

Malabar et le port de Cochin

Objekttyp: **Abstract**

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

Band (Jahr): **7 (1952)**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

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

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

LITERATUR

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

MALABAR ET LE PORT DE COCHIN

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

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

MALABAR E IL PORTO DI COCHIN

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

URALTE SAGEN AUS DEM NAMENLOSEN MUNDE DES HAWAIIISCHEN VOLKES

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

ZWEI GÖTTERMYTHEN: KANE UND KANALOA HELFEN

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

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