



In: Ausst.-Kat. Romantik und Moderne. Zeichnung als Kunstform von Caspar David Friedrich bis Vincent van Gogh, hrsg. v. Anna Marie Pfäfflin u. Hein-Th. Schulze Altcapenberg, Kupferstichkabinett - Staatliche Museen zu Berlin, Berlin/München, Deutscher Kunstverlag 2016, S. 60-67.

Joachim Rees

PAPIERPASSAGEN

Reisen und Zeichnen im veloziferischen Zeitalter

I.

Im Juni 1825, wenige Wochen nachdem in England auf einer Testfahrt der Stockton and Darlington Railway erstmals ein Passagierwaggon mit dem sprechenden Namen »Experiment« eingesetzt worden war, probierte sich Johann Wolfgang Goethe an einer Epochen-signatur: Das Streben nach Reichtum und Schnelligkeit, so ließ er seinen Berliner Freund Carl Friedrich Zelter wissen, sei ein allgemeines geworden: »Eisenbahnen, Dampfschiffe und alle Fazilitäten der Kommunikation« trieben die gebildete Welt an, »sich zu überbieten, zu überbilden und dadurch in der Mittelmäßigkeit zu verharren.«¹ Wenige Monate später war dann die Formel gefunden, die für Goethe die wechselseitige Beschleunigung von Transport- und Kommunikationsrevolution und ihre lebensweltlichen Auswirkungen prägnant zusammenfasste: »Für das größte Unheil unserer Zeit, die nichts reif werden läßt, muß ich halten, daß man im nächsten Augenblick den vorhergehenden verspeist, den Tag im Tage vertut, und so immer aus der Hand in den Mund lebt, ohne irgend etwas vor sich zu bringen. Haben wir doch schon Blätter für sämtliche Tageszeiten, ein guter Kopf könnte wohl noch Eins und das Andere interpolieren. Dadurch wird alles, was ein jeder tut, treibt, dichtet, ja was er vorhat, ins Öffentliche geschleppt. Niemand darf sich freuen oder leiden, als zum Zeitvertreib der Übrigen; und so springt's von Haus zu Haus, von Stadt zu Stadt, von Reich zu Reich und zuletzt von Weltteil zu Weltteil, alles veloziferisch.«² In Goethes »Formel der Moderne«³ scheinen die Kunstverhältnisse des noch jungen 19. Jahrhunderts nur indirekt angesprochen, als eine unter einen neuartigen Beschleunigungs- und Mitteilungszwang geratene »Fazilität« der »gebildeten Welt«. Das Veloziferische des Papiers verbindet sich für den Dichter zunächst mit den dicht getakteten Zeitungsblättern für sämtliche Tageszeiten und dem »Durchrauschen des Papiergeldes«⁴ als eines beständigen Begleitgeräusches der allgemeinen Beschleunigung. Doch ist es wohl gestattet, den Sachverhalt versuchsweise auf jene Papiere auszudehnen, die als Skizzenbücher, carnets de voyage und Portefeuilles zu den Mobilien künstlerischer Praxis zählen. Zu vermuten ist, dass die Bewegungstendenz des veloziferischen Zeitalters – vor den Augen des Publikums von Weltteil zu Weltteil springend – an diesen Reisepapieren kenntlich werden müsste: als Symptome einer Akzeleration, die selbst noch die Sensomotorik des Schreibens

und Zeichnens erfasst oder als Einübung der Entschleunigung, als Dehnung des Augenblicks, wenn nicht gar als verwegener Versuch, die Dampfwagen mit den fragilen Instrumenten des Zeichnens zu dämpfen.

In der Rückschau erscheint es plausibel, das Veloziferische mit der »Industrialisierung von Raum und Zeit« in Verbindung zu bringen und damit dem 19. Jahrhundert und der Moderne zuzuordnen.⁵ Die Wortgeschichte verweist indessen nicht allein in das Ancien Régime des Kutschenzeitalters, sondern auch nach Italien,⁶ einen Kulturraum, der in der Wahrnehmung kunstbeflissener Reisender aus dem nordalpinen Europa zunehmend von der Dynamik des technischen Fortschritts abgekoppelt und im späten 19. Jahrhundert als kollektives »Refugium für Modernitätsmüde« (Jacob Burckhardt) vereinnahmt werden konnte.⁷ Ebenso setzen die Klagen über die Unaufhaltsamkeit, ja Unerbittlichkeit der Fortbewegung nicht erst mit dem auf nivellierten Streckenführungen und durch maschinelle Traktion vorangetriebenen Eisenbahnverkehr ein. Schon im Kutschenzeitalter war die Autonomie der Kunst stets auch eine Angelegenheit der Auto-Mobilität gewesen, hier vorrangig verstanden als Freiheit, jederzeit anzuhalten, wenn die künstlerische Arbeit dies erforderte. Reisen, so notierte der 18-jährige Ludwig Richter in seinem Tagebuch auf einer Fahrt durch Südfrankreich im Jahre 1821, die er als bestallter Zeichner eines russischen Fürsten absolvierte, ist nur mit entsprechender Bewegungsfreiheit ein Zugewinn für die Kunst: »Der Wunsch [...] zu reisen, ist nun erfüllt; freilich nicht ganz so, wie ich erhofft; denn da ich nicht frei bin, so kann ich nicht soviel für mich arbeiten, kann nicht frei herumschweifen, wohin ich will, und es geschieht gar oft, daß mich ein reizendes Thal anlächelt, wohinein ich gerne möchte, und – wir fahren vorüber.«⁸

Wie das normativ kontrollierte Zeichnen im akademischen Studiensaal scheint auch die Dienstverpflichtung eines Zeichners in der Equipage eines adligen Touristen zu jenen Traditionsüberhängen zu gehören, die im fortgeschrittenen 19. Jahrhundert fast nur noch als künstlerische Knechtungsakte empfunden werden konnten: Frei sind Künstler allein dort, wo sie »frei herumschweifen« können. Dabei sollten indessen Anpassungsleistungen in umgekehrter Richtung nicht übersehen werden. Die in den Jahrzehnten um 1800 maßgeblich von bürgerlichen Pädagogen, Literaten und Künstlern propagierte Entdeckung der Landschaft als eines Erfahrungsraumes, dessen Geschichte, Charakter und Physiognomie

sich nur durch sinnliche Aufmerksamkeit und körperliche Eigenbewegung erschließt,⁹ hatte im Nachwuchs europäischer Adelsdynastien fraglos ihre Spuren hinterlassen. Der bayerische Kronprinz Ludwig richtete etwa sein Reiseverhalten bewusst an einem künstlerischen Bewegungs- und Erfassungsmodus aus, indem er 1817 seinem Begleiter Johann Georg Dillis schon im Vorfeld einer Italienreise »genugsame Zeit« für dessen zeichnerische Tätigkeit zusicherte und durch Nutzung von Pferden und Maultier-Sänften ein »Vorüberrennen« vermeiden wollte.¹⁰ Hatten Künstler der frühen Neuzeit ihren Anspruch auf Teilhabe am fürstlichen Mußprivileg durch eine allein dem schöpferischen Impuls verpflichtete Zeichenpraxis untermauert, so werden die Fürsten im veloziferischen Zeitalter vielfach zu Advokaten einer entschleunigten ästhetischen Genussfähigkeit, die sich unverkennbar am Wahrnehmungsmodus der Künstlerreise orientiert.¹¹

II.

Wir sind also gut beraten, Wechselwirkungen zwischen Mobilitäts- und Zeichenpraktiken im 19. Jahrhundert nicht vorschnell unter den doppelten Primat von verkehrstechnischer Beschleunigung und anwachsender Medienkonkurrenz zu zwingen, obgleich beide Entwicklungen ab der Jahrhundertmitte verstärkt verdächtigt wurden, in komplementärer Weise Raubbau an der Aufmerksamkeit des Publikums zu betreiben, einer gerade für das Kunstsystem wichtigen kulturellen Ressource.¹² Im Folgenden sollen einige Konstellationen zwischen Reisen und Zeichnen näher betrachtet werden, die sich in den Jahrzehnten zwischen 1820 und 1870 verfestigt und auch wieder aufgelöst haben. Die Befunde werden sich dabei kaum in eine bruchlose Erzählung vom Autonomwerden künstlerischer Mittel einreihen lassen, welcher mobilitätsgeschichtlich eine zunehmend selbstverständliche Nutzung jener verkehrstechnischen Infrastruktur entsprechen würde, die in diesen Jahrzehnten zu einem weltumspannenden Netz aus Eisenbahn- und Schifffahrtsrouten verdichtet worden ist. Wie bereits angedeutet, setzen sich im Europa der Restaurationszeit langfristige Trends fort, die im Zeitalter der klassischen Grand Tour bereits eingeleitet worden sind: Der an Ausbildungsphasen und erste Karriereschritte geknüpfte Qualifikationsaspekt des Reisens tritt nun immer stärker hinter einer Fülle weiterer Reisemotive und -zwecke zurück.¹³ Reisen wird für etablierte Künstler – wie für den Großteil der metropolitanen Mittelklasse – zum Bestandteil eines Lebensstils, der sich am saisonalen Wechsel zwischen stationärer Berufstätigkeit und rekreativen Urlaubsphasen ausrichtet.¹⁴ Im neuen Typus des Künstler-Beamten, der das Hofkünstlertum älteren Stils fast vollständig ablöst, bildet sich ein administratives Aufgabenprofil heraus, das die Absolvierung zahlreicher Inspektions- und Dienstreisen einschließt, wenn nicht gar eine permanente mobile Einsatzbereitschaft erfordert.¹⁵

Gleichfalls wären die Wechselwirkungen zwischen Reisen in Europa und Erkundungen anderer Weltregionen im Befund einer schleichenden Entwertung »klassischer« Destinationen der Künstlerreise im Mittelmeerraum durch Ausgriffe auf andere Kontinente nur ungenau erfasst. Die Formel »Europa verlassen«¹⁶ stand in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Künstlerreisen noch kaum für zivilisationsmüde Absatzbewegungen, sondern für transkontinentale Verdienstmöglichkeiten, die nach der Rückkehr nicht selten der Finanzierung einer lange ersehnten Italienreise zugutekamen.¹⁷ Generiert wurden diese Beschäftigungsverhältnisse vor allem durch ein intensiviertes, staatlich subventioniertes Expeditionswesen, aber auch durch die Vervielfachung diplomatischer Missionen und konsularischer Vertretungen in Übersee, in die sich zunehmend die bis dahin maritim wenig engagierten Binnenmächte Preußen, Bayern oder Österreich einschalteten. Sowohl für die naturkundlichen Expeditionen wie für die diplomatischen Entsendungen wurde bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein öffentlich die unverfängliche Formel eines Zusammenwirkens von Wissenschaften und Künsten zur uneigennütigen Vermehrung von Natur-, Landes- und Menschenkunde ausgegeben. Tatsächlich begannen sich die operativen Ziele dieser Unternehmungen immer deutlicher an der globalen Erschließung von Absatzmärkten für das heimische Gewerbe und der Sicherung kolonialer Stützpunkte auszurichten. Der nicht selten von außen aufgenötigte Aufbruch aus Atelier und Akademie führte Künstler oft geradewegs in ein neues Dickicht aus widersprüchlichen Funktionszuweisungen, Verwertungsinteressen und bildpolitischen Beanspruchungen.¹⁸ Zwei in gebotener Kürze zu skizzierende Fallstudien sollen die angedeuteten Entwicklungslinien auf biographischer und werkbezogener Ebene näher erläutern.

III.

Unter den Zeichnungen von Johann Moritz Rugendas befindet sich ein Blatt, in dem sich die Reisewege des Künstlers und die Ortswechsel des materiellen Bildträgers mehrfach überkreuzen (Abb. 1).¹⁹ Die mit der Feder übergangene Bleistiftzeichnung ist einem ambitionierten Publikationsvorhaben zuzuordnen, das der Künstler 1826 in Paris in Angriff genommen hat und das erst 1835 mit den letzten Bild- und Textlieferungen vollendet werden sollte. In seinem 100 Lithographien umfassenden Tafelwerk »Voyage pittoresque dans le Brésil« zog der Künstler die graphische Summe aus einem dreijährigen Aufenthalt in Brasilien, der verheißungsvoll mit einem im September 1821 geschlossenen Vertrag zwischen dem noch nicht 20-jährigen Künstler und Georg Heinrich von Langsdorff eingeleitet worden war, als dieser die wissenschaftlich-künstlerische Equipe für eine im Auftrag des russischen Zaren durchzuführende Expedition in das Innere Brasiliens zusammenstellte.²⁰ Nach Maßgabe dieses Vertragsdokumentes, das die Rechte und Pflichten des Expe-



1 Johann Moritz Rugendas: Ausschiffung von Afrikanern im Hafen von Rio de Janeiro, 1825/26, Feder und Graphitstift, laviert, 15,5 × 21 cm, Museu Imperial, Petrópolis, Sammlung Maria Cecilia und Paulo Fontainha Geyer

ditionszeichners Rugendas detailliert festhält, hätte das vom Pariser Verlagshaus Engelmann aufgelegte Opus magnum gar nicht in Druck gehen dürfen: Langsdorff hatte sich die Erstnutzung sämtlichen Bildmaterials für die – letztlich nie erfolgte – Publikation des offiziellen Reisewerks zusichern lassen. In Brasilien angekommen, trübte sich das Verhältnis zwischen Expeditionsleiter und Reisezeichner und endete im November 1824 in einem Zerwürfnis, in dem Langsdorffs ständisch fundierter Ehr- und Gehorsamsbegriff mit Rugendas' Selbstverständnis eines nur dem Publikum verantwortlichen Künstlers in einen unversöhnlichen Gegensatz geraten war.²¹ Der nun offen ausgesprochene Verdacht, der Zeichner habe planmäßig »Originalsclizzen« zur eigenen späteren Verwendung unterschlagen, verdeutlicht, dass Langsdorff die publizistische Gewichtsverlagerung zugunsten des graphischen Materials genau er-

kannt hatte. Die buchförmige Bilanz einer prestigeträchtigen wissenschaftlichen Expedition musste neben neuen Funden und Daten mit originalen Illustrationen aufwarten, während die schriftlichen Erläuterungen zu einer »Malerischen Reise« aus vorhandenen Büchern kompiliert werden konnten. Genau so sollte es kommen: In Paris fertigte Victor Aimé Huber in Zusammenarbeit mit dem Künstler und unter Rückgriff auf landeskundliche Literatur den in Deutsch und Französisch verfassten Begleittext der »Malerischen Reise in Brasilien« an. Der sich um seinen rechtmäßigen Bildbesitz geprellt wählende Expeditionsleiter setzte daher alle diplomatischen Hebel in Bewegung, um den nach Europa zurückgekehrten Künstler zur Herausgabe der Zeichnungen zu zwingen. Die Kenntnis dieses konfliktträchtigen Hintergrundes steigert die Ambivalenzen der in unserem Blatt dargestellten Migrationen von Menschen

und Transporte von Gütern beträchtlich. Mit der Ankunft in Rio de Janeiro hatte Rugendas nicht nur einen von Kolonialinteressen lange abgeschotteten Subkontinent erreicht, sondern auch eine Drehscheibe des transatlantischen Sklavenhandels. Rugendas wird den letzten Abschnitt seiner »Malerischen Reise« der afrikanischen Bevölkerung Brasiliens widmen und als *artiste engagé* in mehreren Blättern gegen die Behandlung der versklavten Kinder, Frauen und Männer während der Atlantikpassage und nach der Ankunft in Brasilien Stellung beziehen. In diese Bildfolge fügt sich die Hafenszene ein, die von der Ausschiffung neu eingetroffener Sklaven und deren Registrierung durch brasilianische Zollbeamte bestimmt wird.²² Parallel dazu thematisiert Rugendas seine eigene Atlantikpassage, die mit den katastrophalen Bedingungen an Bord der Sklavenschiffe nicht das Geringste gemein hatte. Im Hintergrund werden Gepäckstücke verladen, die deutlich mit dem Künstlermonogramm »MR« und der Ortsangabe »Paris« markiert sind. Zwar legt die Bewegungsrichtung im Vordergrund nahe, dass auch die Künstlerfracht an Land geschafft wird und somit auf Rugendas' Ankunft in Brasilien verweist. Doch wäre eine Verfrachtung des gleichsam auf der Hafenkante balancierenden Gepäcks auf ein abreisefertiges Schiff gleichfalls denkbar – mit Paris als nächster Destination des nach Europa zurückkehrenden Künstlers. In diesem Falle würde das Blatt seine eigenen Transportmodalitäten nachzeichnen, denn als Inhalt der sperrigen Kisten müssen wir uns neben den Zeichenutensilien des Künstlers jene gut gefüllten Portefeuilles vorstellen, deren Ausfuhr Langsdorff mit allen Mitteln hatte verhindern wollen. Die den Versklavten kategorisch verschlossene Möglichkeit der Rückkehr bezeichnet in der impliziten Bewegungslogik des Blattes zugleich den Rückgewinn künstlerischer Handlungsfreiheit, deren topographische Adresse nicht auf die schwäbisch-bayerische Herkunft des Künstlers, sondern auf Paris als die selbst gewählte Hauptstadt der Kunst anspielt.²³ Mit den dort erwirtschafteten Erlösen aus seinem brasilianischen Reisewerk wird Rugendas eine 1828 begonnene, lang ersehnte Italienreise finanzieren.

Mit einigem Recht können wir Eduard Hildebrandts Initiation in die virtuose Handhabung mobiler Bildpraktiken auch in Paris beginnen lassen. Nach einer Ausbildung im Landschaftsfach an der Berliner Akademie und ersten Reisen empfing der Künstler während eines Aufenthalts in Paris in den Jahren 1842/43 entscheidende Impulse im Atelier des virtuosen Aquarellisten Eugène Isabey.²⁴ Wie im Falle von Johann Moritz Rugendas wird für den 15 Jahre älteren Hildebrandt die Überführung des auf Reisen angelegten Skizzen- und Studienmaterials in das Medium der Ölmalerei ein rekurrentes Problem seiner Künstlerlaufbahn darstellen. Während Hildebrandts Aquarellserien zumal in Paris früh Anerkennung finden und Charles Baudelaire zu der doppelsinnigen Bemerkung veranlassen sollten, die Bildfolgen verschafften ihm ein angenehmes Wiedererkennen dessen, was er selbst nie gesehen habe,²⁵ geht die Kritik mit seinen von spektakulären Licht- und Farbwirkungen geprägten Ölgemälden oft hart ins Gericht.²⁶

Im Unterschied zu Rugendas, der sich in der mittleren Phase seines Berufslebens weitgehend von der Auftragslage in Europa abkoppeln kann, weil er während langer Wanderjahre in Südamerika systematisch Kontakte zu den kulturellen Eliten der jungen Nationalstaaten aufbaut und seine Reise durch lokale Bildverkäufe refinanziert, bleibt Hildebrandts Aktionsradius von den Konjunkturen des europäischen Kunstbetriebs geprägt. Die ab den frühen 1850er Jahren in dichter Folge veranstalteten Welt- und Universalausstellungen riefen nicht nur eine neue Form des Massentourismus hervor, sondern verstärkten zumal im wirtschaftlich aktiven Bürgertum die Vorstellung, dass »die Welt« jedermann offenstehe. Erdumrundungen, zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Königsdisziplin des europäischen Expeditionswesens, konnten nun von initiativstarken Globetrottern auch im Alleingang bewältigt werden. Was die Weltreise im Bereich empirischer Wissensproduktion an Geltung einbüßte, wuchs ihr an Popularität auf dem Felde der Unterhaltungskultur zu. Eduard Hildebrandts zwischen 1862 und 1864 durchgeführte Weltreise und deren publizistische Verwertung spekulieren offenkundig noch auf die tradierte Symbolik des umrundeten Globus, der seinen Zusammenhalt nicht durch die isolierten Erdteile, sondern die nautische Konnektivität der Weltmeere gewinnt. Den überwiegenden Teil der 643 Reisetage und -nächte verbrachte Hildebrandt auf Schiffen und Booten; von Triest über Alexandria, Aden, Bombay, Colombo, Singapur, Hongkong, Shanghai, Canton, Tientsin, Yokohama, Nagasaki, Manila, San Francisco und Panama bis Southampton, London und Ostende bilden Hafenstädte den Erfahrungsraum des Reisenden. Nur wenige Erkundungen des Landesinneren durchbrechen diese von der Infrastruktur des Seeverkehrs bestimmte Etappenfolge. Sollte Alexander von Humboldt, der sowohl Rugendas wie Hildebrandt nach Kräften gefördert hat, in seinen populären »Kosmos«-Vorlesungen ausdrücklich auf die Nachteile einer solchen küstenfixierten Reisepaxis für eine naturkundlich informierte Landschaftskunst hinweisen,²⁷ so gewinnen Hildebrandts Hafenstadt-Impressionen ihren zeitbezogenen Bildsinn gerade in der seriellen Wiederholung von Schwellen- und Portalmotiven an der Land-Wasser-Grenze. Verdeutlichen lässt sich dies an zwei Blättern, die 1863 im Abstand weniger Monate während der Fahrt entlang der chinesischen Küste entstanden sind (Kat. 97 und Abb. 2).²⁸ Die Aufschriften »Canton« und »Tientsin« der im Bildaufbau nahezu identischen Straßenszenen verweisen zum einen auf einen traditionsreichen Schauplatz chinesisch-europäischer Beziehungen, die südchinesische Hafenstadt Guangzhou – im Westen Canton genannt – und zum anderen auf die für die Wasserverbindung nach Peking wichtige Handelsstadt Tianjin im Nordosten des Kaiserreiches. Auch ohne die näheren Entstehungsbedingungen der beiden Aquarelle zu kennen, vermitteln diese allein durch die eingesetzten Bildmittel eine spannungsvolle Dialektik zwischen einem perspektivischen Tiefendrang und opaken Elementen, die auf die Oberfläche des Bildträgers zurückverweisen – materialikonologisch verdichtet in den großformatigen



2 Eduard Hildebrandt: Straße in Tientsin, 1863, aus der Serie: Eine Reise um die Erde, Aquarell auf Papier, 43,7 × 28,1 cm, Kupferstichkabinett SMB, Ident-Nr. S2 Hildebrandt 457

Schriftbannern aus Reispapier. Ihre dichte Staffelung verwandelt die Gassen in Papierpassagen im wörtlichen Sinn. Zu Textfeldern werden die kalligraphischen Kolonnaden freilich einzig für Schriftkundige. Obschon sich der Künstler nach eigenem Bekunden nur wenige wichtige Schriftzeichen einprägen konnte, hat er die das Straßenbild bestimmenden Produkt- und Geschäftsanzeigen als Zeichenfolgen recht genau kopiert.²⁹ In der Bildarchitektur wird dieses Verharren vor einer Kommunikationsschwelle durch die wie leergeräumt wirkenden Vordergründe verdeutlicht, in denen sich die Blicke des Künstlers und die seiner innerbildlichen Beobachter wechselseitig abtasten.

Besonders auf den fernöstlichen Etappen von Hildebrandts Weltreise mussten solche Portal- und Passagenmotive für europäische Betrachterkreise eine Zusatzbedeutung entfalten, die über die Prinzipien pittoresker Blickführung hinausweisen. Mochte sich der Reisekünstler mit einem visuellen Verweilen »ante portas« zufrieden geben, so galt dies gewiss nicht für die vom heimischen Publikum aufmerksam verfolgte preußische Ostasienmission, die 1861 mehrere Monate in Tianjin ausgeharrt hatte, um in zähen Verhandlungen mit dem Kaiserhof in Peking für einige deutsche Teilstaaten jenen maritimen Zugang zum chinesischen Binnenmarkt zu erwirken, den andere westliche Mächte durch die Demonstration militärischer Stärke der geschwächten Qing-Dynastie bereits abgepresst hatten.³⁰ Während dieser gewalttrüchtige zeitpolitische Kontext in

Hildebrandts literarisch stark überformtem Reisebericht immerhin verhalten angedeutet wird, enthalten seine ostasiatischen Impressionen keinerlei Hinweise auf den Widerstand, der in China und Japan gegen das Vordringen der westlichen Mächte geleistet wurde.³¹ Diese konfliktbereinigte Bilderzählung von einer entlang der globalen Verkehrsverbindungen konsumierbar gewordenen Welt konnte beim Kunstpublikum in den europäischen Metropolen auf günstige Aufnahme rechnen: Die in einer Ausstellungstournee weiterreisenden und in Sammlereditionen reproduzierten Aquarelle präsentieren den umrundeten Globus als eine aus transportablen ›Schaufenstern‹ zusammengesetzte Passage, in der jedes Bild zugleich als ein visuelles Länderportal fungiert.³² Über die geopolitischen Umstände solcher ›Landesöffnungen‹ verraten diese Papierportale freilich wenig. Die im Übergang von der Romantik zur Moderne bewältigte Umwertung der »Welterschließung« von einem transzendentalen in ein logistisches Projekt ist auch an der Zeichenkunst nicht spurlos vorübergegangen. An der papierförmigen Welterkundung trat nun überdeutlich die Funktion der im mentalen Reisegepäck immer schon mitgeführten perzeptiven Rahmen und Passformen hervor. Kaum zufällig wird Jules Verne in seinem 1872 erschienenen Schlüsselroman des veloziferischen Zeitalters »Reise um die Erde in achtzig Tagen« Phileas Fogg's findigen Diener und Begleiter nach einer unverzichtbaren Formatierungshilfe der graphischen Künste benennen: Passepartout.

1 Brief Johann Wolfgang Goethes an Carl Friedrich Zelter vom 6. Juni 1825; zit. nach Goethe 1976, Bd. 4: Briefe der Jahre 1821–1832, Nr. 1300.
2 Zurückbehaltenes Postskriptum aus Goethes Brief an Georg Heinrich Ludwig Nicolovius vom November 1825; zit. nach ebd., Nr. 1310.
3 Osten 2013, S. 33.
4 Im zitierten Briefentwurf bezieht sich die betreffende Stelle auf Goethes soeben von einer Reise zurückgekehrten Neffen Alfred Nicolovius: »So wenig nun die Dampfwagen zu dämpfen sind, so wenig ist dies auch im Sittlichen möglich: die Lebhaftigkeit des Handelns, das Durchrauschen des Papiergeldes; das Anschwellen der Schulden, um Schulden zu bezahlen, das alles sind die ungeheuern Elemente, auf die gegenwärtig ein junger Mann gesetzt ist.« (Goethe 1976, Bd. 4: Briefe der Jahre 1821–1832, Nr. 1310).
5 In der Zusammenführung von Kultur- und Technikgeschichte ist hier immer noch die richtungweisende Studie Schivelbusch 1977 zu nennen.
6 Vgl. Osten 2013, S. 33.
7 Vgl. Thoenes 2002.
8 Richter 1890, Nachtrag, Aus Ludwig Richters Jugendtagebüchern, 1821–1837, S. 3 (Marseille, 28. Januar 1821). Zu Richters Stilisierung der in abhängiger Beschäftigung durchgeführten Frankreichreise als negativer Kontrastfolie zu seinem Italienaufenthalt vgl. Pütz 2011, S. 215–218.
9 Vgl. Rees 2005, bes. S. 62–68.
10 Vgl. hierzu die instruktive Untersuchung Schachtner 2014, bes. S. 165–166 mit Belegen aus einem Brief von Kronprinz Ludwig an Dillis vom 22. August 1817 und den Aufzeichnungen des Leibarztes Johann Nepomuk Ringseis.
11 Neben Friedrich Wilhelm IV. von Preußen wäre hier nochmals Ludwig I. von Bayern anzuführen, der auch nach seiner Abdankung im Gespräch mit Künstlern und Architekten seine Skepsis gegenüber dem Ausbau des Eisenbahnwesens ausgedrückt hat; vgl. Schachtner 2014, S. 166.
12 Siehe hierzu die richtungweisende Studie Cray 2002.
13 Vgl. hierzu die überwiegend an englischen Quellen entwickelte Studie Townner 1985.
14 Die Nutzung des Hotelzimmers als Atelier bzw. die Eingliederung des Künstlerstudios in den Hotelbetrieb stellt daher einen genuinen Beitrag des 19. Jahrhunderts zur Topographie der Kreativität in der Moderne dar; vgl. die Fallstudie Zelger 2001.
15 Exemplarisch dargelegt bei Schachtner 2014.

16 Siehe hierzu die historische Kontextualisierung bei Otterbeck 2007, bes. S. 41–61.
17 Dieser Zusammenhang wird greifbar im weiter unten diskutierten Beispiel von Johann Moritz Rugendas und auch bei Ferdinand Bellermann, der nach einer strapaziösen Reise durch Venezuela in den Jahren 1842–1844, Familiengründung und Antritt einer Stelle als Gymnasiallehrer in Berlin seine beiden Italienreisen (1853/54, 1877) zur Wiederherstellung seiner angegriffenen Gesundheit angetreten hat; vgl. die einschlägigen Tagebücher und Briefe in Schierz/Taschitzki 2014, S. 279–291.
18 Zum Aufgabenprofil des Expeditionszeichners im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert siehe Rees 2015, bes. S. 39–68.
19 Vgl. Diener/Costa 2012, Kat. P-43.
20 Zur Entstehungsgeschichte des Werkes siehe Achenbach 2009, S. 65–79.
21 Das Vertragsdokument und die Auszüge aus Langsdorffs Reisejournal mit Bezug auf den Konflikt mit Rugendas im Wortlaut bei Rees 2015, S. 430–437.
22 Der Entwurf ist in die »Débarquement« betitelte Tafel II der abschließenden vierten Abteilung der »Malerischen Reise« eingegangen; vgl. Rees 2015, S. 267–271.
23 Anzuführen ist die ›Rückführung‹ der Zeichnung nach Brasilien in den späten 1920er Jahren, als die Staatliche Graphische Sammlung München beträchtliche Teile des zeichnerischen Nachlasses von Johann Moritz Rugendas veräußerte, die nachfolgend von Sammlern in Mittel- und Südamerika erworben wurden; zur Provenienz des hier diskutierten Blattes siehe Diener 1997, Kat. Br-D 210.
24 Zu Hildebrandts Ausbildungs- und Studienreisen im Überblick Achenbach 2009, S. 211–251, 259–260.
25 In Baudelaires Besprechung des Salons von 1859 heißt es: »M. Hildebrandt, par son énorme exposition d'aquarelles, m'a causé un vif plaisir. En parcourant ces amusants albums de voyage, il me semble toujours que je revois, que je reconnais ce que je n'ai jamais vu.« (Baudelaire [1859] 2006, S. 59).
26 Vgl. beispielhaft Wilhelm Lübkes harsche Kritik an Hildebrandts Gemälden »Am Brienzer See« und »Am Marmor«-Meer im Ausstellungsbericht zur »Berliner Kunstschau im Sachse'schen Salon«, in: Deutsches Kunstblatt, Bd. 7, Nr. 13, März 1856, S. 114.
27 Humboldt 2004, S. 231: »Auch sind die sogenannten Weltumsegelungen wenig geeignet den Künstler in ein eigentliches Waldland oder zu dem oberen Laufe großer Flüsse, und auf den Gipfel innerer Gebirgsketten zu führen.«

28 Zum Blatt »Straße in Tientsin« vgl. zuletzt Schulze Altcapenberg/Dinter 2016, Kat. 68.
29 Ich danke Juliane Noth und Xuansu Zhang, Kunsthistorisches Institut der Freien Universität Berlin, für Auskünfte zu den Schriftzügen in beiden Blättern. Diese weisen, soweit zu erkennen, keine evidenten Fehler oder fiktive Zeichen auf.
30 Auf den chinesischen und japanischen Teilabschnitten seiner Weltreise bewegte sich Hildebrandt buchstäblich im Fahrwasser der von Graf Friedrich zu Eulenburg geleiteten Gesandtschaft, die für Preußen und weitere Mitglieder des Deutschen Zollvereins den Abschluss von Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen mit China, Japan und dem Königreich Siam (Thailand) zu erlangen suchte. Zu den im März 1860 abgereisten Gesandtschaftsmitgliedern zählten auch die Zeichner Albert Berg und Wilhelm Heine, die im Kontext der Handelsmission spezifische Dokumentationsaufgaben, z. T. unter Einbeziehung fotografischer Bildverfahren, übernommen haben; vgl. hierzu den Japanaufenthalt der Mission betreffend Dobson/Saaler 2011. Die Delegation traf Anfang Oktober 1862, wenige Wochen nach Hildebrandts Aufbruch, wieder in Preußen ein, doch ohne die Unterstützung der in China verbliebenen Mitglieder, wie jene des Dolmetschers Carl Bismarck, Eulenburgs unehelicher Sohn, wäre das Vorhaben des Künstlers vom ›Ausländer-Quartier‹ in Tianjin nach Peking weiterzureisen, kaum durchzuführen gewesen.
31 Die 1867 in Berlin bei Otto Janke verlegte dreibändige Ausgabe »Professor Eduard Hildebrandt's Reise um die Erde« ist maßgeblich von dem Schriftsteller und

Journalisten Ernst Kossak besorgt worden, der sich dabei auf Tagebücher und mündliche Berichte des Künstlers stützen konnte. Da Hildebrandts eigenhändige Reisejournale als verloren gelten müssen, lassen sich Umfang und Intensität von Kossaks Überarbeitung nicht näher bestimmen. Dies gilt auch für die wenigen Passagen, in denen die Auswirkungen der Opium-Kriege in China überhaupt thematisiert werden. Über die partielle Zerstörung der Gartenarchitekturen des kaiserlichen Sommerpalastes durch britische Truppen im Jahre 1860 finden sich in dem gedruckten Reisebericht deutliche Worte: »Man verдумt vor dieser brutalen Freude am Ruin von zierlichen Werken der fleißigen Menschenhand« (Hildebrandt/Kossak 1867, Bd. 2, S. 210). Der Künstler hatte die nördlich von Peking gelegenen Gartenanlagen im November 1863 in der Begleitung von Carl Bismarck besichtigen können.
32 Aus dem Bildmaterial seiner Weltreise konnte Hildebrandt den Bestand von etwa 300 Aquarellen *en bloc* an den Sammler Richard Goehde verkaufen, einen kunstsinigen Ingenieur und Jugendfreund des Dichters Paul Heyse. Goehde zeigte die Sammlung im Februar 1866 in den Räumlichkeiten der Society of Watercolor Artists in London – die der exilierte Kunsthistoriker Gottfried Kinkel in der Zeitschrift des Deutschen Clubs mit einer enthusiastischen Besprechung bedachte – und nachfolgend in Paris. Gleichzeitig wurde eine im chromolithographischen Verfahren reproduzierte Auswahl von 34 Reiseaquarellen zusammen mit einem von Robert Weisse verfassten Begleittext vom Berliner Kunstverlag R. Wagner als Mappenwerk aufgelegt.