Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 7 (1952)

Artikel: Malabar und der Hafen Cochin

Autor: Gutersohn, Heinrich

Kurzfassung: Malabar et le port de Cochin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-36676

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

geführt. Beim ersten Ausbau wurde der Aushub im Hafeninnern, anlehnend an die Insel Venduruthi deponiert, damit Neuland im Ausmaß von 360 ha geschaffen, welches zu Ehren eines für die Förderung der Arbeiten verdienten Gouverneurs von Madras und späteren englischen Vizekönigs Willingdon-Island getauft wurde. Auf Willingdon wurden angelegt das Gebäude der Hafen-Administration, das moderne Hotel Malabar, die ersten Hafenquais mit den nötigen Verlade-Einrichtungen, die ersten Werften und Docks, der Bahnhof mit geräumigem Geleisefeld und der Flugplatz, alle diese Bauten in optimaler gegenseitiger Anordnung. Zwei Brükken von je 600 m erleichtern die Verbindungen, eine erste mit Straße und Bahngeleise vom Festland südlich Ernakulam aus nach Willingdon und eine zweite mit Straße von Willingdon nach der Cochin-Halbinsel. Mit der Fertigstellung dieser Arbeiten war eine für südindische Verhältnisse großzügige Regional-Planung verwirklicht, die nicht nur Ausbau bestehender Anlagen zu höherer Leistung, sondern darüber hinaus mutige Neuschaffung von Baugrund, Gebäulichkeiten und Verkehrsanlagen, damit also völlig neue Landschaftselemente brachte. Der Erfolg gab den Unternehmern bisher recht: 1926/27 belief sich der Güterumschlag im Hafen Cochin auf 375 000 t, 1950/51 waren es 1 347 178 t. Die Einwohnerschaft der drei Agglomerationen Cochin, Mattancheri und Ernakulam wuchs seither rasch und hat heute die Zahl von 100 000 überschritten.

Die Pläne reichen indessen weiter. Es ist in Aussicht genommen, Cochin einem Teil der indischen Flotte als Basis zuzuweisen und hiezu die nötigen marinetechnischen Anlagen — Werften, Docks, Militärschulen — einzurichten. Auch die Industrie soll den regionalen Möglichkeiten und Bedürfnissen entsprechend gefördert, die dafür nötigen Fabrikgebäude und Lagerhäuser, angelehnt an Hafen und Bahn, bereitgestellt werden. All dies bedingt weiteren Ausbau des Hafens, also auch neue Ausbaggerungen und entsprechende technische Neuanlagen.

Der Ausbau von Cochin muß im weiteren Rahmen der jüngsten Entwicklung Indiens gesehen werden. Der junge Staat will dem wachsenden Bevölkerungsdruck begegnen, seine Wirtschaft entfalten, die Kaufkraft und damit die Lebenshaltung seiner Bürger heben. Im Hinblick auf diese Ziele gilt es, die latenten regionalen Möglichkeiten zu erkennen und auszuwerten. Cochin ist lediglich ein Glied in diesen Bestrebungen. Landschaftsökologische Relationen, wie die von uns hervorgehobenen, sind erkannt, die Bestrebungen zu ihrer Inwertsetzung im Gange. Die Stadt Cochin und ihre Trabanten Mattancheri und Ernakulam wachsen, die Beziehungen mit dem weiten Hinterland werden reicher und enger, und als Ergänzung dazu werden neue und für Region und Land fruchtbare Wirtschaftsbeziehungen über die Seewege nach andern Kontinenten greifen.

LITERATUR

1. „Commerce", a weekly review. Bombay, XII. 1949, S. 1212. 2. Imperial Gazetteer of India, Oxford 1908, Vol. X, XVII. 3. Jnnes, C. A.: Malabar and Anjengo; Government Press, Madras. 1915, 524 S. 4. Krebs, N.: Vorderindien und Ceylon. Eine Landeskunde. Stuttgart 1939, 382 S. 5. Krüger, K.: Die Hafenplanung an der indischen Westküste. Zeitschrift für Raumforschung 1950, S. 310—312. Bielefeld 1950. 6. Ritter, C.: Die Erdkunde. 5. Teil, 2. Buch, Band IV, S. 750 ff. Berlin 1836.

MALABAR ET LE PORT DE COCHIN

La plaine côtière de Malabar au Sud-Ouest de l'Inde possède une agriculture intensive et une forte densité de population. Depuis des siècles déjà, la région a profité de relations avec l'extérieur, avec les Arabes, les Romains, les Portugais, les Hollandais, et pour finir les Anglais. A Cochin, par exemple, il y a des monuments qui proviennent de ces diverses dominations. On essaie aujourd'hui de reveler la valeur de ce port favorable au commerce local et à grande distance. Une percée de la mer à la lagune allongée a créé un bassin bien protégé qui sert aussi à la navigation vers les eaux intérieures. Des matériaux enlevés, les créateurs du port ont formé l'ile artificielle de Willing-

don, avec quais, jetées, gare, aérodrome et bâtiments administratifs. La liaison avec le réseau ferré sud-indien est assurée par un embranchement, et aussi vers la passe de Palghat, ensellement dans les Ghats occidentales, qui ouvre la porte de grands territoires sud-indiens. Toutes ces constructions donnent la possiblilité d'un fort développement futur.

MALABAR E IL PORTO DI COCHIN

La regione bassa della costa del Malabar, nel sud-ovest dell'India anteriore è agricola, intensamente sfruttata e di conseguenza molto popolata. Già da secoli la zona ebbe grande importanza nell'economia mondiale: dapprima con gli arabi, poi successivamente con i romani, portoghesi, olandesi e da ultimo con gli inglesi. Per esempio nella città di Cochin si riscontrano ancora resti di costruzioni che testimoniano il susseguirsi di questi diversi dominatori. Si cerca attualmente di dare maggiore impulso allo sviluppo del porto che si trova in una situazione geografica favorevole, sia per il traffico locale, sia per quello mondiale. Con uno scavo attraverso al lido, che separa dal mare aperto una laguna sviluppata per un grande tratto lungo la costa, si riuscì a creare un bacino portuale ottimamente protetto, che può servire anche per la navigazione nelle acque interne. Il materiale dello scavo servì alla creazione di un'isola artificiale, Willingdon-Island, con quais portuali, gettate, stazione ferroviaria, aeroporto ed edifici amministrativi. Il collegamento ferroviario è stabilito da un ramo della rete ferroviaria dell'India meridionale, che conduce per la Porta di Palghat, una interruzione dei Westghats, in estese regioni dell'India meridionale. Con tutte queste costruzioni vennero create le premesse per un intenso sviluppo economico.

URALTE SAGEN AUS DEM NAMENLOSEN MUNDE DES HAWAIISCHEN VOLKES

Erläutert und aus den hawaiischen Originaltexten übersetzt von HELMUT DRAWS-TYCHSEN

ZWEI GÖTTERMYTHEN: KANE UND KANALOA HELFEN

DAWIDA (DAVID) MALO, neben S. M. KAMAKAU, KEPELINO KEAUOKALANI und I. L. KUKAHI, der bedeutendste einheimische Folklorist und klassische Historiker des hawaiischen Volkes, später Zeitgenosse des großen Königs Kamehámehá I. (1736—1819), ein Südseeinsulaner von wirklich genialer Geistesveranlagung, hat der Nachwelt eine umfangreiche, bisher nur teilweise veröffentlichte Handschrift hinterlassen, die den Titel trägt « ka mooleelo Hawaii — na DAWIDA MALO i kakau (Geschichte Hawaiis — von DAVID MALO verfaßt) ». Sie ist eine Fundgrube allerersten Ranges und vermittelt dem kundigen Forscher einen tiefen Einblick in die wunderbar durchdachten kosmogonischen und theogonischen Vorstellungen der alten vorchristlichen und vorentdeckerischen Hawaiier, ihre Göttermythen, ihre Helden- und Königeüberlieferungen. Teile dieser, für die gesamte Menschheit kostbaren Handschrift sind im Jahre 1903 als Special Publication 2 vom Bernice P. Bishop Museum in Honolulu veröffentlicht worden. Aus dem nicht-veröffentlichten Hauptstück aber hatte vor ungefähr einem Dreivierteljahrhundert kein Geringerer als Altmeister ADOLF BASTIAN mit Erlaubnis von König Kalakaua eine Abschrift genommen und nach Berlin gebracht, die ich bereits vor zwanzig Jahren erstmalig durchgearbeitet habe, als sie noch in BASTIANS eigener Handschrift vorhanden war, und der auch die nachfolgenden kleinen Göttermythen vom Guttun Kanes und Kanaloas entstammen.

Von den vier höchsten Göttern, hawaiisch akua genannt, des hawaiischen Pantheons Kanaloa, Kane, Ku und Lono sind Kane und Kanaloa Zwillingbrüder; der letztere davon ist der jüngere. Zwillinge gelten in Hawaii als glückliche Folge eines ungewöhnlichen Naturereignisses und darum sowohl in der Kraft des Geistes als auch in der Vollkommenheit des Körpers für hervorragend. Über die Entstehung dieses Dioskurengötterpaares berichten die theogonischen Sagen, daß in der achten Schöpfungperiode, die von den geheimnisvollen Zuckungen und Zerrungen Po-