Nordbahnhof Stuttgart im Schnee. 1899. Skizze Öl auf Pappe. 45×61 cm. Erster Schneebahnhof des Künstlers.

Die Eisenbahnbilder von Hermann Pleuer (1863-1908)

Von Hermann Baumbauer

Die Galerie der Stadt Stuttgart nahm den 100. Geburtstag von Hermann Pleuer und Otto Reiniger zum Anlaß, vom 25. Januar bis 1. März 1964 die zwei bedeutendsten schwäbischen Impressionisten mit einer Gedächtnisausstellung zu ehren. Ihrer Eröffnung schickte Dr. Ernst Müller, Tübingen, einen Vortrag vorauf, in dem er die Motive und Strebungen der „naturalistischen Wirklichkeitswut" analysierte, die in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts auch die jungen Stuttgarter Maler ergriff.

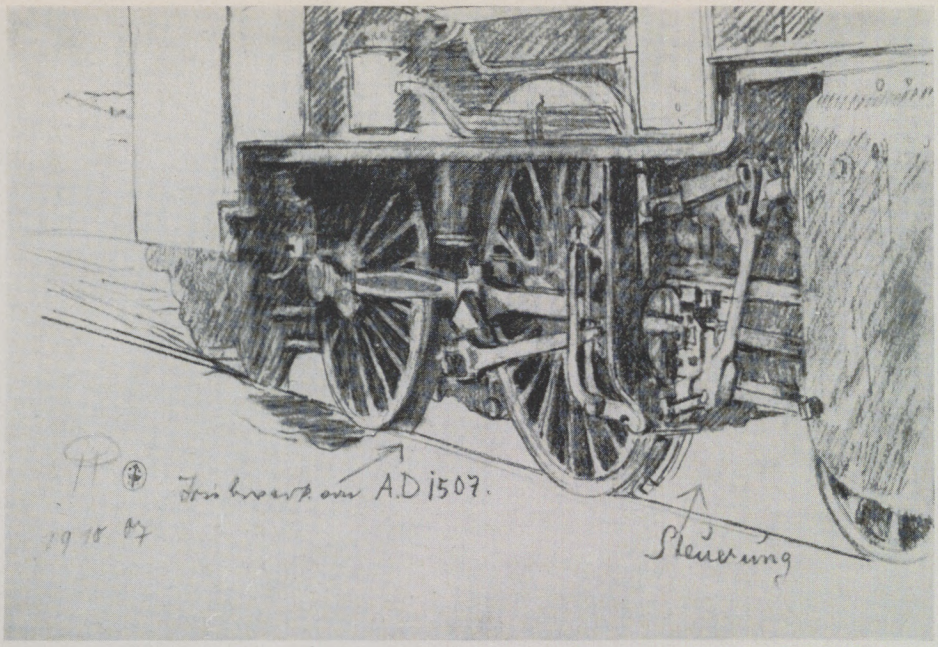
Hermann Pleuer, am 5. April 1863 in Schwäbisch Gmünd als Sohn eines Stahlgraveurs geboren und schon am 6. Januar 1911 in Stuttgart gestorben, gilt als die selbständigste und kraftvollste schwäbische Künstlerpersönlichkeit dieser wirklichkeitsbesessenen Generation. Die Gemälde der genannten Galerie, der Staatsgalerie Stuttgart, des Museum Folkwang in Essen und vieler privater Sammlungen bestätigen dies. Den eindringlichsten Eindruck von Pleuers harter Auseinandersetzung mit der Gegenstandswelt ermöglicht jedoch die Sammlung Reinhard Freiherr Koenig-Fachsenfeld in Fachsenfeld, Kreis Aalen. Ihr Pleuer-Bestand umfaßt nicht nur beinahe 100 Gemälde, sondern auch rund 450 Handzeichnungen aus den Jahren 1883 bis 1908, ein unschätzbares Dossier, dessen spontane Skizzen und sorgfältigste Studienblätter die persönlichsten Fingerzeige geben zum Verständnis dieses so seltsam verschlossenen, lange hartnäckig be-

Stuttgarter Hauptbahnhof am Abend 1908. Öl auf Leinwand. 104×138,5 cm. Ausstellung 1908/09 im New Yorker Metropolitan-Museum. Galerie-Direktor Max Dietz schreibt über das Gemälde anläßlich der Gedächtnis-Ausstellung in Stuttgart 1911: „Am Ende des Lebens feiert Pleuer in den spätesten Bahnhofsbildern wahre Orgien von Licht."

fehdeten und unbeirrt ringenden Malers, der in Franz Freiherr Koenig-Fachsenfeld seinen nicht weniger unbeirrbaren Mäzen hatte. Die folgende, auf den Fachsenfelder Stücken und Archivalien und mündlichen Berichten des Bruders des Künstlers, Prof. Richard Pleuer (1869–1960) beruhende Studie, die Herrn Dr. Müller als einem jahrzehntelangen Interpreten schwäbischer Kunst gewidmet ist, gilt Pleuers bekanntestem Motivkreis: der Eisenbahn.

Hermann Pleuer hat als „Der Maler der Eisenbahn" viel postumen Ruhm erfahren. Hätte der Frühverstorbene die Begründungen dafür gehört, hätte er wohl zuweilen nachsichtig gelächelt, denn das Rühmen galt vornehmlich dem Kolumbus einer neuartigen Gegenstandswelt, anstatt dem Entdecker von unbekannten malerischen Bereichen. Pleuer war alles andere als der Rhapsode des rollenden Materials der königlich-württembergischen Eisenbahnverwaltung. Er war Maler und nichts anderes. Er war es so sehr, daß er zuweilen klagte, mit seiner malerischen Begabung fühle er sich geradezu gestraft, weil er „einfach überall alles nach dem einen Gesichtspunkt sehe, ob es malerisch sei oder nicht".

Pleuer hat sich von Jugend auf gern auf Bahnhöfen aufgehalten. Er liebte die Präzision von Uhren und Motoren und bastelte gelegentlich selbst eine Dampfmaschine. So hat er gewiß auch mit offenen Augen die technische Entwicklung beobachtet, die damals durch die Wirksamkeit der Daimler, Benz und Bosch und durch die rasche Industrialisierung des Stuttgarter Raums das Leben so gründlich veränderte. Trotzdem treten in den Skizzen dieses zeitnahen Beobachters Eisenbahnmotive erst nach 1896 auf, und seine zwei ersten beiden Eisenbahnbilder, „Einfahrt in den Stuttgarter Bahnhof bei Dämmerlicht" (1896, Fachsenfeld, 26 × 34) und „Stuttgarter Güterbahnhof"



Lokomotive AD 1507. Bleistift und schwarze Kohle 22×32 cm. 1907

(1896, Fachsenfeld, 45 × 65) tragen dasselbe späte Datum. Warum erhellen die Bilder selbst: es kommt ihnen auf neuartige malerische Werte an, nicht auf die Abschilderung eines längst mit Interesse beobachteten gegenständlichen Bereichs.

Da ist das Grau, dem sich schon der Maler der frühen Interieurs und Figurenbilder auf die Spur gesetzt hatte. Das Grau, dessen Tonspiele zwischen Schwarz und Weiß er als „Nachtmaler" mit der Hartnäckigkeit eines Besessenen verfolgt hatte, bis die Mondscheinnächte und das Freilicht des Tages ihm die geheimnisvolle Farbigkeit ihrer Tonpartituren entschleiert hatten: das Vibrieren und Fluten, das Aufsteigen und Verdämmern von Farb- und Tonzusammenhängen. Mächtig und allgegenwärtig vermehrte sich dieses geliebte Grau in der Welt der Dampfmaschinen. Es hockte als hartes Dunkel in den Hallen und Schuppen, wenn das Tageslicht in sie hineinstieß. Es klebte wie rußiges Pech an den Kleidern der Arbeiter, die Kohlensäcke zum Tender schleppten oder Maschinen reparierten, es weste nebelhaft zwischen den Pfeilern und Passanten in den Bahnhofshallen und verströmte sich mit den schweren Dampfwolken anfahrender Lokomotiven an die Häuserfronten neben den Gleisen. Das allesdurchdringende Grau, das den Wohllaut der Farbe tötet und dennoch fähig ist, ihn wie aus Tiefen aufleuchten zu lassen, und das allgegenwärtige, vom Licht erzeugte Gespinst farbiger Töne, das auch dem härtesten Dunkel und der nüchternsten Verrichtung einen Hauch Schönheit verleiht, sie wurden und blieben nun Pleuers malerische Motive bis an sein Lebensende. Bahnhöfe, aus- und einfahrende Züge, Schienen und Dampfwolken waren hierfür nur die geeigneten Medien.

Nur? Das einschränkende Wörtchen ist gewiß genau zu nehmen, wenn man den Maler vor der Überschätzung eines damals neuartigen Bildinhalts in Schutz nehmen will. Aber da sind die Zeichnungen! Großartig hingeschriebene Augeneindrücke aus dem Helldunkel der Betriebswerkstätten, der Hallen, der Bahnsteige, Bildideen in knappster, unmittelbarster Konzeption. Rasche, auf präzise Form bedachte Bewegungsnotizen von Arbeitern in allen denkbaren Haltungen begleiten sie. Und dazwischen immer wieder peinlich genaue Detailzeichnungen von Maschinenteilen, Schienenläufen, Weichen, Kupplungen, Wagentüren. Oft wird das gleiche, in genauer Draufsicht erfaßte Objekt drei-, viermal mit anderen Objekten kombiniert – Zeichnungen einer realistischen Entdeckerfreude, die nicht verleugnen will, wie sehr sie fasziniert ist von dieser so unendlichen vielfältigen Arbeitswelt.

Kein Zweifel, das Auge, das um des Malens willen sich auf die Bahnhöfe begeben hat, die Hand, deren große Formerfahrung dort unermüdlich und souverän nach allen Dingen greift, und die Kraft der farbigen Bildvorstellung, die aus dieser Maschinenwelt eine so unerwartet reiche Nahrung empfängt, sie erfüllen mehr und mehr auch Pleuers Herz mit dem Erlebnis einer magischen Macht. Einer realen magischen Macht dieser neuen Zeit! Platzheischend läßt sie die stählernen Ungetüme, die aus abendlich besonnten Stadthintergründen kommen, dem Standort des Betrachters entgegendonnern. Schienen bohren sich in die Nacht, stählerne Perspektiven einer ins Grenzenlose drängenden Dynamik. Lichter schillern wie Drachenaugen, leuchten bunt wie Lampions, Kohlenschlepper werden zu Zyklopen, Mechaniker zu Titanen, und wenn die Sonne sinkt, schleppen sich die Waggons zum Güterbahnhof heim wie müde gewordene tolpatschige Enten. „Romantik des technischen Zeitalters", wie man bald sagen wird; Mythos einer neuen, in ihrem Wesen geschauten technisch-menschlichen Wirklichkeit, wie man zutreffender sagen sollte. Es war eine pionierhafte Leistung Hermann Pleuers, sie für die Kunst entdeckt zu haben.

„Die besten dieser Eisenbahnbilder gehören damit zum Echtesten und Stärksten, was der Impressionismus bei uns geschaffen hat, eben weil sie mehr als bloße Impressionen, weil sie Sinnbilder eines Erlebnisses sind", urteilte Otto Fischer 1925. Noch aus dem Abstand der Jahre wirkt diese Sinnbildhaftigkeit überzeugend. Das mag verwundern. Denn unser „Erlebnis Eisenbahn" ist doch wohl sehr verschieden von dem der fortschrittsbegeisterten Zeit Pleuers. Überdies entwickelten sich, als Pleuers letzte, von seiner Mitwelt noch als revolutionär empfundene Eisenbahnbilder entstanden, aus der Saat der Manet und Cézanne bereits jene neuen Bildkriterien, die dem Bildgegenstand nur noch untergeordnete Wichtigkeit zuerkennen. Wenn sich trotzdem, obwohl wir unserer Zeit zugehören wie Pleuer der seinen, diese Sinnbildhaftigkeit auch uns Heutigen mitteilt, so nur darum, weil sie auf Pleuers wichtigsten Bildern nur mittelbar aus dem Gegenstand gewonnen ist. Was uns überzeugt, ist die Beobachtung, daß Pleuer sie aus rein bildnerischen Mitteln erarbeitet: aus dem elementaren Gegeneinanderströmen schwerer opaker Farbmassen und transparenter farbiger Töne, aus der Spannung von statischen und dynamischen Komponenten und aus einem großzügig in Szene gesetzten Spiel von Rhythmen, die die Fläche in Atem halten wie „eine laute, donnernde, wilde und prächtige Musik" (Theodor Heuss). Diese mit frischen, breiten Pinselhieben in Takt gehaltene Musik, dieses souveräne Modulieren über die Fläche hin, dazu das Vermögen, einer Farbform-Vision trotz gegenständlicher Bindungen konsequent zu gehorchen, sie sind es, die uns diese Bilder immer noch nahe sein lassen.

Betriebswerkstätte. Kohle. 33,5 × 25 cm. 1899

So erscheint die Phase des „Eisenbahnmalers" wie die Summierung aller Erfahrungen, die der „Nachtmaler" der Grauwerte und der „Mondscheinmaler" der koloristischen Lichtspiele sich für die Kunst der Fläche erarbeitet hatte. Sie erscheint zugleich als Erfüllung und Auflösung seines unbedingten Wirklichkeits- und Wahrhaftigkeitswillens. Denn sie ließ ihn als einen Maler von Geblüt schließlich erkennen, daß die Realität des Kunstwerks nicht in Abhängigkeit von der dinglichen Realität verwirklicht werden könne, sondern nur parallel zu ihr aus rein bildgesetzlichen Mitteln. Überblickt man Pleuers Entwicklung bis zu dieser Stufe, so bedauert man noch heute, daß der Tod ihm den Pinsel entwand zu einem Zeitpunkt, als Adolf Hoelzels Stuttgarter Wirken auch für die schwäbische Kunst neue Türen aufstieß.