

## ZEITZEUGNISSE UND MISZELLEN

► PETER KIRSCH

### Ansichten vom Irawadi

Die Kapitänsfrau Eugenie Rosenberger berichtet aus Burma, 1893 bis 1897

Auf dem Irawadi, 1988

Es war in Burma, dem heutigen Myanmar. An einem klaren, wolkenlosen Tag im April 1988 benutzte der Autor, vom Hafen Ranguns aus, die Fähre nach der Stadt Syriam. Die Fahrt führte über den Rangun-Fluss zu dieser Stadt, die heute offiziell Thanlyin heißt. Im Südosten Ranguns, im Irawadi-Delta gelegen, war sie eine wichtige Industriestadt mit einer Raffinerie und der größten Brauerei des Landes. Zugleich war sie aber auch der Ausgangspunkt für ein touristisches Besichtigungsprogramm.

Die Fahrt auf der überfüllten Fähre dauerte etwa 45 Minuten. Das war genug Zeit für die Betreiber der fliegenden Teeküchen, für die Imbisshändler und Lotterielosverkäufer an Bord, um Geschäfte zu machen. Man sah Mönche, Bettler und einfache Menschen vom Lande neben westlich gekleideten Burmesen. Ganze Familien hatten es sich an Deck bequem gemacht, und die Frauen und Mädchen zeigten ihr typisch burmesisches Tanaka-Make-up. Auffallend war, dass die Gesichter der Menschen hier ernster, nicht so heiter



Abb. 1 Rangun 1988: Eine Fähre durchquert das Hafengebiet, in dem noch eine Vielzahl geruderter und gesegelter Sampans unterwegs ist. Im Hintergrund leuchtet, wie zur Zeit der Kapitänsfrau Rosenberger, die Spitze der Shwedagon-Pagode. (Foto: Verf.)



Abb. 2 Die mit einem Diesel betriebenen *Dampfer* im Hafen Ranguns sind auch 1988, ebenso wie zu Rosenbergers Zeiten, mit *braunem Volk* besetzt. (Foto: Verf.)

waren wie in den touristischen Zentren Ranguns.

Die Flusslandschaft war faszinierend. Mächtige Bäume säumten das flache Ufer. Beim Blick zurück über das kaffeebraune Wasser des Flusses und des Hafens von Rangun war außer einigen niedrigen Dächern wenig von der Stadt zu sehen, aus der ich kam. Doch über allem thronte, wie seit Jahrhunderten, unübersehbar der gigantische goldene Stupa eines der großen Heiligtümer des Landes, der Shwedagon-Pagode. Überirdisch schön glitzerte er in der Bläue des Himmels. Um die Fähre herum bot sich ein Anblick, der mich in eine andere Zeit versetzte. Der Fluss war voller altertümlicher Schiffe. Schnittige Sampans mit braunen oder blauen Setteesegeln kreuzten über den Fluss. Kleinere Boote mit den unterschiedlichsten Ladungen wurden von stehenden Ruderern vorangetrieben. Es waren Bilder wie aus vergangenen Jahrhunderten. Die Ufer säumte ein Wald von Pfählen und Masten. Dahinter erkannte man mattenbehängene, auf Pfählen stehende Bambushütten und davor wieder Boote und Sampans, die durch die Tide trockengefallen und zur Ausbesserung die flache Böschung hochgezogen worden waren. Am und im Wasser sorgten Alt und Jung für die Körperpflege. Frauen klopfen ihre Wäsche sauber und wuschen ihr Geschirr.

Der Anblick erinnerte mich an einen Text, den ich kurz zuvor gelesen hatte. Das Buch steckte in meiner Tasche. Ich hatte es auf diese Reise mitgenommen. Sein Titel: »Auf grosser Fahrt. Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt«.<sup>1</sup> Verfasst hatte es Eugenie Rosenberger (1838–1931). Sie war eine gebildete, kinderlose, 54 Jahre alte Dame, die ihren zehn Jahre jüngeren Cousin Georg geheiratet hatte. Georg Rosenberger war Kapitän auf dem Bremer Dreimast-Vollschiff *REGULUS*, das in der »indischen Reisefahrt« eingesetzt war. Der Reeder hatte dem Kapitän gestattet, seine Frau einige Jahre lang mit an Bord zu nehmen (von 1891 bis 1897). Eugenie Rosenberger war vielseitig interessiert. Sie zeichnete und schrieb.<sup>2</sup> Nach dem Ende ihrer »Fahrenszeit« fasste sie Tagebucheinträge und Briefe zu einem Buch zusammen, das 1899 zum ersten Mal erschien. Es wurde ein Bestseller mit vielen Auflagen bis weit ins 20. Jahrhundert.

## Eugenie Rosenbergers Aufenthalte in Birma

Das erste Mal kam Eugenie im Jahr 1893 in das britische Birma, wie das Land damals noch hieß. Die *REGULUS* lief den Hafen Bassein im westlichen Delta des Irawadi an. Hier war das »Reisland«, das alljährlich Hunderte von Schiffen mit einer Ladung Reis versorgte. Zahlreiche Reismühlen säumten die Ufer. Sie waren das eigentliche Ziel der Reise. Ein Dampfschlepper brachte den Segler vor eine dieser Mühlen. Dort ankerte die *REGULUS* und löschte ihre Ladung, die aus Granitballast bestand, den der Kapitän aus Rio de Janeiro mitgebracht hatte. Dann übernahm sie die Reisladung. Es waren 17 000 Sack, von denen jeder 200 Pfund (90,6 kg) wog. Zusammen waren das etwa 1540 Tonnen. Indische Kulis trugen die Säcke auf dem Nacken im Laufschrift über Fußstege ins Schiff.<sup>3</sup>

In den vier Wochen ihres Aufenthalts dort beschrieb Eugenie in der Enge ihrer Kabine die fremde Welt, in die sie versetzt worden war. Sie kam selten an Land und musste immer in Hafen- und Schiffsnähe bleiben. Zwischen den Mühlen sah sie die Siedlungen der »Eingeborenen«. *Die Hütten standen alle auf Pfählen, zum Teil schief und halb eingesunken, zum Teil mit feinem Schnitzwerk und gemusterten Matten bekleidet; dazu der blaue Himmel und das grelle Sonnenlicht, das scharfe Schatten über die Wege warf und die Leute in ihrer bunten Tracht phantastisch erscheinen ließ.*<sup>4</sup> Das waren Eindrücke, wie sie auch im Myanmar der Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts noch zu finden waren. Eugenes soziale Kontakte bestanden vornehmlich aus den Kollegen ihres Mannes und aus den deutschen Angestellten der Mühlen und ihren Familien. Einer ihrer wenigen Landausflüge führte sie zu einer weithin sichtbaren Pagode, wo die Frömmigkeit der buddhistischen Besucher sie beeindruckte.

Zwei Jahre später, im April 1895, kam die *REGULUS* wieder nach Birma.



Abb. 3 Rangoon 1988: Wie gegen Ende des 19. Jahrhunderts dominieren neben dem Stupa der Shwedagon-Pagode im Hintergrund die Setteesegel der im Hafen kreuzenden Personen- und Frachtsampan das Bild. (Foto: Verf.)



Abb. 4 Auch das Alltagsleben der Menschen an den Ufern des Irawadi, das Eugenie Rosenberger schildert, hat sich nicht verändert. (Foto: Verf.)



Abb. 5 Das eiserne Vollschiff REGULUS wurde 1877 in Bremen-Vegesack gebaut. Unter seinem Kapitän Georg Rosenberger wurde es in den 1890er-Jahren in der »indischen Reisfahrt« eingesetzt. Der Reeder hatte es dem Kapitän gestattet, seine Frau, Eugenie Rosenberger, mit auf See zu nehmen. Durch ihren Reisebericht ist das Schiff in die deutsche Literatur eingegangen. (Anonymes Gemälde im DSM)

Diesmal war das Ziel Rangun, die Hauptstadt des Landes im östlichen Irrawadi-Delta. Während der Segler nach 105 Tagen auf See stromaufwärts zu seinem Ankerplatz bugsiert wurde, erkannte Eugenie schon von Weitem ein in den Himmel ragendes Bauwerk. Es war der goldene Stupa der Shwedagon-Pagode. Dann kamen Hafengebäude und *europäisch gebaute Straßen* in Sicht. Am rechten Ufer lagen neben Speichern *mächtige schwimmende Holzwerften* [wahrscheinlich Teakholzflöße] und *Zimmerplätze, auf denen Elefanten arbeiten*. Dort, wo heute die Raffinerie von Syriam liegt, sah sie *Reismühlen mit rauchenden Schloten*. Der Hafenbetrieb zu Rosenbergers Zeit war offenbar lebhafter als der von 1988: ... *in Reihen ankern Schiffe, von Leichtern umgeben, in denen Kulis, lärmend und schreiend, mit dem Löschen oder Einbringen der Ladung beschäftigt sind. Schwer beladen gleiten die pittoresken, schön geschnitzten Reisboote den Fluss zur Stadt herab, der hohe Flussdampfer, seine drei offenen Galerien besetzt mit braunem Volk in farbiger Tracht, tritt seine Fahrt durch die verschlungenen Wasserstraßen des Deltas an; zwischen den Ufern und den Schiffen schießen kleine Dampfboote und Sampans hin und her.*<sup>5</sup>

Einen Tag widmete das Ehepaar Rosenberger der *großen Pagode* (Shwedagon-Pagode). Das damals wie heute die Stadt überragende Bauwerk hatte die uneingeschränkte Bewunderung der aufmerksam beobachtenden Frau des Kapitäns hervorgerufen: *Die vergoldete große Pagode nimmt den Mittelpunkt ein. Den weiten Platz bedecken im Schatten der prachtvollsten Bäume zahllose offene Hallen, Tempel, Kapellen, Schreine, kleine Pagoden. Ueberall und in allen Größen Buddhastatuen, liegende und sitzende, alte und neue, aus Zement oder Alabaster, manche im frischen Glanze bunter Zinnfolie, edler Steine und Perlen ...*<sup>6</sup> In Rangun waren die sozialen Kontakte für Frau Rosenberger reicher als bei ihrem Aufenthalt in Bassein. Sie machte allein Besuche an Land, und in Begleitung der Frauen ansässiger Europäer gelangen ihr Ausflüge in die Stadt und ihre Umgebung.



Abb. 6 Wegen der hohen Tide standen auch 1988 noch die mit gemusterten Matten bekleideten Hütten der Fischer und Bootsleute auf einem Wald von Pfählen. (Foto: Verf.)

Im Mai des folgenden Jahres (1896) kam die *REGULUS* mit dem Ehepaar Rosenberger zum zweiten Mal nach Rangun. Nachdem die Ladung, Stückgut und Salz, gelöscht war, lag das Schiff knapp vier Wochen bei brütender Hitze im Strom und wartete auf seine Reisladung. Die wurde mit Leichtern gebracht. An Land gelangte man nur mit einem geruderten Sampan. Wegen der Strömung war das ein mühsames Geschäft. Es war zu heiß für Besichtigungen, und so war Eugenie oft an ihre Kammern auf dem Schiff gefesselt. Die Eindrücke des Irawadi-Deltas waren nun für sie zur Gewohnheit geworden. Sie hielt sie nicht mehr schriftlich fest. Den größten Raum in ihrem Tagebuch und in Briefen nahmen nun persönliche Dinge ein.

Die Aufzeichnungen der Eugenie Rosenberger aus dem Jahre 1896 lassen den großen Unterschied zu einer heutigen Touristenreise in dieses tropische Land erkennen. So weist beispielsweise eine ihrer Bemerkungen auf ein Problem hin, das für alle früheren Reisenden galt: Die Beschaffung von Informationen über Land, Menschen und Geschichte. Nur wenig wusste sie über die ältere und jüngere Vergangenheit Burmas. *Der Missionar, der die Schiffe besucht, hat uns eine Broschüre über die Pagode [Shwedagon] geliehen, die vor wenigen Wochen erschienen und schon vergriffen ist. Sehr interessant und ergreifend wird darin geschildert, wie verzweifelt sich die Birmanen gegen die Engländer gewehrt haben.*<sup>7</sup> Das war ein Ereignis, das 72 Jahre zurücklag. Wir werden noch darauf zurückkommen.

Im Mai 1897 kam Eugenie Rosenberger zum letzten Mal nach Rangun. Wieder betreffen ihre Aufzeichnungen meist Persönliches und Gesellschaftliches. Sie war eine Dame in den Fünfzigern, die selbstsicher mit Kollegen



Abb. 7 Während die *REGULUS* nach 101 Tagen auf See den Irawadi hinauf zu ihrem Liegeplatz geschleppt wurde, notierte Eugenie Rosenberger: Am rechten Ufer lagen neben Speichern mächtige schwimmende Holzwerften [Teakholzflöße] und Zimmerplätze, auf denen Elefanten arbeiten. Im Hintergrund des Fotos ist links ein europäisches Dreimastvollschiff zu erkennen und in der Mitte ein tief beladenes Reisboot. (Aus: Ferrars 1900)

des Kapitäns und Europäern, die für die Reismühlengesellschaften arbeiteten, verkehrte. Darunter waren aber auch Farbige, meist Inder. Sie versuchte unbefangen zu bleiben. Den gängigen Vorurteilen, die in ihrer Umgebung zu hören waren, stand sie skeptisch gegenüber und bemerkt: *Es ist merkwürdig, wie schnell der Weiße sich dem Farbigen gegenüber als Herr fühlen lernt.*<sup>8</sup> Für die Europäer in den Häfen galten ungeschriebene Regeln. So erfahren wir, dass beim Treffen der Segelschiffskapitäne die Größe ihrer Schiffe ihren Rang bestimmte. Die Kapitäne kleinerer Segler blieben unter sich, ebenso wie die größerer Schiffe, zu denen Kapitän Rosenberger gehörte.

Einen Teil der Bevölkerung des Irawadi-Deltas hatte Eugenie Rosenberger täglich vor Augen, wenn das Schiff beladen wurde. Es waren die indischen Kulis. Ihr Fleiß und ihre Arbeitskraft erregten ihre Bewunderung. Wo kamen sie her?

Die Profiteure des wirtschaftlichen Aufschwungs Burmas waren hauptsächlich britische Firmen und indischstämmige Kaufleute. Sie hatten ab 1852 zunehmend billige indische Arbeiter, darunter die Kulis, ins Land gebracht. Viele davon waren »debt slaves«, die ihre Schulden, aber auch die heimischen Hungersnöte hinter sich gelassen hatten.<sup>9</sup> Durch freie Passage und die Aussicht auf regelmäßigen Lohn waren sie nach Burma gelockt worden.<sup>10</sup> 1891 betrug der Anteil der Inder in Birma fast eine halbe Million bei einer Gesamtbevölkerung von nahezu acht Millionen. Sie waren anspruchloser als die Burmesen, lebten auf dem blanken Boden und waren mit der Hälfte des Lohns, den ein Burmese erwartete, zufrieden. Man sah auf sie herab.<sup>11</sup> Dennoch nahmen diese Neuankömmlinge den indigenen Burmesen einen Teil ihrer Lebensgrundlage. Der Reichtum des Landes floss ab. Die Industrialisierung ging an der einheimischen Bevölkerung vorbei. Sie war der Verlierer, der immer

mehr verarmte. Rückständigkeit und Kriminalität nahmen zu.<sup>12</sup>

In Rosenbergers Bericht kommen die Burmesen, außer als Adoranten in den Tempeln, nur am Rande vor. Sie vermerkt in ihren Aufzeichnungen die Polarität der beiden Bevölkerungsgruppen. Aus der Sicht der neu ins Land gekommenen Europäer hatten die indigenen Burmesen keinen besonderen Stellenwert. Auch die Kapitänsfrau sah sie als Arbeitsverweigerer und bemerkte: *Wenn man denkt, wie ungern der Birmane überhaupt arbeitet ...*<sup>13</sup> Ihre Sympathie galt den Indern: *Die Kulis sind Inder und trotz ihres schwächtigen Baues und ihrer zarten Glieder wird alle Arbeit nur durch sie verrichtet.*

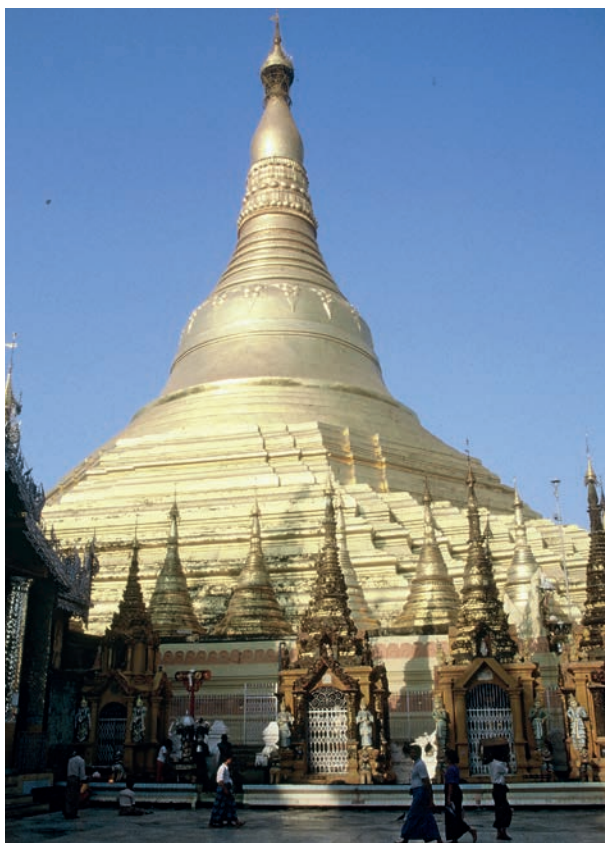


Abb. 8 Der überwältigende Eindruck der Shwedagon-Pagode hat sich seit der Zeit Eugenie Rosenbergers nicht geändert. (Foto: Verf.)

*Der eigentliche Birmane ist stolz und gibt sich zu solchem Dienst nicht her.*<sup>14</sup> Beim Beladen der REGULUS beobachtet sie: *Es ist erstaunlich, wie diese kleinen schlanken Leute [die indischen Kulis], mit ihren feinen Händen und Füßen sich die 200 Pfund schweren Reissäcke spielend auf den Nacken wälzen und die Last im Laufschrift über den Steg bis an das schräge Brett tragen, auf dem sie in den Raum hinuntergleitet [...]. Es ist die ärmste Kaste und sie gelten für unbegreiflich dumm und feig, aber sie haben zum Teil intelligente Gesichter und schöne Züge ...*<sup>15</sup> Aus heutiger Sicht ist die Anwesenheit der vielen indischen Arbeiter und Kulis wohl eher auf den hohen Bedarf an Arbeitskräften zurückzuführen als auf die von Rosenberger erwähnte Arbeitsunlust der Burmesen.

Als Eugenie und Georg Rosenberger<sup>16</sup> vor ihrer Rückreise von der tropischen Welt Abschied nahmen, wussten beide: Es war ihre letzte Fahrt hierher. Sie würden nicht wiederkommen. In Abschiedsstimmung und mit den Augen einer Malerin schrieb Eugenie: *Es ist Abend, die Sonne sinkt hinter*

*dem Strom und alles steht auf Goldgrund; der Fluß ist stahlblau und golden, darauf gleiten und liegen die Boote, der Himmel steht in weichfarbigen Wolken, vom Ufer tönt das Rufen spielender Kinder; gegenüber zeichnet sich ein mächtiges Segelschiff mit seinen Masten, Rahen und Tauwerk gegen den Himmel ab, dahinter, leicht im Nebel, steht die große Pagode auf ihrem grünen Hügel und die goldene Krone glänzt in der Sonne, über die Dächer heben die Palmen ihre leichten Wipfel – und nun kommen die kleinen Fledermäuse und fliegen in Scharen um das Schiff. Von den Leichtern und vor den Hütten steigt der blaue Rauch vom Abendreis, mit Taktgesang und Ruderschlägen kommen Paddyboote mit der Flut herunter und die zerschlitzten Segel runden sich in der leichten Brise.<sup>17</sup>*

Nach acht Jahren als Kapitän auf der *REGULUS* gab Georg Rosenberger (geb. 1848) nach der Rückkehr nach Rotterdam seinen Seemannsberuf auf. Er war ... *einer jener alten, immer seltener werdenden Kapitäne, die sich nie haben entschließen können, auf einen Dampfer zu gehen.*<sup>18</sup> Eugenie Buch erschien 1899. Bis heute erlebte es sechs Auflagen. Der Bremer Historiker Otto Höver meint, dass das Dreimastvollschiff *REGULUS* durch Eugenie Rosenberger in die deutsche Literatur eingegangen ist. Er sieht ihr Buch als *ein seltenes Zeugnis dafür, daß und wie sehr auch eine kluge, geistig höchst kultivierte Frau, eine Schiffersfrau, einem schönen Segelschiff zugetan sein kann.*<sup>19</sup> Eugenie Rosenberger starb 1931.

Dem Reisenden aus dem Jahr 1988, mit einem Fotoapparat in den Händen, drängte sich der Gedanke auf, dass sich viele Szenen aus den Texten der Eugenie Rosenberger immer noch gut mit den Eindrücken bebildern ließen, die er selbst vor Augen hatte. Die Absicht dieses Aufsatzes ist es daher, einen Teil der literarischen Bilder von Bassein und Rangun der Jahre 1893 bis 1897 mit Fotos aus dem Jahre 1988 zu illustrieren.

Wie aber kann man sich erklären, dass fast ein Jahrhundert nach den Reisen der Eugenie Rosenberger das Leben an den Ufern des Irawadi, der Lebensader Burmas, immer noch dem des späten 19. Jahrhunderts glich? Um diese Frage zu beantworten, müssen wir uns der jeweiligen politischen und ökonomischen Situation im Lande zuwenden.

## Politische und ökonomische Situation in Burma Ende der 1890er-Jahre

Burma war im 18. und bis ins frühe 19. Jahrhundert hinein ein wohlhabendes buddhistisches Königreich. Wichtige Handelswege nach Indien und China führten hindurch und hinterließen im Land ihre Spuren. Zu dieser Zeit verfolgten die burmesischen Könige der Konbaung-Dynastie eine aggressive Politik. 1767 besiegten sie die Thai und dehnten ihre Macht auf das im Wes-



ten benachbarte Königreich Arakan aus, das unter dem Schutz der Englischen Ostindischen Kompanie stand.<sup>20</sup> Damit verletzten sie das Territorium des Kolonialreichs von Britisch-Indien. Die Briten hatten Interesse an den Teakwäldern Unterburmas und am Öl und den Rubinen aus dem Norden des Landes. Außerdem winkten hier neue Absatzmärkte. Zudem galt es, den drohenden französischen Einfluss zurückzudrängen.<sup>21</sup> Am Rangun-Fluss, im Delta des Irawadi, gab es einen brauchbaren Hafen für die Schifffahrtslinie zwischen Singapur und Kalkutta. Im Schiffbau im Deltagebiet, der für die Zeit recht fortschrittlich war, sahen die Briten eine wachsende Konkurrenz.<sup>22</sup> Dies waren die Hauptgründe für den ersten der drei Britisch-Burmanischen Kriege (1824–1826). Er begann mit einem Überraschungsangriff auf Rangun. Die Briten setzten sich in der Shwedagon-Pagode fest und die Burmesen versuchten, sie zurückzuerobern (Juli 1824). Dabei erlitten sie schwere Verluste.

Als Eugenie Rosenberger bei ihrem ersten Besuch in Rangun (1895) das faszinierende Bauwerk besuchte, berichtete sie: *An einer stillen, abgelegenen Stelle der Mauer fanden wir die eingefriedigten Gräber der englischen Offiziere, die auf der Stelle, wo sie beim Sturm dieser Pagode fielen, begraben worden sind. Es muß ein entsetzliches Gemetzel gewesen sein, ich versuchte mir das Bild vorzustellen, die Wut und Verzweiflung, mit der die Birmanen ihr Heiligtum und zugleich ihre Freiheit und ihr Vaterland verteidigten, wie die Kugeln in die alten Heiligtümer schlugen und die weiten Höfe voller Toter und Verwundeter lagen.*<sup>23</sup> Als der Krieg, dank überlegener Waffen, siegreich für die Briten endete, war das Land verstümmelt und geschwächt. Hohe finanzielle Auflagen lasteten auf ihm. Die Provinzen Arakan und Tenasserim hatte es verloren.<sup>24</sup>

Der Widerstand der Burmesen hielt an, und so kam es zu dem Zweiten Britisch-Burmanischen Krieg (1843–1854). Nach dessen Ende gehörte den Briten auch das Irawadi-Delta.<sup>25</sup>

Noch immer regte sich Widerstand im Lande, und die Briten reagierten mit dem Dritten Britisch-Burmanischen Krieg (1885–1887). Danach hatten sie das Land vollständig annektiert. Es hatte seine Selbständigkeit verloren und war nun, mit der Hauptstadt Rangun, eine Provinz von Britisch-Indien.<sup>26</sup> Noch bevor die Briten das Land ganz unter ihren Einfluss gebracht hatten, begannen sie bereits, das fruchtbare Delta des Irawadi zu kultivieren. In vorbritischer Zeit war es ein teilweise unbebautes und mit Dschungel bewachsenes Land gewesen. Malariaepidemien hatten die Bevölkerung dezimiert. Landbesitz im europäischen Sinne war unbekannt. Die burmesischen Könige hatten wirtschaftliche Einbußen und den Verlust ihres Einflusses gefürchtet und deshalb jeden Handel mit fremden Kaufleuten unterbunden. Sie duldeten keinen Export von Reis, Rubinen und kostbaren Metallen.<sup>27</sup> Wenn es bei der Reisernte Überschüsse gab, wurden sie nach Oberburma gebracht, um eventuelle Mängel auszugleichen.<sup>28</sup>

Das änderte sich, nachdem die burmesischen Könige ihre Macht verlo-

ren hatten. Es folgte eines der eindrucksvollsten Beispiele ökonomischen Wachstums unter europäischer Kolonialherrschaft. Innerhalb von 50 Jahren verwandelten die Briten das Delta in das führende Reisexportland der Welt. Dazu trug der kräftige Anstieg des Reispreises bei, ausgelöst durch Ereignisse wie den indischen Sepoy-Aufstand (1857–1859), den Amerikanischen Bürgerkrieg und die Abschaffung der Sklaverei (1861–1865). Durch diese Ereignisse war der Export von Reis aus Indien sowie aus Nord- und Süd-Carolina zum Erliegen gekommen. In dieser Situation wurden die europäischen Reimporteure und Reismüller auf das fruchtbare Unterburma aufmerksam. 1864 schickten englische Kaufleute die ersten Segler nach Burma, um Reis zu laden. Andere europäische Firmen mit Sitz in London, Liverpool, Hamburg und Bremen folgten. Mit ausreichend Kapital, Unternehmergeist und dem technischen Know-how entstanden Exportfirmen und große Reismühlen sowohl in Europa als auch in Burma. Dort waren die Tiefwasserhäfen Bassein und Rangun am wichtigsten.<sup>29</sup>

Nach der Eröffnung des Suezkanals (1869) nahm der Reisexport aus dem Delta des Irawadi allmählich zu. 1872 fuhr der erste Reisdampfer durch den Kanal.<sup>30</sup> Aber immer noch war der Transport durch die Segler billiger. In den Jahren 1876 bis 1880 verließen 284 Dampfer und 463 Segelschiffe die Häfen von Burma. Doch mit der Zeit fuhren die Dampfer wirtschaftlicher. Zwischen 1895 und 1900 übernahmen 368 Dampfer und nur noch 138 Segler ihre Ladung im Land. Nach und nach wurden die Segelschiffe weiter verdrängt, bis um 1900 die Dampfer den Reistransport vollständig übernommen hatten.<sup>31</sup>

Außer den sinkenden Betriebskosten war auch die kürzere Reisedauer der Dampfer dafür entscheidend, dass sie den Seglern den Rang abliefen. Nach Rosenbergers Angaben benötigte die *REGULUS* für ihre Rückreisen von Burma nach Europa 134 bis 148 Tage. Die monatelangen Reisen der Segelschiffe um das Kap der Guten Hoffnung beeinflussten die Qualität des Reises. Ungeschälter Reis litt durch die Feuchtigkeit und die schlechte Ventilation in den Laderäumen. Dem konnte man begegnen, wenn der Ladung Rohreis, auch Paddy genannt, eine bestimmte Menge geschälter Reis beigemischt wurde. Rosenberger erklärt, was getan wurde, um die Qualität der Reisladung zu sichern: *Der Reis wird [...] nicht in der Hülle verschickt, sondern zu einem Viertel geschält. Um dieses Verhältnis zu regulieren, wird [in den Reismühlen] durch eine Birmanin – ein Mann hätte schwerlich die Geduld – den ganzen Tag über ein kleines Maß mit Reis, das ihr von Zeit zu Zeit gebracht wird, in vier kleinere Gefäße sortiert und ist von einer Art Körner zu viel oder zu wenig, so wird die Mühle danach gestellt.*<sup>32</sup> Beim schnelleren Reistransport auf einem Dampfer bestand nicht die Gefahr, dass der Reis verdarb. Er konnte daher geschält, das heißt ohne Spelzen verschickt werden. Durch den Wegfall der Spelzen ergab sich ein weiterer Vorteil: Das Ladevolumen wurde größer und die Frachtraten sanken.<sup>33</sup>

Für die großen, mehrstöckigen Reismühlen im Delta des Irawadi nahm die Arbeit im Laufe der Jahre zu. Bald säumten ihre Schornsteine die Ufer der Exporthäfen und bestimmten mit ihrem schwarzen Rauch das Bild, das von den Frachtschiffen aus zu sehen war. Ihr Arbeitsprinzip war, dass der ungeschälte Reis zuerst über reinigende Siebe lief, um Verschmutzungen auszusieben. Danach kam er zwischen zwei sich gegeneinander drehende Steine. Die Spalte zwischen ihnen war gerade so groß, dass die Außenschale des Reiskorns geknackt und entfernt wurde, ohne die inneren Schalen zu beschädigen. Es gab mehrere Mahlprozesse hintereinander mit immer feineren Mahlsteinen und Sieben. Wolken von Reisstaub lagen in der Luft. Die Spelzen wurden für den Betrieb der Dampfmaschine der Mühle verheizt. Ein Teil dieser Schalen zog halbverbrannt durch die Kamine und erzeugte dichten schwarzen Rauch.<sup>34</sup>

Im April 1893 hatte der deutsche Leiter einer der Reismühlen in Bassein das Ehepaar Rosenberger durch seine *großartigen Mühlenwerke* geführt. *Wir kletterten vier Stockwerke hinauf in Wolken von Mehlstaub, sahen sechs große Mühlsteine in Bewegung, überall Räder mit breiten Kautschukriemen, überall Schäfte [Schächte?], in denen Reis rann, der durch Luftzug gereinigt und sortiert wird, überall Geklapper, Gesurr, Schüttern, Wind, Staub und Oelgeruch. Unten wurden uns noch die enormen Kessel gezeigt, und was mich am meisten von allem überraschte und interessierte, die Heizvorrichtungen, denn es wird nur mit Reishülsen geheizt, die beständig von oben in den Feuerraum herunterrieseln. Ein starker Wasserstrahl versieht nicht nur die Kessel, sondern führt zugleich die Asche und die überschüssigen Reisschalen in den Strom, der oft weithin blond gefärbt erscheint.*<sup>35</sup>

Rosenbergers Aufenthalte in Bassein und Rangun (zwischen 1893 und 1897) fielen in die Zeit des Übergangs vom Segel zum Dampf. Noch war die Zeit der Segelschiffe bei der Reisfahrt nach Burma nicht ganz vorbei. Noch brachten sie genug ungeschälten Reis für die Reismühlen in London, Liverpool, Hamburg und Bremen. Dort wurde der Reis veredelt, indem man ihn vollständig schälte, sortierte und polierte.<sup>36</sup> In vielerlei Form wurde er dann zum Stärken von Textilien, als Viehfutter und zum Vermischen mit Mehl beim Brotbacken verwendet.<sup>37</sup>

Zu Rosenbergers Zeit lagen in den Häfen des Deltas die Segelschiffe und Dampfer gemeinsam vor Anker und warteten auf ihre Ladung. Schon 20 Jahre früher, in den Jahren 1872 und 1873, wurden mehr als eine halbe Million Tonnen Reis jährlich verschifft.<sup>38</sup> Offensichtlich wurden die Dampfschiffe von den Seglern nicht als harte Konkurrenten gesehen. Eugenie Rosenberger schreibt jedenfalls nichts darüber. Man sah sie sogar gerne, denn nach ihren monatelangen Reisen ohne Zwischenaufenthalt erhielten die Besatzungen der Segelschiffe durch die schnelleren Dampfer Post und Nachrichten aus Europa.

Die Route nach Ostindien, der die Segler aus Europa folgten, war lang und

traditionsreich. Es war die alte Brouwer-Route, die schon 1611 von einem Kaufmann der niederländischen Ostindischen Kompanie entdeckt worden war. Ab 1616 war diese Route für alle niederländischen Schiffe auf dem Weg nach Indien oder Java obligatorisch geworden. Allerdings machten die schnellen Segelschiffe des 19. Jahrhunderts keinen Stopp mehr am Kap. Nach dem Passieren des Kaps der Guten Hoffnung segelten sie entlang des 35. bis 40. Breitengrades in einer Zone ständiger Westwinde nach Osten. Wie die alten Niederländer passierten sie die Inselchen St. Paul und Amsterdam, bevor sie Kurs nach Norden, in den Indischen Ozean, nahmen.<sup>39</sup>

## Die Schifffahrt auf dem Irawadi

Der Irawadi, einer der größten Ströme Südostasiens, ist die Hauptverkehrsader Burmas und durchzieht das Land von Nord nach Süd. Er ist auf einer Länge von über 1300 km bis nach Bhamo im mittleren Norden Burmas schiffbar. Während der Regenzeit schwillt er stark an. Dazu kommt im Mündungsgebiet noch die ausgeprägte Tide. Das erklärt die Bauweise der Häuser an seinen Ufern. Südlich von Rangun ist der Fluss über 700 m breit.<sup>40</sup> In den Neunzigerjahren des 19. Jahrhunderts existierte noch keine Brücke über den Fluss, und jeglicher Verkehr für Passagiere und Waren fand mit Schiffen statt. Trotz der Konkurrenz durch Dampfer und durch die Eisenbahn entlang der Flussufer förderte das die Entwicklung und den Bau der unterschiedlichsten segelnden und geruderten Flussfahrzeuge. Manche von ihnen existierten unverändert bis ins 20. Jahrhundert und waren auch 1988 noch zu finden.

Eugenie Rosenberger nennt uns einige Schiffstypen, die sie in den 1890er-Jahren vom Deck der *REGULUS* aus beobachten konnte. Am auffallendsten waren die Flussdampfer. Die flachgehenden Raddampfer waren von den Engländern eingeführt worden, und ihre Zahl wuchs mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes. 1865 war die »Irrawaddy Flotilla Company« gegründet worden. Ihr Schiffspark entwickelte sich im Laufe der Zeit zur größten Flussflotte der Welt. Den Höhepunkt erreichte sie in den 1920er-Jahren, als mehr als 600 Schiffe jährlich 9 Millionen Passagiere auf dem Fluss transportierten. Die Schiffe wurden am Clyde in Schottland gebaut, dann auseinandergenommen und bis nach Mandalay, der alten Hauptstadt, verschifft. Dort wurden sie wieder zusammengesetzt. Ihre Besatzungen bestanden aus indischen Arbeitern. Die Offiziere und Unteroffiziere kamen oft aus Schottland.<sup>41</sup> Ab etwa 1875 bekamen die Dampfer ein neues Design. Sie wurden von einem Heckrad angetrieben und der Kessel befand sich am Bug.<sup>42</sup>

Die schönsten Fahrzeuge, die die deutsche Kapitänswife – und nicht nur sie – bewundern konnte, waren aber die burmesischen Reisboote. Immer wieder werden sie in ihren Texten genannt. *Mit jedem Blick sieht man hier ein Bild;*

*sei es eines der herrlich geschnitzten Reisboote mit erhöhtem Sitz, auf dem der Kapitän thront und steuert, während er mit der anderen Hand einen Sonnenschirm hält ...*<sup>43</sup> Es waren Lastboote. Sie besaßen einen schmalen, flachen Boden mit daran anschließenden aufragenden Planken in Kraweelbauweise. Sie wurden binnenbords durch Spanten unterstützt und durch schräg durchgeschlagene und dann umgebogene Eisennägel zusammengehalten. Die größten Boote trugen bis zu 150 Tonnen Reis und hatten eine Besatzung von 20 Mann. Ihr Entwurf war rein burmesisch, und sie hatten bestechend schöne Linien. Britische Beobachter schrieben bewundernd von einer ... *noble balance of the masses and life from the spirited sweep of the curves*.<sup>44</sup> Auffallend war achtern der erhöhte, thronartige Sitz des Steuermanns, der mit reichem floralen Schnitzwerk versehen sein konnte. Die Reisboote hatten kein durchgehendes Deck. Typisch war auch die beiderseitige Außengangway aus geflochtenen Matten. Sie diente zum Staken und als Verbindungsweg zwischen Bug und Heck. Die Boote besaßen einen Mast mit Rahsegel. Es muss ein großartiger Anblick gewesen sein, wenn sie mit ihrer vollen Segelfläche flussaufwärts segelten.<sup>45</sup> Das Reisboot verschwand zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Doch 1988 gelang dem Autor in der Nähe von Mandalay ein Schnappschuss, der ein Fahrzeug mit einem Heckaufbau zeigt, der aus der Tradition der Reisboote zu kommen schien.

Die anderen Flussfahrzeuge, die Eugenie Rosenberger sah, waren Leichter, die den im Strom ankernden Schiffen ihre Ladung brachten. Dazu kamen Sampans in allen Größen. Diesen Bootstyp gibt und gab es vom Golf von Bengalen bis nach Indochina. Der Begriff stammt vom chinesischen »shanpan«, was »drei Planken« bedeutet und auf die Entwicklung hinweist, die dieses Boot genommen hat. Typisch sind die oberen Seitenplanken, die über das breite, offene Heck hinausragen und die chinesischen Einfluss nahelegen. Dort konnte ein Wrigg-Riemen befestigt werden, mit dem auch gesteuert wurde.<sup>46</sup> Der kleinste Typ wurde durch stehende Ruderer fortbewegt, die größeren, für den Warentransport, besaßen ein Setteesegel, mit dem sie auch gegen den Wind segeln konnten.<sup>47</sup> Bei einer Wende musste gerudert werden. Der Autor sah 1988 im Hafen von Rangun noch zahlreiche solche Fahrzeuge in den verschiedensten Größen.

Im Jahr 1988 waren im Bereich des Hafens von Rangun noch weitere Bootstypen zu finden, die auch zu Rosenbergers Zeiten im Gebrauch gewesen sein dürften. An den Ufern des Stromes trockengefallen, fiel ein äußerst schnittiges Segelfahrzeug auf, das einem im Golf von Bengalen gebräuchlichen Typ, einer »bheddi«, ähnelte. Definiert wird sie als 12 bis 21 Meter langes Boot mit einem kurzen Kiel parallel zur Wasserlinie. Der Achtersteven ist stark nach achtern geneigt, der Vordersteven weit überhängend. Der Hauptspant liegt weit achtern und das Flach ist v-förmig. Die Wasserlinien vorn und achtern sind konkav. Das Schiff führt Sand- oder Steinballast und ist mit Setteesegeln getakelt.<sup>48</sup>

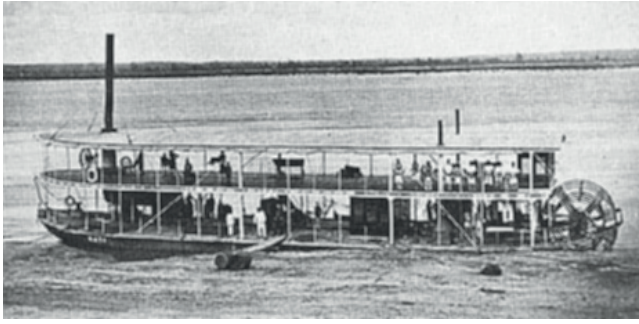


Abb. 9 Einer der kleineren Dampfer der »Irrawaddy Flotilla Company«, wie sie zu Hunderten auf dem Irawadi in Betrieb waren. Etwa ab 1875 gab es diesen Typ mit Heckrad und Kessel im Vorschiff. (Foto: Slg. d. Verf.)

Tief beladene Frachter verschiedener Größe mit einer charakteristischen Heckkonstruktion lagen in Ufernähe. Bei Mandalay waren auf dem Irawadi Lastensegler zu finden, an denen die Zeit spurlos vorbeigegangen zu sein schien. Sie transportierten Sand. Sie besaßen ein Spitzgatt und wurden durch zwei Außenruder gesteuert. Als Besegelung diente eine Mischung aus Setteesegel und Rahsegel. Auch Sprietsegel waren zu finden.

Die meisten Boote im Irawadi-Delta trugen 1988 noch das archaische Zeichen der Oculi. Der Oculus war nicht nur bei den Booten im Golf von Bengalen zu finden, sondern weit darüber hinaus. Er geht auf einen magischen Brauch zurück, der sich einst vom alten Ägypten oder Mesopotamien in alle Himmelsrichtungen verbreitet hatte.<sup>49</sup> Schließlich gab es ihn von Westeuropa bis ins Chinesische Meer, wo der Oculus zu den typischen Merkmalen einer Dschunke gehörte. Nur in den muslimischen Ländern war der Oculus nicht bekannt. Schon die altägyptischen Begräbnisboote trugen ihn als Auge des Gottes Horus am Bug. In der Antike hatten die Römer den Brauch von den Griechen übernommen. Er beruhte auf der Vorstellung von einem



Abb. 10 Die burmesischen Reisboote, von Frau Rosenberger vielfach bewundert, bestachen durch ihre eleganten Linien. Die größten konnten bis zu 150 Tonnen Reis transportieren und hatten eine Besatzung von etwa 20 Mann. Auffallend war die Außengangway der decklosen Schiffe. (Aus: Hornell 1946)

beschützenden Gott, der im Bug des Schiffes verehrt wurde. Daher fanden sich die Oculi dort.<sup>50</sup> Wie der Autor 1988 beobachtete, waren auf manchen Booten zwar die entsprechenden Scheiben am Bug vorhanden, die Oculi waren aber geschwärzt.



Abb. 11 Eine weitere Besonderheit der burmesischen Reisboote war der erhöhte, thronartige Sitz für den Steuermann. Er war oft mit reichem floralen Schnitzwerk verziert. (Aus: Abbas 2014)

### Die politische und ökonomische Entwicklung in Burma bis 1988

Die 1890er-Jahre, in denen das Ehepaar Rosenberger in das Delta des Irawadi kam, war die Zeit des ökonomischen Wachstums für Burma. Der Bedarf an burmesischem Reis stieg weiter und die Anbauflächen wurden vergrößert. Dichte Mangrovenwälder verschwanden. Die Hauptabnehmer für den Reis waren zu Rosenbergers Zeit die Europäer, allen voran die Deutschen.<sup>51</sup> Später wurde Indien der Hauptabnehmer.



Abb. 12 Um flussaufwärts zu gelangen, besaßen die Reisboote einen Mast mit Rahsegel. Bei günstigem Wind konnten sie damit eine beeindruckende Segelfläche erzielen. (Aus: Ferrars 1900)

Die Jahrzehnte nach der Jahrhundertwende brachten neben dem wirtschaftlichen Aufschwung für die Briten auch Jahre der Unterdrückung und der Benachteiligung für das burmesische Volk. Es entstand eine erste nationalistische Bewegung, die sich durch Guerilla, Streiks und Unruhen von Studenten der Universität Rangun und buddhistischen Mönchen äußerte. 1937 versuchten die Briten das Land von Britisch-Indien abzutrennen und ihm eine neue Verfassung zu geben. Eine zufriedenstellende Lösung der Probleme ergab sich daraus aber nicht. In einem offiziellen Bericht über die Lebensumstände der Burmesen im Jahre 1941 lesen wir, dass die Ressourcen des Landes zum



Abb. 13 Ein Blick auf das Ostufer des Irawadi. Das größere der Fahrzeuge ist zwar kein »Reisboot«, aber der erhöhte Sitz des Steuermanns im Heck erinnert stark an die Konstruktion dieser Flusstransporter, die bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts in Betrieb waren. Das Foto wurde 1988 auf der Sagaing-Kette (bei Mandalay) vom Tempel Sun U Ponya Shin aus aufgenommen. (Foto: Verf.)



Abb. 14 Rangun 1988: Die kleinste Form des Samsans dient allein der Personenbeförderung. (Foto: Verf.)

Nutzen der Briten, nicht der Burmesen, außer Landes gebracht worden waren. Das hatte zu Arbeitslosigkeit geführt, zu wachsender Verarmung der Bauern und damit des ganzen Landes.<sup>52</sup>

1942 besetzten die Japaner das Land. Im Jahr darauf wurde der Staat Burma ausgerufen. Er war eine japanische Marionette. Nach Kriegsende, 1945, erlangten britische Truppen wieder die Kontrolle über das Land. Ihre Militärherrschaft konnte die politische und ökonomische Stabilität des Landes jedoch nicht sichern. Eine Welle von Protesten und Streiks rollte über das Land. Als Zeichen für die fortdauernde wirtschaftliche Rückständigkeit des Landes konnte der Ethnolog James Hornell (1885–1949) in seinem Klassiker »Water Transport« schreiben, dass 1946 auf dem Irawadi immer noch viele der

alten Bootstypen zu sehen waren. 1947 gaben die Briten endgültig auf und entließen die Burmesen in die Unabhängigkeit. Doch das Land war instabil. Es entstanden bewaffnete Konflikte in verschiedenen Landesteilen, die meist durch ethnische Minderheiten ausgelöst wurden.

Während einer demokratischen Phase, die von 1948 bis 1962 dauerte, hatte eine langsame wirtschaftliche Entwicklung begonnen. Doch dann übernahm 1962 der ehemalige Generalstabschef des Präsidenten, Ne Win (1911–2002), nach einem unblutigen Militärputsch die Regierung. Er verfügte das Kriegsrecht, entmachtete die Legislative und setzte die Verfassung außer Kraft. Damit begann der »Burmesische Weg zum Sozialismus«. Ne Win hatte sein





Abb. 15 Rangun 1988: Die kieloben liegenden Sampans an Land lassen ihre eleganten Linien erkennen. (Foto: Verf.)

Programm mit den Schlagworten: Nationalisierung, Industrialisierung und Verhinderung ausländischer Investitionen und Einflüsse vorgestellt. Doch der Staat war, auf sich allein gestellt, zu schwach, um das zu realisieren. Es fehlten Einkünfte und einheimische Fachleute. So wurde Burma isoliert und zu einem der am wenigsten entwickelten Länder der Welt. Es verschwand hinter dem »Bambusvorhang«. <sup>53</sup> Doch die »indische Reisfahrt« war nicht ganz verschwunden. 1967 erschien bei F.A. Brockhaus in Leipzig das Buch »Landgang in Madras und Rangun« von Martin Müller. Darin wird die Reise des 10 000-Tonnen-Stückgutfrachters FRIEDE mit dem Heimathafen Rostock ins Delta des Irawadi beschrieben. Die DDR leistete in Burma Entwicklungshilfe. Wie in alten Zeiten wurde die Reisladung mit Lastkähnen ans Schiff gebracht. Die Besatzung staunte über die zahlreichen altertümlichen Boote auf dem Fluss und über die Sampans mit den zwei »Hörnern« achtern, für die sie keine Erklärung hatte.

Im April des Jahres 1988, dem Jahr, in dem die hier vorgestellten Eindrücke vom Irawadi entstanden, hatte das Chaos unter der Militärdiktatur Ne Wins seinen Höhepunkt erreicht. Einige Handvoll Touristen, darunter auch der Autor, hatten die Erlaubnis bekommen, das Land zu besuchen. Man versuchte, durch Zwangsumtausch von Dollars in burmesische Kyat Devisen zu bekommen. Die Wirtschaft war auf einem Tiefpunkt. Sie funktionierte für den Touristen mit drei Währungen: dem völlig überhöhten burmesischen Kyat, Dollars und Zigarettenstangen. Es gab Schmuggel, Schwarzmarkt und Korruption. Bis auf elementarste Dinge gab es nichts zu kaufen. Das Land präsentierte sich dem Touristen in manchen Teilen als eine exotische Welt mit Szenen, die seit hundert Jahren, seit den Tagen der »indischen Reisfahrt« mit Segelschiffen, unverändert geblieben waren. Die Teakholzstämmen an



Abb. 16 Rangun 1988: Eine etwas größere Form des Sampans, der von einem Mann fortbewegt wird. (Foto: Verf.)



Abb. 17 Rangun 1988: Auch hier dienen Muskelkraft und Wind zur Fortbewegung der Wasserfahrzeuge. (Foto: Verf.)



Abb. 18 Rangun 1988: Zwei mittelgroße Sampans mit einem trapezförmigen Setteeseegel mit kurzem Vorliek, wie sie im Hafengebiet Ranguns häufig zu sehen waren. (Foto: Verf.)



Abb. 19 Rangun 1988: Bei diesem mit dem Kiel auf Klötzen liegenden Fahrzeug lassen sich gut seine hinreißend scharfen Linien erkennen. Sie ähneln dem Typ der »bheddi«, wie er im Golf von Bengalen für den Fischfang zu finden war. (Foto: Verf.)



Abb. 20 Der Rumpf einer pakistanischen »bheddi« ähnelt stark einem Bootstyp, den der Autor 1988 im Bereich des Hafens von Rangun sehen konnte. (Aus: Greenhill 1971)



Abb. 21 Hafen von Rangun 1988: Ein tief beladenes Frachtschiff mit einem charakteristischen Achterschiff. Es besitzt Seitenruder, deren Dollen gut zu erkennen sind. Wahrscheinlich wurde es geschleppt. Die Gangway entlang des Dollbords dient aber auch zum Staken des Fahrzeuges. (Foto: Verf.)

den Ufern des Irawadi wurden allerdings nicht mehr, wie zu Rosenbergers Zeiten, von Elefanten bewegt, sondern von Büffeln gezogen.

Nur wenige Monate später wurde das Land von Studentenunruhen, Demonstrationen, Gewalt und Anarchie erschüttert. Die zivile Verwaltung brach zusammen. Ein Volksaufstand drohte. Ne Wins Regierung wurde gestürzt (Juli 1988). Eine Militärjunta trat an ihre Stelle, und das Land begann seinen langsamen Aufstieg aus der Dunkelheit.<sup>54</sup> Ein Jahr später wurde sein Name in Myanmar geändert.



Abb. 22 Auf dem Irawadi in der Nähe von Mandalay sah der Autor 1988 eine Gruppe von Lastenseglern, die Sand transportierten. Sie besaßen ein Spitzgatt und wurden durch zwei Außenruder gesteuert. Sie waren mit einer Mischung aus Setteesegel und Rahsegel ausgestattet. (Foto: Verf.)



Abb. 23 Irawadi 1988. Bei einem kleineren dieser Boote ist auch ein klassisches Sprietsegel zu finden. (Foto: Verf.)



Abb. 24 Ein motorgetriebener Sampan mit einem Oculus, wie er 1988 bei vielen der Boote auf dem Irawadi gebräuchlich war. (Foto: Verf.)



Abb. 25 Rangun 1988: In einem großen Kaufhaus im Zentrum der Stadt zeugten leere Regale vom Tiefpunkt der Wirtschaft des Landes. Es gab nichts zu kaufen – außer den »new arrivals«, die mit Dollars zu bezahlen waren. (Foto: Verf.)

#### Literatur:

- Abbas (2014): *7 Days in Myanmar. A Portrait of Burma by 30 Great Photographers*. Singapore.
- Adas, Michael (1974): *The Burma Delta. Economic Development and Social Change on the Asian Rice Frontier, 1852–1941*. Madison/Wisconsin, London.
- Bouchon, Genevieve, und Thomaz, Luis (Hrsg.) (1988): *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy. Relation Portugaise anonyme (1521)*. Paris.
- Brown, Jan (2013): *Burma's Economy in the Twentieth Century*. New York.
- Cheng, Siok-Hwa (1968): *The Rice Industry of Burma 1852–1940*. Singapore.
- Dudszus, Alfred, Henriot, Ernest, und Krumrey, Friedrich (1987): *Das große Buch der Schiffstypen. Schiffe, Boote, Flöße unter Riemen und Segel. Historische Schiffs- und Bootsfunde. Berühmte Segelschiffe*. Berlin.
- Feldkamp, Ursula (2014): *Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939 in autobiographischen Quellen*. (= Schriften des DSM, Bd. 75). Bremerhaven, Wiefelstede.
- Ferrars, Max und Bertha (1900): *Burma*. London.
- Greenhill, Basil (1971): *Boats and Boatmen of Pakistan*. Newton Abbot.
- Hantschel, Anton (1943): *Burma. Vom britischen Glacis zum selbständigen Staat*. Düsseldorf.
- Höver, Otto (1934): *Von der Galiot zum Fünfmaster. Unsere Segelschiffe in der Weltschiffahrt 1780–1930*. Reprint Norderstedt 1975.
- Hornell, James (1946): *Water Transport. Origins & Early Evolution*. Cambridge.
- Maxwell-Lefroy, C. (1963): *The Land and People of Burma*. London.

- Müller, Martin (1967): Landgang in Madras und Rangun. Leipzig.
- Needham, Joseph (1971): Science and Civilisation in China. Vol. 4: Physics and Physical Technology. Part III: Civil Engineering and Nautics. Cambridge.
- Rosenberger, Eugenie (1893): Auf grosser Fahrt. Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt. Reprint Kassel 1973.
- Rosenberger, Eugenie (1979): Ursula Feldkamp (Hrsg.): Auf Großer Fahrt. Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt. Hamburg.
- Schilder, Günter (1976): Australia Unveiled. The Share of the Dutch Navigators in the Discovery of Australia. Amsterdam.

#### Internetquellen:

- [https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_Myanmars](https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_Myanmars)
- [https://de.wikipedia.org/wiki/Ne\\_Win](https://de.wikipedia.org/wiki/Ne_Win)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/British\\_rule\\_in\\_Burma](https://en.wikipedia.org/wiki/British_rule_in_Burma)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/First\\_Anglo-Burmese\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/First_Anglo-Burmese_War)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Myanmar](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Myanmar)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Irrawaddy\\_Flotilla\\_Company](https://en.wikipedia.org/wiki/Irrawaddy_Flotilla_Company)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Second\\_Anglo-Burmese\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/Second_Anglo-Burmese_War)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Third\\_Anglo-Burmese\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/Third_Anglo-Burmese_War)
- <https://www.travel-news-photos-stories.com/2013/10/a-short-history-of-irrawaddy-flotilla.html>

#### Anmerkungen:

- 1 Rosenberger 1893/1973.
- 2 Feldkamp 2014, S. 147ff.
- 3 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 121.
- 4 Ebd., S. 120f.
- 5 Ebd., S. 227.
- 6 Ebd., S. 229.
- 7 Ebd., S. 267f.
- 8 Ebd., S. 133.
- 9 Adas 1974, S. 91; Cheng 1968.
- 10 [https://en.wikipedia.org/wiki/British\\_rule\\_in\\_Burma](https://en.wikipedia.org/wiki/British_rule_in_Burma) (aufgerufen am 30.05.2018).
- 11 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 124.
- 12 [https://en.wikipedia.org/wiki/British\\_rule\\_in\\_Burma](https://en.wikipedia.org/wiki/British_rule_in_Burma) (aufgerufen am 30.5.2018)
- 13 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 301.
- 14 Ebd. S. 124.
- 15 Ebd., S. 127.
- 16 In ihrem Buch nennt Eugenie Rosenberger ihren Mann Jürgen.
- 17 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 307.
- 18 Ebd., S. 15.
- 19 Höver 1934, S. 346.
- 20 [https://en.wikipedia.org/wiki/First\\_Anglo-Burmese\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/First_Anglo-Burmese_War) (aufgerufen am 30.05.2018).
- 21 Ebd.
- 22 Hantschel 1943, S. 88f.
- 23 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 232.
- 24 Adas 1974, S. 3.
- 25 [https://en.wikipedia.org/wiki/Third\\_Anglo-Burmese\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/Third_Anglo-Burmese_War) (aufgerufen am 30.05.2018).
- 26 Ebd.
- 27 Cheng 1968, S. 2.
- 28 Adas 1974, S. 23ff.

- 29 Cheng 1968, S. 8.
- 30 Ebd., S. 12.
- 31 Ebd., Tabelle S. 15.
- 32 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 123f.
- 33 Cheng 1968, S. 13.
- 34 Maxwell-Lefroy 1963, S. 78.
- 35 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 123.
- 36 Beim polierten, weißen Reis sind das Silberhäutchen und die Samenschale entfernt worden.
- 37 Cheng 1968, S. 8.
- 38 Adas 1974, S. 31.
- 39 Schilder 1976, S. 54ff.
- 40 Müller 1967.
- 41 [https://en.wikipedia.org/wiki/Irrawaddy\\_Flotilla\\_Company](https://en.wikipedia.org/wiki/Irrawaddy_Flotilla_Company) (aufgerufen am 30.05.2018).
- 42 <https://www.travel-news-photos-stories.com/2013/10/a-short-history-of-irrawaddy-flotilla.html> (aufgerufen am 30.05.2018).
- 43 Rosenberger/Feldkamp 1997, S. 129.
- 44 Ferrars 1900, S. 136f.
- 45 Hornell 1946, S. 265f.
- 46 Dudszus 1987.
- 47 Das Setteesegel ähnelt dem Lateinersegel. Es besteht aber nicht wie dieses aus einem dreieckigen Tuch, sondern es hat Trapezform. Seine Rah ist mittig am Mast befestigt. Zum Segeln wird die Spiere schräg gestellt, so dass sich das Unterliek des Segels in der Horizontalen befindet.
- 48 Greenhill 1971, S. 145ff.
- 49 Needham 1971, S. 446.
- 50 Hornell 1946, S. 283ff.
- 51 Cheng 1968, S. 203.
- 52 [https://en.wikipedia.org/wiki/British\\_rule\\_in\\_Burma](https://en.wikipedia.org/wiki/British_rule_in_Burma) (aufgerufen am 30.05.2018).
- 53 Brown 2013; [https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_Myanmars](https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_Myanmars) (aufgerufen am 30.05.2018).
- 54 [https://de.wikipedia.org/wiki/Ne\\_Win](https://de.wikipedia.org/wiki/Ne_Win) (aufgerufen am 30.05.2018).

Anschrift des Verfassers:

Dr. Peter Kirsch

Moltkestr. 16

69120 Heidelberg

Deutschland

E-Mail: [peter.kirsch@gmx.net](mailto:peter.kirsch@gmx.net)



## Views of the Irrawaddy: The Captain's Wife Eugenie Rosenberger Reports from Burma, 1893 to 1897

### Summary

In the years 1893 to 1897, Eugenie Rosenberger accompanied her husband, a sailing ship captain, on four journeys from European ports to the Irrawaddy delta in Burma (Myanmar). It was the age of the "rice voyages" with sailing ships, which were facing increasing competition in rice transport from the faster steamers. After her last journey, Rosenberger consolidated her diaries and letters and, in 1899, published her book *Auf Großer Fahrt*. It would become a bestseller.

Rosenberger's descriptions of the ports of Bassein (Patheingyi) and Rangoon (Yangon) inspired the author of this article to illustrate her literary images with historical photos as well as many he took on the Irrawaddy himself in 1988. The text outlines the political and economic situation in Burma in the 1890s. The author describes the water vehicles mentioned by Rosenberger and explains why the water world on the Irrawaddy, which he experienced first-hand in 1988, is comparable to that of the nineteenth century. The concluding section sketches the political and economic history of Burma as well as its economic downfall, as a result of which ancient Asia was still quite discernible there in many places in 1988 – much in contrast to the neighbouring countries.