

Die Plakate der London Transport

Autor(en): **Hodin, J.P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **39 (1952)**

Heft 7: **Verkehrsbauten**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30256>

Nutzungsbedingungen

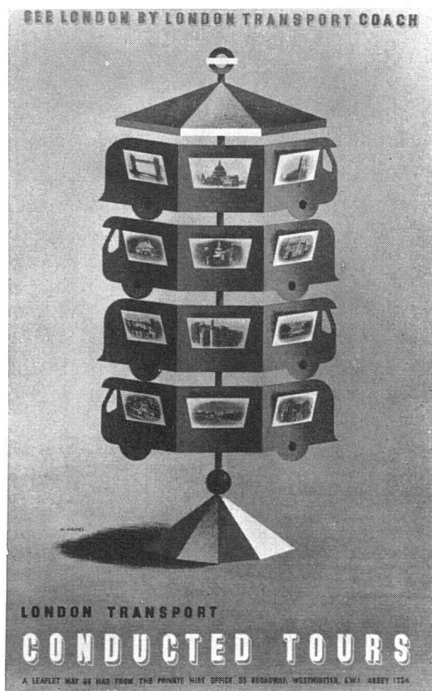
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

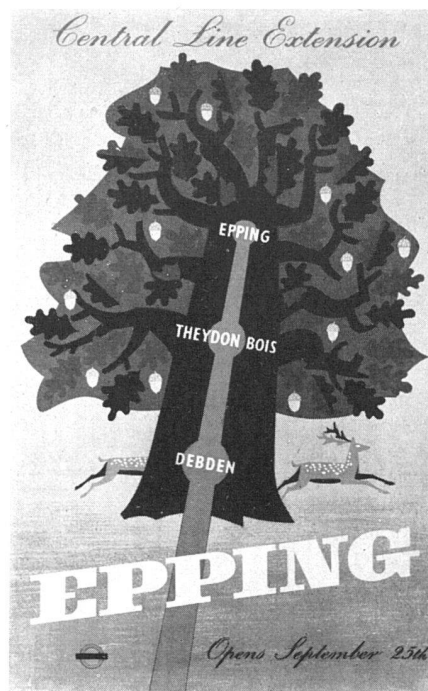
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Abram Games



H. S. Chapman

Die Plakate der London Transport

Von J. P. Hodin

Innerhalb des Rahmens der Stilentwicklung des modernen Plakates in England, die ein Kapitel der Geschichte des europäischen Geschmacks bildet, blickt die London Transport Executive auf eine fast fünfzigjährige eigene Tradition zurück, die auf ihrem speziellen Gebiet bahnbrechende Arbeit geleistet hat. Im Jahre 1908 begann die Pionierwirksamkeit des damaligen Publicity Officer Frank Pick und damit die Einbeziehung der modernen Kunst sowie der modernen Typographie in die Publizitätswirksamkeit der London Transport. Hand in Hand damit ging die Herausbildung eines einheitlichen Stils, der sich nicht nur auf die Entwürfe für Plakate, Broschüren, Wandkarten usw. beschränkte, sondern das ganze System der London Transport – vom visuellen Gesichtspunkt aus – einbezog, also auch die Formgebung der Haltestellen, der Untergrundbahnwaggons, der Autobusse, der Signalzeichen usw. Architektur, technische Gestaltung und künstlerische Dekoration wurden auf einen gemeinsamen Stilnenner gebracht. Die Hauptidee dahinter war, daß die Schönheit eines Entwurfs auch eine Funktion zu erfüllen hatte, die an Bedeutung immer mehr zunahm, je mehr die utilitaristische Funktion vervollkommenet wurde. Das Schlagwort: *Good design creates good will*, drückt das gut aus. Wir glauben, hier einen späten Nachklang der warnenden Stimmen von John Ruskin und William Morris zu vernehmen.

Frank Pick gewann den leitenden englischen Typographen jener Tage, Edward Johnston, für sein Projekt. Johnston entwarf für die London Transport einen eigenen Druckstil, klar und ansprechend, der auf die Majuskeln der Inschrift der Trajanssäule zurückging, diese jedoch vereinfachte. Johnstons berühmter Schüler, Eric Gill, wirkte in dieser

Richtung weiter, und auf der Arbeit dieser beiden basieren Stiltypen, wie Erbar, Futura usw. Johnstons Stil wird noch heute von dem London Transport Publicity Office benutzt.

Was nun die lithographischen Bildplakate betrifft – für die bis zu sechs Farben verwendet werden –, so werden diese nicht in einem der London Transport Kunstateliers entworfen. Um die Mannigfaltigkeit und Frische des Stils zu erhalten und nicht in einer Stilkonvention zu erstarren – was ja dem Prinzip einer lebendigen Publizität widersprechen würde –, werden jeweils Künstler verschiedener Stilrichtungen beauftragt, Entwürfe auszuarbeiten. Die thematischen Vorschläge dazu gehen vom Publicity Officer aus. Dieses Amt wird heute von Harold F. Hutchison bekleidet. Der Publicity Officer bestimmt, welches Thema er graphisch dargestellt haben will, welche Aufgabe es zu erfüllen hat usw., und er beauftragt jenen Künstler, den er am fähigsten für die Erfüllung dieses Auftrages ansieht. Dabei erhalten nicht nur bekannte Künstler Aufträge, sondern auch junge, unbekannte Künstler, ja sogar Schüler der Londoner Kunstschulen, mit deren Arbeiten sich der Publicity Officer in den Schulausstellungen bekanntgemacht hat. Wahl und Auftrag müssen schließlich vom Chairman der London Transport Executive genehmigt werden. Der Künstler liefert einen Entwurf, für den er gut honoriert wird. Sollte dieser Entwurf aus irgend einem Grunde nicht zur Ausführung gelangen, erleidet der Künstler keinen Verlust. Im Falle der Annahme erhält er ein weiteres Honorar.

Die London Transport arbeitet mit einfachen und doppelten Plakaten. Das Doppelpakat ist eine Weiterentwicklung des französischen Plakates vom Ende des 19. Jahrhunderts

(Toulouse-Lautrec, Einfluß der Japaner) unter Anpassung an die besonderen Aufgaben des Transportwesens. Es besteht aus einer linken Hälfte, die reine Bildfläche verbleibt, und einer rechten Hälfte, die durch ihren Dekor stilistisch mit der linken zusammenhängt und als Hauptträger eines vorbildlichen kurzen beschreibenden Textes funktioniert, der von Detailauskünften ergänzt wird. Bilder, Texte und Instruktionen variieren je nach der Aufgabe des Plakates: das Zoo-Plakat, das Plakat der öffentlichen Parkanlagen, das Museumsplakat, das Plakat «Genieße dein London», das Plakat, das für die Schönheiten der Londoner Naturumgebung wirbt u. a. m.

Diese Plakate, von denen vor dem Kriege jährlich bis zwanzig neue in Anwendung kamen – nach dem Kriege waren es sechs, dieses Jahr nur vier, mit zwei- bis dreimonatiger

Hängedauer –, weisen grundsätzlich zwei Stile auf. Einen leichtfaßlichen, allgemein verständlichen Stil und einen komplizierteren, «modernen», beide für verschiedene Kategorien des Publikums berechnet. Da dieses Publikum der London Transport aus 12 Millionen Menschen besteht (12 Millionen benutzen täglich eines der Fahrzeuge der London Transport – Untergrundbahnen, Autobusse, Green Line Coaches), so versteht man den konstruktiven Gedanken in dieser Kunstpolitik. Während das Bild den Blick des eilenden Passagiers anzieht, kann der Text von dem auf der Haltestelle Wartenden studiert werden. So wurde die Funktion der Weite und Nähe, die ein Plakat zu erfüllen hat, von der London Transport für ihre Zwecke gelöst. Das graphische Zeichen der London Transport ist zu einem Wahrzeichen des Londoner Stadtbildes geworden, und die Plakate haben als öffentliche Kunst weiteste Anerkennung gefunden.



LONDON'S FAIRS

The English fairground has a tradition as old as London, and though new attractions and new thrills may be devised they will never supplant the roundabouts with their stiffly prancing steeds, the gaily painted swings, the coconut shies and the well-baited hoop-la stall. Nor will the romping blare of the organ down the street ever lose its compelling invitation. And it is good that we should, all of us, throw discretion to the wind from time to time, take off our coat of years and join entirely in the fun of the fair...

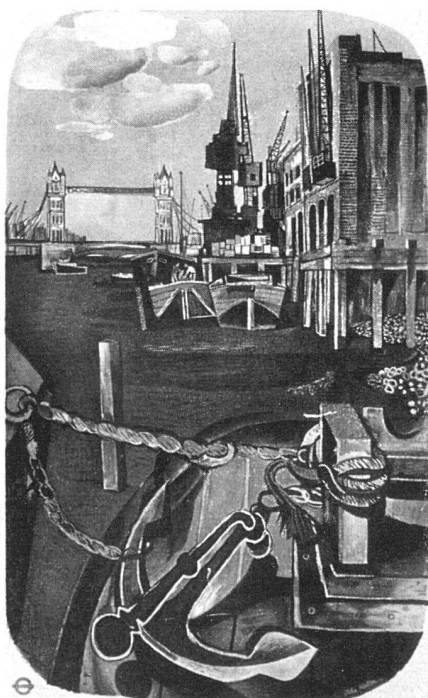
SOME FAIRS IN AND AROUND LONDON

- | | | | |
|---|---|---|---|
| ALFORD PARK , Lincolnshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |
| ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |
| ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |
| ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |

by LONDON TRANSPORT



William Roberts



LONDON'S RIVER

The Thames is a gateway to the world, sweeping into London from the Neas with a tide of white gulls to remind the Londoners of his heritage. But in passing a highway to the far oceans for the docks and warehouses the river gives London not only its greatness but much of its beauty. He who passes on one of its many bridges can see the silver grey City rising above the sparkling water, he can discover the full mystery of St. Paul's above unexpected masts. He can watch the busy traffic of the river, the tags with their bobbing speckles of barges, dipping their spindles as they pass beneath. And he can enjoy the pleasure of a trip on the river - downstream through the Pool to the seaward shipping, or upstream, all urgency forgotten, curving among the meadows into the heart of England.

SOME THAMES BRIDGES

- | | | | |
|---|---|---|---|
| ABERTHAW , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |
| ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |
| ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |
| ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. | ALPHINGTON , Northamptonshire. August 1 to 10. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. 10.00 to 10.00. |

by LONDON TRANSPORT



John Minton