

Zu diesem Buch.

Für den Herbst 2014 wurde (wieder einmal) der Baubeginn des Nicaragua-Kanals angekündigt – für den Verlag der Pioniere Anlass genug, eine der wichtigsten historischen Reisebeschreibungen über Mittelamerika neu aufzulegen. Das Werk von John Lloyd Stephens deckt drei zentrale Bereiche aus dessen Geschichte ab:

- den politischen, denn zum Zeitpunkt der Reise hatte sich Mittelamerika bereits von seinem kolonialen Mutterland Spanien gelöst, die Machtverteilung zwischen den gesellschaftlichen Gruppen war aber noch umkämpft. Ebenso wenig hatten sich die Staatengebilde endgültig herausgebildet, Bündnisse und Abspaltungen in schneller Folge ereigneten sich meist in revolutionärer, blutiger Form;
- den historischen, denn Stephens verfasste die erste vorurteilsfreie und nur an Fakten orientierte Würdigung der Maya-Kulturen und legte damit den Grundstein für die wissenschaftliche Erforschung der mesoamerikanischen Zivilisationen;
- den wirtschaftlichen, denn mit seiner Arbeit über den seit der *Conquista* erträumten Nicaragua-Kanal stellte Stephens die Vermessungsarbeiten des britischen Ingenieurs John Baily noch vor diesem selbst ausführlich vor.

Kaum behandelt wird die großartige Natur, gerade der Pflanzen- und Tierwelt schenkt der Anwalt Stephens wenig Beachtung. Das änderte sich ein wenig auf seiner zweiten Reise nach Mittelamerika (Oktober 1841 bis Juni 1842), als ihn der Chirurg Dr. Samuel Cabot (1815 – 1885) als Botaniker begleitete.

John Lloyd Stephens (* 28. November 1805 in Shrewsbury, New Jersey; † 13. Oktober 1852) hatte sich schon als junger Jurist einen Namen als Autor von interessanten Reisebeschreibungen gemacht. Seine Reisen durch Europa, den Nahen Osten und Ägypten verarbei-

tete er in zwei erfolgreichen Büchern – und sie weckten sein lebenslanges Interesse an alten Kulturen. Sein Verstand und seine Kenntnis der ägyptischen Ruinen verliehen ihm die Sicherheit, die Zivilisation der Maya als völlig eigenständige Kultur zu identifizieren, unbeeinflusst von Völkern anderer Kontinente. Als Glücksfall erwies sich, dass er von US-Präsident Martin Van Buren den Auftrag erhalten hatte, den politischen Zustand der Zentralamerikanischen Föderation zu untersuchen, eines Staatenverbundes von fünf mittelamerikanischen Ländern, die in der Folge ihrer Loslösung vom spanischen Mutterland noch auf der Suche nach einem rechtlichen Rahmen waren. Dies verhalf ihm zu diplomatischem Status und vielen Kontakten. Auf seiner neun Monate währenden Reise durch die von Bürgerkriegen zerrissenen Länder fand er noch die Zeit, sich ausführlich dem Problem einer mittelamerikanischen Kanalverbindung zu widmen, dem feuchten Traum aller Wirtschaftsbesitzer seit Hernán Cortés.

In Rekordzeit veröffentlichte er seinen hier vorliegenden Bericht (der in den ersten sechs Monaten elf Auflagen erleben durfte) und brach mit seinem Freund, dem Briten Frederick Catherwood, binnen eines Jahres zu einer weiteren Reise nach Yucatán auf, bei der sie 44 alte Maya-Stätten besuchten. Danach verfasste er noch Studien zur Realisierung eines Kanals durch Mittelamerika und wirkte tatkräftig im Direktorium der ersten Bahnverbindung zwischen Atlantik und Pazifik (in Panama) mit. Mit 46 Jahren starb er in seiner Heimatstadt New York an der Malaria, die er sich bei seinen Mittelamerikaaufenthalten zugezogen hatte.

Sein Begleiter, der Londoner Architekt und Zeichner Frederick Catherwood (* 27. Februar 1799; † 27. September 1854), hatte ebenfalls bereits umfangreiche Erfahrungen bei der Untersuchung antiker Städte gesammelt, bevor er Stephens kennenlernte. Unabhängig voneinander hatten sie ähnliche Routen verfolgt und dieselben Stätten besucht, wobei Catherwood sich gründliche Kenntnisse über die detailgerechte Aufnahme der Ruinen erarbeitete. Er betrieb mehrere Panoramen, in denen seine Zeichnungen einen Rundumblick auf alte Städte ermöglichten. Nach ihrer zweiten Rückkehr aus Yucatán eröffnete er in New York eine Ausstellung mit seinen Zeichnungen und ihren mesoamerikanischen Funden, die 1842 einem dramatischen Brand zum Opfer fiel, wobei ein Großteil seines Lebenswerks vernichtet wurde. Er brachte noch eine prächtige farbige Ausgabe mit Litho-

graphien heraus (in einer Auflage von nur 300 Exemplaren) und nahm in der Folge eine Vielzahl von Aufträgen als Architekt, Ingenieur und Zeichner in Großbritannien und auf dem amerikanischen Kontinent an – u. a. auch als fähiger Ingenieur der neuen Eisenbahn in Panama. In London gab er 1854 eine weitere Ausgabe der *Incidents of Travel in Central America* heraus, auf der Rückfahrt in die USA dann stieß sein Schiff, die *S. S. Arctic*, mit dem französischen Dampfer *Vesta* zusammen und sank – Catherwood starb beim weltweit ersten Zusammenstoß zweier dampfgetriebener Schiffe mit seinen Mitpassagieren, während sich Kapitän und Mannschaft gerettet hatten.

Inhaltlich entspricht das vorliegende Buch der amerikanischen Erstausgabe von 1841 in der sehr guten deutschen Übersetzung, die 1854 in Leipzig erschien. Durch einen Vergleich dieser beiden Ausgaben konnten Unklarheiten beseitigt, Fehler korrigiert und Auslassungen ergänzt werden. Alle Abbildungen der amerikanischen Ausgabe sind enthalten und wurden durch einige Zeichnungen ergänzt, die Frederick Catherwood zusätzlich in seine britische Edition von 1854 aufnahm. Einige weitere Illustrationen, auf die sich Stephens bezieht, konnten den Werken anderer Reisender entnommen werden; die farbigen Abbildungen schließlich entstammen Catherwoods Londoner Prachtausgabe *Views of Ancient Monuments*.

Auf eine Modernisierung oder Vereinheitlichung der Rechtschreibung auf aktuelle Standards wurde bewusst verzichtet, denn Sprache ermöglicht uns Rückschlüsse auf die Zeit, in der sie benutzt wurde.

Bei der Erschließung des Textes halfen zahlreiche neue Lexika (vor allem *Wikipedia* in den englischen, spanischen, deutschen und anderen Ausgaben) und auch alte, die online zur Verfügung stehen (zu finden u. a. bei *Zeno.org*, *Retrobibliothek.de* und *Woerterbuchnetz.de*), die so erhaltenen Informationen konnten fast immer durch weitere Quellen abgesichert werden. Digitalisierte Bücher fanden sich u. a. bei *Archive.org*, *Books.google.com* und *Europeana.eu*, aktuelle digitale Kartendienste sowie die *David Rumsey Map Collection* mit ihren historischen Karten halfen bei der Lokalisierung der erwähnten Orte. Eine aktuelle Dokumentation der Mayastätten findet sich z. B. unter *Famsi.org* und schließlich hat die Firma Google die Ruinenstätten von Copán, Palenque und Uxmal eingepflegt in ihre Produkte *Maps* und *Earth*, wo sie virtuell begangen werden können.