

---

UNIVERSITÄT KONSTANZ

---

Fachbereich Geschichte und Soziologie



Detlef Kantowsky

# ZUCKER AUS BÉNARÈS

Zur Ausbreitung süßen Lebens  
am Beispiel von Mauritius



# **ZUCKER AUS BÉNARÈS**

**Zur Ausbreitung süßen Lebens am Beispiel  
von Mauritius**

**Detlef Kantowsky**

**Konstanz 2002**

Copyright: Detlef Kantowsky, 2002

Anschrift: Universität Konstanz  
Fach D 38  
D 78457 Konstanz  
[detlef.kantowsky@uni-konstanz.de](mailto:detlef.kantowsky@uni-konstanz.de)

Titelbild: Schornstein der Zuckerfabrik Bénarès auf Mauritius,  
die 1968 abgerissen wurde. Foto D.K. im März 2001.

## **INHALTSVERZEICHNIS**

VORBEMERKUNG	V
WIE FING ES EIGENTLICH AN ?	1
UND WIE GING ES DANN WEITER ?	7
VON DER „L'ÎLE DE FRANCE“ ZUM „STERN UND SCHLÜSSEL DES INDISCHEN OZEAN“	12
KULIS STATT SKLAVEN	19
ROHRZUCKER AUS BÉNARÈS	38
GUR AUS BENARES	71
RÜBENZUCKER AUS BERLIN	86
DER SÜSSE BISSEN	105
BILDNACHWEIS UND QUELLEN	116
LITERATURVERZEICHNIS	122
ZUSAMMENFASSUNG	133



## VORBEMERKUNG

Wäre ein „Benares“ auf der Detailkarte des Südosten von Mauritius nicht verzeichnet gewesen, hätte die Reise im Februar/März 2001 einen anderen Verlauf genommen. Seit einigen Jahren schon hatte ich Briefkontakt mit dem „Mahatma Gandhi Institute“ in Moka und wusste aus dessen Selbstdarstellungen, dass in Mauritius „Bojpuri“ die am weitesten verbreitete indische Sprache ist. Fast wie „damals bei uns zu Hause“ im Benares-Distrikt in Indien, wo ich seit Herbst 1964 bis zum Frühjahr 1967 gelebt hatte, und wohin es mich immer wieder zurück zog –

Und jetzt also Benares auf einer kleinen Insel, gut eintausend Kilometer östlich von Madagaskar im Indischen Ozean, auf der Karte deutlich markiert mit einem Tempel-Symbol. Viele Projektionen konnten sich daran festmachen: Eine kleine Kolonie von Einwanderern etwa aus „meiner Region“? Oder gar eine immer noch traditionell hinduistisch bestimmte Enklave in dichter Nachbarschaft zu ganz anderen Orten wie „Bel Air“, „St. Felix“ und „Rivière des Anguilles“ ?

Merkwürdig ist, dass ich mich für ein Quartier im Osten der Insel schon entschieden hatte, bevor ich das Wort „Benares“ in der Karte wahrnahm. Das Gebiet gilt als die am wenigsten erschlossene Region und Mahebourg, „einst die zweitgrößte und zweitbedeutendste Stadt der Insel“, wird heute als „ein verschlafenes Provinzstädtchen“ mit knapp 20.000 Einwohnern beschrieben (Marco Polo, 1999: 63). Noch merkwürdiger dann, dass ich mich in „Pension Notre Dame“ anmeldete, „eine von Ordensschwwestern geführte Pension mit acht Zimmern“ (ebda.: 65). Als ich dort aus Bodman anrief, um meine Ankunftszeit mitzuteilen und beiläufig erwähnte, dass ich mich weniger für die südlich von Mahebourg gelegene „Blue Bay“ als Benares interessieren würde, klärten sich die Merkwürdigkeiten auf: „Aber ich bin ja aus Bénarès“, war die spontane Antwort von Sister Nancy. So hörte ich das vertraute Wort erstmals mit französischer Betonung, wie es auf älteren Karten und Schriftstücken auch immer noch französisch geschrieben wird, während sich auf neueren die amtliche englische Schreibweise durchgesetzt hat.

Alles schien also passend vorbereitet für einen Ausflug nicht schon wieder nach Indien, gleichwohl aber gen Benares, oder doch besser „Bénarès“ ?

Der erste Besuch dort war enttäuschend: Keine gewachsenen Strukturen eines alten indischen Dorfes empfangen mich, sondern zwei Straßenzeilen mit schmucklosen Flachbauten, drumherum karge Gemüsegärten; kein ausladender Banyan-Baum und auch keine Mango. Von einem „Mandir“, einem Tempel also, wusste niemand. Schließlich wurde ich aber doch zu einem gelb getünchten flachen Haus geführt, über der schmucklosen Holztür das Zeichen „AUM“ in Devanagari. Aber keine Gottheiten grüßten vielarmig, kein Pundit lud den Fremden mit einem lauten „Jai Sita Ram“ zum Nähertreten ein, die Tür blieb verriegelt. Wäre da nicht am Ende der Dorfstraßen das Schild „Chateau Benares Government School“ vor einem stattlichen Haus im französischen Kolonialstil gewesen, ich hätte meinen Können, mich verfahren zu haben.

Vielleicht wäre es bei diesem einen Besuch in dem Ort mit dem verlockenden Namen geblieben. Aber da waren ja die Erzählungen von Sister Nancy, die aus Bénarès stammte. Auf meine Nachfragen zur Geschichte ihrer Familie schrieb sie mir am 27.1.2002 in englischer Sprache, die wir des leichteren Austauschs wegen meist benutzten:

Your questions bring me to the fact that my memory is getting deficient with my old age. Anyhow I shall try to answer some of your questions:

My father's name is Georges Desplaces (1875-1940). As manager of Bénarès S.E. we lived in "Colmar", the nicest area of Bénarès. I spent my early years there, but at the age of school I was sent to Curepipe (Loreto College) where my elders stayed with my grand-mother. It was only on holidays that we went back home (I was lucky to fall sick with malaria, so my parents took me back with them for some two or three years, about 1924-26). I suppose it is about 1928 that my father left Bénarès, after the death of Miss Naz. Then he took the management of "Mon Loisir" (Rivière du Rempart) and later that of "Argy" (Flag). It is from that place that I left my family on the 2<sup>nd</sup> of July 1939 to join my order of Marie Reparatrice at Rose-Hill.

Am 6. Januar 1942 wurde Sister Nancy ordiniert. Dazu schrieb sie mir am 9.1.2002:

On the 6<sup>th</sup> of January I had my Diamond Jubilee (Epiphany feast) – 60 years of my religious consecration – The whole parish of Notre Dame des Anges celebrated that jubilee splendidly, as I have lived my last 21 years here, after 28 years in Madagascar.



In Mahebourg sprachen wir oft über die in dem vorigen Brief erwähnte „Miss Naz“. So erfuhr ich, dass sie aus dem Verkauf des Bénarès S.E. („Sugar Estate“) eine Kirche in Curepipe gestiftet habe. Als ich diesem Hinweis nachgegangen war und „Ste-Hélène“ gesehen hatte, als ich dann in der Bibliothek des „Mauritius Sugar Industry Research Institute“ zudem recherchieren konnte, dass Bénarès wahrscheinlich eine der ältesten Zuckerrohr-Plantagen auf Mauritius überhaupt ist, da nahmen die Dinge ihren Lauf und ich ging daran, mich intensiver in die Geschichte von Mauritius und seiner Plantagenwirtschaft einzuarbeiten.

Damit nicht genug: Zurück in Deutschland bekam ich den Hinweis auf das Zucker-Museum in Berlin und merkte dort dann zum ersten Mal richtig, worauf ich mich mit dem „süßen Salz“ und seiner weltweiten Verbreitung eingelassen hatte, das wir in Westeuropa zuerst als Beutegut über die Kreuzritter kennenlernten, und von dem wir fortan immer noch mehr haben wollten. Was für ein immer dichter werdendes Netz dadurch bedingter Eroberungen und technischer Innovationen wurde mir so erstmals anschaulich !

Aus Venedig führte die Spur über Lissabon, Madeira und die Kanarischen Inseln bis nach Goa, von dort auf geheimen Wegen zurück nach Holland und weiter dann über Mauritius bis nach Bantam (Batavia). Doch nicht nur nach Osten gelangt, wer nach der Verbreitungsgeschichte von Zucker fragt: Unversehens kam ich aus der Kulturheimat des süßen Rohr in Indien über die L’Ile de France wieder zurück in das vorindustrielle Berlin, von wo aus im Kampf zwischen England und Frankreich um die Vormacht nicht nur in Europa Napoleon im November 1806 eine Kontinentalsperre gegen alle überseeischen Importe verfügt hatte. So bekam der einige Jahre zuvor entdeckte „Zucker in der Rübe“ erstmals eine reelle Anbau- und Produktionschance gegenüber dem kolonialen Zucker aus billiger Sklavenwirtschaft in Lateinamerika.

Angesichts der Fülle des sich so auftuenden und für mich weithin neuen Materials beschloss ich bald, mich auf Bénarès und seine Entwicklung bis hin zur Gegenwart zu beschränken, die in Mauritius entstandene moderne Zuckerindustrie aber doch zu kontrastieren mit den immer noch einfachen Herstellungsformen von „Gur“ (eingedickter Zuckerrohr-Saft) im Benares-Distrikt in Indien, einem Gebiet also, aus dem die meisten Menschen ja kamen, die Ste-Hélène mit ihrer Hände Arbeit in den Zuckerrohr-Feldern von Bénarès aufbauen halfen.

Die Darstellung schließt ab mit einem kurzen Hinweis auf das, was mir angesichts der Dokumentationen im Zucker-Museum und bei Durchsicht der Bestände in der Spezialbibliothek der Abteilung Zucker- und Getreidetechnologie der TU Berlin jäh deutlich wurde: Das süße Leben lebt das Süße und spielt durch uns mit den besonderen Möglichkeiten seiner Selbstreferenz – es sieht und hört sich zu, es schmeckt und riecht sich, es tastet sich ab und bedenkt diese Eindrücke bei seiner universellen Suche nach Wohl. Vermöge der einmaligen (?) Fähigkeit vorausschauenden Denkens und sinnvollen Handelns dehnte sich die menschliche Manifestation dieses Seins-Prozesses immer schneller derart aus, dass „homo faber“ neuerdings ein Ende nicht nur der Gattung an sich, sondern seines Daseins-Raumes insgesamt diskutiert.

Wenngleich ich manchmal versucht war, dieser ökologischen Debatte zu folgen, angesichts der intensiven Zuckerrohr-Monokultur auf Mauritius ja eine naheliegende Fragestellung, bin ich beim „Zucker aus Bénarès“ geblieben. Ich wollte mich auf meine alten Tage lieber nicht mehr in Fachdebatten einmischen, sondern nur festhalten, was sich mir alles ergab, seit ich um Ste-Hélène wusste.

Auch wenn das Protokoll dieser Recherchen im „Konstanzer Online-Publikations-System“ (KOPS) öffentlich einsehbar ist: Ich habe es eigentlich nur für mich und die Menschen zusammengestellt, die mir durch ihre erstaunten Nachfragen und weiterführenden Hinweise oft geholfen haben, bei der Sache zu bleiben.

Schade ist, dass Sister Nancy die deutschen Texte nicht verstehen kann, doch werd' ich ihr beim nächsten Besuch ja übersetzen können, was ich über den Zucker aus Bénarès und die Ausbreitung süßen Lebens alles zusammengetragen habe, seit ich vom 17. Februar bis 15. März 2001 in „Pension Notre Dame“ erstmals zu Gast war.

## WIE FING ES EIGENTLICH AN ?

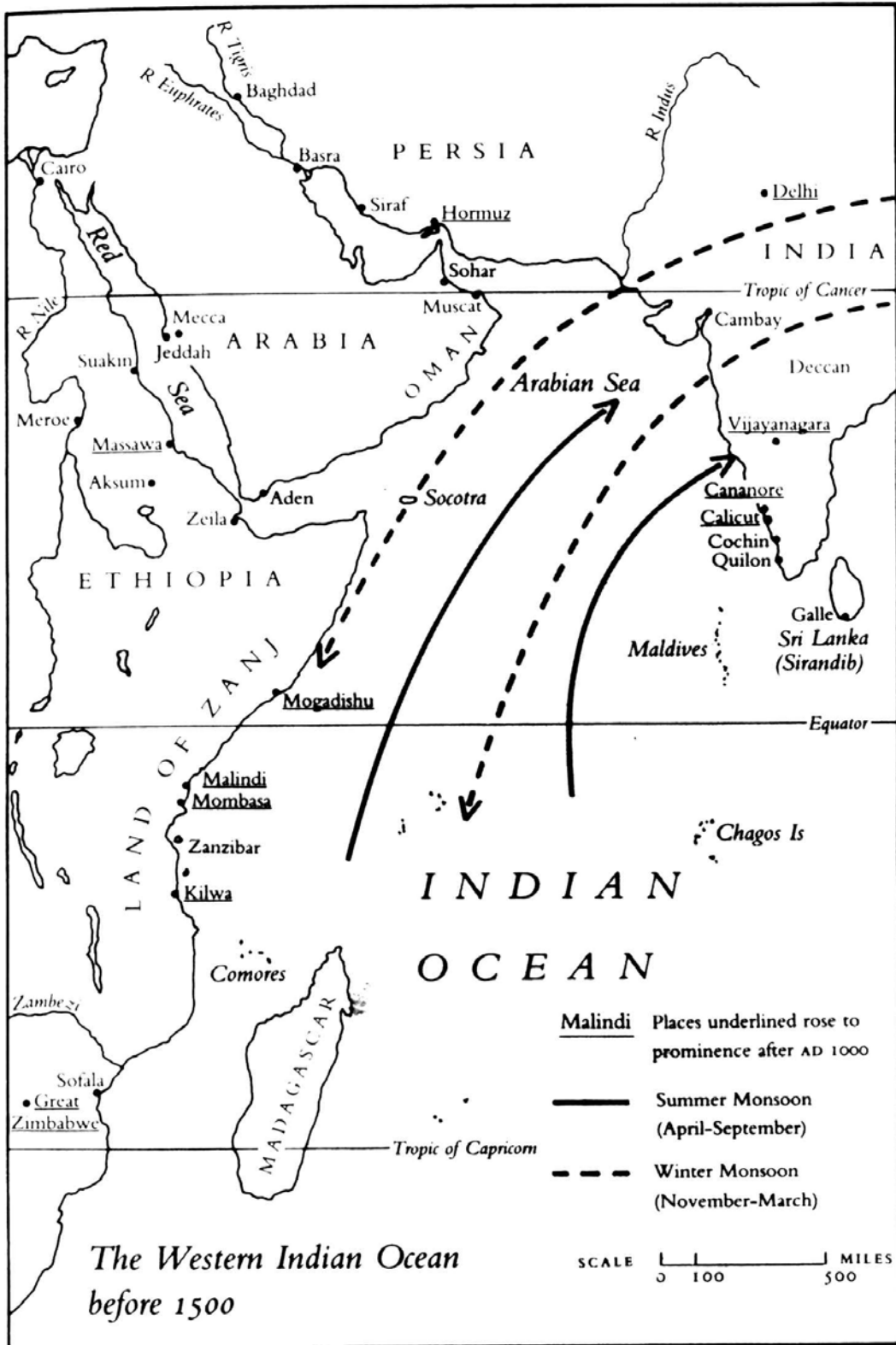
Lange Zeit gab es nicht viel zu holen auf der kleinen Insel: Kein Gold, kein Elfenbein, kein Kupfer und auch keine Menschen. Nicht einmal Tiere gab es, deren Häute sich vermarkten ließen. Zwar ist sie als „Dina mozare“ auf alten Seekarten der Araber schon verzeichnet, doch angesteuert wurde sie von ihren Sklavenhändlern und westindischen Kaufleuten auf dem Weg zu den attraktiven Tauschzentren an der afrikanischen Ostküste nicht.

Nach ihrem Kapitän Don Pedro Mascarenhas taufte 1507 portugiesische Seeleute die Inselgruppe, zu der das heutige Mauritius zählt, „Islas Mascarenhas“. Es hatte sie viel zu weit nach Osten verschlagen, denn ihre Caravellen waren für lange Ozeanpassagen nicht ausgelegt. Vielmehr suchte man dem 1498 von Vasco da Gama gefundenen Seeweg nach Indien zu folgen: Nach Rundung des „Kap der guten Hoffnung“ an der Ostküste Afrikas entlang nach Norden bis auf die Höhe von Mombasa, um von dort dann mit den stetigen Südwest-Winden des Sommer-Monsun (April/September) über das Arabische Meer schnell nach Indien zu gelangen, wo schon ab 1510 Goa als befestigter Handelsplatz ausgebaut war. Beladen mit den „Schätzen des Orients“ wurde die Rückreise nach Lissabon jeweils mit den Nordwest-Winden des Winter-Monsun (Nov./März) in umgekehrter Richtung an der ostafrikanischen Küste entlang nach Süden bis zum Kap und von dort Richtung Norden nach Europa angetreten.

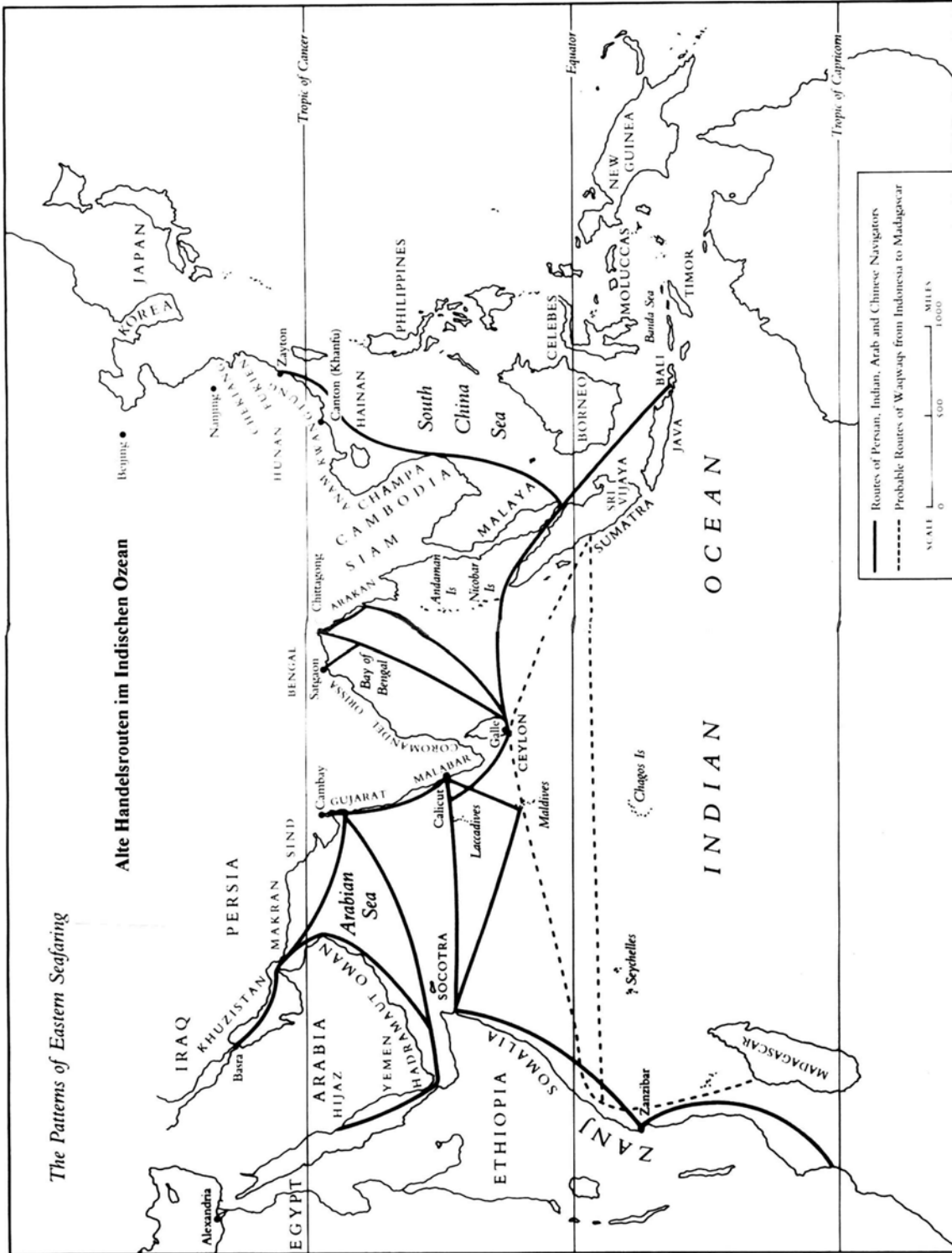
Damit waren endlich die Schwierigkeiten in den islamischen Ländern auf der klassischen Land-Transitroute vom Persischen Golf ans östliche Mittelmeer umschiffen: Künftig konnte dem wachsenden Bedarf an Luxusgütern aus Asien über neu entwickelte Handelsgesellschaften direkt entsprochen werden, Lissabon blühte auf, das seit den Kreuzzügen im Orient-Geschäft dominierende Venedig stieg ab.

Mit Inbesitznahme von Malacca kontrollierten die Portugiesen ab 1511 den Export von Gewürzen aus dem indonesischen Archipel gen Westen, wenig später suchten sie von Macau und Formosa aus sogar den Austausch von Produkten von/nach China zu beeinflussen: Der Durchschlagskraft ihrer Bordkanonen waren die einheimischen Dschunken auch in Überzahl meist nicht gewachsen.

Bei den Erkundungs- und Eroberungsfahrten immer weiter nach Osten bis nach Japan nutzten die portugiesischen Kapitäne das Wissen einheimischer Lotsen und folgten uralten Küsten-Handelsrouten durch den malayisch-indonesischen Archipel in das südchinesische Meer. Erst die Holländer riskierten, aufbauend auf dem an portugiesischen Seefahrtsschulen inzwischen gesammelten (Geheim)Wissen, auf Grund verbesserter Navigations-, Segel- und Schiffbautechniken ab Beginn des 17. Jhdts. eine Passage vom Kap der Guten Hoffnung direkt bis nach Batavia. So bekommt Mauritius erstmals strategische Bedeutung als Zwischenstation und zur Kontrolle der „Outer Passage“ auf den neu erschlossenen Fern-Handelsrouten nach Indien/Ceylon, Südost-Asien und China: Darüber konnte sich künftig der nur durch interne Rivalitäten behinderte koloniale Expansionsdrang der nordwesteuropäischen Küstenstaaten frei entfalten!



Der West-Indische Ozean vor 1500: Frühe Verbindungen und monsunale Winde

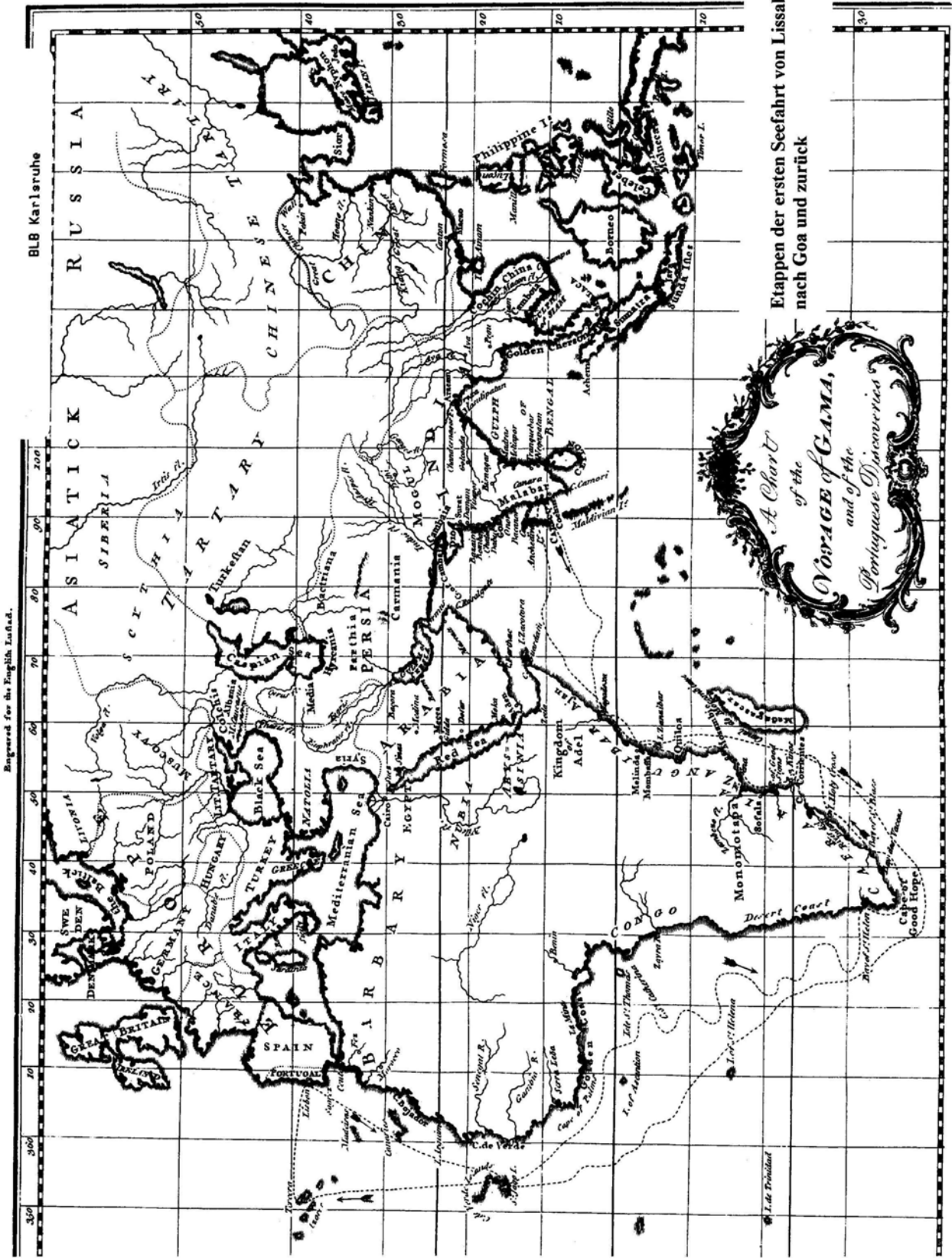


The Patterns of Eastern Seafaring

Alte Handelsrouten im Indischen Ozean

— Routes of Persian, Indian, Arab and Chinese Navigators  
- - - Probable Routes of Wayway from Indonesia to Madagascar

SCALE 0 500 1000 MILES



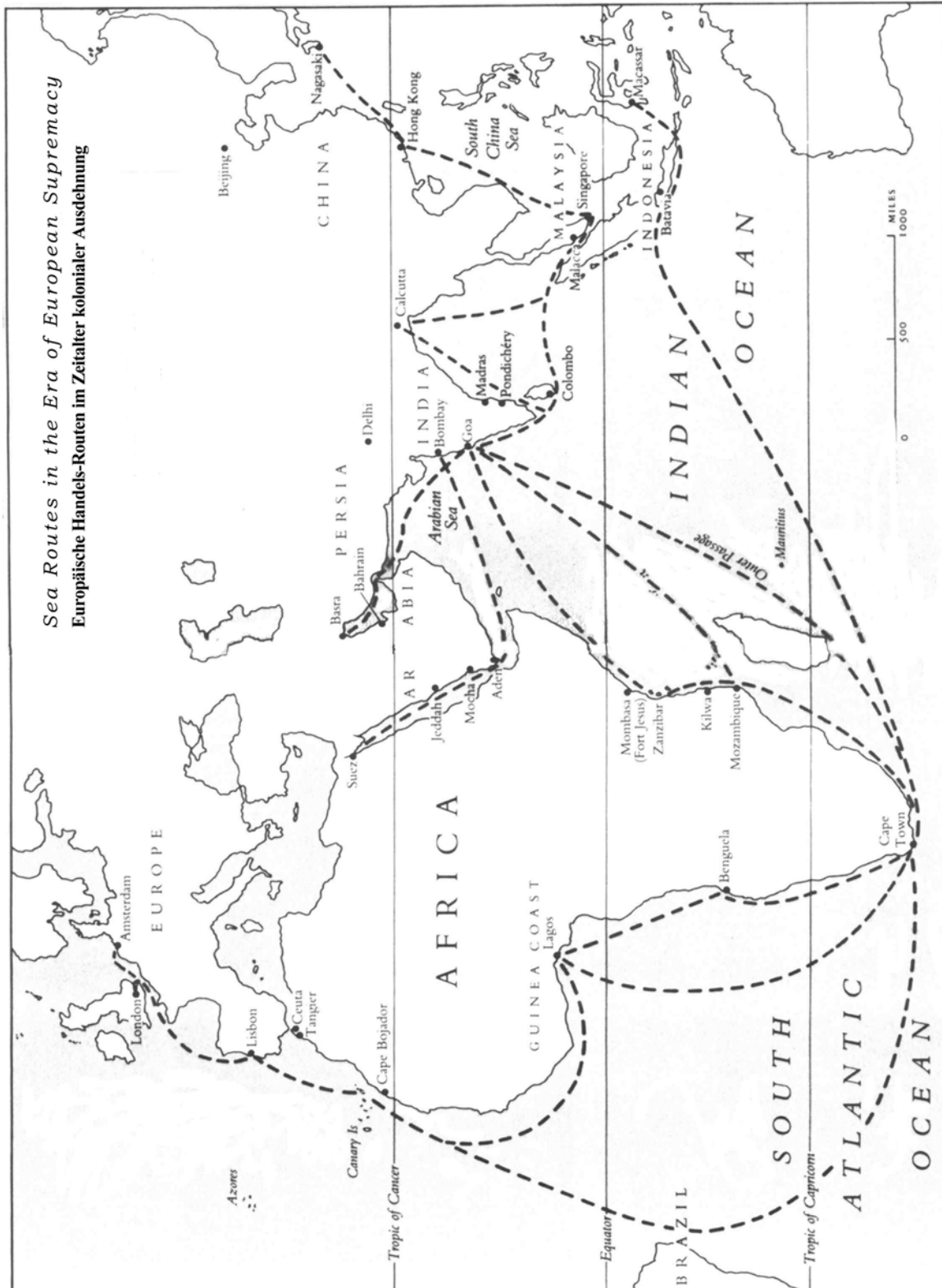
Engraved for the English Land.

BLB Karlsruhe

Etappen der ersten Seefahrt von Lissabon nach Goa und zurück

A Chart  
of the  
**VOYAGE of GAMA,**  
and of the  
Portuguese Discoveries

J. de Witt





## UND WIE GING ES DANN WEITER ?

1598 landete Admiral Wybrandt van Warwijk im Südosten der Insel und gab ihr zu Ehren des holländischen Statthalters Prinz Moritz von Nassau den Namen Mauritius. Um den wichtigen Stützpunkt gegen die Rivalität der erstarkenden französischen und englischen Handelsgesellschaften zu sichern, wird Mauritius 1638 mit zwei kleinen Kolonien besetzt. Deren Aufgabe sollte es sein, den „Ostindien-Fahrern“ militärischen Flankenschutz und logistische Unterstützung zu geben:

In den einzigen beiden natürlichen Häfen im Südosten und Nordwesten der Insel, deren vorgelagerte Korallenriffe nur an diesen zwei Stellen für größere Schiffe gefahrlos jederzeit passierbar sind, sollten sich die Mannschaften von den Strapazen langer Seefahrten regenerieren, ihre Schiffe bei Bedarf ausgebessert und vor allem neu verproviantiert werden. Dazu allerdings wäre eine handwerk- und landwirtschaftliche Infrastruktur notwendig gewesen, die es auf der unbewohnten Insel nicht gab, und um sie aufzubauen fehlte es den Holländern an Arbeitskräften.

Im Überfluss vorhanden waren in den ersten Jahren die flugunfähigen Dodo und viele große Meeresschildkröten. Doch waren diese natürlichen Fleischvorräte schnell aufgegessen und schließlich ausgetilgt. Auch die üppigen Ebenholzbestände waren bald eingeschlagen und nach Holland exportiert. Bis heute erhalten haben sich aber aus dieser ersten Zeit menschlicher Besiedlung die aus Java importierten Sambur-Hirsche, die sich unter so günstigen Standortbedingungen und ohne natürliche Feinde schnell vermehrten.

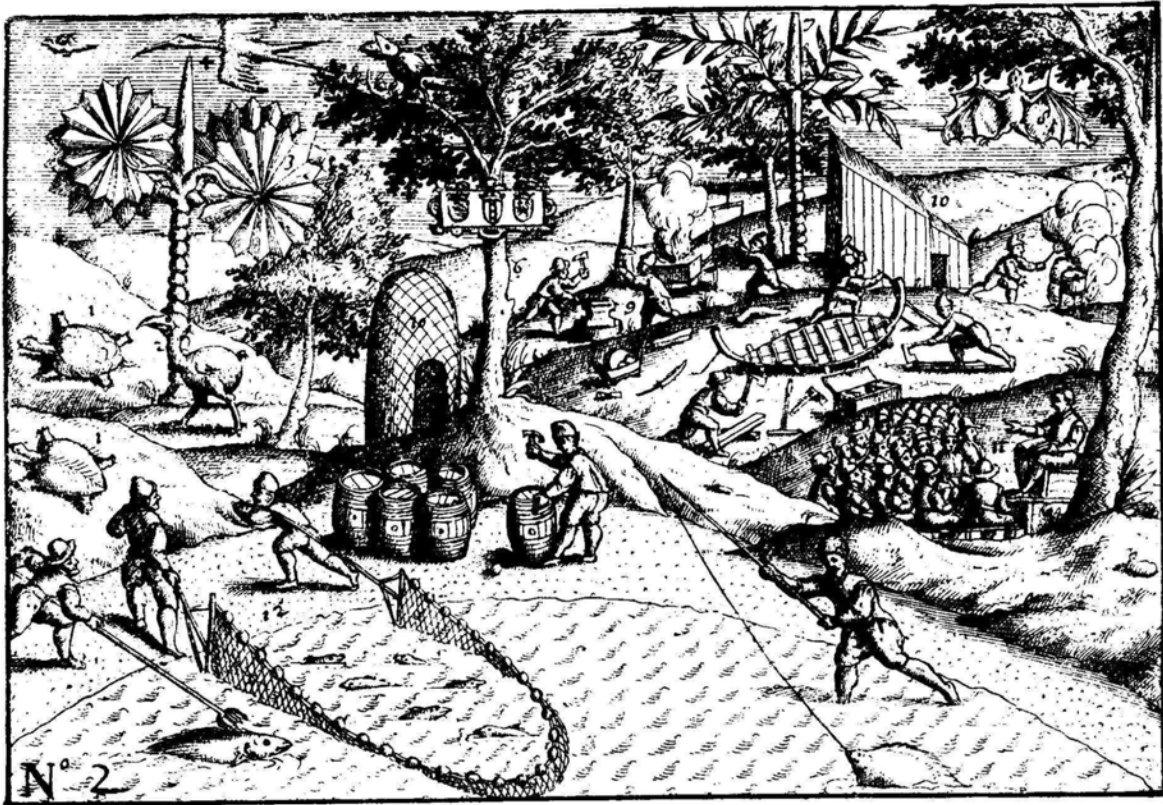
Ebenfalls aus Java importiert wurden die ersten Zuckerrohr-Setzlinge. Die für die Kultivierung der Pflanzen erforderlichen Arbeitskräfte holte man sich aus Madagaskar, doch stellten entlaufene Sklaven bald ein Sicherheitsrisiko für die wenigen Europäer dar. So gab man die Siedlungen nach zwanzig Jahren wieder auf und zog in das 1652 gegründete Kapstadt ab.

Auch der zweite Besiedlungsversuch der Holländer (1664 – 1710) dauerte nicht lange. Zu unwirtlich schienen die Bedingungen, zu wenige Menschen waren bereit, länger als die verordneten drei Jahre auf der Insel zu leben. Vor dem neuerlichen Exodus nach Kapstadt und gen Java sollen nur noch 169 Holländer, davon waren 58 Frauen, mit 67 Sklaven auf Mauritius gewesen sein.

**Gedenkstätte,**

wenige Kilometer nördlich  
des heutigen Mahebourg,  
zur Erinnerung an die erste  
Landing der Holländer  
im Jahre 1598





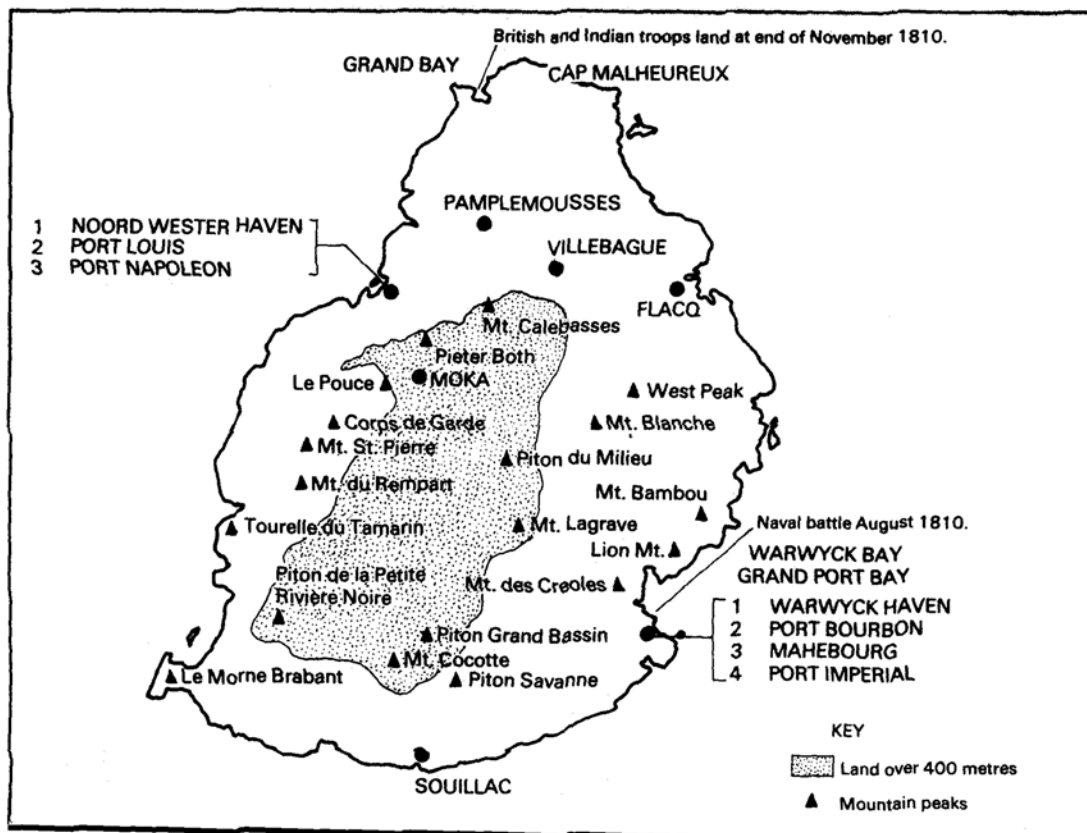
### Erste Landnahme der Holländer,

die vom 18.9.1598 bis zum 2.10.1598 mit fünf Schiffen in der Bucht des nach Flottenkapitän Wybrand Warwijk (1566 – 1615) benannten „Haven von Warwijk“ ( heute „Grand Port Bay“ oder auch „Vieux Grand Port“) vor Anker gingen, um dringend benötigte Nahrungsmittel und Frischwasser zu ergänzen.

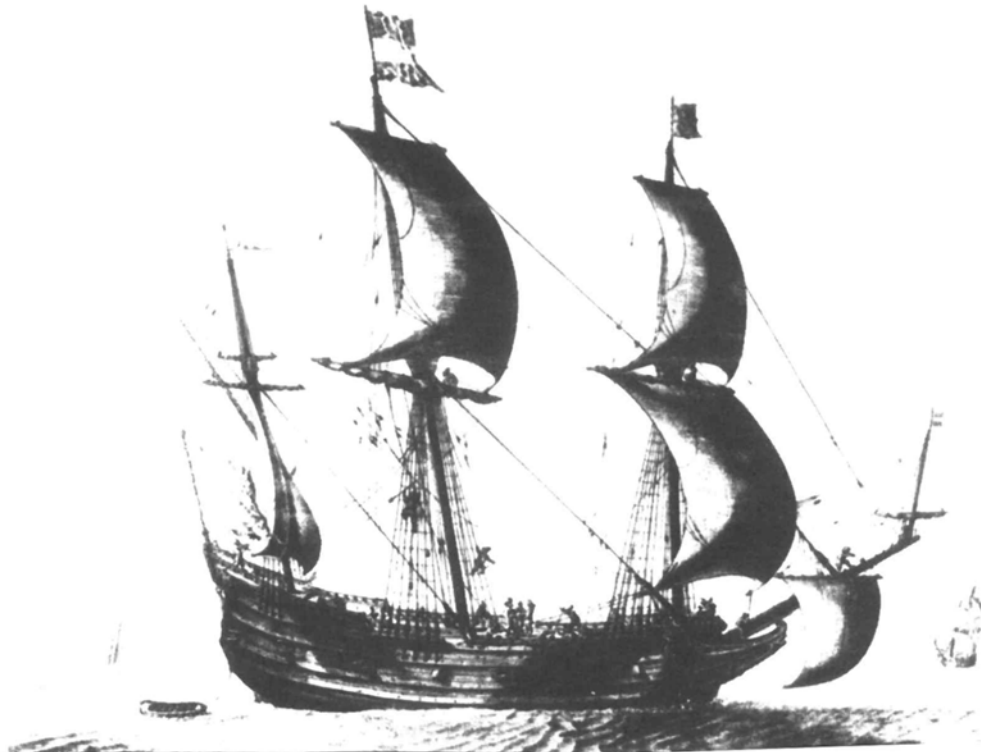
Die Schiffe hatten Texel am 1. Mai 1598 verlassen und fanden an der Küste von Madagaskar am 25. und 26.8. keine geeigneten Ankerplätze. Sie segelten daher weiter und sichteten am 17.9. die „grün bewaldete Insel“, die sie von portugiesischen Seekarten kannten. Nach zweiwöchigem Aufenthalt vor der nun „Mauritius“ genannten Insel erreichte die Flotte am 31.12.1598 Bantam und kehrte von dort, reich mit Gewürzen beladen, im Juli 1599 zurück in die Niederlande. Über die lukrative Unternehmung erschienen bald schon auf Grund von Bord- und Tage-Büchern Veröffentlichungen, die auch ins Deutsche übersetzt wurden ( Frankfurt 1600): „Wahrhaftige Beschreibung der letzten Reise, so die Holländer in Ost-Indien gethan haben, welche ausgefahren im Frühling desz 1598 Jahres, und mit vier Schiffen wiederumb glücklich anheime gelanget, im Monat Julio desz 1599 Jahres“.

Das Bild hier (Moree, 1998: 54) zeigt u.a. Fischfang und Reparaturarbeiten im September 1598, ausserdem eine Messe, zu der an Sonntagen erst die eine Hälfte der See-Mannschaften vormittags und die andere nachmittags an Land ging. In den Notunterkünften (Nr. 10 im Bild) wohnten Seeleute, die als Hilfskräfte für Schmied und Böttcher abkommandiert waren, „damit die Arbeiten schnell voran gingen und wir bald wieder Segel setzen konnten“.

Auf dem Bild links ausserdem Schildkröten und ein grosser Dodo. Der flugunfähige Vogel war leicht zu erlegen, doch schmeckte das Fleisch nicht besonders gut. Ein viel besserer Proviant dagegen die Schildkröten: Sie wurden lebend an Bord genommen, gelegentlich gewässert und nach Bedarf geschlachtet. Auch ohne Futter überdauerte eine solche gefesselte Fleischreserve drei bis vier Monate.



Mauritius zur Zeit der Holländer und Franzosen

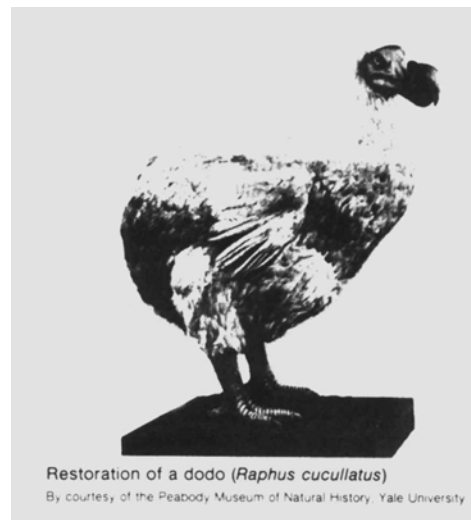


**Radierung (1683) eines typischen holländischen Handelsschiffes mit Topbeseelung an allen Masten und sechs Kanonen auf jeder Seite. Das kleine Topsegel auf dem Bugspriet war zwar sehr anfällig, erhöhte aber die Manövrierfähigkeit des Schiffes ganz wesentlich. Engländer und Franzosen übernahmen diese Art Vorsegel, die später durch Klüver-Topsegel ersetzt wurden.**

**dodo** (*Raphus cucullatus*), extinct flightless bird of Mauritius, one of the three species that comprised the family Raphidae, usually placed with pigeons in the order Columbiformes but sometimes separated as an order (Raphiformes). The other two species were the solitaires (*R. solitarius* of Réunion and *Pezophaps solitaria* of Rodrigues). Mauritius, Réunion, and Rodrigues are islands in the Indian Ocean. The birds were first seen by Portuguese sailors about 1507 and were exterminated by man and his introduced animals. The dodo was extinct by 1681, the Réunion solitaire by 1746, and the Rodrigues solitaire by about 1790.

The dodo, bigger than a turkey, weighed about 23 kilograms (about 50 pounds). It had blue-gray plumage, a big head, 23-centimetre (9-inch) blackish bill with reddish sheath forming the hooked tip, small useless wings, stout yellow legs, and a tuft of curly feathers high on its rear end. The Réunion solitaire may have been a white version of the dodo. The brownish Rodrigues solitaire was a taller and more slender bird, with smaller head, short bill lacking the heavy hook, and wings with knobs. All that remains of the dodo is a head and foot at Oxford, a foot in the British Museum, a head in Copenhagen, and skeletons, more or less complete, in various museums of Europe, the U.S., and Mauritius. A good many bones of solitaires have also been preserved.

## Spurensicherung: Der Dodo heute



## VON DER „L'ÎLE DE FRANCE“ ZUM „STERN UND SCHLÜSSEL DES INDISCHEN OZEAN“

Anders als den Holländern gelingt es den Franzosen, die Insel ab 1721 dauerhaft zu besiedeln und ihre Infrastruktur als Stützpunkt auf dem Seeweg nach Indien zu entwickeln. Auf Grund seiner in Madras und Pondicherry gemachten Erfahrungen importierte der als Begründer eines modernen Mauritius bis heute gefeierte Gouverneur Bertrand François Mahé de Labourdonnais Bauhandwerker aus Südindien, der 1723 für die Maskarenen insgesamt modifizierte „Code Noir“ regelte den Import von Sklaven aus Madagaskar, und die sehr viel günstigeren Standortbedingungen der jetzt Île de France genannten Insel zogen französische Siedler aus Bourbon (heute Réunion) an. Schon vier Jahre nach Amtsantritt (1735) des neuen Gouverneur war die Bevölkerung der Insel von weniger als ein- auf mehr als dreitausend Menschen angewachsen.

Der jetzt Port Louis genannte Hafen im Nordwesten der Insel wurde ausgebaut und befestigt, Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen aufgebaut, die Frischwasser-Zufuhr gesichert und ein Hospital eingerichtet. Neue Verkehrswege erschlossen die höher gelegenen Lagen der Insel und in den Versuchsgärten von Pamplémousse wurden neue Kulturpflanzen wie Kaffee, Pfeffer, Tee und Maniok systematisch erprobt. Trotz dieser Aufbauleistungen blieb die Eigenversorgung der Insel mit Nahrungsmitteln immer prekär, konnte sie die ihr zugedachte strategische Aufgabe als Etappe französischer Streitkräfte im Kampf mit den englischen um die Vormachtstellung in Indien nicht erfüllen: Die Anmarschwege über See nach Madras waren zu weit, die Ressourcen der kleinen Insel zu schnell erschöpft, um größere Ansammlungen von Matrosen und Soldaten langfristig verproviantieren zu können.

Als Versorgungs- und Umschlagplatz für schnelle Kaper-Schiffe und ihre Beute taugte die Insel aber dennoch. Auch wenn Frankreich im siebenjährigen Krieg (1756/63) die Ausbeutungschancen des reichen Indien an die Engländer verloren hatte, einen Teil der Waren konnte man ihnen auf dem Rückweg gen London abzujagen versuchen! Nicht nur dies: Kaperbriefe lockten Piraten selbst aus der Karibik an, wo nach den nordamerikanischen Unabhängigkeitskriegen (1778/83) die Kaperei zurückging.

So erlebte die Île de France in der zweiten Hälfte des 18. Jhdts. eine Phase außerordentlicher Prosperität als quasi Freihandelszone für Beutegut aus dem Osten.

Am Ende wurden die Verluste der Briten so groß, dass beschlossen wurde, die Insel zu erobern um die Freiheit weltweiten Handelns gegen den Terror von Piraten zu schützen. Der erste Versuch scheiterte allerdings kläglich: Im August 1810 wurde die britische Seestreitmacht in der Grand Port Bay im Südosten der Insel von französischen Schiffs- und Küstenkanonen zerstört. Den daraufhin in Indien unter Anführung britischer Offiziere in Marsch gesetzten Truppen von fast zehntausend Sepoy, die völlig unerwartet im Norden der Insel eine Landemöglichkeit ausgekundschaftet hatten, waren die französischen Streitkräfte mit nur viertausend Mann nicht gewachsen und kapitulierten am 3. Dezember 1810. Im Friedensvertrag von Paris (1814) verblieb Réunion, ohne Tiefwasserhafen war es strategisch uninteressant, bei Frankreich (bis heute). Doch die jetzt wieder Mauritius genannte Hauptinsel der Maskarenen, sowie Rodriguez und die Seychellen kamen an England.

So lange wie Frankreich die Île de France besetzt hielt, würden Briten nicht die Herren von Indien sein, hatte William Pitt d. Ä. seine Landsleute einmal gewarnt. Jetzt waren Engländer die Herren nicht nur dort, sondern kontrollierten den gesamten Fernost-Handel. Was im September 1599 mit einem Startkapital von immerhin 30T Pfund begann, mit dem 101 Londoner Kaufleute eine erste Handels- und Erkundungsfahrt nach Ostindien vorfinanzierten, hatte sich im zweihundertjährigen Konkurrenzkampf gegen Portugiesen, Holländer und zuletzt besonders Franzosen zu einem Welthandels-Imperium amortisiert. In einer Geschichte des Indischen Ozean und seiner Eroberer fasst Richard HALL (1996:354) diese beispiellose Ausdehnung so zusammen:

The Indian Ocean could now fairly be regarded as an ‚English Lake‘. In the words of the patriotic song, Britannia ruled the waves. The merchant ships of other nations might trade there, but Britain held all the strategic ports: Cape Town and Port Louis in Mauritius dominated access from the Atlantic; Bombay, where the Indian navy was stationed, controlled the Arabian Sea and the entrance to the Persian Gulf; from Ceylon and Calcutta, the administrative capital of the East India Company, the Royal Navy could patrol the Bay of Bengal and routes to China. Possession of Malacca port, taken from the Dutch, gave Britain mastery over all ships using the narrow artery of trade flanked by Malaya and Sumatra.

Auch wenn die handelspolitische Bedeutung von Mauritius, das als Bunkerstation für die Dampfschiffahrt einen ungeahnten Aufschwung nahm, nach Bau des Suez-Kanals wieder zurückging: Strategisch gesehen ist die Insel, so wie es das der Kolonie 1906 von Georg VIII verliehene Wappen zum Ausdruck bringt, nach wie vor der „Schlüssel des Indischen Ozean“ und zu anliegenden Regionen wie z.B. Somali aber auch Afghanistan:

1942 errichtete die Royal Air Force bei Plaisance einen Militärflughafen als Basis für den erwarteten Kampf gegen die Japaner in Indien und Ceylon. Aus diesem Rollfeld wurde der heutige Sir Seewosagur Ramgoolam International Air Port des unabhängigen Mauritius, dem allerdings 1965 bei der verfassungsgebenden Konferenz in London das bis dahin zugehörige Diego Garcia nicht übergeben wurde. Auf Grund eines Vertrages Großbritanniens mit den USA wurde das Atoll ab 1966 zu einem (Atom)Waffenstützpunkt für die B-52 Bomberflotte der US Air Force ausgebaut, der unlängst „Schlüssel“funktion für Luftangriffe in Afghanistan hatte. Entsprechend musste Air Mauritius die Flugpläne von/nach Indien revidieren, um noch längere Umflugwege als vor September 2001 ohnehin schon geboten zu berücksichtigen.





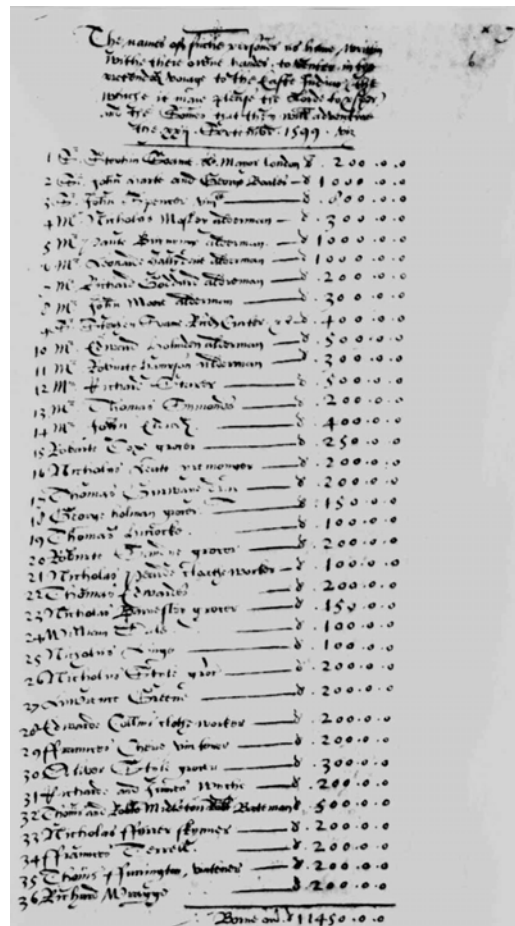
**Wappen:** Es zeigt einen geteilten und gespaltenen Schild, der von einer Dronte und einem Hirsch gehalten wird; eingerahmt ist er von zwei Zuckerrohrstängeln. Im ersten Schildfeld ist eine goldene Galeere mit gerefften Segeln zu sehen, Symbol für die überseeische Herkunft der Bewohner. Das zweite Feld zeigt drei grüne Palmen, das dritte Feld einen roten Schlüssel, der auf die strateg. Lage der Insel hinweist. Im vierten Feld ist eine von einem silbernen Stern überhöhte silberne Spitze zu sehen. Unter dem Schild befindet sich ein Schriftband mit dem Spruch »Stella clavisque maris Indici« (»Stern und Schlüssel des Ind. Meeres«).

**Wappenkunde:** Der Dodo ging, die Hirsche kamen.

**Kriegs- und Handelsmacht bedingen einander:**

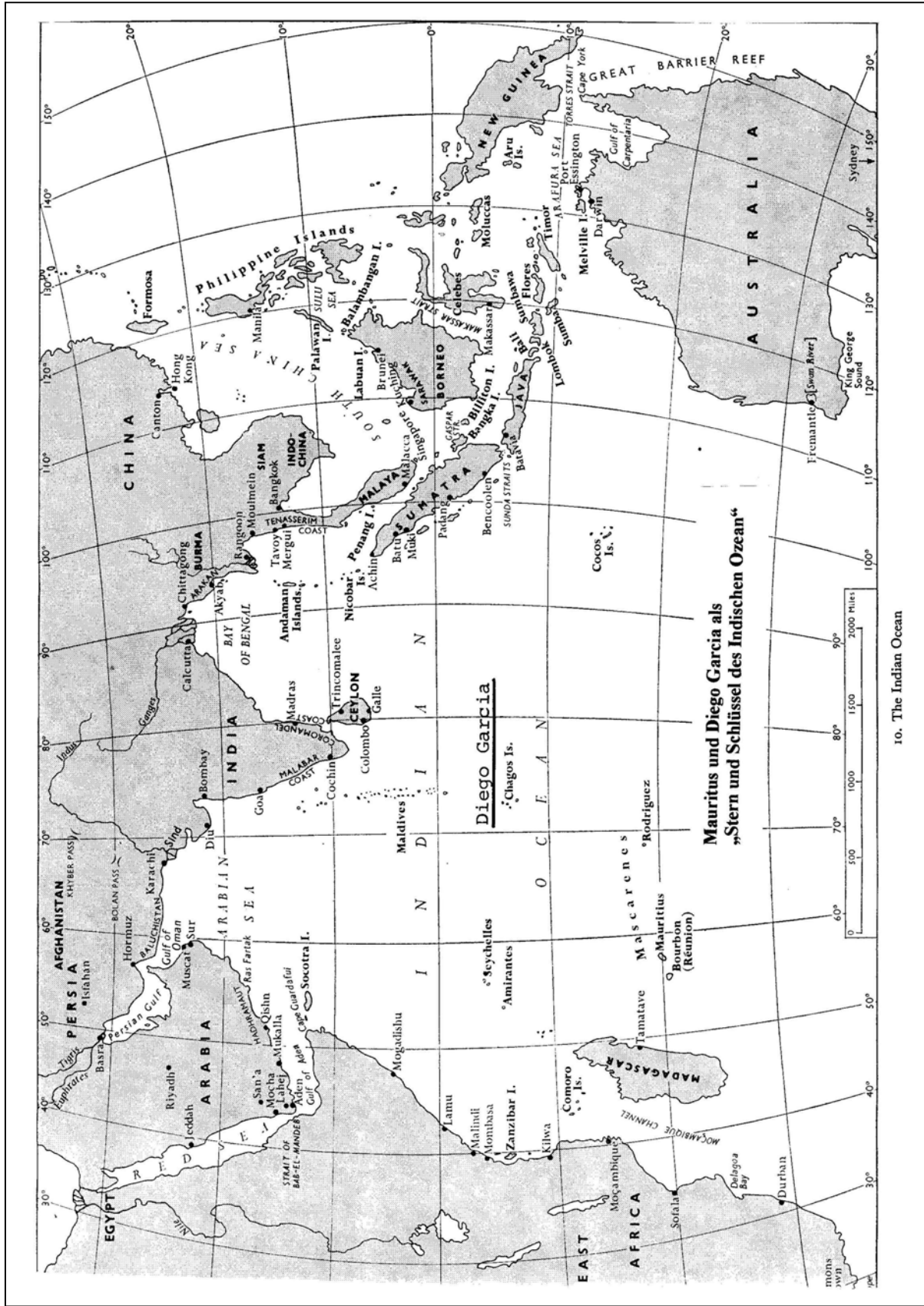
For purposes of research we differentiate sharply between men-of-war and merchantmen but they have rarely been as distinct from each other at sea as they have appeared to be in the printed page. In maritime history as it should be studied there would be no such emphasised distinction between gunnery and economic pressure. Without the merchantman the warship cannot be maintained whereas without the warship the whole system of trade will disintegrate. Midway between the man of war and the cargo or passenger liner there used to appear the East Indiaman as an instrument of both trade and war. Her very existence left a memory long afterwards in passenger liners which retained a gun deck and a gunner.

C Northcote Parkinson



Part of the list of 101 names of merchants and citizens of London who met at the Founders' Hall on 22 September 1599 and subscribed over £30,000 to a fund to finance a voyage to the East Indies. (India Office Library)

**Beginn der East-Indian Company in London:**  
Schon mit 100 Pfund war man im September 1599 dabei.



10. The Indian Ocean

**Das „British Indian Ocean Territory“ und die besondere strategische Bedeutung von Diego Garcia:  
Ein Augenzeuge berichtet**

## **Diego Garcia and the international community**

### **Part I**

After the disintegration of the USSR, Diego Garcia, the American base in the Indian Ocean, has disappeared from the international agenda. Not even India, at one time most vocal on the issue, stirs to proclaim the Indian Ocean a zone of peace. It is evident that the absence of a rival super power has robbed the world of much of the excitement of the cold war. Countries of the Indian Ocean have become so much reconciled to the role of the United States as international police that the base has become, most surprisingly, an essential instrument for the preservation of peace in this part of the world, now extending to the Middle East. The OAU is more preoccupied with post apartheid and the slaughter in Rwanda. The non-aligned countries are finding it difficult to justify their existence as they have no role anymore, except to align themselves to the structural adjustment programmes of the World Bank and International Monetary Fund. Formerly they could play Moscow against Washington. Now they are buffeted so much by market forces that they are compelled to learn the new vocabulary of development in order to survive. Except for a few leaders, ideology has taken a back seat in local politics, and so has Diego as a threat to world peace. The Republic of Mauritius must therefore wake up to realities and, while insisting on our claim to sovereignty on the Chagos Archipelago at every available opportunity, must abandon the obsolete and non-productive rhetoric of the past in favour of a constructive dialogue. We are engaged in a process of rapid industrialisation. Let this process not be hampered by our isolation.

Having made the above remarks, I shall try to trace the origin of the conflict surrounding the present status of the Chagos. Whether we continue asserting our sovereignty now and in the future, one thing is certain, viz. neither is the UK nor the US prepared to relinquish control over Diego. Cold war or no cold war, Diego is very important for the control of the petrol route in the Indian Ocean. The Gulf war demonstrated the strategic usefulness of Diego as an air base.

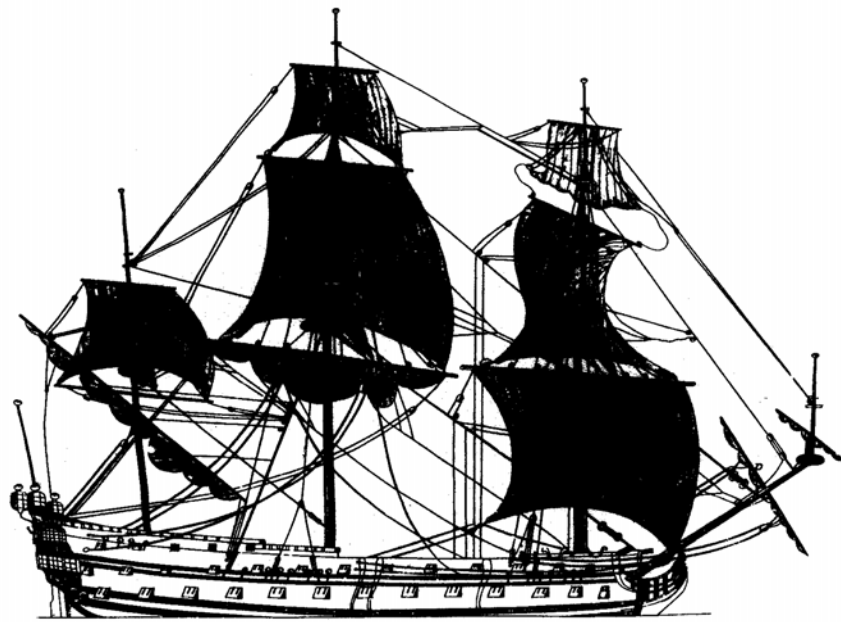
Sir Satcam Boolell, geboren am 11.9.1920 in dem Dorf New Grove auf Mauritius, gehört seit 1953 zum „political establishment“ seines Landes, als er in Montagne Blanche zum Mitglied der verfassungsgebenden Nationalversammlung gewählt wurde. Im gleichen Wahlkreis wurde er sieben Mal wiedergewählt.

Auf dem Rückdeckel seines Buches „Untold Stories“, aus dem ich hier die Seite 25 kopiert habe, heisst es über den Autor u.a.: „Sir Satcam has served the Government of Mauritius in different capacities – Minister of Agriculture and Natural Resources, Minister of Education, Minister of Economic Planning and Development, Deputy Prime-Minister, Attorney-General and Minister of Justice, and Minister of External Affairs.“

Satcam Boolell war auch Mitglied der Delegation, die im Herbst 1965 in London über die Unabhängigkeit von Mauritius verhandelte und dabei mit dem „British Indian Ocean Territory“ konfrontiert wurde, das rechtzeitig vor der Konferenz proklamiert worden war (vgl. dazu oben die Hinweise aus der Encycl. Britannica).

**Diego Garcia**, coral atoll, largest and southernmost member of the Chagos Archipelago, in the southern Indian Ocean. Occupying an area of about 10.5 sq mi (27 sq km), it consists of a V-shaped, sand-fringed cay, about 15 mi (24 km) in length and having a maximum width of about 7 mi; the lagoon is open at the north end.

Discovered by the Portuguese in the early 16th century, it was for most of its history a dependency of Mauritius. In 1965 it was separated from Mauritius as part of the newly created British Indian Ocean Territory. The production of copra from coconut palms was the only economic activity until the early 1970s, when the last of the plantation workers and their families were moved to Mauritius to facilitate the development of U.S. military communications facilities established in accordance with a 1966 agreement between the United States and the United Kingdom. Development of this base for air and naval support in the late 1970s evoked strong opposition from littoral states of the Indian Ocean area, who wished to preserve a nonmilitarized status in the region.



Segel und Takelage eines englischen Drei-Mast Schiffes um 1700. Zum Vergleich dazu unten der East-Indiaman „True Briton“, mit 499 to. ein „medium class“ Schiff der damaligen Zeit: Es segelte in den Jahren 1760 – 1769 vier Mal nach Indien und zurück. Die Topsegel auf dem Bugspriet (vgl. oben) sind ersetzt durch eine nicht mehr so anfällige Klüver-Takelage für zwei Segel.

