Die Straße von Malakka als Handelskorridor

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Das Monsunsystem und der Rhythmus des Handels

Die Straße von Malakka verdankt ihre Bedeutung den Winden. Im Zeitalter der Segelschifffahrt bestimmten die Monsune den Verkehr zwischen dem Indischen Ozean und dem Südchinesischen Meer: der Nordostmonsun, der etwa von November bis März weht, und der Südwestmonsun, der etwa von Mai bis September weht.[1] Ein Schiff aus Indien oder vom Persischen Golf konnte die Reise nach China nicht mit einem einzigen Monsun bewältigen. Es segelte mit dem Südwestmonsun nach Osten, wartete in einem Hafen an der Meerenge auf den Windwechsel und setzte die Fahrt in der nächsten Saison fort. Alternativ tauschte es seine Ladung an der Meerenge mit Kaufleuten, die aus dem Osten kamen.

Die Folge war struktureller Natur. Die Meerenge wurde zu einem Ort des Wartens, und daraus entstand ein Markt. Kaufleute aus dem Westen und aus dem Osten trafen sich in ihren Häfen. Sie tauschten Waren, rechneten ab und gewährten einander Kredit für die nächste Reise. Ein Hafen an der Meerenge musste selbst nichts Wertvolles erzeugen. Er musste einen sicheren Ankerplatz bieten, Wasser und Proviant, Lagerhäuser, einen Markt mit verlässlichen Regeln und einen

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Herrscher, der die Schiffe in seinem Hafen schützte und maßvoll besteuerte. In diesem Sinne waren die Häfen der Meerenge von Anfang an Dienstleistungsökonomien. Sie verkauften Sicherheit, Information und die Gelegenheit zum Handel.

Der Rhythmus der Monsune erklärt auch die Konzentration des Handels. Weil jedes Schiff an der richtigen Stelle der Route einen Hafen brauchte, konkurrierten die Häfen um eine begrenzte Zahl von Positionen. Ein Herrscher, der den Monsunverkehr anziehen konnte, gewann Zolleinnahmen, Ansehen und die Mittel, eine Flotte zu unterhalten. Ein Hafen, der den Verkehr verlor, verfiel rasch. Die Geschichte der Meerenge ist daher eine Geschichte der Abfolge: ein beherrschender Hafen nach dem anderen, jeder löste seinen Vorgänger ab, sobald er besseren Schutz oder bessere Bedingungen bot.

Das enge Tor: die Singapore Strait

An ihrem südlichen Ende verengt sich die Straße von Malakka zur Singapore Strait, einem Kanal zwischen der Insel Singapur und dem Riau-Archipel. An der engsten Stelle, im Phillips Channel, ist die Durchfahrt nur etwa 1,7 Meilen breit.[2] Jedes Schiff, das zwischen dem Indischen Ozean und dem Südchinesischen Meer durch die Meerenge fährt, passiert die Insel in Sichtweite. Dieselbe Geografie, die die Meerenge zum Korridor machte, machte die Insel zum Tor.

Die Bedeutung dieser Lage hat jeden technischen Wandel überdauert. Die Segelschiffe des 14. Jahrhunderts, die Dampfschiffe des 19. und die Tanker des 21. Jahrhunderts fahren alle durch dasselbe enge Gewässer. Die US Energy Information Administration meldete, dass die Menge an Erdöl und anderen Flüssigkeiten, die die Straße von Malakka passierte, 2016 16 Millionen Barrel pro Tag erreichte.[3] Die Zahl gehört in Teil G dieses Buches, der Singapur als Zentrum des Ölhandels und des Bunkerings untersucht. Sie wird hier festgehalten, weil sie die Kontinuität der zugrunde liegenden Tatsache zeigt: Die Insel liegt an einem der wichtigsten Nadelöhre des Welthandels.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Ein Tor ist allerdings auch ein Ort der Gefahr. Enge Gewässer mit vielen Inseln und Buchten boten ideale Bedingungen für die Piraterie. Deshalb waren die Häfen der Meerenge nie weit von den Räubern entfernt, die vorbeifahrende Schiffe überfielen. Ob ein Hafen an der Singapore Strait als Markt oder als Stützpunkt für Räuber diente, hing von der politischen Ordnung in seiner Umgebung ab. Der chinesische Reisende Wang Dayuan, von dem weiter unten die Rede ist, hielt im 14. Jahrhundert beide Gesichter der Insel fest: eine geordnete Handelsgemeinschaft auf dem Hügel und einen Kanal, in dem Piraten auf der Lauer lagen.

Srivijaya und der erste Seestaat der Meerenge

Die erste Großmacht der Meerenge war Srivijaya, ein Seekönigreich mit Zentrum in Palembang im Süden Sumatras. Der chinesische buddhistische Mönch Yijing besuchte Srivijaya 671 für sechs Monate auf seinem Weg nach Indien. Die früheste Inschrift, die Srivijaya nennt, die Inschrift von Kedukan Bukit, ist auf den 16. Juni 682 datiert.[4] Zwischen dem späten 7. und dem frühen 11. Jahrhundert kontrollierte Srivijaya die beiden Durchfahrten zwischen Indien und China: die Sundastraße und die Straße von Malakka.[5]

Srivijaya war ein Staat neuer Art. Seine Macht beruhte auf der Kontrolle der Seewege und auf Beziehungen zu den Völkern der Küsten und des Meeres. Zu ihnen gehörten die seenomadischen Gemeinschaften, die spätere Quellen orang laut nennen. Sie bemannten seine Flotten und überwachten seine Gewässer. Sein Reichtum stammte aus dem Transithandel und aus der privilegierten Beziehung zu China. Srivijaya unterhielt von der Tang- bis zur Song-Dynastie einträgliche Handelsbeziehungen mit dem chinesischen Hof.[6] Seine Herrscher schickten Tributgesandtschaften an den chinesischen Hof, der sie als rechtmäßige Vermittler des südlichen Handels anerkannte. Der Zugang zum chinesischen Markt war das wertvollste Privileg, das ein Hafen der Meerenge besitzen konnte.

Der Niedergang Srivijayas zeigt, wie verwundbar ein solches System war. 1025 unternahm der Chola-Herrscher Rajendra I. aus Südindien Seeangriffe auf die Häfen Srivijayas. Danach erreichten zwischen 1028 und 1077 keine Gesandten Srivijayas mehr China.[7] Die Angriffe beendeten den Seehandel an der Meerenge nicht. Sie

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

brachen das Monopol eines einzelnen Hafens und machten den Weg frei für eine Vielzahl kleinerer Häfen, von denen jeder seinen eigenen Anteil am Verkehr suchte. Die Siedlung auf der Insel Singapur, die im 13. und 14. Jahrhundert in den Quellen erscheint, gehört in diese Welt nach Srivijaya.

Der chinesische Markt und das Tributsystem

Die Nachfrage, die den Handel der Meerenge antrieb, kam vor allem aus China. Chinesische Märkte nahmen die Gewürze, Dufthölzer, Harze, das Zinn, das Elfenbein und die exotischen Erzeugnisse Südostasiens und des Indischen Ozeans auf. In die andere Richtung flossen chinesische Keramik, Seide und Kupfermünzen. Unter der Song- und der Yuan-Dynastie handelten private chinesische Kaufleute, viele von ihnen aus dem Hafen Quanzhou in Fujian, direkt in den Häfen des Nanyang, des „Südlichen Ozeans".[8]

Den politischen Rahmen dieses Handels bildete das Tributsystem. Die Herrscher südostasiatischer Häfen sandten Gesandte mit Geschenken an den chinesischen Kaiser und erkannten seine Oberhoheit an. Im Gegenzug erhielten sie Anerkennung, Gegengeschenke von höherem Wert und in Zeiten, in denen der private Handel beschränkt war, das Recht zum Handel. Die Anerkennung durch den chinesischen Hof verlieh Legitimität und Schutz. Sie verband den Hafen außerdem mit dem größten Markt der Epoche. Das Muster überdauerte bis ins 15. Jahrhundert, als die Gründer Malakkas die Anerkennung durch die Ming nutzten, um ihren neuen Hafen gegen die Nachbarn abzusichern.

Für einen Finanzplatz ist die Lehre vertraut. Der Wert eines Hafens hing von seinem Zugang zum größten Markt ab, und dieser Zugang beruhte auf der politischen Anerkennung durch die Macht, die den Markt beherrschte. Die Beziehung zwischen Singapur und China, die Teil I dieses Buches untersucht, wurzelt tief in diesem Muster.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Anmerkungen

1. Zum Monsunsystem und seiner Wirkung auf den Rhythmus des Handels an der Meerenge siehe Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, Bd. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, Kapitel 1. Die angegebenen Monate sind Näherungswerte und variieren je nach Quelle. ↩
2. US Energy Information Administration, „The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans“, *Today in Energy*, 11. August 2017 („At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide“). ↩
3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11. August 2017 („Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day“). ↩
4. Wikipedia, „Srivijaya“ (abgerufen im September 2026), unter Verweis auf Yijings Bericht über seinen Aufenthalt 671 und die auf den 16. Juni 682 datierte Inschrift von Kedukan Bukit. ↩
5. Wikipedia, „Srivijaya“ (abgerufen im September 2026): Das Königreich „controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah“. ↩
6. Wikipedia, „Srivijaya“ (abgerufen im September 2026): „their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty“. ↩
7. Wikipedia, „Srivijaya“ (abgerufen im September 2026), zu den Chola-Angriffen von 1025 und dem Ausbleiben srivijayischer Gesandtschaften nach China zwischen 1028 und 1077. ↩
8. Zu Quanzhou als wichtigstem Hafen des Seehandels der Song- und Yuan-Zeit und zum privaten chinesischen Handel im Nanyang siehe Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com