

Wagen, Schiffe und Buchhändler : Transportvehikel für Pflanzen und Samen

Autor(en): **Sigel, Brigitt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Topiaria helvetica : Jahrbuch**

Band (Jahr): - **(2012)**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-382456>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wagen, Schiffe und Buchhändler

Transportvehikel für Pflanzen und Samen

BRIGITT SIGEL

« ... auf einem eigens zu diesem Zwecke gebauten Wagen »

Am 15. Februar 1571 waren auf dem «Platz»¹ in Zürich 200 Mann damit beschäftigt, eine zerleite Linde «mit grossen starcken seilen, fläschen zügen, hebeschirren und anderen instrumenten [...] ungar einer

zimlichen stuben wyt» zu verschieben.² Zerleite Linden, vor allem bei Schützengesellschaften beliebt, gehörten im süddeutschen und deutschschweizerischen Raum im 16. Jahrhundert sozusagen zur städtischen Repräsentationsarchitektur. Auf dem Zürcher «Platz» wurde deshalb beim Neubau des Schützenhauses eine der beiden flankierenden Linden in einer spektakulären Aktion um einige



Abb. 1: Wegen des Neubaus des Schützenhauses muss eine der beiden zerleiten Linden auf dem Zürcher «Platz» einige Meter verschoben werden. Kolorierte Federzeichnung in der Chronik von Johann Jakob Wick (15. Februar 1571). Handschriftensammlung der Zentralbibliothek Zürich.

Meter verschoben. Die gnädigen Herren von Zürich waren aber nicht die Ersten und auch nicht die Letzten, die einen Baum auf Reisen schickten.

Von Marco Polo wissen wir, dass Kublai Khan besonders auserlesene Bäume ausgraben und auf dem Rücken von Elefanten zu seinem Palast in China bringen liess.³ Für Ludwig XIV., der ganze Wälder aus der Gegend von Compiègne und der Normandie nach Versailles versetzte, waren die ausgewachsenen Ulmen, Linden, Buchen und Eichen lediglich «Baumaterial», das herangekarrt wurde wie Ziegel oder Steine. Dem jungen, ungeduldigen König boten die Grossbäume die Möglichkeit, nicht 30 Jahre warten zu müssen, bis sein Garten zu voller Eindruckslichkeit herangewachsen war.⁴ Im März 1826 war es dann Fürst Pückler, der eine 40-jährige Blut-Buche – den Wurzelballen auf einem zweirädrigen Wagen liegend – über 25 Kilometer nach Bad Muskau transportieren liess und dabei nicht nur das Erstaunen der Landbevölkerung erregte, sondern auch zahlreiche Fensterscheiben bezahlen musste, die durch die vorbeischleifende mächtige Krone in Brüche gegangen waren.⁵

Das Verpflanzen von Grossbäumen und ihr Transport über grössere Distanzen waren im 19. Jahrhundert eine Massnahme, zu der in gartenbaulichen Handbüchern und schliesslich auch in Pücklers «Andeutungen über Landschaftsgärtnerei» ausführliche Anleitungen zu finden sind.⁶ Kübelpflanzen von zum Teil beachtlichem Gewicht sind zwar seit dem Ausbruch der Zitrusleidenschaft von ihren Winterquartieren in den Garten und im Herbst wieder zurückgebracht worden. Für den Transport von grossen, ausgewachsenen Bäumen war aber nicht das Gewicht, sondern das Gleichgewicht während der Reise ein Problem. Die zweirädrigen, im 19. Jahrhundert «eigens zu diesem Zwecke gebauten Wagen»⁷ erlaubten es jedoch, einen Baum in die Horizontale zu kippen und am Zielort in der vorbereiteten Pflanzgrube wieder aufzurichten. Die Krone und der Wurzelbereich wurden dabei weitgehend vor Verletzungen bewahrt, sodass sich auch die aufwendigen Reisevorbereitungen, wie sie Pückler beschreibt, auszahlen. Sie reichten von der Wahl eines für die Verpflanzung geeigneten Baumes über die drei bis vier

Jahre vor der Reise eingeleitete Vorbereitung des Wurzelballens bis zur Pflanzhöhe am neuen Standort.⁸

Trotz des grossen Aufwandes – für den betroffenen Baum bedeuteten diese Reisen nicht viel mehr als ein Sonntagsausflug. Die Fahrt war kurz, es waren keine gravierenden Wetterumbrüche zu befürchten und das ganze Unternehmen wurde von versierten Fachleuten begleitet. Das Gleiche kann selbst für die Schiffstransporte gesagt werden, mit denen im 17. Jahrhundert Hunderte von Linden aus holländischen Baumschulen nach Schweden gebracht wurden. Zwar hat man diese weit weniger rücksichtsvoll behandelt als Pücklers Blut-Buche, lagen sie doch wie Bauholz aufeinandergeschichtet auf dem Deck des Schiffes. Doch haben sich die meisten dieser Baumjünglinge unter kompetenter Pflege wieder erholt, sodass in schwedischen Barockgärten noch immer Linden der Erstpflanzung zu bewundern sind.

Die Meuterei auf der Bounty

Aus Kleinasien, wo man bereits über eine hoch entwickelte Gartenkultur verfügte, erreichte im 16. Jahrhundert eine erste grosse Welle exotischer Pflanzen den Alten Kontinent, dessen Herrscher soeben den Garten als Repräsentationsobjekt zu entdecken begannen. Auf Pferderücken und Eselskarren wurden die begehrten Tulpen, Narzissen und Anemonen nach Wien und weiter nach Westen geschickt. Diese Zwiebel- und Knollengewächse mit ihrer ausgeprägten Vegetationspause überlebten – gut getrocknet und in Kisten verpackt – die Reise nach Europa aber auch in einem dunklen Schiffsbauch.

Ganz andere Herausforderungen stellten sich nach der Entdeckung der neuen Kontinente mit ihrem paradiesischen Pflanzenreichtum. Wie sollte man mit den blühenden Sträuchern Ostasiens, mit den Blüten-schönheiten Südafrikas oder den exotischen Föhren und Magnolien Nordamerikas verfahren? Sollte man Samen, Stecklinge oder besser die ganze Pflanze nach Europa schicken? Wenig bis nichts war über die Bedürfnisse und Lebensweisen dieser Exoten bekannt, und wochen-

ja monatelange Seereisen trennten sie von der neuen Heimat.

Schon früh versicherten sich deshalb Pflanzenjäger, Botaniker und adelige Sammler der Unterstützung der Kapitäne. Clusius, der Leiter des Botanischen Gartens in Leiden, unterhielt enge Kontakte zu Seefahrern auf den neuen Routen nach Ostindien und verfasste 1602 eine Anleitung, worauf beim Sammeln der Exoten zu achten sei und wie blühende Pflanzen oder Stecklinge auf der Reise gepflegt werden sollten.⁹ St. Helena, das auf der Rückfahrt nach Europa von vielen Schiffen angefahren wurde, entwickelte sich im 18. Jahrhundert zu einer Zwischenstation oder «Rehabilitationsklinik», wo man geschwächte Pflanzen und keimende Samen auspflanzen konnte. Hatten sie sich erholt beziehungsweise zu kräftigen Jungpflanzen entwickelt, wurden sie mit dem nächstmöglichen Schiff weitergeschickt.¹⁰

Einfacher erschien dagegen der Transport von Samen. Reif gepflückt und vor der Reise gut getrocknet, sollten sie in Papier, Tontöpfe, mit Sand vermischt in Flaschen oder sogar in Schnupftabakdosen verpackt und an der Kajütendecke aufgehängt werden.¹¹ Mit welchem Stolz konnte dann Peter Collinson – ein Londoner Tuchhändler, der mit John Bartram in Philadelphia einen Importhandel für nordamerikanische Exoten aufbaute – 1762 berichten, dass eine aus Samen gezogene Magnolie nach 20 Jahren zum ersten Mal blühte. Diese langen Entwicklungszeiten, aber auch die vielen Fehlschläge, wenn sich aus 500 Samen keine einzige Pflanze entwickelt hatte, und die Schwierigkeiten der Anzucht in englischer Erde, liessen den Import lebender Pflanzen immer wieder als sicherer und rentabler erscheinen. Collinson riet deshalb, knospende Magnolien in den Wäldern auszugraben, mit Moos oder Erde in Kisten zu packen und als besonders wertvolle Ware unter dem Bett des Kapitäns zu verstauen. Während der Winterruhe, wenn die Pflanzen wenig Licht brauchten, und Dank der relativ kurzen Fahrt über den Atlantik scheint dieses Vorgehen erfolgreich gewesen zu sein.¹²

Die Schiffe, die die Weltmeere durchsegelten, waren in der Regel mit Kanonen bestückt oder mit grossen Laderäumen ausgestattet, die dunkel, muffig und von Ratten bevöl-

kert waren. Und selbst wenn der Kapitän sich willig zeigte, waren Matrosen wenig geeignet, die Sorge für die lebensdienliche Ware zu übernehmen, im Gegenteil. Auf Deck war es eng, die Pflanzenkisten ein ständiges Ärgernis, und dann sollte das kostbare Trinkwasser nicht nur mit den Pflanzen geteilt, sondern auch noch dafür verwendet werden, täglich den Salzstaub von den Blättern zu waschen.¹³

1787 war unter der Anleitung von Sir Joseph Banks, dem Teilnehmer zahlreicher naturwissenschaftlicher Expeditionen, ein dreimastiger Kohlefrachter in ein schwimmendes Pflanzenhaus umgebaut worden, das einige Hundert Jungpflanzen des Affenbrodbaumes von Tahiti nach den Westindischen Inseln bringen sollte. Die grosse, bis zur hinteren Bodenluke verlängerte Kabine erhielt zwei grosse Dachluken, die für Licht, und je drei Luken auf den Seiten, die für frische Luft sorgten. Unzählige Löcher in einem falschen Boden dienten der Aufnahme der Pflanztöpfe, die so auch in einem Sturm fixiert waren. Dank der Bleiabdeckung des darunter liegenden Decks floss das überflüssige Giesswasser in den Ecken zusammen, wo es gesammelt und für späteren Gebrauch aufbewahrt wurde. Nicht dieser raffinierte Umbau hat die HMS Bounty berühmt und zum Gegenstand von Romanen und Filmen gemacht, sondern die Meuterei der Besatzung, die zur Folge hatte, dass die Setzlinge des Affenbrodbaumes ihr Ziel nie erreicht haben.¹⁴

« ... und wird alles richtig besorgen »

Der Transport von Pflanzen und Samen, wie er seit dem 16. Jahrhundert aufgrund des freundschaftlichen Tauschhandels zwischen den Botanikern und Sammlern auf dem europäischen Festland florierte, war ebenfalls nicht ohne Tücken. Viele Sendungen gingen verloren und oft überlebten die fragilen Exoten die tagelangen Reisen in einem verschlossenen Behälter nicht. Conrad Gessner entschloss sich deshalb nach mehreren Verlusten, Pflanzen nur noch in Begleitung spezieller Boten zu verschicken. «Es ist ein Nachbar und Gfattersmann von mir und wird alles richtig besorgen», meldet er dem Mediziner Theodor Zwinger in Basel. In eine offene Kiste verpackt, wo man ihren

Zustand überwachen und sie nach Bedarf giessen konnte, reisten die kostbaren Gaben fortan auf dem Rücken eines Boten durch Europa.¹⁵

Aber auch der Transport von Samen erforderte Vorsicht und Umsicht. Mit der zunehmenden Kommerzialisierung der Exoten nahm einerseits die Gefahr von Diebstählen zu, andererseits reagierten die Samen empfindlich auf Feuchtigkeit oder wurden von Ungeziefer gefressen. Clusius liess deshalb die Samen von kostbaren Raritäten aus der Levante, die in Venedig an Land kamen, sorgfältig in Papierumschläge hüllen und in hölzerne Kistchen verpacken. Venezianische Buchhändler verstauten die Kistchen zusammen mit ihren ebenfalls feuchtigkeitsempfindlichen Büchern im Reisegepäck und nahmen sie mit an die Buchmesse nach Frankfurt. Dort wurden sie von einem Vertreter von Clusius' Verleger in Empfang genommen und in die Niederlande gebracht.¹⁶

Auf die Dienste venezianischer Buchhändler kann verzichtet werden, seit Samen luft- und wasserdicht verpackt und mit Haltbarkeitsdatum versehen sind. Pflanzen betreuende Boten und vierbeinige Lastenträger sind von Eisenbahn und Lastwagen abgelöst worden. Und Matrosen sind der lästigen Pflicht enthoben, Pflanzen zu giessen und den Salzstaub von den Blättern zu waschen, seit diese im Flugzeug nach Europa reisen. Damit ist eine gut 400-jährige Epoche zu Ende gegangen, in der *trial and error* zu neuen Erkenntnissen führten und man mit Fantasie und Kreativität Samen, Pflanzen und ausgewachsene Bäume auf Reisen schickte.

- 1 Nordwestlich der Stadtmauer gelegene, von Sihl und Limmat umflossene Ebene, deren nördlichster Teil, der Platzspitz, noch heute als Freiraum besteht.
- 2 Barraud Wiener, Christine; Jezler, Peter (1999). *Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich. Neue Ausgabe Band 1: Die Stadt Zürich I*. Basel, S. 81
- 3 Desmond, Ray (1979). «The problems of transporting plants», in: *The Garden. A Celebration of One Thousand Years of British Gardening*. Hg. v. John Harris, London, S. 99–104, hier S. 99

- 4 Lablaude, Pierre-André (1995). *Die Gärten von Versailles*. Worms, S. 22, 55
- 5 *Die Muskauer Blut-Buche. Aus dem Leben einer Baumpersonlichkeit* (2010). Hg. v. Stiftung Fürst-Pückler-Park, Bad Muskau, S. 7
- 6 Fürst von Pückler-Muskau, Hermann (1988). *Andeutungen über Landschaftsgärtnerei*. Hg. v. Günter J. Vaupel, Frankfurt a. M., S. 72–80. – *Die Muskauer Blut-Buche*. (wie Anm. 5), S. 7, Abb. 9–11
- 7 *Die Muskauer Blut-Buche*. (wie Anm. 5), S. 7
- 8 Fürst von Pückler-Muskau (wie Anm. 6), S. 76–79
- 9 De Jong, Erik (1991). «Nature and Art. The Leiden Hortus as <Musaeum>», in: *The Authentic Garden. A Symposium on Gardens*. Hg. v. Leslie Tion Sie Fat und Erik de Jong. Leiden, S. 37–60, hier S. 47
- 10 Desmond (wie Anm. 3), S. 101–102
- 11 Desmond (wie Anm. 3), S. 100
- 12 Die Briefe von Peter Collinson sind eine reich sprudelnde Quelle zu diesem Thema. Vgl. Laird, Mark (1999). *The Flowering of the Landscape Garden. English Pleasure Grounds 1720–1800*. Philadelphia, S. XIII–XIV, 69–78
- 13 Desmond (wie Anm. 3), S. 102
- 14 Desmond (wie Anm. 3), S. 102
- 15 Fretz, Diethelm (1948). *Konrad Gessner als Gärtner*. Zürich, S. 84–85
- 16 Masson, Giorgia (1968). «Italian Flower Connoisseurs», in: *Apollo*. 87/88. Jg., S. 164–171, hier S. 168

Résumé

On a renoncé aux services des libraires vénitiens depuis que les semences sont emballées dans des sachets hermétiques et étanches avec une date de péremption. Les commissionnaires en végétaux et les rouliers ont été remplacés par les chemins de fer et les camions. Depuis que les plantes exotiques voyagent en avion vers l'Europe, les matelots ont été délivrés du pénible travail qui consistait à arroser les plantes et laver la poussière de sel qui se déposait sur leurs feuilles. Ainsi s'est terminée une période de 400 ans pendant laquelle «trial and error» conduisait vers de nouvelles connaissances et où beaucoup de créativité était nécessaire pour faire voyager des semences, des plantes et des arbres arrivés à maturité.