

„Aufgelesen“

Dem zentralen Thema dieses Heftes folgend, habe ich ein paar Bücher durchgesehen, die sich u.a. mit der MARITIMEN SEIDENSTRASSE befassen. Vorab eine Erläuterung zum Hintergrund:

Die Bezeichnung der legendären Verbindungen bezieht sich in erster Linie auf traditionelle Handels- und Karawanenwege zwischen Europa und China. Menschen, Güter, Wissenschaften, Erfindungen und Religionen fanden ihren Weg auf unterschiedlichen Routen über Land und zur See – nicht auf einer durchgehenden Straße – von West nach Ost und umgekehrt; Seidenstoffe waren dabei herausragende und besonders exklusive Produkte des Handels zwischen dem Mittelmeerraum, Ostafrika und Zentral- sowie Ostasien. Der Handelsgüter wegen sind Teilrouten auch als Porzellan-, Gewürz-, Perlen- oder Weihrauchstraße bekannt. Dem deutschen Geologen und Geografen Ferdinand von Richthofen (1833–1905) wird die Benennung dieser Verkehrsverbindungen als „Seidenstraße“ zugeschrieben. Er war für das Deutsche Reich u.a. mit der Erkundung wirtschaftlicher Kontakte nach China befasst.

Heutzutage erfährt der Begriff eine Renaissance als Neue Seidenstraße, weil insbesondere die Volksrepublik China enorme Anstrengungen unternimmt, ihre wirtschaftliche und politische Rolle unter dem Motto „Belt and Road Initiative“ auszubauen. Und dabei kommt dem Rückgriff auf Schiffrouten, die maritime Seidenstraße, ebenso eine wichtige Funktion zu. Diese Initiative löst allerdings auch ökonomisch, ökologisch und politisch kritische Reaktionen aus.

Die Seidenstraße – Landschaften und Geschichte

Die englische Historikerin Susan Whitfield legt als Herausgeberin ein fast 500-seitiges Standardwerk vor: Anhand vieler Karten, ausgezeichneter Illustrationen historischer Dokumente und Relikte sowie fünfzig fachkundiger und gut lesbarer Artikel werden die derzeit aktuellen Kenntnisse vor allem der Fernhandelswege in Eurasien qualifiziert beschrieben. Ein Lese- und Bilderbuch, das tatsächlich in seiner Gesamtschau neue Erlebnisse und Erfahrungen vermittelt. Diese Schatztruhe birgt spannende und aufschlussreiche Lektüre! Die Suche nach Aussagen historischer Beziehungen zum heutigen Indonesien sind nur ein Teilaspekt des Werkes, sie werden zunächst auf Karten belegt: Der Schiffsverkehr auf der Haupthandelsroute zwischen dem Indischen und Pazifischen Ozean durch die Straße von Malakka (entlang Sumatra mit Palembang und der Malaiischen Halbinsel) führte nach Java, Borneo, über die Kleinen Sundainseln bis zu den Molukken, hier nach Ternate und den Bandainseln. Marco Polo fasste im 13. Jahrhundert seine Eindrücke über die Häfen der Region und den Schiffsverkehr zusammen: „*Sie bringen alle Gewürzsorten, Edelsteine, Perlen, Seidenstoffe, Goldtücher, Elfenbein und noch vieles mehr . . .*“ (S.374)

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurden in indonesischen Gewässern viele Wracks entdeckt (oft als Beute geschäftstüchtiger Händler, bis seit 2001 die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser dem gierigen Abenteuerum Einhalt zu gebieten sucht). Die Unterwasser-Archäologie gibt Auskunft über die Handelsgüter und den Schiffsbau ab dem Mittelalter. Besonders ergiebig war die Bergung einer alten arabischen Dau vor der Insel Belitung (nahe Bangka). *„Auch der Besitzer des Belitung-Schiffs aus dem 9. Jahrhundert war Händler auf dem Indischen Ozean und hatte in Guangzhou Waren aus dem Inneren Chinas geladen, bevor er sich auf den Weg nach Indonesien machte. Das aus afrikanischem Holz gebaute Schiff war genäht, das heißt, seine Planken wurden ohne zusätzliche Befestigung nur von Fasern zusammengehalten.“* (S. 399).

Die niederländische VOC beherrschte ab dem 17. Jahrhundert viele der Wasserwege in Südostasien, entsprechende Funde von Schiffwracks geben vielfältiges Zeugnis vom Handel und Wandel der Kolonialzeit. Dabei spielten bekanntlich die Gewürze eine herausragende Rolle. *„Aber bereits lange vor dem Auftauchen der Europäer wurde in Südostasien mit Gewürzen gehandelt. Schriftliche Quellen (. . .) aus dem 1. Jahrhundert nennen einige der gehandelten Güter. Viele Waren gelangten über den Indischen Ozean in die Häfen am Roten Meer (S.441). Die wohl bekanntesten Gewürze aus Südostasien sind Muskatnuss von den Banda-Inseln und Nelken aus Ternate und Tidore.“* (S.443) Weiterhin werden der Handel mit Sandelholz, Betelnüssen und Pfeffer geschildert.

Interessant sind die Ausführungen zum internationalen Sklavenhandel entlang der Seidenstraße: *„Europäische Kaufleute, wie die Portugiesen oder Niederländer, beteiligten sich in der frühen Neuzeit ebenfalls am Sklavenhandel im Südchinesischen Meer.“* (S. 417)

Das voluminöse Buch ist eine Fundgrube für historisch Interessierte und belegt die Feststellung, dass Globalisierung keine Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist, sondern Bestandteil internationaler und interkultureller Begegnungen seit Jahrhunderten. Neben Quellenangaben geben ein Register und ein umfangreiches Literaturverzeichnis weitergehende Informationen.

Susan Whitfield: *Die Seidenstraße – Landschaften und Geschichte*

Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Sonderausgabe 2019 | ISBN 078-3-8062-4063-4

Maritime Seidenstraße im 13. bis 17. Jahrhundert: East meets West

Das *Guangdong Museum* aus Guangzhou/China organisierte in Zusammenarbeit mit dem *International Maritime Museum Hamburg* dort im Sommer 2017 eine bemerkenswerte Ausstellung.

Erstmals wurden Schätze aus über fünf Jahrhunderten entlang der maritimen Seidenstraße von dem renommierten Guangdong Museum in Europa gezeigt. Die Sammlung war Teil des Kulturprogramms, das aus Anlass des 45. Jubiläums der Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen Deutschland und China stattfand. Im Zentrum der Schau standen Funde von Schiffswracks, die vor der südchinesischen Küste geborgen wurden. Bereits im Mittelalter gelangten über Seeverbindungen chinesische Luxusgüter in den Orient und von dort über den Zwischenhandel bis nach Europa. Das Netz von Seerouten verband die Küstenregionen des westlichen Pazifiks, des Indischen Ozeans und des Atlantiks.

Der zweisprachige (deutsch-englische) Katalog fokussiert einerseits auf die chinesischen Exponate, gibt andererseits auch durch viele begleitende Artikel einen umfassenden Überblick der wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Rahmenbedingungen. Über mehr als zwei Jahrtausende dienten die Seerouten dem Transport zwischen Ost und West über den Meeresweg. Südostasien kam aufgrund seiner günstigen geografischen Lage entscheidende strategische Bedeutung für dieses globale Netzwerk zu.

Akten, Karten sowie Funde von Schiffswracks belegen die schon früh bedeutende Rolle von Hafenorten im indonesischen Archipel: Banda Seri Begawan – Makassar – Surabaya – Palembang – Malakka – Banda Aceh.

Sehr fundiert und außergewöhnlich illustriert werden eben auch „Weg der Gewürze und des Porzellans“ und „Straße der Religionen“ sowie „Straße der Kultur“ – als Synonyme für die Seidenstraßen – beschrieben.

„Die Maritime Seidenstraße entstand dadurch, dass die antiken Völker den Monsun und die Meeresströmungen sowie die traditionellen Segeltechniken nutzten, die den Transport zwischen Ost und West über den Seeweg ermöglichten. Es war außerdem ein Weg, über den verschiedene Zivilisationen in den Bereichen der Forschung und Technologie, der Wirtschaft und der Kultur miteinander in Austausch traten. . . . Grob gesagt, entstand die Maritime Seidenstraße um das 2. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung und hatte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts Bestand“ (S.16).

Guangdong Museum / International Maritime Museum Hamburg: East Meets West: The Maritime Silk Road 13th – 17th Centuries
Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2017 | ISBN 978-3-7822-1295-3

Die maritime Seidenstraße – Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit

Der Münchener Sinologe Roderich Ptak stellt in seinem Werk klar, wie unterschiedlich und auch ungenau der Begriff der maritimen Seidenstraße eigentlich ist – und macht deutlich, dass bis zum Expansions- und Kolonialisierungsdrang der Europäer fraglos die Chinesen den Seeverkehr zwischen Japan und Ostafrika/Arabien beherrschten. *„Die maritimen Unternehmungen des damaligen Ming-Staates seien überwiegend friedlich gewesen, auf Harmonie und Toleranz fußend, anders als die erniedrigende Politik von Amerikanern und Briten“* (S. 8) schildert der Autor die gegenwärtige Motivation Chinas für den aufstrebenden Ehrgeiz einer Wiederbelebung auch der Maritimen Seidenstraße. Die Regionen Indonesiens bilden einen Bruchteil der Schilderungen von Ptak: *„Die weltweit frühesten, bis heute überlieferten Kurzbeschreibungen – und nicht bloß Erwähnungen – der großen Insel Timor, der Banda-Gruppe, der Nord-Molukken, des Sulu-Archipels und wohl auch der Klabat-Region auf Sulawesi entstammen chinesischen Quellen...“* (S. 40).

Eine Beispiel maritimer Expansion über Südostasien hinaus ist die Verbindung bis nach Afrika: *„Vor allem aufgrund sprachlicher Indikatoren gilt es als erwiesen, dass auch Madagaskar vom heutigen Indonesien aus besiedelt wurde. Das deutet auf gute Navigationskenntnisse, entsprechende Boote und fortgeschrittene Organisationsformen. Die meisten Einzelheiten entziehen sich indes unserer Kenntnis“* (S.62).

Interessant ist der Beleg der weitreichenden Kontakte am Beispiel eines Reliefs am Borobodur-Tempel auf Java aus dem 8./9. Jahrhundert: Sieben (chinesische) Schiffe sind als Dokument des interinsularen Schiffverkehrs in Stein gehauen (S. 124ff).

Zur Einordnung der Handelsrouten zu Beginn der Neuzeit stellt der Autor fest: *„Spätestens seit Vasco da Gama verband die Kap-Route das südwestliche ‘Eck’ des Indischen Ozeans mit dem Atlantik, Brasilien und Portugal, später auch direkt mit Nordwesteuropa, während Magellan und seine Nachfolger durch ihre transpazifischen Fahrten die Philippinen und das heutige Ostindonesien mit Mexiko und Peru verknüpften.“* (S. 273)

Aufschlussreich ist im Anhang die Benennung der bedeutendsten Handelsgüter, die auf dem Seewege transportiert wurden, viele davon aus Südostasien, Indonesien stammend, wie beispielsweise: Gewürznelken, Pfeffer, Muskatnuss, Kampfer, Sandelholz, Sapanholz, Ebenholz, Gold, Seidenprodukte (S. 315ff).

Ptaks Schreibstil ist sehr gut lesbar, der Text kommt ohne Fußnoten aus, ist mit einer Reihe von Karten und Illustrationen (und zugehörigen Erläuterungen) versehen. Sehr umfang-

reich und in verschiedene Kapitel gegliedert ist der Literaturanhang, ein sehr detailliertes Register gibt ausreichend Findehilfen. Das Buch ist Ergebnis jahrzehntelanger Forschung und ein Standardwerk, das einen Schwerpunkt auf die Sichtweise aus chinesischer Perspektive in der Zeit vor der europäischen Kolonialisierung legt, aber ausführlich auch die mitwirkenden und betroffenen Regionen beschreibt.

Roderich Ptak: Die maritime Seidenstraße – Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit, Verlag C. H. Beck, München 2007 ISBN 978-3-406-56189-4

Piraterie – Neue Dimensionen eines alten Phänomens

Eigel Wiese, Journalist und Fotograf, beschreibt ein Phänomen von Beginn der Seefahrt an: die Piraterie als Raubzüge auf die weltweit verkehrenden Schiffe und die vielschichtigen Bemühungen, diesen kriminellen Machenschaften beizukommen.

Für uns interessant ist das Kapitel *Straße von Malakka: Wie drei Staaten Überfälle auf Schiffe verhindern*. (S.17-29) Zwischen der malaiischen Halbinsel und Sumatra liegt die 900 Kilometer lange Wasserstraße, eine der international wichtigsten Wasserwege. Zu Zeiten des Kolonialismus war Malakka der bedeutsamste Hafen Südostasiens. „Die Schiffe waren beladen mit Seide und Porzellan aus China, Stoffen aus dem indischen Gujarat, Kampfer aus Borneo und Sandelholz aus Timor. Muskatnüsse und Nelken kamen von den Molukken, Gold und Pfeffer aus Sumatra, von der malaiischen Halbinsel stammte Zinn.“ (S.19) Im Verlauf der Jahrhunderte spielte die Malakka-Straße auch immer eine militärische Rolle, schließlich besetzten die Europäer die Region ja mit Waffengewalt.

Heute ist sie nach wie vor ein ertragreiches Gebiet für Seeräuber - denn „sie befördert ein Viertel des Welthandels . . . darunter die Hälfte aller weltweiten Öltransporte.“ (S.18) Malaysia, Singapur und Indonesien koordinieren – relativ erfolgreich – die professionell organisierten Plünderungen. „Die Piraten haben keinesfalls ihre Einnahmequellen aufgegeben. Sie haben sich nur verlagert. Mittlerweile ist die Zahl der Überfälle im Südchinesischen Meer gestiegen.“ (S. 27)

Neben der Kaperung von Waren ist unterdessen der Schiffsverkehr jedoch auch für Terroristen in der Region von Bedeutung.

Die Darstellung der aktuellen Lage in Südostasien nimmt nur einen geringen Teil des Buchs ein – insgesamt schildert Wiese die internationalen Anstrengungen, den latenten Bedrohungen der Piraterie Herr zu werden: „Die Meere haben seit Menschengedenken

Kontinente mehr verbunden als getrennt. Seefahrer waren es deshalb immer schon gewohnt, sich gegen die Gefahren der See zu schützen. Gegen Piraten dagegen waren sie oft machtlos.“ (S.194) „Wer nur national an seine eigenen Interessen und in seinen Grenzen denkt, wird in diesem Kampf im Zeitalter der Globalisierung auf der Verliererseite stehen.“ (S. 196)

Insoweit liefert dieses Buch aufschlussreiche Aspekte auch zu der Beschäftigung mit der maritimen Seidenstraße.

Eigel Wiese: *Piraterie – Neue Dimensionen eines alten Phänomens*
Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2010 ISBN 978-3-7822-1008-9

Surabaya Beat

Eine zeitgenössische Reise mit traditionellen und auch modernen Schiffen, nämlich den bekannten Makassar-Seglern Pinisi, die unterdessen allerdings sämtlich motorisiert sind, sowie den großen – in Deutschland gebauten – Fährschiffen der staatlichen Linie Pelni.

Beat Presser, international renommierter Schweizer Fotograf, nimmt uns mit auf zwei Touren 2012 und 2014 durch Gewässer des indonesischen Archipels, sowohl auf den Pinisi als auch großen Fährschiffen. Der Titel des Bandes ist ein Wortspiel mit dem Vornamen des Autors = Be:at – in Verbindung mit Indonesiens zweitgrößter Stadt, Surabaya auf Java. Der ursprünglich angedachte Titel „*Surabaya Johnny*“ mündete schließlich in die originellere Variante des „*Surabaya Beat*“.

Im (englischsprachigen) Prolog zu dem großformatigen Buch mit schwarz-weiß Fotos erläutert Presser den Hintergrund zu seinen Reisen durch den weltgrößten Archipel: A fairy tale of forgotten times (Ein Märchen aus vergessenen Zeiten). Motiviert wurde er zu den teilweise waghalsigen Touren in Indonesien – nach professionellen Erfahrungen auf Madagaskar – durch ein Foto der im Borobodur eingemeißelten Abbilder chinesischer Segelschiffe aus dem 9. Jahrhundert! Nach einem Besuch beim Borobodur-Tempel trat er Mitte 2012 die erste Reise ab dem alten Hafen Poetere in Makassar an; er las sich dazu noch einmal bei Joseph Conrad und seinen Romanen ein. Die Fahrt auf mehreren Pinisi-Schiffen führte von Sulawesi über Flores nach Kalimantan. Zwei Jahre später brach er erneut auf – diesmal mit Pelni-Schiffen – von Medan über Bali, Flores, Sulawesi, Papua, zu den Molukken.

Der spannend anzusehende Bildband belegt nicht die Reiserouten, sondern Impressionen vom Pinisi-Schiffsbau über Dokumentationen der mehrmonatigen Fahrten mit Portraits, Frachtgut, technischen Details, Landschaften (besser: Seeschaften). Eingestreut sind – oft poetische – Texte in Englisch, die teilweise von Mitreisenden stammen.

Ein reizvolles „*Bilderbuch*“, das einem den indonesischen Begriff für „*Heimat*“ deutlich macht: *tanah-air* = Land und Wasser. Übrigens war das Goethe-Institut an dem gesamten Projekt beteiligt, das auch in Jakarta zu der Ausstellung „*Sea of the ancestors*“ führte. Das Buch lag schließlich zur Frankfurter Buchmesse 2015 vor, bei der Indonesien das Partnerland gewesen ist.

Surabaya Beat – A Fairy Tale of Ships, Trade and Travels in Indonesia

Afterhour Books, Jakarta 2015 ISBN 978-602-71284-4-6

[siehe auch: <http://blog.beatpresser.com/de/category/surabaya-beat>]

Schiffe – Vom Einbaum zum Ozeanriesen

Die Autorin Karin Finan schildert – reich illustriert – die Schiffstypen von der Antike bis heute. Eingangs schreibt sie: „*Die Indienfahrer haben das Kap der guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas umrundet. Die Bäume ihrer Pinasschiffe bergen eine Fracht, die fast so kostbar ist wie Gold: Gewürze.*“ (S. 4) Wenn auch die maritime Seidenstraße nicht Thema des Heftes ist, so werden doch alle möglichen Seefahrzeuge anschaulich vorgestellt und interessante Informationen u.a. zum Wind wie zur Navigation beschrieben.

Die populäre Reihe „Was ist Was“ zielt hauptsächlich auf Kinder/Jugendliche, in denen sie reich bebildert und in einfachen Texten unterschiedliche Sachverhalte beschreibt.

Karin Finan: *Schiffe – Vom Einbaum zum Ozeanriesen*

Tessloff Verlag, Nürnberg 2013 – Was ist was Band 25 ISBN 978-3-7886-2048-6

> vgl. auch Buchbesprechungen in *kita* 1-20 zum Thema „Seidenstraße“

Veröffentlichungen über die Seidenstraße füllen laufende Regalmeter (Sach-, Reise-, Kinderbücher, Belletristik). Das Internet ist voll von Beiträgen zu unterschiedlichen Aspekten dieser alten wie auch neuen Handelswege zwischen Ostasien und Europa. Zwei Hinweise auf mir noch vorliegende ältere Publikationen zu Teilrouten auf dem Landwege:

* Anke Kautsch, *Seidenstraße – Von China durch die Wüsten Gobi und Taklamakan über den Karakorum Highway nach Pakistan* | DuMont-Kunst Reiseführer
sowie

* *Seidenstraße verstehen: Kirgistan-Tadschikistan–Usbekistan*, Sympathie-Magazin | Studienkreis für Tourismus und Entwicklung, 2017

Zwei ganz andere Themen:

Homo Sapiens – Der große Atlas der Menschheit

Ein voluminöses Werk über die Entwicklungsgeschichte des anatomisch modernen Menschen, der seit etwa 100.000 Jahren die Erde belebt. Im Vorwort des 2019 in Frankreich erschienen Buches heißt es: *„Die gesamte alte Welt ist seit Langem durch menschliche Vielfalt bevölkert . . . Letztlich bleibt Homo sapiens als einzige Art auf dieser Erde übrig, wo er sich auf erstaunliche Art und Weise entwickelt.“* (S.5). Der Autor Telmo Pievani (Philosoph und Fachmann für Evolutionstheorie in Padua) stellt fest: *„Die Schlüsselfaktoren dieser Entwicklung waren geographische Abgeschiedenheit sowie Ausbreitungs- und Wanderungsbewegungen.“* – und hier blicken wir auszugsweise gezielt auf die Evolution im indonesischen Raum:

Die Wanderungsbewegungen begannen in Afrika und führten die Gattung Homo erectus vor mehreren hunderttausend Jahren bis in den indonesischen Archipel, wo entsprechende Funde auf Java in Trinil, Sangiran und Mojokerto belegt sind (S. 39). Aus einer späteren Welle sind Zeugnisse auf Borneo (Sarawak) und auf Java (Mojokerto und Ngandong) bekannt. Im Jahr 2003 ist auf Flores in der Liang Bua-Höhle eine Aufsehen erregende Entdeckung gemacht worden: *„Der kleine Mensch . . . wurde als kleinwüchsiger oder kranker anatomisch moderner Mensch betrachtet, bevor man ihn als Vertreter einer neuen Art einstufte, als sehr seltsamen und besonderen Spross aus der jüngeren Vielfalt der Gattung Homo floresiensis“* (S.81). *„Der östlichste Teil der Alten Welt, der sich zum Großteil zu Inseln entwickelt hat, war ein Brennpunkt bedeutender Differenzierung im menschlichen Stammbaum“* (S. 83)

Alle möglichen Voraussetzungen werden die seinerzeitige Entfaltung und Mobilität der frühen Menschen bewirkt haben – ein bemerkenswerter und nachvollziehbarer Einfluss ist mit der gewaltigen Explosion des Toba-Vulkans in Nordsumatra vor mehr als 70.000 Jahren verbunden: *„Dieser größte Ausbruch im Quartär hatte, einigen Paläontologen zufolge, erhebliche Auswirkungen auf die zu dieser Zeit auf der Erde lebende Flora und Fauna, wobei er das Aussterben zahlreicher Arten bewirkte und den Fortbestand der Menschheit bedrohte. . . . Durch die Toba-Explosion, die fünftausend Mal mächtiger als die Hiroshima-Atombombe war, dürfte Asche bis zu 40 km hoch in die Erdatmosphäre geschleudert worden sein. Der Vulkanausstoß hat durch die Behinderung der Sonneneinstrahlung einen viele Jahre andauernden vulkanischen Winter ausgelöst.“* (S. 92)

Zigtausend Jahre anschließend machte sich der Homo sapiens offensichtlich weiter auf den Weg nach Osten. *„Die Ausbreitung des Menschen im Pazifikraum, von Archipel*

zu Archipel, ist ein weiteres großes Abenteuer der jüngsten menschlichen Entwicklung. Genetischen Daten zufolge geht die Ausbreitung auf aus Indonesien kommende Populationen zurück, die teilweise Neuguinea durchquert haben.“ (S.148). Und diese Insel ist bis heute eine wahre Fundgrube für Paläontologen, Archäologen und vor allem Sprachwissenschaftler: „In Neuguinea wurden vor Beginn westlicher Einflüsse mehr als 5000 Sprachen gesprochen, fast ebenso viele wie heute noch auf der ganzen Welt. Biologische und kulturelle Vielfalt folgen hier offensichtlich ähnlichen Abläufen. Die Insel ist nämlich dank des Zusammenspiels zwischen unregelmäßigen Höhenstrukturen und zahlreichen physischen Hindernissen ein Hort des Reichtums auf dem Gebiet der Artenvielfalt.“ (S. 193)

Das gut 200 Seiten starke großformatige Buch bietet selbstverständlich weitaus mehr Hinweise und Anregungen, als hier im Blick auf den indonesischen Archipel zitiert. Die ansprechende und anschauliche Illustration, viele Karten und Grafiken machen auf eine ausgesprochen gut nachvollziehbare Art deutlich, woher wir kommen – und fördern auch Überlegungen, wohin wir gehen mögen. Der Ko-Autor Valéry Zeitoun (Paläoanthropologe, Paris) resümiert im Epilog: „Unsere Forschungen zur Erhellung der Menschheitsgeschichten (sollten) auch dazu dienen, uns zum Nachdenken anzuregen und uns zumindest daran erinnern, dass diese eng mit der Erdgeschichte verknüpft sind.“

Ein Überblick relevanter Museen und Fundorte sowie ein knappes Glossar und Literaturhinweise schließen den aufregenden wie auch anregenden Band ab.

Telmo Pievani, Valéry Zeitoun: Homo Sapiens – Der große Atlas der Menschheit
wbg Theiss-Verlag, Darmstadt 2020 ISBN 978-3-8062-4231-7

[Eine ausgesprochen populäre Ergänzung zu dem Thema liegt in den Publikationen des israelischen Historikers Yuval Noah Harari vor:

In „Eine kurze Geschichte der Menschheit“ gibt er einen Überblick über die Entwicklung der Menschheit von ihren prähistorischen Anfängen bis zur Jetztzeit. Auch die in die Zukunft zielende Nachfolgepublikation „Homo Deus – Eine Geschichte von Morgen“ sowie die auf Orientierung in der Gegenwart gerichteten 21 Lektionen für das 21. Jahrhundert erreichten in zahlreichen Übersetzungen eine breite Leserschaft.]

Kulturklügel Köln

Den Freunden der DIG mag die Initiative *KULTURKLÜGEL* ein Begriff sein – seit mehr als zehn Jahren organisieren wir gemeinsam den Stadtspaziergang „*Kampung Köln*“. Dabei erkunden wir Spuren Indonesiens in der multikulturellen rheinischen Metropole. Und diese Idee verfolgt Thomas Böning noch mit sehr vielen Partnern.

Der originelle Ansatz, in der Heimat die Ferne zu erkunden, der lässt sich getrost mit dem erstmals erschienenen Handbuch bewerkstelligen. Methodisch gut gegliedert werden Orte und Ereignisse vorgestellt. Reich bebildert, Karten mit entsprechenden Ortsangaben und viele Tipps, wenn auch oft ohne relevante Internet-Links, lässt sich so ein gutes Bild des tatsächlich reichen Kölns gewinnen.

Ein vernünftiges Buch, das Lust auf mehr macht... Spezifische Hinweise auf Indonesien gibt es allerdings nur versteckt.

Thomas Böning, Johanna Alisch: *Kulturklügel Köln – Der Reiseführer für die Weltreise durch die eigene Stadt*; Önel Verlag 2020 [www.kulturkluegel.de]