das Flugzeug noch Zukunft war" erscheint fragwürdig, weil die im Buch gezeigten Bilder den Stand der Luftfahrt mit Propellerantrieb Mitte der 1930er Jahre präsentieren, aber keine Zukunftsvision. Dass genau diese bereits 1938 durch die deutsche Firma Heinkel mit dem ersten Düsenflugzeug der Welt eingeläutet werden sollte, konnte Le Corbusier nicht ahnen, aber die Flugzeugindustrie schon, denn der Propellermotor stieß bereits an seine Grenzen. Dass also die hier propagierte „Zukunft" tatsächlich 1935 fast schon technologische Vergangenheit darstellte, passte – überspitzt ausgedrückt – nun wieder zu dem landschafts- und umweltschädlichen Großflughafen vor den Toren Berlins.

Statt des spät eröffneten Flughafens traditionellen Typs hätte man dem Reprint auch ganz andere Bilder gegenüber stellen können: Bomber über Guernica, Hamburg oder Hiroshima mit der zerstörerischen Wirkung auf der Erde darunter. Le Corbusier hätte damit, zu urteilen nach diesem Buch, nicht wirklich ein Problem, denn „Die Städte müssen aus ihrem Elend befreit werden, komme was da wolle", heißt es in Abschnitt 12, illustriert mit dem Foto von einem Gebäudeabriss. Die einzige auf die Fliegerei bezogene Einrichtung am Boden zeigt dann nach Luftbildern diverser Städte „Bidon V" in der Sahara, eine Tankstelle für Flugzeuge und Autos mit dem Beitext: „Die weiße Rasse schreitet auf ihrem Erfolgsweg voran. Die Tankstelle ist das Symbol der weißen Zivilisation." Auch bei einem Le Corbusier können sich Abgründe öffnen.

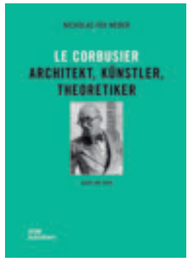
Wie Gerwin Zohlen richtig vermerkt, war das Flugzeug – neben anderen Ingenieurleistungen – für Le Corbusier lediglich ein Zeichen der neuen Epoche, ein Vehikel, um Modernität anzuzeigen. So verwendete er häufig in Zeichnungen für städtebauliche Großprojekte einen kleinen Doppeldecker am Himmel wie ein Signet. In Nr. 9 von L'Esprit Nouveau (auch enthalten in: Vers une Architecture 1923) präzisiert er mit dem Aufruf „Des yeux qui ne voient pas" (Augen, die nicht sehen), worauf es ihm ankommt. Aus der Lektion des Flugzeugs könne man lernen, dass ein richtig gestelltes Problem zur richtigen Lösung führe. Gleichzeitig lehnt er jedoch den strikten Funktionalismus ab, denn funktionsgerechte Architektur befriedige zwar ein primäres Bedürfnis, habe aber nichts mit Schönheit zu tun. Das wahre Ziel von Architektur sei die geistige Größe mathematischer Ordnung und die Wahrnehmung von Harmonie in ausgewogenen Beziehungen. Die letzten Bilder des Buches zeigen ein zur Malerei kondensiertes Luftbild einer Meeresküste und zwei Skizzen, die wie Arabesken die Linien von Flusstälern nachzeichnen, ehe ein Fallschirmspringer in der Luft den Schlusspunkt setzt. Womit der Autor das Faszinosum Luftfahrt auf die Erde zurück holt. **Gudrun Escher**

Aircraft
Von Le Corbusier
120 Seiten mit 124 Abbildungen im Duoton, 38 Euro
Wasmuth & Zohlen Verlag, Berlin 2020
ISBN 978-3-8030-3411-3

Le Corbusier

Architekt, Künstler, Theoretiker

Le Corbusier
Architekt, Künstler, Theoretiker
Von Nicholas Fox Weber
816 Seiten mit 170 Abbildungen, 58 Euro
DOM Publishers, Berlin 2021
ISBN 978-3-86922-476-3



Heute spräche man wohl von einer bipolaren Störung: Der einflussreichste Architekt der Moderne, das Jahrhundert-Genie Le Corbusier, schaltete seine Stimmung ununterbrochen zwischen Selbstmitleid und Größenwahn hin und her und wurde somit für sich selbst und seine Umwelt zum unerträglichen Zeitgenossen. Das zumindest ist die auf 800 Seiten erschöpfend belegte Quintessenz dieser Monographie. Im Gegensatz zu der frechen Gropius-Totaldemontage des Journalisten Bernd Polster (Bauwelt 21.2019) ist dies allerdings ein wissenschaftliches Werk, das eine gut belegte Quellenlage unter Einbezug der Archivalien der strengen Fondation Le Corbusier auswertet.

Es ist unfassbar, wie viele Briefe Le Corbusier an Mentoren, Weggefährten, Bauherrinnen und vor allem seine Eltern bzw. später seine Mutter sein Leben lang geschrieben hat. Und fast noch unfassbarer, wie distanzlos er seine Kommunikationspartner mit intimsten persönlichen Befindlichkeiten behelligte. „Einerseits war er ein unerschrockener Reisender, andererseits ein Kind, das getröstet werden musste. Dieser Widerspruch sollte ihn zeitlebens prägen."

Sein Verhältnis zu Frauen weist ihn als ewig pubertierend aus: „Gestern in der Tram in La Roquette sah ich zwei Huren von den Bordellen dort, von denen die eine sogar (sic!) eine wahre Schönheit war. (...) Der liebe Gott hat ein reizendes Tier geschaffen!" „Sexualität und Architektur gehörten in Charles-Édouard Jeannerets Vorstellungen untrennbar zusammen", erklärt der Biograph wissend: „Bordellbesuche und Bauvorhaben erforderten die gleiche wilde Entschlossenheit, Wunschtraum in Wirklichkeit umzusetzen."

Auch wenn LCs Auffassungen zur Sexualität ein Schaden aus seiner pietistischen Erziehung sein mögen, stellt sich spätestens nach 150 Seiten die Frage, ob solche verschmockten Bonmots das Verständnis des künstlerischen Werks befördern. Oder ob der Biograph beim voyeuristischen Aufspüren „pikanter Stellen" einfach nur falsch abgebogen ist. Wenn der Rezensent nun doch weitergelesen hat, dann liegt es an der durchaus spannenden und detaillierten Aufbereitung der weiteren Lebensgeschichte, die hier nicht weiter referiert werden soll, weil bekannt. Allerdings nimmt der deutsche Verlag für sich in Anspruch, dies sei „die erste umfassende Biographie Le Corbusiers". Das ist nicht nur angesichts eines überbordenden Bücherschranks zu LC so nicht richtig. Seit dem Erscheinungstermin der englischen Originalausgabe 2005 sind mit „Le Corbusier Le Grand" (Bauwelt 46.2008) und dem respektlosen Briefroman „Saga Le Corbusier" von Nicolas Verdan (Bauwelt 9.2022) zumindest zwei grundlegende Werke zu seiner schillernden Persönlichkeit auch auf Deutsch neu erschienen. **Benedikt Hotze**