

**Auslandkundliche Vorträge
der Technischen Hochschule Stuttgart**

Veröffentlicht mit Unterstützung der Vereinigung der Freunde
der Technischen Hochschule vom Ausschuß für auslandkundliche und
auslanddeutsche Veranstaltungen

Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich

Band 2

Indien

**in der modernen Weltwirtschaft
und Weltpolitik**

Gedruckt mit Unterstützung des Indischen Ausschusses
der Deutschen Akademie, München

Dr. E. Feyer
© H. Feyerhagen Verlag



Fleischhauer & Spohn • Verlag • Stuttgart

1931

**geo
74/
4977**

Feze

**Auslandkundliche Vorträge
der Technischen Hochschule Stuttgart**

Veröffentlicht mit Unterstützung der Vereinigung der Freunde
der Technischen Hochschule vom Ausschuß für auslandkundliche und
auslanddeutsche Veranstaltungen

Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich

Band 2

Indien

in der modernen Weltwirtschaft und Weltpolitik

Gedruckt mit Unterstützung des Indischen Ausschusses
der Deutschen Akademie, München



Fleischhauer & Spohn / Verlag / Stuttgart

1931

INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE
AM SÜDASIEN-INST. DER
UNIVERSITÄT WÜRZBURG

INVENTAR-NR.: 04977

STANDORT:

Vorwort

Die vorliegende Veröffentlichung über Indien setzt als Heft 2 die Reihe der auslandkundlichen Vorträge fort¹, nachdem das erste Heft mit den Vorträgen über Frankreich überall ausgezeichnete Aufnahme gefunden hat. Es mag zunächst noch einmal auf das gelegentlich der Herausgabe jenes ersten Heftes über die Begründung und die allgemeinen Aufgaben und Ziele der auslandkundlichen Veranstaltungen der Technischen Hochschule Stuttgart Gesagte verwiesen werden².

Die hier veröffentlichten Vorträge über Indien sind im Rahmen des 6. auslandkundlichen Kursus gehalten worden. Da durch die Entwicklung in Indien selbst, insbesondere aber durch die Einberufung der Round Table-Conferenz in London das allgemeine Interesse an Indien außerordentlich gestiegen war und mehrfach die öffentliche Diskussion völlig beherrschte, schien es notwendig, im Rahmen der auslandkundlichen Kurse einmal die aktuellen wirtschaftlichen, technischen und geopolitischen Fragen Indiens zur Besprechung zu stellen und dabei namentlich auch zu klären, inwieweit deutsche Belange dadurch berührt werden. Dies um so mehr, als man bisher in weiteren Kreisen vielfach nur stärkeres Interesse an indischer Philosophie und Kunst genommen hatte. Da ferner zu erwägen stand, daß sich in einem etwas freieren Indien die Einwirkung der natürlichen Lebensräume und der kulturellen Art seiner Bevölkerung auf die zukünftige wirtschaftliche und politische Entwicklung schärfer ausprägen würde als in dem bisherigen Indien, dessen Lebensäußerung in erster Linie von einer

¹ Vgl. das Gesamtverzeichnis der Reihe am Schluß dieses Heftes (S. 96).

² Vgl. das Vorwort zu Band 1 „Frankreich“ (S. 3).

auswärtigen Macht bestimmt wurde, so schien es zugleich notwendig, in einer kurzen geographischen Einführung über die Grundlagen des Landes zu orientieren. Es bot sich dabei die günstige Gelegenheit, neben einer Reihe guter deutscher Kenner des Gebietes ausnahmsweise auch einen indischen Führer selbst, nämlich Prof. Sarkar aus Kalkutta zu Wort kommen zu lassen, der zur Zeit gerade in Deutschland weilte, um an der Technischen Hochschule München Vorlesungen zu halten. Diese Gelegenheit schien um so wertvoller, als gerade die bekannte Schrift von Prof. Sarkar „The Futurism of Young Asia“ von der nationalen Bewegung in Indien als eine Art Bibel anerkannt wird. — Im übrigen ist die Kursleitung verständlicherweise wiederum bemüht gewesen, die schwierigen Fragen mit voller Objektivität behandeln zu lassen. Von diesem Gesichtspunkt aus wird man, wie wir hoffen, es als einen besonderen Vorzug der Vorträge begrüßen, wenn die Auffassungen der einzelnen Redner in manchen wichtigen Punkten keineswegs übereinstimmen. Es versteht sich dabei von selbst, daß die verschiedenen Redner für die von ihnen vorgetragenen Auffassungen, die hier für die Drucklegung im allgemeinen nur unwesentlich gekürzt worden sind, die wissenschaftliche Verantwortung selbst tragen.

Die Vortragsreihe über Indien hat jedenfalls ganz besonderes Interesse sowohl seitens der Studentenschaft als auch seitens der zahlreichen Gasthörer gefunden; verschiedentlich waren die Vorträge weit überfüllt. Damit hat sich gelegentlich dieses Kursus erneut bestätigt, daß die auslandkundlichen Vorträge ein wertvolles Mittel sind, um den geistigen Bedürfnissen nicht nur der Hochschule, sondern auch der württembergischen Landeshauptstadt im besten Sinne zu dienen.

Schon während der Vorträge und vor allem nach Abschluß des Kurses wurde immer wieder der Wunsch nach Veröffentlichung gerade dieser Vorträge geäußert. Nach langen Verhandlungen wurde die Möglichkeit der Veröffentlichung gegeben, teils durch eine Spende, die wiederum von der Vereinigung der Freunde der Technischen Hochschule Stuttgart gegeben wurde, andererseits durch eine Unterstützung, die die Deutsche Akademie in München hierfür zur Verfügung stellte. Beiden Organisationen sei auch an dieser

Stelle noch einmal auf das wärmste gedankt, insbesondere auch seiner Magnifizenz, Herrn Professor Rothmund, dem Rektor der Technischen Hochschule Stuttgart, für die gütige Vermittlung bei der Vereinigung der Freunde der Technischen Hochschule, sowie den verschiedenen Mitgliedern des Indienausschusses der Deutschen Akademie in Württemberg für ihre gütige Vermittlung bei der Deutschen Akademie in München. —

Möge nun auch dieser zweite Band der Vorträge zur Klärung wichtiger auslandkundlicher Gegenwartsfragen beitragen¹.

Stuttgart, im August 1931.

Prof. Dr. E. Wunderlich,

Vorsitzender des Ausschusses für auslandkundliche und ausland-
deutsche Veranstaltungen der Technischen Hochschule.

¹ Die Literaturnachweise zu den einzelnen Vorträgen sollen die weitere Beschäftigung mit den behandelten Fragen erleichtern.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort. Von Prof. Dr. E. Wunderlich, Stuttgart	3
Indien. Eine geographische Einführung. Von Prof. Dr. A. Kraus, Frankfurt a. M.	7
Die Entwicklung und weltwirtschaftliche Bedeutung des mo- dernen Indien. Von Prof. B. K. Sarkar, Kalkutta	37
Technik und Verkehr in Indien. Von Hauptschriftleiter Dr. A. Nobel, Berlin	55
Indien, Asien und Europa. Die geopolitischen Probleme Indiens. Von Prof. Dr. K. Haushofer, München	79

Indien

Eine geographische Einführung¹

Von Prof. Dr. A. Kraus-Frankfurt/Main

Es gibt nur wenig so wohlausgeprägte geographische Individualitäten wie Vorderindien; sein nördlicher festländischer Teil ist gebirgsumwallt, der südliche ragt als Halbinsel zwischen dem arabischen und bengalischen Meerbusen in den Indischen Ozean. Der Versuch einer schärferen „natürlichen“ Abgrenzung gegen die festländischen Nachbarräume begegnet allerdings erheblichen Schwierigkeiten. Wir können wohl den breiten, vermutlich geschlossenen Wall des hohen Himalaya zwischen Indus- und Brahmaputradurchbruch als Scheide gegen das Hochland von Tibet ansehen; wieweit die niedrigeren waldbedeckten Erhebungsmassen jenseits des Brahmaputra als natürlicher Abschluß Indiens anzusetzen sind, bleibt trotz der in diesem Raume im Jahre 1911 vollzogenen politischen Grenzfestsetzung zwischen Tibet und British-Indien doch fraglich. Als nordöstliche Grenzzone gegen Hinterindien dürften im allgemeinen die westlichen Abdachungen der Namkiu-Patkoi-Naga- und Lushai-Ketten bezeichnet werden. Jenseits des Indus wird man den doch nicht genügend erforschten, unübersichtlichen Gebirgsgürtel zwischen Indus und dem Kabulzufluß Kunar und südwärts des Kabul die östliche Abdachung der anstoßenden Randerhebungen Irans als Scheide gelten lassen dürfen.

Die angegebenen Grenzen deuten zugleich die Lageverhältnisse des Gebietes an. Höchst bedeutungsvoll ist Indiens Lage zur See. Indem es sich vom 22. Parallelkreis an vom Rumpfe Asiens als mittlere der drei Halbinseln loslöst, ragt es, keilförmig sich zu-

¹ Die besonderen Aufgaben, welche der Vortragsreihe gestellt waren, haben veranlaßt, von der strengen Durchführung der länderkundlichen Methode abzusehen.

spitzend, bis zum 8. Parallelkreis hinab. Südöstlich ist ihm die Insel Ceylon vorgelagert. Durch diesen Keil und die Insel wird der nördliche Indische Ozean halbiert. Indien konnte so viele Jahrhunderte vor Christus Ausgangsgebiet einer Seeschiffahrt werden, welche zunächst entlang der Küste verlief, allmählich den ganzen Norden des Indischen Ozeans umspannte und darüber hinaus auf den Ostrand des Kontinentes übergriff. In der buddhistischen und nachbuddhistischen Zeit wurde es auch Ausgangsgebiet einer erstaunlich regen Kolonisation, die insbesondere auf Sumatra und Java mächtige Staaten schuf. Jetzt freilich sind seine Häfen lediglich Bestimmungs- und Durchgangshäfen für die europäischen, insbesondere die englische, sowie für die japanische Schiffahrt. Begreiflicherweise ist die Organisation eigener Schiffahrtslinien eines der großen Ziele der nationalen Politik.

Dank der Lage Indiens zur See und der gewaltigen Hilfsmittel, die es aufzubringen vermag, ist es aber für die Engländer vor allem eine Operationsbasis geworden, von der aus der ganze Bereich des Indischen Ozeans unter die unmittelbare und mittelbare Herrschaft Englands und auch der Westen des Stillen Ozeans unter dessen wirksamen Einfluß gelangt ist. So ist es das wichtigste Glied in der Kette der englischen Kolonien, welche den Erdball umfassen. Die Sicherung Indiens gegenüber den zeitlich sich ablösenden Rivalen: Frankreich, Rußland und schließlich Deutschland bildete eine der wichtigsten Triebfedern der englischen Politik.

Nicht minder bedeutsam ist die Auswirkung der Lage im Kontinent, allerdings nicht in wirtschaftlicher Beziehung. Zwar könnte Nordindien, ähnlich wie Norditalien, ein wichtiges Vermittlungsgebiet für die maritimen Verkehrsbeziehungen des gewaltigen kontinentalen Hinterlandes werden, aber angesichts der Dürftigkeit der angrenzenden Hochlandsgürtel und der bisher mangelnden Bahnverbindung mit dem ergiebigeren Russisch-Zentralasien haben sich Handel und Verkehr nur in bescheidenem Maße entwickelt. Um so größer ist die politische Wirkung der Lage. Die Hochlandschaft Tibet ist durch ihr Klima und ihre Armut ein schwer zu überwindendes Vorfeld des indischen Gebirgswalls. Iran dagegen bildet, insbesondere in seinem Nordosten, ein uraltes, überaus bedeutsames Durchgangsgebiet nach Indien wie für den kriegerischen so für den friedlichen Verkehr. Jahrtausende hindurch, bis zum Auftreten der Portugiesen im Indischen Ozean um die Wende des 16. Jahrhunderts, war der Nordwesten die Ge-

schichtsseite Indiens. Mit wechselndem Erfolg hat es England immer wieder versucht, Tibet sowie namentlich Afghanistan in seinen Einflußbereich zu ziehen, zur Abwehr gegen das drohende Überquellen der russischen Macht. Um Rußland, aber auch China von Indien fern zu halten, mußte die mittelbare und unmittelbare Herrschaft möglichst weit ausgedehnt werden.

Die politische Grenze Britisch-Indiens¹, welche nicht nur Sikkim und Kashmir, sondern auch die in außenpolitischer Beziehung nicht mehr selbständigen Bhutan und Nepal umzieht, reicht, wie die Karte lehrt, nur durch einen als Puffergebiet gedachten Zipfel afghanischen Landes getrennt, bis an den russischen Pamir, stößt an den Hindukusch und schließt einen guten Teil Südostirans, beinahe ganz Belutschistan ein.

Zur verhältnismäßigen Gunst der Weltlage gesellt sich innerhalb Britisch-Indiens eine Ausbildung und Anordnung der Bodenformen, die, wie wir sahen, im Norden auf weiten Strecken einen verhältnismäßigen Schutz oder wenigstens eine gewisse Anlehnung an Naturhindernisse gestatten. In den ungleich ausgedehnteren südlichen Teilen aber gewähren sie im ganzen günstige Vorbedingungen für Anbau und Besiedlung. — Wir haben den gletscherbedeckten bis 50 km breiten Wall der Hauptkette des Himalaya bereits als naturentlehnte Grenze unseres Großraumes ins Auge gefaßt; sie ist die erhabenste und eindrucksvollste der Erde. Mit zahlreichen Granitgipfeln ragt sie über 8000 m hinauf; nirgendwo sinkt sie unter 6000 m herab. Sie bildet eine wirksame Klima- und Vegetationsscheide; ihre Südabhänge, an denen sich die regenbringenden Monsunwinde stauen, sind waldbedeckt und von zahlreichen Tälern durchschluchtet. Jenseits der Hauptkette dehnen sich, abgesehen von den Talgebieten, Weidelandschaften aus, dann dürftige Steppen und menschenleere Wüsten. Keineswegs aber stellt sie eine Wasserscheide dar, denn namentlich in ihrem östlichen Teil wird sie gerade in der Nähe der höchsten Berge von zahlreichen Flüssen durchbrochen. Von der Hauptkette zweigen sich bei jeder Richtungsänderung des Bogens mächtige Nebenketten ab, die hernach mit anderen selbständig angelegten parallel zum Hauptkamm verlaufen. Sie bilden den sogenannten niederen, bis zu 90 km breiten und gegen 6000 m ansteigenden Himalaya. Zwischen der Hauptkette und diesen Zügen verlaufen Flüsse, die

¹ Die belanglosen portugiesischen und französischen Kolonien in Vorderindien sind in diesem Vortrag außer Betracht gelassen.

dann, vielfach miteinander vereint, den niederen Himalaya durchbrechen. Angelehnt an den hohen Himalaya stellt Bhutan innerhalb dieser Zone eine Flucht von verzweigten Talsystemen dar, die, durch gangbare Schwellen verknüpft, ein bedeutsames Zentrum einer von Tibet abgeleiteten Kultur bilden. In gleichartiger Gebirgslage treten uns ungleich wichtigere und ausgedehntere Kulturgebiete in den Einbruchsbecken von Kashmir im westlichen und von Nepal im mittleren Himalaya entgegen. Jenes ist kulturell beinahe ausschließlich von Indien aus, dieses sehr wesentlich auch von China beeinflusst. Eine überall kenntliche Bruchzone scheidet diese älteren fossilfreien Erhebungsmassen von einer jugendlichen, 8—15 km breiten Faltenzone, den Sivaliks, die in elegantem Bogen von 2600 km Länge den Himalaya umzieht und in Sikkim gerade gegenüber der höchsten Aufwölbung der Hauptkette, dem Mount Everest, eine für den Verkehr Bengalens nach Tibet wichtige Lücke aufweist. Die Falten sind aus dem Material gebildet, welches die Himalayaflüsse auch in der Ebene abgelagert haben; damit ist der Beweis geboten, daß die Gebirgsbildung nach Süden fortschreitet. Südlich dieser mit höchst wertvollen Wäldern, insbesondere mit Beständen des nützlichen Salbaumes bedeckten Randkette erstreckt sich der Gürtel der Schuttfächer (Bhabar). Auch er ist waldbedeckt, obwohl die Niederschläge in ihm versickern. Daran schließt sich am Fuße des Himalaya ein Sumpfgürtel an, in dem das Grundwasser zum größten Teil ohne Abfluß hervortritt. Wälder und hohe Gräser überziehen ihn; so ist der „Tarai“ ein Tummelplatz der größten Wildtiere, des Elefanten, des Nashorns, der Wildkatzen, aber auch die Brutstätte zahlloser kleinster Lebewesen, welche den Gürtel beinahe ganz unbewohnbar gestalten. Nur die primitiven, wohl urbeheimateten Jharus und Bhoksas in den Tarais des Kumaon Himalaya (im Nordosten der Vereinigten Provinzen) haben sich dem mörderischen Klima angepaßt. Am Sutlej hört der Tarai entsprechend der Abnahme der Niederschläge von Ost nach West auf; aber das Grundwasser liegt namentlich während des Monsuns sehr hoch, so daß das submontane Gebiet westlich des Sutlej einen zwar fruchtbaren, aber fieberdurchseuchten Gürtel darstellt. Dem reicheren Niederschlag im Osten des Himalaya entspricht an den Hängen, verglichen mit dem Westen, eine bedeutend üppigere Vegetation: Palmen, Bambusen, Magnolien, Farrenbäume aller Art umziehen die südlichen Abhänge des Ost-Himalaya; über 2600 m Höhe treten noch immer

von Schlinggewächsen umwucherte Kastanien, Rhododendren, Hemlock-Tannen auf; es folgen Magnolien, Wacholderbäume, Silberföhren und schließlich die sich lichtenden Bestände der Lärchen. Sie reichen bis zur Schneegrenze, die hier bereits in einer Höhe von 4000 m auftritt. Im Westen schwindet allmählich der tropische Charakter des Waldes; es treten also die Palmen und Bambusen zurück; den Salbaum löst gegen die Höhe die langnadelige Fichte ab, die uns heimatlich anmutet. Mit Rhododendren und Eichen erscheinen in 2000—3000 m Höhe die prächtigen und mächtigen Himalaya-Zedern. Über eine Zone der Zypressen und Silbertannen gelangen wir schließlich zu lichten Birkenbeständen. Die Schneegrenze wird im Punjab-Himalaya erst bei 5180 m erreicht.

So unüberwindlich die waldbedeckten Gebirge scheinen, zahllose Pässe führen doch entlang der Durchbrüche der Flüsse oder über die Kämme hinweg; aber nur wenige vermitteln einen stärkeren Verkehr. Von Kalimpong aus, innerhalb der Sikkimlücke der Sivaliks, führt der Weg über den Le Leppla (3500 m) zum oberen Chumbithal gegen Lhāsa. Dies ist seit einigen Jahrzehnten geradezu der wichtigste Paß, da er Darjiling und überhaupt Bengalen mit dem Zentrum Tibets verbindet. Diesen Weg hat die Kolonne Younghusband im Jahre 1903 eingeschlagen; über diesen Paß flüchtete nicht lange Zeit hernach der Dalai Lama vor den Angriffen der Chinesen nach Darjiling. Bedeutsam ist ferner der von dem oberen Ganges zu den heiligen Seen führende Tengri-Paß und der von Kashmir nach Leh am oberen Indus führende 3400 m hohe Zoji-Paß. Überall sind jedoch Brücken und Wege schlecht ausgebaut und der Verkehr ist mühselig. In primitivster Weise werden Lasten von Wolle, Salz, Borax, Arsenik und Goldstaub, Moschus und Yakschwänzen aus Tibet im Austausch mit Erzeugnissen Indiens, wie Reis, Baumwolle und gewerblichen Erzeugnissen aller Art, auf dem Rücken zottiger Ponys oder der ausdauernden Maultiere, der zuverlässigen Yaks sowie von Schafen und Ziegen befördert. Über Pässe und entlang des oberen Brahmaputra wie des oberen Indus hat sich auch die Ausbreitung der Mongolen von Osten her vollzogen. Sie haben die ursprünglich wohl prädrawidischen, nur noch in Resten erhaltenen Einwohner, wie es die Lepchas und Bhoksas sind, zumeist aufgesogen. Vielfach fand dann wiederum eine Vermischung dieser mongolischen Elemente mit den vor den Mohammedanern flüchtenden Bewohnern der indischen Ebene statt. Die tapfern Dogra im Punjab-Hima-

laya und die nicht minder kampfbewährten Gurkha in Nepal dürften als eine solche Mischbevölkerung angesehen werden. Das Kashmirbecken und Baltistan — oberhalb des Indusdurchbruchs gelegen — dagegen sind über den trockeneren Gebirgsfuß des Westens hinweg von „Ariern“ besiedelt und zum Mohammedanismus bekehrt worden. So ist denn der Himalaya keine Völkerscheide, er ist aber ebensowenig eine Kulturschranke, trotz der beibehaltenen Eigenart abgelegener Wohngebiete. In Nepal mischt sich der Brahmanismus mit dem von China und Indien eingeführten Buddhismus; in Kashmir und am oberen Indus ist der letztere vom Mohammedanismus zurückgedrängt worden¹. — Auch die materielle Kultur ist dank der vorhandenen Verkehrsbeziehungen eine ziemlich gleichartige. Nur sehr wenige Stämme stehen etwa auf der Stufe der höheren Sammelwirtschaft. Im mittleren und östlichen Himalaya begegnet man vielfach einer höchst extensiven Waldfeldwirtschaft. In den meisten Teilen jedoch wird, ähnlich wie innerhalb des indischen und chinesischen Kulturkreises, der Anbau und die Baumkultur in ziemlich intensiver Weise betrieben. Jede nutzbare Stelle wird nach Möglichkeit verwertet; die steilen Hänge sind vielfach terrassiert und künstlich bewässert. Reis und Mais sowie die anspruchsvolleren Hirsearten der niedrigeren Hänge werden in den höheren Teilen von Weizen, Buchweizen, Fingerhirse und Gerste abgelöst. Bis in eine Höhe von 4500 m findet sich im Westen noch die Zwerggerste vor. Über die Zone des Getreideanbaus dehnt sich noch Weide aus, der ganze Waldgebiete zum Opfer gefallen sind. Kleine Rinder, Schafe und Ziegen bilden, jahreszeitlich bergauf, bergab die Weide nützend, einen wichtigen Bestandteil der Wirtschaft; sie liefern vor allem Milch, Butter, Käse und Häute und im Westen auch wertvolle Wolle. Der europäische Pflanzler aber hat sich der regenreichen Hänge des Ostens bemächtigt und eine Teeplantagenkultur geschaffen, wie sie selbst in China ihresgleichen nicht findet.

Im ganzen bildet der Himalaya, wie aus dem Vorhergegangenen ersichtlich, wohl eine Klima- und eine Vegetationsscheide. Er bietet ferner der Ebene Indiens Schutz gegen Kälteeinbrüche von Norden, welche die warmen Gebiete der Vereinigten Staaten so oft heimsuchen. Er ist auch ein klimatisches Sanatorium für die

¹ Quer durch das ganze Gebirgssystem, von Ladakh am oberen Indus bis Bhutan, sind der mongolische Typus, dem tibetatischen ähnliche Dialekte und der Buddhismus verbreitet.

von Hitze gequälten englischen Beamten, vor allem für ihre Frauen und Kinder aus den heißen Stationen der Ebene. Er ist die Geburtsstätte vieler Ströme, welche Wasser und befruchtenden Boden den dürstenden und ausgesogenen Ebenen des Südens zuführen. Aber er stellt keine vollständige Verkehrsscheide und demnach keine vollständige Völker- und Kulturschranke dar und dennoch einen Schutzwall Indiens wegen der Hindernisse, die größeren Menschenmassen bei seiner Überwindung entgegentreten. Die Hochlandbewohner aber schrecken am meisten vor dem Klima und den Krankheiten der Ebene zurück.

In viel geringerem Maße als der Himalaya bilden die Gebirgszüge, welche die Nordwestgrenze Indiens umfassen, eine Klimascheide, Verkehrsschranke oder gar einen Schutzwall. — Sie sind, wie es orographische Karten bereits vermuten lassen, keineswegs einheitlich gebaut.

Ein altes, in Quer- und Längsrippen aufgelöstes Gebirge gliedert sich, im allgemeinen in südlicher Richtung verlaufend, vom Himalaya ab, durchbrochen vom Kabul, Kunar, Tochi und Gomal. Diese natürlichen Verkehrswege haben seit prähistorischen Zeiten den Austausch von Kulturgütern aller Art, Hausformen, Ackergeräten, Getreidearten, Schrift und Kalender vermittelt. Sie haben den Vorderasiaten und den Bewohnern Zentralasiens den Weg nach Indien gewiesen, wohl schon den Drawidas, welche mit den rätselhaften Sumerern verwandt sein sollen, dann später den „arischen“ Eroberern und in historischen Zeiten den Persern, Griechen und den mohammedanischen Eroberern. Am wichtigsten ist wohl die Straße, welche im allgemeinen entlang des Kabulflusses führt. Er selbst strömt in einem Wechsel von Engen und Becken. Die engste, wohlgesicherte Stelle wird von Engländern bewacht; an sie führt die Bahn von Attock heran. — An dieses alte aufgelöste Gebirge schließt sich etwa am 52.° n. B. eine jüngere, mächtige Gebirgsgirlande. Zunächst ist Kette an Kette gedrängt, dann treten die kahlen Felszüge auseinander, in den Tälern tauchen Lorbeerbäume und wilde Dattelpalmen auf; kleine Dörfer sind von Hainen von Obstbäumen, von Oliven, Pistazeen und Aprikosen belebt. Die Ketten sind von unglaublich engen Klammern durchsetzt, durch welche sich bei den seltenen, aber überaus heftigen Regengüssen wilde Fluten drängen, beladen mit Geröll, Brückenteilen und Leichen. — Wo sich die Ketten einwärts ziehen und sich verknoten und wo eine neue mächtige Gebirgsgirlande

wieder ansetzt, die Belutschistan im Osten und Südosten scharf abschließt, da liegt Quetta. Vom Indus her ist an die Stadt eine Bahn geleitet, die einerseits über Pischin-Chaman an die afghanische, andererseits westlich bis über die persische Grenze weiterführt. Quetta beherrscht also den Zugangsweg von Persien, aber auch die viel bedeutsameren Wege von Kandahar und Herat. So ist es eine Militärstation ersten Ranges, von der aus ein eventueller russischer Angriff flankiert wird. Dabei ist die Stadt auch ein bedeutender Markt, zu dem Händler und Waren aus Indien, Zentral- und Vorderasien zusammenströmen. — Die südöstliche Kette, welche Belutschistan abschließt, bildet wegen ihrer Paßarmut eine Sperre gegen das Indusgebiet. Sie verweist den Verkehr zunächst auf den Saum entlang der Küste, der für Alexanders, auf dem Rückmarsch befindliches Heer ein fürchterlicher Leidensweg war.

Afghanen (Pathans) bewohnen den Norden und die Mitte der Grenzgebirge, Baluchen und Brahui den Süden; alles Mischvölker iranisch-türkischen Ursprungs, stattliche Gestalten, lang- bis mittelköpfig, mit gewaltigen Nasen, die Haare schwarz gelockt. Ihre Verbände sind zumeist locker und in ewige Fehde miteinander verwickelt. Sie sind teils Nomaden, im Übergang zum Ackerbau begriffen, teilweise Ackerbauern. Diese sind häufig der künstlichen Bewässerung kundig. — In Belutschistan, wo die Engländer die inneren Ketten umfaßt haben, verhalten sich die kriegerischen Stämme ruhig; aber entlang des afghanischen Gebirges haben nicht Drohungen, nicht Zuwendungen und auch nicht die schärfsten Strafexpeditionen dauernd den Frieden herbeizuführen vermocht. Wie Raubvögel schießen die Gebirgsbewohner in die Ebene herab, plündern die Dörfer und nicht selten auch die Städte. Die Afridis am Khyber, die Vaziris am Gomal sind am meisten gefürchtet. Jede Verlegenheit der Engländer wird ausgenutzt; an den Bewohnern Afghanistans, vielleicht auch an russischen Agenten, finden sie moralischen und materiellen Rückhalt. Für die Truppen der militärisch organisierten Nordwestprovinz bilden die Kämpfe mit ihnen eine hohe Schule des Kleinkriegs. —

Das zweite der Formelemente, aus denen sich Vorderindien zusammensetzt, bildet die Indus-Ganges-Ebene. Sie erstreckt sich über 2 Millionen qkm, über mehr als die vierfache Fläche Deutschlands. In wechselnder Breite von 150—200 km dehnt sie sich vom Arabischen bis zum Bengalischen Meerbusen aus. Scheinbar einförmig, weist sie doch bedeutende Unterschiede auf, nicht nur hin-

sichtlich der Abdachung, sondern auch des Klimas, der Wasserführung, der Bodengliederung und Bodenzusammensetzung und selbstverständlich auch hinsichtlich ihrer Bevölkerung. Der Westen der Ebene dacht sich südwärts ab, ist im Norden und Westen von den Grenzgebirgen, im Südosten von der Awallikette umfaßt. Im oberen Teil, innerhalb Punjabs, des Fünfstromlandes, strömt der Indus mit seinen Nebenflüssen in breiten, mäßig eingefurchten Betten; außerordentlich schwankend ist seine Wasserführung; die Schneeschmelze des Himalaya vermag sie auf das Hundertfache der normalen zu steigern. Die fruchtbaren Schlammablagerungen der normalen Überschwemmungen ermöglichen den Anbau von Weizen, Gerste und Baumwolle in den niederen Talgebieten trotz des sehr mäßigen Niederschlags. Zwischen den Niederungen erheben sich mehr als 10 m höhere Platten des Zwischenstromlandes, des Dhoabs; ehemals waren sie mit Gestrüpp bedeckt; es waren die Tummelplätze hochwüchsiger, kräftiger Viehzüchter und verwegener Viehräuber. Ein Anbau war für sie beinahe unmöglich, denn der Boden ist durchlässig und das Grundwasser für die primitive Technik zu tief. Hier haben die großen Bewässerungsarbeiten der Engländer eingesetzt. Insbesondere dort, wo die Flüsse aus den Gebirgen hervortreten, wurde das Wasser gestaut. So konnten Kanäle mit dauerndem Zufluß über bewegtes Gelände, ja über Flüsse geleitet und dem Zwischenstromland zugeführt werden, nicht bloß Überflutungskanäle, die auch früher schon einzeln zur Hochwasserzeit die Talungen bewässerten. Dann wurden Bauern aus dem überbevölkerten submontanen Gebiet angesiedelt. Blühendes Leben entwickelte sich in dem ehemals gestrüppbedeckten, menschenarmen Gebiet. Der Punjab wurde so zum wichtigsten Weizenproduktions- und -überschußgebiet Indiens und ein Anbaugebiet für die der englischen Industrie höchst erwünschten mittleren Baumwollsorten. Die Kanalisierung und Besiedlung der Dhoabs bedeutet die friedliche Eroberung einer Provinz durch die Engländer; sie ist noch nicht zum Abschluß gebracht. Das höhere und ältere Alluvium dieser Platten schwindet an der Grenze Punjabs.

Südlich der Vereinigung der Punjabströme erstreckt sich das heißere, ungleich trockenere Sind. Ostwärts geht es in eine von Dünen durchsetzte Landschaft über, deren Untergrund aus Felsstein besteht. Es ist die am Westrand vielfach wüstenhaft anmutende Steppenlandschaft Thar. Sie geht unmerklich in die wä-

rend des Monsuns vom Meer überfluteten Salzsümpfe des Ran of Cusch über. Eine außerordentlich dünn gesäte, aber stattliche Bevölkerung indogermanischer Herkunft züchtet hier kräftige Schläge von Rindern und Kamelen. — In Sind fließt der Strom auf selbst aufgeschütteten hohen Dämmen dahin. Der Ackerbau beschränkt sich nur auf den Bereich der Überflutungen und kleiner Überflutungskanäle. Mühelos zieht der apathische Bauer Weizen und Hirse; aber nur eine ganz geringe Zahl von Menschen fristet hier ihr Dasein. Im Norden Sinds, bei Sukkur, durchquert der Indus einen Kalksattel. Hier hat man nach jahrzehntelangen Erwägungen den Indus aufgedämmt und Kanäle nach rechts und links abzuleiten begonnen. Millionen von Hektar sollen durch diese großartigen Bewässerungsanlagen neu erschlossen werden. Im Hintergrund aber lauern Gefahren. Wird nicht der Indus bei Hochwasser durch diesen Stau zum Verlassen seines Bettes veranlaßt werden? Unabsehbar wären die Wirkungen einer Verlegung, wie sie ja der Indus in früheren Zeiten oft vorgenommen hat. — Die Deltaarme des Indus haben ihre Wasserführung und damit ihre Bedeutung vielfach geändert. Kein Arm, der nicht ehemals Hauptarm gewesen wäre und an dem sich nicht einst blühende Handelsstädte ausgebreitet hätten; viele sind jetzt verlassen, andere verödet. Der Hafen der Indusgebiete ist das westwärts der Mündung gelegene Karachi, ein Einbruchshafen mit vorgelagerter Nehrung; als Weizenausfuhrhafen ist er in großem Maße ausgebaut worden. Der Rückgang der Weizenausfuhr infolge der Steigerung des inneren Konsums bedeutet für Karachi eine erhebliche Einbuße. Aber es bleibt der Versorgungshafen für das ganze Indusgebiet und namentlich für die Bedürfnisse der in diesem Raum konzentrierten Armee. Dabei ist es gleichzeitig eine Kabel- und Flugstation ersten Ranges.

Eine niedere Schwelle führt vom Indus- zum Gangesgebiet; sie ist verkehrsgeographisch und militärisch von höchster Bedeutung. Über diese Schwelle mußte der Einbruch erobernder Völker erfolgen, denn südwärts dehnt sich die Tharsteppe aus. Verkehrsgeographisch, wie auch klimatisch ist diese Landschaft und das anschließende Jumna-Gangesgebiet ein Übergangsland. Die Niederschläge — nach Osten zunehmend — sind für warme Gebiete mäßig; sie überschreiten im ganzen nicht 100 cm, sind aber großen Schwankungen unterworfen. So mußten denn zur Sicherung der Ernte auch vom Jumna und Ganges gewaltige Kanäle zur Be-

fruchtung ihres Zwischenlandes abgeleitet werden. Das Tal des Jumna-Ganges verläuft näher dem Südrand der breiten Trog-Ebene, die vom Himalaya und dem Plateau vom Dekkan umfaßt wird. Sie werden eben von den kräftigeren Himalaya-Zuflüssen südwärts abgedrängt. Diese fließen wie die Hauptströme in breiten Talungen zwischen Platten, die südwärts beträchtlich, bis zu 30 bis 50 m Höhendifferenz, ansteigen. Nur die Niederungen werden bei den sommerlichen Überflutungen mit frischem Boden überdeckt. Der Anbau von Getreide ist erst nach Ablauf der Gewässer, also im Herbst möglich. Aber freilich bleibt ein großer Teil des Areals mit Tümpeln und stehenden Gewässern bedeckt, die wahre Fieberherde bilden. Die Platten zwischen den Talungen erhalten keine Zufuhr von Wasser und Schlamm; dennoch ist der Boden im allgemeinen fruchtbar. Er bedeckt sich freilich mit schädlichen Salzen dort, wo die Sauerstoffzufuhr für den Boden nicht ausreicht. — Der Niederschlag steigert sich erheblich jenseits des 82.^o ö. L.; das Grundwasser ist in mäßiger Tiefe erreichbar, so daß man dem Boden durch zahllose Brunnen ausreichende Bewässerung zuführen kann. Hier ist also ohne Kanäle Sommer- und Winteranbau möglich, und zwar von Gewächsen der gemäßigten, der warmen und der heißen Zone. Reich ist der Ertrag des Bodens. Die Bevölkerungsdichte erhebt sich bis zu 500 pro Quadratkilometer, also ähnlich wie in unseren Industriegebieten. Aber die Betriebe verkleinern sich mit Zunahme der Bevölkerung und der Bodenbesitz ist in winzige Parzellen zersplittert. Bittere Armut tritt uns in den meisten Dörfern entgegen; nirgendwo ist die Abwanderung größer als hier.

In diesen fruchtbaren, ehemals nicht überfüllten Landschaften des Jumna und Ganges ist zuerst die brahmanische Kultur, dann der Buddhismus zur Blüte gelangt. Hier haben sich die volkreichsten Städte entwickelt; hier sind die heiligen Wallfahrtsstätten entstanden wie Benares und Allahabad. Hierher strebten die Eroberer Indiens und haben Herrschersitze geschaffen wie Delhi und Agra. Hier ist das wahre Zentrum Indiens, und Delhi ist wiederum, was es ehemals war, die Hauptstadt Indiens. —

Der Ganges durchbricht in seinem weiteren Verlauf die basaltischen Ausläufer der südlichen Gebirgsscholle, die Rajmahal-Berge, wendet sich südlich und verzweigt sich zu einem gewaltigen Delta. Mit dem östlichen, nunmehr größten Arm des Deltas, dem Meghna, vereinigt sich erst seit wenigen Jahrzehnten der Brahmaputra. Von

den drei großen Strömen der Ebene hat der Brahmaputra die geringste Kulturbedeutung, aber sie ist im Wachsen begriffen, denn sein Einzugsgebiet erhält den größten und regelmäßigsten Niederschlag. So ist seine Wasserführung und die Schlammzufuhr die kräftigste. Weithin überschwemmt er innerhalb Assams während der halbjährigen Regenzeit seine Ufer. Erst seitwärts des Überschwemmungsgebietes erfolgt ein regelmäßiger Anbau des Bodens. Schwach besiedelt gestattet er Zuckerrohranbau im Großbetrieb; in der Ebene und an den Hängen des Himalaya breiten sich die größten Teeanbaugebiete der Erde aus. An dem Fuß der Patkoi-Berge finden sich zudem ansehnliche Kohlen- und Öllager. Die anspruchslosesten Elemente der überschüssigen Bevölkerung, Bihars und Orissas, streben diesem politisch spätangegliederten, feuchtwarmen Gebiet zu, zur Ergänzung der spärlichen, mongoloiden, gar nicht arbeitsfreudigen Eingeborenen. —

Westlich der Assam-Berge, einer inselförmigen Scholle der ehemals weit nach Norden sich ausdehnenden Dekkanmasse, wendet sich der Brahmaputra nach Süden; bei Goalundo erfolgt die Vereinigung mit dem Meghna-Arm des Ganges. Eine regelmäßige Schifffahrt verbindet Goalundo einerseits mit Kalkutta, andererseits mit den Örtlichkeiten am Oberlauf. Sie vermittelt einen regen Personenverkehr und fördert Jute, Holz, Kohle, Öl und Tee zu Tal; zu Berge werden die Industrieerzeugnisse Europas und Indiens herangebracht. Das Delta des Brahmaputra und des Meghna ist kleiner als das des westlichen Ganges und doch tritt es wirtschaftlich in den Vordergrund. Maßgebend hierfür sind Wasser- und Schlammführung und die Abflußverhältnisse der Arme. — Auch im westlichen regenärmeren Ganges-Mündungsgebiet fließt das Hochwasser über die natürlichen Dämme der Flußarme in die Niederungen. Aber die Schlammzufuhr ist nicht ausreichend; die überflutenden Gewässer haben nicht genügendes Gefälle, um das Meer zu erreichen. So bleiben Tümpel, Lachen, Sümpfe zurück, Brutstätten der Malaria und Ausbreitungsgebiete anderer epidemischer Krankheiten, wie der Pocken, der Cholera und der Pest. Die Bevölkerung siecht dahin, der Anbau geht zurück, Dorfschaften und selbst größere Städte zerfallen, ältere europäische Niederlassungen sind aufgegeben und auch die größte Schöpfung der Europäer, Kalkutta, war und ist bedroht. — Anders sind die Verhältnisse im ohnehin regenreichen Osten des Deltagebietes. Hier erfolgen starke Überflutungen; die Schlammzufuhr ist eine überaus

kräftige, der Abfluß der Gewässer ein regelmäßiger. So sind die gesundheitlichen Verhältnisse günstig, der Ertrag an Reis und Jute beträchtlich und regelmäßig. Die sehr hohe Bevölkerungsziffer ist noch im Wachsen begriffen; die Wohlhabenheit nahm bis zur Wirtschaftskrise zu. Von hier und nicht mehr aus dem westlichen Bengalen, wie ehemals, stammen die geistig führenden Schichten der großen bengalischen Provinz. — Die Versandung der westlichen Deltaarme durch rücksichtslose Entwaldung des Stromgebietes ihrer westlichen Zuflüsse mag die letzte Ursache dieser Vorgänge sein; aber auch die kleinen Krustenbewegungen im Deltagebiet müssen zur Erklärung herangezogen werden. — Trotz des wirtschaftlichen Aufstiegs des östlichen Deltas ist kein neuer, mit Kalkutta konkurrierender Hafen entstanden; denn allzu groß ist hier der Hub der Gezeiten. Kalkutta selbst aber war nicht nur durch Krankheiten bedroht, sondern auch durch die Gefahr der Versandung des Hugli. Manches Wrack ragt noch aus den Schuttkegeln des von West einmündenden Damodar heraus. Zwar hat die englische Verwaltung die Stromrinne durch Ausbaggerungen vertieft; dennoch bleibt es für die hochbezahlten Piloten eine schwierige Aufgabe, die Schiffe in den sicheren Port zu leiten. Ist der Zugang zu dem Hafen von der See aus schwierig und gefährdet, so ist die Verbindung mit dem Hinterland, insbesondere durch das Bahnnetz, eine bequeme, und dieses Hinterland ist eines der vielseitigsten ausgestattet der Erde. Über Kalkutta gelangen Gerste (aus dem mittleren Gangesgebiet), Olsaaten, Tee, Jute, Häute, ferner die gewerblichen und industriellen Erzeugnisse Kalkuttas selbst, wie Jutegewebe, Eisen, metallurgische Erzeugnisse und nicht zuletzt die Kohle von dem Kohlenbecken Chota Nagpurs zum Versand. Es sind vor allem die europäischen Industrieerzeugnisse, welche die Einfuhr Kalkuttas charakterisieren. Trotz mancher ungünstigsten Verhältnisse haben die Engländer aus einem früheren Dorf eine Weltstadt geschaffen, die zweitgrößte des Reichs nach London. Die Würde einer Hauptstadt ist ihr genommen, aber die führende, nur mit Bombay in Wettbewerb stehende Hafenstadt ist Kalkutta geblieben. Durch die mehrmalige Ableitung des sich stauenden Bodenwassers und durch die Zuleitung von gesundem Trinkwasser haben sich auch die hygienischen Verhältnisse Kalkuttas in dem Maße gebessert, daß auch die Gesundheit der Europäer wenigstens nicht mehr dauernd bedroht ist. —

Südlich und südwestlich des Jumna und des Ganges steigt der

Boden an. Aus dem Alluvium taucht allmählich felsiger Boden empor; er breitet sich schließlich über den ganzen Süden Indiens aus. Diese ganze Scholle wird Südland — Dekkan — im weitesten Sinne genannt. Aber wir können von ihm einen nördlichen, stärker gegliederten Teil abzweigen, der seit jeher als Mittelindien bezeichnet wurde. Ein Korridor, der durch die Talungen des Tapti, Waiganga und Mahnadi gebildet wird, könnte als Grenze dienen. Von Jumna südwestwärts schreitend, durchmessen wir zunächst ein weites, durch viele Stufen gegliedertes Becken. Im Nordwesten wird es von den alten Faltenketten des Aravalli begrenzt, im Süden und Südosten von gegen Süden steil abfallenden, aneinander gereihten Stufen der Windhyas, Bhanrer und Kaimur.

Feuchtigkeit und Fruchtbarkeit nehmen von West nach Ost im allgemeinen zu. Politisch umfaßt es das östliche Rajputana und das westliche Zentralindien; beide sind von einer Unzahl von kleinen Staaten durchsetzt. Stolze Rajputen, die direkt von Sonne und Mond abzustammen sich rühmen, Nachkommen mohammedanischer Abenteurer und mahrattischer Generäle, herrschen hier auf ragen den Festen. In deren Schutz erstanden verkehrsreiche Städte, wie Gwalior, Indore, Bhopal; die Fürsten herrschen mehr oder minder patriarchalisch über indische Bauernkasten und über die kastenlosen Bhils und Ghonds, die ehemals Herren des Landes waren und jetzt zum guten Teil in die Wildnisse der Gebirgswälder gedrängt sind. Durch Schlagen und Vertragen hatten sich viele Rajputen gegen die mächtigsten mohammedanischen Herrscher behauptet und ihren Hinduglauben bewahrt, denn das Gebiet war für Agra und Delhi ein wichtiges Durchgangsland zu den Salzgärten an der Trockenküste Gujerats, vor allem aber zu den Häfen des Golfes von Cambay, Broach und Surate, die ehemals die Haupthäfen Nordindiens waren. Deshalb kämpften Araber, Portugiesen, Holländer und Engländer um diese Plätze an der indischen Sonne. Die Beckenlandschaft ist aber auch ein Durchgangsland nach dem eigentlichen Dekkan über die angeführten, ehemals und auch jetzt noch zum größten Teil waldbedeckten südwärts steil abfallenden Stufen und über die jenseits ansteigenden nordöstlich ziehenden horstartigen Schollen der Satpuras, der Maikal-Berge und Chota Nagpurs. Sie bildeten schier unüberwindliche Verkehrshemmnisse für die aus der Ebene vordringenden Massen der Arier, nicht aber für die Brahmanen, welche ihre Satzungen über ganz Südindien und ihre Sprache über den Westen Dekkans verpflanzt haben. Auch in der

Folgezeit erschwerten sie die Ausbreitung und noch mehr den Zusammenhalt der mohammedanischen Reiche, so daß sich die Provinzen südlich jener Schwellen immer wieder vom Zentralgebiet lösten. Jetzt führen Bahnen und Straßen über die westliche Scholle, und das immer noch vom Verkehr umgangene Bergland von Chota Nagpur wandelt sich im Osten zu einem der wichtigsten Industriegebiete Indiens. —

Südwärts des Korridors dehnt sich das Dekkan im engeren Sinne aus. Keilförmig spitzt es sich nach Süden zu und steigt dabei in Mysore bis 2000 m an; über 3000 m ragen die staffelförmig abbrechenden Erhebungen der Nilgiri- und Kardamumberge. Die Scholle ist nach Osten schräg gestellt. Während in Zentralindien die Flüsse radial abströmen, schlagen die Hauptflüsse hier durchweg die östliche Richtung ein. Ihr Bett ist breit und nur in altem Fels tief eingesenkt, das Gefälle ausgeglichen, die Wasserführung aber außerordentlich schwankend. Steil, aber wenig geschlossen, bricht der nur im Norden dicht bewaldete Rand der Scholle im Osten ab. Die zusammenfassende Bezeichnung für die Randerhebungen: Ostghats, ist also irreführend. Eine breite Platte ist der Scholle vorgelagert, eine Brandungsterrasse, der eine Nehrungsküste angegliedert ist. Mächtige, fruchtbare Deltamündungen schieben sich über die glatt verlaufenden Küstenränder vor. Die Wasserführung der Arme ist durch Stauung am Deltakopf und durch Kanäle geregelt; hier fehlt es also nie an Wasser, nie auch an Sonnenschein. Hier gibt es die faulsten und dümmsten Bauern Indiens. — Im ganzen ist die Küste eine Absperrungsküste mit überaus kräftiger Brandung; nur der neu auszubauende, für den Export von Mangenerzen günstig gelegene Hafen von Masulipatam bildet in letzterer Hinsicht eine Ausnahme. Madras ist der einzige größere Hafen an der Ostküste. Trotz aller Kunstbauten ist aber auch in ihn die Einfahrt bei Stürmen schwierig. Sein Hinterland, nicht sehr reichlich ausgestattet, vermag nur Erdnüsse, Baumwolle und Gewebe auszuführen. Leicht begreiflich, daß Madras, durch Tarifikämpfe der Eisenbahnlinien ohnehin im Wettbewerb mit Bombay beeinträchtigt, hinter den anderen großen Häfen zurücktritt. Die europäischen Frachtsätze sind für Madras höher als für Bombay und Kalkutta. — Etwas günstiger sind die Küstenverhältnisse im Westen. Geschlossen, vielfach gestuft (deshalb Ghats, die Stufen), bricht der steile, dicht bewaldete Rand der alten Scholle gegen den Arabischen Meerbusen ab. In Kaskaden stürzen zahlreiche Flüsse zu

einer nach Norden hin sich verschmälernden, von fruchtbaren Tälern durchsetzten Lateritplatte herab, wohl ein Zeichen junger Hebung des Westrandes. Im Süden gliedert sich eine Schwemmlandküste an, von Nehrungen umsäumt. Auf den von Palmen beschatteten Kanälen zwischen Nehrung und Festland wickelt sich ein idyllischer Verkehr ab. Dann folgen von der Brandung gebildete, halbkreisförmig aufgeschlossene Küsten; hinter ihnen aber steigen Palmen und Gewürzgärten an, wie etwa bei Calicut, Mangalore, Telicherry. Vom 15. Parallelkreis an weisen die Küsten einige brauchbare Einbruchshäfen auf, wie das portugisische Marmagao, und vor allem Bombay. Der Hafen breitet sich auf der Ostseite einer Insel aus und ist durch das nahe Festland gegen Brandung und Monsunstürme geschützt. Vor allem verknüpfen brauchbare Pässe die Stadt mit dem Hinterland, so der Kandalapaß mit dem Dekkan und der Talghat mit dem mittleren Gangesgebiet. Der Hafen ist eine wichtige Auslaßpforte für die Baumwolle, Manganerze, Häute und Ölsaaten des Hinterlandes; er vermittelt zugleich die Einfuhr europäischer Waren, von denen jetzt allerdings die Textilien, namentlich die englischen, eine widerwillige Aufnahme finden. Bombay ist aber insbesondere durch seine Lage zum Suezkanal begünstigt. So wickelt sich hier der Eilverkehr eines gewaltigen Hinterlandes für Güter und Personen ab. Diese zweitgrößte Stadt Indiens ist hiedurch der bald ebenbürtige Rivale Kalkuttas geworden.

Die Verkehrsbedeutung der Häfen und Küsten Dekkans hängt in hohem Maße auch von der Bodenzusammensetzung des Hinterlandes ab. Gneise verschiedener Zusammensetzung bilden in großer Ausdehnung das anstehende Gestein der so umrandeten Scholle¹. Je nach der Verteilung und dem Vorhandensein von Quarz oder Feldspat sind sie mehr oder weniger widerstandsfähig, so daß das Gelände abseits des stark bewegten Ostabfalls der Ghats bald als flachwelliges, bald als kuppiges, dann an Staubecken reiches Plateau entgegentritt. Mitunter ragen isolierte hohe, nackte Granitkuppen aus der Masse hervor, deutliche Zeugen eines ehemaligen höheren Gesamtniveaus der Scholle. In dieser Grundmasse verlaufen vielerorts langgestreckte Erhebungen kristallinischer Schiefer, häufig von vulkanischem Gestein durchsetzt. Wir haben es mit ursprünglichen Faltenmulden oder mit Einbruchsräben zu

¹ Östlich der Linie Goa und Patna (Ganges).

tun, in denen Trümmergesteine der einst höheren Umrandung zur Ablagerung gelangt waren; sie wurden dann von der Gebirgsbildung mit erfaßt und von vulkanischen Massen durchsetzt. In diesen sogenannten Dharwarschichten (wohl noch archaischen Zeitalters) finden sich die Goldbergwerke von Kolar, im Osten Mysore, die reichen Manganerzlager namentlich Zentralindiens, deren Produktion trotz vieler Schwankungen 1 Million Tonnen überschreitet, aber zurzeit in Europa schärfstem Wettbewerb mit den kaukasischen, den afrikanischen und brasilianischen Lagern ausgesetzt ist. Wir finden ferner ausgezeichnete Roteisenerze in großen Mengen, insbesondere im Südosten Chota Nagpurs im Distrikt Singbhum und jenseits des Mahanadi im Staate Majurbhanji (Orissa), so daß sich eine höchst beachtliche Roheisen- und eine weniger konkurrenzfähige Stahlindustrie entwickelt hat¹. Sogar nach den Vereinigten Staaten und nach Deutschland findet das indische Roheisen beachtlichen Absatz. — Noch andere jüngere Becken, wahrscheinlich auch vorkambrischen Alters, sind im Gneisgebiet eingelagert. Die hier abgelagerten Sande, Tone und Kalke sind durch Gebirgsdruck verfestigt, aber durch vulkanische Vorgänge nur in geringem Maße mineralisiert. So liefern die sogenannten Cudaphaer und Windhya-Schichten vorzügliche Bausteine, Sandsteine, Schiefer und Marmorarten, aber wenig Erzlagerstätten. Von ungleich größerer Wichtigkeit sind die Becken, welche mit Ablagerungen der spätpaläozoischen und mesozooischen Zeit ausgefüllt sind, der sogenannten Gondwanazeit. Sie bergen Kohlenlager in horizontalen, wenig gestörten, im Tagebau leicht erschließbaren Flözen; ihr Gehalt an Karbon beträgt großenteils nur 70 %, aber die Kohlen sind verkoksbar, ein unermeßlicher Vorteil für die industrielle Entwicklung Indiens.

Nicht die ausgedehntesten Becken sind die ergiebigsten — die des Son-Mahanadi oder Godavari —, sondern die kleinen, untereinander gewiß zusammenhängenden Einzelbecken, welche durch die Masse von Chota Nagpur hindurch etwa entlang des nördlichen Wendekreises durch die Provinzen Bihar und Bengalen verlaufen. Die Iherriafelder in Westbengalen fördern mehr als die Hälfte der Gesamtproduktion von 21 Millionen Tonnen. Die Nähe Kalkuttas sowie der Eisenerzlager steigert ihre Bedeutung. Die einheimischen

¹ Am Flusse Subarnarekha, an der Bengal-Nagpur-Bahnlinie, wurde planmäßig das außerordentlich rasch zur Großstadt herangewachsene Jameshedpur als Zentrum der Eisen- und Stahlwerke des Parsi Tata angelegt.

Santals liefern einen billigen und brauchbaren Stamm von Arbeitern, die sich in bemerkenswerter Weise modernisiert haben. Der Santal betrinkt sich am Sonntag und macht am Montag blau. Die Produktion von 21 Millionen Tonnen genügt nicht nur dem eigenen Bedarf Indiens, sondern ermöglicht eine beachtliche Ausfuhr nach dem Osten des indischen Beckens und nach den chinesischen Häfen.

Aber gewiß haben die Kohlenlager eine ungleich größere Ausdehnung, als sie durch die geologische Karte aufgewiesen wird. Sie werden jedoch zum Teil von einer gewaltigen Basaltdecke verhüllt, die sich über den Nordwesten Dekkans und über die angegliederte Halbinsel Kathiawar in der Ausdehnung von 500 000 qkm erstreckt. Die Oberfläche der Decke ist im allgemeinen wellig, mitunter erheben sich stufenartig ansteigende Rücken oder tischähnlich geformte Hochplatten. Der Ausbruch des Basaltes mag aus unzähligen Spalten erfolgt sein; er steht vielleicht im Zusammenhang mit der Auf-faltung der tibetanischen Gebirge, mit der wohl gleichzeitigen Ein-muldung der Indus-Ganges-Ebene oder auch mit dem Einbruch der Gondawanascholle, die ehemals Indien mit Südafrika verbunden haben mag und jetzt auf dem Grund des Indischen Ozeans ruht. Die Basaltdecke ist auch für die Landwirtschaft des nordwestlichen Dekkans von größter Bedeutung. Ihr Zersetzungsboden ist von dunkler bis schwarzer Farbe, aber keineswegs humos; bei der großen Trockenheit und Wärme können sich ja keine Humus-stoffe bilden. Die schwarze Farbe ist vielmehr auf die Beimengung von Titan zurückzuführen. Der Boden reißt in der Trockenheit in zahllosen Spalten auf; bei Regen wird außerordentlich viel Feuchtigkeit aufgenommen und aufgespeichert, so daß die künstliche Bewässerung eher nachteilig wirkt. [Baumwolle, Weizen und Hirse sind die vornehmsten Produkte, welche auf ihm gedeihen.] Auf den höheren Rändern der Basaltgebiete treten, statt der schwarzen, dürftigere rote und gelbe Böden auf. Gelbe und rote Böden sind auch die Zersetzungsprodukte aller anderen Felsarten, die wir gelegentlich angeführt haben. Sie werden häufig irrigerweise als Laterit bezeichnet; tatsächlich stellen sie lediglich Entwicklungsstufen zu dem durchlässigen, wabenförmigen Laterit dar, bei dem alle Nährbestandteile ausgelaugt sind, so daß nur Aluminiumhydrat übrig bleibt. Echter Laterit überzieht die Rücken der Erhebungen aller Formationen. Seine Bildung setzt wohl den Wechsel von langer Trockenzeit und starkem, auslaugendem Nie-

derschlag voraus; vielleicht ist er ein Produkt einer älteren gegensatzreicheren klimatischen Periode, ein fossiler Boden. — So ist das Südländ im ganzen nach Form, Gesteinszusammensetzung und Art der Ackerböden keineswegs eintönig und wegen seiner mineralischen Ausstattung von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Der Ertrag seines Ackerbodens hängt aber wie der der großen Ebene vom Klima ab. —

* * *

Indien erstreckt sich vom 37. bis zum 7. Parallelkreis, es gehört also der warmen und heißen Zone an. Im Winter entsprechen die klimatischen Verhältnisse der geographischen Breite. Die Temperatur nimmt von Nord nach Süd ziemlich gleichmäßig zu. Die Isothermen des Januar steigen gegen Süden von 13° bis 23° an. Im Norden herrscht also kühleres, verhältnismäßig sonniges Wetter; aber die Temperatur ist auch infolge des Gebirgsschutzes im Norden selbst in der kältesten Jahreszeit immer noch hoch genug, daß die Entwicklung der Vegetation nicht unterbrochen wird. Unsere Getreidearten wie Weizen und Gerste gedeihen in dieser Jahreszeit vorzüglich. Gegen den Süden zu, jenseits des 23. Parallelkreises, vermögen sich dagegen tropische Gewächse das ganze Jahr hindurch auf dem Felde zu behaupten. Der kühlen Temperatur, insbesondere des nordwestlichen Gebietes, entspricht ein höherer Luftdruck; es wehen kühle, trockene Winde vom Nordwesten, der Bodenform sich anschmiegend, gegen den Bengalischen Meerbusen und andererseits gegen das nördliche Dekkan herab. Nur zeitweilig unterbrechen westliche regenbringende und deshalb segensreiche Winde die Ruhe. Die kühle, ausgesprochen trockene Jahreszeit endet im Februar; dann steigert sich die Hitze; Temperaturmaxima von über 40°C bewegen sich mit fortschreitendem Sonnenstand nach Norden und Nordwesten. Nun treten während dieser heißen, trockenen Zeit qualvolle Tage für den Europäer ein. Auch die Punkah vermag das schwitzende Haupt des Europäers nicht zu kühlen. Das sind die Monate, in denen die Frauen mit ihren Kindern, die Behörden mit ihren Archiven nach den Höhenstationen flüchten. — Unter der Einwirkung der Hitze bilden sich wiederum nach Norden fortschreitende Luftdruckminima. Aber nicht sie sind entscheidend für den Witterungsumschlag, wie man es ehemals angenommen hat, sondern das gewaltige Tief, das sich über den erhitzten Räumen Zentralasiens ausbildet. In gewaltigem Wirbel

drängen die Luftmassen des Indischen Ozeans über Indien hinweg jenem Minimum zu. Nur die unter mehr oder weniger steilem Winkel, namentlich gegen die ansteigenden Festlandsteile auftreffenden Winde führen reichlich Niederschläge zu. So ist vor allem die Westküste (Malabar-Küste), hernach das östliche Bengalen, sind insbesondere die Assam-Berge und der östliche Himalaya Gebiete des reichsten Niederschlags, der mehrere Meter überschreitet. Er verringert sich im Windschatten der Westghats auf 60—40 cm und den Ganges aufwärts gegen das Indusgebiet bis auf 12 cm; überaus gering ist der Niederschlag über der Landschaft Thar, jahrelang ist er schon gänzlich ausgefallen. Von einer feuchtwarmen Jahreszeit, wie sie für die übrigen Landschaften Indiens charakteristisch ist, kann man hier kaum sprechen. — So ist die Verteilung des Niederschlags nicht nur jahreszeitlich verschieden, sondern auch nach Landschaften höchst ungleich. Dazu kommt, daß im Laufe der Jahre beträchtliche Unregelmäßigkeiten erfolgen. Der „Monsun“ trifft vielfach zu spät ein; außerdem stellen sich während der Regenperiode mitunter zu lange Unterbrechungen ein. Beide Erscheinungen sind mit großem Nachteil für Bodenbestellung, Anbau und Entwicklung der Saaten verknüpft. Wenn die Gesamtmenge des Niederschlags zu gering ist, dann kann die Ernte beinahe völlig versagen. Mißernten in größeren oder kleineren Gebieten Indiens finden beinahe alljährlich statt; manchmal aber treffen sie ausgedehnte Räume und ganz besonders jene, deren Niederschlag sonst einen mittelhohen Betrag um 70 cm erreichen. Es sind dies die Gebiete des westlichen und nordwestlichen Dekkans und des mittleren Ganges. Ehemals hatten Mißernten größerer Ausdehnung katastrophale Folgen: den Hungertod von Hunderttausenden, ja Millionen, und die Ausbreitung von Krankheiten wie Malaria, Pest und Cholera, denen die durch Hunger geschwächten Körper schnell unterlagen. Seit Jahrzehnten ist planmäßig für Notstandsarbeiten in den bedrohten Bezirken gesorgt, so daß es der Bevölkerung nicht an Mitteln gebricht, um ihre Lebensbedürfnisse zu beschaffen. Das ausgebreitete Eisenbahnnetz ermöglicht die Zufuhr von Lebensmitteln, nicht nur aus den Überschußgebieten Indiens, sondern auch aus anderen Kontinenten. Erleichtert werden die Fürsorgemaßnahmen durch eine weit fortgeschrittene Wettervorhersage, die nicht nur die Luftdruckverhältnisse Indiens, sondern auch der ganzen Südhalbkugel ins Auge faßt. Der planmäßige Kampf gegen die Auswirkungen

des Monsunausfalles ist eine der großen organisatorischen Leistungen der Engländer. —

* * *

Wir haben in Kürze eine Übersicht vorwiegend der natürlichen Verhältnisse Indiens zu geben versucht. Sie weisen, wie wir sahen, gewaltige Gegensätze auf; wir finden hier die höchsten Erhebungen der Erde und unmerkliche Übergänge vom Land zum Meer, Gebiete mit größtem Niederschlag und solche, die nahezu als Wüsten angesprochen werden können. In welcher Weise sich die Bevölkerung dieser natürlichen Ausstattung anpaßt, hängt von ihrer Zahl und Eigenart ab wie von der Leistungsfähigkeit ihrer selbstgesetzten oder aufgezwungenen Regierung. Auf einzelne Zusammenhänge dieser Art wurde bereits hingewiesen.

Britisch-Vorderindien umfaßt ohne Burma und Belutschistan innerhalb der früher angedeuteten politischen Grenzen ein Gebiet von $3\frac{1}{2}$ Millionen Quadratkilometer, einen Raum von mehr als der siebenfachen Größe des gegenwärtigen Deutschlands. Ein Drittel des Gebietes (mit $\frac{1}{4}$ der Gesamtbevölkerungsziffer) wird durch größere oder kleinere tributpflichtige indische Herrscher regiert, welche sich rechtzeitig der ehemals verhaßten englischen Autorität gefügt haben. Viele von ihnen hatte die Abneigung gegen eine einheimische parlamentarische Regierung zu Freunden Englands gewandelt¹. Beträchtlich sind die Größenunterschiede dieser abhängigen Staaten. Haidarabad innerhalb Dekkans entspricht seiner Ausdehnung nach etwa Italien, Mysore etwa Bayern, Baroda Württemberg; aber zahlreiche andere „Staaten“ erstrecken sich nur über einige Dorfemarkungen. In diesem Riesengebiet, welches das Areal der Fürsten mit umfaßt, wohnen nach der Volkszählung von 1921 an 306 Millionen Menschen², davon etwa 75 Millionen unter der Herrschaft der Fürsten. Höchst ungleich ist, wie schon vielfach angedeutet wurde, ihre geographische Verteilung; sie hat sich aus dem Zusammenwirken von Boden, Klima und geschichtlicher Faktoren ergeben. Auffällig klein ist die Zahl der Großstädte mit über 100 000 Einwohnern und gering ist ihr Einfluß auf die Bevölkerungsdichte Indiens. — 306 Millionen Einwohner bedeuten eine ge-

¹ In neuester Zeit haben sich auch die Fürsten dem nationalen Verlangen nach völliger Selbstverwaltung Indiens angeschlossen.

² Die Bevölkerung erreicht also in Britisch-Indien ohne Belutschistan die bedeutende, Frankreich um etwa 25 % überragende Dichte von etwa 100 pro qkm.

waltige Zahl; sie entspricht etwa einem Sechstel der Bevölkerung der ganzen Erde, beinahe dem Fünffachen der Einwohner Deutschlands. Dabei ist der Bevölkerungszuwachs trotz langjährigen inneren und äußeren Friedens prozentual ein geringer. Innerhalb des Zeitraumes von 50 Jahren, von 1871 bis 1921, hat sich die Zahl der Inder nur um 20 % erhöht, die Bevölkerungsziffer Europas um 45 %, diejenige Deutschlands um 60 %; nur in Frankreich ist der Zuwachs noch kleiner. Die Geburtenzahl ist allerdings sehr bedeutend; denn jeder Hindu soll heiraten, um Söhne zu haben, die nach dem Tode des Vaters Gebete für die Eltern darbringen sollen. Aber die Kindersterblichkeit ist schreckenerregend hoch; sie ist eine Folge der unhygienischen Behandlung der Wöchnerinnen und der Kinder, vielleicht auch eine Auswirkung des Klimas. Ist der relative jährliche Zuwachs, in Prozenten ausgedrückt, ein geringfügiger ($\frac{2}{5}$ %), so ist die absolute jährliche Zunahme an Menschen doch eine gewaltige. Sie betrug im Durchschnitt der letzten zehn Jahre über 2 Millionen. Diese Ziffer muß notwendigerweise die größte Besorgnis auslösen. — Der größte Teil der Bevölkerung, etwa 70 %, lebt von der Landwirtschaft in ländlichen Siedelungen; aber der Bodenanteil der Bauern ist schon jetzt ein sehr geringer und dabei in kleine Teile zersplittert. Für einen intensiveren Betrieb ist angesichts der Armut und gänzlichen Unwissenheit des Bauern in absehbarer Zeit wenig Aussicht vorhanden. Die innere Kolonisation im Punjab, Zentralindien und Assam kann im besten Fall nur wenige Millionen aufnehmen. Der Bevölkerungsüberschuß kann auch nur langsam in der Industrie untergebracht werden, denn zu ihrer Entwicklung reicht das jetzt allerdings willigere indische Kapital keineswegs aus, noch weniger aber die bisherige technische und kaufmännische Schulung der Unternehmer. Gegenüber der Überlegenheit der älteren Industriestaaten und Japans vermag auch die zollgeschützte indische Industrie trotz des Reichtums an Rohprodukten schwer aufzukommen. Die Auswanderung ist aber gerade nach den aussichtsreichsten angelsächsischen Gebieten außerordentlich erschwert. — 306 Millionen Menschen würden immerhin eine gewaltige Macht und einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor darstellen, wenn sie nicht so sehr durch Rasse, Sprache und vor allem durch religiöse und soziale Gegensätze gespalten wären, so gespalten, daß die wirtschaftlichen und politischen Kräfte dieser ungeheuren Menschenmassen den Interessen eines kleinen fernen Landes dienstbar gemacht werden konnten.

Zahlreiche Völkerwellen mögen seit prähistorischen Zeiten von der Landseite her in Indien eingedrungen sein. In diesem wohlumschlossenen Raum hätte eine weitgehende Verschmelzung der Rassen, der Religionen und die Bildung eines großen, auch kulturell einheitlichen Nationalstaates erfolgen können. Das war trotz wiederholter Anläufe wohl infolge der verkehrshemmenden Wirkung der mittelindischen Gebirgsschwelle niemals der Fall.

Wir finden, insbesondere in den Waldgebirgen, zahlreiche Rassensplitter, deren Zugehörigkeit teilweise noch nicht einmal erkannt ist, wie die Todas, zahlreiche Splitter mongolischer Abkunft, namentlich in den Bergen von Assam, dann die sogenannten Kolarier, wie die Bhils, Kols, Santals in Zentralindien, die vielleicht eine ältere Welle der Drawidas darstellen. Sie sind wohl schwächeren Körpers, von noch dunklerer Farbe; ihre Nasen sind flacher, aber sie sind, wie die Drawidas, mittelgroß, langköpfig und schlichthaarig. Die bei weitem größte Verbreitung, ursprünglich wohl über ganz Indien hin, haben neben den Kolariern die Drawidas gehabt. Sie standen, wie Gräberfunde beweisen und die indischen Epen andeuten, auf einer recht beträchtlichen Kulturstufe. Jetzt bewohnen sie vor allem den Dekkan. In Bengalen ist die drawidische Bevölkerung breitköpfig; das weist auf ihre Mischung mit den von Osten eingedrungenen Mongolen hin. Im Westen Dekkans deutet der kräftige Körper der Mahratten, die Kopfform wie auch der Kampfesmut, der sie beseelt, auf eine turanisch-türkische Beimischung. Die stärkste Verschmelzung der Drawiden, wohl auch der Kolarier, mit einer fremden Rasse erfolgte am mittleren Ganges, und zwar mit den von Nordwesten eingedrungenen, eine arische Sprache sprechenden Indogermanen. Wohl sahen die schönnasigen „Arier“ auf die breit- und ziegennasigen Verächter ihrer Gottheiten herab, aber deren städtische Kultur und ihren Reichtum haben sie doch widerwillig anerkannt. Bei der geringen Zahl der nach dem mittleren Ganges vorgedrungenen Indogermanen war die Mischung unausweichlich. Die Eroberer, die sich am Mittelganges nur in den obersten Kasten reiner erhalten haben, sind in geschlossenen Massen im nordwestlichen Indien, Punjab, Sind, Rajputana und in Kashmir verbreitet. Im Punjab treffen wir besonders kräftige Gestalten; gern lassen sich die Punjabi ohne Unterschied der Religion anwerben; sie haben ganz im Gegensatz zu den Kashmiris ihren kriegerischen Geist erhalten. Spätere skythische oder turanische Eroberer müssen von der Bevölkerung auf-

gesogen worden sein. In den Grenzgebieten des Nordwestens haben wir iranisch-türkische Völkerstämme bereits kennengelernt, die gewiß auch viele andere Elemente in sich aufgenommen haben¹. Nicht unerwähnt darf die verhältnismäßig kleine, etwa 100 000 Angehörige umfassende Schicht der Parsi bleiben. Sie sind iranischer Abkunft und wohnen vornehmlich in Gujarat und in Bombay. Dank ihrer geistigen Regsamkeit, Zuverlässigkeit und wirtschaftlichen Tüchtigkeit haben sie vielfach eine führende Stelle im politischen und wirtschaftlichen Leben errungen. —

So scharf die Rassenunterschiede äußerlich hervortreten, tatsächlich haben sie eine ebenso geringe unmittelbar politische und wirtschaftliche Auswirkung, wie die Verschiedenheiten der Sprache. Nicht weniger als 200 Sprachen sind in Vorderindien verbreitet, aber keineswegs darf man sich dieses Gebiet als ein Sprachen-Babylon vorstellen. Die sieben, unter einander verwandten indoarischen Hauptsprachen werden von 230 Millionen Menschen innerhalb der großen Ebene und in Westdekkán gebraucht. Das westliche Hindi dient als *Lingua Franca*, als allgemeine Vermittlungssprache im Bereich Nordindiens. Die vier drawidischen Sprachzweige, von denen der tamilische der verbreitetste ist, sind gegenüber den arischen im Rückgang; die zahlreichen Sprachsplitter sind überhaupt im Erlöschen begriffen. Als allgemeines Verständigungsmittel dient bisher in gebildeten Kreisen das Englische. Zwar wird es nur von 2½ Millionen Indern genügend beherrscht, aber es ist die Sprache der Ämter, beinahe aller höheren Schulen, des Parlaments, zum Teil auch der radikalsten englandfeindlichsten Zeitungen. Die Abschaffung des Englischen im Unterricht wird deshalb im allgemeinen abgelehnt; kann man doch den Zusammenhang mit der übrigen Kulturwelt nur durch die Pflege des Englischen wahren. —

Nicht durch die Verschiedenheit der Rassen oder Sprachen werden also die innerpolitischen Gegensätze bestimmt, vielmehr durch die Verschiedenheit der Hauptreligionen. Etwa 60 Millionen Mohammedanern stehen ungefähr 200 Millionen Hindus gegenüber. Die Mohammedaner sind demnach in einer beträchtlichen Minderheit; dazu ist ihre geographische Verteilung eine ungünstige; nur im Nordwesten Indiens, in Kashmir, im Punjab, Sind und in den nordwestlichen Grenzgebieten, auffallenderweise auch in Ostben-

¹ Andere anthropologische Gruppierungen und Erklärungsversuche finden sich in der Zeitschrift „Man in India“ 1928 ff.

galen wohnen sie in geschlossenen Massen. Über die anderen Teile Indiens sind sie in größeren und kleineren, vielfach materiell ungünstig gestellten Minderheiten verteilt. Trotz alledem hat die Position der Mohammedaner in den letzten Jahrzehnten eine wesentliche Kräftigung erfahren; zunächst wegen ihrer stärkeren Bevölkerungszunahme. Ihre Vitalität ist eine kräftigere, die Kinder-
ehe bei ihnen seltener, die Witwenverheiratung ist nicht nur nicht verboten, sondern wird sogar gefördert. Dann weisen sie auch eine größere innere Geschlossenheit auf als die Hindus. Die früher viel stärker ausgeprägten Gegensätze zwischen Schiiten und Sunniten haben sich gerade infolge der allgemeinen Wiederbelebung des Mohammedanismus gemildert. Schließlich ist auch die soziale Schichtung bei ihnen nicht so scharf ausgeprägt wie bei den Hindus. Wenn auch die Mohammedaner vorderasiatischer Abkunft auf die Indo-Mohammedaner mit einer gewissen Geringschätzung herabblicken, so ist das Gefühl der Zusammengehörigkeit bei allen indischen Mohammedanern durchweg verbreitet. Sie waren also einer politischen Zusammenfassung fähig: sie herbeigeführt zu haben, ist ganz besonders das Verdienst Syed Achmed Khans, und zwar seit Beginn der 60er Jahre. Er hat dann die Mohammedaner abseits gehalten vom immer schärfer opponierenden Nationalkongreß. Als Dank für diese Unterstützung der Engländer haben sie einen erheblichen Anteil an den seit 1908 neu geschaffenen Vertretungskörpern für die mohammedanischen Minoritäten erreicht. — Aber in dieser Haltung der Mohammedaner, die noch im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts anhielt, ist eine Änderung erfolgt durch die seither eingeschlagene türken- und mohammedanerfeindliche Politik Englands, dann durch das allmählich erstarkende Selbstbewußtsein der Völker und Religionen Asiens seit dem Sieg der Japaner über Rußland und schließlich durch die Ausbildung eines allgemeinen indischen Nationalgefühls, so daß sich auch die Mohammedaner als nationale Inder betrachten und vielfach eine radikale Haltung in der Abfallbewegung von England einnehmen. — Wenn dennoch zeitweilig sich häufende und mit großer Heftigkeit geführte Kämpfe zwischen Mohammedanern und Hindus stattfinden, so ist dies zum Teil auf das gesteigerte religiöse Bewußtsein zurückzuführen, das die mohammedanische Welt erfüllt, aber mehr noch auf den Wettbewerb um leitende Stellungen in den Vertretungskörpern¹. Lange Zeit hindurch waren die Mohammedaner gegenüber den

¹ Vielfach werden die Engländer beschuldigt, die Gegensätze zu schüren.

Hindus im Nachteil geblieben, weil sie grundsätzlich den englischen Schulen den Rücken gekehrt hatten. — Solange die Mohammedaner von den Hindus eine völlige Sicherung gegen Vergewaltigungen ihrer Minoritäten nicht erlangen können, werden sie einer vollständigen Ausschaltung der ihnen doch im ganzen wohlwollend gegenüberstehenden herrschenden Macht wohl kaum einmütig zustimmen. Bisher ist eine solche Vereinbarung in keiner Weise gelungen.

Mit 200 Millionen Bekennern überragen die Hindus die Anhänger der mohammedanischen Religion um das Dreifache. Sie bewohnen, von jenen vorwiegend mohammedanischen Gebieten abgesehen, den größten Teil Indiens in geschlossenen Massen. Es ist freilich schwer, den Glaubensinhalt des Hinduismus schärfer zu bestimmen, denn als Hindus bekennen sich solche, welche an eine allumfassende Weltseele glauben, in die sie durch heiligen Wandel einzugehen hoffen, und solche, welche Wishnu oder Schiva als Verkörperung der Weltseele ansehen, und wieder andere, welche dem bizarrsten Aberglauben in abstoßendsten Formen huldigen. Den höheren Kasten sind allerdings gewisse Anschauungen gemeinsam, die Verehrung der heiligen Schriften, die Anschauung von der Karma, von der Nachwirkung aller Handlungen während früherer Existenzen auf die Schicksale nach jeder späteren Wiedergeburt, die Verehrung der heiligen Kuh, Wallfahrten usw. Was sie alle trennt und alle bindet, ist die Kaste, die Eingliederung in eine der 10 000 Gruppen, welche die sozialen Beziehungen zu anderen Gruppen und das gesamte Leben regelt, ferner die schroffe Ablehnung gegenüber solchen Bestandteilen der indischen Bevölkerung, welche nicht in eine der Kasten einbezogen sind. — Welches auch immer die Ursache der Kastenbildung sein mag, ob die ursprüngliche Zugehörigkeit zu einem Totem, die Scheidung zwischen Siegern und Besiegten, Berufsgliederung, freiwillige Absonderung: die Auswirkung des Kastenwesens ist jedenfalls eine verhängnisvolle; durch sie ist die indische Gesellschaft förmlich pulverisiert. Große Teile der indischen Bevölkerung, wohl gegen 50 Millionen¹, sind aus dem Zusammenleben mit den Hindus als outcasts vollständig ausgeschaltet; sie werden in drückender, moralischer und materieller Abhängigkeit gehalten. Überaus verderblich wirkt sich dieses Kastenwesen in wirtschaftlicher Hinsicht aus. Die Landwirtschaft wird durch die Geringschätzung, die ihr von den höheren

¹ Die Schätzungen schwanken zwischen 30 und 60 Millionen.

Kasten zuteil wird, schwer beeinträchtigt. Die starre Tradition der Kasten hemmt den Fortschritt im Gewerbe, sie erschwert auch das Zusammenwirken der Angehörigen verschiedener Kasten in großen Unternehmungen. Außerordentlich langsam, insbesondere in den abgelegenen Gebieten, und vielfach nur äußerlich bahnt sich trotz der neueren Reformbestrebungen eine Milderung des Kastenwesens an.

Aus der Mitte des Hinduismus sind schon seit dem 6. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung Reformbewegungen gegen die Auswüchse des Kastenwesens hervorgegangen. Man darf nur an den Buddhismus und die gleichzeitige Bewegung des Jainismus wie an das Auftauchen der monotheistisch gerichteten Sikh-Bewegung seit der Mitte des 15. Jahrhunderts erinnern. Die Berührung mit dem Christentum, insbesondere mit den Missionaren, mußte jedoch allmählich eine tiefgreifende Einwirkung auf die Anschauungen indischer Denker ausüben. Die maßvolle Reformbewegung der Brahmo-Samaj geht eingestandenermaßen auf das Studium des neuen Testaments zurück. Dieses wird höher eingeschätzt als die heiligen Veden, deren Studium im übrigen erst durch die von europäischen Gelehrten begründete wissenschaftliche Orientalistik den außerbrahmanischen Kreisen vermittelt wurde. Ein reiner Theismus wird gelehrt; Götzendienst, Kastenwesen und Kinderehe werden verworfen. In der Anlehnung der indischen Kultur an die englische erwartete der Begründer der Brahmo-Samaj, Ram Moham Ray, für Indien alles Heil. Ungleich einflußreicher als diese ist eine von Dugasrandas Sarasvati ausgegangene Reformbewegung in den siebziger Jahren, die der Aryo-Samaj. Damals war bereits das Nationalgefühl durch das Bewußtsein der Zugehörigkeit zu einer uralten Kultur kräftiger erwacht. Nun werden die Veden über die Bibel gestellt (aber das Christentum wird noch nicht abgelehnt), die heiligen Schriften der Inder gelten als Urquell alles Wissens und Glaubens. Aus dem Studium der Veden heraus erfolgt aber auch die Forderung nach einer Milderung der Kasten Gegensätze und Anbahnung anderer sozialer Reformen. In den letzten Jahren gelangen die Anschauungen von der Überlegenheit der Veden und der indischen Kultur gegenüber dem Christentum und der gesamten europäischen Kultur zum schärfsten Ausdruck. Als heilige Aufgabe der Inder wird es von den Radikalsten hingestellt, die Mutter Indien mit allen Mitteln von der Herrschaft des groben, unsittlichen Materialismus der

Europäer zu befreien. — Wir haben es also mit einer nationalen und religiösen Bewegung zu tun, die allmählich nicht nur die höheren Schichten, sondern durch die Werbekraft von Volksmännern wie Gandhi auch die breiten Massen erfaßt hat und noch immer mehr um sich greift. Einzelne englische Gewaltakte, die gerade in die Zeit fielen, als man den Indern für ihre Haltung im Krieg weitgehende Zugeständnisse in Aussicht stellte, haben zur Vertiefung der Gegensätze beigetragen.

Von den Indern bekennen sich nur etwa, namentlich im Süden wohnende, 5 Millionen zum Christentum, und zwar vornehmlich Angehörige der niedrigen Kasten; sie sind durch die Bemühungen der Missionare, ihr elendes Los moralisch und materiell zu bessern, für diese Religion gewonnen worden. Es ist für die nationale Bewegung in Indien aber überaus bezeichnend, daß die eingeborenen protestantischen Christen ihren Wunsch, sich zu einer nationalen Kirche zusammenzuschließen, durchzusetzen verstanden haben. —

Nur 200 000 Engländer sind in Indien die eigentlichen Vertreter des europäischen Christentums und gleichzeitig auch der herrschenden Macht¹. In geringer Zahl leben sie als Teeplanzer im Osthimalaya und in den Gebirgen des Südens; sie sind zum Teil Leiter und Angestellte großer europäischer Unternehmungen, vor allem aber sind ihnen die führenden Beamten in den Verwaltungsstellen und die Offiziere der englischen, aber auch noch vorwiegend der eingeborenen Regimenter entnommen. Bezeichnenderweise sind die englischen Truppenkörper weniger an der Grenze als über die Garnisonsstädte des Innern verteilt. — Eine weite Kluft, die sich immer mehr vertieft, scheidet die Engländer von den beherrschten Millionen. Noch bei den ersten Tagungen des indischen Nationalkongresses während der achtziger Jahre, in denen Männer aus allen Teilen Indiens zur freien Beratung der heimischen Angelegenheiten zusammentraten, wurden im Gefolge einer recht maßvollen Kritik der englischen Verwaltung deren Verdienste um das Land immer wieder hervorgehoben. Und in der Tat, in dem gewaltigen Gebiet, das die Engländer in kaum 150 Jahren politisch völlig geeint haben, ist durch ihre Energie nach jahrzehntelangen Kämpfen und Wirren Ordnung und Sicherheit nach innen wie nach außen hergestellt worden. Sie haben ferner europäische Wissenschaft und Technik nach Indien verpflanzt, Universitäten und

¹ Selbstverständlich stützt sie sich auf die gewaltigen Reserven des britischen Reichs.

höhere Schulen begründet, natürlich vor allem, um Beamte für ihre Dienste heranzubilden.

Allein bei aller Anerkennung ihrer gewaltigen Leistungen und Verdienste dürfen manche, mitunter unverschuldete Mißstände nicht übersehen werden, die ihre Herrschaft im Gefolge hatte. Sie haben die Landwirtschaft lange Zeit durch harten Steuerdruck niedergehalten und sich wenig bemüht, sie aus der Stufe eines uralten, im ganzen rationellen, aber in mancher Hinsicht doch wenig leistungsfähigen Herkommens zu erheben. Erst seit Beginn des neuen Jahrhunderts wurde durch Begründung von landwirtschaftlichen Forschungsstätten und Schulen ganz Erhebliches zu ihrer Förderung getan.

Das indische Gewerbe wurde wohl nicht von ihnen planmäßig zerstört, wie oft behauptet wird; aber es verkümmerte infolge der billigen Masseneinfuhr englischer Waren im zollungeschützten Land. Die naturgemäße industrielle Entwicklung wurde gewiß bewußt durch manche Maßnahmen längere Zeit hindurch gehemmt. Während des Krieges erfuhr sie allerdings im Interesse der Ausrüstung der Armeen eine um so eifrigere Förderung. — Die Bildungsstätten erfüllten schon wegen ihrer ungenügenden Ausstattung mit Lehrkräften und Lehrmitteln trotz ihrer übergroßen Zahl ihren Zweck in einer ganz unzureichenden Weise. Die Ausbildung war eine rein literarische, während die technische und kaufmännische und gerade die wichtigste, die landwirtschaftliche, lange Zeit vernachlässigt blieb. So wurde durch die Schulen ein — politisch gefährliches — Proletariat herangezüchtet, für welches allein bis vor kurzem in Indien die Frage der Arbeitslosigkeit bestand. — Der schwerste Fehler der Engländer war es wohl, daß sie den seit den achtziger Jahren in den Kongressen erhobenen Forderungen der gebildeten Inder nach Teilnahme an der Verwaltung und nach freiheitlicher Ordnung, deren Segen sie in den Schulen den Indern selbst immer verkündeten, nur höchst widerwillig und verspätet Rechnung trugen. —

Wenn es nun in absehbarer Zeit den Indern gelingen sollte, eine weitgehende Selbstverwaltung zu erringen, werden sie vor Aufgaben gestellt sein, deren Lösung ebenso schwer wie unabweisbar ist: Rettung der Landwirtschaft aus tiefster Not, Entwicklung einer nationalen Industrie und eines nationalen Seeverkehrs, Schaffung eines selbständigen Heeres zur Sicherung nach außen, Überbrückung der Gegensätze zwischen Mohammedanern und Hindus, Mil-

derung oder Aufhebung der Kastengegensätze, schließlich eine neue Verwaltungseinteilung oder vielmehr bundesstaatliche Neugliederung Indiens, in welcher die Herrschaft der Fürsten in ihrem Land nicht in Frage gestellt wird.

* * *

Anmerkung.

Für ergänzende Studien sei noch auf nachstehende Literatur hingewiesen:

The Imperial Gazetteer of India. 25 Bände. Oxford 1907—1909.

Band I—IV enthält eine noch immer brauchbare Gesamtübersicht über die physischen und kulturellen Verhältnisse Indiens; Band V—XXIV: Nachschlagewerk und Register, Band XXV: Atlas.

Holdich, Th. H., India. London 1904.

Noch immer lesenswert wegen der anschaulichen Schilderungen, insbesondere der Grenzlandschaften und der Ebene, mit sachkundigen militärgeographischen Erwägungen.

Wehrli, H. J., Britisch-Indien. In: Andrée, Geographie des Welt Handels. II. Band. 1927.

Wirtschaftsgeographisch, aber mit guter Würdigung der physischen und anthropogeographischen Grundlagen.

Sion, J., Inde. In der Geographie Universelle. Herausgegeben von Vidal de la Blache und L. Gallois. Paris 1929.

Eine vortreffliche länderkundliche Darstellung.

Wadia, D. N., Geology of India. London 1926.

Elliot, J., Climatological Atlas of India 1906.

The Oxford History of India. Von Vincent A. Smith. 1927.

Eine knappe, inhaltsreiche Übersicht.

Farajuar, J. N., Religions Movements in India. New York 1929.

Glasenapp, H. v., Der Hinduismus. München 1922.

Horowitz, J., Indien unter britischer Herrschaft. Leipzig 1928.

Besonders sachkundige Darstellung der neuen kulturellen Strömungen.

Kraus, W., Die staats- und völkerrechtliche Stellung Britisch-Indiens. Leipzig 1930.

Verfolgt die Entwicklungstendenzen in den staatsrechtlichen Beziehungen Indiens zum Britischen Reich.

Über die kulturellen und politischen Strömungen unterrichten u. a. folgende gut geleitete Zeitschriften, welche vornehmlich den nationalen Bestrebungen Rechnung tragen:

Calcutta Review / Hindustan Review / Indian Review.

Das von englischen und indischen Professoren herausgegebene Indian Journal of Economics (Allahabad) ist für das Studium des Wirtschaftslebens des Landes unentbehrlich.

Die Entwicklung und weltwirtschaftliche Bedeutung des modernen Indien

Von Prof. B. K. S a r k a r - Kalkutta

Wenn man das heutige Indien richtig verstehen will, so muß man zunächst die Tatsache, daß es bereits ein nennenswertes industrialisiertes Land ist, anerkennen. Industrialismus ist heute schon ein „fait accompli“ im indischen Festland. In der knappen Zeitspanne von höchstens zwanzig Jahren — etwa seit 1907 — hat sich das winzige Dörflein Sakschi in Chota Nagpur zu einer weltberühmten Eisen- und Stahlstadt von fast 110 000 Einwohnern umgewandelt. Die für den Truppentransport nach Saloniki, Ägypten, Ostafrika, Mesopotamien und Palästina während des Krieges von 1914—1918 angelegten Eisenbahnlinien wurden durch die in dieser Stadt befindlichen Fabriken gebaut. Die dortigen Eisen- und Stahlwerke wurden von den Nachfolgern des Jameshedji N. Tatas, eines Bahnbrechers der modernen indischen Industrie, gegründet, nach welchem die Stadt jetzt den Namen Jameshedpur führt. Ein anderes bemerkenswertes Kennzeichen des neuen indischen Wirtschaftsgefüges ist — hauptsächlich dank der Eisenbahnen und der Entstehung von Jute- und anderen Fabriken — die Umformung von Dörfern in Städte und stadtartige Gemeinwesen zu beiden Seiten des Ganges in der Umgebung Kalkuttas. Hervorzuheben ist, daß in Italien nicht mehr wie 18 Großstädte vorhanden sind, je mit einer Einwohnerzahl über 100 000, während es in Indien 35 derartige Städte gibt. Die Gesamteinwohnerzahl in diesen indischen Großstädten beträgt rund 8 Millionen, indes in Italien nur 5 Millionen Großstädter vorhanden sind. Deutschlands Stellung ist in dieser Hinsicht viel höher, da es 43 Großstädte gleichen Ranges mit der Gesamteinwohnerzahl von ungefähr 15 Millionen besitzt.

Außerdem hat Indien 450 mittlere Gemeinden, je mit einer Einwohnerzahl von 10 000 bis 20 000, Deutschland dagegen 270 in dieser Größe. Auch Italiens 5 Millionen Bewohner von 418 mittleren Städten können nicht die Höhe der gleichen indischen Gesamt Einwohnerzahl von 6 Millionen erreichen. Die internationale Statistik stellt daher rein objektiv fest, daß es ein Irrtum ist, wenn man in althergebrachter Weise annehmen würde, daß Indien heute noch überall ein Dorf land ist.

Allem Anschein nach wird Indien immer mehr Industrieland. In Bombay und den Vereinigten Provinzen werden die Landwirte mit neuzeitlichen Landwirtschaftsmaschinen vertraut gemacht. Motoren, Pumpen, Dreschmaschinen, Petroleum-Zugmaschinen, Dampfpflüge und überhaupt landwirtschaftliches Werkzeug und Zubehör aller Art gestalten derzeit die Bebauungs- und Bewässerungsmethoden der indischen Dörfer allmählich um. In dieser Richtung vermehren sich jedes Jahr die Versuchsanstalten und die Experimentaleinführungen, und zwar durch die staatlichen und kaufmännischen Stellen. 1905 gab es erst 197 Baumwoll-Textilfabriken, im ganzen mit etwa 5,16 Millionen Spindeln und 50 139 Webstühlen. 1927 waren es 336 Fabriken mit 8,7 Millionen Spindeln und ungefähr 162 000 Webstühlen. Im Jahre 1905 beschäftigte die Baumwollindustrie noch kaum 200 000 Personen, 1927 dagegen bereits 384 623. Der Einfluß auf den Welthandel ist daher augenfällig. Die Ausschaltung ausländischer Fabrikation ist zielstrebig und ununterbrochen fortgeschritten. Unsere textile Unabhängigkeit darf 1929 im Vergleich zu der von 1905 durch 50 bis 60prozentige Einfuhrverminderung dargestellt werden. Die Baumwollindustrie ist fast ausschließlich echt indisch.

Seit dem Kriege hat auch in Indien, wie in der übrigen Welt, der Automobilverkehr fortwährend zugenommen. Anfangs 1928 wurden 144 864 Kraftwagen aller Art in Gesamtindien öffentlich eingeschrieben. 1929 wurde in Bombay eine mit indischem sowie ausländischem Kapital in Höhe von 1,5 Millionen Reichsmark versorgte Automobil-Akzeptanzgesellschaft gegründet, die den Zweck hat, hauptsächlich den Verkauf der Ford-Wagen nach dem Teilzahlungssystem zu finanzieren. Infolgedessen ist die Technik des Straßenbaus sowie eine Straßenpolitik schon als Bedürfnis des indischen Volkes in der gesetzgebenden Versammlung und auch im Geschäftsleben in Erscheinung getreten.

Auch im Überseetransport macht das indische Volk nennens-

werte Fortschritte. Gegen Kriegsende wurde die Scindia-Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet; einige kleinere wurden später ins Leben gerufen. Gegenwärtig besitzen die rein indischen Schiffahrtsgesellschaften ungefähr 200 000 Tonnen. Der Anteil des indischen Volkes an der Hochseeschiffahrt Indiens beträgt nicht mehr als 2 %, indes der der Küstenschiffahrt mit etwa 15 % zu bemessen ist. Da diese Errungenschaften noch zu bescheiden sind, so ist eine bedeutende Bewegung in der gesetzgebenden Versammlung im Gange, mit dem Zweck, die ausländische Beherrschung, zumindest der Küstenschiffahrt, durch eine national-protektionistische Maßnahme zu bekämpfen.

Die Bevölkerung gewöhnt sich daran, verbesserten Systemen Beachtung zu schenken; sie ist neuen Ideen zugänglich geworden. In Kaschmir verwendet man für die Seidenindustrie italienische Wickelmaschinen. Das japanische Verfahren der Maulbeerbaumkultur und Seidenraupenzucht erfreut sich in Mysore großer Beliebtheit.

Großzügige Pläne zur industriellen Verwertung der Naturkräfte werden ins Werk gesetzt. Die erste hydroelektrische Anlage Asiens wurde 1902 in Mysore errichtet. Die elektrischen Wasserwerke zu Cauvery liefern Kraft nicht nur nach den Goldfeldern von Kolar in 148 Kilometer Entfernung, sondern auch nach der Stadt Bangalor — Entfernung 94 km — sowohl für Industrie- als auch Beleuchtungszwecke. Anfangs betrug die gelieferte Kraft 6000 PS, heute ist sie schon auf 25 000 PS angewachsen. Im Norden bleibt das Kaschmirtal ebenso wenig außerhalb des modernen Getriebes wie der fortschrittliche Süden. Die hydroelektrischen Werke zu Dschelum liefern 20 000 PS. Diese Anlage befindet sich bei der Stadt Baramula, welche natürlich elektrisch beleuchtet ist. Die Kraft dient zum Betrieb der Schwimmbagger, welche den Fluß reinigen, wie auch der Schwimmkräne, die eine Entwässerung der Nachbarsümpfe besorgen. Auch in der Staatshauptstadt Srinagar, 55 km von der Kraftstation entfernt, versorgt der elektrische Strom die dortigen Seidenfabriken und versieht die Gebäude mit Heizung und Beleuchtung. Auch die Straßenbeleuchtung ist elektrisch. — Die hervorragendste Anlage ihrer Art ist jedoch jene der hydroelektrischen Werke zu Lonavla, die von der Tata-Gesellschaft erbaut, seit 1915 in Betrieb stehen. Sie liefern Kraft an nicht weniger als 44 Baumwollfabriken und Getreidemühlen, ferner an die Elektrizitätswerke und Straßenbahnen von Bombay. Die Leistungs-

fähigkeit dieser Anlagen beträgt 40 000 PS. Sie mußten vergrößert werden, um den stetig wachsenden Anforderungen der Industriebetriebe in der Stadt Genüge leisten zu können und auch die neuen, in der Umgebung gegründeten elektrochemischen Industrien mit Strom zu versehen. Noch zwei Wasserkraftanlagen — Andhra Valley Co. (40 000 PS) und Tata Power Co. (60 000 PS) funktionieren seit 1922 und 1927. Beide sind Tata-Unternehmungen und wurden mit der erstgenannten zusammen 1929 von einer großen Holdinggesellschaft finanziell und organisatorisch übernommen, auf der die Tata Sons Ltd. sowie eine amerikanische Investierungsfirma vertreten sind. Eine vierte (Konya Valley) ist seit 1928 im Bau.

Indien bildet daher heute ein aufnahmefähiges Wirtschaftsgebiet hinsichtlich des neuzeitlichen, technologischen Verfahrens. Die Stellung der Indier zu den letzten Erfindungen, wo immer sie auch patentiert sein mögen, ist ein bezeichnender Fingerzeig für die Art und Weise, in der sich das soziale Gefüge des ganzen Erdballes in ein mehr oder weniger gleichförmiges System umwandelt. Indien kann also gewiß als ein aufblühender Markt für Auslandswaren und als nützlicher Mitarbeiter für den Überseehandel angesprochen werden.

* * *

Der Ausgangspunkt der „modernen Welt“ und der „neuen Zeit“ in technisch-wirtschaftlichen und kulturpolitischen Leistungen ist das gleichartige, sogar gleiche mittelalterliche „primitive“ Verhältnis — nämlich in der Agrarwirtschaft, Dorfwirtschaft, Feudalwirtschaft und Zunftwirtschaft, Handgewerbewirtschaft usw. —, und zwar in jedem Teil Europas, wie in jedem Teil Asiens. Die Entwicklungstendenzen und -formen sind auch überall die gleichen: Industrialisierung, Kapitalismus, Urbanisation, Weltwirtschaft, verfassungsmäßige Staatsauffassung, Demokratie, Sozialismus.

In diesem allgemein geltenden weltgeschichtlichen Schema sind zwei Besonderheiten zu beachten. Erstens sind Anfang und Ausgang in den verschiedenen Teilen der Festländer zeitlich verschieden. Zweitens ist das Tempo des Modernisierungsganges der verschiedenen Völker bis jetzt nicht das gleiche gewesen. Weder Rußland noch Italien, obwohl alle beide europäisch, noch Japan — obwohl alle drei Großmächte —, konnten sich so rasch entwickeln wie Deutschland. Auch Indien konnte nicht so schnell marschieren wie

Japan oder Italien. Es existiert kein einheitliches Europa, wie es auch kein einheitliches Asien, noch ein einheitliches Indien gibt.

Es ist sehr schwer, den Ausgangspunkt der „modernen Welt“ zeitlich genau zu bestimmen. 1785 wurde zum erstenmal die Dampfmaschine in der Textilindustrie in England angewandt. So kann man etwa das Jahr 1785 als Anfangsjahr des neuen Zeitalters betrachten. Technisch-wirtschaftlich kann man im allgemeinen behaupten, daß

Asien von 1784 = Europa von 1784.

Erst die Dampfmaschine verursachte eine ganz neue Kulturströmung. Mit diesem Ausgangspunkt können wir die Entwicklung in der folgenden Tabelle darstellen:

Europa:	Indien:
I. 1785—1830 Industrielle Revolution vollendet sich in England. Frankreich und Deutschland von 1830 = England von 1800	I. 1793—1853 Indien von 1793 = Europa von 1784. Kommerzielle Revolution; keine nennenswerte neue Industrie. Indien von 1853 = England von 1785 = Frankreich und Deutschland von 1830
II. 1830—1870 Entfaltung der industriellen Revolution in Frankreich und etwas später in Deutschland. Deutschland von 1870 = England von 1830—1848	II. 1854—1885 Schwache Anfänge der Industrialisierung. Indien von 1885 = Frankreich und Deutschland von 1848 = England von 1815
III. 1870—1905 Deutschland von 1905 = England von 1905	III. 1886—1905 Schwache Fortsetzung der Industrialisierung. Indien von 1905 = Deutschland von 1850—1860
IV. 1905—1930 Anfänge der zweiten Industrie-Revolution in England, Deutschland usw.	IV. 1905—1930 Ziemlich rasches Tempo der Industrialisierung. Indien von 1930 = Deutschland von 1865—1875

Für dieses neue Tableau économique in bezug auf die Entwicklung der Industrialisierung haben wir also vier Epochen aufgestellt und versucht, Indien in Vergleich zu England, Frankreich und Deutschland zu stellen. Man könnte natürlich alle Länder der Welt in einem Bild zusammenziehen, selbstverständlich mit Änderung der Daten für die Epochen. — In bezug auf die vorliegende Frage sind die folgenden Einzelheiten bemerkenswert:

Erste Epoche: a) Europa 1785—1830. Mit der „industriellen Revolution“ geht England in der modernen Entwicklung voran. Um das Jahr 1830 herum sind jedenfalls Frankreich und hauptsächlich Deutschland England gegenüber fast um eine Generation rückständig, d. h. auf dem Wirtschaftsniveau Englands von 1800.

b) Indien 1793—1853. Für Indien war das Jahr 1793 wirtschaftspolitisch sehr bedeutend, da durch die Gesetzgebung Cornwallis im Interesse der Finanzverwaltung eine ländliche Adelschaft in Bengalen ins Leben gerufen wurde mit dem Recht, nicht mehr als ein „für die Ewigkeit“ bestimmtes Minimum dem Staat als Bodensteuer zu zahlen. Diese „unveränderliche Steuerveranlagung“ hat eine wirkliche sozialökonomische Umwandlung verursacht. Das zweite Moment besteht, wirtschaftlich betrachtet, darin, daß zufolge einer Reihe von indienfeindlichen Handelsgesetzen von England die Ausfuhr der indischen Textilfabrikate verboten und allmählich Schiffbau, Textil- und andere Industrien Indiens, z. B. die metallverarbeitenden, vernichtet wurden. Gegen die englische Industrie- und Handelspolitik versucht das indische Volk — wie Frankreich im napoleonischen Krieg (durch die Kontinentalsperre) und später der deutsche Zollverein — sich zu schützen, aber ohne Erfolg. Drittens bedeutet die Gründung einer Anzahl von englischen Handelskammern und kaufmännischen Vereinigungen (Bihar 1801, Kalkutta 1830—1834, Madras 1836, Bombay 1836) die Einführung einer neuen Form der Wirtschaft, die Indien zwingt, Agrarland zu bleiben und sich zum Markt für fertige Auslandswaren umzuwandeln. Eine kommerzielle Revolution ist im Gange. Viertens kann von „neuen Industrien“ kaum die Rede sein, da 1820 der Kohlenbergbau in Ranigandsch (Bengalen) nur die Oberfläche berührt, 1830 die von Heath eingerichteten Eisenhütten in Madras, sowie 1838 die erste Baumwollfabrik in Bombay keinen Erfolg zeitigten. Als das einzige, aber mit englischem Kapital eingeführte industrieartige Unternehmen kann man die Teeplantagen nennen, die um 1850 herum in Assam, Südindien und Ceylon erfolgreich

eingeführt werden. Weiter kann als gewisser Erfolg moderner Industrie auch die Gründung der Baumwollfabrik in Bombay 1853 angegeben werden. Fünftens demonetisiert die Gesetzgebung von 1835 die in verschiedenen Gegenden vorhandene Goldwährung und erkennt nur noch Silber als das einzige Währungsmetall an. Schließlich ist noch zu erwähnen, daß 1837 das erste Auswanderungsgesetz, also das erste Arbeitergesetz Indiens, die Emigrationsbewegung nach Amerika zu regulieren versucht. Neue Orientierungen in den weltwirtschaftlichen Beziehungen Indiens sind überall bemerkbar. Aber im großen und ganzen ist das Indien von 1853 in „industrieller“ Hinsicht = Frankreich und Deutschland von 1830 bzw. England von 1785—1800.

Zweite Epoche: a) Europa 1830—1870. Frankreich und Deutschland überwinden Englands Industrie- und Handelspolitik und industrialisieren sich nach dem englischen Vorbild, jedoch ist das Tempo etwas langsam. Deutschland von 1870 ist = England von 1830—1848. In dieser Periode ist Frankreich anfänglich für einige Zeit Deutschland gegenüber etwas überlegen und zeitlich voran.

b) Indien 1854—1885. Hier wird diese Epoche mit der Gründung der Eisenbahn (1854), dem Beginn des Kohlenbergbaus (1854) sowie der Gründung von Jutefabriken (1855—1859) eingeleitet. Die Industrialisierung nimmt ihren Anfang. Aber um das Jahr 1885 sind noch nicht mehr als 19 528 km Eisenbahn vorhanden. Ferner weisen 1,2 Mill. Tonnen Kohlen, 21 Jutefabriken mit 33 800 und 87 Baumwollfabriken mit 67 186 Arbeitern auf den schwachen Gang der neuen Industrien hin. Die Eisenwerke in Barakar (Bengalen) erzielen keinen Erfolg bis zum Ende der Periode. Die Gewinnung von Gold in Mysore (1880—1885) und von Erdöl in Assam (1883) beschränkt sich auf Versuche. Die indische Baumwollindustrie ist aber schon stark genug, um die englische Industrie in Lancashire aufzupeitschen und die Regierung zur Fabrikgesetzgebung (1881) zu veranlassen. 1874 wird die erste kapitalistische Versicherungsgesellschaft von den Indern gegründet und 1881 die erste selbständige indische Handelsvereinigung (Bombay) errichtet. Ferner werden die ersten Filialen der englischen Banken errichtet (1857, 1865, 1870), sowie weitere englische Handelskammern (1857, 1860, 1863). Die Einweihung des Suezkanals eröffnet ein neues Kapitel der Weltwirtschaft überhaupt und erweitert Indiens Handelsbeziehungen zu Europa. Die Epoche ist gekennzeichnet durch Expansion in der

Silbergewinnung der Welt und der daraus folgenden Silberentwertung, sowie durch eine Währungskrise in Indien und durch den Verfall des Projektes für internationalen Bimetallismus. Der Bauernschutz verkörpert sich in Gesetzgebungen (1883, 1884, 1885), wie der Emigrantenschutz in dem Gesetz von 1864. Die schwache Entwicklung der Industrialisierung ergibt vergleichsweise: Indien von 1885 = Frankreich oder Deutschland von 1840—1848 bzw. England von 1815.

Dritte Epoche: a) Europa 1870—1905. Ein außergewöhnlich kräftiger Aufschwung im Wirtschaftsleben ermöglicht Deutschland, seine Rückständigkeit auszugleichen und England einzuholen. Deutschland von 1905 = England von 1905.

Die deutsch-englische Parität erweckt Englands Eifersucht und den Willen zur Vernichtung Deutschlands. Von diesem Gesichtspunkt aus gesehen erscheint schon 1905 ein Weltkrieg unvermeidbar.

b) Indien 1886—1905. Noch immer geht es mit der Industrialisierung auf verschiedenen Wegen nur langsam vorwärts. Erst am Ende der Periode werden die Erdölgewinnung in Assam, die Goldgewinnung in Mysore und die Mangangewinnung in den Zentralprovinzen etwas bedeutender. 1889 hat man den ersten Erfolg in der Eisenerzeugung, und 1903 wird die erste Wasserkraftanlage errichtet. 1905 erreicht die Kohलगewinnung das 7-Millionen-Tonnen-Niveau. Der Mica-Bergbau wird eingeführt. 1904 sind 36 Jutefabriken mit 114 200 Arbeitern und 191 Baumwollfabriken mit 195 277 Arbeitern in Betrieb. Die Tee- und Kautschukplantagen vermehren sich. Pundschab wird durch künstliche Bewässerung bereichert (1890 bis 1900). Das erste genossenschaftliche Gesetz tritt in Kraft (1904). Es werden indische Handelsvereinigungen gesondert von den ausländischen gegründet (1886, 1887, 1898, 1899, 1900). Die Goldwechselwährung wird eingeführt. Mehrere Millionen sterben durch Hungersnot und Pest gegen die Jahrhundertwende. Das Hauptmerkmal dieser Periode aber ist die organisierte politische Tätigkeit, die sich im Indischen Nationalkongreß seit 1885 entfaltet. Die universelle Armut des Volkes, die antivölkischen Handels- und Währungsinteressen, sowie die Zollpolitik des ausländischen Staates, sein Mangel an Sympathie in Hinsicht auf eine zielbewußte Einführung neuer Industrien — alle diese Momente fließen zusammen. Schließlich proklamieren 1905 die indischen Nationalisten eine Boykottierung der britischen Waren als ersten Schritt zur Industrialisierung Indiens. So fängt die Swadeschibewegung — eigenes Land

und eigene Industrie — an, die gleichzeitig von dem japanischen Erfolg im Krieg gegen eine europäische Macht (Rußland) sehr stark genährt wird. Der damalige Zustand im indischen Industrierwesen spiegelt sich etwa in der folgenden Gleichung:

Indien von 1905 = Deutschland von 1860.

Vierte Epoche: a) Europa 1905—1930. In Deutschland, England usw. sind die Merkmale einer neuen Wirtschaftsumwandlung festzustellen. Trusts und Rationalisierung tragen dazu bei, eine neue, die „zweite“ Industrierevolution einzuführen.

b) Indien 1905—1930. Die Industrialisierung befindet sich in einem verhältnismäßig raschen Tempo, hauptsächlich seit dem Weltkrieg. Der Bergbau erweitert sich in Kohle, Gold, Silber, Mangan, Glimmer, Kupfer und Zinn. Die Ölgewinnung vermehrt sich bedeutend (1907). Großartige hydroelektrische sowie Bewässerungs-Anlagen werden in Betrieb gesetzt. Die erste Stahlfabrik wird errichtet (1907 bis 1912). Die Eisenbahn wird rationalisiert (1905, 1921—1925). Die Industrie-Enquetekommission (1918), sowie andere Wirtschaftskommissionen geben die theoretischen Grundlagen einer Umwandlung. Die Aufstellung eines Tarifausschusses (1922), sowie die Einführung des Schutzzolls leiten eine neue Epoche ein. Arbeiterschutz (Emigrationsgesetz 1922, Fabrikgesetz 1922—1926), sowie Arbeiterbewegung deuten den Fortschritt des Kapitalismus und der Industrialisierung an. Baumwollfabriken, andere Industrieanstalten, Banken und Versicherungsgesellschaften der Inder, sowie indische Handelskammern vermehren sich. Indische Kaufleute treten in direkte Verbindung mit Amerika, Japan und Deutschland. Mehrere nichtbritische Auslandsbanken errichten in Indien Filialen. Der erste anti-britische Boykott (1905—1910) wird in der „passiven Widerstands-“, der sogenannten „Non-cooperations-Bewegung“ (1920—1922) wiederholt. 1930 erfolgt zum drittenmal Boykottierung der britischen Waren, und zwar in Verbindung mit der „bürgerlichen Gesetzverweigerung“. Alle diese Boykottbewegungen werden in der völkischen Wirtschaftspsychologie als Entfaltung des Swadeschismus, d. h. des nationalen Industrialismus bewertet.

Der Wert der gegenwärtigen indischen Gesamtbestrebungen im Vergleich zum Weltindustrialismus sieht wie folgt aus:

Indien von 1930 = Deutschland von 1865—1875.

Im Vergleich zu Japan, Italien und Rußland sind die Verhältnisse des heutigen Indiens günstiger, d. h. die zeitliche Entfernung ist wesentlich geringer als im Vergleich zu Deutschland gegenüber

Rußland dürfte die indische Lage fast gleich betrachtet werden. Nur das Vorhandensein einer selbständigen Armee, Flotte und Luftrüstung gewährt dem russischen Volk eine Überlegenheit in Technologie und Wissenschaft, die dem indischen Volk noch fehlt.

Die bisherige Entwicklung in Indien hat jedenfalls das Land geistig und technisch-wirtschaftlich so vorbereitet, daß es fähig sein wird, in der nächsten Epoche seiner Lebenstätigkeit die deutschen Leistungen der Bismarckzeit pragmatisch zu begreifen und sich dieselben anzueignen. Etwas Höheres ist für Indien (1930 bis 1940) ausgeschlossen. Hindenburg ist noch zu weit und zu hoch für Jungindien; heute scheint erst Bismarck anpackbar zu sein. — Vom Anfang bis zum Ende leidet die indische Industrialisierung an einer einzigen Krankheit, nämlich der Verspätung im Vergleich zu den Großmächten und anderen selbständigen großen Nationen. Wissenschaftlich ist auch anzunehmen, daß diese Verspätung hauptsächlich eine politisch verursachte Verhinderung ist, da das indische Volk als Schutzwaffe gegen England weder eine französische Kontinentalsperre noch einen deutschen Zollverein zur Verfügung hatte.

* * *

In dem Prozeß, durch welchen die indische Wirtschaftsstruktur allmählich umgewandelt wird, kann man 1930 zwei ausgeprägte Strömungen bemerken.

An erster Stelle steht die allgemeine nationalistische Swadeschi- (eigenes Land und eigene Industrie) sowie Boykottbewegung (1905—1910). Die Verdrängung englischer Waren aus dem indischen Markt ist natürlich ihr erstes und wesentliches Merkmal. Das nächste Ziel dieser Bewegung ist die Errichtung indischer Industrien auf modernen Grundlagen, ganz gleich, ob deren Umfang groß, mittelgroß oder klein ist. 1920—1922 hatte die zweite Boykottbewegung sich auf „Charkha“ (Handspinnrad) und Khaddar oder Khadi (Handgewebe) spezialisiert. Der besondere Zweck des Swadeschismus besteht darin, das indische Volk für eine Stufe vorzubereiten, auf welcher es in dem Weltwirtschaftssystem mehr oder weniger als selbstgenügender und selbst bestimmender Faktor wirken kann. Mit Swadeschismus fangen energisch die gleichen Strömungen im indischen Wirtschaftsleben an, die 1841 von Friedrich List im Nationalen System der Politischen Ökonomie theoretisch auseinandergesetzt, sowie in derselben Periode vom deutschen Zoll-

verein technisch-industriell sowie wirtschaftspolitisch verwirklicht wurden..

Der große Krieg (durch Ausmerzungen der deutschen und mitteleuropäischen Konkurrenz) schuf neue Faktoren in der indischen Entwicklung. Rein zufällig half er auch Indien in seiner eigenen Entwicklung zu einer streng industriellen Einheit. Dadurch, daß Deutschland und Mitteleuropa von Indien abgeschnitten waren, entstand zunächst sozusagen ein Hohlraum, der durch Großbritannien allein nicht ausgefüllt werden konnte; vielmehr mußten sich Japan und die Vereinigten Staaten verbinden. Indien befand sich in einer Lage, in der die Auslandseinfuhr der im Lande bestehenden Nachfrage nicht mehr genügte. Die Bedingungen waren daher reif zur Nutzbarmachung der natürlichen Mittel des eigenen Landes und zu deren Verarbeitung zu Fertigwaren. Kurz gesagt, die Swadeschi-Bewegung, die Bewegung zur Entwicklung nationaler Fabrikationskraft, die seit dem ersten Boykott britischer Waren (7. August 1905) wirksam war, erhielt endlich ihre bestgeeigneten wirtschaftlichen Vorbedingungen.

Das zweite Moment in der heutigen Industriebewegung Indiens ist der wirtschaftliche Einfluß des Weltkrieges auf Indien selbst. Wie das Glücksrad sich dreht, so hat die gleiche Swadeschi-Bewegung, die offen und heimlich sowohl von der britischen Regierung als auch von den Interessenvertretern des großbritischen Handels und der Industrie bekämpft worden war, Beschützer und Verbündete bei ihren ehemaligen Feinden gefunden. Im Kampfe gegen Deutschland war Großbritannien gezwungen, um die eigene wirtschaftliche und finanzielle Ausdauer zu stärken, die industriellen Möglichkeiten und Mittel Indiens arbeiten zu lassen. So half England, ungeachtet des eventuellen eigenen Verlustes, am Aufbau eines modernen industriellen Indiens, nachdem derselbe bisher durch Gesetzgebung und Zwang verhindert worden war.

Seit dem Weltkriege rüstet Großbritannien für neue internationale Entwicklung. Zuzufolge der Feststellungen der Esher Militärkommission (1920) muß Indien als Basis für britische Operationen in West-, Mittel- und Ostasien stark ausgerüstet werden. Demgemäß schreitet die industrielle Befestigung oder Bereitschaft für den nächsten Krieg in Indien rasch voran. Seitens der britischen Regierung wurde beschlossen, wo immer möglich, die Schaffung und Stärkung von „Schlüssel“-Industrien innerhalb der Grenzen Indiens zu fördern. So wurde beispielsweise ein „Komitee für

chemischen Dienst“ im Jahre 1920 unter dem Vorsitz von J. T. Thorpe ernannt, das Maßnahmen anzuraten hatte, die bestimmt sind, die chemische Rüstung Indiens im Hinblick auf Großbritannien eventuelle Feinde von morgen zu fördern.

Dazu kommt von der englischen Seite die Kaiserreichsentwicklung-Bewegung, die seit der Imperialkonferenz von 1921 und 1926, sowie 1930 und zwar in Verbindung mit der besonderen Empire-Wirtschaftskonferenz (1923) die kaiserreichliche Bevorzugung in der Zollpolitik und anderen sehr wichtigen Maßnahmen in Gang gebracht hat, die gewissermaßen auch dem Fortschritt der Technik und Wirtschaft Indiens zum Vorteil gereichen können. Außerdem ist nebenbei zu betonen, daß diese Kaiserreich-Bewegung eine der größten Kräfte der Nachkriegs-Weltpolitik ist, viel wichtiger jedenfalls als das Briandsche Paneuropaprojekt.

Mit Hilfe beider Faktoren — durch die schöpferische Initiative der Inder gegen die Kontrolle Großbritanniens und durch die Bemühungen Großbritanniens, die indischen Hilfsmittel gegen seine eigenen Feinde zu verwenden — ist die industrielle Swadeschi-Bewegung Indiens jedenfalls zu einer neuen Kraft in der modernen Weltzivilisation geworden. —

Politisch gesprochen sind also in Indien zwei verschiedene Industrialisierungsbestrebungen im Gange. Aber wie sehr auch die Politik dieser Industrialisierungsbestrebungen, von zwei gegensätzlichen Standpunkten aus betrachtet, antagonistisch erscheinen mag, so können sich die Fachkreise der industriell-chemischen und Ingenieur-Wissenschaften doch leicht überzeugen, daß es nur eine einzige Richtung gibt, in welcher sich Indien bewegt und sich noch einige Zeit lang bewegen muß: das ist der ständige Fortschritt des indischen Volkes und der indischen materiellen Hilfsquellen zu einem technisch entwickelten und wissenschaftlich organisierten Stand moderner, wirtschaftlicher Macht hin. Mit anderen Worten, objektiv betrachtet, würden die Swadeschi- und die britischen Bestrebungen, anstatt gegeneinander gerichtet zu erscheinen, eher verdienen, als gemeinsame Versuche zur Lösung gewisser Fragen wirtschaftlicher Kräfte anerkannt zu werden.

Das Tempo des Fortschritts aber ist noch so unbedeutend, daß sich 1930 eine gewisse Verzweiflung des indischen Volkes, das im indischen Nationalkongreß vertreten ist, bemächtigte, so daß es sich zu einer dritten Boykottierung der englischen Waren sowie zum allgemeinen Freiheitskampf entschloß. Die Eroberung des Staates

ist gegenwärtig bei allen politischen Parteien das gemeinsam erstrebte Ziel geworden — gleichviel, ob die Parteien mäßiger oder radikaler auftreten.

Es ist unmöglich, in der gesamten Entwicklung des Weltindustrialismus oder überhaupt in der Entfaltung der modernen Kultur zwei Hauptfaktoren zu verkennen. Erstens ist es das staatliche Moment, das entweder als Nationalismus oder Protektionismus oder beides, das technisch-wirtschaftliche, handelspolitische sowie sozial-ökonomische Leben eines Volkes stark beeinflusst. In zweiter Linie sind die zunehmenden Ausgaben der Staatsfinanz, besser gesagt die Sozialisierung der öffentlichen Haushaltung im Interesse der völkischen Erziehung, Gesundheit, Wohnung, Kreditgewährung usw. eine der auffallendsten Kräfte in dem ganzen Weltmodernisierungsprozeß.

Die Lehre von diesem objektiven, statistisch begründeten, vergleichenden Industrialismus ist, soweit Indien hierfür in Betracht kommt, einfach. Die gleichen Prozesse und Kräfte, die in der neuen Zeit in den günstiger gelegenen Ländern wirksam gefunden wurden, müssen auch dem indischen Volke zur Verfügung gestellt werden. Indien braucht nur die „Verspätung“, die „Rückständigkeit“, die „zeitliche Entfernung“ zu beseitigen. Dem indischen Volke tut eine Beschleunigung, eine Steigerung des Tempos not, — d. h. nichts anderes als die Beseitigung der bisherigen Verhinderung an den gewünschten Modernisationen. Was heute in Indien fehlt, ist infolgedessen weder eine Umwandlung des Klimas, noch eine Umwandlung der Rasse, noch eine Umwandlung der Religion. Das indische Volk braucht einen Staat, der politische und andere Hindernisse überwindet und die Entwicklungen beschleunigen kann. Das erste Bedürfnis ist ein national gesinnter, aber völkisch-demokratisch verwalteter Staat. Zweitens benötigen wir eine sozialisierte Staatsfinanz. Das ist die technisch-wirtschaftliche Bedeutung der heutigen Bewegungen in Indien für die Weltwirtschaft und Weltkultur.

* * *

Der indische Industrialismus ist schon eine Macht in dem industriellen und kommerziellen System der Welt. Ohne Rücksicht darauf, ob das Kapital und die Leitung indisch oder ausländisch ist und wie klein auch die Zahl der mittleren, großen und Riesenkonzerne sei, hat der größte Teil der organisatorisch-technischen,

wirtschaftlichen und sozialen Probleme der modernen Gütererzeugung und Arbeitsverteilung dort festen Fuß gefaßt. Auch wenn man die technisch-wirtschaftliche sowie kapitalistische Entwicklung Indiens von einem „absoluten“ Standpunkt ohne Berücksichtigung der Ergebnisse pro Kopf der Bevölkerung und pro Quadratmeter des Landes studiert, wird man überzeugt — wie übrigens auch das Internationale Arbeitsamt in Genf 1922 zugegeben hat —, daß Indien in der Rangordnung der Welt schon die achte Stelle als industrielle Macht inne hat, und in den Tropen sogar die erste einnimmt.

Um die Bedeutung des indischen Industrialismus genauer zu verstehen, ist es notwendig, denselben dem Weltindustrialismus gegenüberzustellen. In welchem Verhältnis steht das industrialisierte Indien oder vielmehr Indien mit seiner gegenwärtigen und den nächstfolgenden Stufen der Industrialisierung gegenüber den anderen industriellen Ländern?

Erstens ist es wichtig, sich daran zu erinnern, daß Indien einschließlich Burma (4 432 920 qkm) in der Ausdehnung ebenso groß ist wie drei Viertel Europas abzüglich des europäischen Rußland (6 398 886 qkm) und etwas kleiner als das europäische Rußland (4 701 114 qkm). Dann kann diese Frage ganz einfach in folgender Weise beantwortet werden:

Europa ist nicht in jedem Teil gleichmäßig technisch-wirtschaftlich, sozialhygienisch und ökonomisch-politisch „modernisiert“. Die mittelalterlichen Agrar-, Gesundheits- und bürgerlichen Verhältnisse sind noch in fast zwei Dritteln des europäischen Festlandes vorhanden, wenn man ganz objektiv die Statistik der Industrialisierung und Modernisierung auslegt. Das Verhältnis Englands, Deutschlands und der Vereinigten Staaten, der drei Mächte, welche in dieser Hinsicht die wichtigsten sind, und in geringerem Maße Frankreichs zu Indien, ist, technologisch und wirtschaftlich gesprochen, kein anderes als das dieser Pioniere des modernen Materialismus und industrieller Zivilisation gegenüber den Balkanstaaten, Ost- und Südeuropa und der Türkei. Es ist sehr fraglich, ob Rußland überhaupt höher industrialisiert als Indien ist. Italien und Japan, obwohl „Großmächte“ in Politik und kriegerischer Ausrüstung, stehen, wissenschaftlich betrachtet, gerade einen Schritt voran. Nicht jedes politisch-selbständige europäische Volk steht hinsichtlich seines technisch-wirtschaftlichen Niveaus höher als das heutige Indien.

Es ist eine langwierige Sache, diese Entwicklung von der Stufe der landwirtschaftlichen Zivilisation oder der primitiven und mittelalterlichen „Cottage-(Hütten-)Industrie“ bis zur voll entwickelten, industriellen Ausbildung oder selbst nur bis zur Stufe der Kleinindustrie. Unzweifelhaft zeigt die Wirtschaftsgeschichte, daß diese gesamte Entwicklung sich innerhalb von zwei Generationen (in England in den Jahren 1785—1850, sowie in Frankreich und Deutschland in der Zeit von 1815—1880) vollzogen hat. Das heißt, man braucht keine Jahrtausende, um „modernisiert“ zu werden. Aber, während diese Pioniere ihre Industrialisierung vollzogen, gab es von außen her — wie z. B. in England — keine große Konkurrenz in Form von mächtigeren Industrien; und wenn auch hier und da Konkurrenz — wie z. B. in Frankreich, in Deutschland, in den Vereinigten Staaten, Italien, Japan usw. — vorhanden war, so war der Staat doch immer nationalistisch, frei und mächtig genug, um ihr zu widerstehen und sie mit Benutzung wirtschaftlicher wie auch politischer Mittel zu brechen.

Aber im Falle Indiens ist eine nationalistische, freie und machtvolle wirtschaftliche Gesetzgebung oder Diplomatie und Kriegspolitik nicht möglich gewesen. Infolgedessen konnte ein vollkommen industrialisiertes und wirtschaftlich kräftiges Indien nicht „so schnell“ in der Welt in Erscheinung treten, wie man — durch die Geschichte der letzten drei Generationen veranlaßt — vielleicht hätte erwarten können. Es ist der Mangel an einem selbständigen Staat, der die Verspätung in der Entwicklung Indiens verursacht hat, sowie die Vollendung der Modernisierung zu verhindern scheint. Nur soviel als notwendig ist, Indien als Kriegswerkzeug gegen die Feinde Großbritanniens in Europa, Afrika, Amerika und Asien leistungsfähig zu machen, wird durch die Zoll-, Finanz- und Industriepolitik genehmigt werden.

Die gegenwärtigen Schwierigkeiten auf dem Weg zu einer kräftigen Industrialisierung sind ungeheuer. Die Zahl der technischen und beruflichen Schulen, in welchen Ingenieure, Chemiker und Bankiers für die neuen Industrien und Kreditinstitute ausgebildet werden können, ist, um einen milden Ausdruck zu gebrauchen, durchaus unzureichend.

Das Betriebskapital dieser Industrie- und Kreditunternehmungen muß einesteils im Ausland gesucht werden, genau wie dies in anderen, junge Industrien fördernden Ländern der Fall ist, wie z. B. in Rumänien, in Rußland und bis zu einem gewissen Grad auch in

Italien. Aber es könnte auch ein patriotischer Staat durch Subventionen, Garantienpolitik usw. einige Industrie- und Hypothekenbanken so ausstatten und die in Indien arbeitenden ausländischen Handelsbanken sowie Privatversicherungsanstalten so kontrollieren, daß die wirtschaftliche Entwicklung des indischen Volkes gesichert würde. Das kann jedoch noch nicht der Fall sein. Es ist natürlich bis jetzt unmöglich, den Zeitpunkt vorauszusehen, an welchem Indien zur Stufe des Weltindustrialismus vom Jahre 1914 gelangen wird. Und zu dem Zeitpunkt, wo Indien dieses Niveau erreicht, werden die bahnbrechenden Nationen einen weiteren Schritt vorwärts gemacht haben, d. h. die neue, „zweite“ Industrierevolution vollziehen. Sie einzuholen ist für Indien für geraume Zeit keine Frage praktischer Politik. Es ist aber für Indien nicht erforderlich, gerade das höchste Niveau zu erreichen, da ein Volk auch politisch selbständig, ja wie Italien, Rußland und Japan sogar eine „erstklassige Macht“ sein kann, ohne daß man technisch-wirtschaftlich die amerikanisch-deutsch-englische Stufe erlangt hat.

Es gibt gewisse Waren, welche schwer in jungen Ländern erzeugt werden können. Erstklassige Mechanismen, komplizierte Geräte und Werkzeuge sowie Chemikalien feinerer und bester Sorte müssen auf sehr lange Zeit hinaus aus den älteren industriellen Ländern importiert werden. Wo auch immer die Frage nach Qualität, Genauigkeit, Standardisierung, Präzisionsarbeit usw. auftaucht, wird Indien von fremden Produkten abhängig sein. Wissenschaftlicher, technischer oder Erfindungs-Geist kann nicht auf Bestellung erzeugt werden. Zeit wie auch günstige Umstände sind, um ihn zu schaffen, notwendig. Ein Beispiel der Vereinigten Staaten ist lehrreich in dieser Hinsicht. Um die industrielle Forschung zu fördern, verwendet dieses Land die Summe von 200 Millionen Dollar pro Jahr für rein staatliche Institutionen.

Als Letztes, aber nicht Geringstes, sei bemerkt, daß die Kleinindustrien oder sogar die Mittelindustrien nicht erwarten dürfen, jedes Bedürfnis der ganzen Bevölkerung eines so ausgedehnten Landes wie Indien befriedigen zu können. Man muß vielmehr vorbereitet sein, daß mit dem Fortschreiten der Industrie die Landwirtschaft zum weiteren Aufschwung gebracht wird und daß die Bevölkerung, welche noch heute größtenteils landwirtschaftlich ist, imstande sein wird, über eine größere Kaufkraft zu verfügen. Der landwirtschaftliche Aufschwung sowie die Zunahme der Kaufkraft der ländlichen Bevölkerung sind heute schon Merkmale der in-

dischen Volkswirtschaft. Die Zahl der Männer und Frauen, welche aktiv und mit Verstand im Wirtschaftssystem Indiens als Konsumenten, d. h. als Faktoren in der Nachfrage nach Werten wirken, wird dabei ständig im Wachsen sein. Und dieses Wachsen des Wohlstandes und der Bedürfnisse der indischen Landbevölkerung wird selbstverständlich einen neuen Ansporn zu Käufen vom Ausland geben, in Gestalt von fertigen und halbfertigen Fabrikaten sowie von Fabrikeinrichtungen. Mit anderen Worten, wir gelangen auf dem Wege des Vergleichs der Industrialisierung zu dem Paradox: je mehr industrialisiert und notwendigerweise je reicher Indien wird, um so mehr wird es von anderen industriellen Ländern importieren.

Man braucht nur die Statistiken des Handels zwischen England und Deutschland oder Deutschland und den Vereinigten Staaten in normalen Zeiten zu studieren, um sich zu überzeugen, daß, obwohl diese Länder fast auf derselben industriellen Stufe stehen, doch jedes in dem andern einen ganz ausgedehnten Markt für seine eigenen Produkte findet. Die größere Frage der internationalen Arbeitsteilung ist ungeachtet der Zolltarife praktisch gelöst worden.

Die Industrialisierung Indiens würde somit jedenfalls nicht anders als eine energische Mitarbeit des indischen Volkes mit der übrigen Welt erscheinen. Es kann allerdings nicht geleugnet werden, daß die vorgeschrittenen Völker dadurch auch gezwungen sind, eine Herausforderung seitens dieses jüngsten Konkurrenten insofern anzunehmen, als sie keine andere Wahl haben, ihre wirtschaftliche Organisation umzugestalten und sich unverzüglich zu spezialisieren in der Erzeugung technisch höherer und besserer Waren. Das heißt, daß diejenigen Nationen, welche schon die höchste Stufe der modernen Leistungen erreicht haben, in der nächsten Zukunft die „zweite Industrie-Revolution“ entfalten müssen, während junge Länder, wie Indien usw. und die Völker Euramerikas, welche sich in der indischen Stufe befinden, erst im Begriffe sind, die „erste Industrierevolution“ zu vollenden.

Die chronologische Distanz oder zeitliche Entfernung zwischen den „Erwachsenen“ und den „Jungen“ wird also in gewissen Maßen noch bleiben. Es ist heute unmöglich, wie schon erwähnt, diese technisch-wirtschaftliche Distanz Indiens gegenüber den Vereinigten Staaten, Großbritannien, Deutschland oder Frankreich zu überbrücken. Hier wie in anderen Fällen hat die Geschichte die

Tendenz, in den Beziehungen zwischen Altem und Neuem den normalen Prozeß zu wiederholen. Technik, Wissenschaft und Kultur schreiten jeden Tag fort, dank dem Impuls der jugendlichen Kraft.

* * *

Anmerkung.

Für ergänzende Studien sei noch auf nachstehende Literatur hingewiesen:

- Atkinson, F. J., A Statistical Review of the Income and Wealth of British India. Journal of the Royal Statistical Society, London, Juni 1902.
- Basu, B. D., Rise of the Christian Power in India. 5 Bände. Kalkutta 1924—27. — Ruin of Indian Trade and Industries. Kalkutta 1925. — History of Education in India under the Rule of the East India Company. Kalkutta 1925.
- Dutt, R., Economic History of British India. 2 Bände. London 1904.
- Fraser, L., Iron and Steel in India. Bombay 1919.
- Joint Stock Companies in British India and Indian States.
- Large Industrial Establishments in India. Government of India Central Publication Branch. Kalkutta 1927, 1929.
- Mudholkar, R. N. (Herausgeber), Reports of Indian Industrial Conference 1905—1913. Amraoti.
- Naoroji, D., Poverty an Un-British Rule in India. London 1901.
- Rai, L., England's Debt to India. New York 1918.
- Ranade, M., Essays in Indian Economics. Madras 1906.
- Report of the Indian Fiscal Commission 1921—22. — Report of the Indian Industrial Commission 1916—18. — Review of the Trade of India 1928—29. Govt. of India Central Publication.
- Sarkar, B. K., The Futurism of Young Asia. Leipzig 1922. — Die Lebensanschauung des Inders. Leipzig 1923. — A Scheme of Economic Development for Young India. Kalkutta 1926.
- Statistical Abstract for British India 1917—27. Kalkutta 1928.
- The Swadeshi Movement. Madras 1912.
- Wacha, D. E., Life and Work of J. N. Tata. 1918.

Technik und Verkehr in Indien

Von Hauptschriftleiter Dr. A. Nobel-Berlin

In der fließenden, sich unaufhörlich verändernden, in der unruhigen und ruhelosen Gestaltung und Entwicklung der Welt und jedes ihrer Teile ist die moderne Technik mehr als ein äußeres und äußerlich hinzugefügtes, es ist ein schicksalhaftes, schöpferisches und gar nicht mehr von der Zukunft eines Landes zu trennendes Moment. Indiens moderne Gestalt ist kapitalistisch. In Indien spielen die Eisenbahnen kaum eine geringere Rolle als in unserer Volkswirtschaft. Und die technische Ausbildung der jungen Leute in Indien ist ein bei weitem wichtigeres politisches Moment als ein Gandhi und seine nationalistische Gruppe. Die Maschine ist in Indien heimisch. Technische Kenntnis ist dem Inder geläufig. Die Gewöhnung an den Motor macht ungeheure Fortschritte. Das alles zusammengenommen, ist so bestimmend, daß ein Urteil über Indiens Zukunft und Indiens Möglichkeiten, das ohne die Kenntnis seiner technischen Entwicklung gefällt wird, vollkommen belanglos und von einem höchstens historischen Interesse ist.

Ohne die technische Entwicklung Indiens zu kennen, ist jedenfalls ein Urteil über die wirtschaftspolitische Lage des modernen Indien nicht möglich, und ebenso ist es nicht möglich, die politische Situation in ihren Möglichkeiten, Gefahren und Unmöglichkeiten zu erkennen. Und ohne die Betrachtung der Technik ist es endlich außerordentlich schwer, den modernen indischen Menschen in seiner psychologischen und soziologischen Totalität zu erfassen.

Zunächst einige Worte über die wirtschaftspolitische Situation, soweit sie auf der Technik beruht.

Beginnen wir mit den Bahnen. Das Eisenbahnnetz Britisch-Indiens entspricht heute ungefähr an Länge dem deutschen Vorkriegs-Eisenbahnnetz. Natürlich ist dabei nicht zu vergessen, daß

Britisch-Indien zehnmal größer als Deutschland ist und daß das indische Eisenbahnnetz infolgedessen an Intensität nicht im entferntesten mit dem deutschen verglichen werden kann. Aber man darf die Relativität solcher technischen Bestandteile einer Volkswirtschaft auch nicht zu weit treiben; und in gewissem Umfang ist es sicherlich berechtigt, eine verkehrswirtschaftliche Parallele zwischen Indien und Deutschland zu ziehen, wenigstens statisch. Dynamisch ist allerdings sofort ein ungeheurer Unterschied hervorzuheben; das ist der Umstand, daß das deutsche Bahnnetz im wesentlichen als vollendet gelten kann, während das indische Bahnnetz noch von Jahr zu Jahr wächst und wachsen muß, um mit der übrigen technisch-wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Schritt zu halten. Indien hat 1927 1000 km Bahnen neu gebaut, es hat 1928 700 km und 1929 sogar 1700 km dem vorhandenen Bahnnetz hinzugefügt. Heute hat Indien das deutsche Bahnnetz an Länge schon übertroffen. — Aber der Vergleich geht weiter. Die Geschichte der deutschen Bahnen ist bekannt. Der indische Bahnbau begann im großen erst um 1860, unmittelbar nach dem großen Aufstand der eingeborenen Truppen, also etwa 20 Jahre später als der deutsche Eisenbahnbau. Dafür ist aber das Tempo der indischen Entwicklung sehr viel schneller gewesen. Zwischen 1885 und 1914 haben die Inder jährlich im Durchschnitt 1450 km neue Bahnstrecken gebaut. 1872 bestanden in der Hauptsache erst folgende Strecken: die Querverbindung durch Nordindien, nämlich von Kalkutta über Benares, Allahabad und Delhi nach Lahore im Pandschab. Ferner eine Überlandbahn durch die eigentliche Halbinsel über das Hochland des Dekkan von Madras nach Bombay. Ferner ein Anschluß Bombays an die nördliche Verbindung: Kalkutta—Lahore nach Allahabad. Städte wie Peschawar, Karatschi, Mangalore waren noch ohne Bahnverbindung. In Birma gab es überhaupt keine Bahnen. 1890 hatte Indien noch ein Eisenbahnnetz, das um 30 % kleiner als das damalige deutsche war. Es hatte sich aber dem englischen bereits um fast 10 % genähert. 1912 war England von Indien bereits weit überflügelt, während Deutschland und Rußland erst im Weltkrieg eingeholt und schnell überholt wurden.

Indiens Bahnlänge

(in Klammer die jeweilige Länge des deutschen Eisenbahnnetzes)

1853		34 km	(6 000 km)
1861		2 558	„

1872	.	.	.	.	.	8 540 km	(22 000 km)
1881	.	.	.	.	.	16 000 „	
1890	.	.	.	.	.	27 000 „	(42 000 „)
1901	.	.	.	.	.	41 000 „	
1910	.	.	.	.	.	52 000 „	(59 000 „)
1929	.	.	.	.	.	66 000 „	(53 000 „)

Wenn man die Ziffern der indischen Bahnlängen für die einzelnen Jahrzehnte mit den deutschen vergleicht, so wird die Schnelligkeit der technischen Entwicklung in Indien deutlich. Die exotischen Länder beginnen später, aber in Riesenschritten holen sie die alten Länder ein: Indien hatte schon vor 1890 in seinen Eisenbahnanlagen die meisten kleinen Länder und von großen europäischen Ländern Italien und Spanien überholt, ja war über Kanada, Argentinien, Brasilien und über Australien hinausgewachsen. In den zwei Jahrzehnten zwischen 1890 und 1910 wurden von Indien weiterhin Österreich-Ungarn, Frankreich und England überholt und in der Nachkriegszeit bzw. während des Krieges haben Deutschland und Rußland, wie wir sahen, ihre Positionen in der Weltstatistik der Bahnlängen an Indien abgeben müssen, wobei man freilich die große Einbuße berücksichtigen muß, die Deutschland im Weltkriege an Bahnlinien erlitten hat. Wir finden Indien heute an zweiter Stelle in der Welt, nur noch übertroffen von den Vereinigten Staaten, die allerdings das Doppelte an Fläche, wenn auch nur 40 % der Bevölkerung Indiens, aufweisen.

Dieselbe stürmische Vorwärtsentwicklung können wir in der Kohlenproduktion Indiens beobachten.

Kohlenproduktion in Indien:

1891	2,3 Millionen Tonnen	1916	17,2 Millionen Tonnen
1896	3,9 „ „	1921	19,3 „ „
1901	6,7 „ „	1925	20,9 „ „
1906	8,6 „ „	1929	23 „ „
1910	12,4 „ „		

Indien hat also heute schon beinahe die gleiche Kohlenproduktion wie Belgien. Deshalb ist ein Vergleich zwischen der Entwicklung der belgischen Kohlenförderung mit der indischen wohl angängig. Es zeigt sich, daß die Kohlenproduktion Indiens im Jahre 1921 der Kohlenproduktion Belgiens im Jahre 1891 entspricht, daß die Kohlenproduktion Indiens im Jahre 1925 der belgischen Situation 1895 entspricht, während die heutige indische Produktion ziemlich genau

die belgische Zahl von 1925 darstellt. Während also anfänglich Indien als Kohlenland drei Jahrzehnte hinter Belgien zurück war, hat es dann in mächtigen Sprüngen Belgien eingeholt.

Auch in der Produktion von Roheisen, einer sehr jungen indischen Industrie, tritt eine ähnliche Entwicklung hervor.

Produktion von Roheisen in Indien:

1913	208 000	Tonnen
1923	623 000	„
1925	813 000	„
1926	900 000	„
1929	1 118 000	„

Hier klettert die indische Ziffer mit erstaunlicher Geschwindigkeit seit 1913 in die Höhe. Vorher war eine nennenswerte Produktion überhaupt nicht vorhanden, denn das bekannte Tatawerk ist erst 1911 gegründet worden. Heute scheint es nicht mehr lange zu dauern, bis Indien beispielsweise die Produktion des Saargebietes übertroffen haben wird. Es hat heute schon die Produktion Kanadas erreicht, die italienische und die schwedische übertroffen. Und bei dem großen Reichtum an Eisenerzen kann es auch nur noch eine Frage der Zeit sein, daß Indien in seiner Roheisenproduktion mit Ländern wie Deutschland, Frankreich, England, ja vielleicht sogar mit den Vereinigten Staaten konkurrieren kann.

Anhand der Beispiele dürfte klar geworden sein, daß die Besonderheit der technischen Entwicklung in Indien in ihrem Tempo liegt. Das war am deutlichsten bei den Bahnen zu beobachten. Aber welche direkten wirtschaftspolitischen Wirkungen hat der schnelle und bewunderswerte Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes? Die indische Eisenbahn ist die wichtigste Waffe gegen die Hungersnöte. Die andere große Waffe werden wir später schildern: das Bewässerungswerk.

Die Geschichte der indischen Hungerkatastrophen ist entsetzlich, obwohl sie nur in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum bekannt ist. Bekanntlich beruht die indische Landwirtschaft durchaus auf dem Monsun, jener feuchten Luftströmung, die Indien besonders vom Juni bis Oktober vom Indischen Ozean aus überflutet und große Niederschlagsmengen mit sich bringt. Da die übrigen Monate ziemlich gleichmäßig trocken sind, so beruht nicht nur Indiens Wohlergehen, sondern sein nacktes Leben auf der Ergiebigkeit des Monsuns. Beginnt der Monsun zu spät, endet er zu früh, oder

bringt er zu wenig Regen, so verdorren weite Landstrecken Indiens und an eine Ernte ist nicht zu denken. Ein bahnloses Indien konnte nichts anderes tun, als die Bevölkerung solcher, von der Dürre betroffenen Gebiete einfach verhungern lassen. Das ist denn auch in früheren Jahrzehnten in einem erschreckenden Umfange der Fall gewesen. In einem Indien-Buch schildert Pierre Loti, der bekannte französische Schriftsteller, seine in den Jahren 1899 und 1900 unternommene Reise durch Indien. Damals herrschte eine große Dürre, und Loti mußte in vielen Städten Zeuge sein, wie die Menschen zu Hunderten, ja zu Tausenden dem Hunger erlagen, voran die Kinder. Ergreifend sind seine Schilderungen von der Stadt Jaipur, wo er den Verzweiflungsschrei der verhungern den Menschen nächtelang, tagelang, ja wochenlang hörte. Und damals wurde schon ungeheuer viel gegen die Hungersnot getan und konnte getan werden, da bereits Bahnen da waren, die Lebensmittel heranbrachten. Aber aus dem Jahre 1770 wird berichtet, daß mehr als ein Drittel der Bevölkerung in der Provinz Bengalen buchstäblich Hungers starb. Und im Anfang des 19. Jahrhunderts haben die Hungersnöte zu entsetzlichem Massensterben, zu Verzweiflungsschritten der Bevölkerung, ja stellenweise zu Kannibalismus geführt. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß die große Dürre 1918/19 zu einer ähnlichen Katastrophe geführt hätte, wenn es nicht möglich gewesen wäre, vermittels der Bahnen das aus aller Welt, vor allem aus Australien herbeigeschaffte Getreide in die vom Hunger am meisten bedrohten Gebiete zu schaffen.

Diese wohlthätige Wirkung der Eisenbahnen ist eine Besonderheit für Indien. Wir sehen das Gegenbeispiel in dem eisenbahnarmen China, wo die Hungersnöte immer noch die Rolle spielen, wie in Indien vor und im Anfang der englischen Herrschaft, jedenfalls vor der Einführung der europäischen Technik und Zivilisation. — Im übrigen haben natürlich die indischen Bahnen wirtschaftspolitisch dieselben Wirkungen, wie in anderen Ländern. Das Bahnnetz Indiens bildet die Voraussetzung, die *conditio sine qua non*, für eine kapitalistische und technische Entwicklung des Landes. Deshalb seien noch einige Worte über die technische Gestaltung des indischen Eisenbahnwesens hinzugefügt.

Das indische Eisenbahnnetz weist vier verschiedene Spurweiten auf. Die größte Spurweite (1,676 m), also die gleiche wie sie Spanien hat, findet sich auf der Hälfte der Strecken. Ein weiteres Drittel hat Meterspurweite, darunter sind einige große Strecken wie

die Linie von Ahmedabad nach Delhi und die Linie von Madras nach Madura. Die beiden anderen Spurweiten sind 0,672 und 0,610. Sie finden sich fast nur auf Nebenstrecken. — Der Bahnbau in Indien hat sich gleich im Anfang schwierigen Problemen gegenüber gesehen. Schon in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts tauchte die Notwendigkeit auf, die Ghats zu überschreiten, jenes lange Gebirge, das die indische Westküste begleitet und alle Küstenstädte an dieser Westküste, vor allem Bombay, vom Innern des Landes abschließt. Die Bahn von Bombay nach Kalkutta mußte über den sogenannten Thal-Ghat geführt werden, die von Bombay nach Madras über den sogenannten Bhor-Ghat. Die beiden Paßhöhen sind über 500 m hoch. Sie wurden 1855 und 1877 bewältigt. Die Bahn im Bhor-Ghat, also Bombay—Madras, überschritt das Gebirge in insgesamt 4 km Tunnels (der längste Tunnel hat die Länge von 320 m) und 8 Viadukten (der längste war 160 m lang und 150 m hoch). Der Thal-Ghat wurde mit zwei Tunnels von je 480 m Länge und einem Viadukt 240 m lang und 180 m hoch durchquert. Wenn man den wilden Charakter der Landschaft bedenkt, so ist jener Bahnbau für die damalige Zeit eine verhältnismäßig große Leistung gewesen. — Die englischen Ingenieure sind, wie sich denken läßt, am stolzesten auf ihre Gebirgsbahnen. Die berühmteste ist in Indien die merkwürdig altertümliche aus den siebziger Jahren stammende Strecke nach Darjeeling im Himalaya. Sie ist nur 82 km lang, aber muß zu einer Höhe von 2200 m emporsteigen; die schärfste Kurve hat einen Radius von 18 m. Die Strecke hat keine Tunnels. Eine andere verhältnismäßig früh, nämlich 1898, gebaute Bergbahn liegt in Südindien in den Nilgiri-Bergen und verbindet das Sommerquartier der Regierung von Madras, das etwa über 2000 m hoch liegende Ootacamund, mit der Hauptlinie. Die letzten 19 km dieser Bahn sind Zahnradbahn. Auch die zentral-indische Sommerresidenz, das berühmte Simla, ist mit einer Bergbahn an das Hauptnetz angeschlossen. Simla liegt an den Hängen des Himalaya in einer Höhe von 2200 m. Diese Bahn hat 103 Tunnels, deren längster jedoch nur 1 km lang ist. Um noch ein Beispiel aus der letzten Vergangenheit anzuführen, haben die britischen Ingenieure eine Bahn auf den Khaiberpaß gebaut, jenem vielgenannten Bergübergang aus der nordindischen Ebene nach Afghanistan. Die Bahn auf den Khaiberpaß ist 1925 nach fünfjähriger Arbeit vollendet worden. Die Bergstrecke hat eine Länge von 43 km und umfaßt 34 Tunnels; der höchste Punkt der Bahn liegt 1200 m hoch.

Die Bahn überschreitet übrigens den Paß nicht, sondern führt nur bis zur Landesgrenze. Sie ist im wesentlichen aus strategischen Rücksichten gebaut worden. Der Bau war sehr schwierig. Nicht nur, daß 2,3 Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden mußten; auch die kriegerischen, doch schwachen Bergstämme machten Schwierigkeiten. Diese Strecke ist übrigens in der größten Spurweite angelegt. Eine sehr schwierige Strecke hat man auch vor kurzem in Belutschistan gebaut; sie durchquert den Khojakaß. Die Bahn steigt an der steilsten Stelle im Verhältnis 1 : 25. — Große technische Probleme stellt auch der Brückenbau dem Eisenbahningenieur in Indien. Die größte Brücke hat eine Länge von 3 km und besteht aus 93 Bogen, welche je 30 m überbrücken. Die große Brücke über das Delta des Godawari, das die Bahn von Madras nach Kalkutta überqueren muß, hat eine Länge von 2,7 km mit 56 Bogen von je 45 m Spannweite. Eine große Bogenbrücke führt bei Sukkur über den Indus. Birma hat den Gohteikviadukt aufzuweisen, der etwa 1 km lang ist. Die Stahlgestelle dieses Viaduktes sind 100 m hoch. Der längste Tunnel Indiens liegt an der Grenze zwischen Belutschistan und Afghanistan. Es ist der schon erwähnte Khojaktunnel mit 4 km Länge.

Das Bahnnetz Indiens, das jedes Jahr um etwa 1000 km erweitert wird, ist für die englische Schwerindustrie eine ausgezeichnete Einnahmequelle, die übrigens eifersüchtig gewahrt wird. Einen Teil der Schienen stellt allerdings Indien selbst her, und zwar in den schon erwähnten Tatawerken, welche von der britisch-indischen Regierung subventioniert werden. In manchen Jahren liefern die Tatawerke die Hälfte der Schienen der indischen Bahnen. Der weitaus größte Teil der Aufträge aber geht nach England, und zwar im Rahmen der oft genannten indischen Staatsaufträge. Der Bedarf der indischen Bahnen wird sich jährlich vielleicht auf einige hundert Millionen Mark stellen. Gelingt es den Indern, ihre politische Selbständigkeit innerhalb des sogenannten Dominion-Status zu erreichen, so werden sich die Chancen der nichtbritischen Industrien in diesem sehr wichtigen Teile des Imports außerordentlich verbessern. Denn dann wird es wohl nicht weiter möglich sein, daß England sich eine Monopolstellung sichert. Heute werden zwar auch schon die indischen Staatsaufträge ausgeschrieben, aber es geht alles über England; zuständig ist das India Stores Depot in London. Die Preise werden in britischer Währung angegeben. — Von den indischen Bahnen sind sieben Zehntel im Staatsbesitz und

drei Zehntel werden von der Regie des Staates selbst geführt. Für die indische Wirtschaft spielen diese Bahnen auch insofern eine große Rolle, als sie vielen Indern Erwerbsmöglichkeiten und Arbeit bieten. Von den 800 000 Arbeitnehmern der indischen Bahnen sind knapp 7000 Europäer, etwa 13 000 Mischlinge und der Rest Inder. — Hierher gehört auch ein Wort über die Sicherheit auf den indischen Bahnen. Tödliche Unfälle ereigneten sich in den letzten Jahren jährlich durchschnittlich fast 3000. Es ist schwer, eine Vergleichszahl zu geben. Bei den deutschen Bahnen gab es im Jahre 1928: 750 Tote, 1927: 660 Tote. Die deutschen Bahnen haben ungefähr ebensoviel Personal wie die indischen. Von diesem Personal verunglückten tödlich in Deutschland in den letzten Jahren etwa jährlich 430, in Indien ungefähr ebensoviel. Die Sicherheit der indischen Bahnen scheint also nicht viel geringer als die der deutschen zu sein. — Man reist in Indien sehr bequem, viel bequemer als in Deutschland, wenn man erster Klasse fährt, was die Europäer fast ausschließlich tun — aber man reist in Indien sehr viel unbequemer als in Europa, wenn man, wie die Mehrzahl der Inder selbst, dritter Klasse fahren muß. Die dritte Klasse pflegt auf allen indischen Bahnen überfüllt zu sein. Die Bequemlichkeit ist gering. Der Fahrpreis der dritten Klasse beträgt pro Meile etwa 4 Pfg. Eine Meile ist bekanntlich 1,6 km und der Kilometer kostet dritter Klasse auf der deutschen Bahn ebenfalls 4 Pfg. Der Fahrpreis zweiter Klasse kostet pro Meile etwa 8 und in der ersten Klasse etwa 16 Pfg. Die Abteile erster Klasse sind ebenso geräumig, bequem und luxuriös, wie die Abteile dritter Klasse unbequem und primitiv sind. Besondere Schlafwagen gibt es nur ausnahmsweise. Man kann in der ersten wie in der zweiten Klasse im Abteil schlafen, falls man sich vorher den Platz hat reservieren lassen. Der Reisende pflegt sein eigenes Bettzeug, Kopfkissen sowie Decken, mitzubringen. In den meisten indischen Wagen fehlt der Seitengang, so daß auf den größeren Strecken die Wagen nicht nur der größten Spurweite wegen, sondern auch wegen der vollständigen Ausnutzung der Wagenbreite geräumiger sind. Die Fahrt von Bombay nach Kalkutta — es sind 2170 km — wird in etwa 42 Stunden zurückgelegt und kostet erster Klasse etwas über 200 Mark. Die Strecke von Bombay nach Madras mißt 1300 km — ist also doppelt so weit wie von Berlin nach Heidelberg — und wird in 33 Stunden zurückgelegt. Der Fahrpreis beträgt in der ersten Klasse ungefähr 160 Mark. — Die Elektrifizierung der indischen

Bahnen steckt noch in den allerersten Anfängen. Innerhalb des Stadtbildes von Bombay sind allerdings alle Linien elektrifiziert. Diese Elektrifizierung wird landeinwärts fortgesetzt. Die Kraftwerke Bombays beruhen zum Teil auf Wasserkraft (Tata-Scheme).

Im Verhältnis zu den Bahnen ist das Straßennetz schlecht ausgebaut. Es gibt vier große Überlandstraßen in Indien, welche im ganzen eine Länge von 8000 km haben. Die älteste dieser großen Straßen führt quer durch Nordindien durch die Ebene des Ganges und über den Indus an die Grenze von Afghanistan. Es ist die sogenannte große Trunkstraße von Kalkutta zum Khaiberpaß. Sie berührt Benares, Allahabad, Luknow, Delhi und Lahore. Die zweite große Straße führt von Kalkutta nach Madras, eine dritte von Bombay nach Delhi über Agra und eine vierte schließlich von Bombay nach Madras über Puna nach Bangalore. In dem Maße wie der Ausbau des Straßennetzes fortschreitet, nimmt auch der Überland-Automobilverkehr zu. Die Ausgaben für Straßenbau im Jahre 1926 betrugen 120 Millionen Mark. Der größte Teil dieses Geldes wird auf dem Wege der Grundsteuer aufgebracht.

Die Schifffahrt spielt dem Landverkehr gegenüber eine untergeordnete Bedeutung; eine Binnenschifffahrt gibt es praktisch nur in Nordostindien. Zwar ist der Ganges verhältnismäßig weit hinauf schiffbar, aber größeren Umfang hat die Flußschifffahrt nur auf dem Brahmaputra, während der Indus wegen seiner Strömung und dem großen Wechsel der Wassermassen für die Schifffahrt gänzlich ungeeignet ist. Die Kanäle und Lagunen in Südindien werden von Kähnen befahren, in neuerer Zeit auch von kleinen Motorbooten. — Die Küstenschifffahrt spielt eine große Rolle zwischen Bombay und Karatschi einerseits, und andererseits zwischen Bombay und den Häfen der Malabarküste, also Goa, Mangalore und Kalikut. Die Küstenschifffahrt war früher in indischen Händen. Durch mannigfache Schikanen haben es jedoch die Engländer fertig gebracht, die indische Küstenschifffahrt britischen Reedereien in die Hände zu spielen.

Der Luftverkehr spielt praktisch noch gar keine Rolle. Die große Luftlinie England—Indien über Alexandria—Bagdad, entlang der persischen Südküste mit dem indischen Endpunkt Karatschi im Indus-Delta, welche die Reisezeit auf eine knappe Woche abkürzt, hat bislang keine großen Erfolge gehabt. Aber natürlich ist die Verbesserung dieses Luftdienstes, der vor allem für die Post in Betracht kommt, nur eine Frage der Zeit. Die Verbesserung

muß in erster Linie in der Erhöhung der Sicherheit bestehen. Die englischen Indien-Flugzeuge hatten eine bedenklich hohe Unfallstatistik.

Gleichen Schritt mit dem Ausbau des behandelten Transportwesens hält der übrige Teil des Verkehrswesens: Post, Telefon und Telegraph. Die Engländer haben es verstanden, auch hier zuverlässig und im ganzen organisatorisch geschickt zu arbeiten. Im Telegrammverkehr zwischen Europa und Indien, der ehemals zu einem großen Teile durch die berühmte Siemens-Linie bewältigt wurde, überwiegt nun die drahtlose Telegraphie. Die Verbindungsstation in England ist Rugby; die indische Station steht in der Nähe von Puna. — Die Überlandleitungen der indischen Telephonie sind noch im Ausbau begriffen. Heute existieren in der Hauptsache zwei große Linien: erstens Bombay—Delhi mit vielen Abzweigungen, und zweitens Kalkutta—Lahore, ebenfalls mit vielen Abzweigungen. Interessant ist, daß seit 1922 die Hauptstadt Tibets, Lhasa, ans indische Telephonnetz angeschlossen ist. Ob aber diese Verbindung funktioniert, entzieht sich unserer Kenntnis.

Natürlich hat die geschilderte Entwicklung des indischen Verkehrsapparates nicht nur wirtschaftspolitische Folgen gehabt. Vielmehr hat das Verkehrswesen auch politische Auswirkungen gezeigt, vor allen Dingen in dem Sinn einer sehr großen Vereinheitlichung des Landes, das ja keine Nation im europäischen Sinn, überhaupt nicht ein Volk mit einer Kultur, einer Tradition, einer Literatur und einer Denkart beherbergt. Indien ist vielmehr von vielen Völkern bewohnt. Es hat über 200 Sprachen, die Dialekte nicht mitgerechnet; seine Bevölkerung setzt sich aus drei grundverschiedenen Rassen zusammen, der arischen, der dravidischen und schließlich den mongoloiden, ganz abgesehen freilich von den zahlenmäßig geringen Resten gewisser Urrassen. Dieses Indien, das sehr im Gegensatz zu China, auch heute noch keine Einheit, sondern ein Konglomerat von Rassen, Religionen und Sprachen aller Art bildet, ist nicht zuletzt durch das Verkehrswesen sich wenigstens der politischen — erst von England inaugurierten — Einheit bewußt geworden. —

Gehen wir jetzt dazu über, eine Übersicht über die indische Industrientwicklung zu geben, so sei zunächst einiges über die kolonialpolitischen Methoden vorausgeschickt.

Entscheidend ist der Gegensatz zweier ganz verschiedener kolonialpolitischer Methoden. Alle Kolonien der europäischen Mächte

sind ursprünglich als Ausbeutungskolonien gedacht. Darüber darf man sich durch keine wie immer geartete Phraseologie oder Ideologie täuschen lassen. Die ersten Portugiesen in Indien berauschten sich an dem Gedanken, dieses arme Heidenland und seine vielen Millionen Seelen für das Christentum zu gewinnen. Aber obwohl sie sehr gern von diesem, ihrer Ansicht nach edlen und idealen Werk der Missionstätigkeit sprachen, und ihre Missionare – genannt sei nur Franz Xaver – auch ehrliche, ja geniale Anstrengungen in dieser Richtung machten, so war den Portugiesen doch die Ausbeutung der Kolonie Indien dringlicher. Und diese Ausbeutung ist ohne jeden Skrupel durchgeführt worden. Als nach den Portugiesen die Holländer an der palmenreichen Küste Ostindiens landeten, benahmen sie sich um nichts besser als die Portugiesen. Und als die Franzosen wiederum die Holländer ablösten, wollten sie nicht die Kolonialpolitik in ihrem Wesen verändern, sondern wollten sich nur an die Stelle der Holländer, der bisherigen Ausbeuter, setzen. Und auch der britische Standpunkt gipfelt in jenem unsterblichen Satz, den die Londoner Aufsichtsräte der ostindischen Kompagnie an den Generaldirektor der ostindischen Kompagnie nach Indien schrieben: „Regieren Sie mit Milde, aber schicken Sie Geld.“ Die Kolonialpolitiker waren immer Merkantilisten, und ihr Ziel ging sehr darauf hinaus, die Zahlungsbilanz ihres Heimatlandes auf Kosten der Kolonien zu verbessern. Die einfachste Methode war, wie es Spanier und Portugiesen zunächst in Amerika taten, Gold und Silber zu rauben und es nach Sevilla und Lissabon zu schicken. War das nicht mehr so einfach möglich, so gestalteten sich die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Mutterland und Kolonie ein wenig komplizierter; Maxime aber war immer: die Kolonie solle ans Mutterland möglichst billig Rohstoffe liefern und vom Mutterlande möglichst teuer fertige Waren kaufen. Im Verfolg dieser merkantilistischen Kolonialpolitik haben die Engländer des 18. und auch noch des 19. Jahrhunderts ziemlich planvoll und ziemlich skrupellos die einheimischen Industrien Indiens zugrunde gerichtet. In Verfolg dieser Politik haben die Engländer noch in der jüngsten Vergangenheit, wie bereits erwähnt, die Küstenschiffahrt indischen Firmen abgenommen und sie englischen Reedereien in die Hände gespielt. Deshalb ist in den Reden, die in London auf der Round Table-Conference gehalten wurden, immer wieder die Klage laut geworden: ihr Engländer habt unsere Heimindustrie zerstört, um euch an uns zu

bereichern. Und aus den Reden eines Gandhi klingt — hier freilich ins Groteske verzerrt — der gleiche Vorwurf. Das berühmte Schlagwort Gandhis: „Swadeschi“, meint ja nichts anderes, als diese Entwicklung wieder rückgängig zu machen, indem wieder die alte Heimindustrie ins Leben zurückgerufen und an die Stelle der modernen Technik und Zivilisation gesetzt werden soll — ein grotesker und über alle Maßen törichter Versuch, die Entwicklung der modernen Technik aufzuhalten, ja das Rad der menschlichen Geschichte zurückzudrehen. Dabei ist es gar nicht mehr nötig, jener ausbeuterischen Kolonialpolitik durch solche Kurpfuschermittel in den Arm zu fallen. Indien hat sich längst selbst geholfen.

Denn die zweite Phase der kolonialpolitischen Entwicklung brachte die große Gegenbewegung, den großen Gegenangriff auf die Maxime, daß die Kolonie nur dazu da sei, dem Herrscherlande billige Rohstoffe zu verkaufen und teuer fertige Waren abzunehmen. Es sei daran erinnert, daß das größte Ereignis dieser Gegenbewegung die Selbständigkeitserklärung der Vereinigten Staaten in Amerika gewesen ist, als die weißen Siedler sich weigerten, nach jener Maxime zu handeln. Andere Kolonien wie Indien konnten wegen ihrer politischen und militärischen Schwäche nicht so forsch vorgehen wie die weißen Nordamerikaner. Aber sie haben die Hände nicht in den Schoß gelegt, sie haben tatsächlich Abhilfe geschaffen, und sie haben, wenigstens in Indien, manchen großen Sieg davongetragen. Und die Ironie historischer Entwicklung wollte es, daß aus dem Herrschervolk selbst diese Bestrebungen unterstützt wurden. Verlockt durch die billige Arbeitskraft sind britische Kapitalisten darangegangen, eine indische Textilindustrie, eine indische Schwerindustrie und manche andere Gewerbebezüge mit dem Standort in Indien ins Leben zu rufen. Bombay, Kalkutta, Ahmedabad sind heute moderne Fabrikstädte. Ich werde nie die Enttäuschung vergessen, die ich erlebte, als ich in Ahmedabad, ohne die Stadt noch zu kennen, auf ein Minarett stieg, um die morgenländische Stadt von oben zu sehen: die Tempel der Jainas und Hindus, die Kuppeln der Moscheen und die alten Paläste aus der islamischen Sultanszeit dieser Stadt — alles das verschwand in einem Kranz moderner Fabrikessen, und der Hauptindruck von oben unterschied sich kaum von dem einer europäischen Fabrikstadt. Nun sind freilich nicht alle indischen Städte Fabrikstädte wie die genannten. Und auf ganz Indien bezogen, bildet die Industrie nur einen verschwindenden Bestandteil.

Zahl der industriellen Arbeiter:

Stadt	Einwohnerzahl	Zahl der Arbeiter
Kalkutta . . .	1 400 000	300 000
Bombay . . .	1 200 000	180 000
Madras . . .	527 000	25 000
Ahmedabad . .	275 000	50 000
Jamshedpur . .	80 000	40 000
Land		
Madras . . .	42 Millionen	124 000
Bombay . . .	20 „	370 000
Bengalen . . .	47 „	550 000
Birma . . .	14 „	100 000
Ver. Prov. . .	46 „	80 000
Biehar-Orissa .	35 „	74 000
Zentr. Prov. . .	14 „	70 000
Pandschab . . .	21 „	55 000

Immerhin hat eine Stadt wie Kalkutta mehr als 20 % Arbeiter, eine Stadt wie Bombay mehr als 15, eine Stadt wie Ahmedabad fast 20, Madras 5 und die berühmte Eisenstadt der Tatawerke, Jamshedpur, sogar 50 %. Die gesamte Arbeitermenge Indiens dürfte knapp 3 Millionen betragen, wenigstens diejenigen, welche wir in europäischem Sinn als Fabrikarbeiter zu bezeichnen pflegen. Im indischen Bergbau sind 265 000, in der Textilindustrie 800 000, in der Metallindustrie etwa 170 000 Menschen beschäftigt. Das ist natürlich verhältnismäßig wenig, wenn man daran denkt, daß Deutschland mit nur $\frac{1}{5}$ der Einwohnerzahl Indiens im Bergbau 800 000, in der Metallindustrie 2,3 Millionen und in der Textilindustrie 900 000 Arbeiter beschäftigt.

Indien hat sich jedenfalls eine Industrie geschaffen, die zwar noch nicht so groß wie die eines europäischen Landes, aber doch immerhin beträchtlich genug ist. Es ist also nichts mehr damit, daß die Inder zu teurem Preise die fertigen Waren des Mutterlandes kaufen; sie haben sich selbst Fabriken gebaut, welche dem Mutterlande Konkurrenz machen. Und diese Konkurrenz ist sehr beträchtlich. Die indische Produktion in Baumwollgeweben konnte schon 1910 $\frac{1}{3}$ des Bedarfes Indiens befriedigen; aber 1928 konnte sie schon $\frac{2}{3}$ des Eigenkonsums decken. Die in Indien ansässige Juteindustrie verarbeitet heute die Hälfte der geernteten Jute, und nicht nur das. Die indischen Baumwollwaren haben nicht nur in Indien selbst

der englischen Ware aus Lancashire starke Konkurrenz gemacht, sie haben sich auch einen großen Teil des Auslandsmarktes erobert, vor allem in Ostasien und in Afrika. Die Jutespinnereien Kalkuttas umfassen heute 65 % der Welterzeugung. Das ist besonders für Deutschland von großem Belang, denn neben England ist Deutschland das wichtigste Jute verarbeitende Land der Welt.

Dabei ist nur das Kapital, höchstens der Unternehmer und ein Teil der leitenden Angestellten britisch. Die Arbeitskraft ist indisch, und nicht nur der Lohn, sondern ein großer Teil der Produktionskosten bleibt in Indien. Die Schädigung der britischen Industrie, die ihren Standort in England hat, bleibt in vollem Umfang bestehen; auch wenn ein Teil des Unternehmergewinns nach England fließt. Es ist aber auch ein großer Irrtum zu glauben, daß die Industriellen in Indien ausschließlich Engländer sind – das war früher einmal, ist aber längst nicht mehr der Fall. Der große Vorwurf der Ausbeutung der indischen Arbeiter durch Kapitalisten fällt heute teilweise auf die Inder selbst zurück. Das ist ein Umstand, der in der indischen nationalistischen Literatur geflissentlich verschwiegen wird. Die indische Baumwollindustrie, welche fast ausschließlich in Bombay und Ahmedabad sitzt, dürfte zur 50 % in indischen Händen sein. Die große Juteindustrie Kalkuttas und seiner Vorstädte gerät immer mehr in indischen Besitz. Auch an der Schwerindustrie sind Inder, vor allem Parsen, maßgebend beteiligt; Tata, nach dem das größte indische Eisenwerk heißt, war ein Parse. Auch die Elektrizitätsindustrie und Kraftwirtschaft sieht heute als wichtigsten Unternehmer den Inder selbst.

Jedenfalls muß heute der Engländer in Indien mit der eigenen Wirtschaft dieses Kolonialgebietes rechnen. Uns in Deutschland kann diese Entwicklung nur recht sein. Wir haben zwar, wenn ich das hier aussprechen darf, meines Erachtens kein Interesse daran, daß Indien eine radikale Selbständigkeit erringt, denn das würde das sichere Chaos, den Bürgerkrieg und überhaupt einen Zustand bedeuten, wie ihn das unglückliche China heute zu ertragen hat. Vielleicht würde es den Bolschewismus bedeuten, der in Indien, noch weniger als in Rußland, eine produktive Volkswirtschaft aufbauen könnte. Wir haben aber ein Interesse daran, daß Indien sich in enger freundschaftlicher Verbindung mit England, und dadurch mit Europa, seine Freiheit erobert in Gestalt eines Dominions wie Südafrika. Als Grund unseres Interesses möchte ich etwas rein wirtschaftliches anführen: Handelsfreiheit und Ge-

werbefreiheit in Indien für den deutschen Kaufmann und deutschen Industriellen. Eine Freiheit, die heute von den herrschenden Engländern, zwar nicht formal, aber doch praktisch bei tausend Gelegenheiten illusorisch gemacht wird. Daß ein solches materielles Interesse Deutschlands an der indischen nationalen Zukunft nichts mit Ausbeutung zu tun hat, dürfte schon deshalb klar sein, weil wir ja in bezug auf Indien eine sehr passive Handelsbilanz haben und wohl immer haben werden.

Beteiligung Deutschlands am indischen Handel:

Jahr	Gesamt- einfuhr Mill. M.	Deutsche Einfuhr Mill. M.	Gesamt- ausfuhr Mill. M.	Ausfuhr nach Deutschland Mill. M.
1926	3376	260	4621	327
1927	4003	240	4904	493
1928	4030	247	5067	495
1929	3793	245	4736	391

Wir verkaufen also an Indien für einige Hundert Millionen Mark weniger Waren, als wir von Indien kaufen. Der Gewinn liegt also bei Indien. Die Schlußfolgerungen, welche aus diesem Teil der Betrachtungen gezogen werden können, dürften damit klar geworden sein. Indien hat sich mit den technischen Mitteln der modernen aus Europa importierten Zivilisation eine heimische Industrie geschaffen und sich dadurch in den Stand gesetzt, seinen politischen Freiheitskampf durch den wirtschaftlichen Konkurrenzkampf mit England zu ergänzen. Es ist anzunehmen, daß dieser wirtschaftliche Kampf, geführt mit der Waffe der Industrietechnik, ausschlaggebend sein wird. Wie sehen nun die indischen Industrien aus?

Was ihren wichtigsten Teil, die Textilindustrie, betrifft, so hat sie sich durchaus nach europäischem Muster und unter europäischer Leitung entwickelt. Mit ihren 7 Millionen Baumwollspindeln und ihren 130 000 Webstühlen ist die indische Textilindustrie imstande, das doppelte von dem zu fabrizieren, was die Hausindustrie in mühseliger Arbeit herstellt. Die Juteindustrie, welche im ganzen 330 000 Arbeiter beschäftigt, ist im Gegensatz zur Baumwollindustrie erst während des Krieges groß geworden, obwohl die erste indische Jutefabrik schon 1855 entstand.

Der indische Bergbau beschäftigt im Kohlenbergbau 182 000 Bergleute, von denen übrigens $\frac{1}{4}$ Frauen sind. Auch die Kinderarbeit ist in indischen Bergwerken noch sehr verbreitet, und es ge-

hört wiederum zu den in der indischen nationalistischen Literatur verschwiegenen Tatsachen, daß daran in der Hauptsache die indischen Bergwerksunternehmer schuld sind. Die indische Kohlenproduktion beschränkt sich heute auf ein relativ kleines Kohlenrevier, das in Nordostindien, und zwar in Bengalen und Orissa, liegt. Es wurde schon erwähnt, daß die Produktion ungefähr der belgischen nahe kommt. Zu weiterem Vergleich soll hinzugefügt werden, daß die Kohlenproduktion Japans nur um $\frac{1}{2}$ größer ist.

Fast noch wichtiger als der Kohlenbergbau ist der Erzbergbau. Vor allen Dingen handelt es sich um das Manganerz. Die Lager befinden sich in der Nähe von Nagpur in Mittelindien; die Ausbeute hat 1892 begonnen. Dieser Teil des Bergbaus beschäftigt 20 000 Menschen.

Hierher gehört auch die Erdölproduktion, die fast ausschließlich auf Birma entfällt, jener indischen Provinz, die geographisch sowohl wie ethnographisch nicht mehr zu Vorderindien, sondern bereits zu Hinterindien gehört. Die wichtigsten Quellen liegen sehr günstig, nur 5 km von dem Hauptstrom Birmas entfernt, der schiffbar ist. Die Bohrungen reichen über 1000 m unter die Erde.

In diesem Zusammenhang muß endlich auch der Goldproduktion gedacht werden; die in Mittelindien liegenden Kolarfelder werden seit 1885 ausgebeutet; die Goldminen beziehen ihre Kraft von Wasserwerken und beschäftigen 23 000 Menschen.

Die Erdschätze Indiens sind also recht bedeutend. Schon heute kann die Kohlenproduktion im großen ganzen den Kohlenbedarf des Landes decken. Bedeutend ist die Ausfuhr von Glimmer und Manganerz. Die Ausbeute an Erdöl genügt jedoch dem indischen Bedarf nicht.

Die indische Schwerindustrie ist in wenigen Werken konzentriert. Und unter diesen wenigen Werken nehmen wieder die Tatawerke eine Monopolstellung ein. Die Tatawerke liegen in Orissa, und zwar in der schon genannten Stadt Jameshedpur. Sie sind im Jahre 1907, übrigens mit der Hilfe von deutschen Ingenieuren und deutschen Wissenschaftlern, aber unter indischer Initiative aufgebaut worden. Die Tatawerke haben eigene Erzgruben, eigene Kohlenbergwerke und fünf Hochöfen. Die Werke könnten freilich nicht existieren, wenn sie nicht direkt und indirekt subventioniert würden. Ein anderes indisches Eisenwerk besitzt zwei Hochöfen.

Natürlich sind die genannten Industriezweige nicht die einzigen Industrien Indiens. Papierfabriken, Ölmühlen, Teppichwebereien,

Schuhfabriken, ein sehr ausgebreitetes Druckereiwesen, auch Maschinenfabriken und vor allem die vielen und großen Eisenbahnwerkstätten ergänzen das gewerbliche Bild Britisch-Indiens. Von allen exotischen Ländern ist Vorderindien das industrialisierteste. Man kann es geradezu das bedeutendste Einfallstor moderner Technik in dem Ring jener Länder nennen, die nicht von Weißen bewohnt werden. Dieser Tatbestand hat eine ungeheure Wirkung auf die psychologische Struktur des indischen Volkes zur Folge.

Die große Wirkung der modernen Technik auf den indischen Menschen hätte bei weitem nicht den noch zu schildernden Umfang angenommen, beschränkte sich die Herrschaft der Technik auf das indische Verkehrswesen und die indische Industrie. Denn Indien ist immer noch ganz überwiegend ein Agrarstaat. Die größte Rolle spielt der Bauer und nicht der Arbeiter, der Grundherr und nicht der Industrielle. Mehr als 72 % der indischen Bevölkerung sind von der Landwirtschaft abhängig, und nur 11 % von der Industrie. Auch in der Bevölkerungsbewegung verstärken sich diese Tendenzen, denn die landwirtschaftliche Bevölkerung Indiens nimmt schneller und stärker als die industrielle zu. Selbstverständlich kommt das auch siedlungsmäßig zum Ausdruck. Noch nicht 10 % der gesamten Bevölkerung leben in Städten, $\frac{9}{10}$ leben in Dörfern, deren Zahl ungefähr 750 000 beträgt. Diese 750 000 indischen Dörfer sind das wahre Zentrum und der eigentliche Kern des indischen Volkes. Und von dem künftigen Gebahren dieser vielen Dörfer hängt die indische Entwicklung mehr ab als von dem Getöse und gewerblichen Betrieb der Städte. Es wäre aber ein großer Irrtum, anzunehmen, daß das indische Dorf abseits der modernen Technik und außerhalb der gewaltigen zivilisatorischen Entwicklung stehe, wie sie ununterbrochen von Europa und von Nordamerika ausstrahlt.

Zunächst ist in den großen Plantagenwirtschaften, in denen Tee, Kautschuk, Kaffee und Kokosnüsse gewonnen werden, die moderne Technik nicht zu entbehren. Jedoch die großen Mengen der indischen Agrarprodukte, welche den Weltmarkt beherrschen, werden im Kleinbetrieb gewonnen. Das indische Bauerngut ist in der Regel sehr klein, und der indische Bauer ist gewöhnlich Pächter. Zu einem sehr großen Teil pachtet der Bauer das Land noch nicht einmal direkt vom eigentlichen Grundbesitzer, sondern dazwischen schaltet sich der Zwischenpächter ein, mit eine der Ursachen für die beispiellose Armut des indischen Landmannes.

Güter, die über 2 ha Land umfassen, gelten schon als große Güter. In dieser Beziehung finden wir hier also ähnliche Verhältnisse wie in China.

Einen ungeheuren Widerstand für einen fortschrittlichen Ackerbau und eine fortschrittliche Landwirtschaft bilden die religiösen Vorurteile des Hinduismus. Das Verbot des Tiertötens hat es in einem kaum glaublichen Umfang verhindert, daß schädliche Tiere vertilgt wurden. Ratten, Mäuse, Schakale, Affen und vor allem Millionen der kleinen grauen Eichhörnchen dürfen ungestraft die Saaten verwüsten. Der Gebrauch des Düngers zur Verbesserung des Bodens stieß auf sehr großen und abergläubischen Widerstand. Schlimmer noch sind diese Auswirkungen in der Viehwirtschaft. Das Rind ist das heilige Tier Indiens, und Indien besitzt deren nicht weniger als 150 Millionen – wobei die 37 Millionen Büffel nicht mitgerechnet sind –, jedenfalls ist das weit mehr, als irgend ein anderes Land der Welt an Rindvieh aufzuweisen hat. Aber der religiöse Nimbus des indischen Rindes ist häufig seine einzige Qualität. Wir erkennen durchaus die tiefe Naturverbundenheit des indischen Glaubens gerade in diesem Symbol an. Aber ein anderes ist die Religion und ein anderes die Wirtschaft. Man hat nicht mit Unrecht gesagt, daß der indische Wohlstand von den Kühen aufgeessen wird. Der Kuhreichtum Indiens ist heute jedenfalls eher Verhängnis als Vorteil. Der Hindu ist Vegetarier, und seine Religion verbietet ihm Fleisch zu essen. Aber auch die Milchwirtschaft ist nicht im geringsten gepflegt. Die indischen Viehherden sind zu einem überwiegenden Teil in einem jämmerlichen Zustand. Sie bestehen vielfach aus halbverhungerten und kranken Tieren. Der Bestand an guten Milchkühen ist außerordentlich gering. Rinderpest tritt häufig auf; in einem der letzten Jahre sind allein 400 000 Tiere daran eingegangen.

Um auch auf diesen Gebieten den Einfluß der modernen Technik darzustellen, müßte man in allen Einzelheiten den ungeheuren Kampf menschlichen Fortschritts gegen Trägheit, Aberglauben, und überhaupt gegen jene passive Gemütsverfassung schildern, die für sehr viele Inder immer noch charakteristisch ist. Jener Kampf wird sowohl von Europäern als auch von Indern selbst in geradezu heroischer Weise geführt. Es ist hier nicht der Platz, die Anstrengungen der Tierarzneikunde zu schildern. Aber man kann die Schwierigkeiten aus der erschreckenden Tatsache ermessen, daß Gandhi selbst einen erbitterten Kampf gegen die Menschenheil-

kunde, gegen europäische Ärzte, gegen die modernen Mittel der Seuchenbekämpfung führte. Trotzdem sind Fortschritte zu verzeichnen, und diese Fortschritte erlauben die Hoffnung, daß auch in der Viehwirtschaft Indiens die Dinge sich zum Besseren wenden, so daß das Durchschnittseinkommen des Bauern weiter steigt, wie es sich in den letzten Generationen ja schon vervielfacht hat.

Ein erfreulicheres Bild gibt der Ackerbau. Die zum Teil erfolgreichen Bemühungen, die Qualität der indischen Baumwolle, die ja nicht allein der ägyptischen, sondern auch der amerikanischen unterlegen ist, zu verbessern, seien nur kurz gestreift. Nur kurz sei auch auf die ebenfalls erfolgreichen Bemühungen, den Bodenertrag pro Hektar zu steigern, hingewiesen, und auch nur kurz erwähnt, daß auch die landwirtschaftliche Maschine langsam sich den indischen Boden erobert, obwohl es zur Stunde noch 30 Millionen ganz primitive Holzpflüge in Indien gibt. Dagegen muß eingehender von dem stolzesten Kapitel technischen Fortschritts in Indien: der Irrigation, der künstlichen Bewässerung, gesprochen werden.

Die bebaute Fläche Indiens mag 100 Millionen Hektar betragen. Davon werden 20 Millionen Hektar künstlich bewässert. Diese künstliche Bewässerung geht bereits auf die frühesten Zeiten zurück. Schon seit den ältesten Zeiten hat man in Indien Grund- und Regenwasser in Zisternen, gewaltigen Brunnen und in Teichen gesammelt. Man hat auch schon sehr frühe das Wasser der großen Ströme in Hunderttausenden von kleinen Kanälen über die Felder geleitet. Aber erst die moderne Technik hat aus diesen Werken ein zusammenhängendes Ganzes geschaffen, dessen gegenwärtiger und schneller Ausbau zu den größten Leistungen europäischer Technik in außereuropäischen Ländern gehört. — Die Engländer begannen den Kanalbau in Indien im Großen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Der obere Gangeskanal, der 400 ha bewässert, stammt aus dem Jahre 1854. Der untere Gangeskanal, der fast ebensoviel Land bewässert, aus dem Jahre 1878. Bis 1919 hat man mit solchen Kanälen nicht weniger als 10 Millionen Hektar neu gewonnen. Dieser Kanalbau, verbunden mit Stauanlagen und Talsperren, verkleinert die Wüsten, vergrößert die Oasen und gibt auch für die Zeiten der Dürre dem übrigen Ackerland eine stetige Fruchtbarkeit.

In den nordindischen Ebenen ist die künstliche Bewässerung relativ leicht. Schwieriger sind die Probleme, welche die Gebirge stellen. Bei Puna ist der große Lloydamm gebaut worden, der größte gemauerte Damm der Welt; der Nirafluß wird hier aufge-

staut und sein Wasser in ein Kanalnetz geleitet. Der Damm ist 1500 m lang, 50 m hoch, und die künstliche Wasserfläche hat eine Größe von etwa 35 qkm. In dem gleichen Jahre, in dem der Lloyd-damm fertig wurde, nämlich im Jahre 1928, gelang es den Engländern, das System der Sarda zum Abschluß zu bringen. Der Sarda, ein Nebenfluß des Ganges, kommt vom Himalaya und wird an der Grenze von Nepal gestaut. Das Staubecken speist zunächst einen 28 km langen Kanal; dieser Kanal teilt sich dann in drei andere Kanäle, die sich ihrerseits wieder in viele Unterarme verzweigen. Alle Kanäle zusammen haben eine Länge von etwa 6000 km. Es ist das längste Kanalsystem der Welt. Der Hauptkanal ist 115 m breit, 3 m tief und kann pro Sekunde 270 cbm abgeben. Das Neubewässerte Land, etwa 500 000 ha, ist landwirtschaftlich höchst wertvoll. Es wird in erster Linie für Zuckerrohranbau in Betracht kommen. Der Bau war mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden; die Malaria, der Tiger und der wilde Elefant machten die Gegend unsicher und gefährlich. Eine interessante Einzelheit dieses Systems ist die Untertunnelung eines Flusses durch den Kanal. In 28 Dülkern von je 2 m Durchmesser wird das Kanalwasser durch den Fluß hindurchgeführt. — Der Godavari-fluß, der nördlich von Madras in den indischen Ozean mündet, besitzt ebenfalls eine gewaltige Stauanlage, von dem aus ungefähr 320 000 ha Land künstlich bewässert werden können. — Südlich von Madras mündet in den indischen Ozean der Cauveryfluß. 1925 begann man hier mit dem Bau der Wasserwerke, die eine Mehrernte von 150 000 t Reis garantieren sollen. — Ganz gewaltigen Umfang haben endlich die modernen Bewässerungsanlagen am Indus. Einige der Kanäle stammen hier aus den achtziger und neunziger Jahren. Die Talsperren an der Sutlej, einem Nebenfluß des Indus, bestehen aus 4 Speicherbecken, von denen 10 große Kanäle ausgehen. Dieses System hat gewaltige Wüstenflächen in ackerbaufähiges Land verwandelt. Und nun schließlich noch das gewaltigste Wasserwerk, das freilich noch nicht fertig ist, der Staudamm von Sukkur, der quer durch den Indus geht. Von ihm aus will man 20 000 qkm bewässern; davon sind 12 000 qkm noch regelrechte Wüste, aus denen nun fruchtbarer Boden wird.

Schon aus diesen Beispielen ist zu sehen, mit welch gewaltigen Mitteln die moderne Technik in Indien den Kampf gegen die Hungersnöte und Mißernte aufnimmt und die künftige Ernährung des indischen Volkes sicherstellt. Die psychologische Wirkung kann

nicht ausbleiben. Der Glaube der indischen Millionen, daß die moderne Technik nichts Teuflisches und Verwerfliches, sondern etwas für die Ernährung einer so großen Bevölkerung unbedingt Notwendiges ist, muß sich durchsetzen. Freilich ist dabei die besondere soziologische Situation des indischen Menschen zu bedenken.

Die moderne Zivilisation hat sich über Indien wie eine Springflut gestürzt. In Indien, dessen Wirtschaftsform bis vor wenigen Jahrzehnten noch mittelalterlich war und zum Teil heute noch ist, vollzieht sich der Zusammenprall zweier verschiedener Epochen der Menschheitsgeschichte. Der europäische Mensch hat die Technik allmählich entstehen und durch Generationen hindurch sich entfalten gesehen. Der indische Mensch sieht sich plötzlich einer fast vollendeten Technik gegenüber, ohne ihr mühsames Werden zu kennen. Die europäische Technik ist als Fertigware nach Indien importiert worden. Durch den Urwald rast der Expresß, mit den modernsten Lokomotiven, an den Hängen des Ghats sieht der Inder die vollendetsten Wunder moderner Elektrizitätstechnik entstehen. Sie werden ihm fertig hingestellt; nun hat er auf einmal Licht und Kraft. Diese Entwicklung löst verständlicherweise viele Reaktionsbewegungen aus.

Zunächst die gedankenlose und naive Annahme. Für diesen Inder ist die Maschine gar kein Problem; er lernt ihren Gebrauch, wie man reiten lernt oder rudern, er paßt sich der Maschine an, und man hat oft mit Staunen beobachtet, daß der indische Chauffeur, gerade derjenige, der aus verhältnismäßig tiefstehenden Volksstämmen hervorgegangen ist, fast sicherer als der Europäer fährt. Dieses Verhalten zur Maschine und zur modernen Technik im allgemeinen ist einfach und kann, besonders in der Landwirtschaft, dem Lande nur zum Vorteil gereichen.

Eine zweite Gruppe aber lehnt die Maschine ab. Da ist vor allem Gandhi mit seinen zwar oft widerspruchsvollen, aber doch im ganzen technikfeindlichen Anschauungen. Wenn Gandhi schon von den Krankenhäusern sagt: „Krankenhäuser sind Werkzeuge des Teufels, um sein Reich stark zu erhalten . . . Die Medizin ist schwarze Magie; Quacksalberei ist medizinischer Tüchtigkeit unendlich vorzuziehen . . . Die europäischen Ärzte sind die schlechtesten. Denn wegen einer verkehrten Sorge um den menschlichen Körper töten sie alljährlich Tausende von Tieren.“ Wenn also Gandhi dies schon von der Medizin sagt, diesem vielleicht segensreichsten Zweige der modernen Zivilisation, dann läßt sich denken,

wie feindlich er den Maschinen gegenübersteht. Dafür nur ein Zitat: „Die Maschine ist das Hauptsymbol der modernen Zivilisation, sie vertritt eine große Sünde.“ Und weiter: „Indiens Heil besteht darin, daß es verlernt, was es in den vergangenen 50 Jahren gelernt hat. Die Eisenbahnen, Telegraphen, Krankenhäuser, Advokaten, Ärzte und ähnliches haben zu verschwinden. Und die sogenannten oberen Volksklassen haben zu lernen, das einfache Landleben zu leben.“ — Wir beschränken uns demgegenüber auf die Feststellung, daß dies die Ansicht Gandhis ist, und wollen nur hinzufügen, daß Gandhi nichts an der Entwicklung Indiens ändern oder vermindern wird. Denn die moderne Technik wird auch über Gandhi hinweggehen.

Gefährlicher scheint die dritte Gruppe, welche die Maschine annimmt, sie aber in die Skala menschlicher Werte falsch einordnet. Diese Leute in Indien überschätzen und unterschätzen die Technik gleichzeitig. Sie überschätzen die Maschine in einem materialistischen Sinne, weil sie glauben, die Technik könnte ihre Kultur ausfüllen und die alten Traditionen ersetzen. Und sie unterschätzen die Technik, indem sie sie selbstverständlich finden und sich ohne weiteres für befähigt halten, sie weiter zu entwickeln und auf Indien anzuwenden. Man wird sich erinnern, daß auch im Abendlande solche psychischen Erscheinungen im Anfang des Maschinenzeitalters auftraten. Und wir können nur hoffen, daß Indien dieses Stadium ebenso überwindet, wie es das Abendland überwunden hat. Und wir sind zu dieser Hoffnung berechtigt, da wir einen großen und nicht den schlechtesten Teil der indischen Jugend dem ersten technischen Studium sich widmen sehen. Denn natürlich ist eine Vertiefung und nicht nur eine Verbreitung und Verbreiterung der technischen Bildung für den modernen Inder notwendig. Auch hier ist oft die Gefahr, daß er darauf wartet, daß die Bildung zu ihm kommt, statt daß er sie selbst aufsucht.

Lassen Sie mich meine Ausführungen mit einem Gespräch schließen, das ich einmal in Indien mit zwei sehr gebildeten Indern führte. Es war nachts auf der Fahrt zwischen Kalkutta und Benares. Meine Reisegefährten waren zwei Bahnbeamte, beide Inder, die sich aber trotzdem in keiner indischen Sprache verständigen konnten, da der eine die Sprache von Madras und der andere die Sprache von Kalkutta sprach. Sie unterhielten sich also englisch. Der Zug brauste seit vielen Stunden durch die dunkle Ebene, in der irgendwo der heilige Ganges rauschte und über der funkelnd

und glitzernd die Sterne des Südens standen. Das Gespräch ging um den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt des Landes. Die Inder hatten keine Hoffnung. Nein, die Engländer lehrten sie nichts. Ich erzählte ihnen, welche erfolgreichen Bemühungen andere Schichten, beispielsweise die europäische Arbeiterschaft, in bezug auf ihre geistige Bildung in den letzten Jahrzehnten gemacht haben. Ich erwähnte, daß auch die ärmeren Schichten in den europäischen Ländern sich heute auf allen Gebieten betätigen, sportlich und geistig, und wie aus dem Volke selbst sich Organisation auf Organisation bildete, vom Sportverein bis zur Volkshochschule. Ihre Antwort war aber immer gleich. Das sei in Indien nicht möglich, da das Land englisch sei, und die Engländer sie das nicht lehrten. Mit anderen Worten, diese Inder erwarteten alles vom Fremden und hatten für ihre eigene Untätigkeit immer die eine Entschuldigung: „It is not our country.“ „Es ist nicht unser Land.“ Ich gab es auf, sie zu bekehren.

Dieses lähmende „it is not our country“ entspricht dem russischen „Nitschewo“: es hat ja doch keinen Zweck! Und es bildet wohl die stärkste Hemmung eines gesunden technischen Fortschrittes in Indien. Wie eine Massenpsychose liegt dieses lähmende Gefühl über dem 320 Millionenvolk. Auch die Technik, soll sie sich für ein Volk fruchtbar erweisen, soll sie materiellen Wohlstand begründen und damit auch eine höhere geistige Kultur ermöglichen, muß schöpferisch miterlebt werden und braucht die aktive Hilfe der Menschen. Wir wollen hoffen, daß die Indienkonferenz in London dem indischen Volke ein größeres Maß von Freiheit und Selbstverwaltung gibt, so daß kein Inder mehr dem Schicksal seines Landes gegenüber achselzuckend sagen muß: „It is not our country.“

* * *

Anmerkung.

Aus der sehr reichen Literatur über die Wirtschaftsverhältnisse Indiens seien nachstehend einige wichtige Werke genannt.

Das Commercial Intelligence Departement gibt ein wöchentlich erscheinendes Organ heraus: Indian Trade Journal, welches die wichtigsten Informationen für den Kaufmann enthält (vor allem Zölle). — Jährliche Neuerscheinungen des Departments sind:

Review of the Trade of India.

Statement of the Foreign Seaborne Trade and Navigation of British India.

Prices and Wages in India.

Statistical Abstract for British India (das statistische Jahrbuch Indiens).

Agricultural Statistics.

Estimates of Area and Yield of Principal Crops in India.

Tariffschedules.

Eine recht gute Übersicht über Indien als Wirtschaftsganzes bietet der Abschnitt über Britisch-Indien in Andrées „Geographie des Welt-handels“, Band II von H. Wehrli, 1927.

Nobel, A., Indien. Technisch-wirtschaftliche Auslandsführer, Band 2. V.D.I.-Verlag, G. m. b. H. Berlin 1930.

Wichtige Bücher für den deutschen Kaufmann, welcher in Indien arbeiten will, sind ferner die beiden Handelsadreßbücher:

Thacker's Indian Directory.

Thacker's Directory of the Chief Indian Industries. Der Verlag beider Bücher ist Thacker and Co., London, Ludgate Hill, 2, Creed Lane.

Ein gleiches Adreßbuch für Ceylon ist: Fergussons' Ceylon Directory, im Verlag: Ceylon Observer, Colombo.

Ein allgemeines jährlich erscheinendes Informationsbuch über Indien, das Statistik, Behörden, Adressen und zahlreiche andere Informationen enthält, ist das Indian Year Book, im Verlag: Coleman, E. P. C., London.

Für den Export aus Indien ist das Handbook of Commercial Information for India (verlegt bei Government of India Central Publication branch in Kalkutta) unerlässlich.

Ein Handbuch der indischen Aktien-Gesellschaften ist the Investors Year Book, im Verlag: Siddens and Gough in Kalkutta.

Für Ceylon existiert ein Handbook of Commercial and General Information for Ceylon, im Verlag: Government Record Office in Colombo.

Ein deutsches Reisehandbuch existiert im Baedeker für Indien (letzte Ausgabe 1914). Neuer, aber unübersichtlicher, ist das englische Reisehandbuch: Murrays Handbook India, Burma and Ceylon.

Indien, Asien und Europa

Die geopolitischen Probleme Indiens

Von Prof. Dr. K. Haushofer - München

Es ist eine strenge und verantwortungsschwere, aber auch vornehme Aufgabe der Geopolitik – als gestaltende Tochter der aufnehmenden und verzeichnenden, aber doch im Grunde nur schildernden politischen Erdkunde – auch so gewaltige Probleme, wie das indische, bisher in drei wichtigen Richtungen von innen geschildert, auf seinen raumbedingten, erdgegebenen Rahmen zurückzuführen.

Dazu wird sie zuerst zeigen müssen, wo sich der allindische oder großindische Raumgedanke, jener Verkörperungsversuch der indischen Pan-Idee – wie sie den Indern vorschwebt, aber auch schon klug von der britischen Reichspolitik gegen andere Pan-Ideen, wie die panasiatische, paneuropäische und panpazifische ausgespielt wird – mit anderen Großgestaltungen auf der Erdoberfläche hart im Raume stößt. Ehe wir also versuchen, die inneren geopolitischen Probleme Indiens, die seiner künftigen Struktur und seiner höchst eigenartigen, eigenlebigen Grenzen flüchtig zu umreißen, müssen wir zuerst untersuchen, in welche äußeren größeren Raumfragen sie eingebettet liegen. Denn eine große Schicksalsgemeinschaft besteht ja schon zwischen der indischen Welt und ihren nächsten raumpolitischen Verwandten innerhalb der nächst größeren Gemeinschaft der Monsunländer, daß ihre großen Menschheitsverdichtungen mehr als die meisten andern alten Kulturlandschaften des Planeten ihrer Selbstbestimmung von außen her beraubt und in ihren Grenzen beschnitten worden sind. Es sind eben von den „Goldfransen am Bettelmantel Asiens“ viele, besonders wertvolle Teile aus ihrem natürlichen Zusammenhang abgerissen

worden und in fremde Verfügung geraten. Damit ergibt sich die geopolitische Einreihung des indischen Problems in zwei bedeutungsvolle dynamische Zusammenhänge: den Wiederaufstieg der Monsunländer Südasiens zur Selbstbestimmung und den panasiatischen Fragenkreis.

Schon aus der überheblichen, von Lord Curzon stammenden Gegenüberstellung Rest-Asiens als Bettelmantel gegenüber den als Goldfransen daran bezeichneten Monsunländern ergibt sich, wenn die beiden immer mehr revolutionär entwickelten Bewegungen der südostasiatischen Altkulturländer – besonders der „San Koku“: Indien, China und Japan, als ihrer Führung – und Panasiens – dessen sich Moskau liebevoll, aber nicht ganz uneigennützig angenommen hat – der Schuld an der Entfremdung ihrer wertvollsten Landschaften, namentlich aber Indiens neben Indochina, Inseln zurechnen. Es sind die zuerst wirtschaftspolitisch vorangetragenen Gedanken der Ausbeutung reicher tropischer Überschußgebiete durch die alten Kolonialmächte, dann eines politischen India-Meerreiches als Hauptrohstoffbestandteil des britischen Weltreiches, endlich die über den Pazifik herübergreifende großartige Panidee eines kulturpolitischen Ausgleichsraumes der Pazifikanlieger: der von U.S.Amerika aus propagierte panpazifische Gedanke. In allen dreien wittern die Vorkämpfer des Rufes: „Asien für die Asiaten!“ die natürlichen Gegner der Freiheit und Selbstbestimmung der uralten Wiege der Völker. Es darf nicht verschwiegen werden, daß für sie auch unser Wunschziel Paneuropa eine untergeordnete Teillösung für eine der vier großen Halbinseln Asiens ist: nicht bevorrechtigt zum Beispiel gegenüber dem allindischen Gedanken, oder den großarabischen Träumen, aus denen immerhin einmal die drei Erdteilen fühlbare Machtstellung des Islam emporwuchs, oder malaio-mongolischen Wunschgebilden, die auch schon früher beherrschend durch weite Festland- und Inselräume hingeschritten waren. Wir würden zu einem ganz falschen Bilde des indischen Fragenkreises kommen, wenn wir ihn nur als eine Teilbewegung in dem Gestaltwandel des britischen Imperiums von seinem dritten zu seinem vierten Reich sehen und dabei vergessen wollten, daß selbst ein Chiang-Kai-Shek, heute der Exponent des Vertrauens der Geldmächte in China, noch 1927 den selbstverständlichen Zusammenhang revolutionärer Bewegungen in China und Indien betont hatte, und daß eine aufläpfige Unruhe, nur verschiedenen Grades, durch alle Asiaten geht!

Was aber dieser Bewegung ihren großen geopolitischen Zug gibt, und selbst die gewaltigsten Mächte des Planeten zum Paktieren mit ihnen zwingt – wie wir es jetzt in der Rundtischkonferenz in London eben erlebten –; was ihnen nahelegt, einen Weg der Verständigung statt des unmöglich gewordenen der Gewalt im Geiste veralteter Kolonialpolitik zu suchen, das ist eben jener unscheidbare Zusammenhang: nicht nur mit der Aufstiegsbewegung der Monsunländer – deren vorderstes Glied nur das zuletzt vergewaltigte, von 1854–95 unter Halbkuratel gestellte japanische Reich war, deren Beispiel langsam einen Teilraum Asiens nach dem andern aus dem Schlummer der Hypnose weckte –, sondern mit dem Gesamtbewußtsein der panasiatischen Bewegung. Ob wir sie anerkennen oder nicht, ist ihr selbst belanglos, aus der Sicherheit heraus, mit der sie sich – immer mehr revolutionär werdend, je länger man sie zurückstaut – über leicht vorzurechnende 1120 Millionen Menschen, mehr als die Hälfte der Bevölkerung der Erde, erstreckt.

Gewiß gelingt es der überlegenen Erfahrung der evolutionären Mächte – je mehr rein kulturpolitisch sie dabei vorgehen, desto mehr – vorübergehend wichtige Teilmassen aus jener Riesebewegung zu lösen und zu sich herüberzuziehen. Das gelang – mit welcher Dauerkraft, ist noch nicht abzusehen – für etwa 65 Millionen von den mehr als 90 des japanischen Reiches durch ihre vollwertige Einbeziehung in die Kreise der panpazifischen Politik; wenn auch kein geringerer als Sun-Yat-Sen schon 1914 betonte und später Rabindranath Tagore warnte, daß Japan damit seine asiatische Sendung gefährde und seine Führerrolle für die Zukunft an China verlieren werde. Es gelang eben jetzt für ein wichtiges Teilgebiet, das aus rein politischen äußeren Gründen zur indischen Erde geschlagen worden war, für Burma, mit seinen rund 600 000 qkm und 13 Millionen Einwohnern. Es gelang für Ceylon und wird für Malaya, für das Irak versucht. Es ist ein Hauptziel des augenblicklichen geistigen Ringens in London, ob es noch möglich sein wird oder nicht, die dann immer noch für Indien bleibenenden rund 315 Millionen auf rund 4% Quadratkilometern aus den beschrittenen revolutionären Bahnen in evolutionäre herumzureißen, zu lenken und lenkbar zu erhalten.

Über die Frage der evolutionären Lenkbarkeit oder des revolutionären Entgleitens zum mindesten aus dem anglo-indischen Reichsverbände des ganzen indischen Raumes geht der Prozeß augen-

blicklich in London. Wir dürfen bei unserer Urteilsbildung nicht vergessen, daß von indischer Seite nur die Opportunisten, die Freunde evolutionärer Entwicklung von Indien aus dort vertreten sind, und daß ihnen bei der Rückkehr leicht begegnen kann, was ihr begabtester Sprachführer andeutete: daß sie bei der Heimkehr als Verräter empfangen würden. Aber woran hätten sie dann nach Meinung der Kongreßpartei Verrat geübt, wenn man nur die geopolitischen Zusammenhänge ins Auge faßt? Damit offenbar, daß sie Indien aus den bis 1757 im Vordergrund gestandenen Festlandzusammenhängen auch auf die Dauer herausreißen wollten, um es in seit drei Jahrtausenden immer wieder abgelehnte ozeanische Zusammenhänge für seine Zukunft zu fügen! Um die Kontinentalität oder Ozeanität des indischen Erdraumes also geht es in Wahrheit: um ein im letzten Sinn rein geopolitisches Problem. Und deshalb konnte ein so weitblickender Staatsmann, wie Lord Curzon, schon in der Verlegung des Machtmittelpunktes von dem ozeanischen und potamischen, meer- und strombestimmten Kalkutta nach dem höchst kontinentalen, meerfernen und meerefremden Delhi den Anfang vom Ende zwar nicht Indiens, wohl aber der britischen Herrschaft darin erblicken. So geschickt aber (in seinem Teil VI) der Simon-Bericht z. B. die indische Panidee, den allindischen Bundesstaat mit dem notwendig aristokratisch-feudal konstruierten Teile seiner Fürstenstaaten gegen die asiatische Zugehörigkeit ausspielt: auf die Dauer ist auch ein Großindien – ganz geeint war es vor der britischen Vorherrschaft nie – immer weit mehr kontinental als ozeanisch gewesen; es hat seine Küste, das dunkle Meer, immer eher gefürchtet, das Hinausschreiten über seine Küstenentwicklung gemieden als gesucht. Kontinentale, panasiatische Wege und Lösungen sind ihm also wesensgemäß, kongenial, natürlich; überseeische Entwicklungsbahnen wesensfremd, unheimlich, künstlich. Dieser instinktiv oder bewußt ermittelten Tatsache hat die anglo-indische Regierung durch die Hauptstadtwahl in Delhi Rechnung getragen. Sie bedeutet eine unbewußte Anerkennung der größeren Stärke des panasiatischen Motivs in der geschichtlichen Bewegung Indiens, als man dem transozeanischen oder der India-Meer-Idee zu geben vermochte.

Aber noch eine andere historisch überkommene Neigung asiatischer Festlandblöcke in der politischen Erdkunde wurde damit bekräftigt: die Neigung zu regelmäßigen Erneuerungs- oder Umsturzbewegungen auf revolutionärem Wege, früher in China, wie

Indien, den großen Mongolenreichen und andern Steppengebilden auf dem Wege durch gewaltsamen Wechsel der Dynastien (Kō-Ming), Mandatswechsel des himmlischen Mandats. Im Gegensatz dazu neigen die Randbildungen, die peripherischen Mächte, wie namentlich Japan, zu evolutionärer, organisch umbildender Entwicklung. Der heute dort regierende Kaiser ist der 124. einer, nach der Staatslegende seit dem 2. Februar 660 v. Chr. in ungebrochener Linie regierenden Dynastie, hinter deren Galionbild sich alle Umschichtungen der Macht evolutionär vollzogen. Im schroffen Gegensatz dazu steht die rein kontinentale Bewegung der indischen Geschichte, von einem Umsturz und gewaltsamen Führerwechsel zum andern, worin Indien in den schroffsten Gegensatz zu Japan tritt, während China eine mittlere Linie aus seiner rationalistischen Staatskultur heraus verfolgt — aber immerhin der indischen Entwicklung aus seiner kontinentalen Wahlverwandschaft heraus viel näher steht als der japanischen; trotz deren Übernahme so vieler Elemente aus der chinesischen Staatskultur.

So quillt also die Unmöglichkeit für China wie Indien, bei der Angleichung an die amerikanische Staatskultur ähnliche Wege wie Japan zu durchschreiten, aus einem tiefsten, geopolitischen Unterschied, den Ratzel den größten nannte, der Aussagen über die Bewegung von Völkergruppen gestatte: dem ozeanisch-kontinentalen Gegensatz, der Einstellung zu dem Schritt vom Land, von der Küste auf das Meer hinaus.

Dabei liegt der Gedanke nahe, aus dem Grenzumzug des anglo-indischen Reiches auf die Tatsache hinzuweisen, daß die Meerberührung, die Küstenentwicklung Indiens — wenn auch mit vielfach verkehrsfeindlichen Küsten, langen Strecken ohne große Naturhafengunst — eine so meerablehnende Haltung gar nicht rechtfertige, wie sie die indische Geschichte bis zur europäischen Randberührung zeigt. Dazu kommt die Sperrung weiter Landgrenzen durch einige der höchsten Kettengebirge der Erde, durch andere besonders wasserarme Hochländer mit vorgelagerten Wüstengürteln, so daß es im Grunde nur wenige Völkertore sind, durch die sich der Landverkehr vollzieht, von denen die bedeutendsten durch das ausgesprochen politische Gebilde der Paßlandschaft der Nordwestprovinz laufen (Khyber, Kurram, Tschitral-Pässe; Indus-Tore). Aber gerade die Struktur der indischen Nordwestgrenzlandschaft und der dahinter liegenden wichtigen Schwelle, des eigentlichen indischen Schicksallandes, des Penjab, führt fast alle Wander-

stöße aus Hochasien auf denselben geopolitisch zwangsläufigen Wegen. Nicht durch Zufall haben neun Entscheidungsschlachten um Indien auf den Fluren um Delhi, Indrapasthra, Panipat stattgefunden. Südlich des Fünfstromlandes stieß die Wüste Tharr die Hereindrängenden ab, und die typische Auffanglandschaft des kleinräumigen und vielzelligen Radschputanagebietes fing sie dahinter auf, während die Stöße über die Indus-Gangesschwelle und längs der fruchtbaren schwarzen Regurböden bis an den Rand des Hochlandes von Dekkan flüssig durchdrangen. Die schlechteren roten Lateritböden, die Waldreservaträume, blieben dann häufig den früheren Herren des Landes: den Zwergvölkern, Urrassen, negritoartigen Stämmen, dunklen Dravidas, Tamilen überlassen. Das bessere Land nahmen die von Nordwesten her vordringenden Wanderwellen der Arier, der Indoskythen, der Iranier, der Mongolen. Auch der hellenistische Einbruch nahm keinen anderen Weg. Wie viel später erst, als die Festlandeinflüsse, die überseeischen sich landeinwärts in Indien zur Geltung brachten, schildert Admiral G. A. Ballard in einem fesselnden Buch: „Die Herren des Indischen Ozeans“ („The rulers of the Indian Ocean“¹). Bis ins 7. Jahrhundert nach Christus ist das über Land gekommene Griechisch die Pidginsprache des Induslands gewesen. Nicht zur See, sondern vornehmlich über Land brachen die Fluten der Islamvorkämpfer über Indien herein; und nicht der Gefahr eines Nachfolgers in der Seeherrschaft gilt der ungeheure Auffangapparat, den anglo-indische Voraussicht im Glacisaufbau: von Burma über die Himalayarandstaaten, Tibet bis Belujistan, mit seinem Niederbruch allerdings in Afghanistan geleitet hat, den man heute noch mit den Sonderbestimmungen über die Ausnahmestellung des anglo-indischen Reichsheeres verteidigt.

Hier schwingt die Überzeugung wenigstens im Unterbewußtsein in voller Klarheit mit, daß die Gefahr kontinental, nicht ozeanisch aufsteigt, daß im Grunde das festlandbestimmte Leitmotiv in der Geschichte Indiens das stärkere ist trotz allen Umbiegungen der letzten 173 Jahre. Darin liegt aber von den berufensten Sachkennern das Zugeständnis der größeren Wucht der panasiatischen Idee, der revolutionären Bewegung, gegenüber der verzweifelten Ausgleichsbemühung der alten Kolonialmächte und ihrer wirtschafts-imperialistischen Auffassung in Verteidigung durch reine

¹ London 1927.

Gewalt erworbener Rechte; der neueren evolutionären Umformung im Laufe der Gestaltwandel des Britenreiches und der allerneuesten panpazifischen, kulturpolitischen Ausgleichsfläche der u.s.amerikanischen Führung im angelsächsischen Weltgeschäft m. b. H.! So geht aus den eigensten Maßregeln der berufensten Verteidiger der eigenen Machtstellung ihre Anerkennung des stärkeren geopolitischen Antriebs hervor. Sie bedienen sich natürlich auch – gerade so, wie zur Niederhaltung der andern Zerrungsgebiete zwischen ozeanischer und kontinentaler Politik in der alten Welt: Mitteleuropas, des Nahen Ostens, Chinas – einer zähen, allen Revisionsgedanken abholden Einstellung des Völkerbundes. Daraus geht wieder dessen geringeres Ansehen in der indo-pazifischen Welt hervor: China, Japan, Indien, Australien, die iberischen Staaten Südamerikas haben der Reihe nach schon mit Austritt gedroht, Beiträge gesperrt, geringere Wertschätzung bekundet; und die Vorkämpfer der panasiatischen, wie der panpazifischen Idee: Sowjetbünde und U.S.Amerika gehören ihm überhaupt nicht an. Sie lehnen ihn ab.

Aus diesen Umrissgestaltungen zeigt sich die geopolitische Zerrungslage für das indische Problem innerhalb der größeren Kreise von außen her, die sich an seinen Grenzen oder sogar innerhalb seiner Binnenstruktur – wie die Islamfragen – überschneiden und Indien aus einer scheinbaren Ruhelage in den labilen Zustand von heute hineingedrängt haben.

Revolutionär, naturhaft stärker, mit vielen Schichten des indischen Bevölkerungsaufbaus wesensverwandt, daher leicht verstanden, klopft von Nordwesten über eine schmale Pufferschicht die panasiatische Kulturpolitik der Sowjets, von Nordosten der Wellengang der chinesischen Erneuerung an die gewohnten Völkertore. Ein breiter Schutzraum, noch von Lord Curzon als unberührbarer Glacisteil bezeichnet, nur als solcher gewaltsam in drei schweren Kriegen im Laufe des 19. Jahrhunderts dem indischen Lebensraum hinzugefügt, mit dem er in Rassengefüge und Weltanschauung wenig Berührung hat: Burma ist soeben zwischen China und Indien herauseskamotiert worden, wo es sich aus einer Schutzschicht zu einer gefährlichen Gedankenbrücke zu entwickeln begann. (Anschnelden der Bhamo-Frage bei Feldmarschall Birdwoods Grenzberitt durch Yünnan! Vorbeugende Behandlung der Burma-Yünnanbahn, im Gegensatz zur französischen Yünnanbahn, und des Kanaldurchstichs durch den Isthmus von Kra.) Hier also merkte

man rechtzeitig die geopolitische Gefahr von außen her, die blinde Machtgier zuerst übersah; in Bhutan und Tibet erkannten sie Männer wie Bell und Younghusband, und handelten danach. In Afghanistan kam man zu spät; und gerade der geopolitische Gegensatz zwischen der Nordwestgrenzbehandlung im nördlichen und im südlichen Teil verrät, wie viel der Einzelne, geopolitisch Feinfühlige an Schutzarbeit zu leisten vermag. Der Umkehrung panasiatischer Kräfte, wie der Monsunländer zu aggressivem Verhalten gegenüber dem indischen Raum, sehen wir seit dem Weltkrieg die ozeanisch vorbestimmten Kreise überall mehr in Abwehr entgegenstehend, als „liegend und besitzend“, zum Schlummer auf früherer Leistung geneigt. Es ist ermüdend auf die Dauer, festzuhalten und immer nachzugreifen, wo überlegene Kräfte dauernd gegenschlagen oder zerren. So erscheint der Stand der Dinge von außen her.

Welches Horoskop, welche Prognose läßt sich nun, diesem Stande der von außen her wirkenden Kräfte gegenüber, aus dem Innern, dem Aufbau der Binnenzellen, aus der Stärke des Gefüges der Grenzlandschaften, aus dem Erneuerungswillen des anglo-indischen Reichsbaues gewinnen, wie er sich augenblicklich in der indischen Raumstruktur und den Vorschlägen zu seiner Verbesserung seit dem Simon-Berichte offenbart?

Selten hat eine Grundlage für weitgehende innenpolitische Erneuerung die Schäden und Schwächen eines Machtbaues so offenerzig, mit so ausgezeichnetem Stoffaufwand bloßgelegt, wie der sogenannte Simon-Bericht, der ursprünglich 1927 in seinen Grundlagen in Indien gewonnen, schon an der Jahreswende 1929/30 durch die Unabhängigkeitserklärung des indischen Nationalkongresses überholt war. Anfang Juni 1930 in großer Breite veröffentlicht, wurde er von den verantwortlichen Vorkämpfern des Imperiums, dem Premierminister Ramsay Macdonald und dem Vizekönig Lord Irwin, schon am 31. Juli in öffentlicher Parlamentssitzung und Regierungserklärungen als Verhandlungsgrundlage zwischen England und Indien preisgegeben, wenn auch Lloyd George und Chamberlain, also die Führer der Parlamentsmehrheit, ihm Beifall zollten. Sicher ist der Bericht eine Fundgrube geopolitischen Wissens über Indien, wenn auch die Inder darin einen Versuch sehen, ihnen beim Anlauf zur Organisation eines allindischen Bundesstaates mehr bange zu machen als zu helfen. Aber Indien hat wohl in diesem Bericht, an dem ja keine Inder beteiligt waren, nie etwas

anderes als die widerwillig zugebilligte untere Grenze des zu erreichenden Zustandes gesehen; die obere konnte immer nur der Preis eines geistesmächtigen Ringens gegen das zur Zeit immer noch herrschaftsfähigste, politisch klügste Herrenvolk der Erde sein. Hier also lag ein Hochziel geopolitischer Einsicht bloß, wie es selten gesteckt wird; und als Ausgangspunkt für die Binnenstruktur mußte die harte Erkenntnis offenbar werden, daß es sich um den geopolitisch am schlechtesten konstruierten Lebensraum der Erde handelte, der nur durch ein Wunder von Anpassung und zuletzt von fähiger Fremdherrschaft für 328 Millionen raumpolitisch bewohnbar zu erhalten war. Denn der politische Raumkörper, der einem so ungeheuren Druck von innen, wie von außen Stand zu halten hatte, war bei ganz ungleicher Volksdichte und grundverschiedener Bevölkerungspolitik in den einzelnen Teilräumen in neun ungleich große, durch Erwerbungszufälle geformte, britisch beherrschte politische Teilräume und 662 dazwischen verkeilte Fürstenstaaten verteilt, von denen die meisten durch ganz ungleiche Verträge mit der britischen Krone verbunden waren und in sich ganz ungleiche Haltbarkeit besaßen. Einzelne dieser Fürstenstaaten entsprachen natürlichen Gauen, Landschaften, Ländern von großer geschichtlich erprobter Haltbarkeit mit ganz homogener Rassenschichtung; andere dagegen waren Eintagsfliegen der politischen Erdkunde oder Zwergstaaten, in zufälligen Übergangsstadien durch geschickte Politik Einzelner in den Schutz der ostindischen Kompanie, des britischen Reiches übergegangen, und darin konserviert, wie die Mücke im Bernstein. Darunter befanden sich Bildungen, in denen winzige Minderheiten über gewaltige Mehrheiten rücksichtslos herrschten, wie die Mohammedaner in Hyderabad über die Hindumehrheiten, oder die Hindus in Srinagar über die Mohammedaner von Kashmir: Räume, wo nur die britischen Waffen die sogenannten Herrscher vor dem Weggejagtwerden durch die Untertanen schützten, die sich sorgfältig außerhalb ihrer heimischen Grenzpfähle zu halten wußten. Waren in den andern Monsunländern geographische Aufbaugesetze, wie in Japan die Bildung der Gaue durch kleine, auf das Meer zu geöffnete Flußeinzugsgebiete und Wasserscheidengrenzen, mit seltenem geopolitischem Instinkt durchgeführt; hatten sich in andern, wie in China, weitgehende Rationalisierungen der Länder mit der Zeit durchgesetzt, so schien bei der indischen Gau- und Länder-einteilung ein flüchtiger Experimentieraugenblick, aus verschiede-

nen Kontaktmetamorphosen entstanden, zu einer vielfältig schillernden, aber auf einen einheitlichen Nenner überhaupt nicht zu bringenden, gebrechlichen Bildung erstarrt. Würde sie wieder flüssig, so möchte sie den unberechenbarsten Umformungen entgegengehen; das war zum Teil gewiß die Folge einer seltsam apolitischen, ungeschichtlichen, staatsverneinenden Volksseelenhaltung.

Aus dieser gegen die Daseinsmöglichkeit eines großindischen Bundesstaats am häufigsten angeführten apolitischen Einstellung der überwältigenden Mehrheit des indischen Volkes heraus, müßten sich also auch im Raume die gefährlichsten Hemmungslinien als Abgrenzungen von unvereinbaren Rassegegensätzen, Weltanschauungsverschiedenheiten, Sprachgebieten erkennen lassen, abgesehen von der häufig angeführten Kastentrennung, die aber wohl 87 Millionen des Islam gar nicht berührt, und auch unter den Hindus nur den etwa 80 Millionen heilig ist, die Vorteile ihrer Kasteinteilung genießen. Schon an dieser Bruchlinie zeigt sich also, wie wenig allgemeingültig viele dieser in Europa und Amerika so vorbetonten Hemmungen zu einheitlichem politischen Aufbau sind. Auch durch Japan schienen doch zwischen Kwazoku, Samurai, Heimin unüberwindliche Scheidewände wie wasserdichte Querschotten zu gehen, und doch erlebte Japan an Hara Kei seinen ersten Heimin-Ministerpräsidenten nach dem Kriege.

Ernster gewiß, als die Kasteneinteilung, wirkt als geopolitisch erfaßbare Hemmung die gegenseitige Durchdringung von Mohamedanern und Hindus, von denen mir schon 1909 einer der erfahrensten Landeskenner die ersteren als vorbereitet für eine Herrschaft (prepared for government), die zweiten aber als nicht bereit bezeichnet hatte. Dennoch hatte er damals schon zugegeben, daß es ein indisches Nationalgefühl über alle diese Schranken hinweggebe, das sich namentlich seit 1919 mächtig verstärkt, und das er noch an der Jahrhundertwende geleugnet habe. In eine so kurze Spanne Zeit also drängt sich das Überfluten einer Reihe von Schranken des indischen Binnenaufbaues durch das Emporsteigen des Nationalgefühls zur Mutter Indien zusammen! Die Schranke des Auseinandergehens der vierzehn Hauptsprachen allerdings wird zur Zeit noch allein – trotz „Bande Mataram“ – durch den Gebrauch des Englischen überwunden, das Indien in der Tat erst das Ausdrucksmittel seines Einheitsgefühls für alle Gebildeten gegeben hat – ähnlich wie das Deutsche dem westlichen Slaventum

in Europa, mit dessen unlogischer Raum- und Rassenverteilung Indien vieles gemeinsam hat.

Man könnte angesichts dieser unleugbaren inneren Schwierigkeiten des Aufbaues sagen: setze man doch einen indischen Bundesstaat, wie ihn Simon vorschlägt, in den Sattel, mit dem letzten Ziel des Dominiumzustandes, und überlasse es der Entwicklung, zu einer inneren Flurbereinigung durchzudringen, die Indien nötiger hat als irgendein anderer Erdraum, wenn es – seiner an sich günstigen Großgliederung entsprechend – funktionieren soll. Man wird ja sehen, ob er reiten kann. Aber so einfach liegt das Problem, namentlich nach der wirtschaftlichen Seite, nicht. Denn eine auch nur vorübergehende Desorganisation des zweitwichtigsten Marktes der Monsunländer, nächst dem chinesischen, in dessen Stil, wenn ein Krieg aller gegen alle, wie geraume Zeit in China, auch in Indien entstünde, verträge die Weltwirtschaft kaum ohne gefährliche Erschütterung. Und in Indien fehlt noch, was in China vorhanden ist: die zähe kulturpolitische Zusammengehörigkeit wenigstens aller Gebildeten, mit einer 25–28 Millionen starken Schicht, und die Lebensfähigkeit rationalistisch, mit starker alter Selbstverwaltung durchgebildeter Länder. Außerdem aber würden für das künftige Verhältnis auch zu einem ganz frei von den anglo-indischen Beziehungen, zu einem gleichberechtigten Indien freundlich eingestellten Europa zwei Gefahren drohen. Der indische Lebensraum hat wirtschaftspolitisch ausgesprochene Neigung und Naturanlage zur Selbstgenügsamkeit, Autarkie, die nur Überschüsse auf den Weltmarkt abgibt, weniger gerne Güter tauscht, ganz ähnlich wie China, das schon gegenüber der römischen Welt Edelmetall an sich zog und hortete (thesaurierte). Er kann ferner, wenn es ihm gelingt, Ordnung zu halten, leicht wieder auf einer höheren Ebene zu dieser selbstgenügsamen Abschließung zurückkehren und Europa den Folgen seiner Überindustrialisierung und Übervölkerung überlassen. Gelingt das aber nicht, so kann nicht nur, sondern wird das Wirtschaftssystem von Asien her über die Grenzen schlagen, dem sich der Hauptträger der panasiatischen Bewegung für Macht und Kultur in die Arme warf: die Sowjetbünde!

Diese Tatsache der Überrennungsmöglichkeit von einzelnen wichtigen Völkertoren seiner Landgrenzen her, nicht nur über die erst seit anderthalb Jahrhunderten für Indien gefährlich gewordenen ozeanischen Pforten zu seinen beiden Hauptstromtälern (Bombay—Karachi und Kalkutta) und der offenen Seite des Hoch-

lands von Dekkan, des Gondwanalandes (Madras) zwingt uns, das Grenzgefüge jenseits der drei indischen Großlandschaften, längs seiner Gebirgsumwallung, als geopolitisches Problem ins Auge zu fassen. Denn so verzwickelt die indische Binnengestaltung in den Einzelheiten ist, so klar sind ihre großen Linien: der offene, die Nordspitze des Dekkan-Dreiecks umfassende Winkel der zwei Hauptstromlandschaften, des Indus und Ganges-Brahmaputra, die von den Ghats eingefasste und beschützte, nach Westen steil abfallende, nach Osten sanft abgedachte, offenerere eigentliche Halbinsel, und das verbindende Genick des südlichen Punjab, der Schicksalslandschaft, der Schwelle, deren Besitz in geschichtlicher Erfahrung den der Herrschaft über Indien verbürgte. Aber eben diese Schicksalslandschaft liegt nördlich-exzentrisch und, mehr als gut ist, dem Zugriff und der Einsickerung über die Nordwestgrenze bloß, die ursprünglich ein Teil von ihr war. Deshalb löste der geopolitische Instinkt Lord Curzons, des Hauptbegründers der nordindischen Glacis-Theorie, die eigentlichen Grenzgebiete verwaltungstechnisch vom Punjab los; das gleiche versuchte er erfolglos für die gefährdete Hälfte von Bengalen. Aber innerhalb der ganzen, wehrtechnisch stellenweise mit Anhäufung großer lebender und toter Streitmittel durchorganisierten Nordwestgrenze, von den Pässen von Tschitral bis zum Haupttor des Kyberpasses nordöstlich von Peshawar, zu Wasiristan, und dem so viel geräuschloser und besser gesicherten Süden um Quetta und Sind, bekämpften sich fortwährend zwei verschiedene politische Grenzlehren und taten der Wehrstärke Indiens dadurch viel Schaden. Die eine, primitive, die einen Grenzsaum halbwilder Stämme, unklaren Schutzes zwischen Indien und seine iranischen Nachbarn legen wollte, und eine andere, nur scheinbar kostspieligere, die sagte, die einzige, eines Großraums würdige Grenzorganisation sei Ordnung, Agrarorganisation hinter festem Schutz, Verkehrsdurchblutung des Streifens bis zur fast mathematischen Grenzlinie (Durand-Linie) gegen die Nachbarn.

Weil man über diesem Widerspruch nicht zu einheitlichen Lösungen kam, konnte es geschehen, daß man auf der scheinbaren Höhe der Macht, nach dem Gewinn des India-Meer-Reiches 1919, im Frieden von Rawalpindi schimpflich vor einem früher in zwei Kriegen, wenn auch mühsam gebändigten Nachbarn, Afghanistan, im dritten Afghanenkrieg kapitulieren mußte, nachdem das große Indien bei der Unruhe des Hinterlandes fast alle bereiten Kräfte

im Etappengebiet von Lahore bis Attok und Peschawar aufbrauchte und nur mühsam eine zum Vormarsch ganz ungenügende Truppe bei Lundi Kotal im Felde zu halten vermochte. Es konnte geschehen, daß ein tapferes Bergvolk die britischen Legionen, wie einst Hermann der Cherusker die römischen, aus Wasiristan verjagte, mit schmachlichem Gepäck- und Waffenverlust; es konnte geschehen, daß die große Grenzfeste Peschawar 1930 bis an die Tore von einem höchst modernen Rothemden- und Afridji-Angriff berannt wurde, daß Frauen und Kinder der Weißen geflüchtet werden mußten, und ernste Gefahr durch etwa 600 000 Krieger von mit 150 000 modernen Gewehren und Geschütz bewaffneten Bergstämmen bestand. Solchen Zuständen gegenüber wies man in Indien darauf hin, daß sich auch ein selbständiges indisches Heer schwerlich schlechter im Grenzschutz halten werde; und der Stand derer ward bei den Verhandlungen schwierig, die das anglo-indische Reichsheer in einem besonderen Verhältnis zur Britenkrone außerhalb der Kontrolle indischer gesetzgebender Körper halten wollen.

Viel geringer, als von den iranisch-indischen Völkerpforten herab, ist seit jeher der Druck aus den dünnbevölkerten mongolischen Gebieten gewesen. Aber ganz sicher ist auch hier die Lage nicht. Noch vor durchaus nicht vergessener Zeit waren chinesische Heere des großen Eklektiker-Kaisers Kien-Lung über die Himalaya-Pässe bis nach Nepal niedergestiegen, Burma, Bhutan und Nepal chinesische Vasallenstaaten, Tibet unbestrittenes chinesisches Staatsgebiet gewesen. Die mongoloide Bergrasse der Gurkhas stellt heute noch das beste Soldatenmaterial des anglo-indischen Söldnerheeres, das nur über die winzige Zahl von etwa 60 000 weißen Kerntruppen verfügt.

Gehört es schon zu den von R a t z e l beim Anblick der malaio-polynesischen Wanderleistungen festgestellten geopolitischen Privilegien der Seevölker, mit kleinsten Zahlen größte Wirkungen hervorzurufen, so haben die Briten diesem Gesetz mit ihrer Verwaltung Indiens durch keine 200 000 Köpfe eines allerdings in seiner Blütezeit menschlich weit über den Durchschnitt hochwertigen Beamten- und Soldatendienstes alle Ehre gemacht. Aber keine Hypnose währt ewig. Auch nicht die künstlich — nach der sogenannten „mutiny“, Meuterei, wie sie England nannte, nach dem furchtbarsten unter der Reihe von Fehlschlägen eines seit Clive ununterbrochenen Freiheitskampfes, wie das Jahr 1857 den Indern er-

scheint — erweckte Vorstellung von der Aussichtslosigkeit einer gewaltsamen indischen Erhebung.

Sie zerbrach unter den Eindrücken der letzten Jahre des Weltkriegs, bei Gandhi sogar erst unter der Wucht der Vorgänge von 1919 im Punjab, dem Augenschein der Kriechverfügung, des Beschießens wehrloser Greise, Frauen und Kinder in Amritsar — wobei freilich niemand dem General Dyer sagte, ob die bewegten Volksmassen vor ihm eine harmlose Zusammenballung von Menschen in einer überfüllten Pilgerstadt oder der Anfang der panasiatischen Revolution seien. So hat gerade die Ohnmacht der wirklich angewandten Gewalt gegen die einmal in völkerpsychologisch nicht mehr zu bannende Bewegung geratenen Menschenmassen die Möglichkeit der Evolution erwiesen, durch die Drohung mit der asiatischen Revolution, die eben so überzeugend wirkte, daß man sie seit der Mitte des Krieges in England zu glauben begann. So entstanden die Montague-Chelmsford-Reformen, die als Überleitung zu einem konstitutionellen inneren Leben Indiens gedacht waren, dem der kluge Vizekönig Lord Reading den Boden bereitete. Aber weit schneller als das Verständnis für die Notwendigkeit, Zugeständnisse zu machen in England, wirkte sich die Dynamik, die Wucht der Selbstbestimmungsbewegung, durch Swadeschi auf Swaraj zu, unter dem Eindruck der japanischen, chinesischen, malaiischen gleichläufigen Bewegung in Asien aus; sie hat nach meinem Urteil an der Jahreswende 1929 auf 1930 die Möglichkeit eines friedlichen, gewaltlosen Ausgleichs überschritten. (Dominion-Independence!) —

Die größte und wichtigste Erfahrung für Asien und Europa aus dem augenblicklichen Stande der indischen Frage aber ist diese: sie ist echt geopolitisch trotz aller scheinbar dazwischenspielenden menschlichen Willkür!

Nur durch ein ganz gewagtes, ja verwegenes Spiel zwischen den raumgewaltigsten Mächten der Evolution und der Revolution der Erde, zwischen dem Britenreich und seiner panpazifischen Rückversicherung, und Moskau mit seiner panasiatischen Erweiterung, ist es überhaupt gelungen, die Revision der unhaltbar gewordenen Lage in Indien ins Rollen zu bringen, einer Lösung entgegen zu treiben, die jetzt sicher mit bestem Willen versucht wird. Dazu waren aber vorher in Indien Männer nötig, die lieber scharenweise in Tod, Verbannung und langjährige Haft gingen, als ihr Volk unter halbe Lösungen zu beugen; die — vom Schein der

Heiligkeit und dem Bann der großen Seele umflossen — dennoch die tödlich scharfen, zweischneidigen, höchst modernen Waffen des nationalen Abwehrstreiks, Boykotts, des Verderbens unersetzlicher Güter und Werte, des gewaltlosen, aber manchmal sehr blutigen Widerstandes so genial zu handhaben wußten, daß ihr Tun und Lassen (Satyagraha!) dem größten Händlervolk die Ausfuhrziffern nach seinem wichtigsten Markt bis um 43,6 % verminderten und die Arbeitslosenheere des evolutionärsten Staates der Erde zu revolutionärer Wucht anschwellen ließ. Und es mußte andere geben, die auf die Gefahr hin, als Verräter gesteinigt zu werden, einen Ausgleich suchten. Und wieder waren im Britenreich Männer nötig, die — wie der erzkonservative Vizekönig Lord Irwin und der romantische Labourpremier Macdonald — ihre ganze Beliebtheit bei der Herrenkaste und den Wählermassen ihres Volkes aufs Spiel setzten, um das Unvermeidliche zu tun und das Unhaltbare preiszugeben. Anders erwirbt sich Freiheit nicht.

Auch Mitteleuropa wird nicht anders zu Freiheit und Selbstbestimmung wiederaufsteigen, als wenn es der furchtbaren Erfahrungstatsache ins Gesicht sieht, die Indien eben durchlebt, die ein genialer französischer Marschall, Lannes, der Sieger aus fünfzehn Schlachtjahren, der Besiegte und Gefallene von Aspern, auf die klassische Form gebracht hat: „Die wahre Weisheit großer Gefahren heißt Tollkühnheit!“ „La sagesse des grands dangers, c'est la t  merit  !“ — Indien wenigstens predigt, daß es nicht Feigheit, Menschenfurcht und Vorsicht sind, die so begehrte Güter, wie Freiheit und Selbstbestimmung für politische Räume erwerben! Das ist seine größte Lehre für Asien und Europa!

* * *

Anmerkung.

Weiteres Schrifttum über die Geopolitik der indischen Frage: Eine anerkannte geopolitisch führende Landeskunde von Indien in deutscher Sprache gibt es nicht. Wege zu ihr zeigen:

Glasenapp, Helmuth v., Britisch-Indien und Ceylon. Band 14 der Weltpolitischen Bücherei. Berlin 1929. (Literat. und eigene Werke des Verfassers.)

Haushofer, K., „Die Einheit der Monsunländer“. In „Bausteine zur Geopolitik“. Berlin 1928; ferner: „Südostasiens Wiederaufstieg zur

Selbstbestimmung“. Berlin 1923; und „Das erwachende Asien“.
München, Südd. Monatshefte, Sonderheft 2, 1926.
Horowitz, J., „Indien unter britischer Herrschaft“. Leipzig 1928.

Wirtschaftlich unterrichten besonders die folgenden Werke:
Wehrli, H. J., „Vorder- und Hinterindien“. In Andrée, Heiderich,
Sieger: Geographie des Welthandels, II. Band, mit zahlreichen
Quellenangaben und Karten. 1927.
Literaturberichte aus dem Indopazifischen Raum in der „Zeitschrift für
Geopolitik“, seit 1924.
„Simon-Bericht“. Blue Book Cmd. 3568, London 10. Juni 1930.
„Survey“ u. a.

Auslandkundliche Vorträge der Technischen Hochschule Stuttgart

Veröffentlicht mit Unterstützung der Vereinigung
der Freunde der Technischen Hochschule vom Aus-
schuß für auslandkundliche und auslanddeutsche
Veranstaltungen

Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich

Bisher erschienen:

- Heft 1: *Frankreich. Land, Volk, Wirtschaft und Staat.*
Mit Beiträgen von Prof. Dr. H. Schrepfer-Frank-
furt/M., Hauptschriftleiter Dr. B. Dietrich-Essen/R.
und Prof. Dr. W. Vogel-Berlin. 57 Seiten. Mit
1 Kartenbeilage. 1930. Preis RM. 2.—.
- Heft 2: *Indien in der modernen Weltwirtschaft und Weltpolitik.*
Mit Beiträgen von Prof. Dr. A. Kraus-Frankfurt/M.,
Prof. B. K. Sarkar-Kalkutta, Hauptschriftleiter,
Dr. A. Nobel-Berlin und Prof. Dr. K. Haushofer-
München. 94 Seiten. 1931. Preis RM. 4.—.
-

Demnächst erscheint:

- Heft 3: *Südamerika. Auslandkundliche Studien.*
U. a. mit Beiträgen von Staatsminister a. D. Dr.
Boelitz-Berlin und Geheimrat Prof. Dr. Sapper-
Würzburg.
-

In Vorbereitung:

- Heft 4: *Italien. Moderne Entwicklungen und Probleme.*
-

Weitere Hefte folgen

Sonderprospekte
sind durch die Verlagsbuchhandlung zu beziehen

Stuttgart / Verlag Fleischhauer & Spohn

Erhältlich in allen Buchhandlungen

