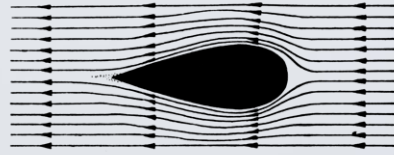


# ARCHITECTURE OF SPEED®



## Paul Jaray and the Shape of Necessity

Arsenale Institute  
for Politics of Representation

Riva dei Sette Martiri  
Castello 1430/A  
I-30122 Venezia

**6.11.2021 – 30.1.2022**

with works and  
documents by

Ant Farm  
Siegfried Ebeling  
Buckminster Fuller  
General Idea  
Richard Hamilton  
John Heartfield  
Allan Kaprow  
Oskar de Kieffe  
Germaine Krull  
Alfred Kubin

Fritz Lang  
Le Corbusier  
Man Ray  
Paco Marcial  
Étienne-J. Marey  
Bruno Munari  
Isamu Noguchi  
Eduardo Paolozzi  
Cesare A. Poggi  
Fritz Schleifer  
Alexander Stollberg  
Florian Süßmayr  
Blaise Tobia

coordinated by

Supported by:

**ARCH+**  
FÖRDERVEREIN

 Federal Ministry  
of Transport and  
Digital Infrastructure

on the basis of a decision  
by the German Bundestag



## SEI PUNTI CHIAVE

- 1.** Questa mostra, seppur arrivi con ampio ritardo, casca proprio a fagiolo: l'invenzione della forma scientifica dell'automobile risale infatti esattamente a cento anni fa, con il primo brevetto depositato da Paul Jaray nel 1921.
- 2.** Nel corso di un secolo, l'attitudine della società nei confronti della mobilità individuale di massa è completamente cambiata. Tutto partì da una speranza degli intellettuali progressisti, i quali crederono che la libertà di movimento offerta dalla motorizzazione fosse un mezzo per garantire, almeno in parte, l'emancipazione individuale del proletario. Nel tentativo di esprimere la sua modernità, il regime nazionalsocialista si appropriò di questa idea. Oggi invece, quando si pensa all'automobile, si pensa soprattutto ai danni che essa causa alla comunità globale. I veicoli privati, in tutte le loro forme, sono ormai percepiti come una forma di arroganza nei confronti dell'ambiente dai tratti persino reazionari.
- 3.** È bene che si faccia luce sul perché Paul Jaray, l'ideatore di così tante innovazioni tecniche fondamentali, sia morto in povertà e nell'anonimato nel 1974. La ragione risiede nella cancellazione della sua paternità intellettuale che avvenne durante la persecuzione degli ebrei sotto il regime nazionalsocialista tedesco.
- 4.** Allo stesso tempo, è anche bene capire perché siano state proprio le avanguardie artistiche – per esempio nel caso dell'allestimento di *documenta 6* nel 1977 – a ricordare il dimenticato Paul Jaray come principale rappresentante dell'utopia tecnologica.
- 5.** Architecture of Speed si propone di fornire proprio queste spiegazioni. Il lavoro teorico di Paul Jaray viene messo al cospetto della bellezza delle forme dei suoi design, rappresentati attraverso modelli, illustrazioni e da una imponente auto da record a grandezza naturale. Nel febbraio 1935, sull'autostrada Firenze-Mare, questo modello mai visto prima, fu la prima automobile a raggiungere i 320,26 km/h su una strada pubblica.
- 6.** Paul Jaray non solo fu il primo a promuovere l'ottimizzazione matematica della fluidodinamica della carrozzeria in nome della sua efficienza e sostenibilità energetica, ma già dalla fine degli anni Venti elaborò delle riflessioni su concetti di energia alternativa che considerava indispensabili in vista dell'esaurimento dei combustibili fossili, da lui previsto già allora.

*La massima di Paul Jaray:*

**“Eliminare o aerodinamizzare!”**

Title: ARCHITECTURE  
OF SPEED

Durata:  
6 novembre 2021 – 30 gennaio 2022

Luogo: ARSENALE INSTITUTE  
Castello, 1430/A  
Riva dei Sette Martiri  
I-30122 Venezia

Ufficio stampa: BUREAU N  
inga.krumme@bureau-n.de  
Naunynstrasse 38  
D-10999 Berlino  
telefono: +49 30 62736102

Subtitle: *Paul Jaray and the  
Shape of Necessity*

Orari di apertura:  
10:30–12:30, 14:30–18:30

Sito web: [www.arsenale.com](http://www.arsenale.com)

# Paul Jaray e la Forma del Necessario

INTRODUZIONE DEL CURATORE

ARCHITECTURE OF SPEED / IT

1.

Grazie al suo brevetto depositato giusto cento anni fa, più precisamente nel 1921, Paul Jaray (1889–1974) è stato un pioniere assoluto della ricerca nel campo dell'aerodinamica delle automobili. Prima di chiunque altro, Jaray ha dato al veicolo di terra la sua forma su base scientifica. Riflettere oggi sul ruolo di Jaray come precursore dell'automobile significa guardare a ritroso dallo stato ormai storicamente consolidatosi di obsolescenza in cui versa la *mobilità individuale di massa* verso il periodo diametralmente opposto, ovvero quello del suo momento di gloria, quando questo mezzo trasportava un'utopia sociale di sinistra per cui, in base ad una salvifica fantasia di trascendere il sistema, il progresso tecnico nel campo dei motori doveva farsi strumento di liberazione delle masse; (fase questa, che è ormai un passato molto lontano).

Tale visione del futuro, di cui la propaganda del regime nazista tedesco si servì impropriamente e fatalmente rovesciandone completamente il senso, fu sviluppata all'alba del secolo scorso da un gruppo di intellettuali di cultura ebraica a Vienna. Oltre a Jaray, vanno menzionati a tal proposito Edmund Rumpler (1872–1940) e soprattutto Josef Ganz (1898–1967), la cui rivista *Motor-Kritik* fu progressista sotto ogni punto di vista. Il loro spirito innovatore, che univa la promessa sociale all'efficienza tecnologica della produttività industriale, si è oggi trasformato nel suo esatto opposto: il popolare *Sport Utility Vehicle*, pesantissimo e inquinante, non serve più il progresso – né quello metaforico né quello fisico – al contrario, con la sua rappresentatività fine a sé stessa, dimostra un attaccamento reazionario ad una ormai insostenibile quanto anacronistica necessità di ostentazione. La macchina privata, non più strumento di emancipazione, oggi è solo il simbolo dell'attaccamento anti-illuminista ad un oggetto che è la causa di un danno di portata generale.

Trascinato dal suo entusiasmo tecnologico che in tono marinettiano gli fece persino proclamare lo slogan "*Eliminare o aerodinamizzare!*", Jaray, non solo fu il primo a promuovere l'ottimizzazione matematica della fluidodinamica della carrozzeria in nome della sua efficienza e sostenibilità energetica, ma già dalla fine degli anni venti elaborò riflessioni su concetti di energia alternativa che considerava indispensabili in vista dell'esaurimento dei combustibili fossili, da lui previsto ben prima della società a lui contemporanea.

2.

Questo progetto prende piede dall'osservazione di una contraddizione, e cioè, che il talento di Paul Jaray per il pensiero e la ricerca, così come il suo ingegno matematico e ingegneristico, hanno portato ad una serie di fondamentali e determinanti sviluppi nel XX secolo, ad oggi ancora ben rintracciabili nella realtà quotidiana, senza però che la loro paternità sia per questo mai stata riconosciuta. Quando nel 1974 Jaray morì nell'anonimato e in povertà, a San Gallo, in Svizzera, i suoi concittadini ignoravano chi egli fosse e i principali media svizzeri non trovarono la sua morte nemmeno degna di un necrologio o anche solo di un comunicato. Questi fatti richiedono una spiegazione sul perché la sua reputazione non sia semplicemente andata perduta, ma sia stata sottratta. Le ragioni risiedono nella storia delle circostanze politiche alle quali fu esposta la fase più produttiva della biografia di Jaray, quelle delle guerre mondiali, del periodo interbellico, della crisi economica e del regime nazionalsocialista in Germania. Lo scopo di questo progetto è anche quello di ricostruire e spiegare la deliberata emarginazione nei confronti di Jaray, nella misura in cui sia possibile reperirne le tracce nei documenti dell'epoca.

3.

Nella biografia di Jaray c'è un'evidente contraddizione: Jaray non si sofferma mai sulle circostanze politiche del suo tempo, né tantomeno sulle premesse politiche e le implicazioni associate ai suoi incarichi, nonostante la portata nefasta che queste ebbero sulla sua condizione di esule e sul destino della sua famiglia. Il fatto che i prodotti da lui costruiti fossero per lo più considerati uno strumento di difesa per la smania di potere di uno Stato – che oltretutto gli fu sempre ostile – rimase fuori dalle sue riflessioni. La maggior parte dei dirigibili da lui progettati erano macchine da guerra. Né *ex post* nei suoi appunti autobiografici, né tantomeno nelle fasi in cui egli stesso fu pubblicamente esposto a vituperi razzisti e persecuzioni dirette, sentì mai la necessità di nominare il nazionalismo che era alla base dell'antisemitismo istituzionale da lui subito. Sembra che tenesse conto di queste circostanze, così come del continuo fallimento economico da queste innescato, con un sentimento misto a sobrio fatalismo e ad una certa rassegnazione degna di una figura biblica come quella di Giobbe, senza per questo interrompere la sua incessante ricerca e lo sviluppo di nuove soluzioni tecniche.

Le intuizioni scientifiche di Jaray sulla fluidodinamica dei veicoli terrestri furono particolarmente utili alle vaste campagne di propaganda del regime nazional-socialista tedesco e furono utilizzate per competere internazionalmente nei grandi eventi automobilistici. Questo vale soprattutto per le auto da corsa e da record, le cosiddette “freccie d’argento” (*Silberpfeile*), soprattutto quelle dell’Auto-Union, così come per il concetto dell’autovettura del popolo, la cosiddetta auto “Kraft durch Freude” (*Forza attraverso la gioia*). In tutti questi veicoli, la forma ottimizzata per ridurre la resistenza dell’aria può essere ricondotta alle scoperte e ai brevetti di Jaray.

Poiché il regime totalitario tedesco dell’epoca trovava intollerabile attribuire ad un ebreo la paternità di queste carrozzerie futuristiche, che dovevano essere invece associate alla creazione di miti nazionalisti, il nome di Jaray fu rimosso dalla memoria collettiva e in gran parte anche dalla storia dell’ingegneria, in quello che fu il cosiddetto processo di *arianizzazione della ricerca*. Allo stesso tempo, molti produttori di automobili agirono opportunisticamente sfruttando il clima di razzismo istituzionale creatosi, ignorando i suoi diritti di brevetto, appropriandosi delle sue invenzioni e ignorandone la paternità.

#### 4.

Questa tuttavia non fu l’unica ragione dei continui fallimenti economici di Jaray. Le sue linee razionali e matematiche furono ampiamente e ostinatamente rifiutate dal pubblico del tempo come brutte o grottesche. Allora come oggi, c’era una semplice ragione per questo, e cioè, che nel senso comune l’idea intuitiva di geometria aerodinamica (per esempio quella di un’auto sportiva slanciata) è esattamente l’opposto della forma matematica ideale. La percezione comunemente diffusa e psicologicamente consolidata si orienta verso la forma della freccia o del proiettile, entrambi dotati di una parte anteriore appuntita e di una parte posteriore smussata che li rende adatti al volo supersonico.

Nel caso della forma ottimizzata a fusoliera in modo teorico e materiale da Georg Fuhrmann nel 1912 e introdotta per la prima volta da Jaray per la Zeppelin, succede l’inverso. Il flusso laminare desiderato può essere ottenuto solo con una parte posteriore che si assottiglia in un rapporto di 1:6 tra lunghezza e diametro. Naturalmente, questa visione dell’automobile contraddice il pregiudizio psicologico e soggettivo della forma veloce, perché il volume aerodinamicamente corretto sembra viaggiare all’indietro!

Inoltre, l’insistenza di Jaray sulla carrozzeria ideale a più bassa resistenza aerodinamica ignorava ostinatamente e incondizionatamente il desiderio delle case automobilistiche di distinguersi l’una dall’altra attraverso una propria riconoscibile identità del marchio. Jaray prescrisse loro la stessa *façon* della funzione matematica individuata. Un modello progettato da Jaray per la *Mercedes* non sembrava poi così diverso da quello progettato per l’*Audi*.

Invece, i suoi volumi dal profilo acuminato entrarono in voga proprio dove tale forma non aveva alcuna funzione pratica: nei beni di consumo statici come aspirapolvere, ferri da stiro, calcolatrici, radio, carrozzone e lampade *Art Deco* in stile a goccia, spesso realizzati con la bachelite, un precursore della plastica modellabile. Fu solo grazie a questo uso improprio che il design dello *streamlining* tornò nell’automobile come elemento di decorazione in linea con il gusto del tempo, che cercava di attirare la clientela attraverso forme pseudo-aerodinamiche.

Il continuo fallimento della visione di Jaray per la realizzazione di un veicolo razionale ed efficiente dal punto di vista energetico e progettato in base alle ultime conoscenze scientifiche lo dimostra: dopotutto, nella società, né è mai stata legata a questi standard, tantomeno un mezzo nel senso letterale di strumento. L’automobile, l’influenzata dalle logiche commerciali dei produttori, e dalle preferenze della clientela, è spesso diventata “un feticcio mobile”, un mezzo di espressione dell’identità e dello status sociale. Come oggetto semantizzato, ha essenzialmente le caratteristiche di un segno dal valore simbolico. Questa semplice conclusione, come dimostra tutta la biografia di Paul Jaray, potrebbe essere il risultato più importante di questo studio della sua anti-carriera, sempre coerentemente ancorata alle esigenze della ragione.

C’è un campo però nel quale tali ragioni entrano in gioco, e continuano a farlo fino ad oggi: laddove le gare automobilistiche si occupano solo del raggiungimento incondizionato dell’ultimo record in termini di prestazioni e velocità, non si può far altro che osservare l’applicazione delle leggi e delle regole della forma di Jaray. Una delle forme di carrozzeria più coerenti e quindi più belle di Jaray, che sembra nascere da una visione utopica, è proprio quella dell’auto da record *Auto-Union Typ-B* del 1935, dall’abitacolo completamente chiuso, solitamente definita berlina da corsa (*Rennlimousine*). L’auto fu usata in questa forma solo una volta, il 15 febbraio 1935, quando raggiunse un record di velocità sull’autostrada Firenze-Mare, vicino a Lucca, motivo per cui fu soprannominata per l’appunto “Lucca”.

Con il pilota Hans Stuck, fu il primo veicolo a superare i 320 km/h su una strada pubblica ottenendo contemporaneamente il record di velocità per miglio e per chilometro (“flying mile” e “flying kilometre”).

5.

Paul Jaray discendeva da una delle più antiche famiglie ebraiche praguesi di intellettuali e artisti chiamati Jeitteles, dei cui illustri esponenti si ritrovano documentazioni già all’inizio del XVII secolo. Nel XVIII secolo si distinsero come parte dell’*Haskala*, l’Illuminismo ebraico ispirato da Moses Mendelssohn. Il ramo della famiglia Jaray raggiunse la parte ungherese dell’Impero austro-ungarico attraverso la Germania meridionale, dove – anche allora a causa del clima antisemita – si assegnò il nome ungherese meno etnicamente definito di Járáy. I membri della numerosa famiglia, che alla fine si stabilirono a Vienna, fecero parte dell’élite culturale più influente della città. Oltre allo scultore Sándor Járáy (1870–1943), fu principalmente il fratello maggiore di Paul, Karl Jaray (1878–1947), attivo come architetto e soprattutto come mecenate, a svolgere un ruolo integrante nella cultura intellettuale di Vienna. Tra i suoi amici di sempre vi furono Karl Kraus e Adolf Loos, di cui sostenne il lavoro come propagandista ed editore. Frequentò però anche Alban Berg, Ludwig Wittgenstein, Bertolt Brecht e quasi tutte le personalità chiave della Vienna degli anni Venti.

Il rapporto con l’arte e la cultura esercitarono un’influenza determinante sul poeta, disegnatore e compositore Paul Jaray fin dalla sua gioventù. Sua madre, parente stretta di Arnold Schönberg, lo guidò verso l’espressione artistica ma gli impedì di iscriversi all’Accademia di Belle Arti. In un modo che oggi è difficilmente immaginabile, lo spirito di risveglio promosso dalle avanguardie portò ad un universalismo in seno al quale discipline sorelle della scienza e dell’arte, altrimenti distinte l’una dall’altra, si avvicinarono in maniera del tutto unica. Nello spirito di rivolta contro le dottrine e i canoni convenzionali che sembravano volersi opporre ad una idea di progresso che mirasse all’utopia, si fece largo il rifiuto della dicotomia accademica tra le scienze naturali e le arti. Questo portò alla nascita di figure come Ernst Neumann-Neander, artista visivo e contemporaneo di Jaray, che nello stesso periodo costruì macchine di locomozione e, ancor prima di collaudarle in termini di tecnica aerodinamica, progettò le prime carrozzerie aerodinamiche, la cui razionalità cercò di rendere nota presso il *Werkbund* già nel 1914.

Fu proprio in questo periodo che, da vero futurista, sotto l’acronimo N2, Neumann-Neander utilizzò per la prima volta il concetto di “architettura della velocità”. A questo punto della storia, scosse dalle avanguardie, le discipline si incontrarono in un modo assolutamente irripetibile. Un’interdisciplinarietà questa, che si palesa, per esempio, nell’emergere dello scientismo del Circolo di Vienna, che attinse a metodi scientifici per rivitalizzare radicalmente le scienze umanistiche, prima di tutto la filosofia e la logica, e vice versa, nell’emergere dei relativi ideali del Costruttivismo e della Nuova Oggettività (*Neue Sachlichkeit*) nel campo dell’arte. La figura del costruttore dotato delle ultime conoscenze ingegneristiche appariva in tutti e due i casi come il prototipo dell’*Uomo Nuovo*. In questo contesto, il diciannovenne Paul Jaray, dotato di ampi studi letterari, si propose di partecipare alla realizzazione di futuristiche macchine di locomozione per aria, acqua e terra, il cui scopo non era altro che trascendere i confini esistenti dello spazio e del tempo. In tal senso, fu l’insistenza radicale e autodistruttiva di Jaray sulla razionalità interiore e la bellezza matematica di una soluzione contro tutte le condizioni economiche imposte dalla società e del mercato che lo rese, in sostanza, *un esemplare attore dell’avanguardia*.

Tre anni dopo la sua morte, che passò inosservata al termine di una vita segnata da fallimenti ma che tuttavia rimase ininterrotta nel suo attivismo e nelle sue aspettative tecniche per il futuro, nell’ambito di *documenta 6*, realizzata da Manfred Schneckenburger nel 1977, fu allestita una sala centrale dedicata al progetto utopico che includeva anche documenti dell’opera tecnica di Paul Jaray. Questo riconoscimento non è dovuto solo al peculiare tratto storico alla base dell’origine del suo *work spirit*. Il suo stile è paragonabile al radicalismo dei contemporanei nella storia dell’arte, gli artisti-costruttori come Tatlin, Ozenfant, Picabia, Duchamp, Le Corbusier o Neumann-Neander, che mai si piegarono alle regole dell’economia capitalista. Forse proprio questo tratto di ostinata sfida è la ragione per cui così tanti autori che professano una visione radicale dell’arte rispolverarono l’estetica delle creazioni di Jaray. Indicativo è il caso delle auto da record, in particolare quando si trattò di esprimere – in modo favorevole o critico – il loro rapporto con la modernità. In questa mostra, queste opere sono presentate per la prima volta nel loro contesto logico.

WOLFGANG SCHEPPE, Venezia, 15 ottobre 2020

# Press Images

ARCHITECTURE OF SPEED / IT

001\_Paul\_Jaray\_Portrait\_ca\_1974\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: anon., © 2021 Archive Arsenale Institute, Venice

*Portrait of Paul Jaray from the last year of his life, 1974.*



002\_Auto-Union Lucca-Rekordwagen\_1935\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: Adrian Sauer, © 2021 Arsenale Institute, Venice

*Exhibition poster: the reconstruction of the Auto Union Lucca Car in the place where it was built, the Meisterschule für Karosserie- und Fahrzeugbau in Leisnig, Saxony.*



003\_Auto-Union Lucca-Rekordwagen\_1935\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: anon., © 2021 Archive Arsenale Institute, Venice

*The Auto Union Type B record-breaking car called the Lucca Car during its run on February 15, 1935, on the Firenze-Mare highway, when it set two world records.*



004\_Auto-Union Lucca-Rekordwagen\_1935\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: anon., © 2021 Archive Arsenale Institute, Venice

*The racing sedan with full aerodynamic bodywork before the record-breaking attempt.*



005\_Auto-Union Lucca-Rekordwagen\_1935\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: anon., © 2021 Archive Arsenale Institute, Venice

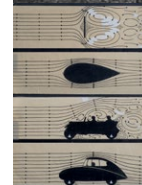
*The record-breaking run of the Auto Union Type B streamlined car near Lucca.*



006\_Hans\_Erni\_Tuschzeichnung\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Hans Erni, ink on glassine paper, ca. 1935, private collection, © Hans Erni Estate

*This ink drawing was created by the Swiss artist Hans Erni (1909–2015) for his friend and Lucerne neighbor Paul Jaray. He used this schematic representation of laminar and turbulent flow in several publications.*



007\_Auto-Union\_Lucca\_Toy\_Model\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: Jakob Schmitt, © 2021 Archive Arsenale Institute, Venice

*A pre-war model of the Lucca Car from the American toy manufacturer Sun Rubber, from the Arsenale Institute collection.*



008\_Auto-Union\_Lucca\_Toy\_Models\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Photographer: Jakob Schmitt, © 2021 Archive Arsenale Institute, Venice

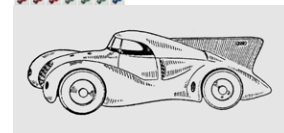
*A view of the collection of models of Jaray's streamlined racing cars at the Arsenale Institute in Venice.*



009\_Auto-Union\_Lucca\_Jaray\_Design\_©2021\_Arsenale\_Institute\_Archive.jpg

Paul Jaray drawing, blueprint © 2021 Arsenale Institute, Venice

*An early design drawing by Paul Jaray of the body shape of the Lucca Car.*



All copyright notes and credits must be published next to the reproduction of these images. All images are part of this press release and may only be reproduced and published in connection with reporting on the exhibition and the book ARCHITECTURE OF SPEED. There is no permission to reproduce, share, use, modify, or

create derivative works from these images outside of this context, especially to exploit them for any commercial purposes. Permission to use the images in context of reporting this event expires by February 2022.

Copies of publications using this content must be sent to:

ARSENALE INSTITUTE  
FOR POLITICS OF REPRESENTATION,

Castello, 1430/A  
Riva dei Sette Martiri  
I-30122 Venezia

# Participating Institutions

ARCHITECTURE OF SPEED / IT

## Commissioning and Funding Body

The project is funded by the German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure following a resolution of the German Parliament.

## Project Holder

ARCH+ Verein zur Förderung des Architektur und Stadtdiskurses e.V.  
Friedrichstraße 23a  
D-10969 Berlin

## Executing Institution

Arsenale Institute for Politics of Representation  
Castello, 1430/A  
Riva dei Sette Martiri  
I-30122 Venezia

## Concept and Curating

Dr. Wolfgang Scheppe, Zürich, CH

## Architecture and Production

Marie Letz, München, DE

## Installation, Hanging, Restoration

Rita Fortin, Venice, IT

## Research participation

Dr. Bastiaan van der Velden, Heerlen, NE  
Hampton C. Wayt, Aiken, USA  
Gerd Jantzen, Hamburg, DE

## Coordination

Christine Rüb, Berlin, DE

## Graphic design

Paul Zech / Carla Selva Matthes, Leipzig, DE

## Auto-Union Typ-B, Rennlimousine „Lucca-Wagen“

Meisterschule für Karosserie- und Fahrzeugbau,  
Leipzig - Leisnig - Erlbach, Hauptstrasse 21  
D-04703 Leisnig

## Artists

Ant Farm  
Siegfried Ebeling  
Buckminster Fuller  
General Idea  
Richard Hamilton  
John Heartfield  
Allan Kaprow  
Oskar de Kiefte  
Germaine Krull  
Alfred Kubin  
Fritz Lang  
Paco Marcial  
Le Corbusier  
Man Ray  
Étienne-Jules Marey  
Bruno Munari  
Isamu Noguchi  
Eduardo Paolozzi  
Cesare A. Poggi  
Fritz Schleifer  
Alexander Stollberg  
Florian Süßmayr  
Blaise Tobia

Title: *ARCHITECTURE  
OF SPEED*

Durata: *6 novembre 2021 – 30 gennaio 2022*

Luogo: *ARSENAL INSTITUTE  
Castello, 1430/A  
Riva dei Sette Martiri  
I-30122 Venezia*

Ufficio stampa: *BUREAU N  
inga.krumme@bureau-n.de  
Naunynstrasse 38  
D-10999 Berlino  
telefono: +49 30 62736102*

Subtitle: *Paul Jaray and the  
Shape of Necessity*

Orari di apertura: *10:30–12:30, 14:30–18:30*

Sito web: *www.arsenale.com*