wissenschaften. Knapp hundert Jahre später fungiert der Luftballon in Jules Vernes' modernem SciFi-Märchen der »Cinq semaines en ballon« (1863) nach wie vor als visionäres Vehikel der Modernisierung. Dieser Roman handelt von der Entdeckungsreise des Dr. Samuel Fergusson, Pionier der Wissenschaft und Ethnologe *avant la lettre*, der im Auftrag der Königlichen Geographischen Gesellschaft zu London aufbricht, um Afrika »das Geheimnis seiner endlosen Einöden« zu entlocken und den wilden Stämmen die »moderne Zivilisation« zu bringen. Als Vehikel für seine Reise dient dem Forscher ein doppelkammiger Aerostat; ein »moderner Oedipus« – so heißt es wörtlich im Roman – wird das Rätsel lösen.¹¹

Zur selben Zeit schwärmte auch Victor Hugo von den ersten Flugmaschinen; er sah sie als Wegbereiter einer politischen Moderne. In einem Brief aus dem Jahre 1864 erzählt er über einen gemeinsamen Spaziergang mit seinem Freund Arago, dem großen liberalen Aufklärer und Astronomen des 19. Jahrhunderts:

»Es war Sommer. Ein Ballon, der vom Marsfeld aufgestiegen war, zog in den Wolken über uns dahin. Seine Rundung wurde von der untergehenden Sonne vergoldet und glänzte majestätisch. Ich sagte zu Arago: »Dort schwebt das Ei, das auf den Vogel

10. Helmut Reinicke, *Aufstieg und Revolution*, S. 76f.; vgl. Karsten Harries, »Unterwegs zur Heimat«, Abschnitt 10.

11. Verne, Jules, *Fünf Wochen im Ballon*, S. 17.

wartet; aber der Vogel ist in ihm und wird ausschlüpfen.« Arago ergriff meine Hände, sah mich mit leuchtenden Augen an und sprach: »Und Geo wird von diesem Tage an Demos heißen. Die ganze Welt wird eine Demokratie sein.«¹²

Die Moderne der Aufklärung und der Demokratie formuliert Hugo nicht zufällig in anachronistischer Ausdrucksweise: die Keimzelle, aus der sie erwachsen und von wo aus sie triumphal vom Neueren zum Neuesten weiter schreiten wird, ist immer schon da und zugleich immer dem Telos gewidmet als »ein schwebendes Ei, das auf den Vogel wartet, der in ihm ist.«

Wiederum ein halbes Jahrhundert später brüteten Surrealisten, Kubisten und Futuristen das »Ei« der Moderne ebenfalls wortwörtlich im Fluge aus. Ihrer Zeit entsprechend faszinierten sie die von der Motorisierung beschleunigten Transportmittel. In über 100 Werken widmete sich Giacomo Balla (1911-1915) dem rasenden Automobil. Busse und elektrische Eisenbahnen bildeten die bevorzugten Objekte von Severini und Carrà; Marinetti gab sich der Flugmalerei hin, und Otto Dix malte Schiffe.¹³



Abbildungen 4 und 5: Ashley Havinden, Werbeplakat für Chrysler Berlin, 1929; Werner Blaser, Mies van der Rohe in seiner Wohnung in der East Pearson Street, Chicago, 1964

Dem Lockruf der neuen Form folgend reist auch der britische Werbe-Künstler Ashley Havinden nach Deutschland, um die typografischen Neuheiten kennenzulernen. Er entwirft fortan Chrysler-Werbung im Bauhaus-Stil.¹⁴ (Abb. 4) Von hier aus ist der Schritt zu den schwebenden Architekturen von le Corbusier und Theo van Doesburg nicht mehr weit. Spätestens beim Anblick von Mies van der Rohe auf einem Stahlrohrsessel kommt dann auch das Bauhaus als eine Bewegung in den Fokus, die Modernität vom Flugapparat aus denkt. (Abb. 5)

12. Victor Hugo in einem Brief von 1864, zit. n. Helmut Reinicke, *Aufstieg und Revolution*, S. 133; vgl. David Harries, »Unterwegs zur Heimat«, Abschnitt 11.

13. Vgl. hierzu etwa auch Marinettis Gedichte »A l'automobile« (À mon Pégase) und »A l'automobile de course«; die Einleitung in das futuristische Manifest beschreibt eine Spritztour, in der sich Mensch und Maschine gemeinsam dem neuen, technischen Zeitalter zuwenden. Pontus Hulten (Hg.), *Futurism and Futurisms*, S. 421-423.

14. Sarah Dee, »The Role of the Machine in Twentieth Century Art«, S. 3f.

5. *Faire cap*

Dieser Figur vom Bauhaus als fliegendem Schiff oder rasendem Automobil ist der Sammelband *An Bord der Bauhaus* gewidmet. Überhaupt ist Bauhaus-Geschichte von jeher nicht nur als ein Projekt des Bauens, sondern ebenso als eine Geschichte des Exils und der Migration beschrieben worden. Von seiner ersten Stunde an bezog das Bauhaus seine Antriebskraft aus internationalen Begegnungen: zu den Erstberufenen zählten Feininger (New York), Kandinsky (Moskau) und Moholy-Nagy (Ungarn). So internationalistisch wie das Bauhaus war, als so politisch links galt es auch, wodurch es sich alsbald als Exilbewegung wiederfand. Denn als nach der Thüringer Landtagswahl 1924 die Regierung den Etat halbierte, musste sich der Meisterrat nach einer neuen Bleibe umsehen. Nicht zufällig war es ein Flugzeugbauer, Hugo Junkers, der den Weimarerern im damals sozialdemokratischen Dessau Asyl anbot.¹⁵

Die Liste der folgenden Umzüge ist bekannt: 1932 zieht das Bauhaus von Dessau nach Berlin-Steglitz. Nach der Auflösung 1933 emigrierten die Bauhäusler nach und nach: Albers zog in die USA, Kandinsky nach Frankreich und Klee in die Schweiz. 1934 floh Moholy-Nagy in die Niederlande, 1935 weiter nach Großbritannien und 1937 in die USA. Ebenfalls 1934 floh Walter Gropius nach Großbritannien und 1937 gleichzeitig mit Mies van der Rohe weiter in die USA, und so weiter. »Das« Bauhaus war zu »der« Bauhaus geworden, zu einem Verkehrsmittel nämlich, einem jener phantastischen Flugapparate oder einem Schiff, das Passagiere an Bord nahm, die als Exilierte in die Ferne zogen und so die Begriffe von Moderne und Migration miteinander verzwirnten. Sie nahmen Kurs auf eine neue, eine moderne Ära, oder – wie man auf Französisch, der Sprache des modernen politischen Denkens der *lumière*, sagen würde – sie setzten Kap: »Faire cap« bedeutet »ansteuern« oder »Kurs ändern«, »auf ein neues Kap zusteuern«. Jacques Derrida macht sich in seinem Essay über Europa die Mehrdeutigkeit des Wortes zunutze:

»Auf dem Meer oder in den Lüften nimmt ein Schiff Kurs, es steuert an: es nimmt Kurs auf, zum Beispiel auf einen anderen Kontinent [...] Das Wort »cap« (*caput, capitis*) meint [...] den Kopf, das Haupt, das äußerste Ende eines Außenglieds, einer Verlängerung oder eines Extrems, es meint das Ziel, die Spitze [auch die Speerspitze] und den Zipfel, jenes Äußerste, das zuletzt kommt, [...] die letzte Verlängerung oder das letzte Ende [...]; im Bereich der Schifffahrt weist es dem Fahrenden den Pol, das Ende, das Ziel, das Telos [...] einer gerichteten [...] Bewegung.«¹⁶

Ganz in diesem Sinne des *faire cap* war auch die Bewegung des Bauhauses (wie die Bewegung der Moderne überhaupt) von jeher auf ein Kap, ein Ziel, eine Speerspitze gerichtet. So gesehen trägt das Luftschiff der Moderne von Anbeginn an jene andere Bedeutung in sich, auf die das Wort »Kap« ebenfalls

15. Vgl. »Hugo Junkers und das Bauhaus« sowie Hans Maria Wingler, *Das Bauhaus*, S. 379–483.

16. Jacques Derrida, *Das andere Kap*, S. 15.

anspielen kann: das Kap der Kapitale oder der Hauptstadt, des festen Sitzes, der Niederlassung, der Gründung oder des Hauses.

6. Das Haus im Exil

Dem Traum vom Fliegen scheint ein ganz anderes Projekt gegenüber zu stehen, nämlich der Traum vom Haus und vom Bauen. Denn so, wie das Bauhaus als internationale Modernisierungsbewegung zu verstehen ist, so ist es in nicht minderem Maß von einem Gründungsgedanken getragen, vom Denken des Bauens, des Siedelns und des Neugründens. Im Jubiläumsjahr wird zuallererst des Bauhauses als Initiative und Neueinrichtung gedacht. Als Haus der Moderne ist das Bauhaus aus der Vereinigung zweier Traditionshäuser hervorgegangen, der Kunstgewerbeschule, die 1915 aufgelöst worden war, und der von Henry van de Velde gegründeten Großherzoglich Sächsischen Hochschule für bildende Kunst. Als Gründungsvater Walter Gropius mit dem Pathos des Aufbruchs nach dem Ende des Ersten Weltkriegs seine neue Schule einweihte, taufte, mit einem Manifest versah und ein Programm veröffentlichte, deklarierte er das Bauhaus als geschützte Marke einer Stilrichtung mit normierten Inklusions- und Exklusionsmerkmalen. Damit legte er auch fest, wer an Bord ist, wer sich als Bauhüsler bezeichnen darf und wer beispielsweise beim Label »De Stijl« bleibt. Das Schiff fährt eben unter der Fahne eines Hauses, und der *Kapitän* ist in diesem Sinne seinem Kap verpflichtet.

Noch Jahre später in der Fremde erwiesen sich die exilierten Bauhüsler als Gründer. Mit dem Habitus von Kolonisten gestalteten sie nach ihrer Emigration in aller Welt die Städte neu. Überall in Übersee ließ sich das Bauhaus nieder: am Black Mountain College in North Carolina, Moholy-Nagy führte sein Konzept des Bauhauses in Chicago als »The New Bauhaus« fort, und in Mexiko entstand eine Grafikwerkstatt. In Jerusalem und Tel Aviv wurde nach den sozialen und ästhetischen Vorstellungen der Bauhausbewegung gebaut usw. Die Liste der Migrationsgeschichten ist ohne Ende. Ein einziges Schicksal soll hier kurz beispielhaft Erwähnung finden, das der Bauhaus-Studentin Ré Soupault, die für die kanonische Geschichte des Bauhauses gewiss eher marginal erscheint. Für die Idee der Bauhaus (als Schiff) erscheint diese Figur aber von Interesse, und die Bauhaus-Universität hat ihr im Jubiläumsjahr 2009 eine Stiftungs-Professur gewidmet. Ré Soupault, alias Meta Erna Niemeyer, zog es von Weimar aus über Frankreich nach Nord-Afrika. Sie hatte bei Johannes Itten die Kunst des Fotografierens gelernt, und ihre Fotografien von Nomaden in den nordafrikanischen Wüsten und die intimen Aufnahmen der Frauen im Quartier Réservé von Tunis erregen neuerdings großes Interesse. Einige Begegnungen der künstlerischen Moderne haben sich in Ré Soupaults Leben abgespielt. In erster Ehe war sie mit Hans Richter, in zweiter mit Philippe Soupault (dem dritten Modernisten im Bunde mit André Breton und Louis Aragon) verheiratet. Mit ihm ging sie ab 1934 von Paris aus nach Nord-Afrika, wo er im französisch-kolonialen Tunis eine Radiostation gegen die Propagandasendungen der italienischen Faschisten aufbaute.

Viel mehr wäre hierzu im Zuge der Überlegungen über die Verzwirnung von Moderne und Migration zu sagen. An dieser Stelle muss es reichen, auf eine andere Doppellogik hinzuweisen, mit der uns Ré Soupault als wortwörtliche »Braut der Moderne« mit ihrem Eigennamen konfrontiert. Unter dem bürgerlichen Namen Meta Erna Niemeyer war sie ans Bauhaus gekommen, den Namen Niemeyer hatte ihr der Vater gegeben, und ihn gab sie für den Namen Richter auf. Kurt Schwitters, ein Freund von Hans Richter, war es, der ihr den Spitznamen Ré gab. Zu Mme. Soupault wurde sie schließlich wieder aufgrund einer Eheschließung.¹⁷ Hier zeigt sich das Bauhaus als Domäne eines Hausherrn, wortwörtlich eines *maitre de maison*, der nicht nur als Kapitän die Richtung des *faire cap* bestimmt, sondern überdies dem Kap seinen Namen gibt. Wenn wir mit Ré Soupault »das« Bauhaus als »die« Bauhaus umbenennen, werfen wir damit auch eine Frage auf, die zwei Geschlechter hat.

7. Die Bleibe

»Das Bauhaus« gibt sich so gesehen als ein Kap oder ein Monolith der Moderne, der für Immobilität und Stabilität steht. »die Bauhaus« verweist indes auf das Schiff und somit auf den Traum vom Fliegen, vom Überfliegen und Überschweben festgelegter Grenzen. Beide Projekte scheinen einander diametral gegenüberzustehen. Trotzdem, und darin besteht die Idee und die Frage dieses Sammelbandes, wird es darauf ankommen, das Haus und das Schiff – in ihrer Gegensätzlichkeit – aufeinander zu beziehen.

Das Haus, von der Warte des Bauens und des Wohnens aus betrachtet, steht für einen Modus des Denkens, den Martin Heidegger in seinem berühmten Aufsatz »Bauen, Wohnen, Denken« (1951) nicht zufällig mit dem Sein schlechthin in Zusammenhang gebracht hat:

»Das althochdeutsche Wort bauen, buan bedeutet wohnen [...], bleiben, sich aufhalten. [...] Wo das Wort Bauen noch ursprünglich spricht, sagt es zugleich, *wie weit* das Wesen des Wohnens reicht. Bauen, buan, bhu, beo ist nämlich unser Wort »bin« in den Wendungen: ich bin, du bist, die Imperativform bis, sei. [...] »[I]ch bin« [...] besagt: ich wohne.«¹⁸

Heidegger beeilt sich aber hinzuzufügen, dass »das Wohnen nicht als das Sein des Menschen erfahren wird; das Wohnen wird vollends NIE als der Grundzug des Menschen gedacht«.¹⁹ Wiederum ist es die Sprache selbst, die ihm einen Hinweis darauf gibt, wie das Bauen und das Wohnen zu verstehen seien:

»Das altsächsische »wunon«, »wunian« bedeutet ebenso wie das alte Wort bauen das

17. Vgl. Ursula März, *Du lebst wie im Hotel. Die Welt der Ré Soupault*.

18. Martin Heidegger, »Bauen Wohnen Denken«, S. 89f.

19. Ebd., S. 90.

Bleiben, das Sich-Aufhalten. Aber das gotische »wunian« sagt deutlicher, wie dieses Bleiben erfahren wird. Wunian heißt: zufrieden sein, zum Frieden gebracht, in ihm bleiben. Das Wort Friede meint das Freie, das Frye, und fry bedeutet: bewahrt vor Schaden und Bedrohung.«²⁰

Indem Heidegger das Sein des Menschen mit dem Bauen und Wohnen in Verbindung bringt und dieses zugleich an den Begriff der Freiheit bindet, berührt er genau die Provokation, die der Denkfigur »An Bord der Bauhaus« zugrunde liegt: den Menschen als in seinem Wesen unbehaust zu denken bedeutet nichts anderes, als das Bleiben als Zug oder Spur zu verstehen oder im Haus immer auch das Schiff anzuerkennen.

Karsten Harries fasst Heideggers Begriff von Heimat als ein fortwährendes Unterwegs-Sein zusammen:

»Heidegger versteht [...] den Menschen als einen, der das Wohnen immer wieder suchen, immer wieder erst lernen muß. Bedenklicher als die als Not unserer Zeit verstandene Wohnungsnot ist die zum Wesen des Menschen gehörende eigentliche Wohnungsnot, die ihn das Wesen des Wohnens immer wieder suchen lässt. [...] Nur so kehrt der Mensch zu sich selbst heim. Zu dieser Heimkehr gehört der Verzicht auf den Anspruch auf gesicherten Besitz der Heimat. Die ihm gemäße Heimat findet der Mensch nur, wenn er einsieht, daß sich die Heimat, von der er träumt und deren Glückseligkeit versprechende Spuren ihm hier und dort lockend begegnen, ihm immer wieder verweigern muß.«²¹

Die Erkenntnis von der grundlegenden Heimatlosigkeit des Menschen gehört freilich zu den großen Überlegungen eines modernen und freien Welt-Denkens, angesichts dessen jegliche Sehnsucht nach organischer Bodenständigkeit, nach Dorfglocke und Heimatacker unzeitgemäß und verdächtig erscheint. Zu unserer (post-)modernen Zeit gehört das Denken des Schiffes: der Transiträume, der Grenzüberschreitungen durch Verkehrs- und Kommunikationstechnik, allen voran durch die Medien.

In gleichem Maße gehört zum modernen Denken aber auch und gerade der Imperativ, die Moderne *gegen sich selbst zu denken*. Nach Harries kommt es darauf an, das

»von Heidegger so oft angesprochene Unbehagen an der Technik [mitzubedenken], das im Widerstand gegen Gerade und rechten Winkel, Gitter und Ge-stell, gegen ein [...] modernes Bauen [im Sinne des Bauhauses] seinen Ausdruck findet.«²²

So gesehen gehört der Widerstand gegen das Bauen des Hauses zum ureigensten Bauhaus-Programm, es kündigte sich sozusagen schon in den »roten Türmen« von Robert Delaunay und Johannes Itten an und formulierte sich mit Feiningers »Bauhaus-Kathedrale« auf dem Gründungsmanifest weiter

20. Ebd., S. 91.

21. Karsten Harries, »Unterwegs zur Heimat«, Absatz 3.

22. Ebd., Absatz 7.

aus. Heute findet es – angesichts der weltweiten Mobilität – seinen ästhetischen Ausdruck in Arbeiten wie denen der US-Amerikanerin Andrea Zittel, die die Bauhaus-Idee des funktionalen Wohnens in der räumlichen Reduktion ihrer »Escape Vehicles« und »Living Vehikels« *ad absurdum* führt. Die Entwürfe des mobilen oder schwerelosen Wohnhauses sollen das Wohnen wie das Leben des globalen Nomaden verbessern.



Abbildung 6: Andrea Zittel, »A-Z Comfort Unit II«, 1994

»HEUTE« im oben genannten Sinne von Paul Valéry, in diesem unsrigen Heute, also den Bedingungen der Globalisierung, das heißt des grenzenlosen Daten- und Warenaustausches, aber auch in einer Epoche des Bauens von Baracken- und Zeltlagern für Flüchtlinge und Asylanten, wird die Ästhetik des Wohnwagens zur Aporie. Der Bauhaus-Wohnwagen verkörpert den Verzicht auf den Anspruch auf Heimat im Heideggerschen Sinne einer befriedeten Bleibe, in der der Wohnende »zum Frieden gebracht« wird und in der er »bleiben« kann. Dieser Verzicht ist freilich ein Luxus, der dem modernen Lebensstil vorbehalten ist. Angesichts der globalen Heimatlosigkeit, die im Namen von Fortschritt und Modernisierung und zugleich gegen sie stattfindet, erscheint es an der Zeit, die Figur des Hauses gerade in dem von Heidegger akzentuierten Zusammenhang mit dem Zufriedensein, dem Frieden und der Freiheit neu zu bedenken. Die Verdammung des Hauses als die Unterkunft und die Bleibe, die Schutz, Ruhe und Geborgenheit und eine Befestigung im Heim bietet, erscheint angesichts dieser gewaltigen Wohnungsnot nicht leichtfertig als moderner und mondäner Lebensstil hinnehmbar.

Deshalb wird es »An Bord der Bauhaus« darauf ankommen, das Schiff unter denselben Verdacht zu stellen, unter den die Postmoderne das Haus gestellt hat. So wenig wir heute unbefangen einer paradiesischen Ur-Gemütlichkeit eines »heimatlichen Hauses« das Wort reden können, so wenig können wir angesichts der Globalisierung die Figur des Hauses als Bleibe im Heideggerschen Sinne final preisgeben. Es wird darauf ankommen, beide – das Haus und das Schiff – in den Bereich des Fragwürdigen zu rücken.

Schiff und Haus sind zwar zueinander Gegensätze, zugleich bildet aber das eine die unabkömmliche Bedingung für das andere. Ebenso ist die Heimat nicht einfach die Affirmation des Un-Heimlichen. Kristeva hat in ihrer Freud-Lektüre auf diese eigentümliche Einfaltung aufmerksam gemacht, dass schon dem Heimlichen das »Geheime«, »Verborgene« und »Undurchdringli-

che« innewohnt, das im Begriff des Unheimlichen unverhohlen zum Ausdruck kommt.²³ Nach eben dieser Logik sind das Fremde und die Ferne, auf die das Schiff verweist, dem Heim und dem Haus immer schon immanent. Jegliches Bauen und Wohnen sollte sich in Anerkennung der Unheimlichkeit des Heims vollziehen. Nicht umsonst nennt Heidegger das Gesetz des Unheimischseins das Gesetz des Heimischwerdens, wie Harries erörtert:

»So wie Heidegger ihn versteht [...], ist der Mensch wesentlich unterwegs, auf der Suche nach dem Wesen des Wohnens, unterwegs zur Heimat. Wohin gehen wir? fragte Novalis: immer nach Hause. Der Mensch wird sich selbst untreu, wenn er vermeint, irgendwo seine eigentliche Heimat gefunden zu haben, nun endlich angekommen und wirklich zuhause zu sein. Gerade der vermeintliche Fund der Heimat läßt ihn wirklich heimatlos werden, unzuhaus im Eigensten. Zum Wesen des Menschen gehört ein nie zu befriedigendes Heimweh.«²⁴

8. Avantgarde!

Wenn wir uns heute diesem Gesetz der Bauhaus stellen wollen, erscheint es am 90sten Jahrestag des Bauhauses unzureichend, der ersten, »Weimarer« Stunde zu gedenken und an das Bauhaus als Gründung zu denken. Obwohl wir der Zeit der Erinnerung voraus sind, wissen wir, dass wir uns verspätet haben; um knapp 90 Jahre eilen wir einer Erinnerung voraus, ganz wie das schwebende Ei der Moderne in der Formulierung von Victor Hugo, ein Ei nämlich, »das auf den Vogel wartet; aber der Vogel ist in ihm und wird aus-schlüpfen«.

Nehmen wir diesen Anachronismus ernst, werden wir nicht umhin kommen, uns der unfassbaren Figur des Heute zu widmen und zu fragen, was wir HEUTE unter »Bauhaus« verstehen wollen? Mit dieser Frage wollen wir uns daran erinnern, dass das Bauhaus seine Avantgardestellung bewahren muss. »Avantgarde, Vorhut, Spitze« ist, wie Jacques Derrida betont,

»ein immer wieder »großartiges« Wort, egal ob mit oder ohne den strategisch-militärischen Bedeutungszusammenhang (*promos*) von Geschossen und Raketen; es kapitalisiert die Buggestalt, die Gestalt eines Bugs, einer phallischen Spitze, die wie ein Schnabel oder eine Feder hervorsteht – es kapitalisiert die Form des Kaps *und* die der *Hut* oder des Gedächtnisses: [...] Verantwortung des Hüters, Berufung oder Bestimmung der Erinnerung, die es auf sich nimmt, voranzugehen – vor allem wenn es sich im voraus darum handelt, zu hüten und vorwegzunehmen, um, wie der offizielle Text besagt, eine »Avantgardestellung« zu »wahren«; vor allem also, wenn es darum geht, sich selber als Vorhut zu erhalten, als Vorhut, die vorrückt, um zu wahren, was ihr zukommt und ihr aufge-

23. Vgl. Julia Kristeva, *Fremde sind wir uns selbst*, S. 199.

24. Vgl. Karsten Harries, »Unterwegs zur Heimat«, Abschnitt 32 und Abschnitt 4.

tragen ist, nämlich sich vorzuwagen, um zu bewahren, was ihr wiederum zukommt, die ›Avantgardestellung‹.«²⁵

Von diesem Kap der Avantgarde aus ist es spätestens heute an der Zeit, das Bauhaus selbst und mit ihm die Moderne in der Doppelfigur vom Bleiben und Ziehen, vom Wohnen und Sein, vom Haus und vom Schiff neu zu bedenken.

Bibliografie

- Dee, Sarah, »The Role of the Machine in Twentieth Century Art«. www.threemonkeysonline.com/threemon_printable.php?id=304
- Delaunay, Robert, *Ausstellungskatalog der Staatlichen Kunsthalle Baden-Baden 25.09.-14.11.1976*, hg. v. Ingrid Jenderko/Andreas Pfeiffer. Karlsruhe: Müller 1976
- Derrida, Jacques, *Das andere Kap. Die aufgeschobene Demokratie*. Zwei Essays. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1992
- Droste, Magdalena, *Bauhaus 1919-1933*. Köln: Taschen 2006
- Escher, Gudrun, »Aeropittura – Arte Sacra Futurista« Die futuristische Flugmalerei im Kontext von Fluggeschichte und zeitgenössischer Kunst«, in: Bartsch, Ingo/Maurizio Scudiero (Hg.), *...auch wir Maschinen, auch wir mechanisiert!... Die zweite Phase des italienischen Futurismus 1915-1945*, S. 47-56. Bielefeld: Kerber 2002
- Harries, Karsten, »Unterwegs zur Heimat«, in: *Wolkenkuckucksheim, Cloud-Cuckoo-Land, vozdušnyj zamok*, Jg. 3, Heft 2, Juni 1998 [Thema: Bau und Wohnung. Eine Auseinandersetzung mit Heideggers Aufsatz ›Bauen Wohnen Denken‹ (1951)]. www.tu-cottbus.de/theo/Wolke/ (25.05.2008)
- Heidegger, Martin, »Bauen Wohnen Denken«, in: ders., *Mensch und Raum. Das Darmstädter Gespräch 1951*. Braunschweig: Vieweg 1991
- Hoberg, Annegret, »Delaunay und das Bauhaus«, in: Schuster, Peter-Klaus (Hg.), *Delaunay und Deutschland* (Katalog zur Ausstellung der Bayerischen Staatsgemäldesammlungen, München, Haus der Kunst, 04.10.1985-06.01.1986), S. 292-310, S. 355-387. Köln: Dumont 1985
- »Hugo Junkers und das Bauhaus«, Junkers.de, 2003-2007. S+P Media AG, München. www.junkers.de/specials/bauhaus/ (05.09.2008)
- Hulten, Pontus (Hg.), *Futurism & Futurisms*. Katalog anlässlich der Ausstellung im Palazzo Grassi, Venice, 1986. London: Thames and Hudson 1992
- Jameson, Fredric, *Mythen der Moderne*, aus dem Englischen von Hans-Hagen Hildebrandt. Berlin: Kadmos 2007
- Jenderko, Ingrid/Andreas Pfeiffer, »Formes Circulaires«, in: Delaunay, Robert, *Ausstellungskatalog*, S. 136-154
- März, Ursula, *Du lebst wie im Hotel. Die Welt der Ré Soupault*. Heidelberg: Wunderhorn

25. Jacques Derrida, *Das andere Kap*, S. 41.

- Reinicke, Helmut, *Aufstieg und Revolution. Über die Beförderung irdischer Freiheitsneigungen durch Ballonfahrt und Luftschwimmkunst*. Berlin: Transit 1988
- Rubinger, Krystyna (Red.), *Robert Delaunay, Ausstellung 13.5.-30.7.1983*, Köln: Galerie Gmurzynska
- Valéry, Paul, »Notizen über Größe und Niedergang Europas«, in: ders., *Werke, Bd. 7. Zur Zeitgeschichte und Politik*, hg. v. Jürgen Schmidt-Radefeldt. Frankfurt a.M.: Insel 1995
- Verne, Jules, *Fünf Wochen im Ballon*. Zürich: Diogenes 1972
- Wahl, Volker, »Wie Walter Gropius nach Weimar kam. Zur Gründungsgeschichte des Staatlichen Bauhauses in Weimar 1919«, in: *Die große Stadt*, 1/3 (2008), S. 167-211
- Wingler, Hans M., *Das Bauhaus. 1919-1933 Weimar Dessau Berlin und die Nachfolge in Chicago seit 1937*. Köln: Dumont 2002

Abbildungen

- Abbildung 1: Lyonell Feininger, »Die Bauhaus-Kathedrale«, in: Wingler, *Das Bauhaus*, S. 38
- Abbildung 2: Johannes Itten, »Der rote Turm«, http://farm2.static.flickr.com/1111/1459260362_9c254d119a.jpg (05.09.2008)
- Abbildung 3: Robert Delaunay, »Champ de Mars, la Tour rouge«, in: Robert Delaunay, *Ausstellungskatalog der Staatlichen Kunsthalle Baden-Baden*, S. 14
- Abbildung 4: Ashley Havinden, http://farm1.static.flickr.com/53/130284721_677d262641.jpg?v=0 (05.09.2008)
- Abbildung 5: Fotografie von Werner Blaser: Mies van der Rohe in seiner Wohnung in der East Pearson Street, Chicago, 1964, www.designboom.com/portrait/mies/b1.jpg (31.10.2008)
- Abbildung 6: Andrea Zittel, »A-Z Comfort Unit II«, www.kettlesyard.co.uk/exhibitions/archive/ways_zittel_k.jpg (05.09.2008)