



## Der Indische Ozean aus südostasiatischer Perspektive

VINCENT HOUBEN  
vincent.houben@rz.hu-berlin.de

### Einleitung

Die Wucht der „Monsterwelle“ nach dem unterirdischen Erdbeben, beides wird als „Tsunami“ bezeichnet, vom 26. Dezember 2004 war so gewaltig, dass es Richtung Ost und West große Verwüstungen und hunderttausendfache Tote gegeben hat. Damit ist die Einheit des Indischen Ozeans auf brutale Art und Weise demonstriert worden. Ein früherer Tsunami wurde von der Eruption des Krakatau im Jahr 1883 ausgelöst. Er machte damals schon weltweit Schlagzeilen und wurde als ein globales Ereignis wahrgenommen. Beide Katastrophen zeigen, dass die Bewohner des Indischen Ozeans ein gemeinsames historisches Schicksal teilen. Der Historiker Sugata Bose beginnt sein Buch über den Indischen Ozean mit einer Beschreibung des Tsunami und schreibt dazu: „The ocean was – and in many ways, continues to be – characterized by specialized flows of capital and labor, skills and services, ideas and culture“ (Bose 2006: 3). Er fügt eine Referenz von Fernand Braudel an, der Historiker des Mittelmeeres, wonach das Rad des menschlichen Schicksals vom Meer bestimmt werde.

Der Indische Ozean sollte jedoch besser als eine interregionale Arena bezeichnet werden denn als ein System, eine Arena, die eher als ein Weltsystem mit den Besonderheiten einzelner Regionen zu charakterisieren wäre (ebd.: 6). Dieser maritime Raum ist durch ökonomische und kulturelle Netzwerke verbunden und mit flexiblen Grenzen ausgestattet, abhängig von der Art der Interaktionen. Bis zum 18. Jahrhundert war der Rhythmus des Fernhandels die Basis für die Einheit des Indischen Ozeans. Jedoch hat die Überbetonung von Handel die Bewegung von Ideen und Kulturen überschattet, daher ist es wichtig, den Indischen Ozean auch als ein kulturelles Milieu zu erforschen.

Kirti N. Chaudhuri, so Bose, sieht in dem Indischen Ozean in seinem Buch „Asia before Europe. Economy and Civilization of the Indian



Ocean from the Rise of Islam to 1750" (Cambridge 1990) als erster eine Verbindung zwischen fünf Zivilisationen – Islam, Sanskrit, Indien, China und Südostasien. Gleichzeitig definiert er drei Ebenen der Einheit – „racial" als Folge von Migration; kulturell, ausgehend von Indien; religiös, durch die Verbreitung des Islam. Andere Formate der Einheit sind Häfen, Schiffe und Seeleute, die von den Monsunen getrieben werden sowie die Verbreitung von Produkten aus bestimmten Gebieten. Laut vieler Historiker ist diese Einheit des Indischen Ozeans seit Mitte des 18. Jahrhunderts zerbrochen, dennoch zeigen die Geschichten der Agrarregionen zwischen 1850 und 1930, dass beispielsweise die Mobilität von Kapital und Arbeit ein System von interregionaler Spezialisierung und Abhängigkeiten an beiden Seiten des Golfs von Bengalen geschaffen hatte. Dabei handelte es sich um alte Agrargebiete in Kombination mit neuen, expandierenden Reisanbaugebieten sowie Plantagen und Minen. Die Verbindung zwischen europäischem Kapital und lokalen Bauern und Kleinhändlern baute auf älteren Netzwerken auf und war nicht abhängig von kolonialen Grenzen.

Das zweite und um drei Jahre ältere allgemeine Buch über den Indischen Ozean stammt von Michael Pearson. Er schlägt „Afrasian Sea" als Begriff für den Indischen Ozean vor, um so die Inklusivität zu betonen und zugleich die Implikation zu vermeiden, dass ein bestimmtes Gebiet dominant gewesen sei oder noch ist (Pearson 2003: 14). Dieser Begriff ähnelt dem Terminus vom „Afro-Asiatischen Mittelmeer", dem Untertitel eines Sammelbandes von Dietmar Rothermund und Susanne Weigelin-Schwiedrzik aus dem Jahr 2004. Pearson spricht über die Tiefenstruktur des Indischen Ozeans (mit seinen geografischen Besonderheiten, besonders im Hinblick auf Küsten und Hinterland; die Zirkulation von Menschen, ihren Gütern und Ideen, die vom Ozean sowohl begünstigt als auch erschwert wurde) und versucht die Einheit in Form thematischer Kapitel herauszustreichen, wie sie über Muslime im Indischen Ozean, die Rolle der Europäer und insbesondere über die Briten zustande kam. Erst ab 1800, so Pearson in seiner Schlussfolgerung, haben äußere Kräfte starke Einwirkung auf dieses Meeresgebiet gehabt, zuerst das industrialisierte England und dann die Globalisierung (ebd.: 287).

Eine andere Annäherung an den Indischen Ozean wurde in einem Forschungsprojekt des Zentrums Moderner Orient (ZMO) verfolgt, das von 2000 bis 2003 durchgeführt wurde. Hier ging es um Raum als Bewegung. Dazu ist auf der ZMO-Webseite Folgendes zu lesen: „Eine Annäherung an die translokale Geschichte des Indischen Ozeans gelingt am besten, wenn die Region ‚Indischer Ozean' nicht als geografisch gegeben, sondern als



stets wandelbares, wachsendes oder schrumpfendes, mal intensiv interagierendes dann aber schroff segmentiertes sozial-räumliches Konstrukt verstanden wird. Die gesellschaftlichen und kulturellen Praxen und Perzeptionen vielfältiger Akteursgruppen formten die Topografie dieser sozio-kulturellen maritimen Landschaft (*seascape*) erst aus, wobei weder eine lineare Tendenz der Verdichtung noch ein ahistorischer Zustand ewiger Hybridität zu beobachten sind. Vielmehr bedarf es einer sorgfältigen Rekonstruktion der Chronologien und Zeitschichten dieser *seascape* – eine Aufgabe, die intensiver weiterer Forschung bedarf<sup>6</sup> (WWWa).

Ein genauerer Blick auf die Karte zeigt, dass der Indische Ozean im Grunde genommen einen halben Bogen bildet, von Ostafrika im Westen, der Arabischen Halbinsel im Nordwesten, über Indien im Norden, bis Südostasien im Osten. Die Geomorphologie Indiens lässt eine Unterscheidung zwischen dem westlichen Becken des Arabischen Meeres und dem östlichen Golf von Bengalen zu. Beide maritimen Räume lassen unterschiedliche Dynamiken vermuten. Da Indien in der Mitte liegt, dient sich die Frage an, inwieweit der Subkontinent eine politisch, wirtschaftlich und kulturell bestimmende Rolle für andere Regionen gespielt hat. Dies gilt besonders für Südostasien, das meist als Empfänger solcher Einflüsse aus Indien betrachtet wird. Die meisten Studien zum Indischen Ozean neigen zu einer (Über-)Betonung Südasiens, was jedoch relativiert werden muss. Dies soll im Folgenden in Form einzelner Episoden geschehen.

Südostasien ist eine Region am Schnittpunkt von Indischem Ozean und Südchinesischem Meer. Durch die Monsunwinde bestimmt, entwickelte sich besonders die Meeresstraße von Melaka zu einem transozeanischen Umschlagplatz, was sich in Form von wichtigen Häfen niedergeschlagen hat. Darin kamen drei Handelsströme zusammen – aus dem Westen (von Arabien und Indien her), aus dem Nordosten (von China und Japan her) und aus dem Südosten (von den östlichen indonesischen Inseln und über Java her).

### **Episode 1: Die Indisierung des vorkolonialen Südasiens**

Die alte Geschichte Südasiens dauerte von etwa 500 v. Chr. bis 1500 n. Chr. In dieser Zeit wird in den Zentren Südasiens ein großer Kultureinfluss aus Indien bemerkbar. Meist wurde unter Historikern oder geschichtlich Ambitionierten und Interessierten eine Autonomiedebatte geführt, inwieweit die Strukturen Südasiens von Indien (und



von China) bestimmt worden seien. Am Beginn des 20. Jahrhunderts bezeichnete man Südostasien als „Hinterindien“ (so auch in alten deutschsprachigen Atlanten markiert, Südasien hingegen war „Vorderindien“) und manche Wissenschaftler und Historiker stellten sogar die These einer indischen Kolonisierung Südostasiens auf. Diese Sichtweise ist inzwischen weitgehend aufgegeben worden. Anstatt einer Art kultureller Kolonisierung oder Eingliederung in den indischen Kulturraum geht man jetzt von einer Kontaktgeschichte aus. Südostasiatische Staatsformen haben dabei bewusst Elemente aus der Fremdkultur übernommen. Eine ganzheitliche Betrachtung macht dabei die Verschränkung zwischen Religion, Staat und Handel deutlich.

Es gab wichtige urbane Zentren in Südostasien. Zwischen dem 3. und 9. Jahrhundert waren das Oc-Eo/Funan an der Mündung des Mekong-Flusses, Sriwijaya im heutigen Palembang und Thatön an der Mündung des Irawaddy. Vom 9. bis zum 15. Jahrhundert entwickelten sich dann neue Zentren. Pagan am Oberlauf des Irawaddy, Sukothai an einem Nebenarm des Menam und ab 1350 Ayuthaya, Thang Long, das bereits 1011 n. Chr. am Roten Fluss gegründet worden war. In allen diesen Zentren existierte eine enge Verbindung zwischen Glauben/Religion und Staatswesen. An den fürstlichen Höfen Südostasiens wurden seit den frühen Jahrhunderten unserer Zeitrechnung Formen des Hinduismus und Buddhismus praktiziert. Das ist noch immer sichtbar in den Tempelkomplexen des Borobudur (buddhistisch) und Angkor Wats, in Form der Architektur, besonders aber von Statuen und Reliefs. Außerdem gibt es Inschriften in Sanskrit. Dazu schreibt Hermann Kulke: „In ihnen ahmten die Könige Südostasiens das in den zahlreichen klassischen indischen Texten geradezu idealtypisch dargestellte hinduistische und bisweilen auch buddhistische Königtum nach, stellten sich als Maharajas (Großkönige) oder gar als Weltherrscher göttlicher Abstammung dar und übertrugen indische Verwaltungsbegriffe und soziale Ordnungsvorstellungen auf ihr Reich und Volk“ (1999: 100f.).

Es ging jedoch nicht um Kolonisierung, wie manche Kolonialgelehrten behaupteten, oder eine Art Transplantation südasiatischer Kultur nach Südostasien, sondern um Einfluss und selektive Übernahme einzelner und bestimmter Elemente. Kulke wiederum beschrieb dieses Phänomen als kulturelle Partnerschaft. So wurden die lokalen traditionellen Glaubensformen durch hinduistische und buddhistische Symbole ergänzt. Die Verherrlichung von Berggipfeln ließ sich mit der Tradition von Mahameru/Sumeru als Berg der Götter im Zentrum des Universums



verknüpfen; die Verherrlichung großer Steine mit dem Kult um den hinduistischen Gott Shiva mit dem *linga* (Symbol des Phallus), weil der yoni (Gebärmutter)-Stein unten die Fruchtbarkeit des Landes symbolisierte. Durch archäologische Forschungen ist deutlich geworden, dass schon vor den südasiatischen Einflussnahmen in Südostasien Dorfgemeinschaften existierten und es eine Tendenz zur Zentralisierung und Hierarchisierung der Gesellschaft sowie des politischen Systems in Form von *chiefdoms* gab. Diese *chiefdoms* waren Teil eines expandierenden Handelsnetzwerkes, die so genannte „südliche Seidenstraße“, die sich vom Römischen Reich im Westen bis zum Chinesischen Imperium im Osten erstreckte. Wheatley (1983) meint, dass die Akzeptanz des Hinduismus durch die südostasiatischen Eliten den Prozess der Zentralisierung unterstützte, wenn sich der Herrscher mit Shiva identifizierte. Dadurch konnte er einen weiter gefassten (horizontalen sowie vertikalen) Machtanspruch untermauern, mehr als es in den lokalen Religionen bis dahin möglich gewesen war. Als Schützling von den Göttern, Objekt der Verehrung durch Brahmanen sowie durch den Bau von Tempeln wurde die Loyalität der Untertanen gestärkt. Beim Bau der Hauptstadt (*nagara*) wurden kosmologische Prinzipien berücksichtigt, wie sie in altindischen Schriften wie dem Arthashastra niedergeschrieben sind. Andere Forscher, wie Adrian Vickery, haben aufgrund von Inschriften in der Khmer-Sprache die Fortsetzung der Verehrung von lokalen Göttern und Ahnen nachgewiesen und sehen somit in dem indischen/südasiatischen Einfluss eher eine Art Lack oder Überzug (*vener*) (Higham 1996: 287). Damit wird die Indisierung stark abgewertet, wenngleich der Einfluss zu dieser frühen Zeit unverkennbar bleibt.

Es bleibt schließlich der wirtschaftliche Faktor, dessen Einfluss erörtert werden muss. Dazu bemerkt Jan Wisseman Christie (1995) Folgendes: Im Vergleich zu vorher schon existierenden lokalen *chiefdoms* gab es im Inland und in den Hafenstädten bei der Entstehung von größeren politischen Einheiten im insularen Südostasien eine enge Verbindung zwischen maritimem Handel und Staatsbildung. Manguin (1991) spricht von Wirtschaften, die die Grenze von Tributproduktion überschritten und in größere Netzwerke eingebunden wurden, die wiederum Bestandteile einer vormodernen Weltwirtschaft waren. Die Verbindung zwischen „nassen“ Reisstaaten an Flüssen und maritimen Staaten mit Häfen als Umschlagplätze für Waren und Menschen, aber auch Ideen und Kulturen, wurde über das Meer realisiert. Das Meer bot ein großes Spektrum an flexiblen Möglichkeiten zum – nicht allein – wirtschaftlichen



Austausch. Oliver Wolters ergänzt dazu: „The single ocean possessed a genuine unity of its own. The trading connections that linked the opposite ends of maritime Asia resemble links in a chain which could join together again even if one link was temporarily broken“ (1999: 45).

## **Episode 2: Südostasien als Produktbasis und Zentrum der Vereinigten Oostindischen Compagnie (VOC)**

Der Indische Ozean wurde zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert zum Konkurrenzraum zwischen europäischen Handelskompanien. Vor Ankunft der Europäer gab es vermutlich einen enormen Handelsaufschwung in Südostasien. Auch in diesem Zusammenhang kam eine Autonomiedebatte auf, die der Frage nachging, inwieweit das asiatische Handelssystem komplett von den Europäern beherrscht wurde. Hafenzollstatistiken aus dem 18. Jahrhundert zeigen jedoch ein etwas anderes, differenzierteres Bild. Um 1775 kontrollierte die VOC etwa die Hälfte des gesamten Handelsvolumens der Hafenstädte auf der Insel Java, lediglich der Handel in ihrem Handels- und Verwaltungszentrum Batavia wurde größtenteils von den Holländern selbst abgewickelt. Hingegen wurde der Handel zwischen javanischen Häfen und der Meeresstraße von Melaka vor allem von Privathändlern betrieben (Knaap 1996: 48; 168). Es gab keine klare Trennung zwischen europäischer und asiatischer Schifffahrt, weil Javaner, Chinesen, Malaien und Buginesen sowohl auf europäischen als auch asiatischen Handelsschiffen arbeiteten und europäische Schiffstypen auch auf einheimischen Werften von lokalen Arbeitskräften gebaut wurden.

Die niederländische VOC betrieb zwei Arten von Handel, einerseits zwischen Europa und Asien (Gewürze gegen Silber, zuerst aus Japan, aber dann aus Potosi, Lateinamerika) und innerhalb Asiens. Die Finanzierung des ersten Zweiges erfolgte durch den zweiten Handelszweig. Eine Produkttopografie ließe sich folgendermaßen zusammenfassen: Baumwolle aus Indien (Bengalen und Coromandel-Küste), Pfeffer (Ankauf in Banten, Südsumatra und an der indischen Malabar-Küste) und Gewürze aus Insel-Südostasien wurden gegenseitig gehandelt. Tatsächlich aber handelte die VOC mit Hunderten weiterer Produkte, die bis hin zu Schildkröten und essbaren Vogelnestern reichen konnten. Die Dokumente der VOC zeigen das umfassende Bild eines europäisch-asiatischen Handelssystems, das von großer Dynamik geprägt war.



Die europäischen Akteure mussten zu weiten Teilen mit lokalen Herrschern verhandeln und konnten ihre Produkte nur über Zwischenhändler kaufen.

Zum Teil setzen die Holländer auch militärische Mittel ein, um Knotenpunkte des Handels und bestimmte Handelsrouten unter ihre Kontrolle zu bringen. Dennoch gab es in dieser Zeit asiatische Mächte, die dagegen hielten – in Südostasien zum Beispiel das Sultanat von Aceh. Nach der portugiesischen Eroberung Melakas etablierte es sich an der Nordspitze Sumatras, verteidigte sich gegen portugiesische Angriffe und führte sogar selbst Belagerungen Melakas durch. Der Islam hatte hier schon früh Verbreitung gefunden und es gab daher auch intensive Kontakte mit der Arabischen Halbinsel. 1523 vertrieben die Bewohner Acehs die Portugiesen aus Pasai (an der Nordostküste Sumatras) und bauten daraufhin eigene Handelsbeziehungen zu den Häfen im Roten Meer auf. Unter Iskandar Muda (reg. 1607-1636) wurde Aceh zu einem der wichtigsten Pfefferproduzenten in der Region (Dahm 2004).

Der Erfolg der VOC basierte ganz wesentlich auf der Unterwerfung und der Kontrolle des Seehandels im östlichen indonesischen Archipel, wo man die Portugiesen von den Molukken vertrieb und ab Mitte des 17. Jahrhunderts alle Anbaugelände der Gewürznelken (Aroma und Heilmittel) sowie Muskatnüsse (wovon sowohl die Nuss als auch die Blütenblätter (=foelie/mace) verwendet wurden) unter seine Kontrolle brachte, um so ein Monopol (und zugleich Monopson) zu schaffen. Die Gewinnmarge zwischen Einkauf vor Ort und Verkauf in Amsterdam betrug oft das Zehnfache. Im restlichen Asien wurden die einheimischen Produktionszentren und Handelsnetzwerke jedoch nicht zerstört. Kennzeichnend für den innerasiatischen maritimen Handel ist, dass sich wohl die meisten VOC-Angehörigen, sofern sich die Möglichkeit bot, am Privathandel beteiligten und darüber mitunter große Profite erzielen konnten. Im 18. Jahrhundert geht dieses holländische Handelssystem allmählich unter, weil Kaffee aus dem Jemen und Tee aus China immer wichtiger wurden und es der VOC bei dieser Reorientierung nicht gelang, entsprechende Handelsstrukturen aufzubauen. Im Teehandel zeigte sich die englische East India Company (EIC) wesentlich flexibler. Das galt auch für den südasiatischen Textilhandel.

Das VOC-Handelssystem war auch mit Sklaventransporten und Verbannung verknüpft. Seitens der EIC wurden Inder nach Südafrika, durch die VOC Javaner sowie hohe javanische politische Gefangene auch an das Kap der Guten Hoffnung (Kapstadt) befördert (Ward 2008). Batavia



und die Kap Gesellschaft waren durch Verbrechen und Verurteilung miteinander verknüpft. Diener der VOC haben einheimische Sklaven meist in der Form bestraft, dass sie sie nach Südafrika bringen ließen, welches sich wegen ihrer Verbindung zu Südostasien auch zu einer Strafkolonie und Sklavengesellschaft entwickelte. Darüber hinaus verkauften VOC-Angestellte, die aus Indonesien nach Holland zurückkehrten, Sklaven bei ihrem Zwischenstopp in Kapstadt.

In der Entstehung eines Sklavenumlaufsystems im Indischen Ozean spielte die Konkurrenz zwischen VOC und EIC um die Gewürzinseln der Molukken (Ost-Indonesien) eine große Rolle. Das galt insbesondere für die Banda Inseln, wo Muskatnüsse von der ansässigen Bevölkerung im Auftrag der lokalen Herrscher angepflanzt und an die Europäer geliefert wurden. Im Jahr 1619 brach der niederländische Generalgouverneur Jan Pieterszoon Coen ein Handelsabkommen, wonach VOC und EIC sich die Erträge teilten, indem er versuchte, die Engländer vollständig aus dem Banda-Geschäft zu vertreiben. Es folgte ein Vernichtungsfeldzug gegen die Menschen auf der Hauptinsel Lontor, wobei fast die gesamte Bevölkerung umgebracht wurde. Danach wurde diese Insel in Parzellen (niederländisch: „perken“) aufgeteilt und mittels aus dem Indischen Ozean eingeführter Sklaven bearbeitet. Innerhalb von 40 Jahren wurden so aus Bengalen und Arakan (im heutigen Myanmar) fast 40.000 Sklaven dorthin verschifft (Mann 2011).

### **Episode 3: Hadramis**

In der Kontaktgeschichte zwischen Südostasien und Mittelosten über den Zwischenraum des Indischen Ozeans, spielten die Araber eine bedeutende Rolle. Seit der Ausbreitung des Islam nahmen die Handelskontakte zwischen den Gebieten, die am westlichsten bzw. östlichsten Ende des Ozeans lagen, allmählich immer mehr zu. Überall an den Küsten Südostasiens siedelten sich Gruppen arabischer Händler an, die auch in der Weitergabe ihrer Glaubensvorstellungen eine prominente Rolle spielten. Die Kombination zwischen Handel und Islam geriet zur politischen Ressource und auf Java, den Riau-Inseln (südlich von Singapur) und in Pontianak (an der Westküste von Borneo) übernahmen die Nachfahren der arabischen Siedler die lokale Macht.

Der Handel mit der arabischen Welt verlangsamte sich in der Zeit der europäischen Handelskompanien, erstarkte jedoch wieder ab Mitte des



19. Jahrhunderts. Seit dieser Zeit kamen die Araber nicht länger aus dem ganzen Mittelosten, sondern fast ausschließlich aus dem Hadramaut, einer armen Gegend im Süden des Jemen. Während sie vor 1850 vor allem nach Ost-Afrika und Südindien gezogen waren, siedelten sich danach die meisten von ihnen in Indonesien und Malaya an. Viele hadramische Migranten waren junge Männer, die in Südostasien ortsansässige Frauen heirateten und dann „Mischlinge“ (*muwallad*) zeugten. Trotz der Emigration hielten sie den Kontakt mit der Herkunftsregion, indem sie Geld zu ihren Familien schickten und ihre Kinder dort ausbilden ließen. Unter den Hadramis in Südostasien bestanden enge Kontakte, wobei wichtige Informationen ausgetauscht sowie Heiratsverbindungen abgeschlossen wurden (De Jonge und Kaptein 2002; Freitag und Clarence-Smith 1997).

Auf der Insel Java entwickelten die Araber seit Anfang des 20. Jahrhunderts ein starkes Gemeinschaftsgefühl, das sich zu einer Form von Proto-Nationalismus ausdehnte, dabei aber nie die in der Kolonialzeit errichtete Schwelle der ethnischen Abgrenzung zu den Indonesiern überwinden konnte. Im Gegensatz zu den Chinesen waren die Araber hoch angesehen, weil sie durch ihre Kontakte zum Osmanischen Reich und ihre Religiosität über soziales Prestige verfügten. Arabische und einheimische Batikhändler schlossen sich zusammen, um sich so gegen zunehmende chinesische Konkurrenz zu wehren. Aus diesem Zusammenschluss entstand die erste nationale Massenbewegung, Sarekat Islam. Die sozial-politische Verbindung zwischen Arabern und Indonesiern hatte allerdings nicht lange Bestand, weil die Araber sich bei der Entwicklung ihrer eigenen Identität zunehmend auf die Entwicklungen im Mittleren Osten und die arabische Sprache konzentrierten. Seit 1900 wurden eigene, moderne arabische Schulen und eine eigene Presse gegründet. Seit 1914 erschien in Batavia die Zeitschrift *al-Bashir*, mit einer malaiischen und einer arabischen Sektion, seit 1916 die *Tjerman Islam* (Spiegel des Islam), worin die Türkische Moderne befürwortet wurde. Gleichzeitig beanspruchten die Araber, als Nachkommen Mohammeds (*sayyida*), eine kulturelle Führungsrolle, die aber von den Indonesiern, die sich gerade in einem Prozess des nationalen Erwachens befanden, nicht vollständig anerkannt wurde (Mandal 2002).



## Episode 4: Kulis

Koloniale Arbeitsregime im Indischen Ozean können ohne Südostasien weder beschrieben noch erfasst werden. Im Gegensatz zur vorkolonialen Periode kann nicht von einigen Händlern, Händlergemeinschaften oder vereinzelt Priestern als Muster der Interaktion die Rede sein, sondern von der Bewegung von Millionen von Kulis aus Südindien zu den Plantagengebieten auf der malaysischen Halbinsel und Sumatra, aber auch jenseits davon. Diese Migration war begleitet von einer ebenso starken Emigrationsbewegung von Javanern und Chinesen. Grundmerkmale für die Anwerbung von Kulis als Fremdarbeiter waren: ein Defizit an lokalen Arbeitskräften, woraus ein Bedarf am Import von anderswo entstand; eine Kontraktbasis, zugleich aber Zwang und Verschuldung; ein sehr hartes Arbeitsregime; Rekrutierung über Kangani – dabei handelt es sich um lizenzierte Vorarbeiter, die in ihre Heimatdörfer nach Indien zurückgingen und dort über ihre Kontakte/Netzwerke weitere Kulis anwarben; eine ethnische Arbeitsverteilung vor Ort auf der Plantage (Houben und Lindblad 1999).

Die Verbindung zwischen den Pilgerfahrten der indonesischen Muslime (westwärts über den Indischen Ozean) und die besondere Rolle der Vermittler in Singapur verdient im südostasiatischen Kuli-System besondere Aufmerksamkeit. Die Holländer beschränkten (und kontrollierten) die Pilgerfahrt durch ein Pass-System, dennoch machten sich viele Pilger auf die Reise, oft auch illegal. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts machten sich jährlich zwischen 2.000 und 7.000 Menschen alleine aus Java über Singapur auf die Pilgerreise (*hajj*) nach Mekka und Medina (Hijaz). Die Pilgerfahrt wurde oft von einem *haji syeikh* organisiert, der für Unterkunft, Ernährung, Dokumente und eine Fahrkarte auf dem Schiff sorgte. Pilgertum war eng mit der Plantagenökonomie verbunden, denn die Pilger mussten arbeiten, um ihre Schulden zu begleichen, wozu sie nach Johor, Ost Sumatra und British Nord Borneo in die Plantagengebiete geschickt wurden (Spaan 1994).

Die Verbindungen zwischen Indien und Malaya, beides waren britische Kolonien, waren besonders stark. Ende der 1920er Jahre waren mit über 180.000 mehr als 70 Prozent der Plantagenarbeiter in den so genannten Federated Malay States (Perak, Selangor, Negeri Sembilan und Pahang) indischer Herkunft, in den Straits Settlements (darunter Penang, Melaka und Singapur) waren es mehr als 30.000 oder fast 60 Prozent. Die Briten konnten den Arbeitsüberschuss in Südindien und



die Arbeitsnachfrage in Malaya in einem Arbeitssystem zusammenführen, obwohl auch Javaner und Chinesen auf den Rohrzucker- und Kaffeeplantagen tätig waren. Die ersten Immigranten aus Südindien kamen schon vor 1830 in Britisch-Malaya an, Tamilen wurden wegen ihrer Fügsamkeit als besonders geeignet für die Feldarbeit erachtet. Arbeiter wurden auf den Plantagen nicht selten durch physische Gewalt, aber auch durch ein System von Arbeitsteilung festgehalten, indem man Inder von Chinesen und Javanern trennte (Houben und Lindblad 1999: 11f.).

### **Episode 5: „Association of South-East Asian Nations“ und Indien – zwischen Ökonomie und Sicherheit**

Nach dem Ende des Kalten Krieges erlebte die Regionalisierung seit Mitte der 1990er Jahre auch in Südostasien einen Aufwind. Dazu wurde auch die Architektur der internationalen Politik und Wirtschaft im Indischen Ozean neu arrangiert. Die Association of South-East Asian Nations (ASEAN) existiert zwar seit 1967, hat aber vor allem seit den 1990er Jahren an Bedeutung gewonnen. Zwischen der Indischen Union und ASEAN bestehen intensive Beziehungen, die die südostasiatische Rolle im Indischen Ozean nachhaltig transformiert haben. Daneben gibt es weitere bilaterale und multilaterale Verbindungen – so hat Indien ein Free Trade Agreement (FTA) mit Thailand geschlossen und 2003 ein Rahmenvertrag für ein FTA des BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative among Member States for Technical and Economic Cooperation) unterzeichnet, woran Bangladesh, Indien, Myanmar, Sri Lanka, Thailand, Nepal und Bhutan teilnehmen. Zwischen der Indischen Union und Singapur existiert ein Comprehensive Economic Cooperation Agreement (CECA), das ein Freihandelsgebiet und Öffnung für Fluggesellschaften vorsieht. Und momentan wird die Etablierung einer Regional Trade and Investment Area (RTIA) zwischen den ASEAN-Staaten und der Indischen Union geplant.

Der ASEAN-Handel mit Indien hat stetig zugenommen, sein Wert stieg von 2,9 Milliarden im Jahr 1993 zu 9,9 Milliarden USD im Jahr 2001 und 13,5 Milliarden im Jahr 2003. Dabei kommt es stets zu einem großen Handelsüberschuss auf Seiten der ASEAN. ASEAN-Exporte nach Indien sind vor allem Industrieprodukte. 77 Prozent des Gesamthandels zwischen ASEAN und Indien besteht aus solchen Produkten, daneben



bilden Öle und Fette, mineralische und chemische Produkte einen wesentlichen Teil des Handelsaustausches. Indien exportiert vor allem so genannte „Ölkuchen“. Seit den frühen 1990er Jahren betreibt Indien eine „Look East“-Politik, gleichzeitig hat es seine Handelsbeziehungen weiter und konsequent liberalisiert. So sind Auslandsinvestitionen möglich geworden und Importgenehmigungen nicht länger nötig. Dennoch darf man die Verbindungen nicht überbewerten – 10 Prozent der indischen Exporte gehen in Richtung der ASEAN-Staaten, während der Handel mit Indien für ASEAN-Staaten lediglich 2 Prozent des Gesamthandels ausmacht (Ariff und Cheen 2006). Ähnliches lässt sich zu den Auslandsinvestitionen sagen. Ausländische Direktinvestitionen (FDI) aus den ASEAN-Ländern in die Indische Union betragen zwischen 1987 und 1990 lediglich 1,4 Prozent, stiegen danach aber auf bis zu 9 Prozent an. Zwischen 1996 und 2001 waren es hingegen nur 3,5 Prozent und zwischen 1995 und 2001 flossen nur 2 Prozent des FDI von Indien in die ASEAN-Staaten (Athukorala 2006: 173).

Die politische Verständigung und Sicherheitskooperation zwischen der Indischen Union und den ASEAN-Ländern ist jedoch viel wichtiger als die ökonomische Zusammenarbeit. Während des Kalten Krieges wurden die Beziehungen zwischen Süd- und Südostasien mehr von externen Großmächten bestimmt als von bilateralen Beziehungen zwischen beiden Regionen, aber seit 1991 ist dies umgekehrt. Das Blocksystem des Kalten Krieges ist obsolet geworden, Indien und Südostasien verbindet jetzt die Sorge um ein übermächtiges China an ihrer jeweiligen Nordgrenze.

Nach Erlangung der Unabhängigkeit bildete die Grundlage der Außenpolitik Indiens das Non-Alignment, weshalb sich die Regierungen unter Jawaharlal Nehru und seiner Tochter Indira Gandhi dem Bündnis der Blockfreien Staaten anschlossen, nicht zuletzt, um es auch zu beeinflussen. Seit den 1990er Jahren orientiert sich die Außenpolitik der Indischen Union jedoch mehr in Richtung Osten. Ausschlaggebend war das Konzept des „extended neighbourhood“, wobei ASEAN, im Gegensatz zu Japan, Korea, Hongkong etc., als nahe Nachbarn gelten, während China in eine Sonderkategorie eingestuft wird. Die Meeresdurchgänge zwischen dem Indischen Ozean und dem Pazifik (Melaka-, Sunda- und Makassar-Meerestraßen) haben in diesem Zusammenhang nicht nur eine wirtschaftliche, sondern auch eine große strategische Bedeutung, denn Indien teilt drei maritime Grenzen mit ASEAN-Staaten, nämlich Indonesien, Thailand und Myanmar. Außerdem ist



eine Exclusive Economic Zone (EEZ) mit Malaysia eingerichtet worden.

Umgekehrt ist das Prinzip der ASEAN-Staaten in ihrer Außenpolitik ebenfalls von Non-Alignment und Non-Interference geprägt. Das Konzept ZOPFAN (Zone of Peace, Freedom and Neutrality) von 1971 legte dazu den Grundstein. Die ASEAN-Länder unterzeichneten 1976 ein Treaty of Amity and Cooperation (TAC), worin auf regionaler Ebene Frieden und Stabilität sowie Zusammenarbeit mit anderen Nationen angestrebt wurde. Seit den 1990er Jahren gibt es eine ständige Sicherheitsdiskussion sowohl untereinander als auch mit externen Regierungen. Seit 1995 ist die Indische Union ein offizieller Dialogpartner von ASEAN, nicht zuletzt wegen des wachsenden Selbstbewusstseins Chinas. 1996 wurde Indien auch Mitglied des ASEAN-Regional Forum (ARF). Eine wichtige Rolle hat dabei Goh Chok Tong, Premierminister von Singapur, gespielt. Er rief Indien auf, dem Asiatisch-Pazifischen Raum mehr Gewicht zu geben und unternahm zahlreiche Staatsvisiten nach Indien.

Wichtige außenpolitische Angelegenheiten zwischen der Indischen Union und den ASEAN-Ländern betreffen unter anderem Myanmar, das sich zu einer Zone sino-indischer Rivalität entwickelt hat. Die Admiralität der indischen Marine ist besorgt über eine mögliche Drohung Chinas, weil ein direkter Zugang Chinas zum Indischen Ozean das Gleichgewicht stören würde. Umgekehrt sind die ASEAN-Länder besorgt darüber, dass Spannungen zwischen Indien und Pakistan sowie Indien und China auf die südostasiatische Region überschwappen könnten.

Bezüglich Sicherheit hat es in den letzten Jahren eine Verschiebung von harten, militärischen Sicherheitsfragen zu Fragen von „human security“ gegeben. Bedrohungen wie Terrorismus, Drogen und Menschen-smuggel, Piraterie auf hoher See, Defizite in der Energieversorgung und die Verbreitung neuer infektiöser Krankheiten spielen auch hier eine immer größere Rolle. Seit den 1990er Jahren gab es bis vor Kurzem ein großes Piraterieproblem in der Meeresstraße von Melaka. Der indische Außenhandel war davon stark betroffen. Gemeinsame Patrouillen der indischen und der ASEAN Marinen wurden eingerichtet. Bereits 1993 schlossen Indien, Myanmar und Thailand ein gemeinsames Abkommen über die Festlegung eines „trijunction point“ im Andaman Meer. 2003 gaben Bali, Indien und die ASEAN-Staaten eine gemeinsame Deklaration zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus ab (Prasad in idem).



## Fazit

Die Verflechtungen zwischen den ASEAN-Staaten und der Indischen Union sind vielfältiger und enger geworden, was insgesamt die Einheit der Ostseite des Indischen Ozeans stärkt. Es scheint, dass Südostasien während der gesamten Zeit nicht nur Rezeptor von Einflüssen, Menschen und Ideen aus dem Indischen Ozean war, sondern diese in sich aufgenommen, sie transformiert und somit eine immer aktivere Rolle gespielt hat. Die Rolle Südasiens im Indischen Ozean lässt sich am besten in Form einer interdependenten Geschichte beschreiben.

Die hier aufgeführten Episoden zeigen darüber hinaus, dass zwischen der vorkolonialen und der gegenwärtigen Epoche grundlegende Verschiebungen stattgefunden haben. Während in der vorkolonialen Zeit Kulturübertragung und religiöser Einfluss das Verhältnis zwischen dem indischen Subkontinent und Südostasien geprägt haben, sind die heutigen Interaktionen eher politischer und wirtschaftlicher Natur. Lediglich die Handelsdimension ist als Konstante geblieben. Die Migrationsbewegungen von und nach Südostasien waren zweifacher Natur, einerseits gezwungen (in Form von Transport von Sklaven und Kulis), andererseits frei (in Form der Hadrami-Händler). In beiden Fällen darf man die Effekte auf die Empfängergesellschaften – sie reichten von Ostafrika bis nach Südostasien – nicht unterschätzen, sowie auch die Rückbindung an die Herkunftsgebiete. Schließlich demonstrieren die aufgeführten Beispiele der Interaktion zwischen Südostasien und dem Indischen Ozean, dass eine Fremdbestimmung (in Form von Kolonialismus oder Supermächten) nicht mehr existiert, sondern dass heutzutage Süd- und Südostasien gemeinsam das Schicksal des Indischen Ozeans bestimmen.

## Literatur

Ariff, M. & Chze Cheen, L. 2006. 'ASEAN-India FTA: Issues and Prospects'. In: N. Kumar, R. Sen & M. Asher (Hg.), *India-ASEAN Economic Relations*. Singapore: ISEAS/New Delhi: RIS, S. 69-92.

Athukorala, P.-C. 2006. 'Foreign Direct Investment in ASEAN and India: Trends and Prospects'. In: idem, S. 145-182.



Bose, S. 2006. *A Hundred Horizons. The Indian Ocean in the Age of global Empire*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.

Dahm, B. 2004. Handel und Herrschaft im Grenzbereich des Indischen Ozeans'. In: D. Rothermund & S. Weigelin-Schwiedrzik (Hg.), *Der Indische Ozean. Das afro-asiatische Mittelmeer als Kultur- und Wirtschaftsraum*. Wien: Promedia, S. 105-122.

Freitag, U. & Clarence-Smith, W.G. (Hg.), 1997. *Hadrami Traders, Scholars, and Statesmen in the Indian Ocean, 1750s – 1960s*. Leiden: Brill.

Higham, C. 1996. *The Bronze Age of Southeast Asia*. Cambridge: Cambridge University Press.

Houben, V.J.H. & Lindblad, J.T. 1999. *The Coolie system in Colonial Indonesia. A Study of Labour Relations in the Outer Islands c. 1900-1940*. Wiesbaden: Harrassowitz.

de Jonge, H. & Kaptein, N. (Hg.), 2002. *Transcending Borders. Arabs, Politics, Trade and Islam in Southeast Asia*. Leiden: KITLV.

Knaap, G.J. 1996. *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java around 1775*. Leiden: KITLV Press.

Kulke, H. 1999. Die frühen Reiche vom 5. bis 15. Jahrhundert. In: B. Dahm & R. Ptak (Hg.), *Südostasien Handbuch*. München: Beck, S. 98-111.

Mandal, S. 2002. „Forging a modern Arab Identity in Java in the early twentieth century“. In: H. de Jonge & N. Kaptein (Hg.), *Transcending Borders. Arabs, Politics, Trade and Islam in Southeast Asia*. Leiden: KITLV, S. 163-183.

Manguin, P.-Y. 1991. The Merchant and the King. Political Myths of southeast Asian Coastal Polities. *Indonesia* 52 (Oktober), S. 41-54.

Mann, M. 2011. *Afrikaner, Araber und Asiaten. Sklavenhandel und Sklaverei rund um den Indischen Ozean*. Darmstadt: WBG.



Pearson, M. 2003. *The Indian Ocean*. London, New York: Routledge.

Prasad, M.V.S.V. 2006. Political and Security Cooperation between India and ASEAN: Implications for Economic Cooperation. In: N. Kumar, R. Sen & M. Asher (Hg.), *India-ASEAN Economic Relations*. Singapore: ISEAS/New Delhi: RIS, S. 267-288.

Reid, A. 1988/1993. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680* (2 Auflagen). New Haven, London: Yale University Press.

Spaan, E. 1994. "Taikongs and Calos: the Role of Middlemen and Brokers in Javanese international Migration". *International Migration Review*, 28-1, S. 93-113.

Wheatly, P. 1983. *Nagara and Commandery: Origins of the Southeast Asian Urban Traditions*. Chicago: University of Chicago Press.

Wisseman Christie, J. 1995. State Formation in Early Maritime Southeast Asia. A Consideration of the Theories and the Data. *Bijdragen tot de Taal -, Land - en Volkenkunde*, 151-2, S. 235-288.

Ward, K. 2008. *Networks of Empire. Forced Migration in the Dutch East India Company*. Cambridge: Cambridge University Press.

Wolters, O.W. 1999. *History, Culture, and Region in Southeast Asian Perspectives. Revised Edition*. Ithaca, NY: Cornell University Press.

WWWa [http://www.zmo.de/forschung/projekte\\_2000\\_2003/indischer\\_ozean.html](http://www.zmo.de/forschung/projekte_2000_2003/indischer_ozean.html) [Zugriff 05.04.11].