

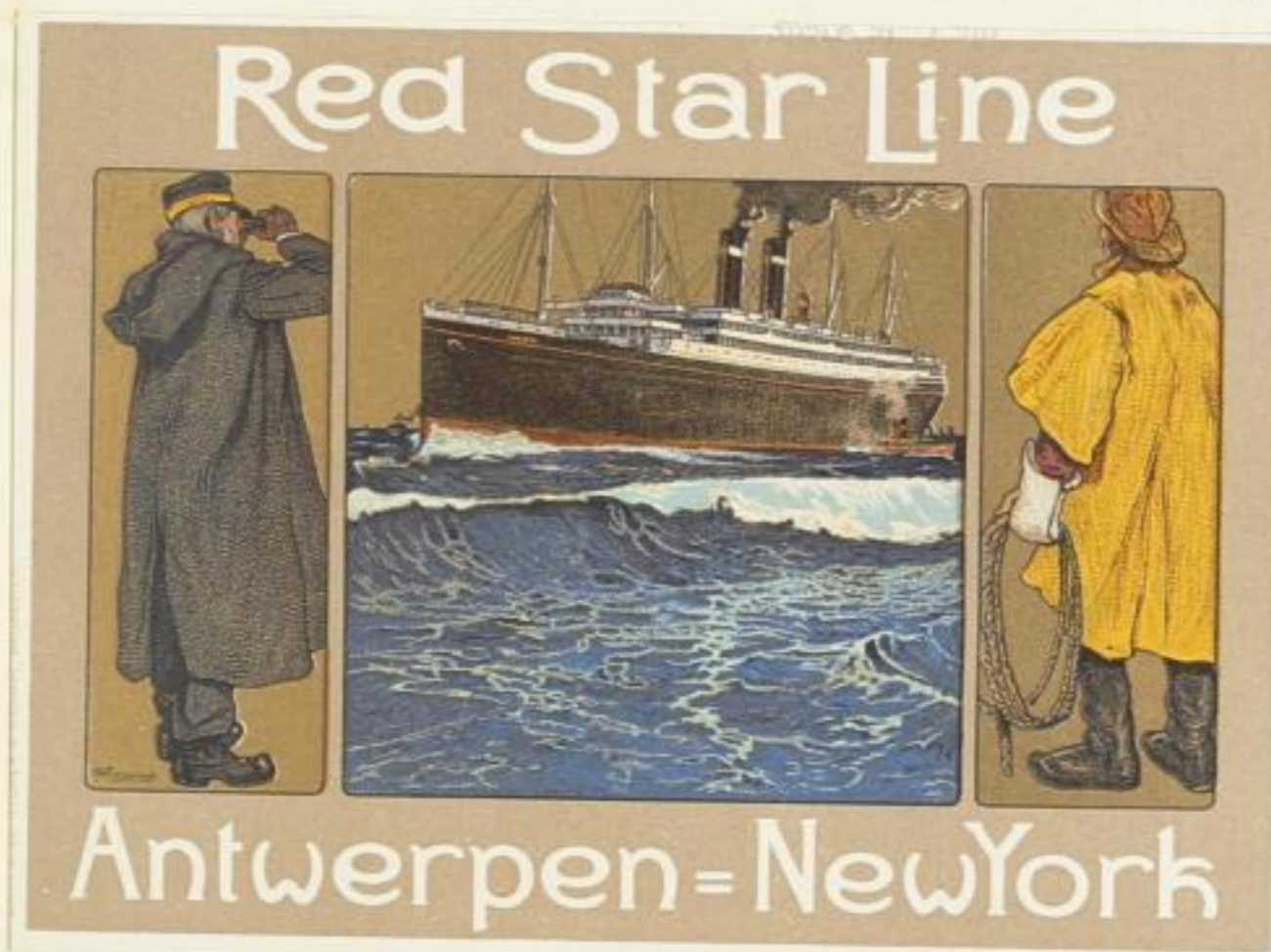
immer dieselben wie früher. Noch immer soll der Dampfer die Darstellung möglichst beherrschen, war bei den Auftraggebern der Wunsch massgebend, eine Apotheose ihres letzten Trumpfs im scharfen Spiel des Wettbewerbs, des Ozeanriesen, der den Ruhm ihrer Rhedereiflagge am weitesten verkündet, zu erhalten. Aber die Stellung des Künstlers zum Darstellungsobjekt ist etwas anders geworden: Das Bestreben, nicht mehr bloß eine „Marine“, ein Seestück mit einem Dampferporträt als Staffage zu geben, wird bemerkbar. Man will interessieren, will vor allem den packenden Eindruck von Grösse und Gewalt herausarbeiten, den solch ein den Ozean durchjagender Gigant auf den Beschauer ausübt. Das gibt eine weitere Erschwerung der Aufgabe, denn es ist eine eigentümliche Erscheinung, dass schon in der Wirklichkeit beim Aug' in Auge Gegenüberstehen, die Massverhältnisse eines im Wasser liegenden Schiffskörpers, und sei er so gross, wie der „Imperator“, oder die noch grössere „Vaterland“ der Hapag, dem Begriffsvermögen des

Beschauers nie völlig zum Bewusstsein kommen. Ein Mangel, der sich natürlich auch auf die bildliche Darstellung überträgt, wenn ihm nicht durch gewisse Suggestivmittel, über welche die Kunst verfügt, entgegengearbeitet wird. Dies kann zum Beispiel durch eine besondere Wahl des Augenpunktes geschehen, – wenn dieser, wie in Abb. 1–3, sehr tief und ziemlich vor dem Schiffsbuge angenommen wird, so sieht der Beschauer das ihm entgegenkommende Schiff, wie es etwa ein im Boote Sitzender oder gar ein Schwimmer sehen würde, – riesenhoch vor sich aufragend, das Wasser in gewaltigen Wogen zerteilend, als eine Verkörperung von Grösse und Schnelligkeit, der beiden Hauptfaktoren im modernen Ozeanverkehr. Verstärkt kann dieser Eindruck noch durch Zuhilfenahme einer Kontrastwirkung werden, die auch den für den Künstler schätzenswerten Vorteil einer

Belebung des Bildes hat. An der Kleinheit so eines Fischerbootes oder Lotsenkutters, der vor dem vorüberbrausenden Koloss auf den Wellen tanzt, wird das Auge dessen überragender Grösse erst recht gewahr! (Abb. 4–6 von Cassiers und Abb. 7 von Rosenvinge.) Schade nur, dass den Lösungen dieser Art jene Eigenschaft abgeht, welche immer als höchstes Ziel jeder Plakatwirkung bestehen bleibt, – die schlagkräftige Originalität! – Sobald eine Darstellungsweise traditionell geworden ist, hat sie ihren Wert gerade für Zwecke der Affichierung eingebüsst; das Auge des Neuzeit-Menschen ist mit Eindrücken übersättigt und verlangt, um zum Appetit, zum

Interesse angeregt zu werden, immer neue Reize! – Ausserdem hat diese Wahl des Standorts noch einen besonderen Nachteil: Die starke Verkürzung, welche die wichtige Längenausdehnung des Schiffskörpers gewissermassen verschluckt. Das mag dem Künstler angenehm sein, der so der Notwendigkeit überhoben ist, einer riesig langen, schwarzen, nur von runden Luken belebten Eisenwand, dem stacketartigen

Nebeneinander der weissen Deckstützen, der Monotonie der Ventilatoren und Rettungsboote artistische Impressionen abzugewinnen, – der Besteller ist aber oft gegenteiliger Ansicht. Wie schwierig es ist, den kompakten Organismus eines modernen Ozeandampfers in der Seitenansicht künstlerisch zu bewältigen, zeigt am besten das von Cassiers entworfene, im übrigen vortreffliche Plakat für die Red Star Line (Abb. 8). Der Maler hat sicherlich die Unverdaulichkeit seines ihm aufgenötigten Haupt-Darstellungsobjekts empfunden und sucht ihr entgegenzuarbeiten, – einmal durch die interessante Behandlung des bewegten Wassers, weiterhin dadurch, dass er seinem Blatt die Form eines Tryptichons gibt, die Haupt-Darstellung durch die Gestalten zweier Seeleute erweitert, um ihr auf diese Weise wenigstens eine originelle Note und erhöhtes Interesse zu geben.



H. Cassiers

Abb. 8

Plakat und Postkarte

Druck: O. de Rycker et Mendel, Brüssel.