

groß und einfach ist. Wesentlich ist dabei, nicht eine Zeichnung darf so aussehen wie die andere. – Bei meinen Tuschzeichnungen läuft die Phantasie so. Ich spritze mit dem Pinsel über das Papier, als ob es notwendig wäre, auf der Fläche eine Urmasse zu bilden. Das regt mich an. Aus dem Chaos wird eine Ordnung entwickelt. Ich benötige den Rohstoff, um zur Konzentration der Figur zu gelangen. Ich muß formen wie der Bildhauer. Das letzte wird sehr schnell, fast rasend hingeschrieben.«

Als Richter mich im Frühjahr 1969 in mehreren Sitzungen porträtierte, konnte ich diese Worte selbst erfahren. Es entstanden mehr als ein Dutzend Blätter, die dann im Papierkorb verschwanden, eins wurde anerkannt und signiert, zwei beiseite gelegt. Er sagte dazu: »Die schlechten Blätter liegen bei mir im Papierkorb. Das ist vielleicht nicht richtig, da so leicht Eindruck und Verdacht von Perfektion entstehen. Der Blick in die innere Werkstatt ist für außen unsichtbar.«

Meine Damen und Herren. So hat Hans Theo Richter nie ein Blatt entlassen, das nicht seinen Forderungen entsprach. Er gibt weder etwas skizzenhaftes, – jede Zeichnung ist Selbstzweck wie ein Gemälde –, noch etwas, das gerade noch so hingeht, sondern immer die Summe seiner Erfahrungen. Natürlich gibt es trotz alledem Schwankungen in der erreichten künstlerischen Höhe. Vielleicht ist es ganz interessant im Gegensatz dazu daran zu erinnern, daß das so andere Temperament Otto Dix alles aufhob, was er gemalt und gezeichnet hat. Auch das hat seine Reize, das Auf und Ab der Gezeiten zu beobachten.

Was von den Zeichnungen Richters gesagt ist, trifft auch auf die Lithographien zu. Sie entstanden zuerst als Zeichnungen auf Umdruckpapier. In der Werkstatt von Vater und Sohn Ehrhardt der Dresdner Hochschule für Bildende Künste, in der auch Otto Dix seit 1949 fast alle Lithos druckte, wurde sie dann zunächst in roher Form auf den Stein übertragen. Es entstanden Feder- und Pinsel-Lithographien, der Kreide gehörte aber die besondere Liebe. Nach dem Umdruck begann dann die eigentliche Arbeit Richters auf dem Stein. »Es ist herrlich, wenn man den Stein bis zum Erweichen bearbeiten kann. Man muß sich bekennen. Der Druckvorgang macht jede Schwäche und Unsicherheit sichtbar«, schrieb

er einmal dazu. Durch die Möglichkeit Korrekturen auf dem Stein vorzunehmen, sind die Lithos in ihrer technischen Vollendung vielleicht noch weiter getrieben als die Zeichnungen. Diese Korrekturarbeit auf dem Stein vermittelte ihm immer neue Anregungen und ein vollkommen neues Denken. So brachte das Resultat stets etwas ganz neues. »Eine Lithographie ist nie eine umgedruckte Zeichnung«, hat Richter zu diesen Blättern vermerkt. Wer Vorlage und Druck am Ende vergleicht, wird das erkennen. Vielleicht ist es interessant festzustellen, daß Hans Theo Richter nur ganz kleine Auflagen seiner Lithographien druckte. Sie bewegten sich etwa zwischen 12 und einigen 20 Blatt. Auch das entsprach seiner künstlerischen Verantwortung, da größere Auflagen die Qualität der Drucke vermindern.

Lassen Sie mich mit einer persönlichen Erinnerung schließen. Etwa 14 Tage vor seinem Tode, an einem glutheißen Sommerabend, hatte er uns aufgefordert, mit ihm und seiner Frau in die Sächsische Schweiz in einen Gasthof zum Abendessen zu fahren. Wir ergingen uns dort ein wenig, schon ganz langsam, an einem Waldesrand. Wir sprachen von seiner Arbeit, den Drucken und von einer gewünschten Ausstellung in Moskau. Es ist unsere letzte Begegnung geblieben. Am 14. September saßen wir in Staufen im neuen Ruhesitz von Erhart Kästner, redeten vom alten Dresden, den im letzten Jahr verstorbenen Freunden, von Otto Dix, den wir gemeinsam im Jahre vorher noch einmal getroffen hatten und von Hans Theo Richter, zu dessen Schülerinnen Frau Anita Kästner zählt. Zur Erinnerung an diese Zusammenkunft schrieben wir ihm eine Karte. Am übernächsten Tag lasen wir in der Frankfurter Zeitung erschüttert die Nachricht von seinem Heimgang an diesem Tage. Als wir nach Dresden zurückkehrten, ruhte er schon längst auf dem Loschwitzer Friedhof am Elbhang, nur wenige Schritte von unserem alten Freunde Josef Hegenbarth entfernt.

Meine Damen und Herren! Die Blätter von Hans Theo Richter mit der gesammelten Fülle ihrer Erfahrungen bedürfen eigentlich gar keines Kommentares. »Sie haben ein Ideal menschlicher Existenz künstlerisch formuliert«, wie es der Nachruf der Berliner Akademie der Künste ausführte. Sie wollen gesehen und erlebt werden.

* Der vorliegende Beitrag ist der Text einer Rede, die am 12. September 1971 anlässlich der Eröffnung einer Ausstellung von Graphiken Hans Theo Richter im Suermondt-Museum, Aachen, gehalten wurde.

Andy Warhol: 129 DIE IN JET! – Eine Auslegung

von Horst Vey

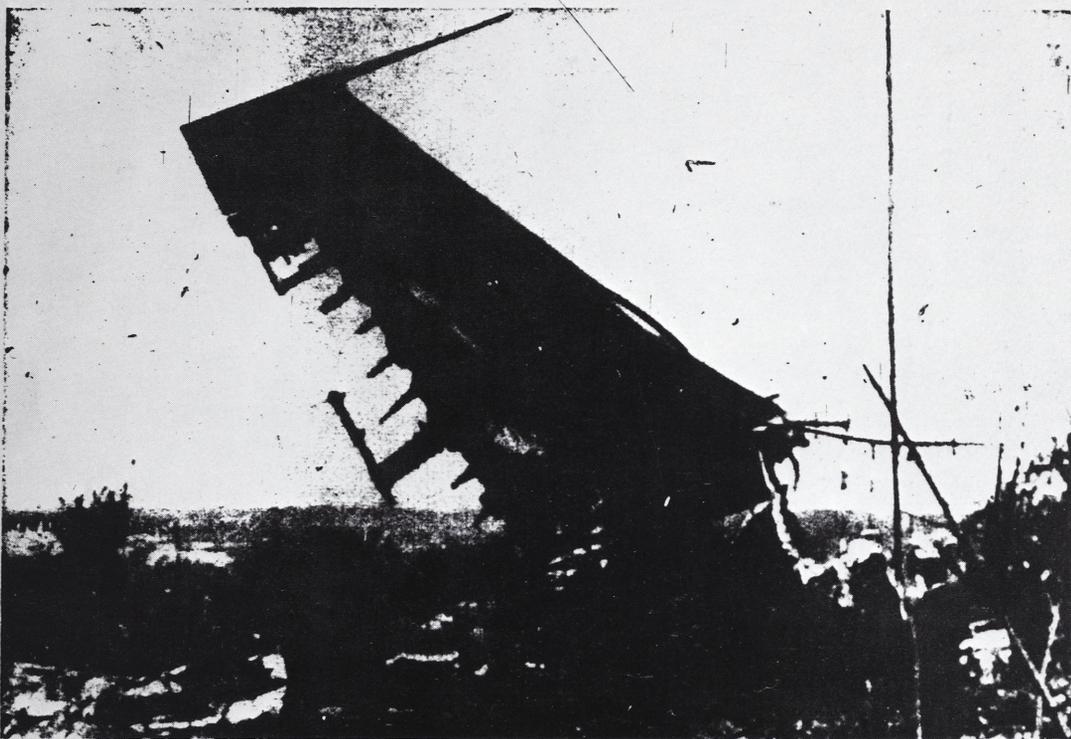
Am 3. Juni 1962 startete kurz vor 13 Uhr bei Sonnenschein ein Charterflugzeug der Air France auf dem Flughafen Orly bei Paris zum Flug nach Amerika. 132 Personen waren an Bord: 121 amerikanische Touristen und die französische Besatzung. Mehr als hundert der Touristen kamen aus Atlanta im Bundesstaat Georgia. Es waren Mitglieder des dortigen Kunstvereins. Alle Ameri-

kaner waren am 10. Mai zu Ferien nach Europa gekommen.

Wenige Augenblicke, nachdem das Flugzeug vom Boden abgehoben hatte, sackte es wieder zurück, raste über die Rollbahn hinaus, geriet außer Kontrolle, schoß gegen einen Hügel und ging in Flammen auf. Zwei Stewardessen



129 DIE

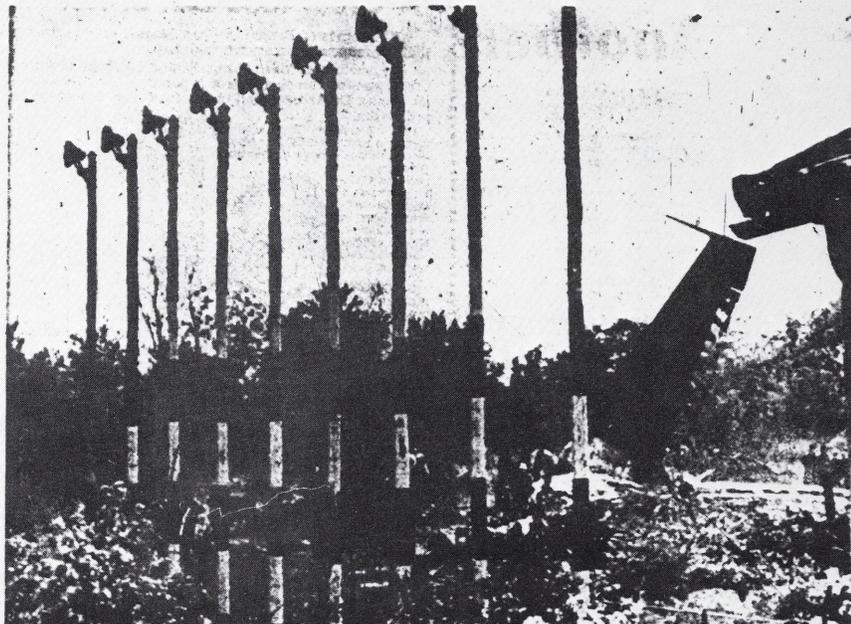


Tail Section stands upright amid smoldering wreckage after a N.Y.-bound Air France jetliner crashed on takeoff near Paris.

IN JET!

STORIES ON PAGE 3. OTHER PHOTOS, PAGE 3, CENTERFOLD.

129 Killed in Jet Crash



A sheared-off tail section of death plane stands upright in grotesque contrast to life-saving landing lights at Orly Field. (Other Photos on Page 1, Center Fold)

24 Gay Days, Then Horror

PARIS, June 3 (AP).—On May 10, a big special chartered plane landed at Paris, and a crowd of chattering laughing visitors walked down the ramp for a holiday abroad.

They were 121 Americans, including members of the Atlanta Art Assn., all eager to see the sights.

About 45 of them went on a special tour from Paris to visit England, Germany, Switzerland, Holland and Italy. As they left, there were genial calls of "see you soon" from their companions, who had elected to go their ways.

THIS MORNING at Orly they were all together again, talking gaily of their travels and of getting home soon aboard the waiting jetliner which stood on the airfield. It was a sleek charter job, the "Chateau de Sully," that was to take them to Atlanta, with a brief stop in New York.

It was not much after noon when they trooped aboard. Presently the muffled roar of jet engines told them the plane was ready to go.

It sped down the runway then suddenly ran out of control and burst into flames.

In only a few moments all but three of the 132 persons aboard were dead.

'Flames Were All Around Us' 121 Victims Were Americans

By RICHARD K. O'MALLEY

PARIS, June 3 (AP).—An Air France jetliner loaded with Americans crashed and burned on takeoff today, killing 129 persons in civil aviation's worst single commercial plane disaster.

VILLENEUVE LE ROI, France, June 3 (AP).—It was lunch time in this little village just south of Paris. A warm sun beat down and some townfolk wished they had gone on a picnic.

From nearby Orly Field, every few minutes, a plane zoomed off the runway. No one paid any attention. The sound had become familiar over the years.

SUDDENLY THERE WAS a prolonged roar—different from the others. Then came the rolling boom of an explosion.

An Air France jetliner with 132 persons aboard had crashed. Lunching villagers dropped their knives and forks and dashed to their windows.

"We knew what it was right away," said one housewife, "the sound was different from the others."

Villagers watched in awe as flames billowed up over a 200-yard stretch of woods and brushland.

Black smoke obscured the twisted hulk of the giant silver airliner.

Mrs. Anna Lyer was across the street and slightly downhill from where the fuselage came to rest.

"I saw the flames blow into the air," she said. "There was so much fire no one dared to go near."

Mr. and Mrs. Robert Metternich, an elderly couple, were in the kitchen of their small stucco home when they heard the explosion.

"Flames flew up all around us," Mrs. Metternich said. "Fire flew up the side of the house. I ran out the back door, but had to get back in immediately because of the flames."

The fire from the burning fuel went out quickly and the couple's home was saved. But Mrs. Metternich's legs were slightly scorched.



Del Paige . . . Snapped at happy occasion, he was plane victim.

Only two Air France hostesses and a steward escaped from the fiercely burning wreckage of the chartered Boeing jet.

The crash took the lives of 121 Americans, including more than 100 members of the Atlanta, Ga., Art Assn., en route home after a special charter flight to Europe. Seven crew members, and Air France's Atlanta manager.

FIRST REPORTS put the number of dead at 130, but Air France said later that its Atlanta manager had been listed twice—both as a member of the crew and as a passenger.

The death toll equaled the number of servicemen killed in a 1953 crash of a U.S. Air Force C124 Globemaster, the worst previous single plane disaster in the history of aviation.

Tragedy struck shortly before 1 p.m. (8 a.m. EDT) as the big jet headed for the long Atlantic crossing in clear, sunny weather.

Its four jet engines plumed, and it swiftly gathered speed as it



Mrs. Del Paige . . . Killed with her husband.

headed down the runway at Orly Airfield for takeoff.

A French policeman watching it

Continued on Page 6

Atlanta—A City Gripped by Grief

By PERRY MULLEN

ATLANTA, June 3 (AP).—Sudden, overwhelming grief gripped this city today with the Orly crash that killed 121 Americans, mostly Atlanta residents.

More than 100 of the victims lived here, many of them members of pioneer families well known over the state and the South.

SIX MEMBERS OF ONE At-

lanta family were wiped out.

The Georgians, on a tour arranged by the woman's committee of the Atlanta Art Assn., left May 9. The crash took the lives of Del Paige, president of the association and Mrs. Paige and several trustees.

A list of those on the tour, released by the American Express Co., included the names of Mr. and Mrs. Fred Bull, their

little daughters Ellen and Betsy; Mrs. Mary Bull, mother of Fred and Robert Newcome, her uncle.

Prominent on the list were C. Baxter Jones Jr., attorney and one-time candidate for Congress, and his wife; Morris Brandon Jr., Atlanta businessman, and his wife, and Katherine Bleckley, long-time clerk of the Georgia Supreme Court, who had served the state judicial body for 27 years since December, 1934.

OTHERS INCLUDED Robert Pegram, vice president of the Bank of Georgia, and Mrs. Pegram; E. B. Glenn, manufacturer's agent; Mrs. Hinton Longino, wife of a retired official of the Retail Credit Co.; Mrs. Clifford N. Ragsdale, former member of the Atlanta School board; Tom Chris Allen, advertising manager in the Southeast for Life, and Mrs. Allen; Mrs. Rosalyn Williams, advertising executive; David J. Murphy, architect, and

Margaret Turner, club editor of the Atlanta Journal.

Mrs. Turner, in a story sent to the Journal last Friday, said the tourists were stricken with a virus in Venice but that the ailment had about run its course when they arrived in Rome Friday.

"Some say the virus was caused by exposure," she wrote.

Continued on Page 6

Abb. 2

Suzy is on a special assignment. Her column will appear Thursday.

Contractors Call on JFK to Warn Unions

WASHINGTON, June 3 (AP)—Building contractors urged President Kennedy, today to warn construction unions that their demands in many areas are threatening to unbalance the nation's economy.

The appeal for government help in resisting union demands—which the builders said in some cases seek to reduce work hours while raising pay rates by as much as 50 cents an hour—was voiced by William E. Dunn, executive director of the Associated General Contractors of America.

"ALL WE WANT is moral support for those employers trying to hold the line," Dunn said. "I assure you, if they have to give in, it will mean higher construction costs that in turn will cause inflation."

Dunn said he spoke for more than 7,000 member firms of his association, responsible for about 80 percent of all contract construction in the nation.

There was no immediate White House comment but Labor Secretary Goldberg issued a statement which said:

"The Administration's policy in seeking responsible wage settlements and in promoting price stability is an across-the-board policy applicable throughout the economy to all industries and unions, including the construction industry and unions."

NEW YORK MIRROR, MONDAY, JUNE 4, 1962

PHONE PE 4-5100 TODAY

Gimbels

wrap it up and tie it!

the instant denim skirt for juniors

5.98

All you need for fun-day wear is a twist of the wrist and something to go. Our versatile wrap-around skirt fits every figure, without adjusting. And you tie up the waist to suit yourself. Eight to ten colors in denim, or navy, with lots of leg room. 15" waist. Sizes 15 to 71, M (9 to 11), L (13 to 15).

write, phone; with delivery prov. add 50c for c.o.d.'s beyond delivery area, add 50c for shipping and handling.

N. Y. PE 4-5100; WESTCHESTER, SO 3-8000; VALLEY STREAM, LO 1-2008; BAY SHORE, 516-MO 4-4200; GARDEN STATE PLAZA, DI 3-3000



ATLANTA: Grief-torn

Continued from Page 3

"But we can't decide whether we had been exposed to too many paintings and nude sculpture, too many dark and dank castles, too many steps, too much rain, or too much of one another."

"Someone suggested it might be the water that drowned us. And while wine is always around, many urinary souls drink water anywhere and everywhere without any difficulties."

"IN FLORENCE a doctor dispensed sulfa drugs and got most of us on our feet for the grand tour of the Pitti Palace and Uffizi Galleries. But we were a sad looking bunch of coughing individuals. There are 32 art galleries in Florence but no one attempted to do them all. In fact, we only scratched the surface during our short visit."

"Today in Rome, sick or well, nobody intends to miss the sights in this ancient City. It's stupendous."

"We ran into Atlanta people everywhere we go. On Via Veneto we were surprised to see Les Jordan, formerly with WSB (Atlanta TV-radio station), now with CBS, in New York, who asked about everybody in Atlanta."

"In London we saw the Yoi Blackwell at the little pub on the Thames where Tony Armstrong-Jones courted Princess Margaret. In Amsterdam we hunched with former Atlanta resident deydell an her husband, Max, who came over from Brussels to meet the tour."

"Friends living in Rome took Raiford Ragdale and me to Bricktop's, a favorite night spot with the amorous Elizabeth Taylor and Richard Burton. Charlton Heston and other celebrities dropped in, but we probably did not stay late enough to see Liz and her escort. If they showed up at all."

"FOOD EDITOR Grace Hartley (of the Atlanta Journal) should come over and show these people how to cook Italian spaghetti; we make it much better at home."

"Del Palmer, president of the Atlanta Art Assn. and his wife, Winifred, are the mama and papa of the tour group."

"But if it Monsieur John, our English, (?) speaking French guide, who handles all our problems. That is, when he isn't waving his arms in desperation over the many silly questions these crazy Americans ask."

"So far our Summer clothes have remained packed in our suitcases. We have not been out of our Winter coats a single day since leaving Atlanta May 8. In fact, it was snowing the day we left Lucerne. Spring is late everywhere we've been, which accounts for the gorgeous display of all kinds of blooms and flowering shrubs."

A-Sub Trip

The nuclear submarine Triton began and ended its 1959 round-the-world trip at St. Peter and St. Paul Rocks in the Atlantic Ocean.

JET: 129 Killed in Crash

Continued from Page 3

When he reached the flames above him back and he was unable to get close to the fuselage. He dragged two passengers back from the fire, then watched helplessly as the fire roared through the wreckage.

Witnesses said it rolled down the runway at the normal high speed of jet aircraft takeoffs, barely lifted, then suddenly it dropped back and continued to roll swiftly along out of control.

Wreckage which was strewn along the runway seemed to have been torn from the engine and wings as the plane smashed the metal struts of marker lights and tipped through the runway fence.

Worst Civil Air Disaster

The crash of an Air France 707 jetliner at Paris yesterday was the worst commercial single-plane disaster in history. It was the sixth crash to take more than 100 lives.

The worst previous single-plane crash was that of an Air Force C-124 Globemaster near Tokyo on June 18, 1953, which killed 129.

The greatest number of deaths in any plane disaster is the 334 killed Dec. 16, 1960, when a United Air Lines DC8 and a TWA Constellation collided here.

FEBRE AIR disasters each claiming more than 100 lives occurred this year. A chartered Constellation disappeared in the Pacific on March 17 aboard March 15 and the crash of a chartered DC7C in the West Africa Cameroons which killed 111 March 4.

The other crash that killed more than 100 happened June 30, 1954, when TWA and United Air Lines planes collided over Grand Canyon, killing 128.

The worst single-plane accident in U.S. commercial aviation history also happened this year. That was the crash of another 707 on takeoff from Idlewild Airport here March 1 which killed all 93 aboard.

hurdle down the runway said that the plane apparently ran into trouble just after it hit flight speed.

It lifted off the ground only a few feet, then pancaked back again, smashing airport marker lights.

Fleets of the craft began to drop from it as it thundered through a fence at the end of the runway and roared on toward the village of Villeneuve le Roi, flames spouting from its forward end.

It plunged through a fence, veered to the left and then rammed into a rolling, wooded slope where it burst into flames with a dull roar.

In seconds it was a flaming mass of flame and the heat was intense that green trees smoked and burned.

Startled residents of Villeneuve le Roi heard the dull boom of the explosion as the fuel tanks went flying and tearing in their gray stone houses, aware that tragedy had occurred and too fearful to go out.

The Air France charter plane, running wild and twisting as it ripped through fences and gouged into the hill, had just passed a small concentration of houses a short distance from the runway's end.

WITHIN MOMENTS after the plane had pulled free from the runway, only to slam back again and head for disaster, fire-fighting units from Orly headed toward the scene.

As news spread, fire units from nearby towns sped to the area. Police from Orly cordoned off the area, as both police and firemen vainly tried to reach those in the burning aircraft.

One wing tilted upward toward the sky, smoke trailing from it. Virtually the entire control cabin was wrenched off the nose of the plane and lay to one side, burning fiercely.

The tail of the plane was torn off in the plunge into the trees, and it was this that saved the lives of the two young hostesses. They were thrown clear and escaped the fire which swept through the fuselage.

Some time later, a steward, Marcel Lugon, was pulled alive from the wreckage. He was gravely burned and in serious condition.

FIREMEN USED water and fire-foam against the burning fuel, but it burned so fiercely that those inside must have perished almost at once. The fire was fed by thousands of gallons of fuel the plane had taken on in preparation for the flight to New York for refueling for the trip to Atlanta.

A haze of black smoke hung over the wreckage and drifted above the cluster of homes of the village.

Ambulances choked the narrow streets of the village.

Police and firemen began the somber task of removing the charred bodies of the dead as the remnants of the fire were put out.

ONLY A WIFE of smoke rose from the blackened mass that was the proud "Chateau de Sally" jetliner of Air France—named after a minister of King Henry IV.

Bodies were put into ambulances and taken to Paris mortuaries along a highway busy with Sunday holiday traffic.

Scores of police stood guard in a wide perimeter around the crash site, but roads were crowded with the curious, anxious to see the wreckage.

AIR FRANCE officials readied an investigation into the causes of the crash. They were at a loss to explain immediately what had happened.

The first man to reach the scene was the gendarme who watched the plane as it raved down the runway. He declined to be identified by name, but said as soon as the aircraft slammed back down after its momentary rise he began running toward it.

STARTS WEDNESDAY

CRITERION and SUTTON theatres

HIGH SCHOOL DROPOUT

For some have a second chance to earn a special high school diploma. Many students who dropped out of school before graduation can now finish their education and get credit for up to 30 hours of college credit.

CHARTERED BY N. Y. BOARD OF REGENTS

Although this course takes only a short time, you are charged for a fee. This fee is the full legal equivalent of 4 credits of high school.

FREE BOOK—MU 7-0000

NATIONAL SCHOOL OF HOME STUDY
230 Park Ave., N. Y. 3 Dept. M-48
Without obligation and no cost
Free Home Study High School Book.

Name _____ Age _____
Address _____
City _____

und ein Steward wurden gerettet. Alle übrigen Insassen des Flugzeuges kamen um. Nach dem Zusammenstoß zweier Flugzeuge über den USA im Dezember 1960, bei dem 134 Menschen den Tod fanden, war dieses das schlimmste Unglück, das je in der Zivilluftfahrt vorgefallen war.

Das New Yorker Groschenblatt »New York Mirror« füllte am nächsten Tage die Titelseite seiner Abendausgabe mit einem Funkbild der Agentur UPI und der Schlagzeile: 129 STERBEN IN DÜSENFLUGZEUG! (Keine Übersetzung kann so einsilbig sein wie das Englische.) Neugierigen verhielt eine kleine Zeile: Berichte auf Seite 3. Weitere Bilder auf Seite 3 und in der Mitte des Blattes. Die Unterschrift des Bildes heißt: Leitwerk steht aufrecht inmitten schwelender Trümmer nach Aufprall eines Düsenflugzeuges der Air France mit Bestimmung New York beim Start nahe Paris. (Abb. 1–3.)

Ob es Leser gegeben hat, die die Nachricht mit der Kopfleiste des Blattes verglichen und die böse Ironie des Zufalls bemerkten? Die Bezeichnung der letzten Ausgabe, die jeden Tag links oben stand: FINAL – dieses Wort bedeutet auch ENDGÜLTIG. Endgültig für 129 Menschen. Die Mitteilung über das Wetter, die ebenfalls an jedem Tage links oben zu finden war – heute hieß sie: Freundlich, ohne größere Temperaturschwankungen – die 129 Menschen waren bei lebendigem Leibe verbrannt. Rechts oben die Freiheitsstatue mit dem Strahlenkranz um den Kopf und der erhobenen Fackel – jeden Tag zierte dieses patriotische Warenzeichen das Blatt, doch welches Echo des Funkbildes war es heute!

In einem solchen Beieinander des Fürchterlichen mit dem Banalen ist jede Zeitung der Spiegel unseres Lebens, in dem Mauer an Mauer Kranke und Gesunde wohnen, Tote beweint und Kinder getauft werden. Auf Seite 6 des »Mirror« war eine Anzeige für Backfisch-Röcke, fünf-achtundneunzig, neben spaltenlangen Berichten über das Flugzeugunglück zu finden.

Der Zufall oder eine Fügung wollte es, daß das Unglück vom 3. Juni 1962 nicht der Statistik anheimgefallen und längst vergessen ist. Die Titelseite jenes – inzwischen eingegangenen – Groschenblattes verschwand nicht nach einem Tage auf Nimmerwiedersehen in Abfallhaufen, Öfen und Bibliotheken. Jene 129 armen Menschen gingen auf einem Denkmal aus Leinen in die Geschichte – die Kunstgeschichte – ein.

* * *

Andy Warhol (= Andrew Warhola) wurde geboren am 6. August 1928 in Pittsburgh im Bundesstaat Pennsylvania als Sohn eines tschechischen Einwanderer-Ehepaares. Der Vater war Bergmann. Andys Jugend war ärmlich. Nach der Schule absolvierte er 1945–49 ein Kunststudium am Carnegie Institute of Technology in Pittsburgh und zog gleich nach der Abschlußprüfung nach New York. Dort war er bald erfolgreich als Zeichner,

Gebrauchsgraphiker, Schaufensterdekorateur und Buchillustrator tätig. Bilder begann er erst 1960 zu malen: Vergrößerte Szenen aus »Comic strips«, Zeitungsphotographien, Geldscheine, Suppendosen und anderes im Geiste der »Pop Art«, die damals in New York allenthalben ausbrach. Von der eigenhändigen Malerei mit dem Pinsel ging Warhol bald zum Siebdruck auf Leinwand und zur Einrichtung einer regelrechten Bildermanufaktur über, um der gewaltig anschwellenden Nachfrage zu entsprechen. 1965 gab er die Malerei auf und macht seitdem Filme. Seit 1952 schon fanden kleine Ausstellungen seiner Werke statt; 1962 erstmals zwei größere Ein-Mann-Ausstellungen (in Galerien in Los Angeles und New York). 1964 war seine erste europäische Einzelausstellung (in Paris), 1967 seine erste Ausstellung in Köln. Auch in zahlreichen Gruppenausstellungen ist Warhol seit 1962 in der Neuen und Alten Welt Jahr um Jahr vertreten gewesen. Warhol gehörte nicht zu den Allerersten des neuen Stils, der unter dem glücklichen Schlagwort Pop Art reißen schnell berühmt wurde; doch er stieß in der ersten Stunde dazu, und heute ist sein Name überall, wo man von seiner uramerikanischen Richtung spricht, der bekannteste.

* * *

Wie Hunderttausenden in New York, so fiel auch Andy Warhol die Titelseite des New York Mirror vom 4. Juni 1962 ins Auge. Ob am gleichen Tage, ob später, das wissen wir nicht. Er machte von der Titelseite ein Diapositiv und projizierte es auf eine vorbereitete, schon weiß bemalte Leinwand. Dann zeichnete er mit dem Pinsel in Schwarz (oder auch erst mit einem Bleistift) die Umrisse der Schrift und des Bildes nach. Dann machte er wahrscheinlich wieder Licht im Atelier, füllte die Umrisse schwarz aus und malte aus freier Hand einiges im Funkbild nach, vor allem im unteren Drittel (Abb. 4).

Wann Warhol das Gemälde begann, wissen wir nicht. Ob der fürchterliche Inhalt der Titelseite ihn berührte, ob ihre bizarre Erscheinung den Graphiker in ihm fesselte – auch das wissen wir nicht. Warhol wäre der Letzte, von dem man schriftlich oder mündlich eine verlässliche Auskunft erhalte – wenn überhaupt eine. Jedenfalls war das Gemälde schon 1962 in New York ausgestellt; allzu viel Zeit kann also nach dem 4. Juni nicht verflossen sein. Übrigens: Schon am 3. November 1961 und am 29. März 1962 waren in New York Groschenblätter erschienen, deren Titelseiten Warhol zu Gemälden vergrößert hat. Ihre Themen waren freilich nichtsagend: »Prinzessin Margaret hat einen Jungen bekommen« und »Eddie Fisher« (ein Schlagersänger) »hat einen Nervenzusammenbruch bekommen«. Unsere Titelseite war also nicht die erste. Andererseits gibt es nicht mehr als diese drei Titelblatt-Gemälde von Warhol, und wem erschiene »129 DIE IN JET!« nicht in jeder Hinsicht als das gewichtigste?

* * *

FINAL** 5¢ New York Mirror

WEATHER: Fair with little change
in temperature.

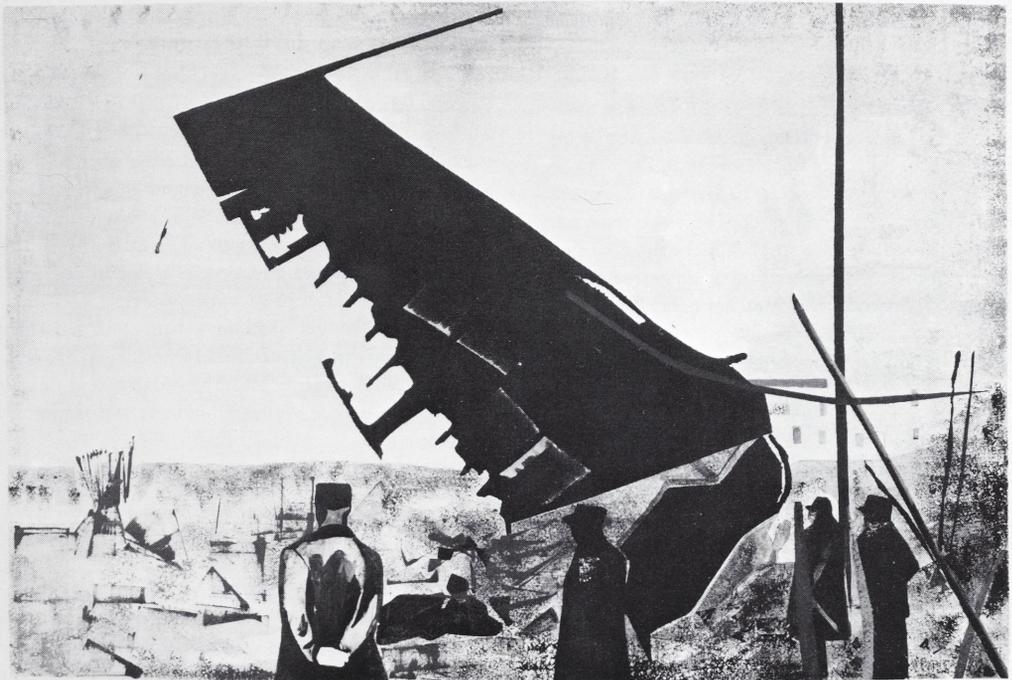
Vol. 37, No 296

MONDAY, JUNE 4, 1962

C



129 DIE



(UPI RADIOTELE photo)

IN JET!

Andy Warhol, 129 DIE IN JET! (gelegentlich auch »Plane Crash«, Flugzeugabsturz, genannt, wodurch die Darstellung zum Beispiel verallgemeinert wird – ob mit Recht, wissen wir nicht). Leinwand, 254,5 x 182,5 cm.

Beim Vergleich des Gemäldes mit der Zeitungsseite fällt schnell auf, daß Warhol nicht ganz genau kopiert hat. Die beiden kleinen Zeilen unterhalb des Bildes ließ er fort. So halten die zwei Hälften der Schlagzeile einander genau die Waage. Die Wucht ihrer Erscheinung und Aussage wird nicht von Geschwätzigkeit beeinträchtigt. (Die Verfasser von Zeitungsschlagzeilen sind hochbezahlte Künstler des Trivialen. Ihr Talent entscheidet über den guten Verkauf, nirgendwo mehr als bei Groschenblättern.) Zwischen das I und das N links unten fügte Warhol hingegen einen schwarzen Streifen ein, der in der Zeitung – jedenfalls in dem Exemplar der New York Public Library, dessen Photokopie uns vorliegt – nicht zu sehen ist. Solche schwarzen Streifen entstehen in allem Gedruckten zuweilen, wenn bei »gesperrter« Schrift die »Spatien« zwischen den Buchstaben nicht sorgfältig genug niedergedrückt werden oder wegen ungenügenden »Einschlusses« des »Satzes« in die »Form« beim Druck wieder hochrücken. Es hat den Anschein, als habe Warhol im Gemälde den charakteristischen Fehler hastiger Sonderblätter zusätzlich erzeugen wollen. Links oben endlich sind zwei Sterne anstatt eines zu sehen; daraus wollen wir jedoch nichts herauslesen.

* * *

Was soll das nun – eine Zeitungsseite mit einer schrecklichen Nachricht, riesengroß auf eine Leinwand kopiert? »Ist das Kunst?«

* * *

Gedankenverbindungen eines Kunsthistorikers: Der römische Schriftsteller Plinius überliefert uns aus dem ersten Jahrhundert nach Christus in seiner Enzyklopädie »Naturalis Historia« im 35. Kapitel, wie man sich damals die Erfindung der Malerei vorstellte: Vorzeiten habe man den Schatten eines Menschen mit Linien umzogen; späterhin habe man die Umrisse auch mit einzelnen Farben ausgefüllt und dieses »monochromaton« genannt. Diese Legende ist mit verschiedenen Abwandlungen vom 16. bis ins 19. Jahrhundert nicht selten bildlich dargestellt und literarisch überliefert worden. Gewiß steckt sie auch hinter der Leidenschaft der Goethezeit für die Silhouette, zu deren Anfertigung der Darzustellende sich im Profil zwischen eine Lichtquelle und einen senkrecht aufgespannten Papierbogen setzte, auf deren äußerer Seite der Schatten mit Tusche ausgefüllt wurde.

* * *

Eine Zeitungsseite, die das monumentale Format der Altar- und Historienmalerei vergangener Zeiten an-

nimmt (lebensgroße Figuren wären auf Warhols Leinwand möglich) – diese Zeitungsseite ist auch innerlich etwas anderes geworden. In diesem Format macht das, was tagaus, tagein an der Grenze unseres Bewußtseins vorbeigeschwemmt wird, jählings wieder einen Eindruck. Als sei in einem Film, den wir nur mit halber Aufmerksamkeit wahrnehmen, eine Einstellung plötzlich mit der »Gummilinde« nahe herangeholt und zugleich fixiert worden: so wird der Massentod wieder zum Ereignis, das erschüttert.

Nach den Abstrakten aller Richtungen sahen die Pop-Maler gleichsam wieder aus den Fenstern ihrer Ateliers, machten auf der Straße, im »Supermarkt«, überall die Augen auf und waren wirkliche »Zeitgenossen«. Sie sahen insbesondere die Massenprodukte als das Phänomen und Problem unserer Jahre. Bei ihnen funktionierte auf einmal nicht mehr die gnädige Schutzreaktion, die uns die Menge, Größe und Buntheit unserer Konsumgüter, die Allgegenwärtigkeit und Lautstärke ihrer Apostel erträglich macht. Durch die Veränderung des Maßstabes zwingt Warhol unsere Aufmerksamkeit zurück. Wir erkennen in den Titelseiten über »Meg« und »Eddie« die Dummlichkeit sogenannter Nachrichten, mit denen die Groschenpresse die Wirklichkeit unserer Welt verkleistert. Wir erkennen in »129 DIE IN JET!« die Entsetzlichkeit eines modernen Massentodes, der zur Grusellektüre entwürdigt wird. Wieviele U-Bahn- und Bus-Benutzer mögen sich am 4. Juni 1962 den »Mirror« für die Heimfahrt gekauft, beim Überfliegen der Berichte allenfalls einmal »How awful!« gedacht und beim Aussteigen alles wieder vergessen haben: »informiert«, aber ungerührt?

* * *

Wird nicht aus dem vergrößerten Zeitungsblatt an der Wand eines Museums ein Trauerlied? Ein moralischer Appell? Viele Gemälde und Objekte der Pop-Künstler sind moralisch, kritisch, »engagiert« gemeint oder dürfen so verstanden werden. (Manchmal sind Künstler auch dann Medien ihrer Zeit, wenn sie sich darüber nicht in Worten ausdrücken wollen oder können.) Die Pop-Künstler wollen uns auf unsere Umwelt, auf die Freiheit und Unfreiheit unserer Existenz eindringlich hinweisen. Aber ziehen wir Folgen? Nehmen wir uns wenigstens die Zeit, über solche Pop-Appelle nachzudenken? Nein: Wir finden sie komisch oder verrückt.

Meinen Sie nicht, daß in eben der monströs aufgeblähten Oberflächlichkeit dieses Gemäldes abgründige Fragen liegen? Sie tun hier einen Blick auf die Nachtseite unserer technischen Errungenschaften. Ein gebrochener Bolzen, ein durchgeschmorter Draht – vorbei ist alles. Hat Warhol nicht ein Memento mori gemalt? (»Mitten wir im Leben sind / mit dem Tod umfungen«, so übersetzte ein alter Kirchenlieddichter eine noch ältere lateinische Sentenz, deren Wahrheit 129 Menschen hilflos angesehnt erfahren.) Erinnert Warhols Gemälde Sie

nicht auch an die moderne Hauptsünde der Gedankenlosigkeit? In einer total informierten – oder besser: mit Geschehen täglich überschütteten – Gesellschaft heißt hundertneundzwanzigfacher Tod in einer Minute auf der einen Seite des Atlantiks am Tage darauf hunderttausendfache Gewinnspanne und Unterhaltung Unbeteiligter in einer Minute auf der anderen Seite des Atlantiks.

Ob Warhol das alles bedachte oder nicht – sein Gemälde ist ein Glied in einer langen Kette von Mahnungen und Zeugnissen, die bis in das christliche Mittelalter hinaufreicht. Ebenso müßig wie gegenüber einem Martyrium ist die Frage, ob es Kunst sei. Es ist eine Szene aus dem Totentanz unserer Zeit. Das Wallraf-Richartz-Museum ist der Platz für diesen Bildstock vom Times Square.

* * *

Nachbemerkung der Redaktion: Seit dem April 1971 stellt das Wallraf-Richartz-Museum in Köln seinen Besuchern in monatlichem Abstand ein Werk der alten oder neuen Kunst besonders ausführlich vor. Eine Einführung, deren Länge dem Verfasser (jeweils einem wissenschaftlichen Mitarbeiter des Museums) überlassen ist, liegt in zwei Mappen vor dem Kunstwerk zur Lektüre bereit. Eigens aufgestellte Sessel laden zum Aufenthalt ein. In einer flachen Vitrine liegen vor oder neben dem Kunstwerk Photographien, Bücher und Kataloge aus der Bibliothek des Museums oder originale Graphik aus dem Kupferstichkabinett zum Vergleich oder zur Ergänzung des Textes bereit. Der »Bildtip« für den Monat Juli war der vorstehende Text. Er wollte nicht mehr sein als eine Hilfe zum Sehen und Verstehen für unvorbereitete Besucher des Museums; aber er erschien uns doch der weiteren Verbreitung und einer dauerhafteren Form der Darbietung wert.