Zeitschrift: Parkett : the Parkett series with contemporary artists = Die Parkett-Reihe mit Gegenwartskünstlern

Herausgeber: Parkett

Band: - (1998)

Heft: 52: Collaborations Ugo Rondinone, Malcolm Morley, Karen Kilimnik

Artikel: Richard Serras's torqued ellipses = Über Serras "Torqued Ellipses"

Autor: Wakefield, Neville / Opstelten, Bram

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-679861

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

RICHARD SERRA'S

NEVILLE WAKEFIELD

There is a well-known photograph of 1857 taken at the Millwall shipyards during the preparations for the launch of the Great Eastern—a leviathan steamship floated on the promise of steam-powered, plate-bending technology and the limitlessness of colonial expansion. The photograph is a portrait of the vessel's architect, the British engineer Isambard Kingdom Brunel standing alone against a wall of chain. Everything about the photograph—from the hands-in-pocket dreamer's contraposto to the sartorial signifiers of aristocrat and navvy—speaks to a golden age of engineering and configurations of progress democratized through industry. Steel, the medium of this revolution, appears in the photograph as both backbone and backdrop, a giant spool of linkage and connection suggestive not just of the launch of the world's largest steel hull but of the extension of the same technology throughout the civic sphere. Monuments to Brunel's vision of an empire engineered out of vastness and plasticity still mark the existing infrastructure of Great Britain. But of the Great Eastern, his culminating achievement, nothing survives bar historical memory—sepia diagrams chaining the launch of curvature to a vision of progress unfulfilled.

In 1943, nearly a century after Brunel eased his behemoth sideways into the river Thames, Richard Serra recalls attending a launch at the marine shipyard in the Bay Area of San Francisco, where his father worked as a pipe fitter. "When we arrived, the black, blue and orange steel-plated tanker was in way, balanced up on a perch. It was disproportionately horizontal and to a four year-old was as large as a skyscraper on its side. I remember walking the arc of the hull with my father, looking at the huge brass propeller, peering through the stays."[1] Like Brunel, Serra would go on to recall the strange epiphany that accompanied the transformation of obdurate mass into buoyant structure. Within the physics of displacement and the bulky maneuverings by which calculation becomes possibility there seemed to be a program of aesthetic possibility. "All the raw material that I needed is contained in the reserve of this memory which has become a recurring dream."[2]

Serra's TORQUED ELLIPSES carry with them the same oneiric sense of vastness set adrift. The products of ship-building technology—the rolled steel plates were produced at the Beth Ship in Maryland using Hugh Smith machines made in Scotland during World War II for the bending of battleship steel—their design follows the same principles by which linear pressure is translated into the compound curvature of maritime architecture. The ellipses themselves take the form of three enclosures, each encircled by slabs of two-inch thick Cor-Ten steel. They are entered via two-foot-wide diagonal slits which repeat the tolerances of the joined slabs in open form. A rotational variance between the ellipse of the footprint and that of the crown sets space in motion, whipping the exterior along a vortex of spatial indeterminacy while transforming the interior into a kind of delirious void. A double ellipse sets one within the other to create between the diametrically opposed entrances a curvilinear corridor

NEVILLE WAKEFIELD is a writer who lives in New York.

TORQUED ELLIPSES

which becomes an elaborately torqued system of compression and decompression. Like the maintenance cavity of a double-hulled vessel, a spatial quarantine is created which is neither the displacement form nor the interior volume. Abstracted from both, a boundary layer is set up where experience, detached from steadfast geometry, undulates along the lines of the steel, transforming its gravity and mass into palpable lightness.

Serra's remarkable use of steel in terms of mass, weight, counterbalance, loadbearing capacity, and so on, traces an evolution of technologies from the earliest days of maritime and industrial engineering through to the phenomenological aesthetics of architects such as Gehry, Himmelblau, and Koolhaas. (Significantly, it was Rick Smith, Gehry's engineer, to whom Serra turned to do the computer math.) For these architects, engineering permits sheer size to instigate a reign of complexity, an aesthetic challenge to the authority of experience. In Koolhaas's words: "A paradox of bigness is that in spite of the calculation that goes into its planning—in fact through its very rigidities—it is the one architecture that engineers the unpredictable."[3] What you see here is no longer quite what you get. Like the unlaunched vessel, the building as perceptual form traces pictorial concerns only to see them cast adrift, displaced from the grounding of phenomenology to the more buoyant realm of mnemonics. "The containers of bigness will be landmarks in the postindustrial landscape—a world scraped of architecture in the way that Richter's paintings are scraped of paint: inflexible, immutable, definitive, forever there, generated through superhuman effort."[4] And as with the Victorian structures envisioned by engineers such as Brunel, the dream of progress is rendered ponderous to the point of extinction. Consumed by scale, the bridges, tunnels, and ships of this era become a form of after-architecture—neither engineering as it was nor sculpture as it might be.

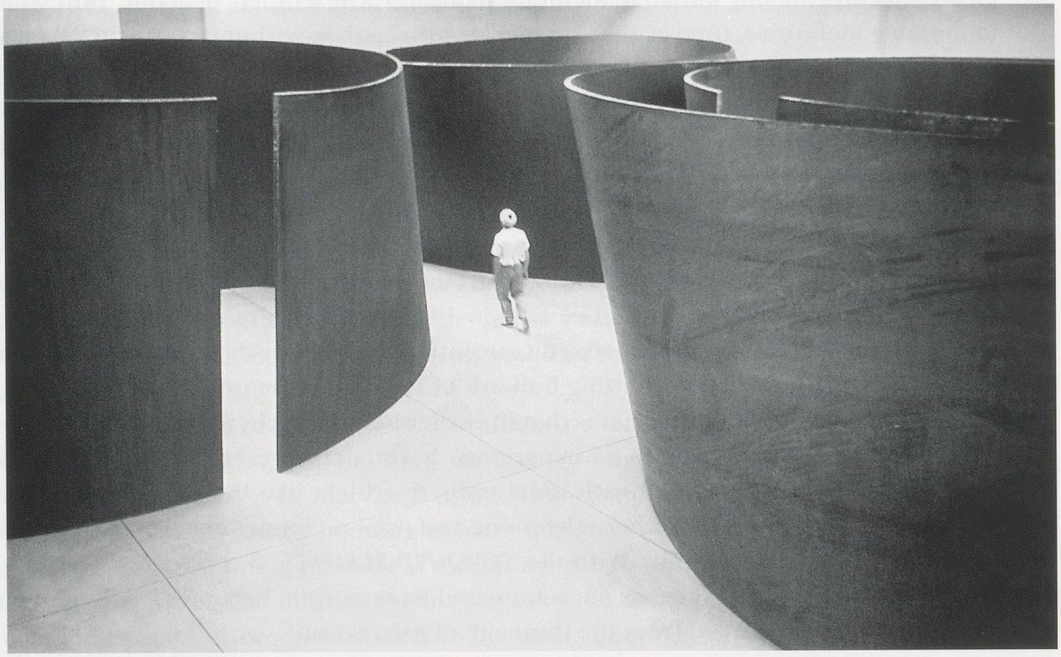
Looking at the photograph of Brunel, it is easy to read into his wry countenance and mixed-message attire the permissions held in the new landscape of architectural and maritime form. Serra, of course, stands at the other end of this tradition. In a portrait of the artist taken by Nancy Lee Katz in 1987, his gaze directly meets ours as he stares out of the picture with the fixed concentration of a prison-yard challenge. Partially obscured by a massive, slanting bulwark of steel, he is pictured literally standing behind his work. It is as if the chains that in earlier times launched the object from the shore of perception to the sea of experience have been severed by the prohibitive diagonal, and what we are left with is an aesthetic which, like the ellipses, has come nearly full circle—to a point where sheer size and mass no longer exhaust the compulsion to decide and determine. With the TORQUED ELLIPSES, this reserve of memory of structures, whose entirety was once animated by intention, becomes a dream of enclosure, drifting and freed from the dunnage of its creation.

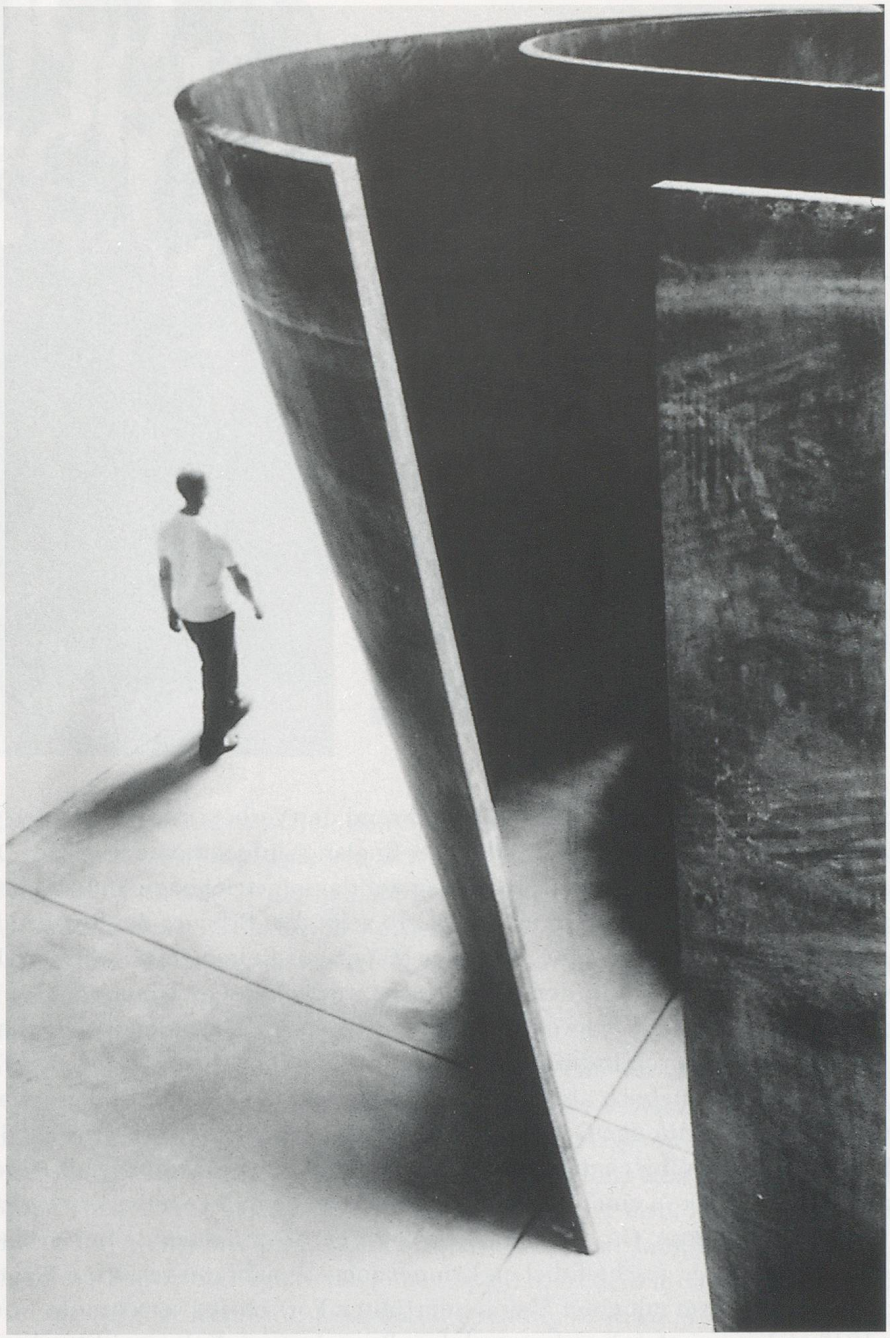
1) Richard Serra in *Richard Serra: Writings, Interviews* (Chicago: The University of Chicago Press, 1994), p. 183.
2) ibid., p. 184.
3) Rem Koolhaas, *S, M, L, XL* (New York: Monacelli Press, 1996), p. 511.
4) ibid., p. 514.

RICHARD SERRA, TORQUED ELLIPSES, 1996/97,

Cor-Ten Steel, installation at Dia Center for the Arts, New York (25.09.97–14.06.98).

(PHOTO: ALLEN GLATTER, DIA CENTER FOR THE ARTS)





RICHARD SERRA, TORQUED ELLIPSES, 1996/97, Cor-Ten Steel,

installation at Dia Center for the Arts, New York (25.09.97–14.06.98). (PHOTO: IVORY SERRA)

NEVILLE WAKEFIELD

ÜBER SERRAS

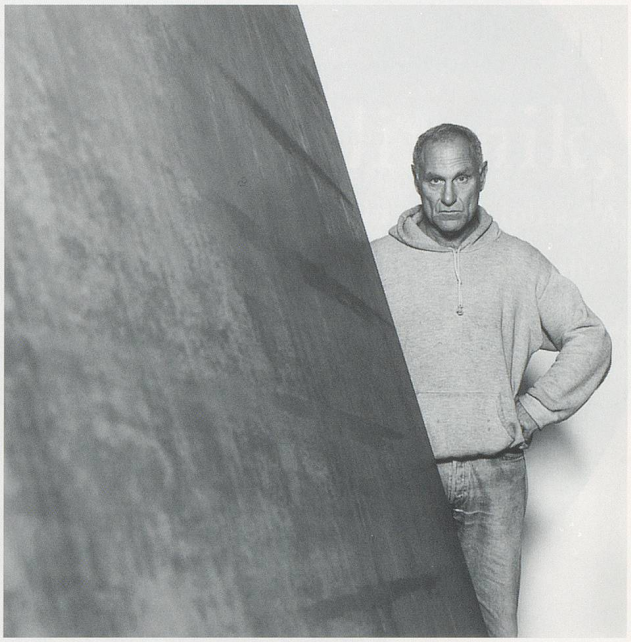
Isambard Kingdom Brunel at the Millwall shipyards / in der Millwall-Werft, 1837.
(PHOTO: BROWN LENOX & CO. LTD.)

Es gibt ein berühmtes Photo, das im Jahr 1857 während der Vorbereitungen für den Stapellauf des Dampfers *Great Eastern* auf der Schiffswerft von Millwall in England aufgenommen wurde. Die *Great Eastern* war ein Ozeanriese, der seine Entstehung der Verheissung der dampfgetriebenen Walzstahltechnik und der Grenzenlosigkeit kolonialer Expansion verdankte. Das Photo zeigt den Erbauer des Schiffs, den britischen Ingenieur Isambard Kingdom Brunel, der alleine vor einer Mauer aus Ketten steht. Alles an diesem Photo – von dem Kontrapost des mit den Händen in den Hosentaschen dastehenden Träumers bis hin zu den Spuren aristokratischer Schneiderkunst und Schwerarbeit – zeugt von einem Goldenen Zeitalter der Technik und den Grundkoordinaten eines durch Industrie demokratisierten Fortschritts. Stahl, der Träger dieser Revolution, erscheint auf dem Photo zugleich als Rückgrat und als Folie – eine überdimensionale Spule der Verkettung und Verbindung, die nicht nur den Gedanken an den Stapellauf des weltweit grössten Stahlrumpfes aufkommen lässt, sondern die Ausdehnung ebenjener Technologie auf den gesamten zivilen Bereich beschwört. Zeugnisse der Brunelschen Vision von einem auf den Prinzipien Weite und Formbarkeit errichteten Weltreich prägen noch heute die Infrastruktur Grossbritanniens. Von der *Great Eastern*, seiner grössten Leistung, ist jedoch nichts geblieben ausser der geschichtlichen Erinnerung – sepiabraun verfärbte Pläne, in denen sich der Aufbruch der gebogenen Form mit einer Vision unerfüllten Fortschritts verschränkt.

Im Jahr 1943, nahezu ein Jahrhundert nachdem Brunel seinen Koloss seitlings in die Themse manövrierte, war Richard Serra nach eigener Erinnerung zugegen bei einem Stapellauf auf der Marine Shipyard in der Bay Area von San Francisco, wo sein Vater als Rohrleger arbeitete. «Als wir ankamen, balancierte der Tanker mit seinem Rumpf aus schwarzen, blauen und orangefarbenen Stahlplatten wie auf einem Sockel. Er dehnte sich in der Breite unverhältnismässig weit aus und wirkte auf einen Vierjährigen so gross wie ein quer gelegter Wolkenkratzer. Ich entsinne mich, wie ich mit meinem Vater durch den Bogen des Rumpfes ging,

NEVILLE WAKEFIELD ist Schriftsteller und lebt in New York.

«TORQUED ELLIPSES»



Portrait of / von Richard Serra. (PHOTO: NANCY LEE KATZ).

mir die riesige Messingschraube ansah und zwischen den Spanten hindurch spähte.»[1] Ähnlich wie Brunel erinnerte sich Serra dann an die seltsame Epiphanie, die sich mit der Verwandlung von schwerfällig-sperriger Masse in ein schwimmendes Gebilde verband. Innerhalb der Physik der Verdrängung und der massiven Manipulationen, die aus Berechnungen reale Perspektiven werden lassen, schien es ein Programm ästhetischer Perpektiven zu geben. «Das gesamte Rohmaterial, das ich benötigte, war enthalten in dem Fundus dieser Erinnerung, die zu einem regelmässig wiederkehrenden Traum wurde.»[2]

Mit Serras TORQUED ELLIPSES (Gewundene Ellipsen) verbindet sich das gleiche traumhafte Gefühl von etwas Riesenhaftem, das Wind und Wellen preisgegeben wurde. Sie sind eine Frucht der Schiffsbautechnik – die gewalzten Stahlplatten wurden bei der Werft Beth Ship im US-Bundesstaat Maryland mit Hilfe von «Hugh Smith» genannten Maschinen hergestellt, die während des Zweiten Weltkrieges in Schottland zur Fertigung von Walzstahl für Schlachtschiffe gebaut worden waren –, und ihre Form folgt den gleichen Gesetzen, nach denen im Schiffsbau linearer Druck in eine gestaffelte Krümmung umgesetzt wird. Die Ellipsen selbst bilden drei «Einfassungen», die ihrerseits jeweils von fünf Zentimeter starken Corten-Stahlplatten eingefasst werden. Zu betreten sind sie durch ca. 60 Zentimeter breite diagonale Spalten, in denen die Toleranz der aneinandergefügten Platten als Öffnung aufgegriffen wird. Eine durch Drehung bewirkte Abweichung zwischen der Ellipse des Bodenabdrucks und der des oberen Randes setzt den Raum in Bewegung, zieht ihn aussen in einen Strudel räumlicher Unbestimmtheit hinein und verwandelt ihn innen in eine Art deliriöse Leere. Bei einer doppelten Ellipse ist die eine innerhalb der anderen angesiedelt, so dass sich zwischen den einander diametral gegenüberliegenden Eingängen ein krummliniger Korridor mit einem raffiniert gedrehten System der Kompression und Dekompression ergibt. Wie bei dem für Wartungszwecke genutzten Hohlraum eines Schiffes mit doppelter Rumpfwand entsteht eine Art räumliche Quarantäne, die weder Teil des Verdrängungsvolumens ist noch zum Innenraum gehört. Von beiden abgesondert, bildet sich eine Grenzzone, in der sich die Erfah-

rung, losgelöst von der standhaften Geometrie, an den ondulierenden Linien des Stahls entlangbewegt und dessen Schwere und Masse in tastbare Leichtigkeit verwandelt.

Serras verblüffende Verwendung von Stahl unter dem Gesichtspunkt von Masse, Gewicht, Gegengewicht, Tragfähigkeit usw. folgt einer Geschichte technischer Entwicklungen, die von den Anfängen der modernen Schiffsbau- und Industrietechnik bis hin zu der phänomenologischen Ästhetik von Architekten wie Frank Gehry, Coop Himmelblau und Rem Koolhaas reicht. (Bezeichnenderweise wandte sich Serra für die Computerberechnungen an Gehrys Ingenieur Rick Smith.) Technik ist für diese Architekten etwas, durch das schiere Grösse zum Anstoss für eine Herrschaft des Komplexen werden kann – eine ästhetische Herausforderung der Normativität der Erfahrung. «Es ist ein Paradoxon des Grossen», so Koolhaas, «dass es ungeachtet der Berechnungen, die – eben seiner Sperrigkeit wegen – in seine Planung einfliessen, die einzige Architektur ist, die dem Unberechenbaren Gestalt verleiht.»[3] Was man hier sieht, ist nicht mehr ganz das, was man bekommt. Ebenso wie in dem Schiff auf der Helling finden sich im Bauwerk als Gegenstand der Wahrnehmung bestimmte ikonographische Anliegen ausgeprägt, die sich jedoch verselbständigen und aus der festen Verankerung der Phänomenologie in den eher fliessenden Bereich der Mnemotechnik verlagern. «Die Vehikel der Grösse werden am Ende zu Wahrzeichen in der postindustriellen Landschaft, einer Welt, die in ähnlicher Art und Weise mit Architektur überkrustet ist, wie über Gerhard Richters Gemälde die Farbe geschabt ist: unerbittlich, unwandelbar, endgültig, für immer da, das Werk übermenschlicher Anstrengung.»[4] Und ebenso wie bei den Produkten viktorianischer Baukunst, entworfen von Ingenieuren wie Brunel, findet der Traum vom Fortschritt seinen Ausdruck in einer Schwere und Sperrigkeit, die ebendiesen Traum nachgerade zerstört. Ganz dem Massstab hörig, werden die Brücken, die Tunnel und die Schiffe dieser Epoche zu einer Art Nacharchitektur – weder die Technik, die sie einmal war, noch die Plastik, die sie sein könnte.

Wenn man sich das Photo von Brunel ansieht, kann man aus seinem sarkastischen Gesichtsausdruck und der in ihrer Botschaft mehrdeutigen Kleidung leicht die Freiheiten herauslesen, welche die neue Landschaft architektonischer und schiffsbaulicher Formen bereithielt. Serra, das spricht für sich, steht am anderen Ende dieser Tradition. Auf einem 1987 von Nancy Lee Katz aufgenommenen Photoporträt des Künstlers erwidert er den Blick des Betrachters und stiert mit einer unverwandten Konzentration aus dem Bild heraus, als gelte es, einen Gegner mit blossem Auge niederzuzwingen. Teilweise verdeckt durch eine massive schräge Stahlwand, steht er auf diesem Bild buchstäblich hinter seiner Arbeit. Es ist, als wären die Ketten, an denen einst das Objekt vom Ufer der Wahrnehmung ins Meer der Erfahrung ausgesetzt worden war, nunmehr durch die dazwischentretende Diagonale durchtrennt worden; was uns bleibt, ist eine Ästhetik, die, ähnlich wie die Ellipsen, praktisch einen Kreis schliesst – bis zu dem Punkt, da schiere Grösse und Masse den Zwang, zu entscheiden und zu bestimmen, nicht länger überstrapazieren. Mit den TORQUED ELLIPSES wird dieser Bezirk der Erinnerung an Bauten, die einst zur Gänze von Intention durchwaltet waren, zu einem Traum von etwas in sich Geschlossenem, Planlosem und aus seiner ursprünglichen Verschalung Befreitem. *(Übersetzung: Bram Opstelten)*

1) Richard Serra: *Writings, Interviews,* The University of Chicago Press, Chicago 1994, S. 183.
2) Ebenda, S. 184.
3) Reem Koolhaas, *S, M, L, XL,* Monacelli Press, New York, 1996, S. 511.
4) Ebenda, S. 514.