

# The Architectural Qualities of Georges Vantongerloo's Oeuvre

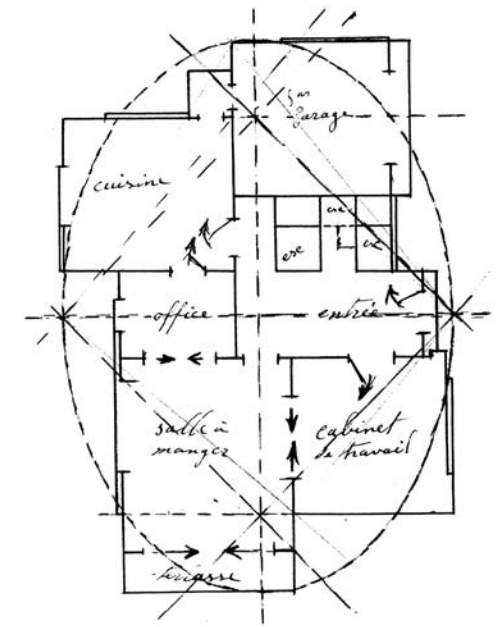
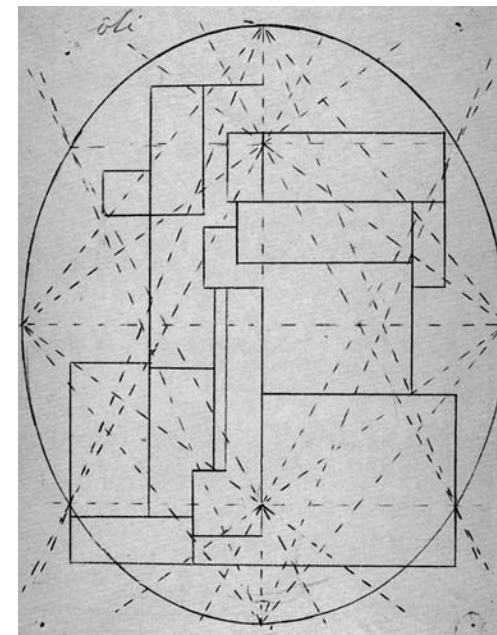
Jakob Bill

Georges Vantongerloo (1886-1965) completed his academic training in sculpture in Antwerp and Brussels, and he exercised the profession with some success until the outbreak of the First World War. He was injured in the early days of the war, with damage to his lungs, thereupon elected to go into exile in the Netherlands, set up a studio together with his brother in The Hague, studied Baruch Spinoza's *Ethics* in great depth, and married Woutrina Kalis, all of which led to a change in his chosen form of artistic expression. Initially, he started making two- and three-dimensional works, abstract figurative images and sculptures, ordered orthogonally and usually with an oval or spherical perimeter. From the spring of 1918 onwards, he interacted closely with Theo van Doesburg and became one of the signatories of the De Stijl manifesto. He opted for relatively small formats specifically for his sculptures – they were just large enough to fit into a person's hands. His idea was that they could equally exist on a far larger scale. And in this way, a first architectural dimension entered Vantongerloo's oeuvre. He decided with retroactive effect from 1917 to give his works consecutive numbers and entered them all in a hand-written catalogue of his oeuvre (thereafter the individual works discussed here were identified by the 'GV' number assigned them as a prefix).

After moving to live in Menton in the South of France, he busied himself, among other things, creating furniture that in the final instance was to have been used in the house he planned and designed in 1926. Of the house, a model and several plans have survived (GV 33). In terms of the interior, the shape of the dining room complete with furnishings is likewise known (GV 34 + 35). The façade, subdivided by numerous recesses and projections, was reflected in sculptures he made at the time, in particular the *Rapport des volumes émanant de l'ellipsoïde* (GV 31). The exterior of the house can be compared with projects by members of the De Stijl group, specifically those involving the collaboration of Cornelis van Eesteren or Pieter Oud. As regards the colour scheme, Vantongerloo rejected the 'triple harmony' of blue-red-yellow. The model of the house thus has a colourless exterior. And in the living room, the walls were simply divided into grey and white fields. The furniture was all reddish-brown, the carpet blue. Both the aforementioned sculpture and the houses are structured around the principle of an ellipsoid. The residence was never built, presumably for economic reasons.

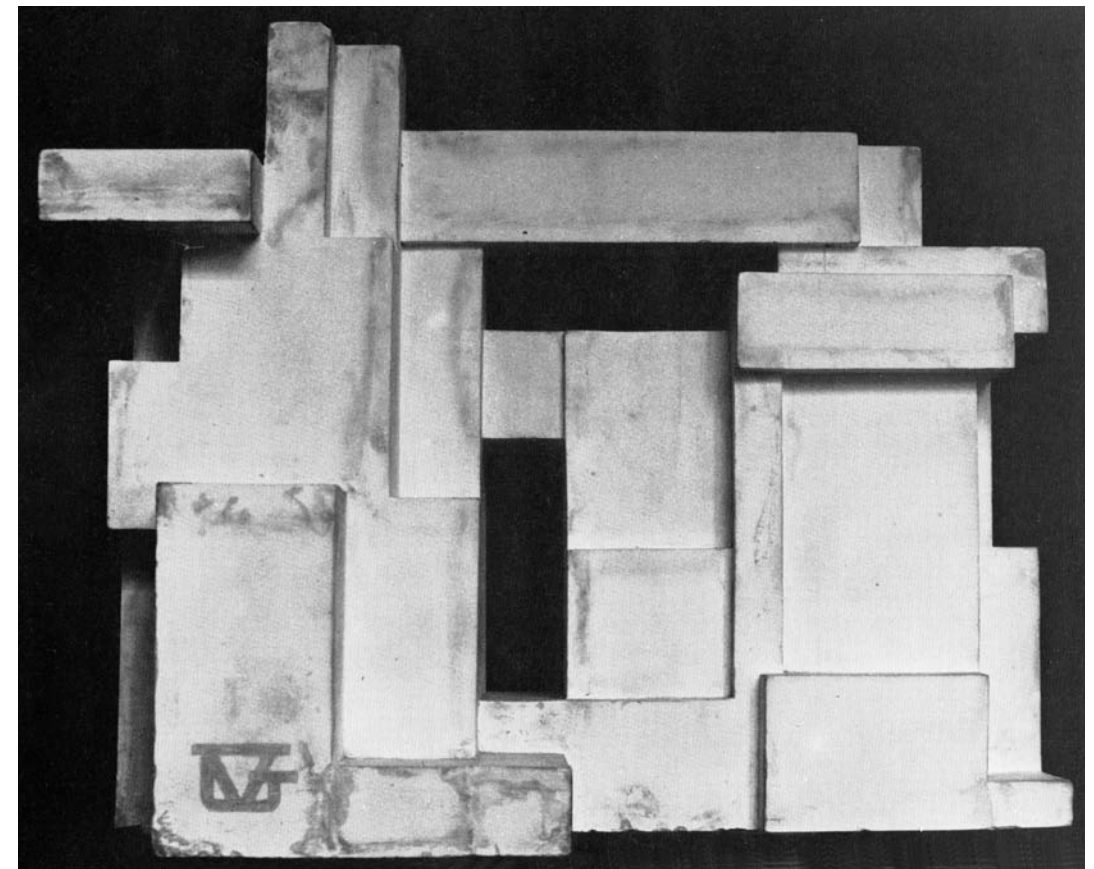
Since Vantongerloo often spent shorter periods in Paris, he no doubt will have visited the 1925 'Exposition nationale des arts décoratifs et industriels modernes'. Not only did the exhibition include interesting and pioneering pieces of architecture, but Le Corbusier was present in the form of his Plan Voisin – housed in the Pavillon de l'esprit nouveau that the renowned architect had designed. The plan envisaged tearing down an entire district of Paris and redefining it. It was an idea that evidently preoccupied Vantongerloo for some time afterwards.

In 1928, the Vantongerloos moved to Paris. He worked intensively on two projects there, a city with an airport (GV 44) and a bridge over the Schelde in his hometown of Antwerp (GV 50). Both projects are very demanding in terms of urban design, with dimensions that went far beyond those customarily adopted and in terms of scale taking up the classicist, monumental and utopian revolutionary architecture of Claude-Nicolas Ledoux and Étienne-Louis Boullée at the end of the eighteenth century. Vantongerloo focused here primarily on a structured arrangement of work and living zones, on the basis of an infinite faith in technology. In this regard, the thrust was very akin to Le Corbusier's project. For him,



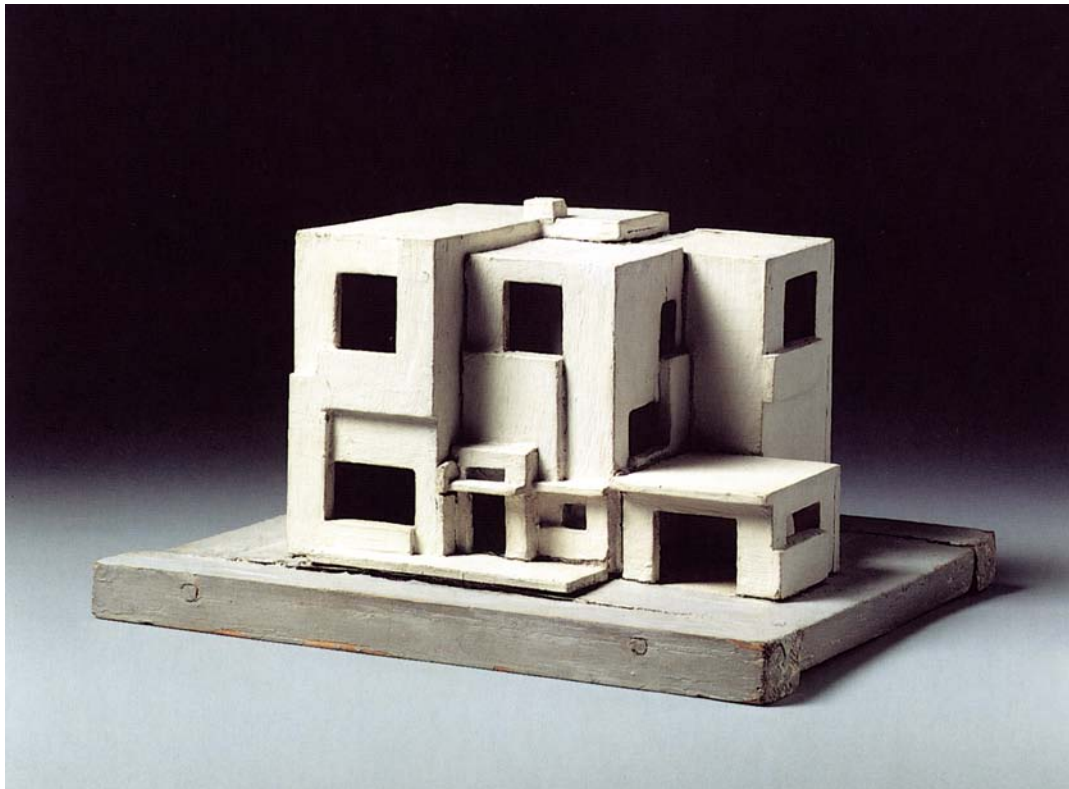
GV 31, Rapport des volumes émanant de l'ellipsoïde, 1926

GV 32, Villa, 1926  
drawing/tekening

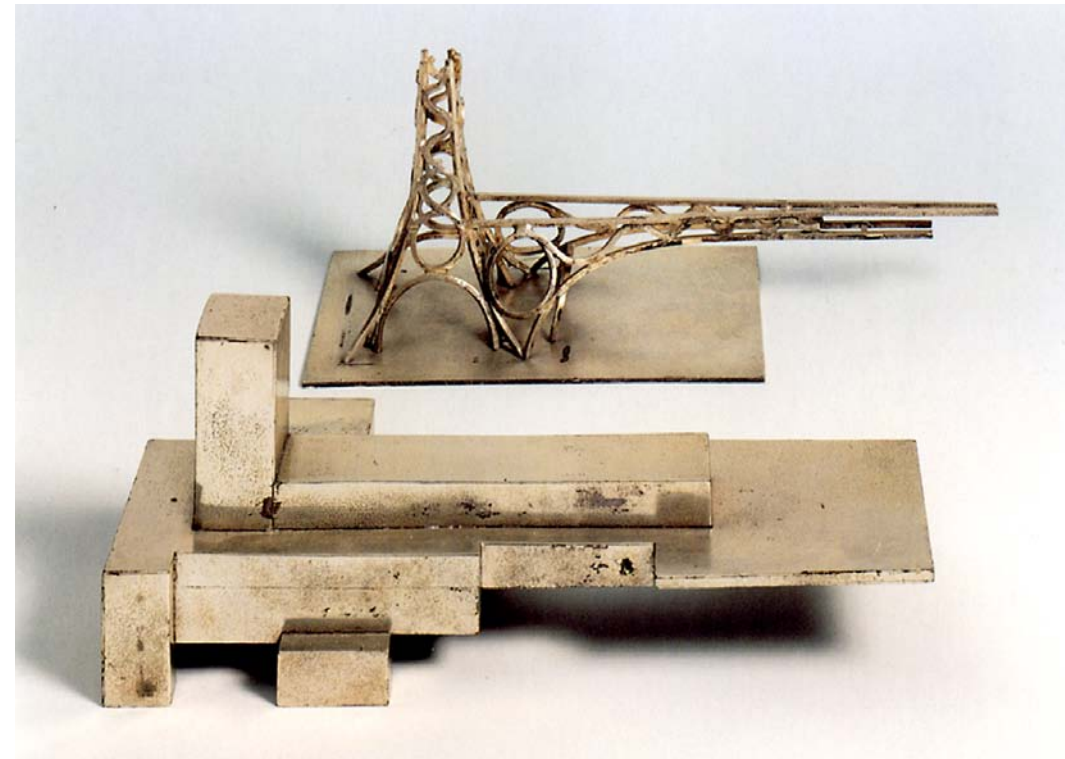
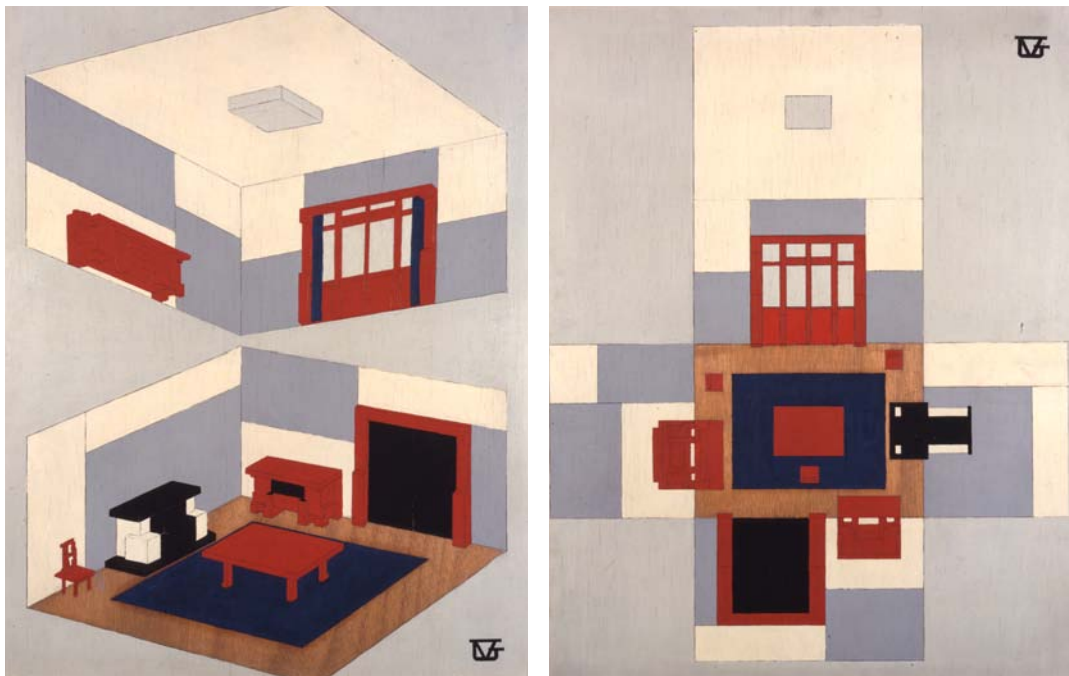


GV 31, Rapport des volumes émanant de l'ellipsoïde, 1926  
plaster/gips

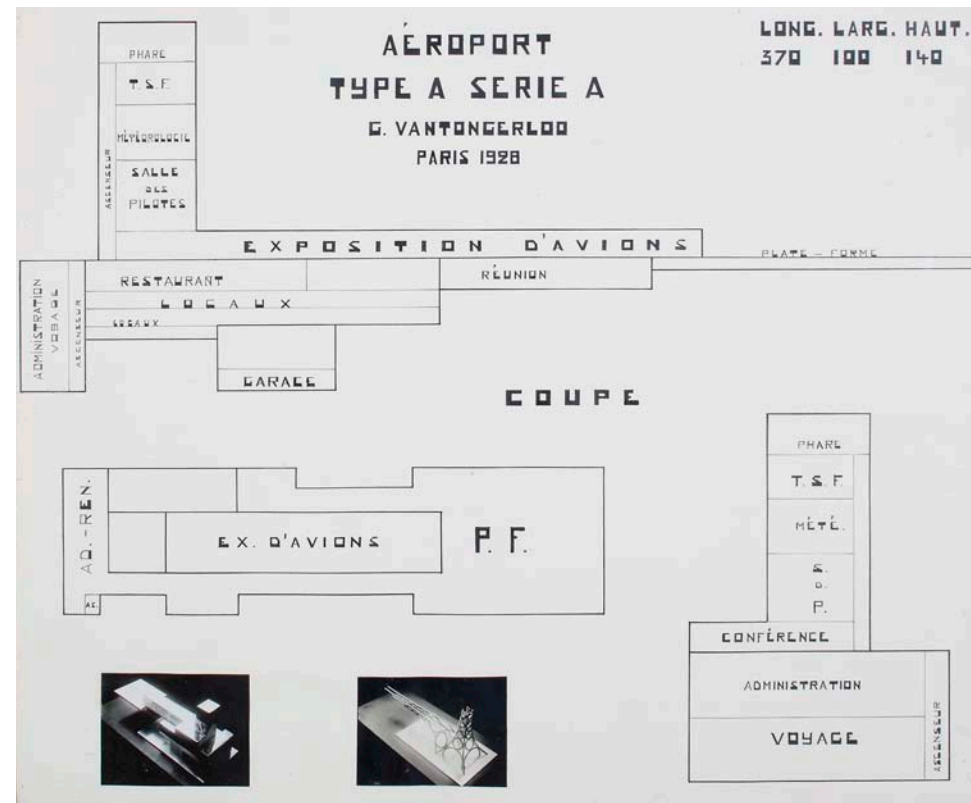
CV 33, Villa, 1926  
wooden model/houten maquette



CV 34, Salle à manger (deux plans), 1926  
oil on triplex/olieverf op triplex

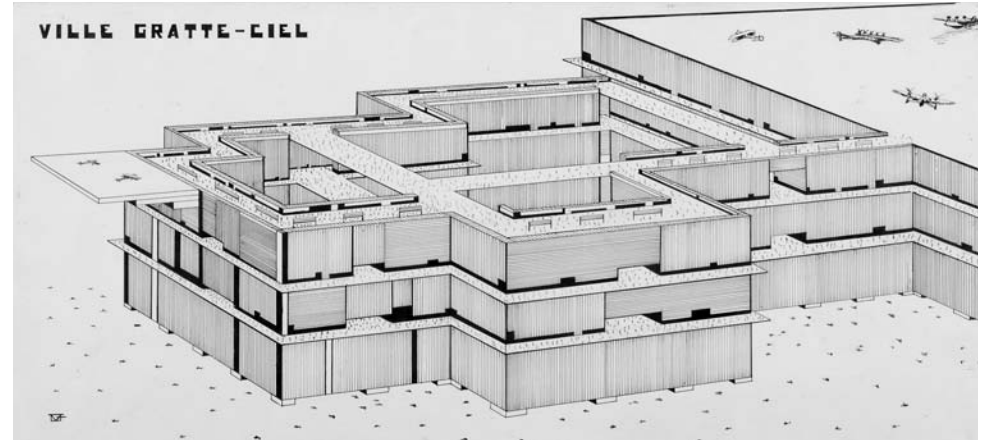
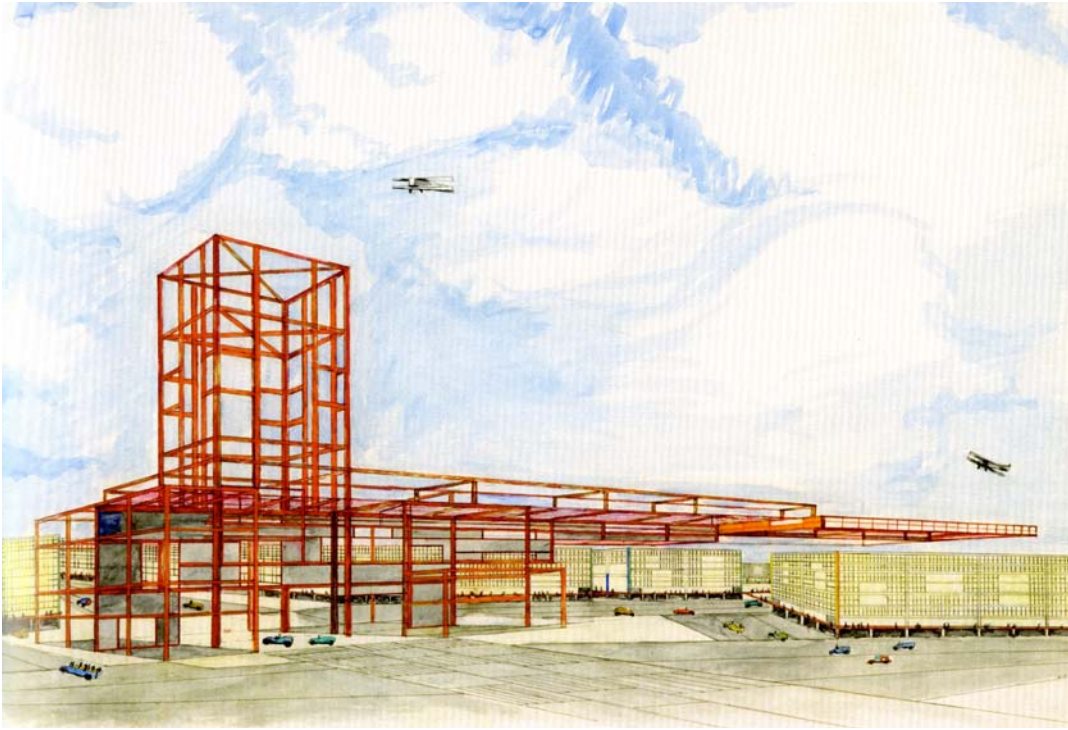


CV 38, Aéroport plus armature: type A, série A, 1928  
metal/metaal

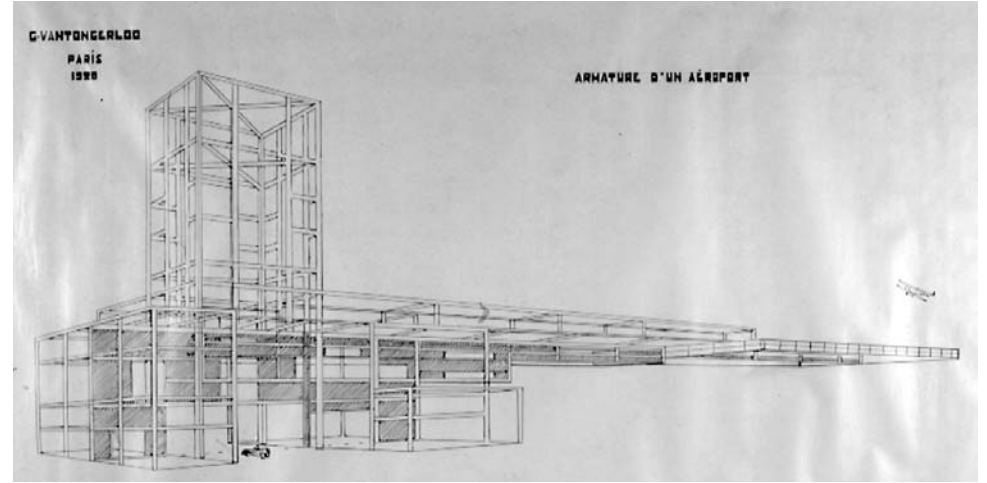


CV 38, Aéroport plus armature: type A, série A, 1928  
drawing/tekening

CV 44, *Ville avec aéroport*, 1928  
drawing/tekening



CV 70, *Ville gratte-ciel*, 1930  
drawing/tekening



CV 44, *Ville avec aéroport*, 1928  
drawing/tekening

CV 35, *Meubles pour Salle à manger*, 1926  
painted wood/geverfd hout



CV 50, *Pont (base: hyperbole équilatère  $xy = k$ )*, 1928  
metal and glass/metaal en glas

mobility must have played a crucial role, as both automobiles and aircraft are omnipresent in his projects as the main means of transport. The vertical links are provided in the form of elevators of different sizes and special levels assigned to pedestrians. The railways and trams as well as the omnipresent buses are, on the other hand, invisible.

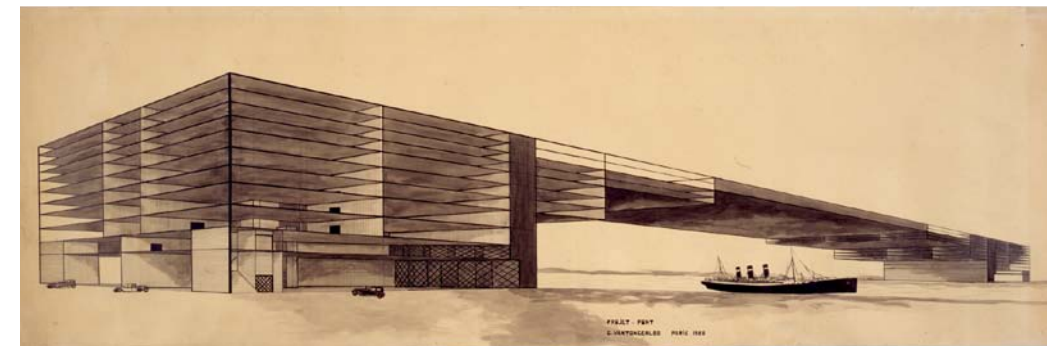
The *Aéroport plus armature: type A, série A* project (GV 38) is actually the core piece of the *City with Airport* (GV 44). What is striking is the sub-structure – modelled on the Eiffel Tower but based on circles, such that the contours describe the curve of a cone. The same formula is used for the contours of the undersides of the projecting structure. On top of this substructure, Vantongerloo then places an orthogonal volume with a seemingly thin surface that extends far outwards as a runway for aircraft. Vantongerloo used the same curve function in 1929 to create his sculpture *Construction des rapports des volumes qui émane de l'hyperbole équilatère  $xy=k$*  (GV 54) and for the picture *Composition émanante de l'hyperbole équilatère  $xy=k$  avec accord vert et rouge* (GV 57). The projected city would have been composed of a set of cube modules and these would have differed by their respective corner colours, whereby each house had a colour of its own – this trailblazing orientation concept has more or less escaped notice as one of the pioneers of today's colour-coded signage systems.

Vantongerloo took the competition for a tunnel under the Scheldt River in Antwerp as an occasion to propose a bridge (GV 50), again constructed on the basis of the  $xy=k$  hyperbola function. The project proposal he submitted entailed a suspension bridge with an overall length of 740 m and a width of 100 m. The total height of the bridgeheads was about 85 m. In the plan, autos drove into the bridgeheads at ground level, entering three large elevators, and then travelled up to the level at which they would traverse the bridge; once they reached the other side, they were transported by elevator back to ground level. Pedestrians would likewise first have travelled upwards to a first floor, and then on up to the pedestrian walkway, located above the bridge's car deck. The storeys in-between housed businesses, the administration and the technical facilities.

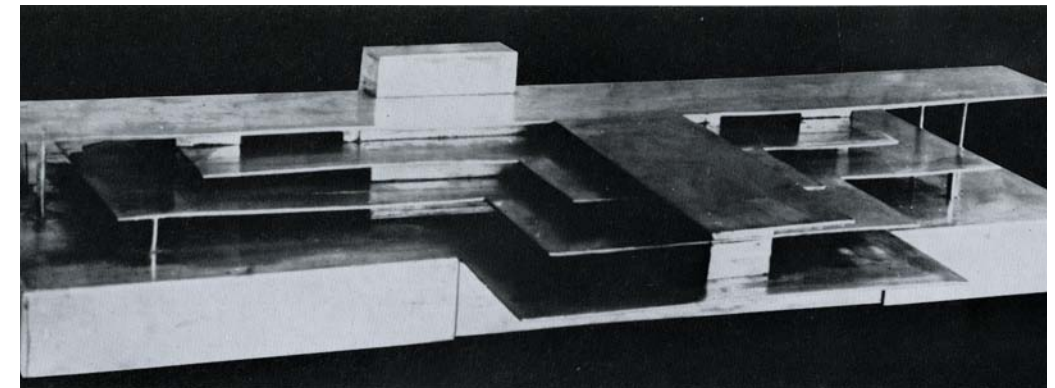
Another study for a bridge (GV 51) forgoes any openly visible elements relating to the hyperbola and likewise dispenses with a suspension system. The result is a closed volume such as Vantongerloo had also had in mind for the *City with Airport*. For the purposes of scale, there is an ocean liner sailing under the bridge.

His *Aéroport type B serie A*, designed in 1929 (GV 40), was a full 500 m long, and 74 m high. The entire building again has different levels for businesses, administration, a hotel and a library, all accessed by elevator. Vantongerloo adds a large car park for autos in keeping with the wish for mobility and in advance of his day. In the model, the step-like staggered shape of the main storeys, which he termed a *plate-forme*, seem incredibly modern, and thus related to the above bridge study. Yet, in Vantongerloo's oeuvre there is no picture of sculpture reflecting it. It could, perhaps, very broadly be compared to Kazimir Malevich's study for *The Pilot's Planit House* (1924), which also features a roof that projects out well over the walls, or Ludwig Mies van der Rohe's 1929 Barcelona Pavilion, which, however, only has a single storey. Most utopian of all is *Aéroport type A série B* (GV 39), a 220-m-high tower crowned by a 102-m-long takeoff and landing pad. Here, again, vertical access is by elevator only. The base platform is home to a bank, with administrative offices and apartments as well as a hangar for the aircraft above it.

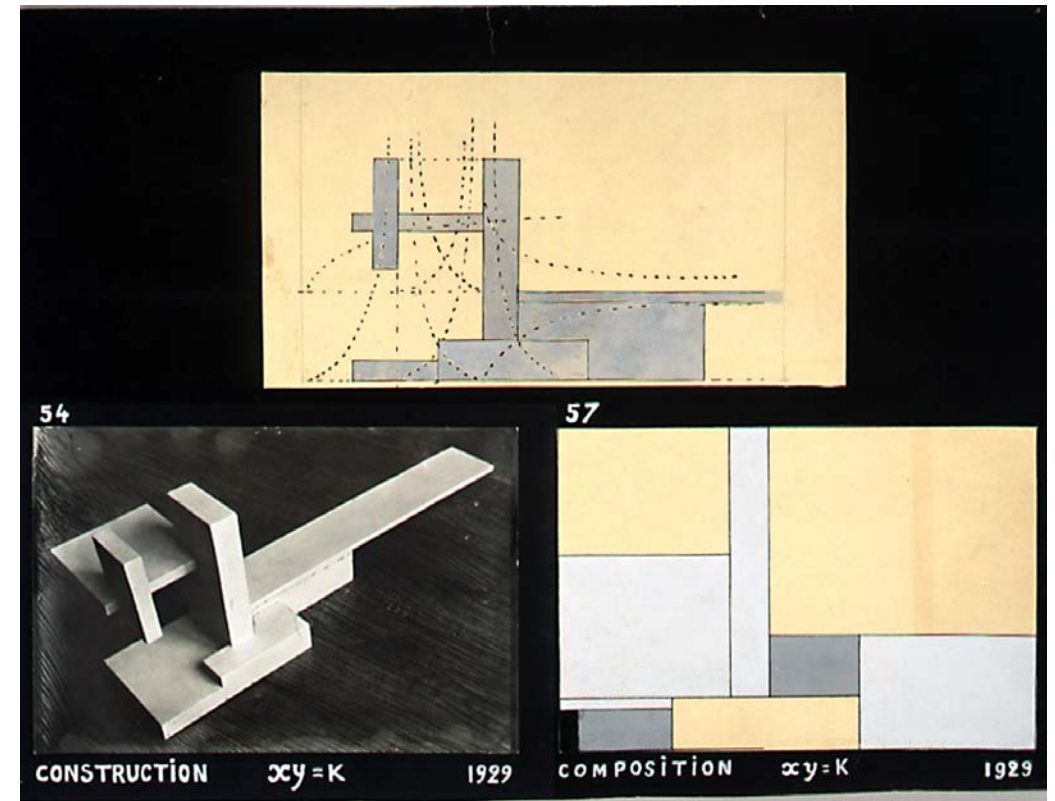
With all the projects Georges Vantongerloo pursued ardently and worked on intensely with a view to possible commissions, no one ever even tested whether they could in fact be realised. Vantongerloo was concerned with studying a problem, developing an idea for it, and then giving it a shape. He knew that he was not expert enough to handle the remainder of the task and he would have delegated it to others. He was not able to provide the cost proposals requested given his lack of specialist knowledge. We can conclude from all this that



GV 51, Perspective d'un pont pour Anvers, 1928 drawing/tekening



GV 40, Aéroport: type B, série A, 1928 metal/metaal

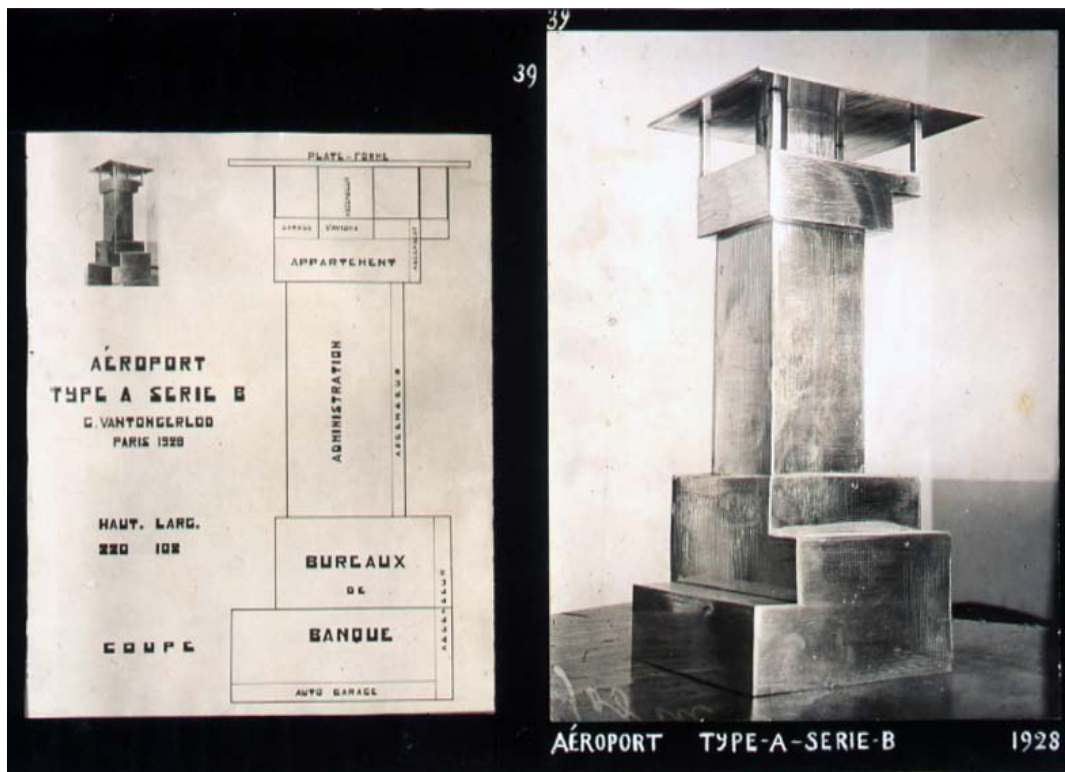


GV 57, *Composition émanante de l'hyperbole équilatère  $xy = k$  avec accord vert et rouge*, 1929 oil on canvas/olieverf op doek  
GV 54, *Construction des rapports des volumes qui émane de l'hyperbole équilatère  $xy = k$* , 1929 wood, reconstructed in metal/hout, gereconstrueerd in metaal, 1979

GV 72, *Aérodrome souterrain*, 1931  
painted wood/geverfd hout



GV 39, *Aéroport : type A, série B, pour particulier*, 1928  
metal/metaal



he was acutely aware that he was not an architect but solely able to offer sculptural ideas for the path architectural solutions should take. We can essentially attribute this to the fact that with the means available to him Vantongerloo tried with his projects to realise a social vision.

Since he viewed himself more as an artist than an architect, at the end of 1930 he took part in the show 'L'aéronautique et l'art', and the Aéro-Club de France as organisers honoured him with a medal. Intellectually speaking, this shows his affinity to Kazimir Malevich, who with his *Arkhitekton* (1926-1927) series created structures that likewise were ambitious in architectural terms but had little prospect of being realised as such, yet also did not, as did Vantongerloo with his care for detail, reveal the inner organisation of the projects. Malevich was interested here precisely not in architecture but instead in the sculptural structure of the volumes involved coupled with transposing socialism into the urban world.

In 1930, Vantongerloo created his last major architectural concept, the *Ville gratte-ciel* (GV 70, 1939). It is meant as an ideal city, autos as the guarantor of mobility are only permissible on the ground level, and presented there without lanes and directions being defined. Airplanes, the other tool of mobility, stand on the flat roof or the other large projecting surfaces. They serve as a kind of flying taxis to bridge middle distances, from a main airport to downtown. The entire remaining area is reserved for pedestrians and they are rendered nonsensically small (almost like ants). Either they have to move on projecting, peripheral platforms and in tunnels leading through the buildings, or on the roof terrace, which the stores mounted on its edges have transformed into a pedestrian shopping area. Basically, the complex consists of three main storeys. These are then subdivided into further floors whose internal structure is not visible. The different building modules that constitute the edges of the structure are illuminated by inner courtyards and individual bridges link up other complexes.

It bears noting with regard to all these examples that the different means of transport are kept separate (even by floor); vertical access is generally by elevator, and you will in vain look for staircases. When not driving autos or arriving by plane, people can only move in the pedestrian levels. Especially in the case of the *Ville gratte-ciel*, its realisation would have seen utopian theory swiftly come into conflict with human reality. Vantongerloo's ideas were undoubtedly interesting, but for all the urban design aspects were merely partial solutions with a utopian thrust.

Vantongerloo's last architectural study was an *Aérodrome souterrain* (GV 72, 1931). Here, key functions are placed underground, whereby the external monumental scale of the prior projects is no longer quite as obvious, even if the notion of mobility is just as strongly evident as ever. It can be no coincidence that Vantongerloo's sculptures dating from 1931 were larger and more open, and distinct in terms of subject matter from the themes of his pictures. The turn away from the domain of architecture is also related to the foundation, likewise in spring 1931, of the 'Abstraction - Création' artists' group; Vantongerloo became vice-president and later managing director of the group, and in doing so laid a different set of foundations for his own oeuvre.

Translation: Jeremy Gaines  
Nederlandse vertaling op p.118

Recent literature on Georges Vantongerloo

Jean-Étienne Grislain (ed.), *Georges Vantongerloo, 1886-1965. Un pionnier de la sculpture moderne* (Paris: Gallimard, 2007)

Guy Brett (ed.), *Georges Vantongerloo: A Longing for Infinity* (Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofia, 2009)

Christoph Brockhaus and Hans Janssen (eds.), *Für eine neue Welt: Georges Vantongerloo und seine Kreise von Mondrian bis Bill* (Zurich: Scheidegger & Spiess, 2009)

niet langer een echt gebouw, maar symbolische architectuur geworden. Ze heeft meer gemeen met een pretpark, zoals Disneyland, gebouwd als rituele locatie om de politieke en morele overtuigingen van haar gebruikers zichtbaar te maken. Of een gebruiker zich op zo'n plek 'binnen' of 'buiten' de tijd voelt, of hij de ervaring in relatie tot het dagelijks leven als echt of vals ziet, hangt af van zijn ideologische standpunt.

Vanuit de beeldende-kunstwereld signaleer ik de laatste tijd een toenemende belangstelling voor wat voorheen tot de commerciële kunst werd gerekend. Er lijkt sprake van een hang naar het nostalgische, het geïdealiseerde, een verlangen naar wat verloren is gegaan, naar schoonheid. Omgekeerd lijkt de populaire cultuur juist meer dan ik ooit heb meegemaakt, een voorliefde of fixatie op het taboe, het disfunctionele en het gebrokene te ontwikkelen. De populariteit van het *Repressed Memory Syndrome* is daarvan een voorbeeld. Toen ik onlangs *The Poetics of Space* van Gaston Bachelard las, ontdekte ik dat veel architectonische ruimten die hij als huiselijk en intiem definieert, ook plekken zijn die met het angstaanjagende worden geassocieerd. De nestruimte van het knusse hoekje wordt de onheilspellend geblindeerde kamer van het inteeltbroertje of –zusje, papa's pornocollectie in de onderste la, of mama's kabinetje met klisterspullen. Door een grote culturele verschuiving is het gezellige griezelig geworden. De ouderwetse 'familie-idylle', waarbij je fantasie-ouders nog beter zijn dan je echte ouders (*mijn echte ouders zijn geweldig*), heeft plaatsgemaakt voor het tegendeel daarvan (*ik herinner me opeens dat mijn ouders lid zijn van een satanische moordsekte*). Het gekoesterde verleden is nu een zware last die je op je nek torst. Misschien is dit de stiekeme terugkeer van de modernistische vooruitgang, van het verlangen het verleden te vernietigen, maar je er tegelijkertijd in te wentelen.

Ik moet voortdurend denken aan de stad in de fles die Superman veilig bewaart in zijn Fort van de Eenzaamheid. Onder een stolp zit een complete stad met allemaal levende mensen van zijn planeet

Krypton, een planeet die is ontploft. Krypton is het thuis waar hij nooit meer heen kan, het verleden waar hij niet meer bij kan. En toch is het hier, gekrompen tot het formaat van een poppenhuis, een leeftijdsloos memento in *real time*. Ik vraag me af of de eeuwige Man van Staal ooit het verlangen voelt die stad kapot te slaan en eindelijk in het heden te gaan leven. Dan zou het ook gedaan zijn met de angst om uiteindelijk in een geblindeerde kamer te belanden.

Vertaling: Bookmakers,  
Auke van den Berg

## Het architecturale in het werk van Georges Vantongerloo

Jakob Bill

Georges Vantongerloo (1886-1965) volgt in Antwerpen en Brussel een opleiding tot academisch beeldhouwer en oefent het beroep met enig succes uit tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Een vroeg in de oorlog opgelopen longletsel, zijn zelfgekozen ballingschap in Nederland, het feit dat hij met zijn broer in Den Haag een atelier deelde, de kennismaking met de *Ethica* van Baruch Spinoza en het huwelijk met Woutrina Kalis veranderen ook zijn artistieke uitdrukkingsvorm. Door het abstraheren van figuratieve schilderijen en sculpturen ontstaan in eerste instantie twee- en driedimensionale werken met een orthogonale structuur, meestal met een ovale of ronde begrenzing. Vanaf het voorjaar van 1918 ontwikkelt zich een levendige gedachtewisseling met Theo van Doesburg en bouwde Vantongerloo mede-ondertekenaar van het manifest van De Stijl. Vooral zijn sculpturen zijn werken van relatief klein formaat, met een groot genoeg om in de hand vast te houden. Maar zijn idee is, dat ze ook in een veel groter formaat zouden kunnen bestaan. Daarmee begint in het werk van Vantongerloo ook een eerste architectonische dimensie mee te spelen. Met terugwerkende kracht tot 1917 nummert hij al zijn werken en documenteert ze in een handgeschreven oeuvre-catalogus (de hieronder besproken werken worden aangeduid met GV en bijbehorend nummer).

Na zijn verhuizing naar Menton houdt hij zich onder meer bezig met het maken van meubels, die uiteindelijk bedoeld waren voor een huis dat hij in 1926 ontwierp en van plan was te bouwen. Van dit huis zijn een model en meerdere ontwerpen bewaard gebleven (GV 33). Van de indeling van het interieur is de opzet van de eetkamer vastgelegd (GV 34 + 35). De opbouw van de gevel met inspringende en uitstekende delen vindt zijn pendant in sculpturen uit dezelfde periode, in het bijzonder in *Rapport des volumes émanant de l'ellipsoïde* (GV 31).

Het huis is in zijn uiterlijke verschijningsvorm vergelijkbaar met projecten van leden van De Stijl, met name projecten waarbij Cornelis van Eesteren of Pieter Oud betrokken waren. Wat de kleurstelling betreft wilde Vantongerloo zich niet inlaten met de 'drieklank' blauw-rood-geel. De maquette van het huis uitsluitend een kleurloze buitenkant, en in de woonkamer bestaan de muren slechts uit afwisselend grijze en witte velden. De meubels zijn uitsluitend roodbruin, de vloerbedekking is blauw. Zowel de bovengenoemde sculptuur als het huis is overigens gebaseerd op een ellipsoïde. Het eigen huis zal, waarschijnlijk om financiële redenen, nooit worden gerealiseerd.

Aangezien Vantongerloo regelmatig kortere perioden in Parijs verblijft, heeft hij in 1925 ongetwijfeld ook de 'Exposition nationale des arts décoratifs et industriels modernes' bezocht. Daar zijn interessante en baanbrekende architectonische bouwwerken te zien, en vooral ook het Plan Voisin van Le Corbusier, dat wordt gepresenteerd in het door hem gebouwde Pavillon de l'esprit nouveau. Dit plan voorzag in de sloop en herdefiniëring van een compleet stadsdeel van Parijs. Dit idee moet Vantongerloo lang hebben beziggehouden.

In 1928 verhuizen de Vantongerloos naar Parijs. Daar werkt hij intensief aan het ontwerp van twee projecten, een stad met luchthaven (GV 44) en een brug over de Schelde in zijn geboortestad Antwerpen (GV 50). In stedenbouwkundig opzicht zijn beide projecten veeleisend; de beoogde dimensies gaan ver uit boven het algemeen gebruikelijke en sluiten qua omvang aan op de classicistische, monumentale en utopisch-revolutionaire architectuur van Claude-Nicolas Ledoux en Étienne-Louis Boullée uit het einde van de achttiende eeuw. Maar Vantongerloo gaat het vooral om het ordenen van menselijke activiteiten en leefsfieren, op basis van een onbeperkt geloof in de technologie. Wat dat betreft staat hij heel dicht bij het project van Le Corbusier. De mobiliteit moet voor hem een bijzondere rol hebben gespeeld, getuige het feit dat in zijn projecten zowel automobielen als vliegtuigen alomtegenwoordig zijn als belangrijkste transportmiddelen. De verticale

verbindingen worden gerealiseerd door liften van verschillende afmetingen en een aantal niveaus zijn speciaal gereserveerd voor de voetgangers. Onzichtbaar daarentegen zijn spoorweg en trambaan, evenals eventuele autobussen.

Het project *Aéroport plus armature: type A, série A* (GV 38) vormt eigenlijk de kern van *Stad met luchthaven* (GV 44). Opmerkelijk is de onderbouw daarvan, een met behulp van cirkels gereproduceerde uitvoering van de Eiffeltoren, met een contour in de vorm van een hyperbool. Dezelfde formule keert terug in de contour van de onderzijde van de uitkragende structuur. Op deze onderbouw plaatst

Vantongerloo dan een orthogonaal gebouw met een dun lijkend en breed uitlopend oppervlak, dat bedoeld is als start- en landingsbaan voor vliegtuigen. Dezelfde curvefunctie past Vantongerloo in 1929 toe bij het vervaardigen van zijn sculptuur *Construction des rapports des volumes qui émane de l'hyperbole équilatère xy=k* (GV 54) en bij zijn schilderij *Composition émanante de l'hyperbole équilatère xy=k avec accord vert et rouge* (GV 57). De geplande stad had uit samengestelde dobbelsteenmodules moeten bestaan, die zich zouden hebben onderscheiden door de specifiek gekleurde hoeken van huizen – dit is tot dusver nauwelijks onderkend pionierswerk op het gebied van de ruimtelijke oriëntatie en een voorloper van de huidige, op kleur gebaseerde geleidingssystemen.

Ook de prijsvraag die eigenlijk wordt uitgeschreven voor de ondertunneling van de Schelde in Antwerpen, wordt door Vantongerloo aangegrepen om een brug te ontwerpen (GV 50). Ook deze brug is gebaseerd op het schema van de hyperboolfunctie  $xy=k$ . Het ingediende project is gebaseerd op het principe van een hangbrug en voorziet in een totale lengte van 740 m en een breedte van 100 m. De totale hoogte van de bruggenhoofden bedraagt ca. 85 m. De bedoeling was dat de auto's op de begane grond het bruggenhoofd binnenreden en van daar met drie grote liften naar het hoger gelegen wegniveau werden gebracht, om de brug via het bruggenhoofd aan de overkant weer te verlaten. De voetgangers zouden eerst naar de eerste verdieping en

vervolgens naar het boven de rijbaan gelegen voetgangersniveau worden vervoerd. De tussenliggende verdiepingen waren bestemd voor winkels en voor administratieve en technische doeleinden.

Bij weer een andere brugstudie (GV 51) wordt afgezien van alle zichtbare, met de hyperbool samenhangende elementen, en ook van de hangconstructie. Zo ontstaat een gesloten bouwwerk, zoals Vantongerloo dat ook voor ogen had voor de *Stad met luchthaven*. Om een indruk te geven van de schaal vaart er juist een oceanstomer onder de brug door.

Zijn *Aéroport: type B, série A* uit 1929 (GV 40) zou een lengte van 500 m en een totale hoogte van 74 m hebben bereikt. Het hele gebouw is weer voorzien van meerdere niveaus voor winkels, administratie, hotel en bibliotheek, en wordt verticaal ontsloten door liften. Ook de parkeergarage voor auto's is overeenkomstig de mobiliteitswens royaal van afmetingen en op dat moment zijn tijd vooruit. De trapsgewijze ordening van de als *plate-forme* omschreven hoofdverdiepingen geeft de maquette een buitengewoon moderne uitstraling, die haar vrijwel op één lijn brengt met de beschreven brugstudie. In het oeuvre van Georges Vantongerloo vindt deze maquette echter noch als schilderij noch als sculptuur haar neerslag. In de breedste zin zou je haar kunnen vergelijken met de studie *Huis voor de piloot Planit* (1924) van Kazimir Malevitsj, waarin eveneens ver uitstekende dakelementen voorkomen, of met het in 1929 gebouwde Barcelona-paviljoen van Ludwig Mies van der Rohe, dat echter slechts één verdieping heeft. Het meest utopisch is *Aéroport: type A, série B* (GV 39), een 220 m hoge toren waarop zich een start- en landingsbaan bevindt met een lengte van 102 m. Ook hier zorgen uitsluitend liften voor de verticale ontsluiting. Het is de bedoeling om in de voet een bank onder te brengen, en daarboven administratiekantoren, appartementen en een hangar voor de vliegtuigen.

Overigens is bij alle projecten die Georges Vantongerloo vol ijver ontwikkelt en waarbij hij potentiële opdrachtgevers intensief bewerkt, nooit onderzocht of ze ook te verwezenlijken zijn. Het is er

Vantongerloo om te doen een probleem te onderzoeken, daar een idee voor te ontwikkelen en dat vervolgens in een vorm te gieten. Hij weet dat hij voor de rest van de opdracht onvoldoende competent is, en hij zou die hebben gedelegeerd. Omdat zijn vakkenis tekort schiet, kan hij geen kostenramingen verstrekken. Dit alles maakt duidelijk dat hij heel goed weet dat hij geen architect is, maar alleen sculpturale prikkels voor architectonische oplossingen kan geven. Dit is terug te voeren op het feit dat Vantongerloo in zijn projecten ook een sociale visie probeert te verwezenlijken met de middelen die hem ter beschikking staan.

Aangezien hij zich toch meer kunstenaar dan architect voelt, neemt hij eind 1930 deel aan de expositie 'l'Aéronautique et l'art', waar hij door de organiserende Aéro-club de France met een medaille wordt onderscheiden. Hier komt een verwantschap aan het licht met de ideeën van Kazimir Malevitsj, die in zijn serie *Arkitektonts* (1926-1927) objecten schiep die eveneens architectonische ambities verrieden en als zodanig weinig kans hadden gerealiseerd te worden, maar die niet de interne organisatie duidelijk maakten, zoals Vantongerloo dat nauwgezet deed. Het ging Malevitsj nu eenmaal niet om architectuur, maar eerder om de plastische volumestructuur daarvan, gepaard aan een naar het urbane vertaald socialisme.

In 1930 volgt als laatste grote architectonische concept de *Ville gratte-ciel* (GV 70, 1939). Dit is gedacht als de ideale stad; de auto's, die garant staan voor de mobiliteit, zijn alleen op de begane grond toegestaan en worden daar in ongeordende rijrichting weergegeven. Vliegtuigen, het andere mobiliteitsinstrument, staan op het dak of op de grotere uitkragende oppervlakken. Als een soort vliegende taxi's dienen zij ter overbrugging van middellange afstanden, van een grote luchthaven naar het centrum van de stad. De rest van het gebied is volledig gereserveerd voor de voetgangers, die absurd zijn verkleind (nauwelijks groter dan mieren). Zij moeten zich ofwel voortbewegen op uitstekende, perifere platforms en door tunnels die onder de gebouwen doorlopen, óf zich op te houden op het dakterras, waarvan de bestem-

ming door winkels aan de randen is veranderd in een flaneerpromenade. In principe bestaat het complex uit drie hoofdtravesseers, die op hun beurt zijn onderverdeeld in meerdere verdiepingen, waarvan de interne indeling niet duidelijk is. De verschillende gebouwmodules, die de rand van het complex vormen, worden vanuit binnenplaatsen verlicht en er lopen diverse bruggen naar andere complexen.

Bij alle voorbeelden kan worden opgemerkt dat de verschillende verkeersmiddelen, ook verdiepingsgewijs, van elkaar zijn gescheiden; de verticale ontsluiting vindt uitsluitend per lift plaats: trappenhuizen ontbreken in alle ontwerpen. De mensen dienen zich, voor zover ze niet per auto of vliegtuig aankomen, op voetgangersniveau te verplaatsen. Vooral bij de *Ville gratte-ciel* zou bij realisering van het project het conflict tussen utopische theorie en menselijke realiteit een probleem zijn geworden. De ideeën van Vantongerloo waren zeker interessant, maar ondanks stedenbouwkundige aspecten slechts deeloplossingen van een utopische dimensie.

Als laatste architectonische studie ontwerpt Vantongerloo een *Aérodrome souterrain* (GV 72, 1931), waarin hij de belangrijkste onderdelen onder de grond plaatst. De uiterlijke monumentaliteit van de eerdere projecten is niet meer evident aanwezig, maar wel nog steeds het idee van mobiliteit. Het is zeker geen toeval dat de sculpturen van Vantongerloo uit 1931 groter en opener zijn en zich thematisch ook van de schilderthema's onderscheiden. De breuk met het architectonische heeft zeker ook te maken met de oprichting van de kunstenaarsgroep 'Abstraction - Création' in het voorjaar van 1931, waarvan Vantongerloo vice-voorzitter en later directeur wordt. Daardoor creëert hij andere prioriteiten voor zijn eigen werk.

Vertaling: Bookmakers,  
Auke van den Berg

Recente literatuur over  
Georges Vantongerloo  
Jean-Étienne Grislin (red.),  
*Georges Vantongerloo. 1886-1965. Un pionnier de la sculpture moderne* (Parijs: Gallimard, 2007)  
Guy Brett (red.), *Georges Vantongerloo: A Longing for Infinity*

(Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, 2009)

Christoph Brockhaus en Hans Janssen (red.), *Für eine neue Welt: Georges Vantongerloo und seine Kreise von Mondrian bis Bill* (Zürich: Scheidegger & Spiess, 2009)