

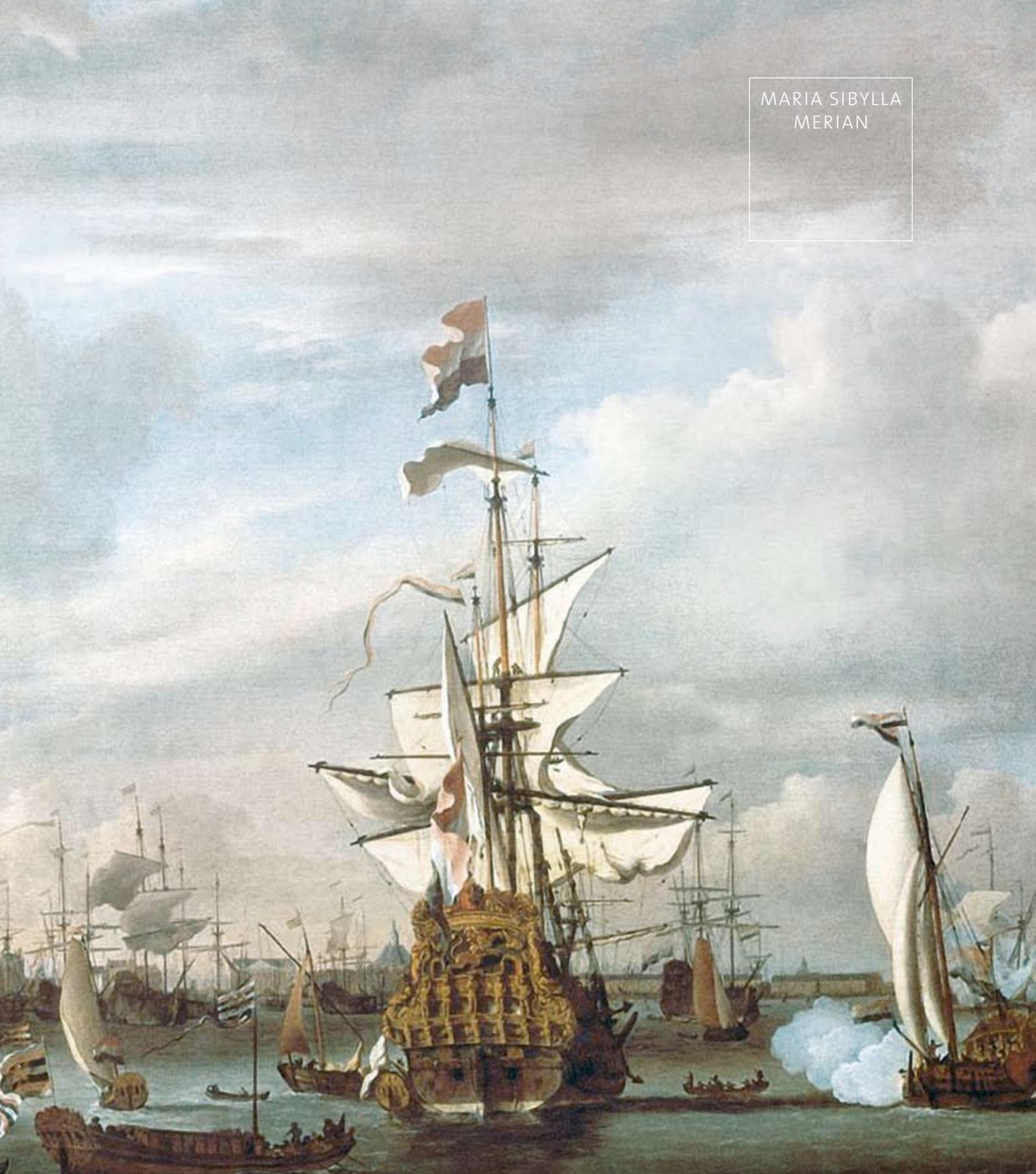
Über den Atlantik nach Surinam

Im Sommer 1699 segelt die Naturforscherin und Künstlerin Maria Sibylla Merian mit ihrer Tochter Dorothea in das südamerikanische Surinam. Dort will sie Schmetterlinge, Raupen und anderes »Ungeziefer« in deren natürlicher Umgebung studieren. Ihre Studien machten Merian zur Wegbereiterin der modernen Insektenkunde.

Von Kathrin Schubert



MARIA SIBYLLA
MERIAN



Mit einem großen Segler wie diesem begaben sich die Naturforscherin Maria Sibylla Merian und ihre Tochter Dorothea auf eine Expedition mit ungewissem Ausgang. Allein die Überfahrt nach Surinam sollte drei Monate dauern.

Aus Aufzeichnungen ist nur sein Name, Willem de Ruyter, bekannt, nicht jedoch seine Größe und Ausstattung. Vergleiche mit anderen Schiffen jener Zeit lassen jedoch annehmen, dass es einer schwimmenden Burg ähnelte: Um die 40 Meter lang und elf Meter breit war der massive Eichenrumpf mit Rahsegehn, der sich da vor Mutter und Tochter auftürmte. Es gab zwei oder drei Decks, auf denen bis zu 100 Tonnen Proviant verteilt werden mussten. Die Heckreling war mit geschnitzten Blumenornamenten und barocken Würdenträgern verziert, die Mähne des Wappentiers, des niederländischen Löwen, wurde durch Blattgold aufgewertet. In der Heck- und Achtergalerie drängten sich Erkerfenster in zwei Reihen, die wie Balkone eines repräsentativen Gebäudes über das Wasser hinausragten.

Aber damals betrat man nicht einfach ein Schiff und segelte aufs offene Meer hinaus! Um den Dreimaster zu erreichen, mussten die Passagiere zunächst einen halben Tag lang mit der Fähre über den Zuidersee, der heute zum IJsselmeer gehörenden eingedeichten Meeres-

bucht, bis nach Texel fahren. Die Reede dieser Insel war ein geschützter Ankerplatz und galt als gute Ausgangsbasis für Fahrten nach Übersee, als Tor zur großen, weiten Welt. Auch wurde erst hier die Besatzung zusammengestellt. Und was transportiert werden sollte, musste wohl überlegt sein. Von jeder Ladung hing nicht nur die monatelange Versorgung der Mannschaft und der Reisenden ab, sondern auch die Verpflegung in den Kolonien. Vor allem für die Station Surinam musste fast alles exportiert werden: Baumaterial für die holländischen Holzhäuser und Klinkerbauten der Siedler, Textilien, Werkzeug, gesalzenes Fleisch, Medikamente.

Schoner mit trapezförmigen Rahsegehn brachten die Ladung zu den Ozeanriesen der Neuzeit. Maria Sibylla Merian muss wahre Überzeugungsarbeit aufgebracht haben, um in dem knapp bemessenen Laderaum auch ihre Arbeitsutensilien und das Gepäck unterzubringen. Was am Hafen geladen wurde, bestimmten die leitenden Angestellten der Handelsgesellschaft. Die Packliste der Forscherinnen dürfte lang gewesen sein: unzählige Kistchen, Präparationsutensilien wie Nadeln und Pin-

EINE AUSNAHMEERSCHENUNG

Maria Sibylla Merian kam am 2. April 1647 als Tochter des bekannten Kupferstechers Matthäus Merian in Frankfurt am Main zur Welt. Im Familienatelier stach und kolorierte sie Kupferplatten und studierte die Aquarell- und Ölmalerei. Außerdem erlernte sie das Verlegerhandwerk. Ihre Bilder blieben daher nicht in Notizblöcken versteckt, sondern wurden der Nachwelt in großformatigen Foliobänden überliefert.

Zu einer Zeit, in der die Infrastruktur infolge des Dreißigjährigen Kriegs noch darniederlag, unternahm Merian beschwerliche Reisen und wechselte häufig den Wohnsitz – ihr Weg führte sie durch mehrere deutsche und niederländische Städte. In Amsterdam bereitete sie dann jahrelang die Erfüllung ihres Lebenstraums vor: über den Atlantik bis nach Surinam zu segeln, um dort Insekten zu studieren und fremde Völker kennen zu lernen. Diese Reise plante und organisierte sie eigenhändig und finanzierte sie selbst. Zusammen mit ihrer 21-jährigen Tochter Dorothea stürzte sie sich in ein Abenteuer, das auch im 21. Jahrhundert noch kühn erscheint, denn



Surinam ist bis heute kaum touristisch erschlossen.

Leben und Werk Maria Sibylla Merians sind in vielfacher Hinsicht bemerkenswert. Ihre Erkundungen der deutschen, holländischen und surinamischen Insektenwelt machten sie zu einer anerkannten Entomologin des 17. und 18. Jahrhunderts, und ihre Untersuchungen in Surinam verbreiteten die empirische Basis der europäischen Insektenkunde. 100 Jahre bevor Alexander von Humboldt Südamerika erforschte, betrat Merian unberührte Natur. 50 Jahre bevor

Carl von Linné sein noch heute gültiges biologisches Klassifikationsschema entwickelte, hielt sie eine erste Systematik der Schmetterlinge bildlich fest. Bis heute faszinieren ihre farbenfrohen Werke viele Menschen, nicht zuletzt weil sie in ihre naturkundlichen Texte auch interessante Informationen über Land und Leute einstreute.

Die Malerin und Entomologin begnügte sich weder mit der Rolle als Meistertochter noch mit einer Position als »Frau Gräffin« an der Seite des Malers Andreas Graff – sie ging ihren eigenen Weg.

»Im Sommer 1701 begab ich mich in den Urwald Surinams, um zu sehen, ob ich etwas entdecken konnte. Ich fand diese Blüte, die zierlich rot war, an einem Baum; Name und Eigenschaft sind den Bewohnern dieses Landes unbekannt. Hier fand ich eine Raupe. Am 14. Januar schlüpfte daraus solch ein schöner Tagfalter.«



MARIA SYBILLA MERIAN: LEININGRADER AQUARELLE, C. J. BUCHER, 1974



zeten, Branntwein zum Einlegen von Schlangen und Fröschen, Unmengen von Pergament, Federn und Tinte zur Aufzeichnung ihrer Beobachtungen, selbst hergestellte Pflanzenfarben. Zwar hatte ihre ältere Tochter Helena sich auf einer Geschäftsreise mit ihrem Mann Jacob Herolt schon einen Eindruck vor Ort machen können, jedoch wollte ihre Mutter es sicher nicht dem Zufall überlassen, ob sie geeignetes Arbeitsmaterial in Paramaribo finden würde.

Als endlich die letzten Rinder an Bord geführt, die Mannschaft komplett und die Passagiere vollzählig waren, ging es los: das mitunter lange Warten auf günstigen Ostwind. »Meteorologie« bedeutet nach seinem griechischen Ursprung »Lehre der Erscheinungen des Himmels«. Wie viele Kartenrunden spielten die Matrosen wohl in dunklen Hafenspelunken, bevor sie die Anker lichten und in See stechen konnten? Erst wenn sich der Ozeanriese dann endlich durch tiefere Gewässer schob und das letzte Texeler Lotsenschiff am Horizont verschwand, gab es kein Zurück mehr – das Westindienabenteuer konnte beginnen. Ganz wohl kann

den Passagieren bei der Abreise nicht gewesen sein, denn von drei Personen, die damals ein Frachtschiff in die Neue Welt bestiegen, kehrte nur eine zurück. Dabei wollten nur wenige Europäer für immer in Übersee bleiben, die meisten Angestellten der niederländischen Handelsgesellschaften, darunter viele Soldaten, verpflichteten sich für drei bis fünf Jahre.

Bis Portugal – auf der Insel Madeira wurde in der Regel ein Zwischenstopp eingelegt, danach auf den Kanaren oder den Kapverdischen Inseln – betrat man kein Land. Vielleicht hat Maria Sibylla Merian ähnliche Erfahrungen gemacht wie der damalige Soldat und spätere Naturforscher August Kappler auf seiner ersten Atlantiküberquerung im Jahr 1836:

»Anfang Januar hatten wir die Höhe von Madeira erreicht. Jetzt sah man (denn nach einigen Tagen hatten wir den Passatwind) fliegende Fische in Menge, von welchen bisweilen einige des Nachts auf das Verdeck niederfielen; auch trieb von Zeit zu Zeit eine prächtige rote Polypenart an uns vorbei, welche die Matrosen Portugiesisches Kriegsschiff nannten. Das herrlichste Wetter

Mit 52 Jahren verließ Maria Merian die Alte Welt Europa – eingezeichnet auf dieser zeitgenössischen Karte, auf der Norden rechts liegt –, um die Neue zu erkunden. Der Atlantische Ozean wurde bis in Merians Zeit *Oceanus Occidentalis* genannt.

begünstigte unsere Fahrt, und ich blieb, wie die meisten von uns, Tag und Nacht auf dem Verdecke, weil die Luft im Raume, obgleich man sie durch Windsacke verbesserte, warm und übelriechend war. Man brachte die Tage mit Lottospielen zu, und bis in die tiefe Nacht hinein wurde gesungen und erzählt. Der Mond glänzte am wolkenlosen Himmel, und die Sterne schienen mit mehr Glanz zu funkeln.«

EINE ENORME GEDULDSPROBE

Bei allem romantischen Sternenglanz war das ständige Schaukeln der Segelschiffe jedoch nervenaufreibend, und was nicht niet- und nagelfest war, konnte leicht über das ganze Schiff schlittern. Die Morgentoilette wurde da zur Geduldsprobe, angezogen haben die Passagiere sich wohl im Sitzen. Sogar in windstillen Gewässern schwankte der Riese unter seinem Gewicht, und die meisten Passagiere litten bald unter Seekrankheit. Besonders gut festgezurrte waren die Kanonen. Nicht auszudenken, welchen Schaden sie anrichten konnten, würden sie ins Rutschen geraten! Zwei Dutzend Geschütze waren mit an Bord, die Handelsschiffe hatten fast so viele wie Kriegsschiffe. Mannschaft und Passagiere mussten hoffen, dass diese nur für die Abschiedsalute im Hafen zum Einsatz kamen und ihnen keine Piraten in der Nähe von Dünkirchen, vor den Kanarischen Inseln oder in der Karibik auflauerten. Bei dem Wert der Fracht kamen Seeräuber leicht in Versuchung.

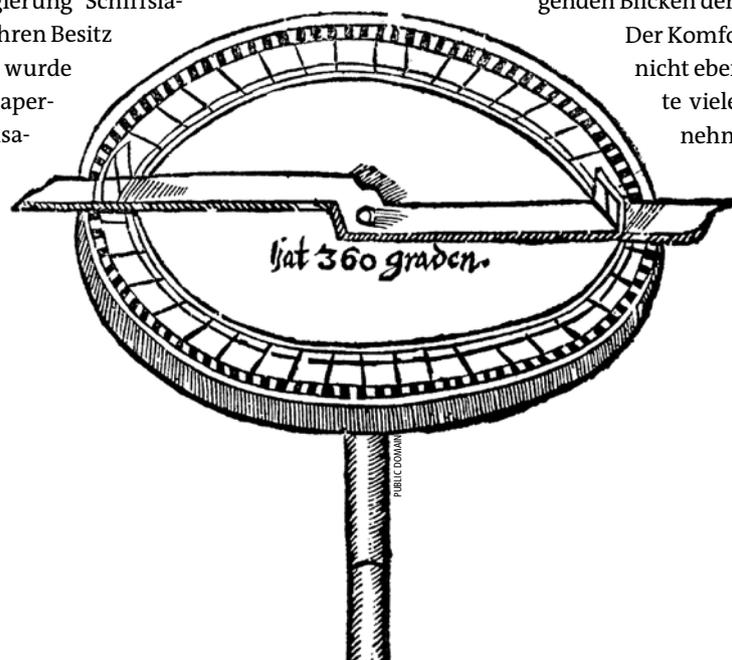
Seit dem 12. Jahrhundert hatten auch professionelle Kaperkapitäne die Meere unsicher gemacht, die im Auftrag einer Regierung Schiffsladungen gewaltsam in ihren Besitz bringen sollten. Dafür wurde ihnen ein offizieller Kaperbrief ausgestellt, sozusagen eine Lizenz zum Rauben. Die Nieder-

ländische Westindien-Kompanie war ebenfalls kein unbeschriebenes Blatt: In ihrem Gründungsvertrag wurde festgeschrieben, den Frieden zwischen Spanien und den Niederlanden zu verhindern – Hintergrund waren die Pläne für bewaffnete Überfälle auf spanische Silberflotten. Zur Sicherheit fuhren die Kapitäne der Handelsschiffe meist im Konvoi, was aber nicht immer gelang; in tosenden Stürmen und dichtem Nebel verloren sie sich leicht aus den Augen.

Auf offener See lauerten nicht nur die Piraten – es konnte an Deck ein Feuer ausbrechen, die Seekarten waren ungenau, die Navigationsgeräte versagten ... Jeder kleinste Fehler konnte katastrophale Auswirkungen haben. Der Segler Batavia, ganzer Stolz der Amsterdamer Peperwerft, lief 1628 schon bei seiner Jungfernfahrt wegen eines Navigationsfehlers unter vollen Segeln auf ein Riff, das der Kapitän für die Spiegelung des Mondes im Wasser gehalten hatte. Gefährlich waren besonders die viel befahrenen Meerengen oder die Mündungsbereiche großer Flüsse.

»Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön, denn da kann man fremde Länder und noch manches andre sehn ...« Der erste Teil des Lieds ist für frühe Schiffsreisen wenig zutreffend. In Zeitzeugenberichten fällt auf, dass man selten reisen wollte, sondern vielmehr reisen musste – aus den verschiedensten Gründen. Wurde ein Beamter in die Kolonien berufen, blieben seiner Frau zwei Möglichkeiten: ihm zu folgen oder in ständiger Ungewissheit über sein Wohlergehen mit den Kindern in der Heimat zu bleiben. Für alleinstehende Frauen wie die geschiedene Maria Sibylla Merian und ihre unverheiratete Tochter waren Reisen in die Kolonien ohne männliche Begleitung höchst ungewöhnlich. Ehrbare Frauen überquerten in der Regel nicht allein den Atlantik – andernfalls wurden sie schnell für halbseiden und unseriös gehalten. Mutter und Tochter standen zwar unter dem Schutz des Kapitäns; das bewahrte sie aber nicht vor den missbilligenden Blicken der anderen Passagiere.

Der Komfort auf den Schiffen war nicht eben üppig, und man musste vielerlei Strapazen auf sich nehmen. Die normalen Kajüten waren mit ihren 1,50 Meter Breite und 2,10 Meter



Expeditionen in unbekannte Gewässer waren eine besondere Herausforderung. Die Skizze zeigt einen einfachen Kompass.

Länge gerade zum Schlafen ausreichend, wenn man nicht in den Genuss einer luxuriösen »Hüttenkabine« kam, in der neben Couch, Tisch und Stühlen auch ein Waschtisch mit Spiegel vorhanden war. Im Zwischendeck war die Mannschaft untergebracht: Die Männer konnten sich nur in gebückter Haltung bewegen, durch Luken und Geschützpforten drang wenig Licht, und einen Schlafplatz fanden sie in Hängematten über den dick vertäuten Kanonen.

Die im muffigen Schiffsrumpf als Nachschub für die Kolonien mitreisenden Soldaten und Söldner waren noch weniger zu beneiden: Sie durften nur zweimal am Tag an die frische Luft, und ihre hartnäckigen Mitbewohner waren Läuse, Wanzen und Ratten. In Räumen mit so vielen Menschen zu schlafen, war kein Vergnügen, dazu kam »das Geräusch von etwa 60 Menschen überm Kopfe, das Geknarre der Hängematten, die immer gegen einander anstoßen, das Geseufze der Masten, das Klirren der Ankerketten und das Schlagen der Wellen von außen«, so der Surinam-Reisende August Kappeler in einem Brief. Dabei konnten Soldaten von Glück sprechen, wenn sie »nur« die dreimonatige Strecke von Holland in die Karibik zurücklegen mussten – Batavia, der wirtschaftliche Umschlagplatz in Indien, war acht Monate entfernt!

GRÜTZE, BREI UND ANDERE KÖSTLICHKEITEN

Die Nahrung an Bord war eher berüchtigt als berühmt. Über den Tisch gespannte Stoffbahnen sollten verhindern, dass Teller und Schüsseln durch den Raum purzelten. Tische und Stühle waren mit Krampen im Boden befestigt. Frische Lebensmittel gab es nur in den ersten Tagen; zwar wurde sogar Erde mitgenommen, um Salat und Gemüse zu züchten, aber in der stickigen Luft – der Proviant lag meist im untersten Deck – und mit fauligem Wasser begossen gingen die Pflanzen bald ein. Rinder wurden im Zwischendeck mitgeführt, so war für frische Milch gesorgt. In Beiboote auf dem Achterdeck mussten Schafe Wind und Wetter trotzen, Geflügelkäfige standen dicht gedrängt an der Heckreling. Eine Proviantliste aus dem Jahr 1690 sah für eine sechsmonatige Fahrt von Holland nach Indien unter anderem elf Tonnen Speck, 16 Tonnen Fleisch, 1000 Kilo Stockfisch, 5000 Kilo Hartbrot, 100 Säcke Grütze sowie 75 Säcke weiße und graue Erbsen für die Mitreisenden vor. Um

die Matrosen bei Laune zu halten, sparte man nicht an Alkohol: Jedem Maat standen große Mengen an Kanonenbier, »gutem Bier«, Wein und Branntwein zur Verfügung. Im Gegensatz zum Wasser verschlechterte sich der Geschmack von Spirituosen nicht mit der Zeit.

Vielleicht aßen auch die Merians Grütze mit gepökeltem Hering zum Frühstück, mittags gestampften Erbsenbrei und abends gekochten Stockfisch. Viel Raum für eigene Verpflegung werden sie nicht gehabt haben. In Johann Georg Krünitz' Enzyklopädie wurde die Mitnahme von Schokolade, Kaffee, Tee, Zucker und Mandeln empfohlen. Gegen die Schiffskrankheit Skorbut auf Grund von Vitaminmangel sollten Zitronen und die richtige Hygiene helfen:

Der Wunderbaum wächst in den Tropen binnen kurzer Zeit bis zu 13 Meter hoch. Sein Öl wurde in Surinam zur Wundbehandlung und als Lampenöl verwendet.



MARIA SYBILLA MERIAN: LENINGRADER AQUARELLE, C. I. BUCHER 1974

Bereits im 15. Jahrhundert gelangte die Tomate aus ihrer südamerikanischen Heimat nach Europa. Doch auch 200 Jahre später, zu Merians Lebzeiten, wurde sie noch nicht allgemein als Nahrungsmittel genutzt.



MARIA SYBILLA MERIAN: LEININGGARDER AQUARELLE, C. J. BUCHER, 1974

»Man befließige sich der größten Reinlichkeit des Körpers. Das Reiben der Zähne mit Seewasser (aber nicht der Augen und des Gesichts) und das öftere Baden der Füße und wo möglich des ganzen Körpers in diesem Elemente sichert vor Skorbut und stärkt den Körper.«

Wie haben sich die Malerinnen auf der langen Reise wohl beschäftigt? Falls sie Tagebücher führten, haben sie diese der Nachwelt erfolgreich vorenthalten – es sind keinerlei Aufzeichnungen von ihren Schiffsreisen überliefert. Bücher für drei Monate mitzunehmen, war kaum möglich, so half nur ein Lektüretausch mit anderen Passagieren. Vielleicht hatte einer den romantischen Roman »Oroonoko« im Gepäck: Ein als »Edler Wilder« dargestellter surinamischer Sklave spielt darin

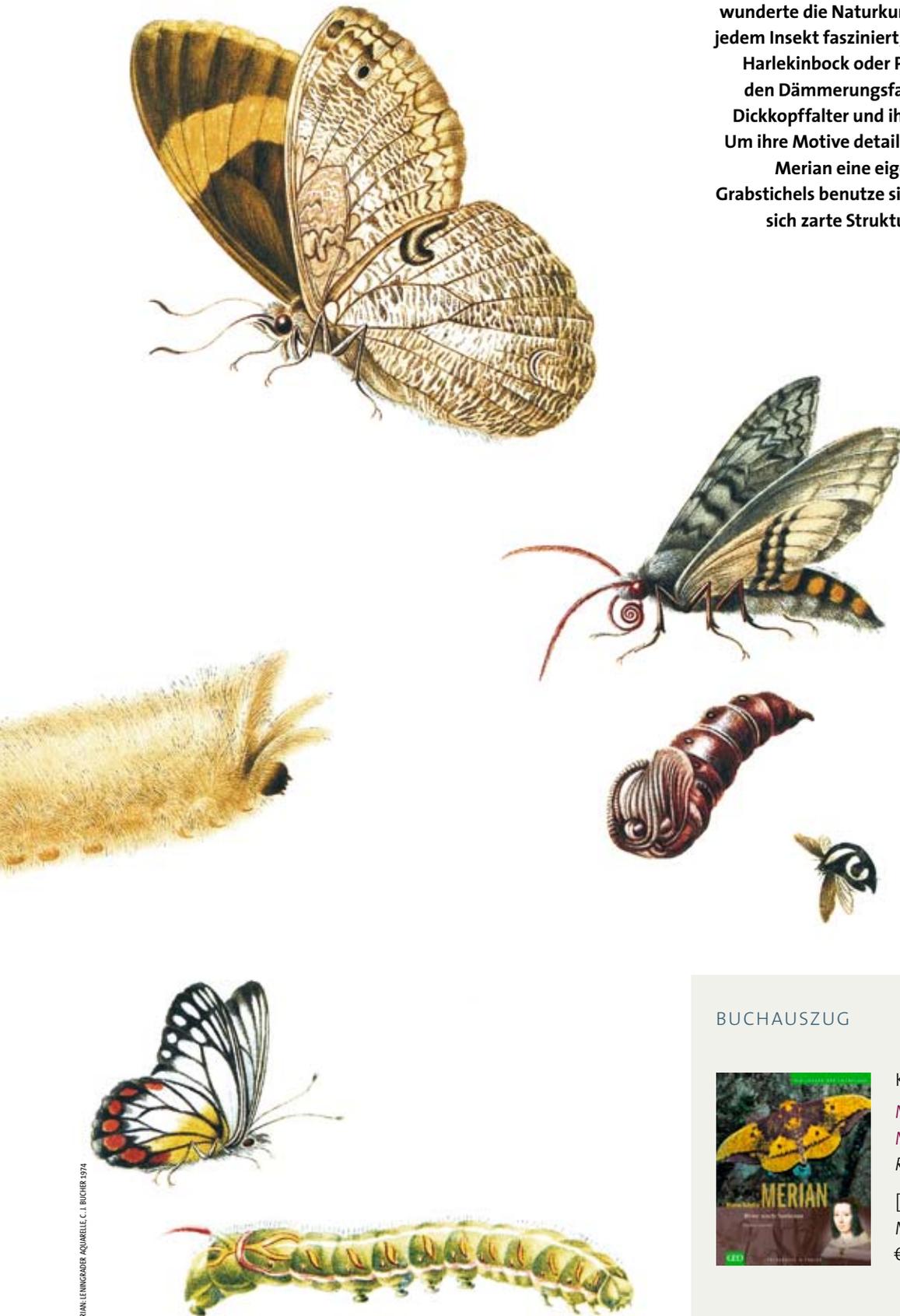
die Hauptrolle. Die für ihre Zeit sehr emanzipierte englische Autorin Aphra Behn (1640–1689) hatte bis zu ihrem 18. Lebensjahr mit ihrer Familie in Surinam gelebt und verdiente als erste Engländerin ihren Lebensunterhalt mit dem Schreiben von Büchern und erfolgreichen Theaterstücken.

Sicher hätten die Merianfrauen gerne gemalt und gezeichnet – was aber bei den Schiffsbewegungen kaum möglich war. Maria Sibylla und Dorothea waren zu perfektionistisch, arbeiteten zu akkurat, als dass sie wertvolles Pergament verschwendet hätten. Tagsüber hielt man sich am besten an der frischen Luft auf und zerstreute sich mit den anderen Passagieren. Eine Schiffsreise schweißt zusammen. Es ist wahrscheinlich, dass Dorothea an Bord dem Schiffsarzt Philipp Hendriks begegnete, den sie zehn Wochen nach ihrer Rückkehr in Amsterdam heiratete. ~

Kathrin Schubert ist Literaturwissenschaftlerin und Autorin.



Dass sich eine Frau für »Ungeziefer« interessierte, wunderte die Naturkundler ihrer Zeit. Merian war von jedem Insekt fasziniert, ob Mondhornkäfer, Bockkäfer, Harlekinbock oder Prachtkäfer. Schmetterlinge wie den Dämmerungsfalter, Schwärmer, Weißling oder Dickkopffalter und ihre Raupen liebte sie besonders. Um ihre Motive detailgetreu abzubilden, verwendete Merian eine eigene Technik. Statt des größeren Grabstichels benutzte sie eine dünne Kaltnadel, mit der sich zarte Strukturen in das Kupfer ritzen ließen.



MARIA SIBYLLA MERIAN: LEINWANDER AQUARELLE, C. I. BUCHER, 1974

BUCHAUSZUG



Kathrin Schubert
**MARIA SIBYLLA
 MERIAN**
Reise nach Surinam

[Frederking & Thaler,
 München 2010, 144 S.,
 € 24,95]

www.science-shop.de/epoc