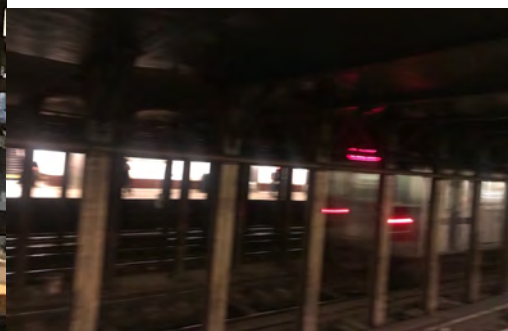


Liebe Menschen 5 Mahattanaxel

Jeden Sonntag, gegen 17.00 h fahre ich nach Brooklyn und nehme an einem Gottesdienst der Dinner-Church St.Lydia's teil. Am letzten Sonntag nun auf dem Weg Metro-Station „Washington Square“, etwa 7 Minuten zu Fuß, zählte ich spaßeshalber einmal: Alle Menschen, an denen ich vorbeigehe; nun nicht alle, sondern nur die, mit denen ich mich anfassen könnte, wenn wir denn beide unsere Arme ausstrecken und uns anfassen wollten. Es war sonniger Sonntagnachmittag; nicht leer, aber auch keine Rush-Hour wie morgens um 7.30 h; und ich zählte 127 Menschen.



Neulich las ich – verzeiht mir diese Schlagzeile – ein Mensch in der Jungsteinzeit, wie der Ötzi, sei vermutlich in seinem ganzen Leben bis zu seinem Tod im Alter von 46 Jahren nicht mehr als 150 Menschen begegnet... Hier sind es sehr viele Menschen, am Sonntag eben diese 127 in 7 Minuten auf dem harmlosen Weg zur Metro. Ich frage mich dann häufig, warum denn gerade jetzt wieder einmal alle auf einmal unterwegs sind. Diese Menge an Unterwegs-Menschen steigt dann in mir hoch wie das Gefühl einer andauernde Beschleunigung. Wenn die New Yorker Metro täglich acht Millionen Fahrgäste transportiert, dann sind von diesen ja auch immer einige bei der Arbeit, zuhause unter der Dusche oder sitzen sehr entspannt beim Tee; aber die sehe ich ja gerade nicht. Und so habe ich an manchen Tagen die fragwürdige Gabe der Ubi-Sensibilität: ich spüre förmlich acht Millionen Menschen um mich herum. Das kann eine Last sein und eine Lust.

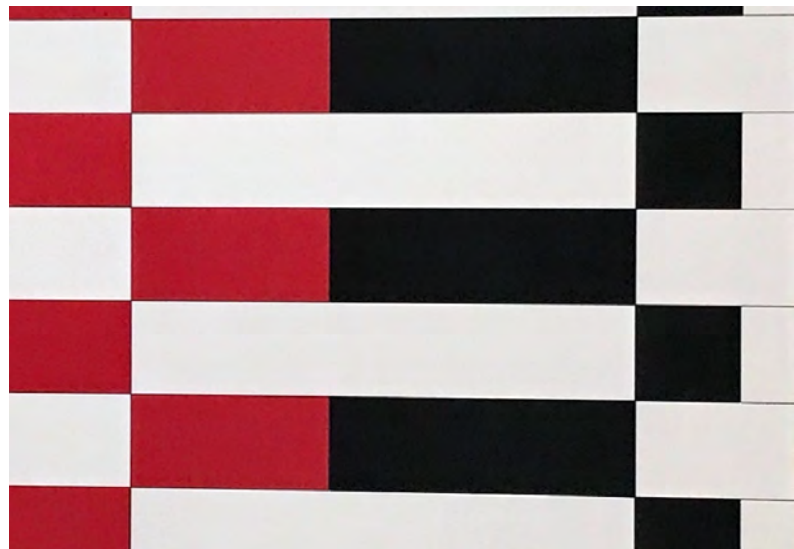


Diese Geschwindigkeit und die Gleichzeitigkeit von so vielen Menschen und Ereignissen scheint für viele auch Grund ihres Stolzes und ihrer Lust zu sein, in New York zu leben. „Ja, es ist die Stadt, die nie schläft!“ Ob nun mitten in einem längeren Gespräch oder an der Kasse in der Drogerie – diesen Satz findet kaum jemand zu abgedroschen, als dass er/sie ihn nicht noch mal anbringen könnte.



Bauhaus in Manhattan

Ein Kunstwerk, das wunderbar ins Bauhaus-Jahr 2019 passt, ist für mich eins der Sinnbilder der Geschwindigkeit dieser Stadt. In den 60er Jahren plante Walter Gropius mit anderen das MET-Life-Building. Ein paar Jahre zuvor war ihm, als Deutschem, beim Bau des UNO-Hauptquartiers noch Mies Van der Rohe vorgezogen worden. New York, als Tummelplatz für Architekten, sog mit Lust die Formsprache und Technik des Bauhauses auf. Das Gebäude hatte bei seiner Fertigstellung 1963 65 Fahrstühle und 21 Rolltreppen, um die Stockwerke bis in 250 Meter Höhe miteinander zu verbinden.



Für einen der Eingänge, die das Gebäude direkt mit dem Grand Central verbinden, wurde Josef Albers um ein Wandgemälde gebeten. Dieser Bauhauschüler, der in Deutschland geboren ist, begegnet mir hier häufiger und selbstverständlich als Amerikaner. Manche seiner Grafiken erinnern an Mark Rothko. Für diesen Ort erfand er eine Kombination aus den Farben Schwarz-Weiß-Coca-Cola-Rot: „Manhattan“ - Man sieht förmlich Türen auf und zuschlagen, die Metro in den Tunnel verschwinden, das Hin und Her der Menschen auf ihren Wegen, wie sie abbremsen und wieder Fahrt aufnehmen. Von 1963 bis 2000 liefen Hunderttausende unter diesem Gemälde von und zu ihrer Arbeit. Dann wurde es abgebrochen: „It didn't work for us anymore“, sagte ein damaliger Mitarbeiter.

A Modernist Treasure Is Resurrected

An asbestos-free replica of Josef Albers's mural returns to the MetLife Building lobby.

By NANCY COLEMAN

Hundreds of interlocking panels — black, white and Coca-Cola red all over — made up Josef Albers's "Manhattan," a mural in which geometry and meticulous precision meet modernist vivacity.

It was undeniably busy, which was appropriate, given its home high above the commuters bustling to and from Grand Central Terminal through 200 Park Avenue, best known as the MetLife Building.

The mural was ingrained in the design of the building, ingrained in the mural was asbestos.

And that ended the existence of a great German artist's ode to New York — until this week, when an exact replica of Albers's creation was unveiled in the same spot where it last loomed nearly two decades ago. The bright patchwork, a vibrant centerpiece in the lobby, has made its long-awaited return.

"This is what art was for him: something that could affect you, maybe give a little bit of joy to the lives of those people rushing to their trains or rushing out of the station to their workplace," said Nicholas Fox Weber, the executive director of the Josef and Anni Albers Foundation.

"Manhattan" was originally commissioned for the building, which opened in 1963 and was owned by Pan Am. Walter Gropius, an architect of the skyscraper, was a founder of the Bauhaus — the storied German art school where Albers studied and taught.

The work towered over the MetLife Building's gateway to Grand Central for decades before its removal in 2000. "It just doesn't work for us anymore," a MetLife spokesman said at the time. (Mr. Weber said then that he felt "physically punched.")

So "Manhattan" went into storage, where it remained for nearly two decades.

Above and right, "Manhattan" once again greets Grand Central commuters at 200 Park Avenue.

dent and chief executive of Tudman Speyer. "We were able to bring it back to the building."



Und dann, etwa vor 10 Jahren, passierte das, was in dieser schlafgestörten Stadt so selten geschieht: Ein Mensch hat sich erinnert. An dieses Gemälde von Josef Albers. Und nicht nur das. Er hat auch in Erwägung gezogen, dass etwas, das einmal da gewesen ist gut war, und vielleicht sogar besser, als etwas Neues am selben Ort. Für mich kann an diesem Ort kaum passender Hast, Bewegung und Geschwindigkeit thematisiert werden. Seit nun über 10 Jahren und anhand einiger eingelagerter Original-Paneele wurde über eine Neuinstallation nachgedacht. Da diese Asbest enthielten, musste eine komplette Neufassung geschaffen werden, die vor einigen Wochen der Öffentlichkeit und ihren stets eiligen Vertreter*innen übergeben wurde. Dieses „Manhattan“ von Albers hält uns uns unsere eigene Geschwindigkeit in Streifen vor Augen. Die Entscheidung für die Neufassung selbst sorgt seinerseits vielleicht für eine Entschleunigung auf dem sich immer schneller drehenden Kunstmarkt.

