

Die Akteure der mittelalterlichen Kommunikation im Indischen Ozean – von Gujarat über Ceylon und den Golf von Bengalen bis nach Sumatra

Annette Schmiedchen (Berlin)

Im Sanskrit gibt es eine Vielzahl von Wörtern, die zur Bezeichnung des oder eines Meeres bzw. Ozeans verwendet werden. Einer der am häufigsten anzutreffenden Begriffe ist *sāgara*¹⁾, eine von der mythologischen Figur Sagara abgeleitete Bildung. Die meisten Termini aber beziehen sich relativ unspezifisch auf den Gewässercharakter, wie *sam-udra*²⁾, wörtlich: »Zusammen[kommen] von Wasser«. Dabei sind Kompositumbildungen, die auf *°dhi*, »Behälter«, oder *°nidhi*, »Schatz«, enden, besonders produktiv. Die Sanskrit-Wörter, die für »Wasser« stehen können (wenn auch selten ausschließlich dafür), sind ebenfalls recht zahlreich: *ap* (bekannt aus der Gebietsbezeichnung Panjab für das »Fünfwasser[land]«), *ambu*, *ambhas*, *uda*, *jala*, *payas*, *vār*, *vāri* – um nur einige zu nennen. Daher ist die Anzahl der möglichen und tatsächlich benutzten Ableitungen ebenfalls nicht gering: *abdhi*, *ambudhi*, *ambhodhi*, *udadhi*, *jaladhi*, *payodhi*, *vāridhi* und *vārdhi*³⁾ bezeichnen »(ozeanische) Wasserbehälter«, *ambunidhi*, *ambhonidhi*, *jalanidhi*⁴⁾ »(ozeanische) Wasserschatze« und *vārirāśi*⁵⁾ (ebensolche) »Wassermassen«. Daneben finden sich Begriffe wie *amṇava*⁶⁾, »der Wogende«, oder *sindhu*⁷⁾, wörtlich: »die Flut«, wobei der letztgenannte Terminus bekanntlich auch für andere Gewässer benutzt wurde, namentlich für den Fluss, den wir als Indus kennen. Schließlich sei noch die wiederum auf die Mythologie anspielende Bildung *varuṇālaya*⁸⁾, »Wohnstätte des (Gottes) Varuṇa«, genannt.

1) Vgl. Monier MONIER-WILLIAMS, A Sanskrit-English Dictionary, ND Delhi 1990, S. 1198.

2) Vgl. ebd., S. 1166.

3) Vgl. ebd., S. 60, 83 f., 183, 415, 586, 943.

4) Vgl. ebd., S. 83 f., 415.

5) Vgl. ebd., S. 943.

6) Vgl. ebd., S. 90.

7) Vgl. ebd., S. 1217.

8) Vgl. ebd., S. 921.

Die Fülle an Begriffen für »Ozean« oder »Meer« sollte jedoch nicht eine vermeintliche Reichhaltigkeit an indischen Texten zu maritimen Kontakten suggerieren. Indologen, die sich historischen Fragen widmen, neigen – berechtigterweise – dazu, über den Mangel an Quellen zu klagen. Auch in diesem Falle muss man konstatieren, dass das Thema »Meer« für Inder offenbar ein eher randständiges war. Der Begriff selbst kommt zwar als Metapher in zahlreichen Texten vor, auch werden Schiffe, die in ferne Länder fahren oder aus diesen nach Indien kommen, vielfach nebenher erwähnt. Aber es fehlen Dokumente, die sich mit maritimen Fragen systematisch beschäftigen, ganz zu schweigen von Karten zur räumlichen Erfassung auch nur von Teilen des Indischen Ozeans. Manches mag verloren gegangen sein, vieles spricht aber auch dafür, dass es historiographische oder universal-encyklopädische Meeresdarstellungen im vormodernen (genauer: vorislamischen) Indien nicht gegeben hat; fremde Quellen sind daher von höchster Wichtigkeit. Darüber hinaus enthalten in Indien und außerhalb Indiens gefundene Inschriften Informationen zu Teilaspekten dieses Themas. Auch die Ergebnisse der Küsten- und Meeresarchäologie könnten und müssten selbstverständlich herangezogen werden. Allerdings hat sich diese bisher auf ältere Phasen maritimer Kontakte konzentriert, so auf die Beziehungen der Induskultur des 3. Jahrtausends vor Christus mit Mesopotamien⁹⁾ und auf die Verbindungen der West- und Südostküsten Indiens mit dem Imperium Romanum in den ersten nachchristlichen Jahrhunderten¹⁰⁾.

Mythische Ozeane und Meere gehören andererseits zum etablierten Repertoire der indischen Kosmologien. Nach den kosmologischen Vorstellungen im Brahmanismus/Hinduismus, im Jinismus und im Buddhismus, die sich in Details freilich unterscheiden, befindet sich in der Mitte der Erdoberfläche der Berg Meru¹¹⁾. Um diesen herum lagert sich ringförmig Jambūdvīpa, die »Rosenapfelbauminsel«, auf der die Menschen leben. Und um diesen Kontinent breitet sich ebenfalls ringförmig der Salzwasserozean aus, der wiederum von einem ringförmigen Kontinent umgeben ist. Es folgen noch weitere Ozeane unterschiedlichster Flüssigkeiten und weitere Kontinente, wobei meist von insgesamt sieben, seltener von vier Kontinenten und Ozeanen die Rede ist.

Wenn in mittelalterlichen Quellen etwas als »ewig gültig« beschrieben werden soll, so heißt es, dass dieses Bestand haben möge, »solange Mond und Sonne, Ozeane und Erde,

9) Vgl. Shereen RATNAGAR, *Trading Encounters: From the Euphrates to the Indus in the Bronze Age*, Delhi 2006.

10) Zu den Ausgrabungen in Arikamedu bei Pondicherry vgl. Himanshu Prabha RAY, *The Winds of Change. Buddhism and the Maritime Links of Early South Asia*, Delhi 1994, S. 48–50, 59–61, 69–71, 73 f., 76.

11) Zum brahmanisch-hinduistischen Weltbild vgl. Helmuth von GLASENAPP, *Brahma und Buddha. Die Religionen Indiens in ihrer geschichtlichen Entwicklung*, Berlin 1926, S. 134–138; zur jinistischen Kosmologie vgl. ebd., S. 171–178; zur buddhistischen, die sich von den anderen stärker unterscheidet, vgl. ebd., S. 215–222.

Flüsse und Berge existieren«¹²). Mit einem stärkeren Anklang an die Mythologie kann in einem solchen Kontext aber auch stehen: »solange Śeṣa (= die mythische Weltschlange) mit ihren unzähligen Köpfen die Erde trägt, solange die Ozeane nicht die gesamte Küstenlinie überfluten, solange Sterne, Mond und Sonne existieren«¹³). Der Ozean wird gefürchtet als einer, der »überaus schrecklich ist wegen der sich darin tummelnden Ungeheuer«¹⁴), und zugleich als Hort sagenhafter Schätze gepriesen, als »Juwelenmine«¹⁵) (*ratnākara*), aus der angeblich nicht nur Perlen, sondern auch Edelsteine zu gewinnen waren. Die religiösen Kosmologien, deren Ursprünge ins indische Altertum zurückreichen, waren auch im Mittelalter präsent, wobei in den weltlichen Quellen aus diesen Jahrhunderten auffälligerweise fast ausschließlich darauf Bezug genommen wird, dass die Erde einen aus vier Ozeanen gebildeten »Gürtel«¹⁶) besitze, also in allen vier Himmelsrichtungen von Meeren umgeben sei. Nach den Kosmologien ist Jambūdvīpa durch in West-Ost-Richtung verlaufende Gebirge strukturiert, und ganz im Süden liegt Bhāratavarṣa¹⁷), Indien. Diese Eigenpositionierung zeigt, dass zumindest im »mikrokosmologischen« Bereich reale geographische Gegebenheiten durchaus reflektiert wurden.

Maritime Bezüge finden sich jedoch nicht nur in mythologischen Zusammenhängen, sondern auch dann, wenn reale Territorien abgesteckt wurden – wie unreal der Herrschaftsanspruch über selbige immer sein mochte. Im indischen Mittelalter, das von der Existenz einer Vielzahl regionaler Reiche geprägt war, ließen sich Könige mit überregionalen oder gar imperialen Herrschaftsansprüchen als »Gebietler über die Erde« beschreiben. So heißt es zum Beispiel von Rāṣṭrakūṭa Dantidurga, der um die Mitte des 8. Jahrhunderts in Zentralindien regiert hatte, in den Urkunden seiner Nachfolger: »Durch ihn wurde diese Erde mittels seiner Macht unter einem Schirm vereint – vom Setu (= Inseln in der Meerenge zwischen Südindien und Sri Lanka), wo das Wasser der Wellen große Steingruppen umspielt, bis hin zum Himālaya, wo makellose Felsmassen mit Schnee bedeckt sind, und bis zur Grenzlinie, die bestimmt ist durch die Sandbänke des östlichen

12) Zu der betreffenden Formel *ācandrārkkārnavaḥṣītisaritparvatasamakālīna-* vgl. beispielsweise Nesarika Grant of Govinda III, Saka 727, hg. von Parmeshwari Lal GUPTA, in: *Epigraphia Indica* 34 (1961/62), S. 123–134, besonders S. 133, Zeile 53 f.

13) Bahal Inscription of the Yadava King Singhana. Saka-Samvat 1144, hg. von Franz KIELHORN, in: *Epigraphia Indica* 3 (1894/95), S. 110–113, bes. S. 113, Strophe 19: *śeṣo yāvād vahati vasudhām eṣa śīrṣair aśeṣair yāvād velāvalayaṃ akhīlaṃ nābdha[yo la]mghayaṃti / tāṛās tāṛāpatir api raver maṃḍalaṃ yāvād ...*

14) Nesarika Grant (wie Anm. 12), S. 129, Strophe 7.

15) Vgl. *Inscriptions of the Śīlāhāras*, hg. von Vasudev Vishnu MIRASHI (*Corpus Inscriptionum Indicarum* 6), Delhi 1977, S. 217, Nr. 46, Strophe 19.

16) Vgl. beispielsweise Pimpri Plates of Dharavarsha-Dhruvaraja; Saka-Samvat, hg. von K. B. PATHAK, in: *Epigraphia Indica* 10 (1909/10), S. 81–89, besonders S. 85, Strophe 7.

17) Vgl. GLASENAPP, *Brahma und Buddha* (wie Anm. 11), S. 136, 173.

und des westlichen Ozeans«¹⁸). Über Rāṣṭrakūṭa Kṛṣṇa III., der im frühen 10. Jahrhundert herrschte, behaupten dessen Inschriften: »Vom östlichen bis zum westlichen Ozean, vom Himālaya bis zur Siṃhala-Insel (Sri Lanka) verbeugten sich vor ihm die Gebietsfürsten aus Angst vor fürchterlicher Bestrafung«¹⁹). Der geographische Horizont indischer mittelalterlicher Herrscher und ihrer Beamten erfasste also den gesamten südasiatischen Subkontinent, der an drei Seiten vom Indischen Ozean und im Norden vom Himālaya begrenzt wird. Diese Beschreibung deckt sich überdies mit der, die der chinesische Pilger Xuanzang um die Mitte des 7. Jahrhunderts für In-tu (Indien) gegeben hat: »[O]n three sides it is bordered by the great sea; on the north it is backed by the Snowy Mountains«²⁰).

Das Verhältnis zu Fahrten auf dem Ozean war in Indien gewissermaßen religionsabhängig. Orthodoxe Brahmanen hatten eine stark ablehnende Haltung zu Seereisen im besonderen und auch zu Handelsgeschäften im allgemeinen. In brahmanisch-normativen Texten wird Brahmanen, die eine Meeresfahrt unternehmen sollten, angedroht, dass dies zum – wie es heißt – »Fallen« aus dem per Geburt definierten sozialen Stand (*varṇa*) führen würde. So rangiert im »Baudhāyanadharmasūtra«, einem solchen brahmanischen Rechtstext, die Reise über den Ozean (*samudrasamyāna*) an erster Stelle in einer derartigen Liste von Freveln, die fortgeführt wird mit den Vergehen, brahmanisches Eigentum zu stehlen, in einer Landbesitzangelegenheit eine Falschaussage zu machen, Handel jedweder Art zu treiben, einem Śūdra (= einem Angehörigen des niedrigsten Standes) zu dienen bzw. mit einer Śūdra-Frau Kinder zu zeugen. Immerhin konnte man die durch entsprechendes Fehlverhalten entstandene Schuld auch wieder tilgen, indem man drei Jahre lang »nur eine Kleinigkeit zu jeder vierten Mahlzeit zu sich nimmt, morgens, mittags und abends badet, tagsüber im Stehen verharrt und nachts im Sitzen«²¹). Der Seefahrer ist auch in einer anderen »Negativliste« aufgeführt, die im »Mānavadharmasāstra«, einem besonders hoch geschätzten brahmanischen Rechtstext, enthalten ist. Diese Aufzählung nennt Brahmanen, die von Götter- und Ahnenopfern ausgeschlossen waren. Der (potentielle brahmanische) Ozeanreisende (*samudrayāyin*) findet sich hier in der illustren Gesellschaft des Giftmischers, des Barden, des Ölmüllers, dessen, der Speise vom Sohn einer Ehebrecherin annimmt, und anderer nach brahmanischem Verständnis höchst

18) Pimpri Plates (wie Anm 16), S. 86, Strophe 10: *ā setor vipulopalāvalilasalolormimālājālād ā prāleya-kalanikitāmalaśilājālāt tuṣārācalāt / ā pūrvāparavāvirāśīpulīnāprāntaprasiddhāvadhēr yeneyaṃ jagatī svavikramabalenaikātapatr[ī]kṛtā //*.

19) Karhad Plates of Krishna III.; Saka-Samvat 880, hg. von R. G. BHANDARKAR, in: Epigraphia Indica 4 (1896/97), S. 278–290, bes. S. 284 f., Strophe 31.

20) Si-Yu-Ki. Buddhist Records of the Western World, Translated from the Chinese of Hiuen Tsiang (A.D. 629), übers. von Samuel BEAL, London 1884, Bd. 1, S. 70.

21) Dharmasūtras. The Law Codes of Āpastamba, Gautama, Baudhāyana and Vasiṣṭha, hg. von Patrick LIVELLE, Delhi 2000, S. 244–247, »Baudhāyana«, Abschnitt 2.2.1–2.2.11, bes. 2.2.2.

zweifelhafter Personen²²⁾. Allerdings galt diese Ablehnung von Fahrten auf dem Meer nur in Bezug auf Brahmanen. Den Angehörigen anderer Stände waren sie keineswegs untersagt, sie wurden vielmehr als Gegebenheit akzeptiert. So erwähnt der letztgenannte Text unter der Rubrik »Zinsen«, dass die Zinsraten für Geld, das in solche Unternehmungen investiert würde, nicht generell festgelegt seien, sondern von einem Experten für Seereisen (*samudrayānakusāla*) zu veranschlagen seien, der die Gewinne gemäß den Orten, die aufgesucht würden, und den Zeiten, die dafür erforderlich seien, abschätzen könne²³⁾.

Die Buddhisten hingegen standen dem Fernhandel sehr aufgeschlossen gegenüber und verboten ihren Mönchen auch keine Meeresfahrten. Im Gegenteil, nach dem buddhistischen Ideal sollten die Ordinierten den größten Teil des Jahres umherwandern, zur Regenzeit aber eine Pause einlegen. Bei den Bestimmungen über zulässige Aufenthaltsorte zum Verbringen der Regenzeitpause im Ordensrecht, finden sich viele Bauten, aber auch Karawanen und Schiffe²⁴⁾ an prominenter Stelle, was die Nähe der indischen Buddhisten zu ihrer Hauptanhängerschaft, den Kaufleuten und Händlern, deutlich unterstreicht.

Soweit zunächst zur »indischen« Perspektive. Aus unserer heutigen Kenntnis und Sicht stellt, wie Hermann Kulke konstatiert hat, »[d]er Indische Ozean [...] mit 75 Mill. qkm nach dem Pazifik und dem Atlantischen Ozean das drittgrößte Weltmeer dar. Es reicht von den Südküsten des asiatischen Kontinents bis an die Antarktis und von der Ostküste Afrikas bis in den Westen der malayisch-indonesischen Inselwelt und die Westküste Australiens. Im historisch engeren Sinn bezieht sich der Name vor allem auf den Teil nördlich des Äquators. In diesen nördlichen Indischen Ozean ragt keilförmig der indische Subkontinent herein, der gleichermaßen eine Barriere wie auch eine Brücke zwischen dem Arabischen Meer im Westen und dem Golf von Bengalen im Osten darstellt [...]. Dieser maritime Großraum des nördlichen Indischen Ozeans war mit dem Mittelmeer und dem Südchinesischen Meer [...] durch vier Seestraßen verbunden. Im Nordwesten sind dies der Persische Golf und das Rote Meer [...]. Im Osten öffnen die Straßen von Malakka zwischen der Malayischen Halbinsel und Sumatra und die Sundastraße zwischen Sumatra und Java den Golf von Bengalen direkt in das Südchinesische Meer und zu seinen Anrainerstaaten«²⁵⁾.

22) Vgl. *Manu's Code of Law. A Critical Edition and Translation of the Mānava-Dharmaśāstra*, hg. von Patrick OLIVELLE, Oxford – New York 2005, S. 116 f. (Übersetzung), S. 475–478 (Text), jeweils Abschnitt 3.150–166, bes. 3.158.

23) Vgl. ebd., S. 157 (Übersetzung), S. 690 (Text), jeweils Abschnitt 8.157.

24) Vgl. *The Vinaya Piṭakam. One of the Principal Buddhist Holy Scriptures in the Pāli Language*, hg. von Hermann OLDENBERG, Bd. 1: *The Mahāvagga*, London 1879, Abschnitt 3.12.2. Vgl. auch *The Book of the Discipline. Vinaya-Piṭaka*, übers. von Isaline Blew HORNER, Bd. 4: *Mahāvagga*, London 1951, Abschnitt 3.12.2.

25) Hermann KULKE, *Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean. Einführung in das Thema*, in: *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*, hg. von Stephan CONERMANN (Asien und Afrika. Beiträge des Zentrums für Asiatische und Afrikanische Studien der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel 1), Hamburg 1998, S. 1–8, hier S. 1.

Wenn man auf der Suche nach den Akteuren im »indischen« Teil des Indischen Ozeans in der Zeit von etwa 500 bis 1300 ist, so fällt zunächst auf – auch wenn dies kaum verwundert –, dass die Kontakte der indischen Westküste (Gujarat, Konkan-, Malabar-Küste) vor allem nach Westen und die der indischen Ostküste (Golf von Bengalen, Koromandel-Küste) nach Südostasien gerichtet waren. Ceylon beziehungsweise Sri Lanka, gewissermaßen am geographischen Scheitelpunkt zwischen der West- und der Ostküste des Subkontinents und zudem an einer Meerenge gelegen, nahm dabei erwartungsgemäß eine Zwischenrolle und eine Schlüsselstellung ein. Typisch für die West-Ost-Differenzierung war auch, dass die an der Westküste agierenden Akteure vorrangig »Fremde« aus dem Westen waren, während die Initiative für nach Südostasien gerichtete Aktivitäten überwiegend von »Indern« ausging. Der Indische Ozean hatte bereits in verschiedenen Phasen des Altertums als Medium des interkulturellen Austauschs fungiert, wobei bis in die ersten Jahrhunderte nach Christus die Verbindungen zum Westen – freilich mit anderen Akteuren als später – besonders gut belegt sind²⁶⁾. Im Mittelalter verstetigten sich diese Kontakte, und es intensivierten sich die Beziehungen mit Südostasien.

Das tragende Element der Konnektivität stellte auch hier zunächst der Handel dar, der sich wohl auf mehreren Ebenen abspielte. »Gemessen am Handelsvolumen dürfte seit frühester Zeit dem Küstenhandel die größte Bedeutung [...] zugefallen sein«²⁷⁾. Darüber hinaus gab es das, was Hermann Kulke als »sektoralen Handel«²⁸⁾ bezeichnet hat, also den Warenaustausch innerhalb des Arabischen Meeres und den zwischen der Ostküste Indiens und Südostasien. »Händlern der südwestlichen und südöstlichen Küstenstädte Indiens oblag ferner das lukrative Geschäft, die Verbindung zwischen dem Handel in beiden Teilen des Indischen Ozeans aufrecht zu erhalten«²⁹⁾. Außerdem waren diese Küstenstädte an ein weitverzweigtes binnenländisches Netz von innerindischen Handelswegen angeschlossen, die seit dem Altertum als »südlicher Handelsweg« (*dakṣiṇāpatha* – davon abgeleitet der Name für das zentralindische Bergland des Dekkhan) und als »nördlicher Handelsweg« (*uttarapatha*) bezeichnet wurden. Auf diese Weise waren auch die zentralasiatische Seidenstraße und die »maritime« Seidenstraße miteinander verbunden.

»Die Seefahrt im Indischen Ozean folgte den Gesetzen des Monsuns. Seine regelmäßigen, starken Südwestwinde in den Monaten Mai bis Oktober und die Nordostwinde in den Monaten Dezember bis März bestimmten insbesondere den jahreszeitlichen Rhythmus der Seefahrt und begünstigten den »sektoralen Handel« innerhalb der beiden Hauptteile des Indischen Ozeans. Denn bei genauer Kenntnis dieser Monsunwinde gewährleisteten sie innerhalb eines Jahres die Durchquerung des Arabischen Meeres oder des

26) Lionel CASSON, Introduction, in: *The Periplus Maris Erythraei: Text. With Introduction, Translation, and Commentary*, hg. von DEMS., Princeton 1989, S. 22: »[F]or the merchants of Roman Egypt, India's west coast was the prime trading area, and the east coast played a distinctly secondary role«.

27) KULKE, *Geschichte maritimer Beziehungen* (wie Anm. 25), S. 2.

28) Ebd.

29) Ebd.

Golfes von Bengalen, den langwierigen Verkauf und Ankauf eigener und neuer Waren in den Hafenzentren der fernen Küste und die Rückkehr in den eigenen Heimathafen. Die Durchquerung beider Hauptteile des Indischen Ozeans, die stets auch eine nicht ungefährliche Umschiffung der Südspitze Indiens bedingte, [...] beanspruchte daher meist zwei Jahre. Und gar eine Durchquerung des gesamten Indischen Ozeans vom Persischen Golf bis zur Südküste Chinas nahm selten weniger als vier Jahre in Anspruch³⁰⁾. Gegenüber diesem »sektoralen Handel« fiel das Handelsaufkommen des »transozeanischen« Schiffsverkehrs, der Vorderasien direkt mit Südostasien bzw. sogar mit China verband, deutlich ab. Die Seefahrer, die diese lange Reise in vormoderner Zeit wagten, kamen ganz überwiegend aus dem persisch-arabischen Raum³¹⁾.

Die wachsende Bedeutung der Seerouten im frühen Mittelalter geht deutlich aus den Berichten der chinesischen buddhistischen Pilger hervor, die nach Indien mit dem Ziel reisten, die heiligen Stätten des Buddhismus zu besuchen und buddhistische Originaltexte zu sammeln. Hiermit wären wir bei den angekündigten fremden Quellen des Mittelalters, die überdies nicht in erster Linie den Handel, sondern die religiös motivierte Kommunikation in den Vordergrund rücken.

Der älteste erhaltene Bericht stammt von Faxian, der im 5. Jahrhundert Indien bereiste (Reisezeit: 399–414). Er gelangte auf der Landroute durch Chinesisch-Turkestan nach Nordindien. Dort hielt der chinesische Mönch unter anderem das Erstaunen auf indischer Seite fest: Noch nie zuvor hätten Pilger aus dem Han-Reich buddhistische Klöster in Indien besucht³²⁾. Dies führt vor Augen, dass im 5. Jahrhundert derartige Reisen noch höchst selten waren. Auf dem Ganges gelangte Faxian nach Tāmralipti (Tamluk) am Golf von Bengalen, das er als florierenden Seehandelshafen beschreibt³³⁾. Nach zwei Jahren Aufenthalt schiffte er sich auf einem Handelsschiff ein, auf dem er innerhalb von zwei Wochen Ceylon erreichte, wo er wiederum zwei Jahre lang Manuskripte kopierte³⁴⁾. Die Rückreise nach China, für die Faxian ebenfalls den Seeweg gewählt hatte, gestaltete sich nach seiner Schilderung jedoch schrecklich³⁵⁾. Er schiffte sich auf einem großen Handelsschiff ein, über das er einige Informationen festhält, aber nicht mitteilt, unter wessen Flagge es segelte. An Bord des Schiffes sollen sich rund 200 Leute befunden haben. Nachdem das Handelsschiff mit gutem Wind zwei oder drei Tage gen Osten gesegelt war, geriet es in einen Taifun und erlitt ein Leck. Als die an Bord befindlichen Händler sich auf das mitgeführte Beiboot retten wollten, kappte dessen Mannschaft das Verbindungstau. Daraufhin warfen die Kaufleute ihre Waren über Bord, um das Schiff zu erleichtern. Fa-

30) Ebd., S. 3.

31) Vgl. ebd., S. 2 f.

32) Vgl. *Travels of Fah-Hian and Sung-Yun. Buddhist Pilgrims from China to India (400 A.D. and 518 A.D.)*. Translated from the Chinese, übers. von Samuel BEAL, ND Madras 1993, S. 77 f., Kapitel 20.

33) Vgl. ebd., S. 147 f., Kapitel 37.

34) Vgl. ebd., S. 165, Kapitel 40.

35) Zum Bericht von Faxians Rückreise vgl. ebd., S. 166–172, Kapitel 40.

xian tat es ihnen mit einigen seiner Habseligkeiten gleich, fürchtete aber um die von ihm kopierten Manuskripte und Buddha-Bilder und nahm gedanklich Zuflucht bei dem Bodhisattva Kwan-yin (Avalokiteśvara)³⁶⁾. Am 13. Tag gelangte das Schiff zu einer Insel (eventuell im Norden von Sumatra), auf der das Leck repariert werden konnte; dann setzte das Schiff seine Reise fort. Faxian hält für diese Gegend die großen Gefahren, die von Piraten und Räubern ausgingen, ausdrücklich fest. Er berichtet auch von riesigen Wellen und furchteinflößenden Meeresungeheuern. Ferner beschreibt Faxian, dass man sich nur durch die Beobachtung von Sonne, Mond und Sternen orientieren konnte, was freilich nicht bei wolkenverhangenem Himmel möglich war. Erst nach über 90 Tagen wurde Java (Yo-po-ti; Sanskrit: Yavadvīpa, »Gersteninsel«) erreicht, nach Ceylon ein weiterer »neuralgischer Punkt«. Gemäß der Aussage des Chinesen sollen auf Java der Brahmanismus und andere »Irrlehren« floriert haben, während der Buddhismus fast bedeutungslos war. Wenn sich der Pilger dennoch fünf Monate auf Java aufhielt, mag dies daran gelegen haben, dass er auf eine weitere »Mitfahrgelegenheit« warten musste bzw. darauf, dass das Schiff, auf dem er die Weiterfahrt antreten konnte, beladen war. Schließlich bestieg er wieder ein großes Handelsschiff mit etwa 200 Leuten an Bord, das Proviant für 50 Tage mit sich führte und Kurs auf Kanton nahm. Da inzwischen die Zeit dafür gekommen war, verbrachte Faxian die sogenannte »Regenzeitpause« ganz regelkonform auf dem Schiff. Der nun eingeschlagene Kurs führte die Reisenden Richtung Nordosten, doch nach etwa einem Monat geriet auch dieses Schiff in einen Taifun. Bei Tagesanbruch versammelten sich die »Brahmanen«³⁷⁾ – wie es im Bericht des Chinesen heißt –, machten die Anwesenheit des buddhistischen Mönches als Ursache allen Übels aus und beschlossen, diesen so schnell wie möglich auf einer Insel auszusetzen. Aber Faxian hatte einen Beschützer unter den Reisenden³⁸⁾. Dieser drohte damit, ein solch frevelhaftes Vorgehen beim chinesischen Kaiser anzuzeigen, der auch Buddhist sei. Nun heißt es bei Faxian, dass die »Händler« es daher nicht wagten, ihn auszusetzen. Es handelte sich also vermutlich um Kaufleute aus Java, die dem Brahmanismus/Hinduismus anhängen und anti-buddhistisch eingestellt waren, und nicht um Brahmanenpriester im eigentlichen Sinne. Nach insgesamt 70 Tagen gingen die Vorräte zur Neige, man begann Meerwasser zum Kochen zu benutzen und das Trinkwasser zu rationieren. Die Kaufleute berieten sich und kamen zu dem Schluss, dass der Kurs geändert werden müsse, und man setzte die Reise in Richtung Nordwesten fort. Nach weiteren zwei Wochen stieß man endlich auf Land: Man hatte China erreicht, allerdings weit von Kanton entfernt.

Xuanzang, der weite Teile Indiens in der ersten Hälfte des 7. Jahrhunderts besuchte (Reisezeit: 629–645), bestritt sowohl den Hin- als auch den Rückweg auf der Landroute,

36) Vgl. ebd., S. 167 und auch S. 169.

37) Vgl. ebd., S. 169.

38) Dieser vermutlich chinesische »Mäzen« (Sanskrit: *dānapati*) hatte ihm vielleicht auch die Schiffspassage bezahlt; vgl. ebd., S. 169, Anm. 2 und S. 170.

die keineswegs weniger gefährlich, aber eventuell besser durch den Reisenden selbst zu steuern war als der Seeweg. Mit dem Bericht des Faxian genauestens vertraut, wollte sich auch Xuanzang in Tāmralipti nach Ceylon einschiffen, wurde dort aber von einem südindischen Mönch davon überzeugt, weiter südlich ein Schiff zu besteigen: »Those who go to the Siṃhala country ought not to go by the sea route, during which they will have to encounter the dangers and bad weather (winds), the Yakshas, and rolling waves; you ought rather to go from the south-east point of South India, from which it is a three days' voyage. For although in travelling you may have to scale mountains and pass through valleys, yet you are safe«³⁹⁾. Daraufhin reiste Xuanzang auf der Landroute die Ostküste entlang, bis er den Hafen Kāñcīpura⁴⁰⁾ in Tamilnadu erreichte. Dort traf er singhalesische buddhistische Mönche, die sich wegen politischer Unruhen in Ceylon auf der Flucht befanden und ihm dringend von einer Weiterreise auf die Insel abrieten⁴¹⁾. Hier zeigt sich, wie auch Informationen Teil des Personen- und Warenverkehrs waren. Diesem Umstand ist es jedenfalls zu verdanken, dass Xuanzang eine Schilderung seiner Wanderung entlang der Ostküste nach Süden, seiner Durchquerung des Dekkhan bis an die Westküste und seiner Weiterreise nach Norden⁴²⁾, aber keinen Bericht einer abenteuerlichen Seereise wie Faxian überliefert hat. Xuanzang erwähnt immer wieder am Meer gelegene Landstriche und Orte⁴³⁾, die vom Seehandel profitierten. Seine Darstellung ist jedoch keinesfalls ausführlich in Hinsicht auf die Küstenregionen und -städte. So hält er über Bharukaccha (bei ihm: Po-lu-kie-ch'e-p'o), das Barygaza der Griechen, heute Bharuch in Gujarat, hinsichtlich seiner Lage am Meer lediglich fest: »The soil is impregnated with salt. Trees and shrubs are scarce and scattered. They boil the sea-water to get the salt, and their sole profit is from the sea«⁴⁴⁾. Über den Reichtum der westlich von Bharukaccha gelegenen Halbinsel Kathiawar teilt er mit: »The rare and valuable products of distant regions are here stored in great quantities«⁴⁵⁾, und fährt fort: »As this country is on the western sea route, the men all derive their livelihood from the sea and engage in commerce and exchange of commodities«⁴⁶⁾.

In der zweiten Hälfte des 7. Jahrhunderts scheinen die Vorteile der Seeroute dann aber eindeutig die des Landwegs überwogen zu haben: Yijing verließ China auf einem persi-

39) The Life of Hiuen-Tsiang by the Shaman Hwui Li, übers. von Samuel BEAL, ND Delhi 1973, S. 133. Yakṣas sind in der indischen Mythologie eine Kategorie halbgöttlicher Wesen.

40) Ebd., S. 139: »The city of Kāñcīpura is situated on the mouth (*bay*) of the southern sea of India, looking towards the kingdom of Siṃhala, distant from it three days' voyage.«

41) Vgl. ebd., S. 139 f.

42) Vgl. Si-Yu-Ki (wie Anm. 20), Bd. 2, S. 204–234, 253–277.

43) Vgl. ebd., S. 199–201 (Samataṭa und Tāmralipti in Bengalen), 204–206 (Orissa).

44) Ebd., S. 259. Bharuch liegt östlich des Golfs von Khambat (Cambay).

45) Ebd., S. 266. Dies bezieht sich auf die Bhavnagar-Region, westlich des Golfs.

46) Ebd., S. 269. Dies beschreibt das Gebiet westlich der Bhavnagar-Region.

schen Schiff⁴⁷⁾ und kehrte per Schiff auch wieder aus Indien zurück (Reisezeit: 671–695). Erstaunlich ist, dass er nicht erst in Indien, sondern bereits in der indonesischen Inselwelt, und zwar in der Hafenstadt Śrībhoga, vermutlich identisch mit Palembang auf Sumatra, Sanskrit lernte⁴⁸⁾. Im 7. Jahrhundert war der Buddhismus in diesem Teil Südasiens schon viel einflussreicher, als er noch zu Faxians Zeiten im 5. Jahrhundert gewesen war. Yijing landete 673 in Tāmralīpti und studierte wohl ab 675 zehn Jahre an der sogenannten buddhistischen »Klosteruniversität« von Nālandā im heutigen Bihar in Ostindien⁴⁹⁾. Nach seiner Rückkehr aus Indien hielt er sich nochmals für mehrere Jahre in Śrībhoga auf, um dort zahlreiche buddhistische Sanskrit-Texte ins Chinesische zu übersetzen⁵⁰⁾.

Während zu den Hauptakteuren der Kommunikation im Indischen Ozean im Altertum vor allem Händler gehört hatten, kamen im Mittelalter verstärkt Handwerker und Künstler, buddhistische Mönche und brahmanische Priester hinzu. Es waren also vor allem kulturelle Einflüsse, die dem Handel folgten. Die Protagonisten reisten insbesondere nach Südostasien, brachten ihre Kenntnisse und Fertigkeiten, ihre Sozialvorstellungen und religiösen Traditionen mit und verbreiteten auf diese Weise indische Kultureinflüsse. Das betraf auch die Schriftsysteme (die südostasiatischen Schriften sind vor allem von südindischen Alphabeten abgeleitet), die Sanskrit- und die Pāli-Sprache sowie architektonische Konzeptionen. Die Anfänge dieser kulturellen Beeinflussung dürften bis ins Altertum zurückreichen, sind aber erst seit dem frühen Mittelalter quellenmäßig besser fassbar.

Hauptsächliche Zonen des indischen Einflusses in Südostasien waren Teile der indonesischen Inselwelt, insbesondere Java, aber auch Borneo, und seit dem 7. Jahrhundert besonders Sumatra. Weiterhin gehörten dazu auf dem Festland Teile von Burma (Myanmar), Thailand, Kambodscha und Vietnam⁵¹⁾. In religiöser Hinsicht strahlten sowohl der Buddhismus als auch der Brahmanismus/Hinduismus nach Südostasien aus. Bereits im Altertum scheinen buddhistische Missionare verschiedener Schulen nach Südostasien ge-

47) Vgl. *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago* (AD 671–695), übers. von J. TAKAKUSU, ND Delhi 1982, S. XXVIII.

48) Vgl. ebd., S. XXX. Über Śrībhoga äußerte Yijing (ebd., S. XXXIV): »If a Chinese priest wishes to go to the West in order to hear (lectures) and read (the original), he had better stay here one or two years and practice the proper rules and then proceed to Central India.« Zu Śrībhoga siehe auch ebd., S. XL–XLVI und S. 143 f.

49) Vgl. ebd., S. XXXI–XXXIII und S. 211.

50) Vgl. ebd., S. XXXIV–XXXVII und S. 185. Zur Problematik der Jahresangaben bei Yijing vgl. ebd., S. XL und S. LIII–LV.

51) Selbst Xuanzang muss bei seinem Aufenthalt in Bengalen Informationen über diese Gebiete in Südostasien erhalten haben, denn er verweist darauf, dass südöstlich von Samatāta unter anderem Śrīkṣetra (in Myanmar), Dvāravatī (in Thailand), Īśānapura (in Kambodscha) sowie Mahācampā (in Vietnam) lagen; vgl. Si-Yu-Ki (wie Anm. 20), Bd. 2, S. 200; Life (wie Anm. 39), S. 132 f. Zu den Identifizierungen auch: René GROUSSET, *Die Reise nach Westen. Oder wie Hsüan-tsang den Buddhismus nach China holte*, ND München 1994, S. 234.

reist zu sein. Im frühen Mittelalter machte sich zunächst brahmanischer Einfluss stärker bemerkbar.

Zu den ältesten indonesischen Inschriften gehören sieben, die auf Steinsäulen im Osten der Insel Borneo gefunden worden sind. Sie berichten über den Aufstieg einer lokalen Fürstenfamilie im 5. Jahrhundert, deren Stammvater Kuṇḍuṅga hieß⁵²⁾. Dessen Sohn und sein Enkel trugen dann bereits Sanskrit-Namen: Aśvavarman und Mūlavarman – typische Königsnamen aus dem Südosten Indiens. Mūlavarman, in dessen Auftrag diese Inschriften angefertigt wurden, hatte ein großes Opfer vollzogen und reichlich Geschenke an Brahmanenpriester vergeben, die »hierhergekommen« (*ihāgata*) waren⁵³⁾. Fünf Inschriften aus dem 6./7. Jahrhundert⁵⁴⁾ liegen auch aus dem Westen von Java vor. Sie berichten über einen lokalen Fürsten namens Pūrṇavarman – ebenfalls ein Sanskrit-Name –, der den indischen Gott Viṣṇu verehrte⁵⁵⁾. Die Sprache dieser Inschriften ist Sanskrit, ihre Buchstaben sind in einem südostindischen Stil gehalten. Zu den Schriftzeugnissen kommen Skulpturenfunde von Viṣṇu, Śiva (vor allem *linga*-Symbole) und anderen hinduistischen Gottheiten hinzu.

All dies mag auf den ersten Blick verwundern, waren Reisen zur See doch unter orthodoxen Brahmanen verpönt und Auswanderungen in »unreine« Gebiete stigmatisiert. Aber bereits die religiöse Praxis auf dem indischen Festland belegt, dass das Brahmanentum keineswegs eine homogene Einheit darstellte, äußerst flexibel im Umgang mit selbstgesetzten Normen agierte und sich immer wieder als geographisch sehr mobil erwies. Ursprünglich hatte den Brahmanenpriestern nur Nordindien als rituell reines Gebiet gegolten. Das Bevölkerungswachstum im Norden führte jedoch zu einer solchen Zunahme der Zahl der per Geburt als solche betrachteten Brahmanen, dass viele von ihnen bereits im Altertum nach Zentral- und Südindien auswanderten, auf der Suche nach neuen Erwerbsquellen. Im Mittelalter nun gingen bestimmte Brahmanengruppen noch einen Schritt weiter – sie zogen über das Meer, mit dem gleichen Ziel, sich nämlich in ihrem angestammten und bevorzugten Tätigkeitsfeld als Hofpriester oder Königsberater

52) Die Etymologie dieses Namens ist umstritten. Zur Frage des indischen oder indonesischen Ursprungs vgl. Jan WISSEMAN CHRISTIE, *State Formation in Early Maritime Southeast Asia. A Consideration of the Theories and the Data*, in: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 151.2 (1995), S. 235–288, bes. S. 262.

53) Vgl. J. Ph. VOGEL, *The Yūpa Inscriptions of King Mūlavarman, from Koetei (East Borneo)*, in: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 74 (1918), S. 167–232; F. H. VAN NAERSSSEN/R. C. DE IONGH, *The Economic and Administrative History of Early Indonesia (Handbuch der Orientalistik 3.7)*, Leiden – Köln 1977, S. 18.

54) Diese Datierung verdanke ich meinen Kollegen Emmanuel Francis und Arlo Griffiths; E-Mail vom 12.2.2012: »The inscriptions of Pūrṇavarman [...] seem to belong to a somewhat later group, comparable with the script seen in the stone inscriptions of (Pallava) Mahendrarvarman, so late-6th through 7th centuries.«

55) Vgl. J. Ph. VOGEL, *The Earliest Sanskrit Inscriptions of Java*, in: *Publicaties van den Oudheidkundigen Dienst in Nederlandsch-Indië* 1 (1925), S. 15–35.

bei fremden Königen zu verdingen. Dieses Ansinnen fiel bei den einheimischen Fürsten Südostasiens auf fruchtbaren Boden, die bemüht waren, durch die Übernahme brahmanischer Konzepte vom Königtum und entsprechender Herrschaftssymbole die eigene Position im Konkurrenzkampf der aufstrebenden traditionellen Häuptlingstümer der Küsten- und Inlandstaaten zu stärken. Sanskrit-Titel für höhere Beamte und Begriffe staatlicher Verwaltung wurden importiert, um den Hofstaat aufzuwerten und diesen nach indischem Vorbild zu organisieren. In der Suche nach Legitimation lag eines der Hauptantriebsmomente für die starke Beeinflussung Südostasiens durch die indischen Kulturen⁵⁶).

Die Brahmanenpriester und auch die buddhistischen Mönche transportierten jedoch nicht nur ihre Vorstellungen von der Welt übers Meer, sondern auch ihre traditionellen Animositäten. Und anders als in Indien gewann der Buddhismus in Südostasien bald wieder die Oberhand, wie unter anderem der Bericht des Yijing zeigt. Diese spezielle Konkurrenzsituation offenbart sich auch in der sakralen Architektur nach indischen Vorbildern, die seit dem 8./9. Jahrhundert besonders reichhaltig belegt ist⁵⁷). Erwähnt seien die zunächst hinduistischen (vor allem śivaitischen), später dann auch buddhistischen (vor allem Mahāyāna-)Tempel von Angkor in Kambodscha sowie die buddhistischen Anlagen von Pagan in Burma und Borobudur auf Java.

Mit der Verbreitung des Buddhismus in Südostasien stieg dort wie in China das Interesse an den indischen Ursprungsstätten dieser Heilslehre, und es kam gewissermaßen zu einer Rückkopplung der kulturellen maritimen Kontakte. Südostasiatische und singhalesische Könige gründeten Klöster für Pilgermönche aus ihren Ländern an den heiligen Stätten des Buddhismus, vor allem in Ostindien⁵⁸). Eine in Nālandā gefundene Kupfertafelinschrift von der Mitte des 9. Jahrhunderts bezeugt, dass Bālaputradeva aus der Śailendra-Dynastie, König über Suvarṇadvīpa (Sumatra), in Nālandā ein Kloster hatte errichten lassen⁵⁹). Auf den durch einen Boten übermittelten Wunsch Bālaputras hin stiftete der indische Herrscher Devapāla fünf Dörfer zum Unterhalt des Konvents⁶⁰). Nach

56) Vgl. Hermann KULKE, *Srivijaya – Ein Großreich oder die Hanse des Ostens?*, in: *Der Indische Ozean* (wie Anm. 25), S. 57–88, bes. S. 66.

57) Auf ältere, bereits ins 7. Jahrhundert zu datierende buddhistische Aktivitäten weist eine Inschrift aus Kedah an der Westküste der Malaiischen Halbinsel hin, die die Ritzzeichnung eines Stūpa begleitet und von einem Kapitän (*mahānāvika*) namens Buddhagupta stammt; vgl. B. Ch. CHHABRA, *Expansion of Indo-Aryan Culture during Pallava Rule, as Evidenced by Inscriptions*, in: *Journal of the Royal Asiatic Society of Bengal. Letters* 1 (1935), S. 1–64, bes. S. 16–20. Siehe auch WISSEMAN CHRISTIE, *State Formation* (wie Anm. 52), S. 256.

58) Zu entsprechenden Aktivitäten singhalesischer Könige in Bodhgayā vgl. beispielsweise Si-Yu-Ki, (wie Anm. 20), Bd. 2, S. 133: »It was built by a former king of Siṃhala (*Ceylon*).«

59) Vgl. *The Nalanda Copper-Plate of Devapaladeva*, hg. von Hirananda SASTRI, in: *Epigraphia Indica* 17 (1923/24), S. 310–327, bes. S. 322, Zeile 37 f.

60) Vgl. ebd., S. 321 f., Zeile 33–37. Zum geographischen »Wechsel« der Śailendras von Java nach Sumatra vgl. z. B. Louis FRÉDÉRIC/Jean-Louis NOU, *Borobudur*, München 1995, S. 207–209, bes. S. 208.

der üblicherweise eine solche Dotationsurkunde abschließenden Nennung des für die Stiftungsumsetzung verantwortlichen königlichen Beamten findet sich ein bemerkenswerter Zusatz aus (weiteren) elf Strophen, von denen acht der Genealogie des Bālaputra gewidmet sind, in denen er unter anderem als Enkel des Śailendra-Königs von Yavabhūmi (Java) beschrieben wird⁶¹. Nach Aussage der in den Niederlanden aufbewahrten Larger Leiden Plates gewährte im Jahr 1005/06 auch der südindische Coḷa-Herrscher Rājarāja I. die Steuereinnahmen eines Dorfes für den Unterhalt eines Klosters, das ein Angehöriger der Śailendra-Dynastie, der König Māravijayottuṅavarman von Śrīviṣaya (Śrīvijaya auf Sumatra), in Nāgīpattana, einer Hafenstadt des Coḷa-Reiches, hatte bauen lassen⁶².

Während mit den Handelsaktivitäten also eine besonders starke kulturelle Konnektivität verknüpft war, die zuweilen auch politische Implikationen hatte, scheint es bei den maritimen Verbindungen zwischen Indien und Südostasien kaum eine militärische Komponente gegeben zu haben. Nach heutigem Kenntnisstand wurde (fast) keines der Fürstentümer in Südostasien direkt von indischen Fürsten begründet. Allerdings war die Teilhabe am florierenden Seehandel im Indischen Ozean, der die Koromandel-Küste mit Südostasien verband, von entscheidender Bedeutung für die Prosperität südostindischer Reiche. Das augenscheinlich einzige Beispiel für vormoderne indische Expansionsbestrebungen, die auf außerhalb des Subkontinents gelegene Territorien gerichtet waren, sind die von den tamilischen Königen der Coḷa-Dynastie unternommenen Militärexpeditionen zur See gegen das Śrīvijaya-Reich auf Sumatra im 11. Jahrhundert mit dem Ziel, die Kontrolle über den Handel im Indischen Ozean zu erlangen⁶³.

Das berühmte Śrīvijaya-Reich auf Sumatra herrschte »vom späten 7. bis ins 13. Jahrhundert über die westliche malayische Welt und deren große maritime Handelswege, die Straße von Malakka und die Sunda-Straße (zwischen Java und Sumatra)«⁶⁴. Śrīvijaya ist von Historikern zuweilen als Thalassokratie oder »Seemacht«⁶⁵ bezeichnet worden, »denn im Gegensatz zu den großen zeitgenössischen Landmächten festländisch Südostasiens, wie etwa jenen von Angkor in Kambodscha oder Pagan in Burma, deren wirtschaftliche Grundlage hochentwickelter Reisanbau war, lag die Macht Śrīvijayas in seiner Fähigkeit begründet, den internationalen Seehandel [...] zu kontrollieren [...]. Dabei ging es für Śrīvijaya vor allem darum, seine Stellung als wichtigster Zwischenhafen (>port-of-call<) in der Straße von Malakka zu wahren und unliebsame Konkurrenz benachbarter Häfen und Piraten so weit wie möglich auszuschalten«⁶⁶.

61) Vgl. Nalanda Copper-Plate (wie Anm. 59), S. 323 f., Strophe 24–34.

62) Vgl. Larger Leiden Copper-Plate Inscription of Rajaraja I, hg. von K. V. SUBRAHMANYA AIYER, in: *Epigraphia Indica* 22 (1933/34), S. 213–266, bes. S. 241 f., Zeile 76–84.

63) Vgl. hierzu KULKE, *Srivijaya* (wie Anm. 56), S. 76.

64) Ebd., S. 58.

65) Ebd., S. 58 und S. 61.

66) Ebd., S. 58.

Die Coḷas andererseits waren eine alte südindische Dynastie, deren Name schon in den ältesten indischen Inschriften, denen des berühmten Maurya-Königs Aśoka aus dem 3. Jahrhundert vor Christus, erscheint (dort: Coḍa)⁶⁷⁾. Ihr Aufstieg vollzog sich allerdings erst seit dem 10. Jahrhundert, als sie bis nach Zentralindien vordrangen, alle Königreiche Südindiens besiegten sowie die vorgelagerten Inseln, Sri Lanka im Südosten und die Maldiven im Südwesten, eroberten⁶⁸⁾ (letztere waren unter anderem wichtig wegen der als Zahlungsmittel verwendeten Kauri-Muscheln). Von der maritimen Bedeutung der Coḷas kündigt heute noch indirekt der Name der südostindischen Küste, die nach deren Herrschaftsgebiet benannt wurde: Koromandel ist abgeleitet von Coḷamaṇḍala. Es bestanden enge Kontakte mit Sūryavarman I. von Angkor, der bis nach Zentralthailand und in den Norden der Malaiischen Halbinsel herrschte⁶⁹⁾. Dieser Kāmbhoja-König war es wohl, der einen Streitwagen (*ratha*) – keineswegs als Fehdehandschuh, sondern als Geschenk – an den Coḷa-König Rājendra I. schickte, wie eine Coḷa-Inschrift aus der Zeit um 1020 berichtet⁷⁰⁾. Rājendra I. entsandte auch als erster südindischer Herrscher Gesandtschaften nach China⁷¹⁾. Im frühen 11. Jahrhundert »stießen die Truppen der Cholas siegreich bis Bengalen vor, um auch an der Ostküste alle Rivalen auszuschalten«⁷²⁾, wozu in erster Linie die bereits erwähnten Pālas zählten. Noch im Jahr 1005/06 hatte der Coḷa-König Rājarāja I. ein vom König Śrīvijayas errichtetes Kloster unterstützt (siehe oben), doch nur wenige Jahre später erfolgte der Angriff seines Sohnes auf Śrīvijaya, »in dessen Verlauf insgesamt vierzehn Hafenzentren auf der malayischen Halbinsel und auf Sumatra und die vorgelagerte Inselgruppe der Nikobaren erobert und gebrandschatzt wurden«⁷³⁾.

Begeben wir uns nun von Sumatra zurück zu den unmittelbaren Nachbarn des Coḷa-Reiches, nach Ceylon. Die Nähe Sri Lankas zu Indien hatte der Insel bereits im Altertum vielfältige Einflüsse gebracht. Die 30 km breite Meerenge, die beide trennt, garantierte, dass sich in Ceylon nicht nur eine indische Variante der Zivilisation herausbildete, sondern etwas Eigenständiges⁷⁴⁾. Altertum und Mittelalter waren von verschiedenen Wellen

67) Die großen Felsenedikte Aśokas: Kritische Ausgabe, Textübersetzung und Analyse der Texte, hg. von Ulrich SCHNEIDER, Wiesbaden 1978, S. 104 f., Nr. II A und S. 118 f., Nr. XIII Q.

68) Vgl. KULKE, Srivijaya (wie Anm. 56), S. 76.

69) Vgl. ebd., S. 79.

70) Vgl. Karandai Tamil Sangam Plates of Rajendrachola I, hg. von K. G. KRISHNAN, Delhi 1984, S. 73 (Text) und S. 198 (Übersetzung), jeweils Strophe 48.

71) Vgl. K. A. NILAKANTA SASTRI, A History of South India. From Prehistoric Times to the Fall of Vijayanagar, ND Delhi 1999, S. 167; Tansen SEN, The Military Campaigns of Rajendra Chola and the Chola-Srivijaya-China Triangle, in: Nagapattinam to Suvarnadwipa. Reflections on the Chola Naval Expeditions to Southeast Asia, hg. von Hermann KULKE/K. KESAVAPANY/Vijay SAKHUJA, Singapore 2009, S. 61–75, bes. S. 69.

72) KULKE, Srivijaya (wie Anm. 56), S. 76.

73) Ebd. Vgl. auch Hermann KULKE, The Naval Expeditions of the Cholas in the Context of Asian History, in: Nagapattinam to Suvarnadwipa (wie Anm. 71), S. 1–19.

74) Vgl. K. M. DE SILVA, A History of Sri Lanka, Delhi 1981, S. 4.

der Einwanderungen, insbesondere aus Indien, geprägt. Im Mittelalter spielten vor allem die Einfälle der südindischen Tamilen, zu denen auch die Coḷas gehörten, eine wichtige Rolle. Die Tamilen unterschieden sich als Draviden nicht nur in ethno-linguistischer, sondern auch in religiöser Hinsicht von den Singhalesen. Mehrere Male drangen sie im Mittelalter auf die Insel vor, und tamilische Könige usurpierten den Thron. Am nachhaltigsten wirkten sich die Coḷa-Invasionen unter Rājarāja I. und dessen Sohn Rājendra I. im 10./11. Jahrhundert aus. Die fortgesetzten Auseinandersetzungen wurden von den Konfliktparteien als Konfrontation zwischen den buddhistischen Singhalesen und den hinduistischen Tamilen interpretiert, und dies begründete den stärksten Geschichtsmythos der Singhalesen, die sich als Bewahrer des Buddhismus ansahen⁷⁵⁾. In der Praxis bediente man sich hingegen bei singhalesischen Thronstreitigkeiten häufig südindischer Söldnerkontingente, die sich zum Kern tamilischen Einflusses am Hof entwickelten⁷⁶⁾. Andererseits waren die südindischen Dynastien der Pāṇḍyas, Pallavas und Coḷas große Förderer des Hinduismus und sollen zum Teil intolerant gegenüber dem Buddhismus gewesen sein. Auch Brahmanen waren auf Ceylon ansässig⁷⁷⁾, allerdings haben sie nie eine solche Wertschätzung wie in Indien erlangt und nicht einmal den Status, den sie zeitweilig in Südostasien genossen.

Weniger offensichtlich als die indischen Einflüsse, aber über die Jahrhunderte ebenso wichtig waren in Sri Lanka Beziehungen nach Südostasien. Buddhistische Mönche aus Sri Lanka standen in enger Verbindung mit monastischen Gemeinschaften auf dem Gebiet des heutigen Myanmar und Thailands⁷⁸⁾. Faxians Bericht zeigt, dass auch rege Kontakte zwischen Sri Lanka und China existiert haben müssen; er selbst lebte zwei Jahre auf Ceylon⁷⁹⁾. Buddhistische Mönche aus China besuchten immer wieder die Insel, um die dort praktizierten Formen des Buddhismus (vor allem Theravāda) zu studieren. Es gab auch umgekehrte Reisen; im 5. (und bis ins 8.) Jahrhundert ordinierten mehrere srilankische Abordnungen buddhistische Nonnen in China⁸⁰⁾. Besonders wichtig für die Verbreitung des Buddhismus in Südostasien wurde Ceylon, als der Buddhismus im 9./10. Jahrhundert fast völlig aus Indien verschwand. Mönche aus Sri Lanka begaben sich auf Missionsreisen nach Südostasien, und Mönche aus Burma, Thailand und Kambodscha reisten nach Ceylon. Verschiedene Male wurden im Mittelalter einzelne buddhistische Ordinationstraditionen zwischen diesen Regionen exportiert und reimportiert. Nach den verheerenden Coḷa-Invasionen des 10./11. Jahrhunderts ließ der singhalesische König

75) Vgl. ebd.

76) Vgl. ebd., S. 20.

77) Vgl. ebd., S. 41, 50, 93.

78) Vgl. ebd., S. 4.

79) Vgl. Travels (wie Anm. 32), S. 165.

80) Vgl. Richard GOMBRICH, *Der Theravada-Buddhismus. Vom alten Indien bis zum modernen Sri Lanka*, Stuttgart 1997, S. 173.

Vijayabāhu I. (1055–1110) erstmals eine Ordinationslinie aus Myanmar einführen⁸¹). In Bezug auf den Buddhismus kann man also das Fazit ziehen, dass die Seeverbindungen geradezu als dessen Lebensadern fungierten, wobei außer Mönchen (und Nonnen) auch religiöse Texte und künstlerische Ideen über das Meer reisten.

Dass das relativ kleine Sri Lanka im Wirtschaftssystem des Indischen Ozeans eine bedeutende Rolle spielte, erklärt sich vor allem aus seiner geographischen Lage an der wichtigsten Seeroute durch den Indischen Ozean. Die der Südspitze des indischen Subkontinents vorgelagerte Insel ist »eine Barriere, die den direkten Übergang von der Arabischen See in den Golf von Bengalen blockiert. Besonders in der Frühzeit, als die Seefahrer eine Fahrt über den offenen Ozean vermieden und sich an den Küsten orientierten, bildete Sri Lanka eine logische Zwischenstation auf der Fahrt von der Arabischen See nach Südostasien«⁸²). Nach Martin Gollwitzer gab es prinzipiell zwei Wege: (A) durch den Golf von Mannar, die Inselgruppe, die Indien und Sri Lanka miteinander verbindet (Adam's Bridge; in indischen Quellen: *setu*), und die Palk-Straße direkt zur Koromandelküste an der Ostseite Indiens; oder (B) südlich um Sri Lanka herum⁸³). Route (A) war »wegen vieler Untiefen und ungünstiger Strömungsverhältnisse nicht ungefährlich und nur mit Hilfe ortskundiger Lotsen zu meistern«⁸⁴). Einige Forscher bezweifeln, dass dieser Weg überhaupt jemals von größeren Schiffen zu bewältigen war, denn der Golf ist in historischer Zeit stark verlandet⁸⁵). So wurden größere Schiffe wohl entladen und die Frachten mit kleineren Booten durch die Inselgruppe transportiert. Ein sehr wichtiger und der am besten erforschte vormoderne Hafen Sri Lankas ist Mantai am Golf von Mannar. Seine Lage in der Nähe der Untiefen der Adam's Bridge war gut gewählt, »konnte man doch dort die Überfahrt von der Arabischen See in den Golf von Bengalen wirkungsvoll kontrollieren«⁸⁶); Waren konnten leicht von Mantai bis in die Hauptstadt Anurādhapura transportiert werden. Der Niedergang dieses Hafens im 11. Jahrhundert hing mit politischen Wirren infolge der Coḷa-Fremdherrschaft und damit zusammen, dass größere Schiffe in Gebrauch kamen, die eine Umschiffung Sri Lankas wohl attraktiver machten. So gewannen Häfen an der West- und an der Ostküste an Bedeutung⁸⁷).

Auffällig ist, dass es in Ceylon keine einheimische Kaufmannsschicht gab. Bestenfalls einzelne srilankische Seeleute scheinen am Handel im Indischen Ozean, insbesondere an

81) DE SILVA, *History of Sri Lanka* (wie Anm. 74), S. 51 f.; Heinz BECHERT, *Buddhismus, Staat und Gesellschaft in den Ländern des Theravāda-Buddhismus*, Bd. 1: Grundlagen. Ceylon (Sri Lanka), ND Göttingen 1988, Bd. 1, S. 31.

82) Martin GOLLWITZER, *Sri Lanka: Drehscheibe des Handels im Indischen Ozean von den Anfängen bis zur Kolonisierung*, in: *Der Indische Ozean* (wie Anm. 25), S. 37–56, hier S. 39.

83) Vgl. ebd.

84) Ebd.

85) Vgl. ebd., S. 39, Anm. 5.

86) Ebd., S. 48.

87) Vgl. ebd., S. 52.

der Malabar-Küste, beteiligt gewesen zu sein. Während sich in Indien der Buddhismus als religiöses Phänomen der Stadtkultur herausgebildet hatte und von einheimischen und fremden Händlern gefördert worden war, wurde er in Ceylon – und ähnlich in Südostasien – zur Mehrheitsreligion einer Bauerngesellschaft und blieb nicht an die Existenz einer reichen einheimischen Kaufmannschaft gebunden. Sri Lanka war ein wichtiger Umschlagplatz für Waren im Indischen Ozean, doch die Hauptakteure waren »Fremde«: Perser und Araber⁸⁸⁾ sowie Tamilen. Bereits für Kosmas Indikopleustes stellte Ceylon einen wichtigen Hafen, einen »neuralgischen Punkt« auf der Fahrt in die Länder dar, in denen Seide produziert wurde. Obwohl nicht unumstritten ist, ob Kosmas Ceylon und Südindien selbst bereist hat, berichtet seine um 550 geschriebene *Topographia Christiana*, eine große Zahl persischer Schiffe laufe Ceylon an⁸⁹⁾. Nach dem Entstehen des Islam verstärkte sich dieser Trend (bis ins 15. Jahrhundert); in allen wichtigen Häfen waren Muslime ansässig⁹⁰⁾. Wie Gollwitzer richtig festhält, wohnen noch heute vor allem an der Westküste (Galle, Hambantota) die Nachfahren der arabischen und persischen Kaufleute auf Sri Lanka⁹¹⁾, im Nordosten hingegen die Tamilen. Perser und Araber wurden insbesondere auch Träger des Pferdehandels⁹²⁾. Neben dem Zwischenhandel mit Seide und Gewürzen, war Sri Lanka für eigene Waren berühmt: Halbedelsteine (vor allem Rubine) und Perlen, Zimt, Pfeffer, Kardamom und Gewürznelken⁹³⁾.

Ebenso wie die Handelsbeziehungen Ceylons wurden auch die Wirtschaftskontakte Indiens mit dem Westen nicht vorrangig von Indern, sondern von persischen und arabischen Kaufleuten und Händlern unterhalten. Muslimische Geographen des 10. Jahrhunderts beschreiben eine florierende arabische Handelskultur an den Küsten Gujarats und des Konkan-Gebiets, die möglicherweise bis in das 7. Jahrhundert zurückreichte⁹⁴⁾. Mit der stetig steigenden Intensität der Seehandelsaktivitäten wuchsen die muslimischen Händlergemeinden, die schließlich auch solche Inder einschlossen, welche konvertiert waren oder eingeheiratet hatten. Nach Al-Mas'ūdī war die größte derartige Siedlung im 10. Jahrhundert die von Saymūr (südlich von Mumbai), mit etwa 10.000 Muslimen⁹⁵⁾. Nach arabischen Quellen gab es erste Moscheen bereits im 8. Jahrhundert in Sindh und ab dem 10. Jahrhundert an der indischen Westküste⁹⁶⁾. Ein wichtiges frühes Dokument ist

88) Vgl. ebd., S. 49 f.

89) Vgl. *The Christian Topography of Cosmas, an Egyptian Monk*, übers. von J. W. McCrindle, London 1897, S. 363–368, Buch 11.

90) Vgl. GOLLWITZER, Sri Lanka (wie Anm. 82), S. 49.

91) Vgl. ebd., S. 51.

92) Vgl. ebd., S. 49.

93) Vgl. ebd., S. 50.

94) Vgl. André WINK, *Al-Hind. The Making of the Indo-Islamic World*, Bd. 1: *Early Medieval India and the Expansion of Islam: 7th–13th Centuries*, Leiden 1990, S. 68.

95) Vgl. ebd., S. 69.

96) Vgl. ebd., S. 69 und S. 203.

eine bilinguale Inschrift aus Veraval in Gujarat, die aus dem Jahr 1264 datiert. Ein detaillierter Sanskrit-Text und eine kürzere arabische Übersetzung berichten vom Bau einer Moschee für die Musalamānas und beurkunden die Stiftung eines arabischen Schiffseigners für den Unterhalt des Sakralbaus⁹⁷). Eine Inschrift aus dem ebenfalls in Gujarat gelegenen Junagadh, die aus dem späten 13. Jahrhundert datiert, erinnert an die Errichtung einer Moschee durch einen Händler, der auf seinen Schiffen auch muslimische Pilger nach Mekka sandte⁹⁸). Neben den Muslimen gab es noch (mindestens) zwei weitere Diasporagemeinden im mittelalterlichen Indien, die eine wichtige Rolle im Seehandel spielten: die Juden und die Parsen⁹⁹).

Indische Fürsten der Konkan-Küste profitierten mindestens seit dem 11. Jahrhundert von dem lebhaften Handel über den sogenannten »westlichen Ozean« (*paścimasamudra* oder *paścimodadhi*). Sie wurden in ihren Inschriften beschrieben als Könige, denen das Meer die Schiffe mit feinen Gewändern und Pferden füllte¹⁰⁰). Sie schützten nicht nur die Seewege, sondern auch die Schiffseigner: So enthält die Moṭupalli-Säuleninschrift (1244/45) des Kākatīya-Königs Gaṇapatideva aus Andhra Pradesh ein *abhayaśāsana*, ein »Schutz[gewährungs]edikt«, das sämtlichen Seehändlern Sicherheit garantierte, die »aus allen Kontinenten, Inseln, fremden Ländern oder Städten kommen«, und betonte, dass fürderhin Schiffsfracht von an den Strand gespülten Wracks nicht konfisziert würde¹⁰¹). Seit dem 11./12. Jahrhundert sind verstärkte Aktivitäten von einheimischen Schiffseignern belegt, die häufig in den Genuss von Zollbefreiungen für ihre Schiffe (einschließlich der Steuern für das An- und Von-Bord-Gehen der Seeleute) kamen¹⁰²). Üblicherweise wurden die aus fernen Ländern anlandenden Schiffe offenbar mit doppelt so hohen Abgaben belegt wie die lediglich entlang der Konkan-Küste verkehrenden Boote¹⁰³). Die im Seehandel engagierten indischen Kaufleute wurden als *śreṣṭhin* bezeichnet und bekleideten häufig in Personalunion auch hohe Ämter am Hof¹⁰⁴).

Abschließend sei darauf verwiesen, dass es insbesondere an der Westküste auch ein starkes Moment der Diskontinuität in der frühmittelalterlichen Konnektivität gab. Die Seeverbindungen kamen vermutlich nie völlig zum Erliegen, doch zwischen 600 und 900 ist ein markanter Einschnitt zu konstatieren. Diese Zäsur ist vor allem an der binnenlän-

97) Vgl. Veraval Inscription of Chaulukya-Vaghela Arjuna, 1264 A.D., hg. von Dinesh Chandra SIRCAR, in: Epigraphia Indica 34 (1960/61), S. 141–150, bes. S. 147–149, Zeile 17–34.

98) Vgl. V. K. JAIN, Trade and Traders in Western India (AD 1000–1300), Delhi 1990, S. 76.

99) Vgl. WINK, Al-Hind (wie Anm. 94), S. 65.

100) Vgl. Inscriptions of the Śilāhāras (wie Anm. 15), S. 217, Nr. 46, Strophe 19.

101) Vgl. Moṭupalli Pillar Inscription of Gaṇapatideva; A.D. 1244–45, hg. von Eugen HULTZSCH, in: Epigraphia Indica 12 (1913/14), S. 188–197, bes. S. 195 f., Zeile 135–173. Siehe hierzu auch JAIN, Trade and Traders (wie Anm. 98), S. 182.

102) Vgl. Inscriptions of the Śilāhāras (wie Anm. 15), S. 119, Nr. 19, Zeile 75–83.

103) Vgl. ebd., S. 189, Nr. 41, Zeile 40–61.

104) Vgl. ebd., S. 119, Nr. 19, Zeile 75–83.

dischen Archäologie abzulesen. Um 600 kam es zu einem massiven Rückgang in der Urbanisierung im indischen Binnenland, der mit dem Niedergang des Handels mit Byzanz erklärt wird¹⁰⁵). Die bis dahin prosperierende Stadtkultur, mit der auch die Existenz von Gilden, die Schiffe hatten bauen lassen, verbunden gewesen und eine Blüte des Buddhismus einhergegangen waren, gestaltete sich stark rückläufig, und die Kontakte erfuhren erst durch die Perser und Araber wieder einen Aufschwung. Die infolge des Rückgangs der maritimen Beziehungen einsetzende Deurbanisierung spielt in der Selbstverortung der auf Indien bezogenen Mittelalterforschung eine Schlüsselrolle¹⁰⁶), und somit zeigt sich, dass »Kommunikation über das Meer« – freilich in einem anderen Sinne als dem bisher diskutierten – bis in die Theoriebildung der Wissenschaft durchwirkt.

SUMMARY: THE PROTAGONISTS OF MEDIAEVAL COMMUNICATION IN THE INDIAN OCEAN

Although there are many words for »ocean« in Sanskrit, any texts systematically treating maritime topics are not extant. Therefore, records by foreigners as well as inscriptions found in India and outside the subcontinent are very important sources. The attitude towards seafaring depended on the religious background of the protagonists. Orthodox Brahmins had a strong aversion to maritime travels, whereas Buddhists were open to any form of long-distance trade, and they found a lot of lay support amongst traders and merchants.

The contacts from the West Indian coastline (Gujarat, Konkan and Malabar coasts) were, not unexpectedly, mainly directed towards the west, and those from the eastern littoral (Gulf of Bengal, Coromandel coast), towards South-East Asia. The island of Sri Lanka gained special importance in the economic system of the Indian Ocean due to its ideal geographic position on the most important sea route in this maritime network. The trading contacts of Sri Lanka and India with the west were not primarily maintained by indigenous merchant communities, but by Arabs and Persians.

In the beginning, the major factor of connectivity in the Indian Ocean was trade. Via the Indian land-trading routes, the Central Asian Silk Road network was connected with

105) Ram Sharan SHARMA, *Urban Decay in India (c. 300 – c. 1000)*, Delhi 1987, S. 182: »The second phase of urban decay is also linked with the decline of trade. Until the fifth century the Byzantium carried on trade with urban centres in India and also in Sri Lanka. [...] Besides spices, silk was an important commodity in the Indo-Byzantine trade in which the Persians acted as intermediaries between China and India on the one hand and the Byzantium on the other. But once the knowledge of feeding silkworms on mulberry leaves was acquired by the Byzantium in the middle of the sixth century silk trade suffered. [...] Hence increasing decline in long-distance trade accelerated the disappearance of urban centres after the sixth century.«

106) Vgl. z.B. zur Feudalismusthese: Hermann KULKE, *Indische Geschichte bis 1750*, München 2005, S. 143 f.

the »maritime« Silk Road. Very soon religiously motivated communication also gained importance. The rapidly rising significance of the sea-routes can be very clearly deduced from the early mediaeval records of Chinese pilgrims, who travelled to India with the aspiration to visit the holy places of Buddhism and to collect Buddhist canonical texts.

In Indian antiquity, it had been first and foremost merchants and traders who established very effective channels of maritime communication with South-East Asia. In the mediaeval period they were increasingly joined by craftsmen and artisans, Buddhist monks and even Brahmanical priests. Not only people and goods travelled along the sea-routes, but also ideas and knowledge, social concepts as well as religious traditions.