

## Seewege

### Zwischen "Surabaya Johnny" und "Nenek moyangku seorang pelaut"

Das Verhältnis der Indonesier zum Meer ist kein einfaches und auch kein eindeutiges.

Indonesien ist zwar ein reiner Archipel-Staat, aber im Nation-Building des 20. Jh. kam das maritime Selbstverständnis offensichtlich zu kurz. Es besteht der Eindruck, dass sich Indonesien erst in den letzten Jahren mit einem kollektiven Narrativ über die eigene Archipellage und seiner Position als Inselnation befasst.

Der großpolitische Kontext zeigt sich durch die Implementierung von *Jokowis Indonesia's Global Maritime Fulcrum Strategy* und mag auch durch die Pläne Chinas für eine *21st-Century Maritime Silk Road* sowie dem expansiven Konfrontationskurs im Süd-Chinesischen Meer bzw. der Natuna-See bedingt sein.

Dennoch ist die Bemerkung einer führenden indonesischen Politikerin, die sie vor einiger Zeit am Rand einer Konferenz verlauten ließ, bemerkenswert, dass sich die indonesischen Völker bis vor einiger Zeit mehrheitlich als Landbewohner und nicht als Meeresnation sahen.

Zwar findet sich im Meeresgebiet von den Philippinen bis zu den Molukken die einzigartige Seenomadkultur der *Bajo* und historisch können einige Völker auf eine große Seefahrertradition zurückblicken; nicht zu vergessen die malaiischen Gruppen, die sich bis nach Madagaskar ausgebreitet haben. Der *Trepang*-Handel mit den getrockneten Seegurken, die in China ein begehrtes Lebensmittel sind, aus den Gewässern Ostindonesiens hat Makassar über Jahrhunderte zu einem florierenden Handelshafen gemacht. Felszeichnungen der Aboriginies von charakteristischen *Prahu*-Booten in Verbindung mit dem ebenso typischen *Badik*-Dolch im nordwestlichen Arnhem-Land belegen Kontakte der Völker Südsulawesi mit den Aboriginies aus der Zeit vor der europäischen Entdeckung des australischen Kontinents.

Aber viele Ethnien Indonesiens beschränken – verkürzt gesagt – ihr Verhältnis zum Meer auf Küstenfischerei und Seehandelshäfen. Einige Völker, wie z.B. die *Batak* und die *Toraja*, sind sogar ganz ins Inland gezogen oder gedrängt worden und haben sich in Bergregionen niedergelassen.

Daher verwundert es kaum, dass in den musikalischen Traditionen Indonesiens Seemannslieder nur schwer zu finden sind. Recht bekannt ist zwar das Volkslied "Nenek moyangku seorang pelaut" („Meine Vorfahren waren Seeleute“), aber es verweist auf eine vergangene Lebensweise und nicht auf ein aktuelles Lebensgefühl. Der Musikstil *Keroncong* soll vom Fado beeinflusst sein, den portugiesische Seeleute im Hafen von Batavia gesungen haben. Aber *Keroncong* selber bildet in Indonesien kein Seemannsliedgut, sondern es sind meist schmachtende Liebesballaden.

Die *Bugis* haben sich in ihrem umfangreichen Schrifttum auch mit der Seefahrt beschäftigt, so das bekannte Seefahrtsgesetzeswerk *Amana Gappa*, aber ob die Besatzung der Pini-si, der traditionellen buginesischen Handelsboote, beim Auftakeln ein *Shanty* angestimmt haben, bleibt unbelegt.

Die indonesische Marine, *TNI AL*, orientiert sich bei Paraden an den westlichen Musikstilen, was wohl eher an dem generellen Bestreben des Militärs im Generellen liegt, sich bei Auftritten ihrer Orchester der global westlich ausgerichteten Marschmusik zu bedienen. Nun mag auch schlicht die musikethnologische Forschung zu diesem Themenbereich noch nicht weit entwickelt sein, und die Kultur der *Bajo* aus dem nationalstaatlichen Gründungsmythos weitestgehend ausgeschlossen gewesen sein, dennoch lässt sich feststellen, dass die künstlerisch-musischen Aspekte der Seefahrtskultur zumindest keine prominente Position im kulturellen Selbstverständnis bzw. in der kulturellen Selbstdarstellung besetzen.

Umso mehr haben sich westliche Schriftsteller in einer imaginären Inselwelt ausgetobt; manche natürlich inspiriert durch und andere auch teilweise am realen Archipel orientiert. Joseph Conrad, Großmeister der kolonialen Exotika-Literatur, hat in *Lord Jim* eine äußerst gelungenen Mischung aus bekannten Seefahrtsrouten und den im zweiten Teil zentralen aber erfundenen Außenposten Patusan geschaffen, der von manchem Exegeten in Borneo verortet wird. Andere sehen Patusan in Sumatra; denn der Reiseroute in *Lord Jim* zufolge segelt man die Straße von Makassar nach Süden, dann die Java-See überquerend und durch die Sunda-Straße zu einer Flussmündung. Beeindruckend ist ebenfalls, wie Conrad historische Begebenheiten wie den Beihnahe-Untergang des mit muslimischen *Hadj*-Pilgerern voll besetzten Bootes Jeddah – im Roman die Patna – adaptiert oder wie er sich von den *White Rajahs* – der britischen Selfmade-Dynastie der Brooke-Familie in Sarawak – inspirieren ließ.

Einen ganz anderen Zugang zur tropischen Seefahrerwelt bietet *Waffen nach Celebes* von Rudolf Weiß, welches als Material für eine Recherche zu Exotika-Stereotypen dienen sollte. Diese sind zwar auch zu finden, aber die tropische Seefahrerwelt dient in der Erzählung doch eher als Setting für eine politisch-moralische Lehrgeschichte zur Wichtigkeit der Solidarität unter Seeleuten und der Bedeutung der Gewerkschaft auch in fernen Ländern. Eigentlich ist dies nicht wirklich erstaunlich, erschien doch dieses Büchlein als Nummer 68 in *Kleine Erzählerreihe der DDR* und diente damit sicherlich auch der Erziehung des sozialistischen Volkes.

Exotika und die damit einhergehenden kulturellen Stereotype sind ein komplexes Thema, und fängt man an zu suchen und zu sehen, dann findet man sie überall. In Bertolt Brechts

*Dreigroschen-Oper* wird der *Surabaya Johnny* besungen, und ebenfalls aus Berlin kommt *Emil und die Detektive*, auf dessen Anfangsseiten sich Erich Kästner darüber auslässt, wie viel Erfundenes in einen „richtigen Südseeroman“ einfließen darf oder sogar muss.

Wer in den 90ern als Backpacker in Indonesien unterwegs war, kam um Schiffsreisen nicht herum. Wer nicht nur eine der oft lebensgefährlich überfüllten Fähren zwischen Sumatra, Java und Bali verwenden wollte, stand dem „Enigma“ des *PELNI*-Fahrplans gegenüber, dessen korrekte Interpretation eine Art Initiationsbeweis der tieferen Indonesienkenntnisse darstellte: Wer die Fahrtrouten und vor allem den Zeitplan richtig lesen konnte, gehörte dazu. Die Pläne waren DIN A 2 groß und jeweils für ein Jahr gültig. Entsprechend waren auch die Pausen, in denen die Boote in den Werften überholt wurden vorab eingeplant, und dies machte die eigene Reiseplanung, gerade wenn man mit möglichst wenig Wartezeiten in einem Hafen auf eine andere Linie umsteigen wollte, etwas kompliziert.

Über die Stimmung auf den wunderbaren großen Schiffe der Meyer-Werft, das abendliche Karaoke in der Cafeteria, das Anstehen bei der Essensausgabe für das Frühstück aus Reis, einem schmalen Streifen Omelette und einem Klecks *Sambal* auf einem verbeulten Alu-Essenstabled, dem fast erdrückenden Gedränge beim Einsteigen gibt es auch heute noch passende Schilderungen in nun online veröffentlichten Reise-Blogs. Titel wie „*Worst ways to travel: Pelni boats*“ oder „*PELNI Ferry Survival Guide: Wicked tips to enjoy a ride on the World's last long-distance Ships*“ sind immer noch Programm, um das Besondere des eigenen Reiseabenteuers zu betonen. Heutzutage gibt es aber eine App, in die man einfach eingibt, wann man wohin abfahren will.



Ebenfalls auf einem Boot, wenn auch lange bevor das erste Passagierschiff der Meyer-Werft für *PELNI* die Meere des Archipels durchpflügte, lag 1840 der Arzt und Naturwissenschaftler fieberkrank in seiner Kajüte. Dort, so wird kolportiert, sei ihm beim seichten Wellengang im Hafen von Surabaya die Idee zum Ersten Hauptsatz der Thermodynamik gekommen. An dieses Ereignis und zu Ehren Robert Mayers erinnert heute eine massive, 2017 von der Stadt Heilbronn gespendete und von einem indonesischen Künstler gefertigte Kupfertafel, die im Innenhof des „*Wisma Jerman*“ in Surabaya angebracht ist.