

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen  
**Herausgeber:** Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft  
**Band:** - (1904)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Ostindien in kommerzieller Beziehung  
**Autor:** Führer, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092435>

### **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:** 17.04.2026

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

so rascher eintreten, als das Kameruner Klima ja bekanntlich ein grosser Feind aller Eisenwaren ist.

Eine nicht unbedeutende Rolle im derzeitigen Handel von Kamerun spielt die *Tabakeinfuhr*. Es handelt sich hiebei vornehmlich um unverarbeiteten Blättertabak, der in grossen Fässern, sog. Hogshheads eingeführt, im Hinterlande aber in kleinen Blätterbündeln an die Eingeborenen verkauft wird. Dieser Tabak stammt aus Amerika und er ist um so beliebter, je länger seine Blätter sind, je würziger er riecht und je süsslicher sein Geschmack ist. Gegenwärtig ist die Tabakeinfuhr noch eine sehr bedeutende, doch werden überall im Lande kleine Versuche mit Tabakbau angestellt, und es ist daher nicht ausgeschlossen, dass dieser Importartikel mit der Zeit durch den Kameruner Eingeborenentabak verdrängt werden wird.

Ohne des weiteren auf den Handel mit *Galanterie- und Kurzwaren* eingehen zu wollen, der selbstverständlich im Laufe der nächsten Jahre sich heben wird, sei hier nur noch der *Lebensmittel, Arzneien etc.* Erwähnung getan, die für die Verpflegung der Faktoreien und Militärstationen in Betracht kommen. Auch sie werden eine hohe Steigerung ihrer Einfuhrwerte zu verzeichnen haben und um so rascheren und sicherern Absatz finden, je mehr die Kolonie durch neue Verkehrswege der Kultur erschlossen wird.

Arbon, Sommer 1904.

---

## Ostindien in kommerzieller Beziehung.

Von Dr. A. Führer.

Alles spricht dafür, dass die Elemente, welche zur Erhaltung und einer angenehmen Lage des materiellen Lebens dienen, — Ackerbau, industrielle Tätigkeiten und Handel — schon seit überaus alter Zeit in Indien zu hoher Blüte gelangt waren. Das Volk, von dem schon um 1000 v. Chr. die Schiffe Salomos Luxusartikel, wie Gold, Edelsteine, Sandelholz, Silber und Elfenbein holten, welches um dieselbe Zeit mit Kauffahrteischiffen das Meer zwischen Afrika und Ostindien befuhr, hatte zu Hause gewiss in seinem grossen Lande eine

Menge Distrikte, wo die die nächsten Lebensbedürfnisse betreffenden Tätigkeiten in grosser Blüte geübt wurden. Schon zur Zeit, wo Herodot und dann später Ktesias von den Indern erfuhr, zeigen sie sich als ein allseitig, insbesondere in Bezug auf industrielle Tätigkeit kultiviertes Volk. Als die Griechen unter Alexander Indien genauer kennen lernten, trafen sie es in einem, in Bezug auf alle diese Elemente überaus blühenden Zustande. Hierbei mag die Kastenverfassung, auch wenn sie nicht das ganze Leben durchdrang, von bedeutender Förderlichkeit gewesen sein. Denn hinderte sie gleich einen höheren Aufschwung, so musste die Erbllichkeit der Tätigkeit doch zu einer immer leichteren und besseren Ausübung führen. Die alsdann folgende Periode der indischen Geschichte, welche uns durch einheimische Werke bekannt ist, zeigt uns einen Zustand der höchsten Blüte des materiellen Lebens. Die epischen und dramatischen Gedichte, sowie auch die später hinzutretenden Berichte chinesischer Reisenden, geben uns Bilder eines allgemein verbreiteten Wohlstandes, ja Luxus. Dieser Zustand mag vorherrschend gewesen sein, bis die Festsetzung des mohammedanischen Despotismus nach und nach in allen Teilen Indiens immer verderblicher wirkte. Dazu kam noch, dass, seitdem die Europäer auf dem Seewege in Berührung mit Indien kamen, sie die Rohstoffe aus Indien holten und sie nach und nach mit dem in Europa die industrielle Entwicklung durchdringenden Schwung zu bearbeiten begannen. So wurde, während der einheimische Despotismus den Ackerbau vernichtete, die indische Industrie durch die Europäer überflügelt. Der Handel mit dem Ausland war in Indien, jene älteste Periode vielleicht ausgenommen, nie bedeutend. So wurden alle Elemente des materiellen Wohlstandes in Indien zerstört, und wo einst der glänzendste Wohlstand geherrscht hatte, findet sich heute das drückendste Elend.

Der Ackerbau war bei den Indern als die eigentliche Quelle des Wohlstandes stets in hoher Achtung; selbst die Fürsten sollten sich darin unterweisen lassen. Er förderte eine Menge Produkte zu Tage, welche die Haupthandelsartikel der Inder bildeten und noch bilden, und in Europa grösstenteils unter den indischen Namen bekannt geworden sind. Ein Haupterzeugnis ist der Reis (*vrîhi*), welcher auf Landwegen durch Persien zu der Westwelt gelangte, vgl. ὄρυζα. Er, sowie die ebenfalls vorzüglich gebauten Produkte Zucker (*sarkara*) und Baumwolle (*karpâsa*), bedürfen vielen Wassers, und in alten Zeiten war durch Bewässerungsanstalten reichlich dafür gesorgt, dass kein Mangel in dieser Hinsicht entstehe, und jedes Dorf hatte einen Wasser-

aufseher. Noch jetzt finden sich manche Anstalten dieser Art, allein viele sind verkommen, und daher entsteht jetzt sehr häufig Hungersnot, besonders wenn die regelmässigen Monsunregen spärlich oder spät eintreten. Mehrere Cerealien sind freie Erzeugnisse Indiens; Küchengewächse existieren in den verschiedensten Arten. Eine Menge von den Gewürzen Indiens waren im Altertume wie jetzt gesucht. Ingwer (*śringavera*), Pfeffer (*pippali*), sowie viele Drogueriepflanzen verraten durch ihre Namen ihre indische Abstammung. Selbst der Seidenbau war den Indern bekannt. Der indische Kampfer war sehr geschätzt, und wurde dem Kaiser von China, sowie in alter Zeit dem Könige von Persien als Ehrengeschenk gesandt; denn er ist ohne Zweifel das bei Ktesias genannte *Καρπίον*, im Sanskrit *karpûra*. Opium bildet bekanntlich eines der einträglichsten Produkte Indiens; überhaupt ist Indien reich an allen Arten der schönsten, nützlichen als angenehmen Erzeugnissen der Erde.

Uebersaus vorgeschritten war seit den ältesten Zeiten die indische Industrie. Die herrlichen Naturprodukte mussten bei dem angeborenen Talent für mechanische Tätigkeiten überaus früh dazu auffordern, und die Erbllichkeit der Tätigkeiten führte natürlich zu grosser Kunstfertigkeit. Diese Seite der indischen Entwicklung hat von jeher und selbst jetzt noch die grösste Bewunderung erregt, und alle, welche Indien aus eigener Anschauung kennen lernen, erzählen mit Staunen, mit wie einfachen Hilfsmitteln die Inder in jedem Zweige der Industrie die wunderbarsten Werke hervorzubringen vermögen.

Der Reichtum der vegetabilischen Produkte gab zunächst Stoffe und Farben zu Zeugen der mannigfachsten Art, und die Verfertigung derselben ist bis jetzt fast noch von keinem Volke übertroffen. Die feinsten Musseline (genannt von *maushala*, den Bewohnern von Masulipattan), Tüll (*tulaka* im Sanskrit „Baumwolle“), die bei den Alten unter dem Namen *σινδόβες* als sindische (von *sindhu*) bekannten Baumwollenzeuge; eine überaus grosse Anzahl von verschiedenartigen Seidengeweben wurden, so weit uns die Geschichte in Indien bekannt ist, mit grösster Kunstfertigkeit hergestellt. So einfach der indische Webstuhl ist, so liefert er doch Werke, welche bei grossem Umfange kaum sichtbar sind. Wird ein solches Gewebe auf Gras gelegt und der Tau fällt darauf, so ist es nicht mehr zu unterscheiden. Der Mahârâja von Jodhpûr in Marwâr besitzt einen 30 engl. yards langen Musselinturban, welcher in einer Cocosnuss aufbewahrt wird und so fein ist, dass man ihn kaum fühlen kann. Auch benutzen sie die Vegetabilien zu mancherlei Arten von berausenden

Getränken; Rum, Arak, Punsch z. B. haben indische Namen: *rôma*, *raksha*, *panka*. Insbesondere sind sie geschickt in der Bereitung von Konfitüren. Ihre vielfachen Holzarten, vorzüglich die Bambusarten und das Teak- und Ebenholz, geben ebenfalls Veranlassung zu industrieller Benutzung.

Aus dem animalischen Reiche benutzen sie die Wolle zu ebenso ausgezeichneten Geweben wie die Baumwolle. Die Kaschmirshawls (*śavala* im Sanskrit, eigentlich buntfarbig) waren im Altertum schon bekannt. Sehr gesucht war schon in alten Zeiten die eigentümlich ausgelassene Butter oder *ghi*. Dass sie das Horn (z. B. zu Bogen), Elfenbein u. s. w. bearbeiteten, ist keiner Frage unterworfen.

Der metallische und überhaupt mineralische Reichtum Indiens gab der industriellen Entwicklung den meisten Vorschub. Die feinen Goldschmiedearbeiten sind noch heute berühmt. Ihr Reichtum an Diamanten führte zur Ausbildung der Steinschneidekunst, jedoch mehr im Sinne einer technischen Fertigkeit. Berühmt war die indische Bearbeitung des Eisens schon im Altertume; die Erfindung des festesten Stahles gehört ihnen. Sie kannten die Kupferscheidung aus Schwefel (*śulvâri* = „Feind des Kupfers“), woher das lat. sulfur (woraus dann folgt, dass dieser Schwefel als indischer Handelsartikel nach dem Westen kam). Erzguss war den Indern schon seit uralter Zeit bekannt. Sie — und zwar durch Einwirkung des Buddhismus — erfanden die Kunst des Glockengiessens, welches sich mit dem Buddhismus aber nach Hinterindien zog, wo z. B. in Birma noch in letzter Zeit Glocken von der immensesten Grösse gegossen wurden. Um dies beiläufig zu bemerken, rührt sowohl der Turmbau wie der Glockenguss aus der buddhistisch-religiösen Baukunst her, und hat sich durch die Araber von Indien her nach Europa verbreitet. Diese Bearbeitung metallischer Substanzen setzt Bergbau in Indien voraus. Das Meer lieferte insbesondere Perlen; die Fischerei und Behandlung derselben war ein Hauptzweig der südindischen Industrie. Was die grösseren Werke der Industrie betrifft, so schildern uns die ältern indischen Werke schöne, prächtig gebaute Häuser; natürlich führten hier Klima, Sitte und finanzielle Verhältnisse der Einzelnen Verschiedenheiten ein. Allein die grossen Kunstbauwerke der Inder zeigen, dass ihre mechanischen Kenntnisse bedeutend genug waren, um in der zivilen Baukunst zu leisten, was man nur von einem kultivierten Volke erwarten darf. Sie wussten einfach und sicher Spitzbogengewölbe anzulegen; grössere Gebäude führten sie über gemauerten Brunnen auf, die in gewissen Distanzen gegraben und mit

kunstvoll bearbeiteten Steinen ausgefüllt wurden. Jetzt finden sich noch selten schöne Häuser; doch erinnern die, welche sich finden, an eine geschmackvolle Tradition; sie sind mit Terrassen, Vorhallen, Säulengängen u. s. w. verschönert. Die Strassen der Städte sind jetzt und waren auch früher — wie die Gedichte zeigen — ungepflastert; allein sie hatten schon, wie aus eben denselben hervorgeht, eigene Namen, wurden beleuchtet, und Leute waren angestellt, welche sie rein halten, sowie in der Nacht bewachen mussten. Die Strassen waren, nach den ältern Partien jetziger indischer Städte zu schliessen, krumm und eng. Die Städte waren nach einem bestimmten Plane angelegt, mit Wällen und Graben umgeben; im Innern waren sie mit öffentlichen Plätzen und Anlagen u. s. w. geziert. Ueberaus fortgeschritten war, alten Werken nach zu schliessen, die Benutzung von Lokalitäten zu Festungsbauten, welche durch die Natur schon einigermaßen befestigt waren; wie bei den Grottentempeln hieb man auch hier die Werke grösstenteils in den harten Felsen ein. Was den Chausseebau betrifft, so haben die indischen Religionen die Anlage von bequemen Landwegen für ein gutes Werk erklärt; grosse Verkehrsstrassen existierten seit den ältesten Zeiten, wie schon der buddhistische Kaiser Asoka (um 277—263 v. Chr.) dafür sorgte. Auch die alten Schriftsteller des Westens erwähnen grosse Kunststrassen in Indien. Die grosse Bedrängnis Indiens hat auch in dieser Beziehung fast alles, was früher geschaffen worden war, untergehen lassen. Die grosse Rührigkeit der Engländer schafft aber jetzt schnell und in weiten Umkreisen Kommunikationsmittel. Der Brückenbau ist im jetzigen Indien, wo nicht die englische Regierung tätig eingreift, überaus mangelhaft. Auch dies war weder in den älteren, noch spätern Zeiten so; es ist ebenfalls eine Folge der Bedrängnis der letzten Jahrhunderte. Die grosse Inschrift von Girnar zeigt schon um 270 v. Chr., mit welcher Sorgfalt zweierlei Königsgeschlechter den Brücken- und Wasserbau an einem kleinen Flusse besorgt, und die indischen Gedichte erwähnen Brücken in Menge, sowie sich Ueberreste derselben überaus häufig in allen Teilen Indiens vorfinden. Ausser steinernen Brücken kannten die Inder auch Kettenbrücken schon im 6. Jahrhundert n. Chr.

Was nun den indischen Handel betrifft, so kann derselbe unter vier Gesichtspunkten betrachtet werden, und zwar 1. als Seehandel mit dem Ausland, 2. Küstenhandel, 3. Grenzhandel mit Afghanistan, Kaschmir, Ladhak und Tibet, Nepal und Siam, und 4. als Binnenhandel innerhalb der Reichsgrenzen.

Was den Binnenhandel in Indien selbst betrifft, so können wir ihn bei einem so hoch kultivierten Volke uns nicht anders als schon seit den ältesten Zeiten sehr bedeutend vorstellen. Gegenstand desselben waren einerseits die einheimischen Natur- und Kunstprodukte, an deren Genuss bei der nach und nach entstehenden Gleichmässigkeit der indischen Kultur ganz Indien gewöhnt wurde, ohne dass sie alle Gegenden gleichmässig oder überhaupt nur hervorbrachten; dazu kamen dann noch die vom Auslande herbeigeführten Produkte, welche die einheimischen Kaufleute von der Küste aus in die innersten Teile Indiens brachten. Einen Hauptzweig dieses Binnenhandels bildete, bei dem in Indien in verschiedenen Gegenden nicht selten eintretenden Misswachs, der Kornhandel, welcher schon seit vielen Jahrhunderten von einer eigenen Kaste, den Banjâras im Dekhan, sowie in Nordindien betrieben ward. Sie stammen wahrscheinlich aus Marwâr in Râjputâna, sind aber durch ihre steten kaufmännischen Wanderungen ganz heimatlos geworden. Mitten in dieser Heimatlosigkeit haben sie aber ihre eigene Sprache, Sitten und Tracht bewahrt. Die Zahl derselben ist sehr gross; sie bedienen sich als Transportmittel der Lastochsen. Sie betrachten sich als Kshatriyas, und zwar als Râjputen, leben in Zelten; verheiraten sich aber nie mit den Töchtern der Städtebewohner oder Dörfer, und bebauen selten den Acker, nie im Dienste von andern. Wenn sie ohne Handelsgeschäfte sind, so leben sie als Hirten im Besitze von zahlreichen Viehherden. Sie gehen stets bewaffnet, sind sehr tapfer und mutig und halten auch Diebstahl für ein erlaubtes Handwerk. Bei jeder ihrer Horden befindet sich ein Barde, der die Heldentaten ihrer Vorfahren besingt. In neueren Zeiten haben sie in den Kriegen der Engländer diese gewöhnlich mit Proviant versorgt. Die alte Zeit kannte, wie es scheint, noch viel grössere das Land durchziehende Karawanen. Eine Kaufmannskarawane, welche aus Kamelen, Elefanten, Pferden und Wagen besteht, kennen wir aus einer längeren Schilderung im 12. und 13. Kapitel des Königs Nala und der Damayantî, jener bekannten Episode des *Mahâbhâratam*. Hauptpunkte für den Binnenhandel, sowie für den Handel überhaupt, bildeten von Alters her und bilden heute noch die heiligen Wallfahrtsorte, und Hauptgelegenheiten die grossen religiösen Feste.

Was den Handel nach und mit Gegenden ausserhalb Indiens betrifft, so war er einerseits Seehandel und anderseits Landhandel. Den Landhandel zunächst betreffend, so führten grosse Handelsstrassen vom jetzigen Afghanistan aus sowohl nach den westlichen

Gegenden Asiens als auch über das Himalayagebirge nach den östlichen und nördlichen. Ob in den ältesten Zeiten, wo wir bei den Indern eine grössere geistige und materielle Energie voraussetzen zu dürfen glauben, indische Handelsleute diese Strassen weiter verfolgten, lässt sich mit Bestimmtheit weder bejahen noch verneinen. Im Anfang der historisch bekannten Zeit scheinen Inder überaus selten weiter von ihrem Vaterland sich entfernt zu haben. Ktesias bemerkt, wie wenig Inder er auf seinen Reisen sah, und wir wissen, wie verhältnismässig spät, um 100 v. Chr., Indien den Chinesen bekannt ward. Das schliesst nicht aus, dass einzelne Abenteurer sehr weit vordrangen, wie noch in den letzten Jahren, und jetzt Inder selbst bis nach Astrachan wandern. Allein die Handelsstrassen scheinen gewöhnlich die Einrichtung gehabt zu haben, dass an bestimmten Stapelplätzen die Karawanen ihre Waren verkauften, und sie alsdann von den Kaufleuten dieses Platzes weiter befördert wurden. Ob es bedeutende Handelsstrassen an der östlichen Seite des Himalayagebirges nach dem Nordosten von Asien gab, ob endlich grössere Handelsverbindungen zu Land mit Hinterindien existierten, lässt sich nicht mit Bestimmtheit entscheiden, obgleich es, da das indische Reich zu Kaiser Asokas Zeiten bis jenseits des Brahmaputra reichte, und zu einer andern späteren Zeit Bhután einschloss, nicht unwahrscheinlich ist. Aehnlich war es mit dem Landhandel auswärtiger Nationen nach Indien hin. Die entferntesten Waren kamen, durch die verschiedensten Völkerhände gehend, in die entferntesten Hände. So gingen insbesondere, seitdem die Perser den Seeweg nach Indien so sehr verkümmert hatten, die indischen Natur- und Kunstprodukte, sowie Transitwaren bis in die entferntesten West- und Nordländer, während Indien phönizische, babylonische u. s. w. Kunsterzeugnisse und Pelzwaren aus dem Norden, sowie vielleicht Seide und anderes aus dem Osten erhalten mochte. Im ganzen genommen, bedurfte Indien, dieses mit den verschiedenartigsten Produkten so überaus gesegnete Land, sehr wenig von aussen, und, mit Ausnahme der Pelzwaren, die in den indischen Gedichten als Luxusartikel vorkommen, findet sich nichts, das schon vor der genauern Bekanntschaft mit den Griechen in Indien vom Auslande her zu Lande eingeführt worden war.

Das natürliche Verbindungsmittel zwischen entfernten Gegenden ist das Meer. Wir glauben annehmen zu dürfen, dass in der Zeit der energischen Entfaltung des innern Lebens die Inder bis Afrika und Sokotra schifften und auch Arabien berührten. Die regelmässig

eintretenden Monsunwinde machten diese Schifffahrt ziemlich gefahrlos, und ist ihre Annahme daher keineswegs unwahrscheinlich.

Da das um die Zeit des Homer in Europa bekannte Zinn (*Κασσίτερος* = *kastira*) als von Indien erhalten nachgewiesen werden kann, das Zinn aber ein Hauptprodukt Hinterindiens und der dazu gehörigen Inseln ist, so glauben wir in dieser alten Zeit (zirka 1000 v. Chr.) selbst eine Seeverbindung zwischen Vorder- und Hinterindien annehmen zu dürfen. Später, als die Phönizier und dann die Araber in dem Meer zwischen Indien und Afrika mächtig wurden, als die Fremden selbst kamen und mit bedeutendem Gewinn für die Inder ihre Produkte holten, als die Individualisierung Indiens den Anfang jener sich späterhin immer mehr steigenden Indolenz herbeiführte, mögen es die Inder, denen das Ausland wenig bieten konnte, lieber gesehen haben, wenn sie sich von ihrem heiligen *Jambudvîpa* nicht zu trennen brauchten. Doch ist das in den *Purânas* sich findende Verbot, über den Indus zu setzen oder gar das Weltmeer zu befahren, weder alt noch jemals in seiner Strenge befolgt worden. Wir finden in den indischen Gedichten mehrfach Flussschifffahrt erwähnt. Die alten Schriftsteller des Westens kennen seit der Zeit, wo Indien mit der Westwelt näher bekannt wurde, indische Schiffe, die nach Westen steuerten, besonders von Barygaza (= Baryoch) nach Karamania (Periplus, p. 94 *ed.* Vincent), später werden sie in Sokotra erwähnt. Pseudo-Arrian nennt uns indische Schiffe mit einheimischen Namen, nämlich *σάργαρα* = *sangara*, das „Kaufahrteischiffe“ bedeutet, und *kolandiophonta*, dessen erster Teil schwer zu identifizieren ist, während der letzte Teil das indische Wort *bhânda* „ausgehöltes Gefäß“ ist. Diese Schiffe gingen nach Hinterindien, und wurden vom Könige an die Kaufleute vermietet. Lotsen fuhren den auswärtigen Handelsschiffen entgegen und brachten sie in die Nähe der indischen Häfen. Die Ausladeschiffe nennt der Periplus wiederum mit ihren einheimischen Namen, die jedoch auf ihre einheimische Form schwer reduzierbar sind. Seit der Zeit, wo der indische Handel durch die Auffindung des Weges um das Kap der guten Hoffnung aus dem arabischen Meere weggezogen und in direkte Verbindung mit Europa gebracht wurde, mussten grössere Seefahrten der Inder immer seltener werden. Aber gerade um diese Zeit segelten indische Schifffahrer vielfach nach Afrika und gebrauchten bessere Instrumente als die Europäer: Kompass, Quadranten, Seekarten u. s. w. Inder fanden sich vielfach im Auslande, insbesondere auf Sokotra, der Haupthandelsstation vor dieser Zeit. Seit den ältesten Zeiten

war der Seehandel der Inder mehr nach Osten gerichtet. Diesen fanden die Griechen, als sie Indien genauer kennen lernten, stets im Gange, und da die europäischen Schiffe sich lange Zeit nicht so weit wagten, so blieb er lange in den Händen der Inder. Er wurde insbesondere von der Koromandelküste aus betrieben, und die von diesen Gegenden hergeholtten Waren mitten durch das Dekhan zu Lande nach der Westküste geschafft. Die Inder, insbesondere Telingas, deren Spuren sich vielfach in Hinterindien finden, kamen auf diese Weise nach Hinterindien und den indischen Inseln und wurden so das Zivilisationsmittel dieser Gegenden. Die Vertreibung des Buddhismus aus Vorderindien wirkte hier tätig mit. Indische Künstler wanderten zur See nach Osten hin aus, und die indischen Inseln sind voll von Spuren einer von Indien ausgegangenen Kultur. Die Küstenschiffahrt von Koromandel und Malabar nach den Inseln hat sich bis jetzt sehr lebhaft erhalten, und es werden dazu einheimische Schiffe von sehr verschiedenartigem Baue gebraucht.

Was die auswärtigen Völker betrifft, welche mit Indien in überseeische Verbindung traten, so waren es, vor der persischen Seesperre, ausser den Phöniziern die Babylonier. Seit der Blüte der persischen Herrschaft geriet der Handel fast ganz in die Hände der Araber. Nach dem Sturze der persischen Herrschaft bestand die unter ihr mehr aufgelebte Landverbindung einige Zeit neben der sich nun wieder erhebenden Seeverbindung fort, bis endlich Alexandria Hauptstapelplatz ward und die indischen Waren vorzüglich den Weg nach Aegypten nahmen, ohne dass jedoch die Landstrassen über Babylon nach Palmyra zu verlassen wurden. Nach einer Zwischenzeit von Sperrungen durch Krieg kam der ganze indische Handel in die Hände der Araber, welche sich an der Küste Vorderindiens als Kaufleute festsetzten und durch die weitverzweigten Reiche ihrer Stammesgenossen die indischen Waren verbreiteten. Alsdann nahmen indirekt die italienischen Republiken daran Anteil. Endlich wurde der direkte Weg von Europa nach Indien eingeschlagen. Seit dieser Zeit hatten diejenigen europäischen Nationen, die in Indien am mächtigsten waren, auch den indischen Handel am meisten in Händen; zuerst die Portugiesen, dann die Holländer, endlich bis jetzt die Engländer. Auch Spanier, Franzosen, Russen und Dänen hatten seit dieser Zeit früher oder später einen Anteil.

Die Haupthandelspunkte für den Seehandel bildeten natürlich die besten Häfen an der Westküste Indiens. In der ältesten Zeit *Ophir*, bekannt durch den phönizisch-jüdischen Handelsverkehr unter

König Salomo (zirka 1000 v. Chr.), das heutige *Sopâra* an der Gujarat-Küste; von der Zeit der genauern Bekanntschaft mit Indien an für ältere Küstenfahrt *Pattala* (= *potâla* „Schiffsstation“), später der Hafen *Barbarike*, beide in der Gegend der Indusmündungen. Seitdem durch Hippalus die Benützung der Monsunwinde eingeführt wurde, segelte man von Arabien gerade aus nach der Küste von Malabar. Zu Pseudo-Arrians Zeit scheint der Handel hier streng unter der Aufsicht der Küstenfürsten gestanden zu haben, und durfte nur an bestimmten Orten ihres Gebietes betrieben werden. Schiffer wurden, wenn sie z. B. im früher besuchten Hafen Kalyân landeten, mit einer Wache an Bord nach Barygaza (Bharoch), dem Hauptstapelplatze zurückgebracht. In Barygaza liefen die Strassen von Ozene (Ujjainî), Tagara (Devagiri = Daulatâbâd) und Plithana zusammen, zu Pseudo-Arrians Zeit, so dass es den Hauptmarktplatz für die griechisch-römische Schiffahrt bildete. Einen südlichen Hauptpunkt bildete Muziris, und dann der Busen von Argalus. Allein zu Arrians Zeiten scheint der ganze Handel in Barygaza konzentriert gewesen zu sein, wo die Griechen sogar die durch Baktrien auf dem Landweg kommende chinesische Seide roh und verarbeitet erhielten. Zur Zeit, als die Portugiesen nach Indien kamen, hatte sich der Haupthandel, gestört durch den Despotismus der im Norden erstarkten mohammedanischen Herrschaft, mehr südlich nach Calicut und Cochin gezogen. Seit dieser Zeit wurden die europäischen Faktoreien die Haupthandelsplätze, wie Goa, dann insbesondere Surat; seit der Festsetzung der englischen Herrschaft sind Karachi, Bombay, Madras, Kalkutta und Rangun die vorzüglichsten Plätze für den Seehandel geworden.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel sind heutzutage: Baumwollstückgüter 33% und Gold- und Silberbarren 30%; dann folgen im Range der Wichtigkeit Rohmetalle, als Kupfer und Eisen; Kriegsmaterial und Munition für die Regierung; Schuhwaren, Kleidungsstücke und Spirituosen für das englische Militär; Eisenbahnmaterial für die Regierung; Spirituosen für den Konsum der ansässigen Europäer; Kohlen für den Bedarf der Eisenbahnen und Fabriken; Eisenbahnmaterial für die staatlich garantierten Eisenbahngesellschaften; Maschinen und Fabrikationsmaterial, und zuletzt bearbeitete Seidenstoffe. Man sieht daraus, dass mit der alleinigen Ausnahme von Manchester Baumwollwaren europäische Manufakturwaren keine gangbaren Artikel sind für den einheimischen Bedarf, sondern nur für die Bedürfnisse einer zivilisierten Regierung, und keine Rohstoffe mit Ausnahme von Kupfer, Eisen und Salz Nachfrage haben.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind dagegen: rohe Baumwolle, Jute (*koshta* oder *pât*), Reis und Weizen, Oelsamen, Indigo und Farbstoffe, Thee, Kaffee, Pfeffer, Opium, Salpeter, Baumwolle- und Jute-Manufakturwaren. Die europäischen Handelsfirmen kontrollieren die Verschiffung dieser Exportwaren und haben einen gewissen Anteil an der Einbringung dieser Artikel, während die einheimischen Kaufleute den Bedürfnissen der ansässigen Bevölkerung Rechnung tragen. Fast jedes indische Dorf hat wenigstens einen Kleinhändler, der gewöhnlich in seiner Person die Geschäfte eines Geldmaklers, Getreidehändlers und Tuchverkäufers vereinigt. London behauptet auch heute noch seine geschichtliche Bedeutung als der erste orientalische Marktplatz der Welt, wohin Käufer aus allen Teilen der Welt eilen, um ihre Einkäufe zu machen. Die Deutschen gehen dahin für Wolle und Baumwolle, die Franzosen für Jute, und alle Nationen in gleicher Weise für gesuchte Farbstoffe, Gewürze und Drogueriewaren. Obwohl die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 den Seestädten am Mittelländischen Meere einen Teil des Handels zurückgegeben hat, den sie früher monopolisierten, so hat doch die Uebermacht der englischen Kauffahrteiflotte England den Handel nach Ostindien für immer gesichert.

So lange Indien unabhängig war, musste sein Handel überaus viel zur Hebung seines Wohlstandes beitragen. Wir wissen z. B., welche ungeheure Summen zur Zeit des Plinius nach Indien gingen. Die Importe waren in sehr geringem Verhältniss zu den Exporten. Es floss fast für alles Exportierte bares Geld nach Indien. Die Artikel waren so gesucht, dass die im Westen auf ihnen ruhenden Steuern dennoch einen übergrossen Gewinn dem Handelsmanne abwarfen. Dieser Zustand blieb so ziemlich bis zu den ungefähr gleichzeitig für Indiens Wohlstand eintretenden Schlägen, der Festsetzung von Europäern in demselben und der Entdeckung von Amerika. In letzterem erhielt Indien für viele Produkte einen Rivalen, in ersteren Herren, welche die Produktionskraft des Landes methodisch und für sich ausbeuteten und die Quellen seines Wohlstandes nach und nach zu untergraben begannen.

Die hohen Zölle in Europa und Amerika, die Monopole in Indien haben alle dazu gedient, nur den Zwischenhändler zu bereichern, und selbst dieser wird, da sowohl die industrielle Tätigkeit als selbst die produktive bei den bestehenden Verhältnissen keinen Gewinn, sondern nur Schaden sehen, bald auch bei seinen Transportationen, falls keine Aenderungen in den indischen Handelsverhältnissen eintreten,

keinen zureichenden Gewinn mehr finden. Auch hier hat die englische Administration ihre grösste Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass bei zu grosser Vorsorge für das Wohl des Mutterlandes nicht die Quellen des indischen Wohlstandes ganz versiegen. So ungeheuer auch die Vorteile sind, welche Indien, gut verwaltet, zu gewähren vermag, so gibt es doch kaum einen Masstab, um die Last zu bezeichnen, mit welcher Indien auf England drücken wird, wenn man es dem vollständigen Ruine seines Wohlstandes, oder vielmehr dem immer mehr und mehr überhand nehmenden Elend vollständig anheimfallen lässt.

England ist die grosse und unverkennbar schwere Aufgabe zu teil geworden, die vielen Wunden, an denen Indien seit vielen Jahrhunderten blutete, zu heilen und das Land zu reorganisieren. Es liegen eine Menge der entgegenkommendsten Elemente in ihm. Das Volk ist das weiseste von allen, die bisher in der Geschichte aufgetreten sind. Was ihm bisher fehlte, ist männliche Kraft und Gemeinsinn. Man darf zuversichtlich hoffen, dass die stärkende Macht der englischen politischen Institutionen auch hier das Selbstbewusstsein erhöhen wird; denn das Klima von Indien verweichlicht die Inder nicht. Ihre Tapferkeit und Todesverachtung ist von den Engländern, den besten Würdigern dieser Tugenden, stets mit hohem Lobe hervorgehoben worden. Welch reiche Elemente der Wiedergeburt die physische Beschaffenheit von Indien darbietet, bedarf hier keiner näheren Erläuterung.

---

## Kleine Mitteilungen.

---

**Korea.** Wer von Japan aus das westlich gelegene Korea besuchen will, benutzt am besten einen Dampfer der japanischen Nippon-Linie, der von Nagasaki aus zuerst den Hafenplatz Fusan an der Südostküste Koreas anläuft und dann der Westküste entlang zwischen unzähligen Inseln hindurch steuert, bis er vor Tschemulpo, dem Seehafen der Hauptstadt Söul, vor Anker geht. Wegen der zahllosen Inseln, die der südlichen und westlichen Küste vorgelagert sind, führt auch der Kaiser von Korea den Namen: „Gebiet der zehntausend Inseln“. Die meisten derselben sind gebirgig; viele von ihnen sind nur kahle Felsen, andere dagegen zeigen üppigen Pflanzenwuchs.

Die Küste von Korea erscheint im ganzen rauh und unwirtlich und lässt wenig vermuten, dass im Gegensatz dazu das Innere des Landes eine prächtige Scenerie aufweist. Die lange Küstenlinie ist im Süden und Westen in zahlreiche Einbuchtungen zergliedert, deren Gewässer zur Flutzeit von un-

zähligen Booten belebt sind. Tritt dann aber die Ebbe ein, so ruht das Auge auf weiten Sumpfflächen, auf denen da und dort eine Dschunke festsetzt, oder in einem schmalen Wasserlauf das Hochwasser abwartet. Auf dem Schlick tummeln sich Scharen von Seekrabben, und langbeinige Sumpfvögel gehen ihrer Beute nach. Ab und zu erblickt man die schwache Rauchsäule, die der armseligen Hütte eines Eingeborenen entsteigt, der hier am Küstensaume aus dem zurücktretenden Meerwasser sein Salz zu gewinnen sucht. Die Flut erreicht an der Westküste die durchschnittliche Höhe von 26 Fuss, während sie an der Ostküste, die äusserst arm an Inseln ist, nur wenige Fuss ansteigt.

Das Innere des Landes ist ein wahres Schachbrett von Bergzügen, und man mag reisen, wo man will, immer hat man solche in Sicht. Diese malerischen Berge sind häufig kahl und ohne jegliches Grün, mit tiefen Furchen, die die Wasserläufe des Sommers eingewaschen haben. Andere sind zum Teil oder ganz mit Fichtengehölz oder mit Gras und Azaleengebüschen bewachsen. Gipfel, die mit ewigem Schnee bedeckt sind, kommen nur an der Nordgrenze vor. Eine hohe Bergkette durchzieht die ganze Halbinsel und zwar der Ostküste entlang, wodurch sie eine Wasserscheide herstellt, deren Gewässer nach Osten hin nur einen kurzen Lauf haben. Von dieser Gebirgskette laufen nach verschiedenen Richtungen hin Seitenzweige in das Land hinein. Die Folge dieses Gebirgssystems ist, dass mit Ausnahme der südlichen Gebiete sich die grösseren Flüsse und die Hauptbevölkerung auf der Westseite der Halbinsel vorfinden.

Der wichtigste Wasserlauf ist der Yalufuss, an dessen Mündung im letzten chinesisch-japanischen Kriege die entscheidende Seeschlacht geschlagen wurde und an dessen Ufern auch jetzt die Japaner ihren ersten blutigen Zusammenstoss mit den von der Mandschurei her vorrückenden Russen hatten. Der Yalu mit dem Tumenfluss und den „Ewigen Schneebergen“ bildet die nördliche Grenze zwischen Korea und China und im Nordosten die zwischen Korea und dem russischen Gebiet. Infolge seiner Beziehungen zum Auslande sind diesem einige Vertragshäfen geöffnet. Es sind dies Söul, Tschemulpo, Fusan und Gensan (letzteres an der Ostküste). Neuerdings sind noch Mokpo im Südwesten und Tschinampo, der Seehafen von Pyöngyang, dazu gekommen. Politisch zerfiel das Land jahrhundertlang in acht Provinzen, aber seit neuerer Zeit hat man die fünf grössten in je zwei geteilt und daraus zehn gemacht, so dass Korea nun 13 Provinzen zählt.

Auffallend könnte es erscheinen, dass in einzelnen Teilen des Landes der Frost im Winter mit solcher Stärke auftritt, dass z. B. bei Söul schwerbeladene Ochsenwagen den festgefrorenen Hanfluss passieren. Auch kann man in dieser Zeit Hunderte von Männern und Knaben auf dem Eise sehen, die teils stehend, teils auf kleineren Handschlitten sitzend, mit langen Haken in den aufgehauenen Eislöchern nach Fischen angeln. Dabei ist das Eis so dick, dass es trotz dieser Menge von Leuten, die sich oft recht nahe zusammendrängen, weder bricht noch Risse zeigt. Der eigentliche Winter tritt Mitte Dezember ein und lässt erst im Februar nach. Mitte März geht der Bauer daran, seine Reisfelder für die Aussaat herzurichten. Frühling und Herbst sind in Korea von verhältnismässig langer Dauer und man erfreut sich da der wundervollsten Tage von herrlicher Klarheit und Milde. Umso unangenehmer ist die Regenzeit im Hochsommer. Da strömt der Regen mit furcht-

barer Gewalt hernieder und wochenlang hängt der Himmel voll schwerer Regenwolken, die sich in kurzen Zwischenräumen entladen. Die mit Ziegeln gedeckten Häuser beginnen zu rinnen; da und dort fällt das Strohdach einer Hütte zusammen; Strassen und Abzugsgräben werden rein gewaschen; Kleider und Koffer, Kisten und Kasten setzen Schimmel an und man glaubt selbst schimmelig zu sein. Der ganze Organismus wird abgespannt und schlaff und man muss sorgfältig in der Wahl von Speise und Trank sein. Da auf einmal, wenn man sich am Ende seiner Widerstandskraft glaubt, bricht plötzlich die Sonne mit der ganzen Kraft des Hochsommers hervor und die Hitze erreicht ihren höchsten Grad. Alles wird ins Freie geschafft zum Trocknen. Jetzt erwachen auch die Lebensgeister wieder. Unförmliche Korkhelme werden hervorgesucht und aufgesetzt, denn der Abendländer muss sich wie in den Tropen gegen die Sonne schützen. Moskiten und Ochsenfrösche stimmen ihr nächtliches Konzert an. Aber schon nach wenigen Tagen des herrlichsten Sonnenscheins beginnt der Regen aufs neue und mit ihm die trübselige Stimmung. Gewöhnlich setzt die Regenzeit mit dem ersten Juli ein und währt bis zum 15. August; aber nicht selten beginnt sie schon Ende Juni und dauert bis Anfang September. In dieser Zeit ist Chinin täglich auf der Tafel des Ausländers zu finden, um sich gegen die Malaria zu schützen.

Allein, so unangenehm die Regenzeit ist, ein Ausfall derselben wäre eine Kalamität für das ganze Land; denn ohne sie wäre eine Bewässerung der Reisfelder, die dem Volk das Jahr hindurch die Hauptnahrung liefern, nicht möglich. Und wie der Koreaner nicht ohne Reis sein kann, so kann er auch das Reisstroh nicht entbehren. Mit diesem füttern die Leute ihr Vieh, decken ihre Häuser, verfertigen Sandalen, flechten Seile und Ankertaue für ihre Dschunken, weben davon Segel und Matten und vieles andere mehr. Der Korea-Reis ist von guter Qualität und es wird viel davon nach Japan ausgeführt. Geht der Reispvorrat im Spätfrühjahr zu Ende, so halten sich die Bewohner hauptsächlich an Gerste und in manchen Gegenden an Hirse. Weizen wird fast ausschliesslich zu Spirituosen gebrannt. Von Buchweizen stellen sie eine Art Fadennudeln her und bereiten davon ein selbst für Ausländer sehr schmackhaftes Gericht. Auch Bohnen werden viel gebaut und ausgeführt, selbst etwas Kartoffelbau wird getrieben, sowie Hanf und besonders Tabak. Ebenso zieht man Baumwolle, und das umsomehr, als die Koreaner sich meist in Baumwollstoffe kleiden, die teils einheimischen Fabrikats sind, zum Teil aber auch aus Osaka (in Japan) und aus Manchester bezogen werden. Doch werden auch Seidenstoffe gewoben, da etwas Seidenindustrie in Korea heimisch ist. Im ganzen aber ist Korea ein ackerbautreibendes Land; nur wird der Landbau nicht rationell betrieben und grosse Flächen Landes liegen noch ungebaut da.

An Mineralien besitzt Korea einen grossen Reichtum. Nicht nur findet sich daselbst viel Eisen, Zink, Kupfer, Blei und Silber, sondern auch Gold und eine besonders gute Sorte von Anthrazitkohlen. Nördlich von Pyöngyang wird der Abbau von Gold durch ein amerikanisches Syndikat betrieben, das auch die erste, von Tschemulpo nach Söul führende Eisenbahn erbaut hat.

