

Karl Clauss Dietel: Bauhaus und offene Form

Walter Scheiffele*

Walter Scheiffele: Karl Clauss Dietel: Bauhaus und offene Form, in: Bulmann, Frédéric, Kopka, Diana (Hrsg.): Matrix Moderne | Ostmoderne. Bauen, baubezogene Kunst und Formgestaltung in Ostdeutschland und dem Europa der Nachkriegszeit. (Aurora. Chemnitzer Schriften zu Kunst und Kultur, Bd. 3). Heidelberg: arthistoricum.net 2023, S. 210-217, <https://doi.org/10.11588/arthistoricum.1170.c16410>

Gestalter wie Karl Clauss Dietel und Rudolf Horn wird man wohl zu den erfolgreichen und wirkungsmächtigen in der DDR zählen können. Sie folgten jener ersten Generation der Moderne nach, die wie Mart Stam¹ und Selman Selmanagič am Bauhaus in Dessau gelehrt oder studiert hatten, und die an der Hochschule für angewandte Kunst in Berlin-Weißensee in schwere Konflikte mit einer doktrinären Kulturpolitik im Streit um das Bauhouserbe in der DDR gerieten.

Tradition Bauhaus

Der große Vorläufer war Mart Stam, er hatte bereits, seit 1948 Rektor der Akademie der Künste und der Hochschule für Werkkunst in Dresden, den »Industrial Designer« angekündigt. In diesem geistig wie politisch umkämpften Feld zwischen bildender Kunst und industrieller Formgebung in Dresden ist Rudi Högner, der spätere Lehrer Dietels, Mart Stam begegnet, und er hat in Weißensee fortgesetzt, was Stam dort 1953 untersagt wurde. Theo Balden war am Bauhaus in Weimar, lernte von Oskar Schlemmer und Lászlo Moholy-Nagy, von 1950 bis 1958 lehrte er in Weißensee. Selman Selmanagič studierte von 1929 bis 1933 am Bauhaus Dessau bei Ludwig Mies van der Rohe und Ludwig Hilberseimer, von 1950 bis 1970 war er Leiter der Architekturabteilung in Weißensee. In den 1950er Jahren, als die Ausbildung junger Gestalter mit Industrieorientierung an der Hochschule in Weißensee ihren Anfang nahm und sie dann von den ersten Diplomanden nach Halle an die Hochschule für industrielle Formgestaltung weiter-



[1] Karl Clauss Dietel, Lutz Rudolph, *Erika E120 comfort*, 1974–76, Fertigung seit 1978, Robotron Dresden, Kunstsammlungen Chemnitz, Sammlung Karl Clauss Dietel, Inv.-Nr. KCD-7.3-29

getragen wurde, waren diese beiden ehemaligen Kunsthochschulen die Ausbildungszentren für Produktgestalter.

Clauss Dietel, der 1953 bis 1956 an der Ingenieurschule in Zwickau Karosseriebau studiert hatte, setzte sein Studium in Weißensee von 1956 bis 1961 fort. Sein Lehrer Rudi Högner hat ihn in Zwickau aufgefordert, der technischen Profession eine gestalterische in Weißensee hinzuzufügen; Högner, der von Mart Stam in Dresden den Impuls einer modernen, auf die Industrie gerichteten Formgebung aufgegriffen hatte und 1950 Leiter der Abteilung »Industrielle Formgestaltung« an der Hochschule für Bildende Künste in Dresden war; Högner, der Mart Stams Industrieprogramm (»Institut für industrielle Gestaltung«), nachdem dieser aus Weißensee vertrieben war, dort fortführte in der Abteilung »Formgestaltung« und damit die Gestaltung industrieller Geräte und Maschinen voranbrachte; Högner, der, wie Hirdina notierte, Beziehungen zu vielen Industriebetrieben, »in den sechziger Jahren sind es über zweihundert«², pflegte: Er hat vollendet, was Stam begonnen hatte.

Von Weißensee und Halle ging die industrielle Formgestaltung in der DDR seit den 1950er Jahren aus. Dass diese Entwicklung in anderen Bahnen als die parallel an der Hochschule für Gestaltung (HfG) in Ulm stattfindende verlief, das verdankte sich dem Wirken der Weimarer und Dessauer Bauhäusler in Weißensee. Dort trafen Studenten auf Bauhäusler wie Balden und Selmanagič, nicht anders als in Ulm auf Bill und Albers. Das moderne Formverständnis wurde in diesen Fällen aus erster Hand an die nächste Generation weitergereicht. Aber das blieb die Differenz zwischen diesen beiden Hochschulen der Moderne: In Ulm hatten Lehrende wie Otl Aicher, Tomas Maldonado und Gui Bonsiepe das Design weitgehend von der Kunst gelöst und Studiengänge aus ihrer jeweils eigenen Formenlogik entwickelt. In Weißensee dagegen blieb der Vorkurs nach Bauhausmuster erhalten. Eine auf das Ganzheitliche zielende Ausbildung intendierte, dass die Studierenden sich zwischen den Fachgebieten bewegen konnten. »Verzahnung«, so Dietel, war der Begriff, den Selmanagič dafür verwendete.³

So kam Dietel, ebenso wie seine Kommilitonen, darunter Lutz Rudolph, mit dem er jahrzehntlang freiberuflich die Formgebung in der Industrie beeinflussen sollte, mit einer verschwiegenen, aber doch regen Bauhaus-Moderne in Berührung und konnte nach einer Gestaltkonzeption suchen, die den industriellen und alltäglichen Bedingungen dieser anderen Gesellschaftsformation angemessen sein sollte. Er trieb das Formkonzept weiter voran: hin zum »offenen Prinzip«, das eine dem Nutzer zugewandte Beweglichkeit, ja Austauschbarkeit von Form- und Konstruktionselementen intendierte; und zur »Gebrauchspatina«, die moderne Formen erst langlebig macht und anschmiegt an die Gebrauchenden. Das ganzheitliche Denken führte Dietel Anfang der 1970er Jahre, nach einem Jahrzehnt Industrierfahrung, zu theoretischen Schlussfolgerungen, die bis heute nicht an Bedeutung verloren haben.

Automobilform

Im Januar 1961 hatte Dietel in der von Högner geleiteten Abteilung »Formgestaltung für die Industrie« in Weißensee seine theoretische Diplomarbeit mit dem Titel »Probleme der Formgestaltung im Kraftfahrzeugbau der DDR« vorgelegt. Die entscheidende Frage für ihn war die nach der Heckform des Autos. In einer Zeit, in der bis auf wenige Ausnahmen das Stufenheck die Form der Automobile prägte, entschied er sich für ein Steilheck. Alfred Jante, Direktor des Instituts für Kraftfahrwesen an der TU Dresden, »sah sich mein Diplommodell an – da hatte ich auch alle Vollheckvarianten stehen, hatte versucht, ähnlich wie in der Architektur, Bauhausideen natürlich, für die Nutzer durch große Fensterflächen ein befreiendes Verhältnis vom Innenraum zum Außen zu schaffen, auch mit einem einmalig großen Heckfenster; und er sagte: ›Dieses große Fenster, das ist einzusehen. Können Sie nicht eine Vorrichtung machen, um das verhüllen zu können?‹ Von diesen Dresdnern bekamen wir keine Unterstützung. Anders waren die vom Amt für Standardisierung und Messwesen. Die prüften Entwicklungen der Serienfahrzeuge auf Messwerte, physikalisch präzise. Und das zeichnete uns eben auch aus. Deshalb stehen wir in der Tradition des Funktionalismus und des Bauhauses. Wir gingen immer von einer funktionalen Gestaltung aus. Styling war für uns ein rotes Tuch.«⁴

Heliradio

Im Jahr 1960 entwickelten Dietel und Rudolph erste Geräte für den Phonogerätehersteller. Sie kamen dem Bedürfnis einer Bevölkerung entgegen, die von der spürbar werdenden Industrialisierung neue Produkte erwartete. »Neue Architektur – neue Wohnungen – neue



[2] Karl Clauss Dietel, Lutz Rudolph, *rk 90 sensit cubus*, Heliradio Limbach-Oberfrohna, 1984–1987, Kunstsammlungen Chemnitz, Sammlung Karl Clauss Dietel, Inv.-Nr. KCD-7.2-33

Geräte«, diesem Programm folgend, entstanden Radiogeräte, die ähnlich wie die An- und Aufbauprogramme der Möbelhersteller in Bewegung kamen. Vorbild und Parallele zugleich waren die Radios der Firma Braun, allen voran der Phonosuper SK 4 im Jahr 1956 von Hans Gugelot und Dieter Rams. Auch die neuen Radios der Hempel KG verabschiedeten den Gestus des »Radio-Möbels«, nahmen technische Form an, und wurden, vorerst durch die Trennung von Steuergerät und Lautsprecherbox, ähnlich variabel wie die Möbel um sie herum.

Mit dem blechummantelten RK 3 entwickelten die Gestalter von 1963 bis 1966 die »Bausteinserie«. Härter und nüchterner in ihrer technischen Form als die westlichen Vorbilder, erschien RK 3 zusammen mit seinen kombinierbaren An- und Aufbauteilen wie eine Antithese zu allen konventionellen Möbel-Geräte-Formen. Die Diktion Dietels aufnehmend, wagten die Redakteure von *form und zweck* unter den kritischen Augen politischer Kontrolleure eine solche Aussage: »Ziel war es, Geräte mit betont technischem Charakter für die Wohnsphäre zu schaffen, die sich klar gegen konventionelle ›Tonmöbel‹ und modernistische Erzeugnisse abgrenzen.«⁵ Die technische Formgebung hatte sich gegen alle Behinderungen durchgesetzt.

Mit dem *rk 5 sensit* um 1967 ging das Gestaltkonzept von Dietel und Rudolph dann auf. Die Blechummantelung des Gerätes war jetzt formvollendet. Die Kunststoff-Seitenteile, die die Ära der Holzfurnierteile ablösten, trugen dazu bei. Der Gerätetyp hatte sich endgültig

vom Mobiliar emanzipiert. Zugleich lösten sich die Gestalter von den ebenso formal wie funktional geordneten Tasten und Knöpfen der vorherigen Gerätegeneration. Jetzt wirkten die sich von der HfG Ulm unterscheidenden Formprinzipien aus Weißensee aus. Das technoide Formvokabular wurde umgeformt. Die Plastizität des Geräts und seiner Bedienungselemente nahm zu. Lautsprecher führten jetzt ein Eigenleben. Als Kugeln und Vielflächner lösten sie sich aus der Dominanz kubischer Formen.

Anfang der 1970er Jahre griff die Industrieplanung der DDR auch in die Hempel KG ein, die enteignet wurde. Heliradio wurde VEB Gerätebau Limbach. Für Clauss Dietel und Lutz Rudolph begannen »die bleiernen Zeiten«. Aber mit dem rk 90 sensit cubus setzte sich die bei Heliradio begonnene Entwicklung fort. [Abb. 2] Dietel: Das Gestaltkonzept »zielt auf Langlebigkeit für Nutzer und Produzenten. Durch das ausgeprägte offene Prinzip sind denkbare Entwicklungsvarianten weit über ein Jahrzehnt hinaus vorstellbar.«⁶ Das »Gleichbleibend-Wandelbare« bildete die Konstante in ebenso erstarrten wie bewegten Zeiten. Die Gestalter, Künstler und Techniker zugleich, hatten sensibler und schneller auf die unabwendbaren Veränderungen reagiert.

Trabant

Dietel hatte schon im Rahmen seiner Diplomarbeit mit Konstrukteuren über die Integration von Gestaltern in den Fahrzeugbau beraten, diese Integration bildete den Ausgangspunkt für eine folgenreiche gestalterische Arbeit im Fahrzeugbau. In Eisenach wurde seit 1956 der Wartburg 311 produziert, in Zwickau seit den frühen 1960er Jahren der Trabant P 50. Auf diese beiden Pkw-Typen konzentrierten sich die Entwickler nach einer radikalen Typenbereinigung. 1963 lud der Hauptkonstrukteur Werner Lang vom VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau Dietel zur Mitarbeit an der Entwicklung des Trabant ein. Die Bemühungen der Techniker wie der Gestalter galten einem den »sozialen Ansprüche(n)« der Gesellschaft entsprechenden Fahrzeugtyp.

Dem Trabant P 50 folgte bei Sachsenring eine lange Reihe von Modellversuchen, an denen die Entwickler und wieder Dietel und Rudolph arbeiteten. Nach funktionalen Verbesserungen im Innenraum drängten die Gestalter um 1965 auf ein Gesamtkonzept für den P 603. [Abb. 3] Sie gingen mit den Technikern von einer Vollheck-Limousine aus und betonten, »daß die Konzeption P 603 die bisher insgesamt beste Grundlage für eine Fahrzeugentwicklung innerhalb der Republik überhaupt ist«.

Der dem vom ZK der SED im Jahr 1968 verfügte Abbruch des P 603-Modellversuchs beendete eine erfolgversprechende Entwicklung; der spätere Einkauf von VW-Motoren aus Wolfsburg ist ein wei-



[3] *Trabant P 603*, Funktionsmuster, Grundentwurf Lothar Sachse, Modifikation der Aussenform Karl Clauss Dietel, 1964-1966, Steilheck, Sachsenring Zwickau, Kunstsammlungen Chemnitz, Sammlung Karl Clauss Dietel, Inv.-Nr. KCD-2.1.60.5-8

teres Indiz für missglückte wirtschaftliche Prozesse in der DDR: große Spielräume bei Experimenten und Produktentwicklungen, harte Eingriffe von oben, sobald über die Serienfertigung entschieden wurde. Für Konstrukteure und Gestalter ein zu Beginn ebenso motivierendes wie am Ende demotivierendes Verfahren. Bis heute hat Dietel, trotz der Tiefpunkte der Pkw-Entwicklung in der DDR, die westliche Entwicklung kritisch im Auge behalten: »Die grenzenlos arrogante allmacht der deutschen autolobby hat alle reste eines kritischen diskurses zum styling an deutschen pkw aus den medien verbannt.«⁷

Mokick

Der Schwalbe von Simson in Suhl, seit 1964 mit über einer Million Fahrzeugen ein weitverbreiteter Kleinroller in Ostdeutschland, sollte ab 1966 eine Vogelserie – Sperber, Spatz und Star – folgen. Bei dem leistungsstärksten Modell der Serie kam Dietel einen Schritt weiter, als er an Details wie der plastischen Gestaltung des Tanks den Technikern zeigen konnte, dass ein künstlerisches Formvermögen dem der Techniker überlegen war. Dietel drängte daher zur Konzeption von Typen, die die vorhergehende Fahrzeuggeneration ablösen sollten. Endlich, 1968, kamen die Mokicks, Motorroller mit Kickstarter, in Planung, die Serienfertigung war für 1973 eingetaktet. Im Dezember 1968 hatte die Arbeit am S 50 im geplanten Zeitraum zu einem die Gestalter befriedigenden Ergebnis geführt. [Abb. 4] Dietel schrieb jetzt an den Chefentwickler Ewald Dähn: »Der letzte Stand stellt unseres Wissens



[4] Karl Clauss Dietel, Lutz Rudolph, *Mokick S 51 E*, 1975, Simson Suhl, Kunstsammlungen Chemnitz, Sammlung Karl Clauss Dietel, Inv.-Nr. KCD-2.1.80-10

eine völlig neue Form dar. Vor allem das erreichte *offene Prinzip* war dafür sehr wichtig.«⁸

Wie viel Überzeugungskraft hat es gebraucht, bis die Gestalter in Suhl auch das technische Herz des Fahrzeugs, den neuen Motor, mitformen konnten? Ihre eindrucksvolle »Beschreibung der Gestaltung des Motors M 531/542« – hier ein Auszug – verdiente einen Platz unter den designgeschichtlich bedeutenden Texten: »Die Gestaltung des Triebwerkes versuchte in allen Bereichen des Motors eine funktionsadäquate Form zu schaffen. Der innere Aufbau des Motors mit seinen Hauptbaugruppen wird im Gestaltbild ablesbar und erlebbar.«⁹ Mit der Gestaltung der Mokicks wurde die in der Industrie so schwer durchzusetzende Integration von Gestaltern in die Produktentwicklung von der Projektierung bis zur Serienreife realisiert.

Im Zentrum seines Berufslebens steht für Clauss Dietel Chemnitz/Karl-Marx-Stadt, für ihn schlechthin die sächsische Stadt der Moderne. Aber ihre Moderne, die der Technik, sollte auch eine der Künste sein. Hier traf Dietel auf Marianne Brandt. Für ihn verkörperte sie das Weimarer und Dessauer Bauhaus. Dietel hat im Jahr 2000 die Anregung zu dem Marianne-Brandt-Wettbewerb mit dem Titel »Die Poesie des Funktionalen« gegeben. In seiner Rede zur Einweihung der von ihm gestalteten Stele am Grab von Marianne Brandt hat Dietel 1999 von einem »Jahrtausendfeuer BAUHAUS« gesprochen.¹⁰ Für eine ihrer Bedeutung und ihrem Werk angemessene Ehrung der Gestalterin in seiner Stadt der Moderne setzt er sich bis heute ein. Der lange Weg, den Gestalter wie Karl Clauss Dietel zurückgelegt haben, um zurück zu ihrem Bauhaus und mit ihm weiter vorwärts zu kommen, macht sie zu legitimen Erben dieser sehr deutschen Kulturgeschichte.¹¹

Walter Scheiffele, Kulturhistoriker und Designer, studierte an der Akademie für graphisches Gewerbe München, am Institut für Umweltplanung Ulm und an der Staatlichen Hochschule für Bildende Kunst Braunschweig. 1994 wurde er an der Universität Bremen über »Wilhelm Wagenfeld und die moderne Glasindustrie« promoviert und hatte Gastprofessuren an der Universität der Künste, Berlin (2008–2010) und der Kunsthochschule Berlin-Weißensee (2005–2012) inne. Zu seinen zahlreichen Ausstellungen und Publikationen zur Kultur- und Designgeschichte der Moderne zählen u.a. *bauhaus junkers sozialdemokratie. ein kraftfeld der moderne* (2003), *Das leichte Haus. Utopie und Realität der Membranarchitektur* (2016) sowie *Karl Clauss Dietel – die offene Form* (mit Steffen Schuhmann, 2021).

Anmerkungen

- * Der Text wurde erstveröffentlicht in: *Modernes Sachsen. Gestaltung in der experimentellen Tradition Bauhaus*, hrsg. von Annette Menting, Walter Prigge für die Sächsische Akademie der Künste und die Kulturstiftung des Freistaates Sachsen, Leipzig 2019, S. 177–183. Unser herzlicher Dank an den Autor und die Herausgeber:in für die Zustimmung zu einer erneuten Veröffentlichung.
- 1 Mart Stam war von 1928 bis 1929 Gastdozent für Städtebau am Bauhaus Dessau.
 - 2 Heinz Hirdina, *Gestalten für die Serie: Design in der DDR 1949–1985*, Dresden 1988, S. 57.
 - 3 Gespräch Walter Scheiffele und Steffen Schuhmann mit Clauss Dietel, 11.10.2017.
 - 4 Ebd.
 - 5 »Heliradio-Bausteinserie«, in: *Form + Zweck* 2 (1966), S. 36 f.
 - 6 Clauss Dietel, »Rundfunkgerät rk 90 sensit cubus«, 3.4.1987, Sammlung Karl Clauss Dietel, Kunstsammlungen Chemnitz.
 - 7 Clauss Dietel an Walter Scheiffele, 28.10.2017.
 - 8 Clauss Dietel an Ewald Dähn, 12.12.1968, Sammlung Karl Clauss Dietel, Kunstsammlungen Chemnitz.
 - 9 Clauss Dietel, Lutz Rudolph, »Beschreibung der Gestaltung des Motors M 531/542«, Sammlung Karl Clauss Dietel, Kunstsammlungen Chemnitz.
 - 10 Clauss Dietel, »Worte zur Einweihung«, Manuskript, Sammlung Karl Clauss Dietel, Kunstsammlungen Chemnitz.
 - 11 Der Autor geht dieser Geschichte im Forschungsprojekt zu Karl Clauss Dietel nach, publiziert in Walter Scheiffele, Steffen Schuhmann, *Karl Clauss Dietel – die offene Form*, hrsg. von Frédéric Bußmann, Leipzig 2020.

Fotonachweise

- [1] Georg Eckelt.
- [2] Ulrich Feldmann.
- [3] VEB Sachsenring (Werkfoto).
- [4] Karl Clauss Dietel (Werkfoto).

Für die Werke von Karl Clauss Dietel © VG Bild-Kunst, Bonn 2023.