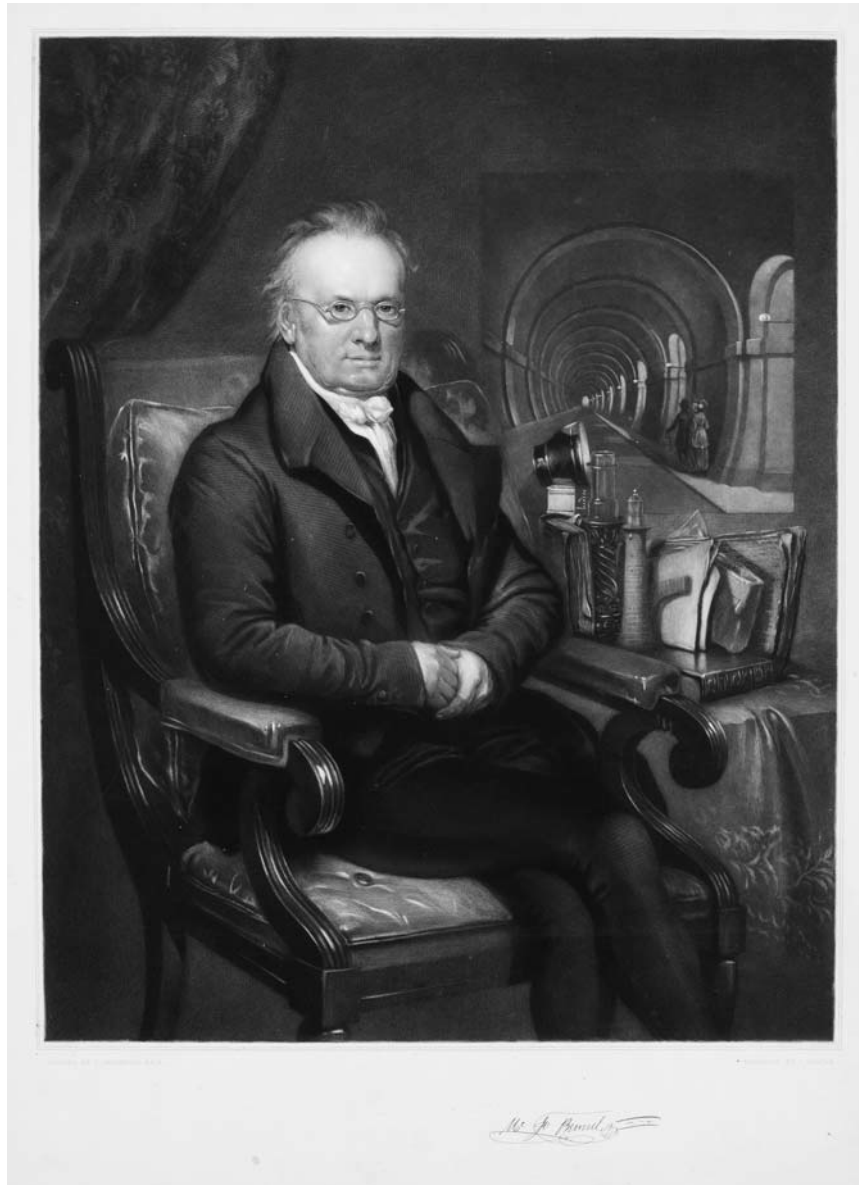


# Das Kunstwerk des Monats

Juli 2012



Bildnis Sir Marc Isambard Brunel (1769 bis 1849)  
Mezzotinto von J. Carter, 1846  
nach einem Gemälde von Samuel Drummond,  
um 1835  
54,2 x 41,0 cm (Blatt)  
Inv.-Nr. C-591738 PAD  
Porträtarchiv Diepenbroick

**LWL**

Für die Menschen.  
Für Westfalen-Lippe.

Im kritisch prüfenden Blick des genialen Chefindingenieurs Sir Marc Isambard Brunel (1769 bis 1849) tritt dem heutigen Betrachter eine Epoche gegenüber, in der Kunst und Technik noch als nahe Schwesterdisziplinen und Stützen der bürgerlichen Weltordnung galten. Allerdings begannen sich im Lebensgefühl der Romantik nach 1800 – zumal in England – düstere Vorahnungen und Ängste in das optimistische Vertrauen auf den scheinbar unaufhaltsamen Siegeszug der menschlichen Schöpferkräfte zu mischen. Die bis heute von allen Massenmedien strapazierte Horror-Fantasie *Frankenstein oder Der moderne Prometheus* von Mary Shelley (1818) darf dabei als Menetekel für ein heraufziehendes „Age of Despair“ (Francis D. Klingender, 1947) und damit für den beginnenden Zerfall des seit der Aufklärung dominierenden Fortschrittsglaubens seit etwa 1830 begriffen werden.

Diese gesellschaftliche Debatte unter den nachdenklichen Zeitgenossen Brunels fand im Meinungsstreit über die spektakulären Leistungen wie auch Fehlschläge des großen Ingenieurs stets neue Nahrung. Später lieferten die technischen Bravourstücke seines ebenso berühmten Sohnes, Mitarbeiters und Nachfolgers Isambard Kingdom Brunel (1806 bis 1859) noch aktuellere Argumente des Pro und Contra zum Nutzen und Nachteil ultramoderner Technik. Beide Ingenieure waren weit über ihre Fachgenossen hinaus mit der großen Gesellschaft Londons – und damit mit der Elite der damaligen Weltmacht Großbritannien – eng „vernetzte“ Persönlichkeiten.

Umso merkwürdiger mutet es an, dass sich der respekt-heischende Vater Sir Marc zwar standesgemäß in einem Kniestück abbilden ließ und uns im Armlehnsessel etwas distanziert wie zu einer Audienz empfängt, jedoch auf jeden konventionellen Schmuck durch Verdienstorden, Urkunden und Medaillen verzichtet. Die Auflösung des Rätsels findet sich in der zunächst irritierenden, „verschachtelten“ Bildkomposition, die Samuel Drummond (1766 bis 1844) Mitte der 1830er Jahre auf seinem Porträtmalerei kunstvoll anlegte und die dem Reproduktions-Stecher Carter rund ein Jahrzehnt später als Vorlage diente. Drummond, seit 1808 der Royal Academy assoziiert, genoss den Ruf eines versierten Porträtisten von zahlreichen Berühmtheiten – neben Brunel saß ihm etwa Sir Walter Scott Modell.

Laut Bildlegende kam der Nachstich des Brunel-Bildnisses am 7. Oktober 1846 durch den Londoner Verleger Gwynne in den Handel – bei unserem Exemplar als teurer Vorzugsdruck noch vor dem Eindruck der typografischen Titelzeile. Einzig die faksimilierte Unterschrift des Gefeierten, eine in der Porträtgrafik des mittleren 19. Jahrhunderts sehr beliebte Zugabe und gleichsam als „Beweis“ der Authentizität des Blattes zu verstehen, verrät Brunels Namen.

Auf dem Gemälde wie auf dem wunderbar samtweichen Mezzotinto-Nachstich (zur Technik siehe die Information auf der letzten Seite) wird Sir Marc von den Errungenschaften seines Ingenieur- und Erfindergeistes geradezu eskortiert: Ein Abstelltsch zu seiner Linken versammelt wie auf einem Stillleben zahlreiche kleinere Gerätschaften und Manuskripte, unter denen eine Gruben-Sicherheitslampe für Bergleute, eine Baumwoll-Wickelmaschine und



Abb. 1: H. Winkles, „Thames Tunnel.“, „Der Trichter unter die (Sic!) Themse“, um 1848, Stahlstich und Radierung nach Zeichnung von Tombleson, 22,8 x 17,2 cm (Platte), Privatbesitz

das Modell eines den Seeleuten nützlichen neuen Leuchtturmes zu erkennen sind. Alle diese Produkte sollten Zeugnis ablegen für die Wohltaten Brunels, quasi als greifbare und wahrhaftigere Verdienstorden, die jede gesellschaftskonforme Inszenierung überflüssig erscheinen ließ.

Einen neugierig machenden „Bild-im-Bild“-Effekt bietet schließlich die an die Rückwand gelehnte Tafel mit der suggestiven Tiefenperspektive des Londoner Themse-Tunnels, dem krönenden – aber unendlich Kräfte zehrenden – Lebenswerk des älteren Brunel. Die von Drummond einmontierte Tunnelvedute mit den beiden frühviktorianisch kostümierten Spaziergängern basiert auf Genreszenen, wie sie von Thomas Talbot Bury (1811 bis 1877) zeitgleich mit dem Brunel-Gemälde etwa seit 1835 in Umlauf gebracht wurden und die einen Verkaufsschlager für die Riesenmenge von Tunnel-Touristen bildeten (vgl. Abb. 1, ein späteres Beispiel aus der Zeit um 1848, nach der Eröffnung der Themse-Unterquerung, flankiert von Giganten à la Michelangelo und bekrönt von der triumphierend auf dem Fluss kreuzenden „Britannia“-Staatsbarke).

Die Zukunftsvision eines – mit neuartigem Leuchtgas – taghell erstrahlenden Tunnels sollte um jeden Preis die öffentliche Meinung für den Abschluss des Großprojektes mobilisieren, das Mitte der 1830er Jahre, zur Halbzeit der fast 20jährigen Bauperiode, ins Stocken geraten war. Nach spektakulären Todesfällen im Themse-Schlammwasser – und dem darauffolgenden panischen Ausstieg von Geldgebern – war ein regelrechter Propagandafeldzug bitter nötig. Den Auftakt dazu hatte schon 1827 ein „Event“ gebildet, das selbst heutige PR-Gags in den Schatten stellte: „Very british“ lud damals das Baukomitee zu einem Festbankett in den eingestürzten und wieder abgedichteten

Tunnelstumpf tief unter der Themse. Prominente und zugleich unerschrockene Gäste und Gönner Brunels, an deren Spitze der Herzog von Wellington, ließen sich dafür in der Presse feiern, auch wenn sie vielleicht etwas nervös auf verdächtige neue Wassereintritte nahe der Festtafel lauschen mochten.

Nachdem Marc Isambard Brunel sogar einmal für kurze Zeit vor dem Bankrott stand, ernsthaft erkrankte und sein Sohn Isambard Kingdom stellvertretend die Arbeiten im Tunnel überwachen mußte, konnte Brunel Vater endlich 1843 – inzwischen fast 75 Jahre alt – die ersten regulären Unterwasser-Passanten begrüßen. Zwei Jahre zuvor war er von Queen Victoria auf Anraten von Prinzgemahl Albert in den Adelsstand erhoben worden. Gleichzeitig hatten Abertausende von neugierigen Baustellen-Besuchern die enorme Bausumme durch ihre Penny-Eintrittsgelder in das „Achte Weltwunder“ mitfinanziert und Brunels Ruhm als „King of the Underworld“ von London aus in alle Kontinente getragen.

Überhaupt erscheinen viele Details rund um das Tunnelbau-Spektakel geradezu wie Rezepte für Werbestrategen und Medienmacher des 21. Jahrhunderts. So wich der eigentliche „vernünftige“ Hauptzweck des Tunnels (die schnelle unterirdische Themse-Passage anstelle eines an diesem Punkt unmöglichen Brückenbaus) mehr und mehr vor dem „spielerischen“ Nebenzweck des Sensations-Tourismus zurück: Das moderne Metropolen-Marketing war geboren. Im Tunnel und seinen pagodenartigen Zugangsbauten entwickelte sich fast über Nacht ein alles überwuchernder Basarbetrieb, dessen Händler, Gaukler und Zauberer – so eine Londoner Legende – kaum je wieder das Tageslicht erblickten, um desto zügelloser das geheimnisvolle Leben von Themse-Lemuren zu führen.

An dieser Stelle, wo technischer Fortschritt unter dem Siegel der Spätromantik und ihrer Sehnsüchte wieder in mystische und fantastische Abgründe einzutauchen scheint, muss ausführlich an die gegenseitig beflügelnde Freundschaft der beiden Brunels mit John Martin (1789 bis 1854) erinnert werden. Dieser vielleicht vielseitigste Kopf in einer zwischen Traum und Technik, Euphorie und Endzeitstimmung hin und her gerissenen Epoche stammte aus dem ärmlichen Nordosten Englands; einer Region, die schon während Martins Kindheit um 1800 von den hässlichen Narben der Frühindustrialisierung streckenweise in eine von Feuer und Kohlenrauch beherrschte überirdische Höllenlandschaft verwandelt worden war.

Martin, der zunächst als Maler melodramatischer Untergangsvisionen antiker Großreiche, mehr noch als erfinderischer Mezzotinto-Stecher neben Kunstgrößen wie William Turner Sensationserfolge und damit ein großes Vermögen erzielte, entpuppte sich mit zunehmendem Alter geradezu als ein fanatischer „Amateur-Ingenieur“ auf den Spuren der beiden Brunels.

Auch er erfand zunächst – wie der ältere Brunel – eine kleine Sicherheits-Grubenlampe, die tatsächlich Kohlenstaub-Explosionen verhindern konnte etc.. Sein eigentlicher Antrieb als Erfinder und „Weltverbesserer“ zielte aber – wie seine Kunst – auf den Maßstab des Gigantisch-



Abb. 2: John Martin, „Am Rande des Chaos“, Illustration zu John Miltons *Paradise Lost*, 1825, Repro nach: Francis D. Klingender, *Kunst und industrielle Revolution*, Dresden 1974, Abb. 55

Erhabenen. Nachdem er auf seinen Bildvisionen antik-orientalische Metropolen wie Niniveh und Babylon in katastrophalen Zusammenbrüchen hatte enden lassen, wollte er das neue Babylon – die Millionenstadt London – durch eine Reihe geradezu ultramoderner Technik-Projekte vor dem Umwelt- und Verkehrs-Kollaps retten. Folglich entwarf er auf eigene Kosten riesige Abwässer-Systeme, Eisenbahntrassen quer durch den Großstadt-Moloch und schnelle Verkehrswege entlang der Themse, um alles dem Parlament vorzuschlagen. Endzweck war, die „Hölle London“ (so Percy Shelley in einer Polemik schon kurz nach 1800) „zukunfts-fähig zu machen“, um andererseits ein hochaktuelles Modewort aus dem Politiker-Jargon zu zitieren. Genau hierin traf er sich mit den Brunels.

Letztendlich blieb – der Kleinkarierteit des Parlaments in Westminster geschuldet – „Mad Martin“ als verarmter und verlachter Außenseiter zurück. Einzig durch Brunels Themse-Tunnel, den Martin gern als den ersten Baustein zum großen London-Umbauprojekt begreifen wollte, sah er sich an der Seite der beiden tatkräftigen Ingenieure auf dem richtigen Weg. Schließlich hatte Martin mit seinen beim Start des Tunnelbaus 1825 entstandenen, hochgelobten Illustrationen zu John Miltons Nationaldichtung *Paradise Lost* die verachtete Welt des Unterirdischen, der Höhlen und Tunnels, ins Künstlerisch-Erhabene gesteigert (Abb. 2). Der „Höllens-Trichter“ aus Dantes mittelalterlicher Dichtung erlebte bei Martin wie im Themse-Tunnel (der auf Abb.1 noch als „Der Trichter“ figuriert) eine zeitgemäß moderne, theatralische Präsentation.

Dass diese Kunst eine kaum verhohlene Sympathie mit Satan, dem rebellischen Baumeister der unterirdischen Metropole Pandämonium einschloss, erhöhte in der Blütezeit der sogenannten „Schwarzen Romantik“ (Mario Praz, 1930) eher noch den Reiz des „Martinesken“; zumindest innerhalb eines Zirkels exzentrischer und einflussreicher Kunstfreunde in England wie auf dem Kontinent.

Wie schon in der Einleitung angedeutet, waren im frühen 19. Jahrhundert inspirierende Grenzüberschreitungen zwischen den Nachbarreichen von Kunst und Technik bei



Abb. 3: Samuel Drummond, Porträt Sir Marc Isambard Brunel, um 1835, Öl auf Leinwand, 127,0 x 101,6 cm, London, National Portrait Gallery, Repro nach: Metropole London, Ausst.-Kat. Essen: Kulturstiftung Ruhr 1992, S. 340

romantisch veranlagten Doppelbegabungen noch leicht möglich (wie z.B. Karl Friedrich Schinkels Englandreise von 1826 lehrt).

Auch der frühere Lebensweg Sir Marc Isambard Brunels entbehrt – seiner Generation gemäß – nicht der zeitbedingten Brüche und romantischen, geradezu romanhaften Abenteuer. 1769 in der Normandie geboren und in einer reichen, konservativen Großbauernfamilie aufgewachsen, gehörten früh Zeichnen, Mathematik und Musik zum weiten Kreis seiner Leidenschaften zwischen Kunst und Technik, bevor er sich 1786 mit erst 17 Jahren als Seekadett auf Reisen begab. In der Französischen Revolution geriet er zusammen mit seiner großen Liebe, der in Frankreich lebenden jungen Engländerin Sophia Kingdom, als Royalist respektive als verdächtige Spionin mehrfach in akute Todesgefahr. 1793 musste Brunel Sophia in Ungewissheit zurücklassen und in aller Hast in die noch jungen USA fliehen. Dort startete er eine Blitzkarriere, die ihn mit erst 27 Jahren zum „Chief Engineer of the city of New York“ aufsteigen ließ. Sophia ihrerseits hatte im Gefängnis die Terrorzeiten um Haaresbreite überlebt, bevor sich die beiden Liebenden endlich 1799 in London wiederfanden und sofort heirateten. Brunel machte sich im Dienste der britischen Marine und anderer Behörden durch seine Erfindungen und Patente sehr schnell – wie zuvor in New York

#### Literatur:

Francis D. Klingender, Kunst und industrielle Revolution, Dresden: VEB Verlag der Kunst 1974 (EA London, 1947).

Metropole London. Macht und Glanz einer Weltstadt 1800-1840, Ausstellungskatalog Essen: Kulturstiftung Ruhr 1992 (zgl. Recklinghausen: Verlag Bongers).

Mario Praz, Liebe, Tod und Teufel. Die schwarze Romantik, München: Carl Hanser 1963 (EA Florenz, 1930).

– geradezu unentbehrlich. Um jeden Preis wollte man den inzwischen weltberühmten Ingenieur in London halten und nicht an andere konkurrierende Mächte verlieren (aus dem in England traditionell verhassten zaristischen Russland etwa lag ein vielversprechendes Angebot vor).

Brunel allerdings vertauschte London nicht mit Sankt Petersburg und verzichtete auf die Durchführung seiner Pläne zur Untertunnelung der Newa – wie er manch andere verlockende Alternativprojekte zum Themse-Tunnel trotz seines langen Lebens immer wieder verschieben oder aufgeben musste. Allerdings hat sein 1806 geborener Sohn Isambard Kingdom noch zu Lebzeiten Sir Marcs bis 1849 zu dessen Beglückung einige alte Pläne in neuen Formen weiterentwickeln können. Isambard Kingdoms Arbeitsfelder: Die längsten Brücken, die mächtigsten Dampfschiffe und schnellsten Lokomotiven seiner Zeit zu konstruieren, übertrafen sogar noch die Bandbreite der väterlichen Aktivitäten. Als Vertreter einer jüngeren Generation war er fasziniert vom Tempo und den schier unbegrenzten Möglichkeiten der Technik. Hiermit sprach der jüngere Brunel wiederum eine Seite seines zwiespältigen Freundes John Martin an. Bei einem spektakulären Rekordversuch begleitete Martin 1841 Isambard Kingdom, den damaligen Chefingenieur der „Great Western Railway“, auf dem Führerstand einer Breitspur-Dampflok. Das Wunderwerk der Technik beschleunigte binnen weniger Minuten auf Tempo 160 – Künstler wie Ingenieur gerieten in einen Glücksrausch.

Jürgen Krause

**Das Mezzotinto**, auch Schabkunst oder „Englische Manier“(!) genannt, gehört zu den aufwändigsten, empfindlichsten und demzufolge teuersten Drucktechniken. Bevor der Künstler mit der Arbeit, dem „Wegschaben“, beginnen kann, muss eine Kupferplatte mühsam völlig gleichmäßig in alle Richtungen durch ein spezielles Stahlmesser (Gradierstahl) aufgeraut werden. Ein Abdruck am Ende dieser Prozedur würde ein samtweiches, dem Auge kaum mehr sichtbares Körnchenmuster zeigen. Aus dessen Dunkel sind dann die Bildpartien, die hell erscheinen sollen, sehr behutsam mit einem Polierstahl zu glätten, „wezuschaben“. Der einzigartige Vorteil dieser Technik gegenüber allen anderen: Es liefert statt harter Konturen und Strichlinien samtweiche Übergänge, ideal zur malerischen Nachahmung von Gemälden. Dementsprechend wurde das Mezzotinto-Verfahren seit seiner Erfindung in Deutschland durch Ludwig von Siegen (1642) besonders zur Reproduktion von Malerei genutzt. Ihre Blüte erreichte die neue Technik im England des 18. und frühen 19. Jahrhunderts, wo z.B. durch John Martin speziell präparierte Stahlplatten benutzt wurden. Sie sollten das Handicap des Mezzotintos ausgleichen, das auf zu weichem Kupfergrund (durch das schnelle Plattdrücken der Körnchen) nur wenige „samtige“ Abzüge zuließ.

#### Fotos:

Hanna Neander, LWL-Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, Münster

Druck: DruckVerlag Kettler GmbH, Bönen

© 2012 Landschaftsverband Westfalen-Lippe, LWL-Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte (Westfälisches Landesmuseum), Münster 2012