

Claudia Junk / Sven Jürgensen / Martin Siemsen (Hg.)

Aufbruch 1924

Erich Maria Remarque und die Moderne

Universitätsverlag Osnabrück





unipress

Erich Maria Remarque Jahrbuch / Yearbook

XXXIV/2024

Herausgegeben von Claudia Junk
im Auftrag des Erich Maria Remarque-Friedenszentrums

Claudia Junk / Sven Jürgensen /
Martin Siemsen (Hg.)

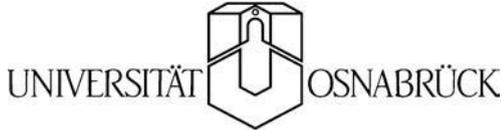
Aufbruch 1924

Erich Maria Remarque und die Moderne

Mit 55 Abbildungen

V&R unipress

Universitätsverlag Osnabrück



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

**Veröffentlichungen des Universitätsverlages Osnabrück
erscheinen bei V&R unipress.**

© 2025 Brill | V&R unipress, Robert-Bosch-Breite 10, D-37079 Göttingen, info@v-r.de,
ein Imprint der Brill-Gruppe
(Koninklijke Brill BV, Leiden, Niederlande; Brill USA Inc., Boston MA, USA; Brill Asia Pte Ltd,
Singapore; Brill Deutschland GmbH, Paderborn, Deutschland; Brill Österreich GmbH, Wien,
Österreich)
Koninklijke Brill BV umfasst die Imprints Brill, Brill Nijhoff, Brill Schönigh, Brill Fink, Brill mentis,
Brill Wageningen Academic, Vandenhoeck & Ruprecht, Böhlau und V&R unipress.
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen
schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung: Titelblatt des Kataloges zur Ausstellung der *Gruppe K* in den Räumen der
Kestner Gesellschaft Hannover, 1924 (© Museum Wiesbaden, Archiv Vordemberge-Gildewart).
Redaktion: Claudia Junk
Satz: Claudia Junk
Druck und Bindung: CPI books GmbH, Birkstraße 10, D-25917 Leck
Printed in the EU.

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com

ISSN 0940-9181
ISBN 978-3-8470-1819-3

Inhalt

<i>Sven Jürgensen / Claudia Junk / Hans Peterse / Martin Siemsen</i> Aufbruch 1924 Erich Maria Remarque und Friedrich Vordemberge-Gildewart Zwei Wegbereiter der Moderne – eine Ausstellung	7
<i>Matthias Bleyl</i> Zu Gestaltungsvarianten zeitgenössischer konkreter Kunst	43
<i>Hans Peterse</i> Vordemberge-Gildewart, Hannover und die Avantgarde	57
<i>Martin Siemsen</i> »[...] elastisch wie'n Contiball« Erich Maria Remarques Biographie (1929–1932) und die Diskussion um <i>Im Westen nichts Neues</i>	63
<i>Sven Jürgensen</i> Nähe und Ferne Thomas Mann / Erich Maria Remarque – Hans Castorp / Paul Bäumer	85
<i>Konrad Zaiss</i> Erich Maria Remarque und Carl Zuckmayer Mehr als eine Künstlerfreundschaft	99
<i>Alice Cadeddu</i> »Wie ein roter Faden« Werkstattgespräch mit Alessandro Rinaldi	123
<i>Nina Nowara-Matusek</i> Die polnische Traumbude von Erich Maria Remarque Versuch einer übersetzungskritischen Analyse	145

<i>Khanim Zairova</i> Zur Remarque-Rezeption in Aserbaidschan	155
<i>Javida Mammadova</i> Der Einfluss von Erich Maria Remarque auf die aserbaidische Literatur	163
Neue Remarque-Publikationen	171
Autor*innen und Herausgeber*innen dieses Bandes	179

SVEN JÜRGENSEN / CLAUDIA JUNK / HANS PETERSE / MARTIN SIEMSEN

Aufbruch 1924

Erich Maria Remarque und Friedrich Vordemberge-Gildewart Zwei Wegbereiter der Moderne – eine Ausstellung*

Erich Maria Remarque (*1898) und Friedrich Vordemberge-Gildewart (*1899) kannten einander aus Osnabrück und trafen sich 1924 in Hannover wieder. Dieses Jahr hatte für die turbulenten Ereignisse der Weimarer Republik eine besondere Bedeutung: Die Nachkriegskrisen mit den Angriffen auf die junge Demokratie von links und rechts schienen ebenso bewältigt wie die Hyperinflation, so dass eine Phase der Stabilisierung eintrat, die zugleich eine Explosion künstlerischer, kultureller und wissenschaftlicher Kreativität ermöglichte.

1924 ist nicht nur das Todesjahr Franz Kafkas und das Jahr, in dem Thomas Manns *Der Zauberberg* erscheint, es ist auch das Jahr, das für den in Osnabrück geborenen Schriftsteller Erich Maria Remarque und den ebenfalls in Osnabrück geborenen Künstler Friedrich Vordemberge-Gildewart (VG) einen Wendepunkt markiert.

Die Jahre in Hannover stehen im Mittelpunkt der Ausstellung *Aufbruch 1924: Erich Maria Remarque und Friedrich Vordemberge-Gildewart. Zwei Wegbereiter der Moderne*.¹ Hannover war in den 1920er Jahren ein bedeutendes Kunst- und Kulturzentrum der Weimarer Republik. Für Remarque war die Stadt eine Station zwischen Osnabrück und Berlin, wo er wenige Jahre später mit dem Antikriegsroman *Im Westen nichts Neues* die Bühne der Weltliteratur betrat. Als Werbetexter und

* Im Erich Maria Remarque-Friedenszentrum wurde die Ausstellung vom 24. März bis 18. August 2024 gezeigt und ist nun als Wanderausstellung verfügbar. In diesem Beitrag wird lediglich eine kleine Auswahl der Abbildungen verwendet.

1 Die Ausstellung war ein Kooperationsprojekt des Erich Maria Remarque-Friedenszentrums und der Stiftung kunst.konkret.konstruktiv – vordemberge-gildewart. Mitarbeit: Sven Jürgensen, Claudia Junk, Hans Peterse, Martin Siemsen für das Erich Maria Remarque-Friedenszentrum; Siegfried Hoffmann, Thomas Heinrich, Rolf Wiethäuper, Elk Franke für die Stiftung kunst.konkret.konstruktiv – vordemberge-gildewart. Unser Dank geht an: Continental-Werke (Hannover), Ullstein Verlag (Berlin), New York University (USA), Museum Wiesbaden, Kestner Gesellschaft (Hannover), Niedersächsisches Landesarchiv – Abteilung Osnabrück, Deutsches Literaturarchiv Marbach.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen

Redakteur beim Unternehmen Continental verdiente er sein Geld, schrieb aber auch Prosa und Lyrik und unterhielt Kontakte in die Hannoveraner Künstlerwelt.

Vordemberge-Gildewart studierte in Hannover Architektur, Innenarchitektur und Plastik an der Kunstgewerbeschule und an der Technischen Hochschule, nachdem er in Osnabrück eine Tischlerlehre absolviert hatte. Das Studium in Hannover sollte dazu dienen, seine handwerklichen Fähigkeiten zu erweitern, brachte ihn jedoch zur modernen Kunst und zur Gründung der *Gruppe K*. In Hannover etablierte Vordemberge-Gildewart sich als konkret-konstruktiver Künstler und zeigte 1924 seine ersten Werke in der Kestner Gesellschaft.

Die Ausstellung beleuchtet die Lebenswege dieser so unterschiedlichen Osnabrücker, die dennoch in der Kunst und in der gegenseitigen Unterstützung des Gelderwerbs zueinander fanden.

Remarque und »Fritz«

Weder zu Hause noch in der Schule fand ich Verständnis für meine Träume von einer Welt außerhalb meines Kreises oder Anleitung bei meinen Versuchen, mich unter den Büchern zurechtzufinden. Man konnte sich keine andere Zukunft vorstellen, als vielleicht die eines Postmeisters, Lehrers oder Apothekers.²

Das sollte sich ändern, nachdem Remarque um 1914/15 Friedrich Hörstemeier kennenlernte, einen Künstler, Musiker und Literaten, der ganz in der Nähe der damaligen Wohnung der Familie Remark wohnte. Sechzehn Jahre älter als Remarque, bestritt Hörstemeier seinen eher kärglichen Lebensunterhalt als Portrait- und Landschaftsmaler und -fotograf sowie mit dem Verkauf von Postkarten, die er nach seinen Gemälden anfertigte. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg publizierte er Gedichte im *Osnabrücker Tageblatt* und in der Dresdner Zeitschrift *Die Schönheit*, in der auch Remarque später veröffentlichte.

Hörstemeier lebte in einer kleinen Atelierwohnung über den Verkaufsräumen und der Werkstatt der Möbeltischlerei seines Bruders und führte ein zurückgezogenes Leben, nicht zuletzt aufgrund seiner Erkankung an Lungentuberkulose. Dennoch gruppierte sich um ihn ein Kreis aus kunst- und kulturinteressierten jungen Menschen, die für Hörstemeier sicherlich auch so etwas wie Familie darstellten.

Für Remarque war Hörstemeier eher ein väterlicher Mentor, der ihm das bislang vermisste Verständnis und die gewünschte Orientierungshilfe geben konnte. Es war

2 Wilhelm Scherp. »Der Gefangene seines Ruhms. Remarque spricht über sich selbst«. *Kölnische Zeitung*, 26.11.1929.



Fritz Hörstemeier, Friedel Vordemberge (der Cousin von VG) und Erich Maria Remarque in der Wohnung Hörstemeiers, Liebigstraße 17, Osnabrück, ca. 1915/16 (© Erich Maria Remarque-Friedenszentrum).

Hörstemeier, der Remarque neue Horizonte eröffnete, ihn mit der klassischen und zeitgenössischen Musik, mit den Werken aktueller Schriftsteller und Schriftstellerinnen und den Tendenzen in Kunst und Philosophie bekannt machte.

Hörstemeier selbst gab weder seinem Atelier noch der Gruppe einen Namen. Erst durch die Publikation von Remarques erstem Roman *Die Traumbude*³ entstand die Bezeichnung »Traumbuden-Kreis«. Zu ihm gehörten u.a. Friedel Vordemberge (der Cousin von Friedrich Vordemberge-Gildewart), Fritz Erpenbeck, Pauline Spencker, Erika Haase und Rudolf Kottmann. Durch Hörstemeier fanden die jungen Menschen zu eigenem künstlerischen Ausdruck, indem er ihnen Empfänglichkeit für Schönheit in Kunst und Natur vermittelte, sie an Dichtung und Prosa, bildende Künste, Theater und Fotografie heranführte, was einige von ihnen nachhaltig prägte. So wurde Fritz Erpenbeck nach dem Ersten Weltkrieg Schauspieler und Dramaturg und in der späteren DDR erfolgreicher Schriftsteller. Friedel Vordemberge studierte Kunst in Weimar, Berlin und Düsseldorf und lehrte ab 1947 bildende Künste in Köln, ab 1961 als Professor für Kunst. Pauline Spencker schrieb Gedichte, die sie in kleinen, mit Zeichnungen illustrierten Büchern veröffentlichte.

3 Erich Remark. *Die Traumbude. Ein Künstlerroman*. Dresden: Verlag der Schönheit, 1920.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen



Remarque am Tisch, ca. 1916 (© Erich Maria Remarque-Friedenszentrum).

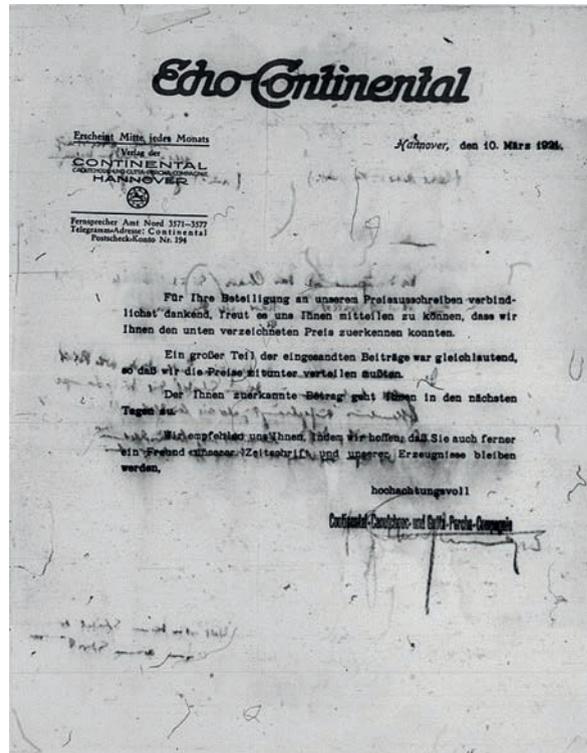
Die Bedeutung, die das Zusammentreffen und die Freundschaft mit Hörstemeier für Remarque hatte, lässt sich durch die Lektüre des Romans *Die Traumbude* wohl nur erahnen. Der Roman ist sowohl für den geistigen Mentor selbst als auch für die durch Hörstemeier gelegten Grundlagen künstlerischen Denkens eine Art Denkmal. Nicht ohne Grund nennt Remarque das Werk »Künstlerroman«, sucht er hier doch nach einem passenden Ausdruck für die Vereinigung von Leben und Kunst.

Nicht materielle und alltägliche Dinge sind für ihn Gegenstand des künstlerischen Ausdrucks, sondern metaphysische, immaterielle Erfahrungen und Erkenntnisse und schließlich die Versöhnung von »Leben« und »Kunst« im Kunstwerk. Das lässt sich »romantisch« nennen.

Schon hier beginnt der sogenannte »rote Faden« im Werk Remarques: die Beschreibung des Zwischenmenschlichen, des nicht Greifbaren und doch so Elementaren wie Liebe, Hass, Rache, Versöhnung und Leben. Und immer wieder die Bedeutung alles Künstlerischen, sei es Musik, Literatur oder bildende Kunst.

Remarque bei Continental

Bereits im März 1921 begann Remarque für die »Continental Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie« in Hannover zu arbeiten. Der erste bekannte Beleg für diese Tätigkeit ist der hier abgebildete Brief, der auch zugleich der erste Beleg für den geänderten Namen ist – von Remark zu Remarque. Diese Namensschreibung



Erich Maria Remark für *Echo-Continental*. Standardbrief für Gewinner eines Preisausschreibens, 10.03.1921 (© New York University, Fales Library, Remark-Collection).

geht auf die Vorfahren Remarkes zurück, die aus dem deutsch-französischen Sprachgrenzgebiet bei Aachen stammten und den Familiennamen Remark bzw. Remacle führten. Remark unterschrieb hier mit »Erich Maria Remark«. Auf der Rückseite befindet sich ein Entwurf für einen poetischen Artikel mit der Bemerkung »muß bis 22.6. fertig sein«. Auch diese Handschrift kann eindeutig Remark zugewiesen werden. In den folgenden Monaten finden sich diverse Unterschriften unter Briefen und Artikeln wie z.B. »Erich Maria Remark« oder »Erich Remark«, bis er sich schließlich ab 1922 für »Erich Maria Remark« entscheidet.

Der Weltkriegssoldat und ehemalige Lehrer, der eigentlich Schriftsteller werden wollte, arbeitete sich bei Continental in Hannover ebenso schnell wie erfolgreich in sein neues Aufgabengebiet ein. Er wußte, dass die Werbung dem Fisch und nicht dem Angler schmecken muss und erfand dementsprechend neue Werbestrategien für das Unternehmen, das vor allem Reifen, aber eben auch noch andere Dinge für den alltäglichen Gebrauch (z.B. Regenmäntel, Duschvorhänge, Schlauchboote) und die Industrie (z.B. Dichtungsringe) produzierte.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen



E.M.R. »Kapitän Priemkes Landabenteuer«. *Echo Continental* 10 (1922), 11/12 (Nov./Dez. 1922), 213; E.M.R. »Der Contibuben erster Streich«. *Echo Continental* 13 (1925), 1 (Jan. 1925), 23.

In den Zwanzigerjahren gab es wohl in Deutschland keinen Haushalt, in dem nicht irgendein Produkt von Continental genutzt wurde. Dementsprechend war *Echo Continental* mehr als eine Betriebszeitschrift für die Belegschaft, nämlich in erster Linie auch eine Kundenzeitschrift, die zeitweilig eine Auflage von über 100.000 Stück erreichte.

Sie spiegelte den Geschmack der Kunden, indem über Themen aus den Bereichen Sport und Technik berichtet wurde, um die Relevanz der Continental-Produkte zu verdeutlichen. Die Botschaft: Der moderne Mensch braucht die Produkte von Continental. In diesem Medium verkündete Remarque den »Tod der Romantik«, was immerhin ein Hinweis auf den kulturellen Anspruch dieser Zeitschrift ist. Remarque wurde im Juni 1923 ihr Chefredakteur. Die Comicfiguren »Kapitän Priemke« und auch die »Conti-Buben« waren seine Erfindungen. In den gereimten Vier- und Fünfzeilern Remarques erleben sie aberwitzige Abenteuer, geraten in zahlreiche Bredouillen, aus denen Conti-Produkte sie retten.

Durch Werbung verdienten zahlreiche Künstler ihr Brot, das sie durch ihre Kunst nicht verdienen konnten. Remarque brauchte noch fünf Jahre und einen weiteren Ortswechsel, bis er nicht mehr nur für, sondern auch von seiner Kunst leben konnte.

Der moderne Stil

Mit *Im Westen nichts Neues*, seinem Roman über den zurückliegenden Epochenbruch des Ersten Weltkrieges, kam Remarque als Schriftsteller 1928 in der Gegenwart an. Schon in Hannover zeigte er sich aber als Zeitgenosse und verabschiedete sich von etwaigen Sehnsüchten in die Vorkriegsvergangenheit.

So veröffentlichte er 1923 in *Echo Continental* einen bemerkenswerten Text unter dem Titel: »Vom Stil unserer Zeit«, in dem er urteilte: »Die Romantik ist tot.« Mit ihren Dichtern, Bildern und Gedichten sei sie nur noch in der geliebten, aber wehmütigen Erinnerung gegenwärtig. Dieser Wehmut setzte er harsch entgegen:

Aber dies alles ist doch von einer vergangenen Zeit geschaffen, es ist Nachklang, nicht Gegenwart, es kennzeichnet nicht mehr den Stil unserer Zeit.⁴

Typisch für »unsere Zeit«, das »Zeitalter der Maschinen«, sei die Empfindung, keine Zeit zu haben. Dementsprechend sei die Zeit nie so kostbar gewesen wie heute. Der angemessene Ausdruck der Zeit habe sich aus diesem Grund auf das Wesentliche zu konzentrieren und müsse entsprechend auf jedes Beiwerk verzichten. Diesen Anspruch könnten allein Linie und Fläche erfüllen.

Ein Musterbeispiel dafür sah er in dem neuen Verwaltungsgebäude von Continental, einem Bau des Architekten Peter Behrens:

Große, ruhige Flächen in edler Architektonik, gegliedert durch die Fens-
terausschnitte. Massig und schwer die Bronzefiguren am Eingang, prächtig,
aber in den einfachsten Linien, das Material der großen Empfangshalle. Das
Gebäude selbst nur für den Zweck gebaut; aber deshalb gerade ideal und
äußerst bequem [...] überall nur sparsame Linien, ohne etwas Nebensächli-
ches, kein Stuck, keine üppige Ornamentik; und deshalb ruhig, harmonisch,
zweckmäßig und schön.⁵

Remarque zeigte mit diesem Text, dass sein Arbeitgeber Produkte herstellte, mit denen er die Schnelllebigkeit der Gegenwart prägte: Continental war somit ein modernes Unternehmen mit »Stil«, ein Trendsetter. Remarque stellte im Hinblick auf die bevorstehende Automobilausstellung in Berlin Continental als ein Unternehmen vor, das den Puls der Zeit nicht nur aufnimmt, sondern auch dessen Rhythmus mitbestimmt.

⁴ Erich Maria Remarque. »Vom Stil unserer Zeit«. *Echo Continental* 11 (1923), 9/10 (Sept./Okt. 1923), 128–129.

⁵ Ebd.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen

Echo Continental



Das Verwaltungsgelände der Continental-Caeschbach- und Gotta-Percha-Compagnie, ein Musterbeispiel für den Stil unserer Zeit.

VOM STIL UNSERER ZEIT

Jede große Zeitepoche hatte auch ihren großen Stil, dem sich alles Geschaffene mehr oder minder streng nach einheitlichen Gesetzen einordnete. Die himmelstrebende Gotik schuf Dome und Münster, die heute noch, wie der Kölner Dom, für die Feigheit gebaut erscheinen, das überquellende Lebensgefühl der Renaissance ließ reiche Paläste und stolze Wohnhäuser entstehen, wie Hildesheim sie in großer Zahl aufweist; die prunkvollen Barockbauten in Dresden geben Kunde von dieser darauf folgenden bizarren Stilepoche; Sanssouci läßt uns das Rokoko und die Rückkehr zum klassischen Empire ahnen; nur unsere Zeit hatte bis vor kurzen keinen einheitlichen Stil gefunden.

Man gefiel sich in mehr oder minder geschmacklosen Spielereien mit alten Vorbildern, ahmte nach, erfand den greulichen Jugendstil, aber man traf nie den Geist der Zeit, bis endlich eine Ahnung davon aufdämmerte im modernen Zweckstil.

Die Romantik ist tot. Wir lieben noch mit leicht wehmütiger Erinnerung an goldene Jugendtage und frühere Schwärmerzeit den altvertrauten Klang des Fouthorns; wir können mit Eichendorff immer noch den Zauber der stillen Mondnacht, der plitschenden Brunnen, der geflüsterten Liebesworte in Boskettens und Kabatten empfinden; wir versetzen uns mit Sturm und Raabe zurück in die kleine Stadt, in der das Leben geruhsam und gemächlich dahingeht, — es gibt immer noch Dichter in Dachzimmern und Spitzweg-Originalen, die friedlich im geblühten Schlafrock ihren Tobak rauchen, Fuchsen begießen und Kakteen pflegen, es gibt immer noch malerische Winkel in Höfen und alten Häusern, die überglänzt sind von Frieden und Klarheit: Aber dies alles ist doch von einer vergangenen Zeit geschaffen, es ist Nachklang, nicht Gegenwart, es kennzeichnet nicht mehr den Stil unserer Zeit.

Unsere Zeit ist eiliger und hastiger geworden. Der merkantile Zug ist vorherrschend. Eine Stunde hat zwar noch immer 60 Minuten und eine Minute 60 Sekunden; dennoch ist sie uns ungleich wertvoller geworden als früher. Nie war die Zeit so kostbar wie heute; nie das Leben so diszipliniert wie jetzt. Der typische

Ausspruch für den Menschen von heute ist: »Ich habe keine Zeit.« Während früher ein Tag nur das Glied einer Kette ruhig dahinfließender Monate war, ist er heute vollgestopft mit Ereignissen, die einst für einen Monat genügten.

Ein großer Teil der Technik unserer Tage baut sich darauf auf, die Vorbedingungen für diesen aufreibenden, aufregenden Daseinskampf zu schaffen. Er gliedert sich wesentlich nach zwei Gesichtspunkten: Einmal, Hilfsmittel für den Daseinskampf an Hand zu geben, zum anderen, Zeit zu sparen.

Die ganze Verkehrsindustrie und Technik ist auf dem letzten Problem aufgebaut. Nach der Postkutsche kam die Eisenbahn, nach der Eisenbahn der Kraftwagen. Müßte man früher noch bestimmte Zeiten einhalten, um von Ort zu Ort kommen zu können, waren Fahrplan und Zugrad noch ein gewisses Hemmnis, so fällt auch dieses fort durch die Entwicklung des Kraftwagens zum modernen Verkehrsmittel.

Selbstverständlich ist es nicht möglich, bei einer so hochgespannten Tätigkeit, wie sie heute allenthalben herrscht, eine Sache, eine Angelegenheit, überhaupt das ganze Dasein so in der Breite und der Gründlichkeit, mit allen Details und allem Drum und Dran zu erfassen wie früher. Mehr denn je kommt es auf das Wesentliche, auf den Kern an, für das andere hat man keine Zeit. Und die Entwicklung der Fähigkeit, überall das Wesentliche zu erkennen, ist heute das Hauptanfordernis für jeden, der vorwärts kommen will. Das Nebenbei kann man nicht mehr brauchen; klipp und klar wird das Hauptsächliche herausgeschält — dann drängt schon ein Neues heran.

Knappheit, sparsamer Ausdruck, große Linie, Beschränkung auf das Wesentliche, das sind die Hauptmomente für den Stil unserer Zeit. Früher baute man Dome und Paläste; heute Warenhäuser und Fabriken. Wir leben im Zeitalter der Maschinen.

So manche empfindsame Seele hat um die sterbende Poesie getrauert, als die Maschinen überall zu stampfen begannen, als Industrie- werke entstanden, Hochofen glühten und



Das Kraftrad ist in seiner auf höchste Leistung gestellten Zweckmäßigkeit ein typischer Ausdruck unserer Zeit.

128

Erich Maria Remarque. »Vom Stil unserer Zeit«. *Echo Continental* 11 (1923), 9/10 (Sept./Okt. 1923), 128–129; Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Schornsteine qualmen. Mit Unrecht: Denn gerade diese nüchternen Dinge offenbaren einen seltsamen Reiz; ein aufreizender Rhythmus ging von dem Gestampfe der Klämme, dem Gedröhn der Maschinen, dem Geheul der Motoren, den scheinbar kalten Fronten der Fabriken aus: Der Rhythmus unserer Zeit.

Die Linie und die Fläche, nicht das Beiwerk, geben den Ausdruck. Bezeichnend dafür sind die Bauten von Peter Behrens; hervorragend als Musterbeispiel das Verwaltungsgebäude der Continental. Große, ruhige Flächen in edler Architektur, gegliedert durch die Fensterschritte. Massig und schwer die Bronzefiguren am Eingang, prächtig, aber in den einfachsten Linien, das Material der großen Empfangshalle. Das Gebäude selbst nur für den Zweck gebaut; aber deshalb gerade ideal und luftest bequem. Die einzelnen Räume groß, luftig, mit allen Mitteln neuzeitlicher Hygiene angelegt, überall nur sparsame Linien, ohne etwas Nebenständliches, kein Stück, keine üppige Ornamentik, und deshalb ruhig, harmonisch, zweckmäßig und schön.

Besonders bemerkbar prägt sich der moderne Stil auch im Kraftfahrzeug aus. Von den Anfangsversuchen der Fahrzeugindustrie kam man bald zu immer einfacheren Linien, indem man sich darauf beschränkte, alles überflüssige Beiwerk fortzulassen. Von den hochbordigen Wagen, die im Anfangsaufsatze dieses Heftes abgebildet sind, gelangte man mehr und mehr zu dem schnittigen Wagentyp, der augenblicklich den Markt beherrscht. Die amschwungene Linie vom Kühler über die Haube, durchgeführt in fast wagerechter Richtung über die Karosserie hinweg, gegen deren betonte Grade die Eleganz der geschwungenen Linie von den vorderen Kotflügeln über das Trittbrett zur Einbuchtung der hinteren Kotflügel läuft, schafft einen harmonischen Ausgleich.

Der lange, gestreckte Wagen, dessen Schnitt geradezu raffiniert zweckmäßig und elegant ist, erhält allerhöchstens eine Betonung durch satte, leuchtende Farbe; aber unbedingt gehören zu dem wirklich eleganten, stilgemäßen Wagen die schwarz-weißen Continental-Godresten, die, ebenfalls auf höchste Zweckmäßigkeit und Dauer gearbeitet, dem Wagen erst den letzten Schmuck geben. Es ist außerordentlich, wie sehr ein Auto dadurch im Aussehen gewinnt.

Noch mehr aber ist die Leistungsfähigkeit dieser Reifen zu bewundern, wenn der Wagen auf schwierigsten Straßen in rasender Schnelligkeit unbedingt sicher auf den treuen »Conticords« dahinsaus, und der Fahrer wie aus Erz gegossen eisern die Hand am Steuer hält, eingehüllt in die praktische und zum Wagen passende Auto-Bekleidung (wie sie auferst bequem und in sehr modernen Schnitten von der »Continental« hergestellt wird), wenn die Räume und Telegraphenstangen nur so vorüber-

purzeln und die Reifen die Landstraße nur so in sich hineinfressen, so daß im Gefühl des sicheren Dahinstürens das Lebensgefühl hochschwellt und den vollen Genuß des Autofahrens prachtvoll fühlbar macht.

Typisch für den Stil der Zeit ist auch der Bau der Lastkraftwagen. Der scharf betonten Horizontale des Lastraumbodens halten die Senkrechten des Vorderbaues die Wage. Der Bau hat jetzt durch die Verwendung der »Continental-Elastic-Vollreifen« und der »Continental-Riesenluftreifen« neue Möglichkeiten zur Anpassung und Vervollkommnung erhalten.

Ganz auf Zweck gestellt, ein bebendes, nervöses Ineinandergreifen von Eisen, Stahl und Gummi ist das Kraftrad. Es ist der Ausdruck unserer vorwärtsdrängenden Zeit; eine Höchstmenge Kraft auf einen Mindestraum zusammengepreßt. Durch den »Continental-Block-Kraftfahrreifen« sind die Vorbedingungen für das atemberaubende Tempo dieser rassisten Gefährte geschaffen: Vollendeter Gleitschritt und größte Geschwindigkeit.

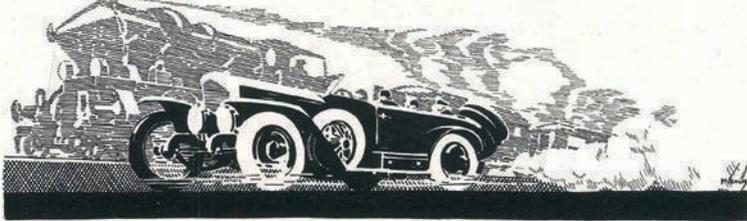
Ab Anzug noch einen Straßensatz zu tragen, ist allein schon aus Gründen der Zweckmäßigkeit verpönt; abgesehen davon sieht es wirklich nicht gut aus, jemand im Cutaway mit fliegenden Rockschößen auf seinem Benzolreiß dahinbrausen zu sehen. In Frage kommt die Continental-Bekleidung, die für alle Zwecke vom dünnsten Staublänger bis zur dicksten Lederjacke hergestellt wird. Den Kausch der Geschwindigkeit, dieses allen Kraftfahrern wohlbeliebte Gefühl, wenn man über dem Rade hängt und einem die Welt förmlich entgegenströmt, empfindet der Kraftfahrer am unmittelbarsten.

Die Überwindung der Zeit: Mehr denn je ist dieses Problem in den Vordergrund des Interesses gerückt; ebenso wie die Verkehrstechnik wichtiger denn je geworden ist. Die diesjährige Automobil-Ausstellung in Berlin gibt eine gedrängte Übersicht über ihren augenblicklichen Stand, über neuerzielte Erfolge und Verbesserungen. Sie ist Rückblick und Ausblick. Und sie zeigt, daß das Jahrhundert der Technik und des Verkehrs doch nicht so nüchtern ist, wie es von zurückgebliebenen Geistern gern dargestellt wird. Wohl ist es das Jahrhundert der Arbeit und der Motoren. Aber auch die Arbeit hat ihre Poesie, auch die Maschinen haben ihre Romantik, auch die Motoren klopfen im Zeitpuls mit; und auch unser hart gehämmertes Jahrhundert der höchstgespannten Energie, des gesteigerten Nervenkampfes, der Schlotte, Fabriken, Riesenbohlenhöfe, Erpreßzüge, Automobile hat seine strenge Schönheit und seine dunkle Phantastik, auch es hat großen Stil und einheitlichen Ausdruck gefunden: Das beweist die Automobil-Ausstellung 1923, Berlin.



Die langgestreckte Form des modernen Kraftwagens kennzeichnet das Zweckstil von heute.

Der schnittige Lastwagen hat den elegantesten Seiten »Conticords«.



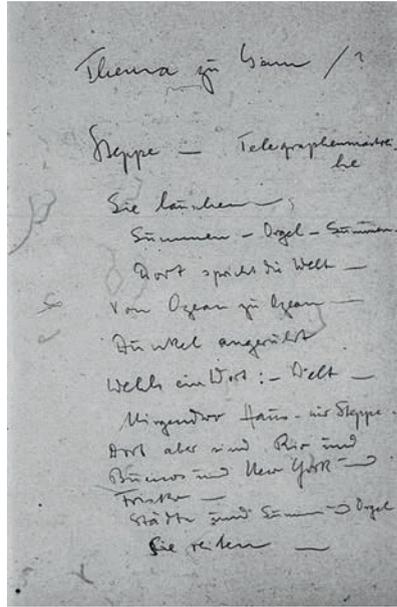
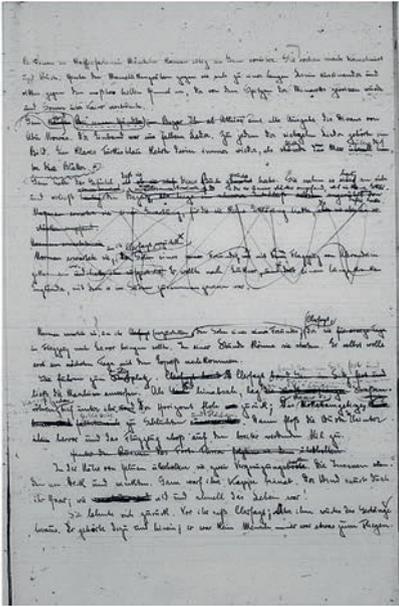
129

»Leben ist alles« – Der Roman *Gam*

Nach seinem Roman *Die Traumbude*, den er 1920 veröffentlichte, arbeitete Remarque in Hannover vom Jahreswechsel 1922/23 bis zum Sommer 1924 intensiv an seinem zweiten Roman *Gam*.

Für das Manuskript nutzte er sogar die Rückseiten von *Echo Continental*-Druckfahnen. Beruf und Berufung verknüpfte der noch suchende Schriftsteller und Marketingfachmann aufs Engste miteinander.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen



Manuskriptseite und Notizen zum Roman *Gam* (© New York University, Fales Library, Remarque-Collection).

Trotz aller konzeptionellen Überlegungen und Charakterisierungen, die die Arbeit am Manuskript begleiteten, bekam er seine Geschichte nicht richtig ›in den Griff‹. Er konnte die zahlreichen Ortswechsel, die Reisen zu exotischen Plätzen (unerhört: mit dem Flugzeug!) nicht zu einer konsistenten Erzählung verbinden.

Remarque schildert die Abenteuer der Jetsetterin und Femme fatale Gam, die es an keinem Ort länger aushält. Immer wieder bricht sie auf und aus. Auf ihrer Suche nach sich selbst reist sie um die Welt und zeigt sich dabei als ein Antityp zur Welt des Spießers: wild, geheimnisvoll und erotisch. Und vor allem: unabhängig. Remarque notiert ihre letzten Gedanken:

Leben ist alles – Ich empfinde – göttlichstes Gefühl – die Welt ist jung wie ich – Solange ich mich empfinde, steht die Welt – Solange ich mich lebe, lebe ich Alle – ⁶

Im Rausch der Geschwindigkeit sucht sie außerhalb der konventionellen Ordnung das Einmalige und darin sich selbst. Die Modernität dieser exzentrischen Frauengestalt, die ihre Ungebundenheit zelebriert, zeigt sich im Vergleich zu den grotesken

6 Erich Maria Remarque. *Gam*. Köln: Kiepenheuer & Witsch, 2019, 249.

Frauengestalten in Thomas Manns 1924 erschienenem Roman *Der Zauberberg*, in dem dieser die Handlung soweit verlangsammt, dass sie bisweilen in Bewegungslosigkeit erstarrt. Bewegungsarm ist hingegen keiner von Remarques Romanen.

In seinem Antikriegsroman *Im Westen nichts Neues* und auch in *Der Weg zurück* kommt eine solche Frauengestalt wie Gam nicht vor. Remarque nimmt sie erst mit Pam in *Drei Kameraden* und seinen folgenden Romanen wieder auf: so etwa mit Joan Madou in *Arc de Triomphe*, in der die Züge von Marlene Dietrich hervortreten.

Natasha Paley, Gypsy Markoff, Ilse Jutta Zambona, Paulette Goddard und Marlene Dietrich – schon im Roman *Gam* war sein später favorisierter Frauentyp erkennbar.

Füttert man einen Chatbot mit den Informationen, die Remarque in *Gam* über seine Hauptfigur mitteilt, dann generiert die KI unter unendlichen Möglichkeiten nebenstehendes Bild. Vergleicht man dieses Bild ohne Urheber wiederum mit den Frauen, für die sich Remarque interessierte und die sich für Remarque interessierten, dann entspricht dieses Bild exakt seinem Ideal von Weiblichkeit.



Gam – Wiederkehr der Personen

Mit dem zu Lebzeiten unveröffentlicht gebliebenen Roman *Gam* begann eine neue Phase des Romanschriftstellers Erich Maria Remarque. Das Manuskript ist trotz der bereits 1920 erfolgten Publikation des Romans *Die Traumbude* mit »1. Roman« gekennzeichnet. An *Gam* arbeitete Remarque von der Zeit des Jahreswechsels 1922/23 bis zum Sommer 1924.

Der Autor schilderte in atemberaubendem Tempo die Suche der gleichnamigen Protagonistin nach sich selbst, nach den Urgründen des Daseins, und zeichnete zugleich ein Bild der Frau als ein grundsätzlich vom Mann unabhängiges Geschlecht, das ein selbstbestimmtes Leben führen kann. Der Roman entsprach

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen

damit nicht nur dem damaligen Zeitgeist, auch die exotischen Handlungsorte sollten ein Gegenbild zur funktionalen, technisierten, modernen Welt schaffen und folgten somit den zeitgenössischen kolonialen Vorstellungen und Sehnsüchten.

Einige der im Roman beschriebenen Figuren – oder zumindest ihre Namen – tauchten später sowohl in Briefen an z.B. Marlene Dietrich als auch in Romanen oder als Pseudonym unter Artikeln von Remarque wieder auf. Sie verselbständigten sich und standen somit auch als Erinnerung an eine frühere Schriftstellerexistenz, die sich stark vom späteren exilierten und verfolgten, pazifistischen und humanistischen Autor unterschied.

Unter dem Pseudonym »Lavalette« oder »J. de Lavalette« oder »Juan de Lavalette« veröffentlichte Remarque mehrere Artikel in unterschiedlichsten Zeitschriften:

- Juan de Lavalette. »Die Vielgelesenen«. *Das Magazin* (Berlin), 1925, 8 (April 1925), 56–58.
- Juan de Lavalette. »Das Glück der stählernen Pferde«. *Hermann Hoffmann's Monatshefte* 1 (1925), 5 (Mai), 4–5.
- Lavalette. »Praktisches Reisen. Was man beachten sollte!«. *Hannoverscher Kurier*. [Beilage] *Reisen im Auto*, 28.06.1925.
- Lavallette. »Die Vielgelesenen II«. *Das Magazin* (Berlin), 1925, 11 (Juli 1925), 48–50.

Den Namen »Clerfayt« verwendete Remarque für die Hauptfigur im Roman *Der Himmel kennt keine Günstlinge* (1961), in dem sich der Autor wieder der Rennfahrerthematik zuwandte, die ihn in den 1920er Jahren bereits faszinierte und die auch schon den Hintergrund für den Fortsetzungsroman *Station am Horizont* (in *Sport im Bild* 1927/28) sowie für zahlreiche Erzählungen bildete.

In *Station am Horizont* heißt die Figur »Kai«, ein Name, den er auch bereits in *Gam* benutzt. Hier eine Auswahl an Veröffentlichungen mit Personen, die dieselben Namen tragen wie in *Gam* und deren Handlungen und Orte (zumeist exotisch) starke Parallelen aufweisen:

- »Silhouette vom Jang-tse-kiang«. *Jugend* (München) 28 (1923), 13 (01.07.1923), 388–389.
- »Inshalla«. *Jugend* (München) 28 (1923), 18 (15.09.1923), 533–534.
- »Kai«. *Jugend* (München) 29 (1924), 1 (10.01.1924), 6–7.
- »Der Tamilenboy«. *Jugend* (München) 30 (1925), 18 (02.05.1925), 427–430.

In der Korrespondenz mit Marlene Dietrich verwendete Remarque zahlreiche Namen, u.a. »Ravic«. Der Protagonist im Roman *Arc de Triomphe* trägt ebenfalls diesen Namen, was Marlene etwas verärgerte, da sie nicht mehr wußte, »wie ich



Das Glück der fähleren Pferde

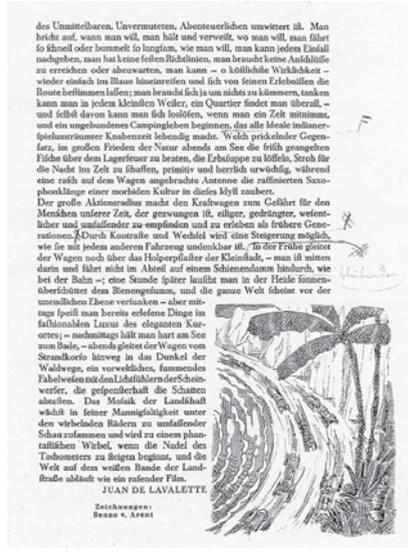
Wenn der Himmel wie eine strahlende Glocke aus Lapislazuli über der Welt hängt und die Horizonte weid, voll Lockung und Verheißung auf den Wäldern und Bergketten ruhen, dann klingt das Geräusch des Motors im Lärm der Haiservögel anders als sonst, er nützt und knarrt und raunt und leucht wie eine unwillige Katze, – und wenn man aus dem Wagen springt, um den geübtesten Turm der Arbeit zu beginnen, dann glinst möglich am Nimmerrand das intermationale „D“ auf, fängt den Blick und läßt flüchtige Visionen ertönen: Breite, holländische Straßen zwischen Tulpenfeldern, soweit das Auge reicht, mit der atemberaubenden Heiligkeit des Meeres am Horizont, – halbherzige Abenteuerei, bei denen wenige Schritte neben dem Wagen der Abgrund droht, während die Schneehäupter der Berge wie mit Silberfüßeln in den verblühenden Himmel geschüttelt flüchten, – das warme, verhangene Braun der unendlichen Ebene, durch die der gedrohte Motor langsam in den glückendurchwehten malträtierten Abend gleitet. –

Und diese Bilder beknen sich fest, hartnäckig, unverschieblich, bis endlich eines Tages die schweren Lederkoffer herangehoppelt und am Kofferplatz des Wagens festgedrückt werden, der Reisefreß sorgfältig ergötzt wird, und es hinausgeht, um wieder einmal zu fahren, wie die Welt ausieht hinter festig stampfenden Motoredern.

Große Aufmerksamkeit muß der Kleidung gelten. Antorenellen sollen besonders aufwändig; Spezialzubehör ist deshalb erforderlich. Es ist ein originelles Paradoxon, daß die Technik, von der empfindsamere Gemüter auch heute noch behaupten, sie werde mit ihrer Nüchternheit jede poetische Stimmung, eine neue Romantik des Reflektierten ermöglicht hat, wie sie vollkommen nicht gedacht werden kann.

Die Eisenbahn ist nur ein Beförderungsmittel; reifen im eigentlichen Sinne des Wortes kann man nur im nicht. Reisen heißt durch die Lande schweifen, ganz wie Gedächtnis und Neugier es vordrängen, Stimmung, Laune und Umgebung entsprechend.

Die Kraftwagen dagegen ist das Fahrzeug der besten Reiseeffizienz. Er gestattet die Freiheit ohne Grenzen, ein köstliches Vagabondieren, das ständig von Reiz



des Unmittelbaren, Unvermittelten, Abenteuerlichen unwirker ist. Man liebt auf, wenn man will, man hält und verweilt, wo man will, man fährt so schnell oder bummelt so langsam, wie man will, man kann jedes Unfall nachgeben, man hat keine festen Rhythmen, man braucht keine Ansküffe zu erreichen oder abzuwarten, man kann – o köstliche Wirklichkeit – wieder einfach ins Blaue hinausfahren und sich von festen Erdböden die Route bestimmen lassen; man braucht sich ja um nichts zu kümmern, tanken kann man in jedem kleinsten Weller, ein Quartier findet man überall, – und selbst davon kann man sich hüten, wenn man ein Zeit minimalist, und ein ungebundenes Campingleben beginnen, das alle ideale indischer-Festlandsraumer Krautzeit lebendig macht. Welch prickelnder Gegenfanz, im großen Frieden der Natur abends um See die frisch gesponnenen Fische über dem Lagerfeuer zu braten, die Erbsuppe zu köcheln, Stroh für die Nacht ins Zelt zu schaffen, primitiv und herrlich unwichtig, während eine sich auf den Wagen angebrachte Antenne die raffinierten Saccophoonklinge einer modernen Kultur in dieses Myll zaubert.

Der große Aktionsradius macht den Kraftwagen zum Gefährt für den Menschen infirere Zeit, der gewungen ist, alliger, gedrückter, weitentlicher und unzufriedener zu empfinden und zu erleben als frühere Generationen. Durch Kontraste und Wechsel wird eine Steigerung möglich, wie sie mit jedem anderen Fahrzeug unerkennbar ist. In der Fülle gleitet der Wagen noch über das Holzgeräusch der Kleinfuß, – man ist mitten darin und fährt nicht im Abseil auf einem Schienenstrahl hindurch, wie bei der Bahn –; eine Stunde später läuft man in der Helle kinnberüberflutet den Bergesgipfel, und die ganze Welt schwebt vor der unendlichen Ebene verfunken – aber mittags speißt man bereits erlesene Dinge in fashionalen Luxus des eleganten Kortes; – nachmittags hält man hart am See zum Bade, – abends gleitet der Wagen vom Steandkoffe hinweg in das Dunkel der Waldwege, ein vorweildes, summenendes Fabelwesen mit den Lichtblättern der Schenkerwürter, die gelipmtheit die Schenker ablesen. Das Motok der Landschaft wühlt in fetter Mannigfaltigkeit unter den wirbelnden Rädern zu unstillender Schau aufsteigen und wird zu einem phantastischen Wirbel, wenn die Nadel des Totometers zu steigen beginnt, und die Welt auf dem weißen Bande der Landstraße abfließt wie ein rasender Film.

JUAN DE LAVALLETTE
Zerschlagen:
Rausch v. Artzt

Juan de Lavalette. »Das Glück der stählerne Pferde«. *Hermann Hoffmann's Monatshefte* 1 (1925), 5 (Mai), 4–5.

dich anreden soll – Ravic ist jetzt Allgemeingut.⁷ *Arc de Triomphe* sollte ursprünglich ein Buch für und über Marlene Dietrich werden, doch Remarque änderte die Prioritäten hin zu einem der wichtigsten Exil-Romane. Auch das ein Ärgernis für Marlene, deren Charakterzüge sicherlich dennoch in die weibliche Hauptfigur Joan Madou eingeflossen sind.

Die Figur Ravic ist schon im Roman *Gam* ein Ästhetiker wie auch in weiteren Texten der 1920er Jahre. Und auch im letzten, unvollendet gebliebenen Roman *Das gelobte Land* taucht Ravic wieder auf und wird Teil der in diesem Roman ausführlich geschilderten New Yorker Emigrantenszene.

Remarques moderne Frauen

Gam ist der einzige Roman Remarques, in dem er eine weibliche Hauptfigur in den Mittelpunkt stellt. Die auktoriale Erzählperspektive wahrt gleichwohl eine Distanz zur Hauptfigur: Nicht Gam berichtet dem Leser ihre Erlebnisse, sondern

7 Marlene Dietrich in Paris an Erich Maria Remarque in New York, Brief vom 01.12.1945, zitiert nach: Thomas F. Schneider, Werner Fuld (Hgg.). »Sag mir, daß Du mich liebst ...«. *Erich Maria Remarque – Marlene Dietrich. Zeugnisse einer Leidenschaft*. Köln: Kiepenheuer & Witsch, 2001, 177.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen



links: Robert Taylor als Ernst Lohkamp, Margaret Sullavan als Patricia Hollmann und Robert Young als Gottfried Lenz in *Three Comrades*. USA: MGM, 1928; Regie: Frank Borzage.
rechts: John Gavin als Ernst Gräber und Liselotte Pulver als Elisabeth Kruse in *A Time to Love and A Time to Die*. USA: Universal, 1957; Regie: Douglas Sirk.

ein Erzähler berichtet über sie und ihre Abenteuer. Remarque hütet sich davor, die Erlebnisse Gams in der Ich-Perspektive zu erzählen.

In den Romanen *Im Westen nichts Neues* und *Der Weg zurück* treten die weiblichen Figuren in den Hintergrund. Episodenhaft begegnen die deutschen Frontsoldaten um Paul Bäumer jungen Französisinnen, das Kriegsgeschehen beeinflussen können diese Begegnungen aber nicht. Und im Heimaturlaub wartet der Tod: Paul Bäumers Mutter stirbt an Krebs.

Auch in *Der Weg zurück* lädt Remarque keine Frau so geheimnisvoll auf wie in *Gam*. Der Nachkriegsalltag ist ein Kampf ums Überleben, in dem das Bordell ein Geschäftsmodell für den kurzen Lustgewinn mit eindeutiger Rollenverteilung ist. Und die Ehe ist ein gebrochenes Versprechen, das den Erwartungen und Hoffnungen der Heimkehrer nicht standhalten kann.

In seine Romane verwebt Remarque Begegnungen und Liebesbeziehungen aus seinem eigenen Leben. So hat er Joan Madou in *Arc de Triomphe* erschaffen vor dem Hintergrund seiner ebenso intensiven wie unglücklichen Liebe zu Marlene Dietrich. Und seine erste Frau Ilse Jutta Zambona spiegelt sich in der Offiziers-tochter Pat, der weiblichen Hauptfigur in dem Roman *Drei Kameraden*.

Remarque zeigt in seinen Romanen moderne Frauen, die den bürgerlichen Erwartungen und Rollenzuweisungen widerstehen: Selbstbewusst, unabhängig und ohne Kinder halten sie die Fäden in der Hand, in denen sich die männlichen Protagonisten verirren. In diesen Frauen verdichtet er die Tragik des 20. Jahrhunderts.

Alle folgenden Romane zentriert Remarque um Liebesgeschichten, die er aus der männlichen Perspektive seiner Protagonisten erzählt: *Arc de Triomphe* erzählt die Erlebnisse des deutschen Chirurgen Ravic in Paris kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Er sinnt auf Rache für seine von Nationalsozialisten ermordete

Frau. Er begegnet der geheimnisvollen Sängerin Joan Madou. Sie verlieben sich ineinander, aber der Tod durchkreuzt ihre Hoffnung auf eine gemeinsame Zukunft.

In dem Emigrantenroman *Liebe Deinen Nächsten* verliebt sich der Flüchtling Ludwig Kern in Ruth Holland, die einander zunächst verlieren, sich wiedertreffen und schließlich nach Mexiko flüchten können. Und in *Der Funke Leben* stirbt zwar die Hauptfigur, der Häftling mit der Nummer 509, dessen Name Friedrich Koller ist. Das KZ verlassen aber Bucher und Ruth zusammen in der Hoffnung, sich gemeinsam ein neues Leben aufbauen zu können. In *Zeit zu leben und Zeit zu sterben* wird die junge Elisabeth zur Hoffnungsträgerin, erwartet sie doch ein Kind von Ernst Gräber.

Friedrich Vordemberge-Gildewart (1899 – 1962)

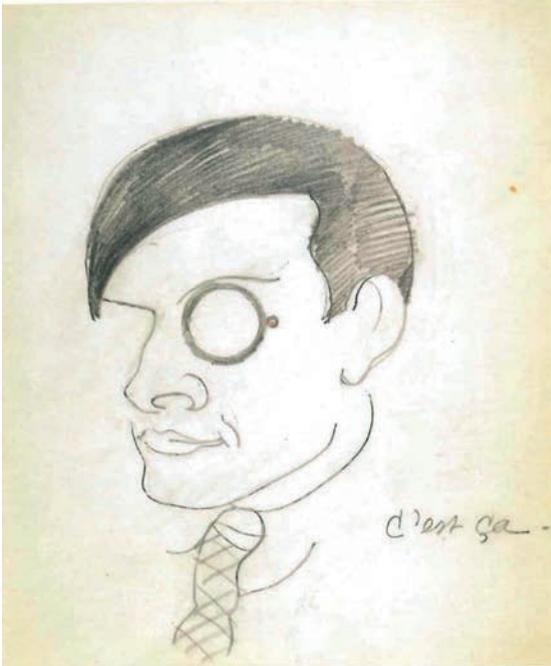
Friedrich Vordemberge-Gildewart wurde am 17. November 1899 als Sohn des Tischlermeisters Heinrich August Vordemberge in Osnabrück geboren. Die Werkstatt seines Vaters befand sich in der Großen Gildewart 27, heute Sitz der *Sievert Stiftung für Wissenschaft und Kultur*. Nachdem er in Osnabrück bei Julius Schütze eine Tischlerlehre absolviert hatte, studierte er Architektur, Innenarchitektur und Plastik an der Kunstgewerbeschule und an der Technischen Hochschule in Hannover. Das Studium in Hannover sollte dazu dienen, seine handwerklichen Fähigkeiten zu erweitern, brachte ihn jedoch zur modernen Kunst.

Hannover war in den 1920er Jahren ein bedeutendes Kunst- und Kulturzentrum der Weimarer Republik. In dieser Stadt etablierte er sich als konkret-konstruktiver Künstler. Um sich von seinem Cousin Friedrich Vordemberge, wie er Künstler, zu unterscheiden, nannte er sich Vordemberge-Gildewart oder auch »VG«. Er lernte Kurt Schwitters und Theo van Doesburg kennen, die seine Freunde wurden. 1924 gründete er in Hannover gemeinsam mit Hans Nitzschke die *Gruppe K*.

Im Haus der Kestner Gesellschaft in Hannover übernahm Vordemberge-Gildewart das Atelier des russischen Konstruktivisten El Lissitzky und liess sich von dessen Kunst inspirieren. Theo van Doesburg machte ihn 1925 zum Mitglied der niederländischen Künstlerbewegung *De Stijl* und vermittelte Kontakte nach Paris, wo er noch im gleichen Jahr ausstellte. Zusammen mit Kurt Schwitters, Hans Nitzschke und Carl Buchheister gründete er 1927 *die abstrakten hannover*.

Neben seiner Tätigkeit als Künstler arbeitete Vordemberge-Gildewart als Typograph und Werbegestalter. Sein Bild *K33* (1927) schickte er als Leihgabe an das Städtische Museum in Osnabrück. Es rief heftige Kontroversen hervor und wurde zeitweilig abgehängt. Später sollten die Nationalsozialisten das Bild als »entartet« beschlagnahmen und nach Berlin schicken. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs gilt es als verschollen.

Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen



Friedrich Vordemberge-Gildewart, Zeichnung von Hans Nitzschke 1925 in VGs Gästebuch Hannover 1925–29 (© Museum Wiesbaden, Archiv Vordemberge-Gildewart).

Vordemberge-Gildewart und seine jüdische Frau Ilse Leda verließen 1938 Deutschland und fanden einen Zufluchtsort in Amsterdam, wo beide den Zweiten Weltkrieg überlebten. In Amsterdam traf er sich regelmäßig mit dem Maler Max Beckmann, der sich dort ebenfalls im Exil befand. Vordemberge-Gildewart kehrte im Jahre 1954 nach Deutschland zurück, wo er bis zu seinem Tode am 19. Dezember 1962 die Abteilung für visuelle Kommunikation an der Hochschule für Gestaltung in Ulm leitete.

Die Gruppe K

[...] 1924 ist eine Zeit grosser Ereignisse. Mit dem Maler Hans Nitzschke gründete ich zunächst die »Gruppe K« (K von Konstruktivismus), aus der später die in der Welt bekannt gewordene Gruppe »die abstrakten hannover« entstand. Im Hause der Kestner-Gesellschaft Hannover, Königstrasse 8, richteten wir uns drei Ateliers ein (wovon ein Bildhauer- und ein Wohn- und Malatelier für mich). Ein ideales Arbeiten und Wohnen in



In Hans Nitzschkes Atelier 1925: Friedrich Vordemberge-Gildewart, Nelly van Doesburg, Kurt Schwitters, Theo van Doesburg, Käthe Steinitz und Hans Nitzschke (© Museum Wiesbaden, Archiv Vordemberge-Gildewart).

einem Kunsthaus, wo die Spitze der internationalen modernen Kunst uns nur förderlich sein konnte. Bevor wir mit unserer ersten Ausstellung der »Gruppe K« im Mai 1924 in der Kestner-Gesellschaft erschienen, machte meine erste Auslandsreise den Kontakt mit der Aussenwelt (London, Wembley Exhibition). Ein würdiger Abschluss des Inflations-Debakels.

Dass die erste Ausstellung der »Gruppe K« in der Kestner-Gesellschaft stattfinden musste, war eine selbstverständliche und ehrenvolle Sache! In Remarque (den ich von unserer gemeinsamen Vaterstadt Osnabrück her kannte und der damals in Hannover lebte und wirkte) fand ich denjenigen, der für den Katalog das Vorwort schrieb.

Diese Ausstellung wurde ein Erfolg für uns: Aufruhr auf der einen Seite, Anerkennung auf der anderen; die Ausstellung brachte viele neue Verbindungen mit anderen Städten und Gruppen. Der »Sturm«, Berlin, lud uns zur Ausstellung ein (1925) und machte uns schon vorher zu »Sturm«-Mitgliedern. [...]»⁸

8 Friedrich Vordemberge-Gildewart. »Fragment einer Autobiographie«. »nichts – und alles«. *Der De Stijl-Künstler Friedrich Vordemberge-Gildewart*. Hg. vom Museum Wiesbaden. Bielefeld: Kerber Verlag, 2013, 11–12.

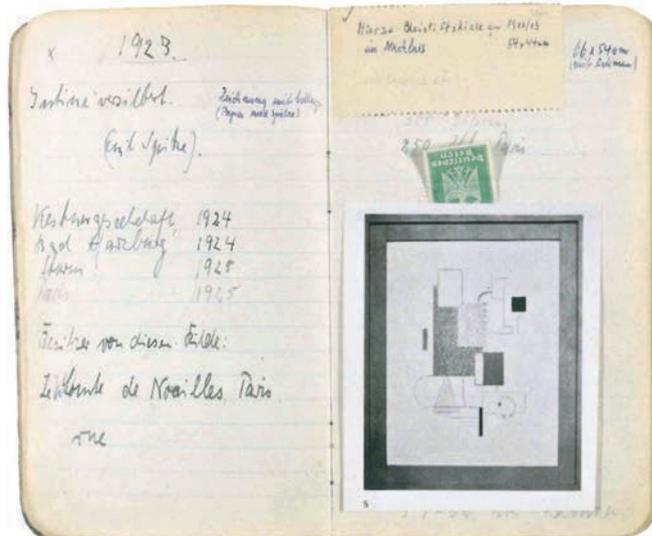
Jürgensen / Junk / Peterse / Siemsen



Titelblatt und Bildverzeichnis des Kataloges zur Ausstellung der *Gruppe K* in den Räumen der Kestner Gesellschaft Hannover, 1924 (© Museum Wiesbaden, Archiv Vordemberge-Gildewart).

Vordemberge-Gildewart und Nitzschke gehörten 1927 zu den Gründungsmitgliedern der *abstrakten hannover*, doch in späteren Jahren sollten sich ihre Wege trennen. Hans Nitzschke wurde 1903 in Hannover geboren. Er studierte Innenarchitektur an der Kunstgewerbeschule Hannover und absolvierte 1922 und 1923 ein Praktikum im Atelier des Berliner Architekten Michael Rachlis. Anschließend kehrte er nach Hannover zurück. Er beteiligte sich an der *International Exhibition of Modern Art* im Brooklyn Museum in New York (1926). Neben der Malerei war er als Architekt, Graphiker und Designer tätig. Seine Stahlrohrstühle fanden eine breite Anerkennung. 1936/1937 hielt er sich in London auf und ließ sich nach seiner Rückkehr in München nieder. Als Wehrmatsangehöriger fiel er am 26. August 1944 bei Paris.

Vordemberge-Gildewart dokumentierte seine künstlerische Produktion detailliert in »Werkstattbüchern«, so auch Kunstwerke, die im Mai 1924 in der Kestner



Die Abbildung zeigt Seiten aus einem »Werkstattbuch« von Friedrich Vordemberge-Gildewart (© Museum Wiesbaden, Archiv Vordemberge-Gildewart).

Gesellschaft gezeigt wurden, wie z.B. *Intim versilbert*, *Grosse Konstruktion*, *Konstruktion mit Wallstreet* und *Rot konstruiert*.

Vordemberge-Gildewart und Remarque

Vordemberge-Gildewart und Remarque kannten einander bereits aus Osnabrück. Der Cousin Vordemberge-Gildewarts, Friedrich Vordemberge, war mit Remarque zusammen im so genannten »Traumbuden-Kreis« um Fritz Hörstemeier. In Hannover trafen sich beide wieder und Erich Maria Remarque steuerte zu dem Katalog der *Gruppe K* das programmatische Vorwort bei.

Wie viele andere Künstler auch war Vordemberge-Gildewart auf Einkünfte aus nichtkünstlerischer Arbeit angewiesen – u.a. schuf er 1924 Entwürfe für Werbematerial der Firma Continental (Remarques Arbeitgeber) und gestaltete beispielsweise die Inneneinrichtung des Autohauses Bischoff & Hamel in Hannover. Wie intensiv die Zusammenarbeit zwischen Vordemberge-Gildewart und Remarque tatsächlich war, lässt sich nicht mehr ermitteln.

Noch 1928 schickte Vordemberge-Gildewart Fotografien an Remarque nach Berlin, die für eine Publikation in *Sport im Bild* gedacht waren. Remarque antwortete am 10.11.1928: