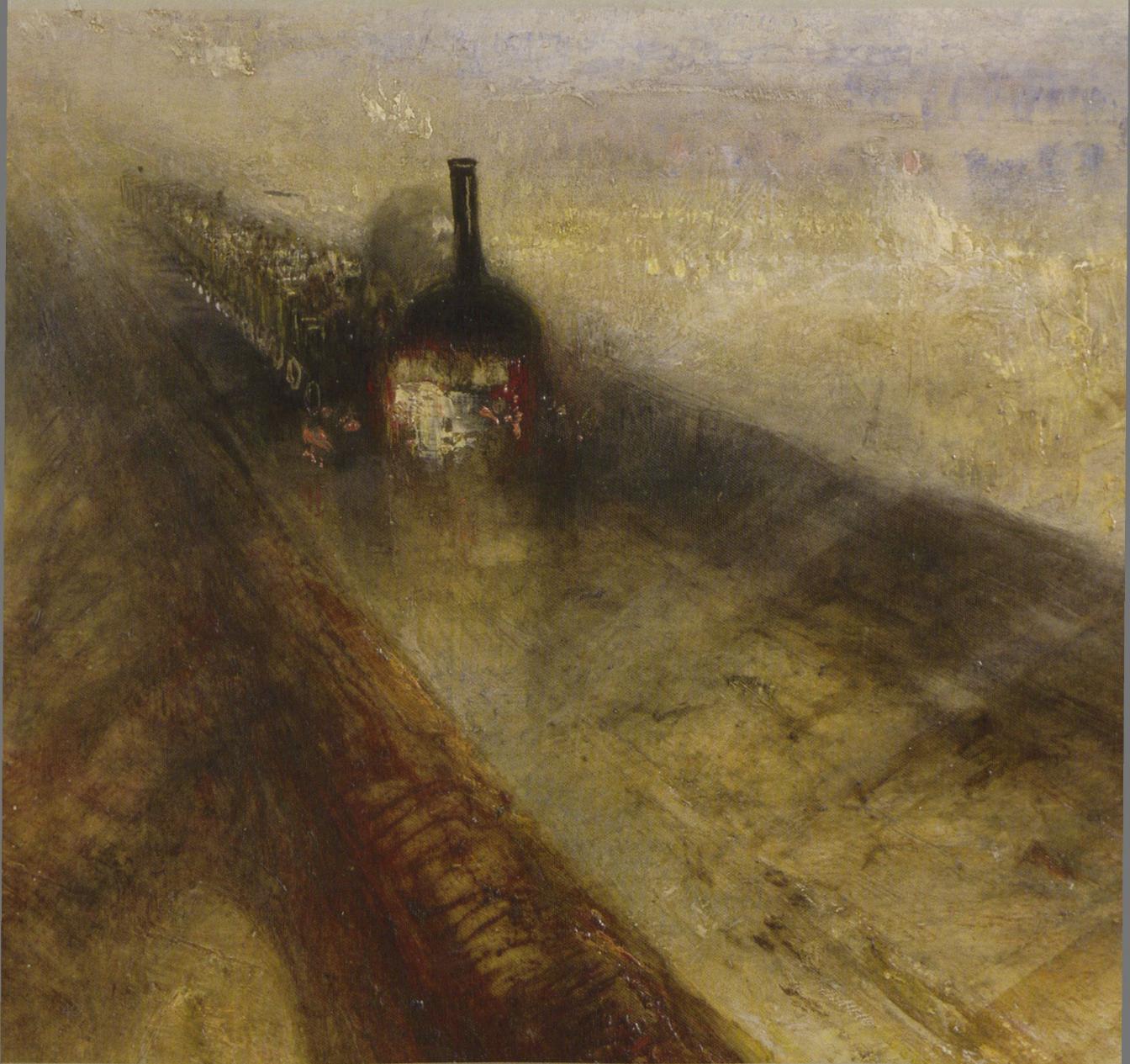


WERNER BUSCH



William Turners Rain, Steam, and Speed. Der Tod des Hasen, das Ende des Pflugs und der Glanz der Industrie

Mit vollständigem Titel lautet Turners 1844 in der Royal Academy ausgestellt Bild *Rain, Steam, and Speed – the Great Western Railway* (Abb. 1).¹ Schon das ist aussagekräftig. Thema ist die Darstellung von Regen, Dampf und Geschwindigkeit, demonstriert an der Great Western Eisenbahn. Das gilt es festzuhalten, zumal ein Gutteil der umfangreichen Forschung zum Bild es gern vergisst. Denn der Titel legt Wert darauf zu betonen, dass es sich nicht – oder zumindest nicht in erster Linie – um Do-

kumentation, sondern um Sinneserfahrung handelt. Allerdings wird man schon hier bemerken müssen, dass Turner, bei allem wirklich ausgeprägten Naturwissenschaftsinteresse, bei der Verbildlichung von Sinneserfahrungen Imagination Observation dominieren lässt. Er will, auch das sei vorab betont, nicht Naturphänomene bloß wiedergeben, sondern die hinter den Phänomenen wirksam werdenden Kräfte veranschaulichen, und zwar mit künstlerischen Mitteln, die es leisten, diese Kräfte

¹ GAGE, JOHN: Rain, Steam and Speed. London 1972.



selbst zum Vorschein zu bringen. Insofern müssen wir uns auch mit Fragen künstlerischer Technik beschäftigen.

Bilder mit zeitgenössischen Themen werfen noch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein ein Gattungsproblem auf. Das war Turner wohl bewusst. 1775 geboren, war er bereits 1799 außerordentliches Akademiemitglied, 1802 Vollmitglied der Akademie, wurde 1807 Professor für Perspektive und hielt zwischen 1811 und 1825 akademische Vorlesungen zu seinem Spezialgebiet ab. Er hatte, das gilt es angesichts

seines scheinbar alle akademischen Regeln auf den Kopf stellenden späteren Werkes zu betonen, als Architekturzeichner mit komplexen, perspektivisch perfekt ausgeführten Entwürfen begonnen. Seine Erfolge waren unmittelbar. Ab 1807 gab er eine grafische Serie mit dem an Claude Lorrain angelehnten Titel *Liber Studiorum* in Einzellieferungen heraus, die zeigen sollte, dass er in allen Gattungen zu Hause sei, derer sich die Landschaft bedienen kann: Historisches, Pastorales, Marinen, architektonische Landschaften (Abb. 2).² Er versah die einzelnen Blätter mit etwas kryptischen Großbuchstaben, die die Gattungszugehörigkeit und wohl auch die Gattungshöhe bezeichnen sollten. „P“ steht mit reichlicher Sicherheit für pastorale Landschaften, „E. P.“ wohl für „elevated pastoral“, gehobene Pastorallandschaften in der Tradition Claude Lorrains mit historischer oder mythologischer Staffage. Wenn Turners Antipode Constable Turners Liber durchaus böseartig als „*liber stupidorum*“ bezeichnet,³ scheint er gerade auf diese Klassifizierungsversessenheit Turners hinzuweisen, die seiner, Constables, Auffassung von Landschaft völlig widerspricht und auf Turners Unsicherheit der Benennung der eigenen Produkte hinweist. Das gilt auch für Turners Gemälde,

Abb. 1 | William Turner, Rain, Steam, and Speed- the Great Western Railway, 1844

² FORESTER, GILLIAN: Turner's „Drawing Book“. The Liber Studiorum. London 1996, zur Typologie S. 30–32 und Kat. Nr. 1, S. 45 f.

³ SHIRLEY, ANDREW: The Published Mezzotints of David Lucas after John Constable. Oxford 1930, S. 47.

⁴ BLAYNEY, DAVID/CONCANNON, AMY/SMILES, SAM (Hg.): Late Turner. Painting Set Free (Katalog der Ausstellung, London, 2014/15). London 2014

⁵ GERARD, ALEXANDER: An Essay on Taste (1759). London 1780, S. 4.

und auch hier versucht er, die Klassifizierung in seinem Sinne zu steuern. Auf zwei Weisen versucht Turner Zeitgenössisches, traditionellerweise niedrig eingestuft, zu nobilitieren. Schon 1811 hatte Turner in einem Brief geschrieben, er liebe Allusionen als Spur des Verstehens, so kann er im Modernen klassische Anspielungen versteckt haben.⁴ Wer sie freilegt, soll den tieferen Sinn begreifen und erkennen, dass das Moderne auf diese Weise transzendiert wird. Dabei befriedigt den Rezipienten besonders, dass der Bildsinn durch seine Eigenleistung hervorgebracht wird. Diese Vorstellung entstammt zwar der Rezeptionsästhetik des 18. Jahrhunderts, heißt es doch dort bereits 1759 in Alexander Gerards *Essay on Taste*: Der Betrachter liebe bloße Anspielungen und genieße es, wenn ein Werk „leaves the full meaning to be guessed at“ – wenn ein Werk die vollständige Bedeutung zu erraten übrig lässt.⁵ Und bei Reynolds, Turners großem akademischen Vorbild, heißt es im 14. Diskurs von 1788, Roger de Piles folgend, „the imagination supplies the rest“.⁶ Doch bei Turner geht es einen Schritt weiter: Er lässt die Allusion bewusst im Ungewissen. Ästhetisch lässt sich das mit William Gilpins 1791 geprägtem Begriff der „indistinctness“,



der Unbestimmtheit, besonders im Zusammenhang mit erhabenen Sujets rechtfertigen.⁷ Und dies gilt auch für die Darstellungsweise, den skizzenhaften Modus, der Turner immer vorgeworfen wurde.

Die Allusion ist die eine Form der Nobilitierung, die andere erfolgt ebenfalls indirekt, und zwar in Form von Turners Ausstellungspolitik. Seine Einlieferungen zur Jahresausstellung waren jeweils sorgfältig aufeinander abgestimmt. Um nur bei den programmatischen Ausstellungen des Spätwerkes zu bleiben:

⁶ REYNOLDS, SIR JOSHUA: *Discourses on Art*, hg. v. ROBERT R. WARK. New Haven / London 31988, Diskurs 14 (1788), S. 259; Reynolds fußt dabei direkt auf PILES, ROGER DE: *Abrégé*. Paris 1699, S. 70.

⁷ GILPIN, WILLIAM: *Remarks on Forest Scenery, and other Woodland Views, relative chiefly to Picturesque Beauty*. 3 Bde. London 1791, Bd. 1, S. 252; dazu: BUSCH, WERNER: „Turner und der Brand des

Londoner Parlaments“, in: *Urbs incensa. Ästhetische Transformationen der brennenden Stadt in der Frühen Neuzeit*, hg. v. VERA FIONIE KOPPENLEITNER, HOLE RÖSSLER und MICHAEL THIMANN (= I Mandorli, Bd. 10). Berlin/München 2011, S. 152–155, 163, 170.

Abb. 2 | William Turner, *Liber Studiorum, Norham Castle on the Tweed*, 1816



1838 und 1839 stellte Turner, wie um die Gegenüberstellung grundsätzlich zu betonen, erst Bilder mit den Titeln *Modern Italy – the Pifferari* und *Ancient Italy – Ovid Banished from Rome* und 1839 *Ancient Rome – Agrippina Landing with the Ashes of Germanicus* und *Modern Rome – Campo Vaccino* aus.⁸ Hirten und ein Pifferari ganz links im Bild stellen den Zusammenhang mit dem vorjährigen Exponat her, ein Archäologe klettert auf eine Leiter, um eine Säule zu untersuchen, doch der Maler, der in der Bildmitte antike Fragmente zeichnet, ist wiederum eine Anspielung auf

Claude Lorrains *Campo Vaccino*, wo ein Maler gar im Freien malt. Die grafische Reproduktion hat als Illustration zu Joachim von Sandrarts *Teutscher Academie* von 1675 gedient.⁹ 1842 stellte Turner neben Venedig-Bildern *Snow Storm – Steam Boat* (Abb. 3) aus, mit einem Dampfschiff in dramatischem Sturm, wie bei *Rain, Steam, and Speed* ein Produkt moderner industrieller Fertigung.¹⁰ Ferner wieder ein Bilderpaar *Peace – Burial at Sea* (Abb. 4), die Seebestattung des Künstlers David Wilkie nach dessen Rückkehr aus dem Heiligen Land bei Gibraltar und *War. The Exile and the Rock Limpit* (Abb. 5) mit dem isolierten Napoleon auf St. Helena, wo er starb, als Anspielung auf die Rückführung seiner sterblichen Überreste 1840 nach Paris zur feierlichen Beisetzung im Invalidendom.¹¹ Die Gegenübersetzung von Frieden und Krieg ist auch eine extrem unterschiedlicher Farbpaletten: Schwarz-Blau, kühl herabgestimmt bei Wilkie, und aggressiv blutrot bei Napoleon, er wadet schier in Blut, wobei Turner einerseits beide Protagonisten und den Umgang mit ihnen in der Gegenwart historisiert und ihre Darstellung so der Historienmalerei zuschlägt, andererseits aber auf ihn typische Weise, die uns bei *Rain, Steam,*

Abb. 3 | links | William Turner, *Snow Storm – Steam Boat off a Harbour's Mouth*, 1842

Abb. 4 | rechts | William Turner, *Peace – Burial at Sea*, 1842

⁸ Auf die Bilderpaare hebt besonders ab: BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, Kat. Nr. 82–84, 96–100.

⁹ SANDRART, JOACHIM VON: *Teutsche Academie*. Nürnberg 1675, 1. Theil, 3. Buch, Vom Landschaft-Mahlen, 6. Kap., S. 71.

¹⁰ BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, Kat. Nr. 95.

¹¹ Ebd., Kat. Nr. 115 und 116.





Abb. 5 | William Turner, War. The Exile and the Rock Limpet, 1842

and Speed wieder begegnen wird, den Gegenständen ironische, gar komische Verweise beigesellt. Bei *Peace* eine Ente im Vordergrund, die aus dem Wasser hochfliegt – wenn man unbedingt will, kann man sie als Verweis auf Wilkies sich erhebende Seele lesen, eher aber doch als Signatur Turners, denn der Name für eine Stockente lautet auf Englisch „mallord“, was Turners zweiter Vorname ist: Joseph Mallord William Turner. Entsprechend findet sich winzig klein vor Napoleon im flachen Wasser ein Einsiedlerkreb, als Hinweis auf Napoleons Abgeschiedenheit auf St. Helena. Doch die Anspielungen gehen weiter. Dem Bild scheint ein Verweis auf den paranoiden, eifersüchtigen Konkurrenten Turners Benjamin Robert Haydon eingeschrieben, der sich auf Napoleonbilder spezialisiert hatte, und dessen Ego wie dasjenige Napoleons keine Grenzen kannte. Am berühmtesten ist seine Darstellung des grübelnden Napoleon bei Sonnenuntergang von 1829 oder auch Napoleons Nachsinnen auf St. Helena.¹² Der Blick aufs weite Meer mit allem Pathos dieser Welt bei Haydon wird durch einen trüben Tümpel bei Turner ersetzt. Was bewirkt ein derartiges Irritationsmoment für ein Turnersches Bild? Hebt es den Ernst auf? Stellt

es Thematisches grundsätzlich in Frage? Tritt an seine Stelle eine malerische Demonstration im doppelten Sinne, eine Entwertung des Thematischen als Problem der Gegenwart, als Relativierung alles Geschichtlichen, das seine Exemplarität verloren hat und als Reflexion über den Status der Kunst in der Gegenwart, bei der gänzliche Subjektivität an die Stelle tradierter Kunstnormen tritt?

Im Jahr vor *Rain, Steam, and Speed*, 1843, stellte Turner erneut, wie auch weiterhin eine bewusste, farbige Antithese aus, wieder kalttonig gegen warmtonig: *Shade and Darkness – The Evening of the Deluge* und *Light and Colour (Goethe's Theory) – The Morning after the Deluge – Moses writing the Book of Genesis* (Abb. 6).¹³ Sicher sind die Bilder antithetisch angelegt, von Licht und Finsternis ist die Rede, von Abend und neuem Morgen, aber wie wir auch aus Turners Annotationen zu Charles Eastlakes Übersetzung der Goetheschen Farbenlehre von 1840 schließen können, für Turner entwickeln sich nicht, wie für Goethe, die Farben gleichermaßen von den beiden Polen weiß und schwarz, plus und minus aus, vielmehr entstehen die Farben für Tur-

¹² Die ganze Serie der Napoleon-Bilder durch Haydon umfasst 23 Bilder von 1829 bis in die vierziger Jahre: O'KEEFFE, PAUL: *A Genius for Failure. The Life of Benjamin Robert Haydon*. London 2009.

¹³ SCHULZE, SABINE (Hg.): *Goethe und die Kunst* (Katalog der Ausstellungen in Frankfurt a. M. und Weimar, 1994). Ostfildern-Ruit 1994, Kat. Nr. 379, 380, S. 566–570; BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, Kat. Nr. 117, 118.



ner allein aus dem Licht, aus der Sonne und ihrer Kraft, doch ist der positiven Energie immer auch Negatives beigemischt.¹⁴ Damit erweist sich Turner einerseits als Anhänger der Newtonschen Farbbrechungstheorie, nach der alle Farben sich aus dem Weiß des Lichts durch Brechung im Prisma in unterschiedlichem Brechungswinkel bilden, andererseits

bindet er das Farbproblem an die Farbvorstellungen und vor allem die materielle Farbproduktion der Gegenwart. Wenn in *Light and Colour* im Zentrum des Vortex Moses den Text der Genesis schreibt, nicht ohne die Warnung der Eheren Schlange vor sich zu haben, dann dürfte es sich zugleich um einen für Turner typischen „pun“ handeln, eine Anspielung auf Moses Harris, der wohl 1776 mit *The Natural System of Colours* das einschlägige Traktat zur Chromatik geschrieben hat.¹⁵ Er ist ein Anhänger der Überzeugung, aus den drei Grundfarben Rot, Gelb, Blau könnten durch Subtraktion alle anderen Farben gemischt werden, eine Lehre, von der heute noch der Dreifarbindruck lebt. Turners Palette fußt auf dieser Grundüberzeugung – zu den beiden Nichtfarben Weiß und Schwarz treten die drei Grundfarben und ihre Mischungen, wobei Turner bei seiner Lasurtechnik feinste Übergänge gerade durch die Reduzierung von Pigmenten erzielt. In unserem Zusammenhang ist es auch bezeichnend, dass Turner fast durchgehend eine weiße Grundierung wählt, darüber, ebenfalls zumeist, opake Farben aufträgt, um dann zur tonalen Abstimmung farbige Lasuren zu verwenden. Nicht selten allerdings, so auch

Abb. 6 | William Turner, *Light and Colour (Goethe's Theory) – The Morning after the Deluge – Moses Writing the Book of Genesis*, 1843

¹⁴ GAGE, JOHN: *Colour in Turner. Poetry and Truth*. London 1969; GAGE, JOHN: „Turner's Annotated Books. Goethe's Theory of Colours“, in: *Turner Studies* 4, Nr. 1, 1984, S. 34–52; BUSCH 2011, S. 157.

bei *Rain, Steam, and Speed*, legt er über die weiße Grundierung im Himmel ein dunkleres Blau, um dann mit den Lasuren, bei denen das Blau mehr oder weniger deutlich durchscheint, entweder einen leichten atmosphärischen Schleier zu legen oder durch opakes Weiß-Grau festere Wolken zu bilden, die an einigen Stellen aufreißen können, um das Blau des Himmels durchzulassen. Da Turner die Farben stark mit Öl durchsetzt, trocknen sie nur langsam, bleiben für den weiteren Malprozess feucht, so dass er weitere Farben bzw. Lasuren in die feuchte Farbe eintragen kann, die sich mit dem Angelegten mischen. Zugleich entsteht auf diese Weise ein verwischter Farbkörper, der Übergänge verschleift, Formen nicht wirklich fixiert. Das erklärt das skizzenhafte Erscheinungsbild, das in vielen Fällen ein Äquivalent zu extremer Bewegung, zum Transitorischen oder zu transformatorischen Vorgängen darstellt. Materie ist in stetem Wandel begriffen und damit auch Anzeichen für die sie treibenden Kräfte.¹⁶

Womit wir endgültig bei *Rain, Steam, and Speed* angekommen wären. *Rain, Steam, and Speed* wurde 1844 zusammen mit *Van Tromp Going about to Please his Masters*, einer

anekdotischen Geschichte aus dem holländischen 17. Jahrhundert über Admiral Tromp, der sich im Englischen-Niederländischen Krieg 1666 über Befehle hinwegsetzt, ausgestellt.¹⁷ Entsprechende Themen gaben Turner die Möglichkeit, hollandisierende Seestücke zu malen. Begleitet wird das Bild von einem zweiten holländischen Seestück mit dem bezeichnenden Titel *Fishing Boats Bringing a Disabled Ship into the Port Ruysdael*. Natürlich hat es einen Hafen Ruysdael nie gegeben, es handelt sich um Turners Hommage an den holländischen Marinemaler Jacob van Ruysdael.¹⁸ Beide Bilder zeigen aufgewühlte See, doch während beim van Tromp-Bild der Himmel aufreißt und Sonnenlicht über die Szene gießt, bleibt es beim zweiten düster, der Ausgang der Rettungsaktion ist ungewiss. Eine Ostende-Szene scheidet das Geschehen in der Gegenwart an, eine Venedig-Darstellung verklärt die Gegenwart. So haben wir unterschiedliche Dimensionen von Vergangenem und Gegenwärtigem versammelt, die nicht nur Turners Vielfalt dokumentieren, sondern die Frage an die Betrachtenden richten, ob nicht Gegenwärtiges das gleiche Bildrecht wie Vergangenes besitzt, ein durchaus historistischer Gedanke, der auch die vorge-

¹⁶ HARRIS, MOSES: *The Natural System of Colours* (entstanden zwischen 1769 und 1776), hg. v. THOMAS MARTIN. London 1811.

¹⁶ Zu Turners Technik TOWNSEND, JOYCE H.: *Turner's Painting Techniques*. London 2005.

¹⁷ BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, Kat. Nr. 98.

¹⁸ Ebd., Kat. Nr. 99.

führte Gattungsdifferenzierung in Frage stellt, angesichts der alle Bilder durchwaltenden Malweise, die in ihrem skizzenhaften Modus die Dominanz des Thematischen aufhebt. Turner integriert in den Kanon der Kunst Unkanonisches, am ausgeprägtesten sicher im Falle von *Rain, Steam, and Speed*, einem Bild, das nicht leicht zu lesen ist, das eine Reihe von Allusionen ermöglicht, und an das sich manches angeschlossen hat, seine Genese und Bedeutung betreffend, von dem schwer zu sagen ist, ob es wirklich, um es so zu sagen, Bestandteil des Bildes ist oder nur von außen herangetragen wurde.

Der historische Zusammenhang des Gezeigten ist eindeutig. So verwischt der Eindruck durch Regen, Dampf und Geschwindigkeit auch ist, die Lokalität lässt sich bestimmen, die Bahnlinie identifizieren, die Lokomotive einer bestimmten Klasse zuordnen, die Brücke benennen. In mehrfacher Hinsicht verewigt Turner eine Großtat der Ingenieurkunst. Die Eisenbahngeschichte in England hatte gerade erst begonnen. Der erste Zug fuhr 1825 zwischen Stockton und Darlington im Kohlerevier als reines Gütertransportmittel. Die

erste etwas größere Strecke entstand 1830 zwischen Liverpool und Manchester. Die Great Western Railway wurde 1833 gegründet und erhielt 1835 die Konzession für den Bau der Strecke London – Bristol. Chefingenieur war der junge Isambard Kingdom Brunel. Der Bau der Strecke begann parallel an seinen Enden. Die erste Strecke, die von London-Paddington aus fertiggestellt wurde, führte nach Toplow bei Maidenhead an der Themse. Die Hauptwerkstatt wurde 1837 auf halber Strecke in Swindon eingerichtet. Leiter wurde dort der Ingenieur Daniel Gooch, der für den Entwurf der Lokomotiven zuständig war. Ab 1840 entwickelte er die sogenannte Firefly Class, der Prototyp war die „Hirondelle“ als Schnellzuglokomotive, danach differenzierte sich die Firefly Class aus. Insgesamt wurden 62 Lokomotiven dieser Klasse zwischen 1840 und 1842 gebaut und je nach Typ unterschiedlich benannt. Die beiden häufigsten waren Greyhound seit 1841 und Argus ab 1842 (Abb. 7), wobei Argus, das Erfolgsmodell, doppelt so oft hergestellt wurde wie Greyhound. Die Umsetzung der Goochschen Entwürfe besorgten Maschinenbaufirmen in Manchester oder Leeds. Die Streckenplanung und ihre technische Durchführung lag in den

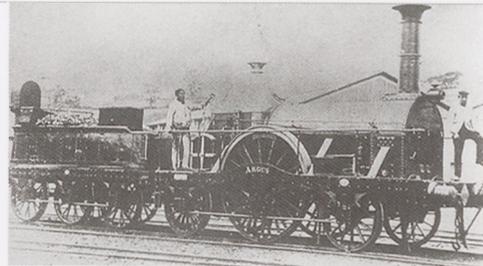
¹⁹ GAGE 1972, S. 8, 20–22; OLSON, DONALD W. / SINCLAIR, ROLF M.: „The Origin of ‚Rain, Steam and Spee‘ by JMW Turner (1775–1851)“, in: *The British Art Journal* 19,1, Spring 2018, S. 42–47.

²⁰ Zitiert bei GAGE 1972, S. 14.

²¹ KEISCH, CLAUDE/RIEMANN-REYHER, MARIE URSULA (Hg.): *Adolph Menzel 1815–1905. Das Labyrinth der Wirklichkeit* (Katalog der Ausstellungen in Berlin, Paris und Washington, 1996/97). Köln

Händen von Isambard Brunel mit wagemutigen Entwürfen für Tunnel, Geländedurchschnitte und Brücken. Der Tunnel bei Box und die Maidenhead-Brücke in London galten als Brunels Meisterwerke.¹⁹

Die Maidenhead-Brücke ist eindeutig bei Turner dargestellt, so wenig Daten die Darstellung auch liefert. Die Brücke bestand aus zwei je 130 Fuß umspannenden flachen elliptischen Bögen aus Backstein. Turner zeigt nur einen der Bögen. Als der Bau 1839 vollendet war, stellten die Bögen die größte bis dahin gewagte Spannweite in Ziegelstein dar. Man sagte ihren baldigen Kollaps voraus. Doch die Brücke hielt nicht nur der ersten und allen folgenden Überfahrten stand, sondern auch den dramatischen Stürmen des der Vollendung folgenden Jahres. Nichts von den aufwühlenden Vorstellungen bewahrt die Darstellung der Brücke von Bournes aus dem Jahr 1846 auf, ein unschuldiges Dokument des Aussehens der Brücke aus der Ferne mit einem winzigen Zug, der sie überquert. Dass Turner mit seiner Darstellung etwas ganz anderes wollte, ist überdeutlich. Und dass seine Absicht durchaus erkannt wurde, zeigt sich besonders drastisch



in den durchaus kritisch-ironisch gemeinten Bemerkungen des Literaten und Kritikers William Makepeace Thackeray, der in der Juni-Nummer von *Fraser's Magazine* 1844 zu Turners Bild schreibt: „He has made a picture with real rain, behind which is real sunshine, and you expect a rainbow every minute. Meanwhile there comes a train down upon you, really moving at the rate of fifty miles an hour, and which the reader had best make haste to see, lest it should dash out of the picture, and be away up Charing Cross through the wall opposite. All these wonders performed with means not less wonderful than the effects are.“²⁰ Entsprechendes hat man im Übrigen auch vor Menzels Bild *Die Berlin-Potsdamer Bahn* empfunden, auch da sah man den Zug aus dem Bild herausschießen.²¹ Thackeray ist auch mit der Geschwindigkeit von Turners dargestelltem Zug vertraut, in der Tat bestand

1996, Kat. Nr. 35, S. 115–118; BUSCH, WERNER: Adolph Menzel. Auf der Suche nach der Wirklichkeit. München 2015, S. 107–111.

Abb. 7 | Great Western Railway, Firefly Class, Argus, Lokomotive um 1840



die Durchschnittsgeschwindigkeit pro Stunde der neuen Modelle in 50 Meilen, was genau 80 Stundenkilometern entspricht. Zu Recht wird im Zusammenhang mit der rasenden Geschwindigkeit der Eisenbahnen immer wieder Heinrich Heines Kommentar zitiert, der in Paris angesichts der raumtötenden und Entfernung fressenden Eisenbahn den Eindruck hatte, „vor meiner Tür brandet die Nordsee“.²² In Turners Darstellung, wo der Regen Schleier über das Bild wirft und die Dinge in ihrem Umriss auflöst, sind dennoch Details eingeschrieben, die der Irritation über die neue verunsichernde

Erfahrung Ausdruck geben. Die gesamte Landschaft ist durch „indistinctness“ geprägt, allein der Zug und seine schnurgerade Strecke konkretisieren sich nach vorne hin. In der Ferne scheint sich die Spur undefinierbar bis ins Unendliche zu erstrecken. Das ist bildstrategisch geschickt und unausweichlich veranschaulicht, denn der durch den Verlauf der Bahntrasse markierte Fluchtpunkt ist exakt in der Bildmitte zu verorten. Bei aller Auflösung der Form durch das Atmosphärische kommt der Fluchtpunkt subkutan zur Wirkung.

Genauere Betrachtung lässt jenseits der Bahntrasse drei Dinge sichtbar werden. Links, eher der alten Straßenbrücke von 1772 zugeordnet, ist auf dem Fluss ein Ruderboot zu erkennen. Nicht weit davon am Ufer eine Reihe von kleinen menschlichen Figuren, zum Teil mit erhobenen Armen, sie sind voller Erstaunen und vielleicht auch erschrocken dem rasenden Zug auf der Brücke zugewandt. Rechts der Trasse ganz am Bildrand wird ein Pflug mit zwei vorgespannten Pferden von einem Bauern über das Feld geführt. Die Vermutung liegt nahe, dass Turner demonstrieren wollte, dass das Zeitalter des Pfluges und auch des Ruder-

Abb. 8 | William Turner, *The Rivers of France, The Confluence of the Seine and Marne*, ed. 1837

²² HEINE, HEINRICH: *Lutezia*, 2. Teil, LVII. Artikel, Paris, 5. Mai 1843, in: ders.: *Werke*, Bd. 3. Frankfurt a. M. 1968, S. 510, zitiert bei SCHIVELBUSCH, WOLFGANG: *Geschichte der Eisenbahn-*

reise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien 1977, S. 38.

²³ HAMILTON, JAMES: *Turner and the Scientists.* London 1998, Kap. 5 *From Sail to Steam: The Absence of Trouble*, S. 74–91.

bootes vorbei ist. Denn gerade auf Flüssen setzte sich mit großer Geschwindigkeit das Steam-Boat durch (Abb. 8).²³ Pferdekraft und Menschenkraft werden durch die Dampfmaschine abgelöst. Zudem war das Steam-Boat in der Lage, im Gegensatz zum vom Wind abhängigen und gegen ihn kreuzenden Segelboot, die günstigste Spur zu halten. Das Dampfboot durchschneidet das Wasser wie der Zug die Landschaft. Alle Dampfschiffe und auch der Zug erscheinen pechschwarz, und in ihrem ungestümen Vorwärtsdrängen eignen ihnen etwas Aggressives. Die Zeitgenossen konnten dies positiv oder negativ sehen oder auch als unvermeidlich akzeptieren. Es spricht vieles dafür, dass Turner letzterer Position zuneigte. Über Jahre stellte Turner Dampfboote dar: wirklich reihenweise in seiner grafischen Folge *Rivers of France* von 1833–35. Die Steam-Boote beherrschen die Flüsse. In seinen Gemälden dagegen ist Turner lange vorsichtig, über Jahre verbergen sich die Dampfschiffe mit ihren kerzengeraden schwarzen Schornsteinen hinter Segelbooten, bildbeherrschend werden sie ein erstes Mal in Turners Staffa-Bild von 1832 (Abb. 9).²⁴ Die wegen ihrer Fingalshöhle und ihrer eindrucksvollen Basaltreihen berühmte



Hebrideninsel, seit Joseph Banks' Reise von 1772 schrittweise touristisch erschlossen, war bis in die 1820er-Jahre nur unter Gefahren per Ruderboot zu erreichen, danach gab es geordnete Dampfschiffreisen mit fester Route. Der sächsische König mit seinem Leibarzt Carl Gustav Carus langte just im Jahr 1844 auf Staffa an.²⁵ Turner war 1831 dort gewesen, um Material für die Illustrationen der *Poetischen Werke* des ihm vertrauten Sir Walter Scott zu sammeln. Das Titelblatt zeigt den Blick vom Inneren der Fingalshöhle zum Ausgang in einer Vignettenform (Abb. 10). Die an sich schnur-

²⁴ RODNER, WILLIAM S.: J. M. W. Turner. Romantic Painter of the Industrial Revolution, Berkeley/Los Angeles/London 1997, S. 20–27. Zu „Staffa“: BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, S. 144.

²⁵ BUSCH, WERNER: „Carus auf Staffa. Mythologie und Geologie“, in: Carl Gustav Carus. Wahrnehmung und Konstruktion. Essays. Staatliche Kunstsammlungen Dresden; Staatliche Museen zu Berlin, Berlin/München 2009, S. 179–192.



geraden Basaltsäulen, oft mit Orgelpfeifen verglichen, geraten bei Turner in einen Strudel, geradezu in einen Vortex, den Turner oft verwendet, um die absoluten Kräfte der Natur zu veranschaulichen. Die ambivalente Erfahrung der Naturkräfte wurde zu Turners zentralem Thema besonders im Spätwerk. Die Dampfkraft schien beherrschbar, doch es gab Zugunfälle und Dampfkesselexplosionen, auch bei der Great Western Railway, so 1841 auf der

Abb. 10 | William Turner, Fingal's Cave, Illustration zu Sir Walter Scotts Poetical Works, 1834

Strecke Bristol – London bei Reading mit mehreren Toten.²⁶ Der Fortschritt musste erkauft werden, unter anderem durch Naturopfer. Das gefiel nicht jedem. Unter den *Miscellaneous Sonnets* von William Wordsworth findet sich unter Nummer 45 das Sonett *On the Projected Kendal and Windermere Railway*, verfasst am 12. Oktober 1844, und dort heißt es schon im ersten Satz: „Ist denn kein Winkel des englischen Grund und Bodens mehr sicher vor einem unbesonnenen Anschlag?“ Und etwas später: „Vereitle die Drohung, heitere Szenerie, vom Orrest-head (ein Berg im Lake District), dem entzückten Blick des rastenden Wanderers gegeben“ und dann zum Schluss: „[...] und, wenn die menschlichen Herzen tot sind, sprecht / flüchtige Winde, ihr Ströme mit einer starken und festen Stimme, protestiert gegen das Falsche.“²⁷ Man kann Wordsworth verstehen, und spät hat man ihn erhört, denn heute ist der Lake District der größte Nationalpark Englands und gehört zum Unesco-Welterbe. 1844 war die Bahn nicht aufzuhalten, sie durchschnitt schnurgerade von Süden nach Norden den Park, und Wordsworth bekam ebenfalls in Gedichtform eine drastische Antwort. Sein Anspruch sei elitär und stock-

²⁶ RODNER 1997, S. 153.

²⁷ WORDSWORTH, WILLIAM: Poetical Works of Wordsworth, hg. v. THOMAS HUTCHINSON. Neu überarbeitete Auflage von Ernest de Selincourt. London ²²1961, S. 224; GAGE 1972, S. 77–84.

konservativ. Die Bahn mit ihren günstigen Routen und Preisen ermögliche auch den weniger Wohlhabenden den Zugang zu diesem Erholungspark, der sonst mehrere Tagesreise von der Hauptstadt entfernt sei. Die Bahn sei ein demokratisches Instrument.²⁸ Und so kämpfen noch heute Naturschutz und Tourismus miteinander.

Ein gegenständliches Detail von Turners Bild ist noch nicht erwähnt worden: der vor der heranstürmenden Lokomotive in gestrecktem Galopp fliehende Hase, schwer zu erkennen, aber doch eindeutig vorhanden. Was mag er bedeuten? Die Kultur entfaltet sich nur auf Kosten der Natur, die Industrie zerstört die Natur? Ganz abwegig ist das nicht, auch Turner realisiert, dass die überhand nehmenden Steam-Boote und Eisenbahnen die Luft verpesten, den Himmel verdunkeln und Dreck erzeugen, bei allem Vorteil, den sie bieten. Aber ebenso wahrscheinlich ist es, dass Turner einen seiner nicht seltenen „puns“ angebracht hat. Nehmen wir an, die Lokomotive sei aus der Serie der Greyhounds, dann jagt, schließlich ist es ein englischer Nationalsport, ein Greyhound einen Hasen, wobei zumindest



gelegentlich der Hase die Chance hat zu entkommen (Abb. 11). Von einem Hasen nimmt man an, dass er bis zu 80 Stundenkilometer schnell sein kann, was exakt zu diesem Zeitpunkt, wie erwähnt, dem Schnellzugtempo entspricht – schon wenige Jahre später erreichten die Züge mehr als 100 Stundenkilometer, der Hase hätte keine Chance mehr. Im Übrigen lässt Turner auf zwei Bildern wirkliche Greyhounds Hasen jagen. Und doch ist auch anderes denkbar, ich habe das andernorts ausgeführt. Der Hase könnte auch eine Paraphrase auf Turners Antipoden Constable und dessen 1836 in der Akademie ausgestelltes Aquarell *Stonehenge* (Abb. 12) sein.²⁹ Dort, in einer wil-

²⁸ Gedicht des Eisenbahningenieurs George Heald, 15. April 1847; komplett abgedruckt: Wikipedia „George Heald“.

²⁹ BUSCH, WERNER: Das unklassische Bild. Von Tizian bis Constable und Turner. München 2009, S. 198–202. Zu Turners Greyhound-Bildern: GAGE 1972, S. 21.

Abb. 11 | Mike Lane, Brown hare, *Lepus europaeus*



den Wetterdemonstration, die Turner kaum hätte überbieten können, mit einem doppelten Regenbogen mit abziehenden Wolken über Stonehenge, flüchtet links ein Hase aus dem Bild, und rechts winzig klein im Hintergrund scheint ein Zug sich seinen Weg zu bahnen. Nördlich von Stonehenge kann es sich nur um die geplante Great Western Strecke von Bristol nach London handeln. Doch Stonehenge hebt alle Zeitvorstellungen auf. Constable schreibt zur Begleitung seines Aquarells im Akademiekatalog: „Das mysteriöse Monument von Stonehenge, fern steht es auf kahler, grenzenloser Heide, so unverbunden mit den Ereignissen der Vergangenheit wie mit den

Bräuchen der Gegenwart, es führt dich zurück über alle historische Nachrichten hinaus in die Dunkelheit einer vollständig unbekanntem Zeit.“³⁰ Diese Beschwörung der ewigen Natur, die alle Geschichte aufhebt, konnte von Turner nur gekontert werden durch ein neuzeitliches Geschichtsdenken, das sich der Gegenwart nicht entzieht.

Was aber, wenn wir annehmen, nicht eine Greyhound-Lokomotive, sondern eine vom Typ Argus sei vorgeführt? Welche Assoziationen würde das auslösen? Vertraut war Turner mit dem Mythos von Argus durchaus. 1840 hat er in der British Institution sein Gemälde *Merkur und Argus* noch einmal ausgestellt, nachdem er es 1836 bereits in der Royal Academy gezeigt hatte, 1841 wurde es nachgestochen.³¹ Der scharf sehende, hundertäugige Riese Argus, von Juno bestimmt, die aus Eifersucht in eine weiße Kuh verwandelte lo zu bewachen, der ihr Gemahl nachgestellt hatte, wird von Merkur eingeschlüfert und getötet. Worauf Juno die hundert Augen dem Toten entnimmt und dem Gefieder des Pfauen einpflanzt. In Rubens' berühmter Darstellung assistiert von Iris, der Verkörperung des Re-

Abb. 12 | John Constable, Stonehenge, 1836

³⁰ PARRIS, LESLIE/FLEMING-WILLIAMS, IAN/SHIELDS, CONAL (Hg.): Constable. Paintings, Watercolours & Drawings (Katalog der Ausstellung, London, 1976). London 1976, Kat. Nr. 331, S. 188.

³¹ BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, Kat. Nr. 76 und 77.

³² KAUFFMANN, HANS: Peter Paul Rubens. Berlin 1976, S. 81 ff.; PARKHURST, CHARLES: „Aguilonius' Optics and Rubens' Color“, in: Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek 12, 1961, S. 34–49; HELD, JULIUS S.: „Rubens and Aguilonius: new point of contact“, in:

genbogens. Rubens nutzt die Darstellung als Farbdemonstration im Gefolge des ihm vertrauten Farbtheoretikers Aguilonius, der ebenfalls die drei aristotelischen Grundfarben Rot, Gelb, Blau zur Mischung aller Farben propagiert. Kein Wunder, dass Rubens' Regenbogen über Juno und Iris nur aus drei Farben besteht: Rot, Gelb und Violett.³² Turner, wenn ihm denn diese Zusammenhänge vertraut gewesen sind, dürfte sich bestätigt gefühlt haben. Zu viel assoziiert? Nicht unbedingt, denn Turner sieht das Bild als einen Wirkungskörper, der uns auf den Weg setzt – wohin, ist tendenziell offen. Mit Vorliebe eröffnet er bei zeitgenössischen Themen mythologische oder literarische Assoziationsräume, schon um damit dem Zeitgenössischen überzeitliche Würde beizugesellen.

Nur ein Beispiel, das ich andernorts ausführlich untersucht habe: *Snow Storm – Steam Boat – Off a Harbour's Mouth making Signals in Shallow Water, and going by the Lead. The Author was in this Storm on the Night the Ariel left Harwich* von 1842 (Abb. 3).³³ Der ewig lange Titel legt Wert darauf, die Authentizität der Darstellung zu berufen, bei der auf

den ersten Blick im Getümmel der Elemente wenig zu erkennen ist. Die Forschung ist irritiert, ein Schiff Ariel hat in diesen Jahren nicht den Hafen von Harwich verlassen. Untergegangen dagegen ist ein Steam-Boat mit Namen Fairy und zwar am 12. November 1840. Die Forschung fragt sich, warum der Namenswechsel, und ihr ist auch bewusst, dass Turner, der berichtet, er habe die Besatzung der Ariel überredet, ihn an den Mast des Schiffes zu binden, um den Sturm mit seinen ganzen Sinnen aufnehmen zu können, einen verbreiteten anekdotischen Topos aufgreift, der letztlich auf Odysseus rekurriert, der sich an den Mast des Schiffes binden ließ, um nicht dem Gesang der Sirenen zu verfallen.³⁴ Gleich mehrere Seebildspezialisten haben die Geschichte für sich in Anspruch genommen, um die Authentizität ihrer Darstellungen zu bezeugen: Claude Joseph Vernet, Ludolf Backhuysen und Baron Théodore Gudin, alle drei waren für ihre dramatischen Seebilder bzw. Schiffsuntergänge berühmt.³⁵ Doch wichtiger ist der indirekte Verweis auf den Ariel in Shakespeares Fairy Tale *Der Sturm*. Dort wird der Luftgeist Ariel von Prospero gefragt, ob er den ihm aufgetragenen Sturm entfacht habe. Ariel ant-

The Art Bulletin 61, 1979, S. 257–264; JÄGER, WOLFGANG: Die Illustrationen des Peter Paul Rubens zum Lehrbuch der Optik von Franciscus Aguilonius 1613. Heidelberg 1976.

³³ BUSCH 2011, S. 159–162; BLAYNEY/CONCANNON/SMILES 2014, Kat. Nr. 25.

³⁴ HOMER: Odyssee, übers. von Johann Heinrich Voß. Leipzig o. J., 12. Gesang, Vers 49–54 und 178–180.

³⁵ LEVETINE, GEORGE: „Tide to the Mist in a Storm. The Evolution of an Episode of Art Historical Romantic Folklore“, in: The Art Bulletin 49, 1967, S. 92–100; HAMILTON, JAMES: Turner. A Life. London 1997, S. 290.

wortet, als wolle er Turners Bild beschreiben: „Ich enterte das Schiff [...] Auf dem Verdeck, in jeglicher Kajüte / Flammt' ich Entsetzen [...] und brannt' an vielen Stellen; auf dem Mast, / An Stang' und Bugspriet flammt' ich abgesondert [...]“.³⁶ Von schweflichtem Gekrach ist die Rede, vom Erbeben der Wogen, von Sturmgetöse, von Blitz und Donner. Der Feuerschein auf Turners Schiff, die aufsteigende Leuchtrakete, das Stampfen des Steam-Boat, das tosende Meer, der Vortex, der alles zu verschlingen droht: All dies ist zu verstehen als eine zeitgemäße Antwort auf Shakespeare, der jedoch das Naturchaos selbst bereits vollständig eingefangen hatte.

Auch im Falle von *Rain, Steam, and Speed* haben sich Anekdoten an das Bild angeschlossen, die die Authentizität der Erfahrung von rasender Schnelligkeit bei wildem Wetter bezeugen sollen. Anekdoten sind nicht selten in ein Bild gefasste Erinnerungen, deren Wahrheitsgehalt relativ ist, die aber doch etwas Erfahrenes bezeugen sollen. Sie tendieren dazu, im Laufe der Zeit durch beständiges Wiederberufen zu Glaubenswahrheiten verdichtet zu werden. Dabei verändern sie sich

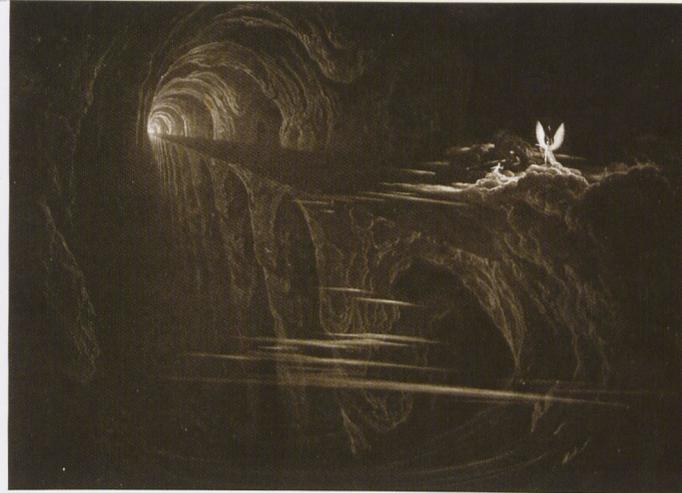
mit der Zeit nicht selten geringfügig bei beibehaltenem Kern, sie werden ausgeschmückt, zugespitzt, literarisiert. Lady Simon berichtet in einem ausführlichen Text, den sie Turners Exegeten John Ruskin geschickt hat, von einer Eisenbahnreise, die sie im Juni 1843 unter dramatischen Wetterverhältnissen, sturmtost, von der Station Bean Bridge über Bristol nach London mit der Great Western Railway unternommen habe.³⁷ In ihrem Abteil hätten zwei ältere Herren gesessen, ihr gegenüber der eine Herr mit „the most wonderful eyes, I had ever seen“,³⁸ der kurz hinter Bristol bei starkem Sturm und Regen das Fenster aufgerissen habe, zwar durchnässt, aber begeistert vom Sturm der Elemente und einem mit großer Geschwindigkeit entgegenkommenden Zug gesprochen habe. Sie habe es ihm gleich nachgetan. Der ältere Herr habe danach für zehn Minuten die Augen geschlossen, offenbar um das Erfahrene zu verinnerlichen. Im Jahr darauf sei sie in der Ausstellung der Royal Academy gewesen, habe *Turners Rain, Steam, and Speed* gesehen und sogleich gewusst, dass das Bild direkt auf das gemeinsame Erlebnis in der dramatischen Nacht im Zug zurückginge und dass der Herr mit den schönen eindringli-

³⁶ SHAKESPEARE, WILLIAM: *The Tempest* (=The New Cambridge Shakespeare), hg. v. DAVID LINDLEY. Cambridge 2002, S. 109 f.; Übers. nach SHAKESPEARE, WILLIAM: *Der Sturm*, in: ders.: *Ausgewählte Werke*, übers. von August Wilhelm Schlegel, hg. u. eingeleitet von OSKAR RÜHLE, 2 Bde. Stuttgart 1956, Bd. 2, Teil 3, Erster Aufzug, Zweite Szene, S. 513 f.

³⁷ GAGE 1972, S. 16; zu den verschiedenen Fassungen der Anekdote: OLSON/SINCLAIR 2018, S. 43 f.; STERLING, ANNA M. W.: *The Richmond Papers*. London 1926, S. 55 f. (1. Fassung); RUSKIN, JOHN: „*Praeterita and Dilecta*“, in: ders.: *The Complete Work*, Bd. 35, hg. v. COOK-WEDDERBURN. London 1908, S. 598 f. (2. Fassung).

chen Augen ihr gegenüber Turner gewesen sei. Die Forschung hat Zweifel an der Authentizität des Berichtes geäußert, weder gebe Turners Bild eine Nacht- noch eine Sturmsszene wieder, auch sei die Lokalisierung falsch. Andere schenken Lady Simon mehr Glauben und verweisen auf die künstlerische Freiheit Turners. Eine allerneueste, man muss wohl sagen, eisenbahngeschichtliche Untersuchung von 2018 hat über ein ausführliches Fahrplanstudium, den Verfolg der Streckengeschichte, über die Kenntnisnahme von Wetterkalendern und andere Aufzeichnungen Punkt für Punkt Lady Simons Bericht bestätigt und geht deswegen von dessen gänzlicher Authentizität aus.³⁹ Nur: Ob Turner an Bord des Zuges war, wird noch nicht einmal als Frage gestellt – und es ist im Übrigen auch mehr als unwahrscheinlich, wir haben kein Zeugnis von einer entsprechenden Reise.

Fazit: Die Geschichte besteht aus „fact and fiction“, ist im Zusammenhang mit *Rain, Steam, and Speed* gut erfunden und will die Überzeugungskraft dieses Bildes auf den Punkt bringen. Die erfundene Geschichte soll die tiefere vor dem Gegenstand erfahrene Wahrheit



in ein Bild fassen. Das ist durchaus in Turners Sinn. Zudem ist dem Bild auch noch eine Allusion auf eine Illustration zu Miltons *Paradise Lost* eingeschrieben.⁴⁰ Dort ist in der Darstellung von John Martin am Ende einer schnurgraden Brückenflucht der Ort Satans markiert (Abb. 13). So lässt sich, auch für den Betrachter, über das Für und Wider des Fortschritts streiten.

³⁸ RUSKIN 1908, S. 599.

³⁹ OLSON/SINCLAIR 2018, S. 47.

⁴⁰ MILTON, JOHN: Das verlorene Paradies. Mit Illustrationen von John Martin, übertragen von Bernhard Schuhmann (1855). Berlin 1984, 10. Buch, Vers 312–349, Abb. vier Seiten nach S. 320; RODNER

1997, S. 158. Martin recurriert in seiner Bilderfindung auf Hieronymus Boschs „Aufstieg der Seligen“ aus dem Polyptychon im Palazzo Ducale in Venedig, nur um die Bedeutung ins genaue Gegenteil zu verkehren: statt Erlösung Verdammnis.

Abb. 13 | John Martin, Bridge over Chaos, John Milton, Paradise Lost, 10. Buch, V. 313–15, 1827