

VORWORT UND DANK

Bilder wandern. Kunstwerke werden international gehandelt und auf Ausstellungstourneen durch die Welt geschickt, in der Form von Münzen, Medaillen oder Druckgrafiken ist ihr ambulantes Dasein bereits gattungsbedingt angelegt. Selbst Fragmente der Architektur, ja, ganze Bauwerke geraten aus ihren ursprünglichen Funktionszusammenhängen an neue Orte und sogar in die didaktisch oder auch ästhetisch motivierten Präsentationen von Museen. Diese nicht zu übersehenden Tatsachen hatte natürlich – und nicht als erster – auch Aby Warburg erkannt, als er über das Wesen von Tapisserien nachdachte, die als bewegliche Ausstattungsstücke mit ihren Besitzern, den Königen und Fürsten, von Hof zu Hof zogen. Doch Warburg, der einen guten Teil seiner Lebensleistung der Erforschung von Bildwanderungen durch Raum und Zeit widmete, fand über den bloßen Befund hinaus eine methodisch folgenreiche Metapher, um seine Auffassung der Migration von Artefakten beschreiben zu können: den Neologismus des »automobilen Bilderfahrzeugs«. Automobil, also selbstbeweglich, können Kunstwerke sein, weil die Beweggründe ihrer Ortswechsel in die für sie maßgeblichen Gattungseigenschaften eingeschrieben sind, aber auch – und vielleicht wichtiger noch – weil ihre ikonische Kraft, ihre inhaltliche Bedeutung ebenso wie ihr materieller Wert teils weltumspannende Begierden auslösen, die einerseits zu globalem Handel sowie zu Raub und Verschleppung von Artefakten führen und diese andererseits durch Kopien und Adaptionen, vor allem aber durch Reproduktionen virtuell auf ihre Reisen schicken.

Mit diesen Sachverhalten, denen sich Kunstwerke seit jeher ausliefern, beschäftigt sich der Forschungsverbund »Bilderfahrzeuge. Aby Warburg's Legacy and the Future of Iconology«, angesiedelt am Londoner Warburg Institute und der Universität Hamburg

(Warburg-Haus), am Kunsthistorischen Institut in Florenz, dem Deutschen Forum für Kunstgeschichte in Paris und dem Institut für Kunst- und Bildgeschichte der Berliner Humboldt-Universität. Dass dieser Verbund 2014 ins Leben gerufen wurde und in einer zweiten Arbeitsphase in abgewandelter Konstellation bis – mindestens – 2023 bestehen wird, besitzt einen seiner Gründe durchaus in der Tatsache, dass sich die Welt unserer Gegenwart mit weltweiten Migrationsbewegungen konfrontiert sieht, die Menschen auf allen Kontinenten – und dies zumeist unfreiwillig – in Bewegung setzt. Auf der Flucht vor gewaltsamen Konflikten, vor Unterdrückung, Folter und Mord sowie in der Hoffnung auf wirtschaftliches Überleben und politische, religiöse oder kulturelle Freiheit haben derzeit laut Auskunft der UNO-Flüchtlingshilfe weltweit 68,5 Millionen Menschen ihre Heimatländer verlassen (Stand: 2017). Beide Tatsachen, die Tatsache migrierender Menschen und die Tatsache weltweit verschobener Kunstwerke, stehen teilweise durchaus in einem kausalen, allerdings überaus komplexen Zusammenhang, denn Kriege und Bürgerkriege sind letztlich eben auch für einen nicht geringen Teil der Diaspora von Kunstwerken verantwortlich, und der Reichtum westlicher Industrienationen sowie drastische Ungleichheiten der Vermögensverteilung selbst innerhalb vieler Staaten haben den Handel mit Kunstwerken immer deutlicher globalisiert. Eine kritische Kunstgeschichtsschreibung, eine bestenfalls nicht nur akademische Disziplin, die auf zeitgenössische Herausforderungen reagiert und dabei politische Positionen beziehen will, musste daher auf die Migrationsphänomene auch in der Welt der Kunst verstärkt aufmerksam werden.

Im Forschungsverbund der »Bilderfahrzeuge« wurde – und wird zukünftig – über Gegenstandsbereiche von Bild- und Ideenwanderungen, über wechselnde kulturelle, politische, religiöse, wirtschaftliche und theoretische Kontextualisierungen von Kunstwerken gearbeitet. Systematisch erschlossen werden dabei nicht nur, aber vor allem die produktiven Aspekte eines Kulturaustauschs durch migrierende Artefakte, denen der Forschungsverbund über die tägliche wissenschaftliche Arbeit hinaus in Tagungen und Vortragsreihen nachgegangen ist. Um diese Forschungsaktivitäten thematisch zu ergänzen, hat sich das Hamburger Teilprojekt »Agenturen beweglicher Bilder seit der Renaissance« dazu entschlossen, im Rahmen seiner Jahreskonferenz 2016 ausdrücklich auch die prekären Aspekte dieser Migrationsvorgänge in den Blick zu nehmen und unter dem Titel »Das verirrte Kunstwerk« den Problemen entführter Kunst, den Verwerfungen der Rezeptionsgeschichte sowie Fragen der Transfer- und Translokationsforschung nachzugehen. Die Tagung und dementsprechend auch den daraus hervorgehenden Ergebnisband haben wir auf diese Weise mit einem durchaus provokativen Leitmotiv unterlegt, wohl wissend, dass die tatsächliche Verirrung, die ungewollte wie unerwartbare Entfernung vom »rechten« Wege, nicht auf alle hier betrachteten – und weiterhin zu betrachtenden – Fallbeispiele wörtlich zutrifft. Ortswechsel und die damit oft genug einhergehende Manipulation von Kunstwerken sowie deren Funktionswandel und Bedeutungsverschiebung, ja, Bedeutungsinverson sind auf ganz unterschiedliche Weise zu qualifizieren: Als Rezeptionsphänomene unterliegen sie einem ständigen historischen Wandel, das Eintreffen von Artefakten und Bildinformatio-

nen an unvorhersehbaren Wirkungsstätten ist teilweise dem volatilen Charakter der Artefakte selbst geschuldet, Aushandlungsprozesse bezeugen einen aktiven Dialog entsendender und rezipierender Kräfte. Doch gerade die nicht selten brisanten, ja, dramatischen politischen, sozialen und wirtschaftlichen Implikationen der Migration von Menschen und Kunstwerken hat uns dazu veranlasst, die Arbeit an diesem Themenkomplex zumindest metaphorisch in den Begriff des »verirrten Kunstwerks« zu fassen.

Für die gemeinsame kollegiale, ja, freundschaftliche Arbeit am Forschungsverbund »Bilderfahrzeuge. Aby Warburg's Legacy and the Future of Iconology« danke ich den Ko-Direktoren Andreas Beyer, Horst Bredekamp, Bill Sherman und Gerhard Wolf sowie allen *research associates*, die in den vergangenen Jahren durch engagierte Mitarbeit zum Gelingen des Projekts beigetragen haben; stellvertretend sei hier Johannes von Müller genannt, der die komplexen Arbeitsabläufe des multinationalen Unternehmens im Londoner Warburg Institute koordiniert. Dass die Tagung veranstaltet werden konnte, dass der vorliegende Band erscheinen konnte, ist in erster Linie der Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung, der Max Weber Stiftung sowie der Hamburger Aby-Warburg-Stiftung zu danken. Hohe Anerkennung gilt auch den ehemaligen Direktoren des Warburg Institute Peter Mack und David Freedberg, die beim Aufbruch der »Bilderfahrzeuge« zu deren Lenkern zählten. Und auch den Beiratsmitgliedern des Forschungsverbundes, Maria Luisa Catoni, Christiane Gruber, Anke te Heesen, Gottfried Korff, Karen Lang und Sigrid Weigel, sei hier herzlich für anregende Diskussionen und umfassende Unterstützung gedankt. Für die Durchsicht und Korrektur der nicht muttersprachlichen englischen Texte ist Stuart Moss, *project assistant* der »Bilderfahrzeuge«, nicht genug zu danken. Vor allem aber danke ich Elena Tolstichin, Ko-Organisatorin der Tagung und Mitherausgeberin des vorliegenden Bandes, die ihre Intelligenz und Arbeitskraft den Forschungen und administrativen Abläufen des Verbundes vom Hamburger Warburg-Haus aus gewidmet hat und für den Erfolg des Unternehmens maßgeblich verantwortlich ist. Gerade das Erbe Aby Warburgs hat uns allen nachdrücklich vor Augen geführt, dass die Zukunft der Ikonologie nicht zuletzt aus der Beschäftigung mit den drängenden Forschungsfragen weltweiter Migrationsphänomene ihre entscheidenden Impulse empfängt. Seine Metapher des »automobilen Bilderfahrzeugs« gibt uns einen Leitbegriff an die Hand, mit dem verständlich gemacht werden kann, dass – und wie – Kunstwerke aller Art ihre ganz eigene, jeweils spezifische und oft nachhaltige Wirkungsweise insbesondere unter den Bedingungen fortwährender Zirkulation entfalten.

Hamburg, November 2018

Uwe Fleckner

