

Südasiatische Seefahrt im Altertum.

Von

Richard Delbrueck.

Die Arbeit versucht, die erreichbaren antiken Nachrichten über den Seeverkehr im Roten Meer, dem arabischen Meer, dem persischen Golf, dem indischen Ozean, dem Golf von Bengalen, den indonesischen Gewässern, dem süd- und nordchinesischen Meer in einer vorläufigen Übersicht zu verbinden. Als obere Grenze ist die Wende vom 4. zum 3. Jahrtausend angenommen, als untere der Beginn der römischen Kaiserzeit, obwohl dies Datum nur für die Mittelmeerländer Epoche macht. Eventuell soll in einer Fortsetzung die Zeit von Augustus bis Mohammed ähnlich behandelt werden. Topographische oder chronologische Einzelheiten und Streitfragen sind absichtlich übergangen oder nicht vertieft, wenn sie keine grundsätzliche Bedeutung zu haben schienen. Gewiß ist es nicht gelungen, alle wichtigen Quellen aufzufinden oder sachverständig zu beurteilen, zumal viele Werke auf deutschen Bibliotheken fehlen und es nur selten möglich ist, zusammengehörige Literatur gleichzeitig zur Hand zu haben. Oft habe ich Belehrung und Auskunft von Sachverständigen erbeten, die mir auch meistens freundlich gewährt wurde. Besonders verpflichtet fühle ich mit nachgenannten Kollegen: Albright (Baltimore), Alsdorf (Hamburg), Altheim (Berlin), Cary (London), P. A. Deimel (Rom), Duyvendak (Leiden), Ebeling (Berlin), Filliozat (Paris), H. Franke (München), W. Franke (Hamburg), Gaspardone (Paris), Gode (Poona), Gonda (Utrecht), M. Hoefner (Tübingen), J. Lévy (Cincinnati), P. Luedger OSB (Maria Laach), H. W. Müller (München), Oertel (Bonn), Salonen (Helsinki), E. F. Schmidt (Chicago), Schofield (Kapstadt), v. Soden (Göttingen), Spies (Bonn), v. Wissmann (Tübingen). - Die Arbeit wurde Anfang 1955 abgeschlossen; wenn sie recht viele Verbesserungen und Ergänzungen durch besser informierte Forscher erfährt, so ist ihr Zweck erreicht.

Der Deutschen Forschungsgemeinschaft habe ich für finanzielle Unterstützung zu danken.

Die Literaturnachweise beschränken sich auf primäre Quellen, wegweisende Arbeiten und solche mit reicher Bibliographie¹⁾.

Ungleichmäßigkeiten der Transkription bitte ich zu entschuldigen.

¹⁾ Durchweg benutzte, nicht ständig zitierte Werke: F. Altheim, Weltgeschichte Asiens im griechischen Zeitalter (1947 f.). - N. Berger, Geschichte der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen² (1903). - M. Cary-E. N. Warmington, Ancient explorers (1929) (zitiert nach der französischen Ausgabe: Les explorateurs de l'antiquité [1932]). - M. Chvostov, Istorija vostočnoj torgevlj grekorimskago Egipta (Kasan 1907) (Grundlegend, noch nicht ersetzt;

Der arabische Golf bis zur Perserzeit²⁾.

Das pharaonische Ägypten hat schon früh der afrikanischen Küste entlang Seeverkehr mit Punt, worunter von den meisten Forschern das südliche Aethiopien und die Somaliküste verstanden werden³⁾. Pharaonische Expeditionen sind bezeugt von der 5.-12. Dynastie (ca. 2800-1800), zuerst unter Sahure (um 2500), dann nach längerer Unterbrechung wieder für die 18.-20. Dynastie des Neuen Reiches (ca. 1600-1100); über die erste dieser jüngeren Expeditionen wird im Grabtempel der Königin Hatšepsut (1520-1448) schriftlich und bildlich mit großer Genauigkeit berichtet. Neben den pharaonischen Expeditionen ist dauernder Verkehr durch Zwischenhandel zu vermuten, da die Erzeugnisse von Punt Gegenstand ständigen Bedarfs waren; im Bericht der Hatšepsut wird dieser Zwischenhandel auch erwähnt. Die Seeschiffe für die Puntfahrten⁴⁾ sind ohne Verwendung von Metall konstruiert; sie haben sanft ansteigenden Bug und Steven, Mast, Rahsegel und

summarische Anzeige Archiv f. Papyrusforschung 4, 1908, 298 ff.) - R. Hennig, Terrae incognitae² (1944-50). - F. Hommel, Ethnologie und Geographie des alten Orients (1926) (Handbuch der Altertumswissenschaft hrsg. von W. Otto III 1, 1). - A. Grohmann, Südarabien als Wirtschaftsgebiet I (1922); II (1933). - J. Hornell, Water transport, origin and early evolution (1946). Rez. P. Paris, Med. van het Rijksmuseum voor Volkenkunde Nr. 3, 1948 (Leiden). - G. F. Hourani, Arab seafaring in the Indian Ocean (1951). - J. Needham, Science and civilisation in China I (1954), mir erst nach Abschluß der Arbeit zugänglich. - J. Partsch, Die Grenzen der Menschheit I (Sächs. Ber. phil. hist. Kl. 68, 1916, 29 ff.). - Pauly-Wissowa, Realenzyklopädie², bes. Suppl. IV s. v. Geographie (F. Gisinger). - M. Rostovtzeff, The social and economical history of the hellenistic world (1941). - W. W. Tarn, The Greeks in Bactria and India² (1951). - O. Thomson, History of ancient geography (1948). - L. de la Vallée-Poussin, L'Inde jusque vers 300 avant J. C.; ders., L'Inde aux temps des Mauryas (Histoire du monde III u. VI¹). - E. N. Warmington, The commerce between the Roman empire and India (1928).

Abkürzungen:

BIFAO, MIFAO, EIFAO	= Bulletin, Mémoires, Études de l'Institut français d'archéologie orientale
BMC	= British Museum, Catalogue of coins
CAH	= Cambridge Ancient History
CHIndia	= Cambridge History of India I
FGrH	= Fragmente Griechischer Historiker hrsg. von Jacoby
FHG	= Fragmenta Historicorum Graecorum ed. Müller
OGI	= Dittenberger, Orientis Graeci Inscriptiones selectae

²⁾ H. Kees Aegypten. Kulturgeschichte des Alten Orients I (1933). - E. Otto, Der Weg des Pharaonenreiches (1953) (danach die Zeitansätze). - J. H. Breasted, Ancient records of Egypt (1927) (nach Nummern zitiert). - A. Scharff, Die Frühkulturen Aegyptens und Mesopotamiens (in: Der Alte Orient 41, 1941).

³⁾ H. Kees a. a. O. 121 ff. - F. W. von Bissing in: Welt des Orients 1, 1947-52, 147 ff. (Literatur). - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 84 ff., 275. - F. Hommel a. a. O. 634 ff., 648 ff. Index 1088. - E. Jéquier, BIFAO 19, 1921, 142 ff. - A. Grohmann a. a. O. II 102 ff. - H. v. Wissmann, Saeculum 4, 1953, 103. - C. Conti-Rossini, Storia d'Etiopia I (1928) 39 ff. - RE s. v. notou keras. - W. Spiegelberg, Zeitschr. f. aegypt. Sprache u. Altkde. 66, 1931, 56. - Berichte: 5.-12. Dynastie: J. H. Breasted a. a. O. I 161. 351. 353. 360 f. 429 f. 432 (Schiffbau); 605 (Hafen). L. Borchardt, Das Grabmal des Königs Sahure II (1913). - 18.-20. Dynastie: Hatšepsut: J. H. Breasted a. a. O. II 252-85. 265 (Produkte); 287 (Zwischenhandel). E. Naville, The temple of Deir el Bahari (1903). - Thutmosis III: J. H. Breasted a. a. O. II 486 (Tribut). - Ramses III: J. H. Breasted a. a. O. IV 487 (Meer der verkehrten Wasser).

⁴⁾ J. Hornell a. a. O. 213 ff. - A. Boreux, MIFAO 50, 1924/5. - W. Köster, Zeitschr. f. aegypt. Sprache u. Altkde. 58, 1923, 125 ff. - E. Assmann bei L. Borchardt, Das Grabmal des Königs Sahure II. (1913). - E. Jéquier, BIFAO 19, 1921, 35. 69. 198.

Ruder. Die Reise nach Punt beginnt meist erst südlich des Golfs von Suez, in der Gegend von Koseir, wo auch die Schiffe erbaut werden; ein Hafen Sabu wird erwähnt. Von der Küste nach der Thebais führt eine Karawanenstraße⁵⁾ durch das Wādi Hammāmāt, auf der Esel und Träger die Waren transportieren; das Dromedar erscheint noch nicht. Die Verlegung des Hafens ersparte den besonders für die Heimreise schwierigsten Teil der Seefahrt, im nördlichen Abschnitt des arabischen Golfs. Vielleicht hatten auch noch südlichere Häfen bereits Landverbindung mit dem Nil, wie in der Ptolemaeerzeit. Da die Fahrt an der afrikanischen Küste gefährlich, die Bevölkerung größtenteils kulturlos war, läßt sich annehmen, daß eine Kette gesicherter Landungsplätze den Schiffen Aufenthaltsmöglichkeiten und Wasserversorgung bot. Gegenverkehr aus Punt⁶⁾ wird gelegentlich bezeugt, z. B. empfängt Thutmosis III. (1501-1447 v. Chr.) eine tributbringende Gesandtschaft, die wohl mit ägyptischen Schiffen kam (Anm. 3). Einmal werden in einer Grabmalerei des Neuen Reiches Puntleute dargestellt, die auf eigenartigen Flößen fahren. Es ist also fraglich, ob an der afrikanischen Seite des Golfs außer der ägyptischen noch andere Seefahrt über längere Strecken bestand; bezeugt ist m. W. nichts Derartiges.

Ägypten bezieht in friedlichem Tauschhandel aus Punt hauptsächlich edle Rohstoffe zur Verarbeitung für Luxusgüter: Gold, Elfenbein, Ebenholz, Pantherfelle, Straußenfedern u. a. m., besonders ferner Aromata, Weihrauch und Myrrhe, dazu Sklaven. Als ägyptische Tauschwaren dienen u. a. Schmuck und Waffen.

Die ägyptische Seefahrt des 3./2. Jts. überschreitet Cap Aromata nicht. Sie scheint sich auch nicht auf Arabien auszudehnen⁷⁾. Für letztere Annahme wird geltend gemacht, 1) daß der Sumerer Naramsin von Agade (ca. 2250) in Magan (Oman) Alabastervasen erbeutete, die nach der Annahme mancher Forscher gleichzeitigen ägyptischen ähnlich sind; 2) daß Ramses III. (1198-1166) eine Expedition in das 'große Meer des verkehrten (d. h. nordsüdlich fließenden) Wassers' entsandte. Aber andere Sachverständige bestreiten den ägyptischen Ursprung der Alabastervasen, und die Expedition Ramses' III. gelangte augenscheinlich nur bis Punt; wäre sie weiter gekommen, so würde darüber berichtet sein.

Von einer Seefahrt Südarabiens vor der Perserzeit ist nichts bekannt. Nachbarlicher Verkehr mit der gegenüberliegenden afrikanischen Küste wird anzunehmen sein. Wichtiger war die Weihrauchstraße von Saba nach Edom, die aber wegen der langen wasserlosen Strecken zwischen den Oasen erst nach der Domestizierung des Dromedars regelmäßig benutzt sein kann; diese wird - für Arabien - in das spätere 2. Jt. v. Chr. angesetzt⁸⁾.

⁵⁾ H. Kees a. a. O. 123. - J. H. Breasted a. a. O. I 360. 429 f. 432. 605. - A. Boreux a. a. O. 134 f. - W. Köster a. a. O. 125 ff. RE s. v. Leukos Limen. - J. Couyat-P. Montet, Les inscriptions du Ouadi Hammamat (in: MIFAO 34, 1912, 18 ff.).

⁶⁾ G. Davies, Bull. Metrop. Mus. New York 30, 1935, II 46 (Grabmalerei).

⁷⁾ H. Kees a. a. O. 125. - CAH I 755 ff. - R. Weidner, Archiv f. Orientforschung 16, 1952, 7 (Literatur). - Ramses III. s. o. Anm. 3. - Vasen des Naramsin: A. Scharff, Der Alte Orient 41, 1941, 47 Anm. 78. - A. Ungnad, Archiv f. Orientforschung 15, 1941-44, 199 f. - Yale Oriental Texts IX 23 Taf. 44. - Journ. Egypt. Arch. 6, 1920, 295 f. (Diskussion).

Während der kurzen Herrschaft der Assyrer in Ägypten (ca. 670-645) lernten sie auch den arabischen Golf und dessen Seefahrt kennen. Assarhaddon erbeutete ägyptische Schiffe, von denen allerdings nicht gesagt wird, ob sie im Mittelmeer oder im Golf stationiert waren⁸⁾. Für eine gewisse Kenntnis des arabischen Golfs spricht die Tatsache, daß die Namen zweier Küstenlandschaften am arabischen Ufer des persischen Golfs, Magan und Meluhha (s. u. S. 14) auf analog gelegene Ufergebiete der afrikanischen Seite des arabischen Golfs übergehen. Ob die Assyrer versuchten, die Küstenrouten der beiden, jetzt ihrer Herrschaft unterstehenden Golfe durch Umsegelung Arabiens - mit phoenizischen Schiffen? - zu verbinden, ist nicht bekannt; die Möglichkeit könnte erwogen werden, da Darius diese Route vorfand.

Seit etwa 650 v. Chr. scheint die pharaonische Seefahrt den arabischen Golf zu überschreiten, wenn auch nicht mit ägyptischen, sondern mit phoenizischen Schiffen und Seeleuten. Der seegewaltige Pharao Necho II. (609—593)¹⁰⁾ ließ im arabischen Golf Trieren, also wohl Schiffe von mittelmeerlandischem Typus, bauen; er verfügte über die Flotten der phoenizischen Küstenstädte, bis er in der Schlacht von Karchemisch Phoenizien an die Assyrer verlor. Nach dem Bericht Herodots, der im allgemeinen nicht mehr unbedingt verworfen wird, hätten in Necho's Auftrag Phoenizier Afrika umfahren und wären im dritten Jahr durch die Säulen des Hercules zurückgekehrt. Daß dem Unternehmen, ob es gelang oder nicht, Erkundungen an der ostafrikanischen Küste jenseits von Cap Aromata vorausgingen, ist anzunehmen. Vielleicht erstrebte Necho eine von der assyrischen Bedrohung unabhängige Verbindung mit Carthago und unterschätzte die Ausdehnung Afrikas nach Süden zu.

Seit um 650, unter Psammetich, Ägypten griechischen und karischen Söldnern und Händlern zugänglich wurde, bald darauf ein griechischer Handelsplatz in Naucratis entstand, war auch die Möglichkeit der Teilnahme griechischer und karischer Seeleute am Handel - oder Seeraub - im arabischen Golf nicht ausgeschlossen; überliefert oder durch Funde bekannt ist davon nichts¹¹⁾.

Am Ende des 2. Jts. beginnen Phoenizier und Juden die arabische Seite des Golfs zu befahren, ausgehend vom Nebengolf von Aila (Akaba), dessen Gebiet damals von Judaea beherrscht wird¹²⁾. Als Hafen gründet Salomo Ezeon Geber; die Ruinen sind untersucht worden¹³⁾. Der kleine, auf-

⁸⁾ R. Walz, Zeitschr. d. deutschen morgenländischen Ges. 101, 1951, 29 ff.; 104, 1954, 46 Anm. 2 (Literatur). - K. Schauenburg unten S. 60.

⁹⁾ S. Luckenbill, Ancient records of Assyria and Babylonia (1927) II 91.

¹⁰⁾ Herodot II 159 (Trieren); IV 42 (Umschiffung Afrikas). - RE s. v. Necho. - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 128 ff. (Diskussion).

¹¹⁾ E. Otto a. a. O. 323 ff. - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 62. - Herodot II 178 (Naucratis). - RE s. v. Naucratis.

¹²⁾ 1 Reg. 10; 2 Chron. 9. - *almug*: 1 Reg. 10, 11 f. 2 Chron. 9, 10 f.; 2, 7. Josephus ant. VIII 176-78 (Fichte). - R. C. Thompson, Botany 300, M. - *'tukkijim'*: 1 Reg. 10, 22; 2 Chron. 9, 21. - *'sukkijim'*: 2 Chron. 12, 3. Josephus ant. VIII 181 (Aethiopen). - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 86 f. 204, 3 (Literatur). - J. Hornell, Antiquity 21, 1947, 66 ff. (mir nicht erreichbar). - N. Glueck, Ann. American Schools Oriental Research 15, 1935, 50 ff.

¹³⁾ Salomo: 1 Reg. 9, 26. 28; 10, 11. 22. - Josephus ant. VIII 163. Josaphat: 1 Reg. 22, 49.

fallend befestigte Platz umfaßte Schmelzöfen für Kupfer- und Eisenerz, die sich in der Nähe finden. Beide Metalle verarbeitete man am Ort zu Waffen und Werkzeugen für den Tauschhandel. Es wurden Schiffe gebaut, zu denen die damals noch vorhandenen Eichenwälder Edoms das Holz liefern konnten, ebenso wie die Kohlen für die Schmelzöfen. Man fand 6 cm lange Nägel, dicke Seile aus Palmbast und Pechklumpen. Vermutlich waren die 'Taršišfahrer' nach mittelmeerländischer Art konstruiert, solider als die ägyptischen. Hiram von Tyrus stellte dem Salomo Facharbeiter für den Schiffbau und Seeleute. Wie weit die Expeditionen der beiden Könige kamen, ist nicht klar gesagt, vermutlich bis zum Sabaeerland; Ophir dürfte an der arabischen Küste zu suchen sein. Der Pharao Schechonk I. (um 920) zerstörte Ezeon Geber, wohl um die Konkurrenz, vielleicht auch den Seeraub, der Juden zu unterdrücken, wie später Philadelphus gegenüber den Nabataeern. Die Könige von Judaea Josaphat (873-849) und Uzziah (779-740) stellten Ezeon Geber wieder her und trieben weiter Seefahrt nach Südarabien; daß eine Flotte Josaphats bei Elath - so heißt jetzt Ezeon Geber - scheiterte, war ein vorübergehender Rückschlag. Nach 750 werden die Juden von den Edomitern vertrieben und damit vom arabischen Golf abgeschnitten. (Elath besteht noch in der Perserzeit). Im späteren 4. Jh. v. Chr. tritt an seine Stelle das von den nunmehrigen Landesherren, den Nabataeern, begründete Aila).

Die Annahme, daß die Seezüge Salomos und Hiram über den Golf hinausgelangt seien, scheint irrtümlich zu sein (s. Anm. 12). Salomo erhält aus Ophir - das, wie gesagt, im Golf zu suchen sein dürfte - außer Gold auch 'almug' und 'tukkiĵim'; die LXX übersetzen Sandelholz und Pfauen, aber 'almug' wächst auch auf dem Libanon, ist also ein Nadelholz, und die 'tukkiĵim' dürften dasselbe sein wie die 'sukkiĵim', die beim Einfall der Ägypter in Palaestina unter Scheschonk I. einen Teil des Heeres bilden, vermutlich Aethiopen, wie Josephus übersetzt. Sandelholz und Pfauen wären indisch, woraus auf Grund der modernisierenden Übersetzung der LXX geschlossen worden ist, Salomos Flotte sei bis Indien und noch weiter gekommen.

Später, um 600 v. Chr. pflegte Tyrus enge dauernde Verbindung mit Südarabien, wie sich aus dem Haßgesang des Ezechiel gegen die von Nebukadnezar bedrängte Stadt ergibt¹⁴). Als Lieferanten von Tyrus werden u. a. genannt die binnenländischen südarabischen Städte Saba (Šeba) Rhagma (Ra'ama) und Hārān; ferner, was vielleicht wichtig ist, die Häfen Aden (Eden) und Cane (Kanneh), wonach der Transport der Waren für Tyrus teils zu Lande, teils zur See erfolgt zu sein scheint; ob letzteres mit phoenizischen oder auch südarabischen Schiffen, bleibt offen. Die Völkertafel des AT's, allerdings erst im 5. Jh. v. Chr. redigiert, aber im Kern alt, erwähnt auch Hadramaut, wonach schon in vorpersischer Zeit eine längere Strecke der arabischen Süd-

Uzziah: 2 Chron. 26, 2. - Funde: N. Glueck, Ann. (s. Anm. 12), 18/19, 1937-39, 3 ff. - Bull. dgl. n. 71, 75, 79 bes. 75. - Ders., Smithsonian Institution, annual report 1941, publication 3651 (1942) (zusammenfassender Schlußbericht).

¹⁴) Tyrus: Ezechiel 27 f. - RE. s. v. Rhagma, Eudaimon Arabia. - H. v. Wissmann-M. Höfner a. a. O. 11, 88. - Edelsteine: Ezechiel 28, 13. - Topas: RE s. v. Topazos. Reallexikon f. Antike u. Christentum s. v. Chrysopras.

küstenbekannt gewesen wäre, sei es durch Schiffahrt oder Karawanenverkehr¹⁵). Wenn die LXX den Edelsteinen am Ornat des Königs von Tyrus, die Ezechiel aufzählt, anstatt der verschollenen hebräischen Namen solche von in ihrer Zeit modischen, z. T. indischen Edelsteinen beilegen, z. B. den erst im frühen 3. Jh. v. Chr. entdeckten Topas, so modernisieren sie ebenso wie bei 'almug' und 'tukkiyim'. Daß die Phoenizier dem Necho die Flotte für die vollendete oder versuchte Umschiffung Afrikas stellten, wurde erwähnt (s. o. S. 11).

525 v. Chr. wird Ägypten von Cambyses erobert.

Der persische Golf und Indien bis zur Perserzeit¹⁶).

Für den Seeverkehr des persischen Golfs einschließlich des vorgelagerten Golfs von Oman liegen seit dem 3. Jt. v. Chr. reichliche Quellen vor, besonders in den ausführlichen Tatenberichten der babylonischen Stadtfürsten; von der anzunehmenden privaten Seefahrt hört man hingegen nichts. Befahren wurde von Babylonien aus vorwiegend, wenn nicht ausschließlich, die westliche, arabische Seite des Golfs bis Oman, wobei folgende Landschaften häufig genannt werden¹⁷): Bit-Jakin, Seeland, das den Strommündungen vorgelagerte lagunenreiche Sumpfgebiet mit dem anschließenden nördlichen Teil der arabischen Küste und deren Hinterland; Meluhha, vermutlich der mittlere Teil der arabischen Küste mit Hinterland, doch ist die Identifikation nicht ganz sicher; die Insel Tylus (Bahrein), sumerisch Dilmun, akkadisch Nidduk-ki; Magan, das Gebiet um Cap Maceta und südlich davon. Wie weit etwa auch auf der östlichen Seite des Golfs Seeverkehr bestand, z. B. von Elam aus nach dem carmanischen Mineralgebiet, ist nicht zu beurteilen.

Aus den genannten, sowie anderen, nicht näher lokalisierbaren Gebieten, die vermutlich meist an der arabischen Küste des Golfs zu suchen sind, bezieht, ähnlich wie in Ägypten, das materialarme Schwemmland Babyloniens wertvolle Werkstoffe für seine hohe Kultur: Gold, Silber, Kupfer, Blei; Hartsteine, wie den Diorit von Magan für Skulpturen¹⁸); Halbedelsteine; edle

¹⁵) Gen. 10, 7; 1 Chron. 1, 9. - H. v. Wissmann-M. Höfner a. a. O. 109.

¹⁶) Vorderasiatische Bibliothek (VAB) (Leipzig 1907 ff.): 1, 1) F. Thureau-Dangin, Die sumerisch-akkadischen Königsinschriften. 4) St. Langdon, Die Neubabylonischen Königsinschriften. 7) M. Strack, Assurbanipal. - G. A. Barton, Royal inscriptions of Sumer and Akkad. (1929). - S. Luckenbill, Ancient records of Assyria and Babylonie (AR) (1927). Ders., Annals of Sennacherib. (Beides nach Nummern zitiert). - R. C. Campbell Thompson, A dictionary of assyrian chemistry and geology (1935). Ders., A dictionary of assyrian botany (1949). - V. Christian, Altertumskunde des Zweistromlandes (1940). - A. T. Wilson, The Persian Gulf (1928). Ders., Bibliography of the Persian Gulf (1930). - A. Hertz, Beiheft Klio 20, 1930. - F. Hommel a. a. O. passim. - RE s. v. persischer Meerbusen.

¹⁷) F. Hommel a. a. O. 549 ff. und Index. - R. Weidner, Archiv f. Orientforschung 16, 1952, 1 ff. - Seeland: R. Ph. Dougherty, The Sealand and ancient Arabia (1932). Auszug Journ. Asiatique 1935, 1, 257 ff. - Dilmun: P. Cornwall, Geographical Journ. (London) 107, 1943, 28 ff. - C. L. Woolley, Vor 5000 Jahren (o. J.) 72 (Tontafel mit Produktenliste ca. 2000 v. Chr.) W. F. Albright, Journ. Am. Oriental Soc. 45, 1925, 237 ff. - A. L. Oppenheim, ebd. 74, 1954, 6 ff. (nicht eingesehen).

¹⁸) G. A. Barton a. a. O. 181 ff. (Gudea). VAB I, 1, 67 ff. - V. Christian a. a. O. 325 Taf. 364; 327 Taf. 370; 158 Taf. 104 u. a. m. - R. C. Thompson, Chemistry 163.

Hölzer, so aus Magan eine Sorte, die sumerisch 'miš-mā-kan-na', akkadisch 'musukanū' heißt¹⁹⁾, vermutlich Sykaminos, Maulbeer. Aus den Berichten geht mit Sicherheit hervor, daß sich auf der arabischen Seite des Golfs im 3. Jt. noch reiche Baumbestände fanden.

Die babylonischen Strom- und Meerschiffe²⁰⁾ haben den gleichen Typus, mit senkrecht aufgebogenem Bug und Steven, Mast, Rahsegel. Solche Schiffe sind nicht auf Babylonien beschränkt; sie finden sich ähnlich auf Darstellungen der ägyptischen Frühzeit, in Phoenizien und in der Induskultur. Gebaut wurden die Schiffe manchmal in den Gebieten, die das Holz lieferten: Šulgi von Lagaš hatte Werften in Magan²¹⁾, wohl kein vereinzelttes Unternehmen, da Magan 'Land der Schiffe' bedeutet (MA = sumerisch Schiff). Boote des babylonischen Typus sind heute noch im sumpfigen Delta Babylo niens in Gebrauch.

Der Beruf des Seemanns ist gelegentlich erwähnt. Ferner werden babylonische 'garaš' genannt²²⁾, Männer in hoher Stellung, die sich mit Seefahrt befassen - Kommissare der Stadtfürsten oder Reeder oder Kauffahrer, was wohl nicht zu entscheiden ist. Hingegen kommen auf Seefahrt bezügliche Geschäfte oder Rechtsfälle auch in den Privaturkunden anscheinend nicht vor; daher ist zu vermuten, daß Seefahrt hauptsächlich von der Küstenbevölkerung des Golfs geübt wurde, nicht von den Städtern und Bauern des babylonischen Hinterlandes. Im freien Verkehr wird Babylonien vielleicht Getreide und Fertigwaren für die Rohstoffe der Ufergebiete geliefert haben; die Expeditionen der Stadtfürsten waren Raubzüge, im Gegensatz zu dem pharaonischen Tauschhandel mit Punt. Anders als im arabischen Golf sind die Anliegen des persischen Golfs an der Hochkultur des Zweistromlandes voll beteiligt, mindestens auf der arabischen Seite.

Die Fernverbindungen Babylo niens und der arabischen Küste des persischen Golfs reichten weiter als die ägyptischen, wenn auch über ihre Ausdehnung teilweise Zweifel bestehen. Seefahrt entlang der Südseite Arabiens in den arabischen Golf, wird vermutet (s. o. S. 11), war aber, wenn sie bestand, schwerlich dauernd und bedeutend. Hingegen läßt sich ein reger Personen- und Warenverkehr aus dem Indusgebiet in den persischen Golf zwischen etwa 2500 und 1500 v. Chr. sicher feststellen²³⁾. Beweisend

¹⁹⁾ R. C. Thompson, Botany 316 f. - E. Ebeling, Neubabylonische Briefe; Abh. Bay. Akad. phil. hist. Kl. N. F. 30, 1949, 87.

²⁰⁾ A. Salonen, Die Wasserfahrzeuge in Babylonien (1939). - Ders., Nautica Babyloniaca (1942). - L. Delaporte in: Mélanges Syriens (Festschr. R. Dussaud) II (1939) 912 Taf. 5, 42 (babylonisches Siegelbild, Perserzeit). - F. Thureau-Dangin, Syria 12, 1911, 228 ff. (Schiffstypen in sumerisch-akkadischem Vocabular). - Verwandte Schiffstypen außerhalb Babylo niens: A. Scharff, Der Alte Orient 41, 1941, 48 Anm. 97 (Aegypten); A. Salonen, Wasserfahrzeuge Taf. 18, 1. 19, 1 (Khorsabad); S. Mackay, Early Indus civilisation (1948) 151 Taf. 17, 14 (Induskultur). Stuart Piggott, Prehistoric India (1952), 176. London Jll. News 19. 2. 1955, 319 (heutige Boote).

²¹⁾ CAH I 415. - A. Salonen, Wasserfahrzeuge 10. 172 ff.

²²⁾ A. Salonen, Nautica 22. - G. A. Barton a. a. O. 237, 37. - B. Landsberger, Orient. Lit. Ztg. 1931, 132.

²³⁾ M. Wheeler, The Indus civilisation (1953) (Ergänzungsband zu CHIndia I). - Stuart Piggott, Prehistoric India (1952) ausführliche Diskussion, Chronologie bes. 115 ff. 174 ff. 207 ff. - V. Christian, Wiener Beitr. zur Kunst und Kultur Asiens 1, 1926, 41 ff. u. a. m.

für diesen Verkehr sind neben anderen Fundstücken hauptsächlich rechteckige Siegelstempel einer für die Induskultur charakteristischen Art, die in Babylonien und benachbarten Gebieten, auch in Tylus, in z. T. datierten Schichten gefunden wurden²⁴). Da ein Siegel ein ganz persönliches Besitzstück ist, müssen sie von indischen Händlern mitgebracht sein, die ihre Waren nach dem Westen begleiteten. Ein Siegelabdruck aus Ton trug an der Unterseite noch Abdrücke von Stoffasern, also der Umhüllung eines Warenballens. Die Inder benutzten den Seeweg, wie der erwähnte Fund eines Siegels in Tylus zeigt; außerdem mögen sie auch auf der Karawanenstraße durch Gedrosien gereist sein. Welche Waren aus Indien kamen und dorthin gingen, ist unbekannt. In babylonischen Texten scheinen indische Erzeugnisse nicht sicher nachweisbar zu sein; babylonische Fundstücke in Indien sind außerordentlich selten²⁵). Der Einbruch der barbarischen Arier in das Indusgebiet und die Zerstörung der Städte der Induskultur scheint um 1500 v. Chr. den indisch-babylonischen Handelsbeziehungen ein Ende gemacht oder sie doch beeinträchtigt zu haben. Eine von Hornell aufgezeigte Möglichkeit, diese Beziehungen chronologisch genauer zu fixieren, ist m. W. noch nicht ausgenutzt worden²⁶). Unter den Funden aus Tello und Susa im Louvre sind aus der indischen Chank-Muschel geschnitzte kleine Gegenstände - libation vessels, bangles; es könnte sich lohnen, ihr Vorkommen in allen datierten Schichten Vorderasiens zu verfolgen.

Im 2. Jt. v. Chr. sind die Beziehungen Babyloniens mit den Randgebieten des Golfs gelockert und scheint der Seeverkehr nachzulassen; vermutlich waren auch die Baumbestände der arabischen Gebirge vernichtet. Erst die tatkräftigen assyrischen Herrscher des 1. Jt. dehnen ihre freilich nie recht gesicherte Herrschaft wieder bis Tylus aus. Sie gewinnen damit die Kontrolle über die im Hinterlande von Tylus endenden Karawanenwege, auf denen etwa seit der Jahrtausendwende die südarabischen Aromata für Babylonien befördert wurden. Selbst die fernen Sabaeer haben Tiglatpilesar III. (745-727) sowie seinen Nachfolgern Sargon II. und Sanherib Tribut gezahlt, wohl als Eingangszoll in das assyrische Machtgebiet²⁷). Nach einer wahrscheinlichen Kombination zweier Nachrichten bei Jesaias und Strabo, der sich auf Eratosthenes, d. h. letzten Endes wohl auf Androthenes beruft, flüchteten von Tiglatpilesar bedrängte Chaldaeer auf ihre Schiffe und gründeten am Strande vor Gerrha eine Niederlassung, von wo sie den Seetransport der auf dem Landwege in Gerrha eintreffenden Spezereien besorgten²⁸). Dieser Transitverkehr war ermöglicht durch die Zähmung des

²⁴) M. Wheeler a. a. O. 76 f. Stuart Piggott a. a. O. 208 ff. - C. J. Gadd, Proceedings British Academy 1932, 191 ff. - V. Scheil, Revue d'Assyriologie 22, 1925, 55 f. (Stoffabdrücke). Aus Tylus: unveröffentlicht (Expedition der Universität Aarhus).

²⁵) Z. B. Suboer, Journ. Royal Asiatic Soc. Bengal 10, 1914, 461 f. (Rollsiegel mit Fassung, Nagpur, Museum). - Sir J. Marshall, Taxila (1951) 677 n. 1 Taf. 207, 7 (assyrisch). - V. G. Childe, Antiquity 1939, 5 ff. - Stuart Piggott a. a. O. 174.

²⁶) J. Hornell, Memoirs Royal Asiatic Soc. Bengal VII 3, 1920, 191 ff. - J. Marshall a. a. O. 667-9.

²⁷) Tiglatpilesar III: S. Luckenbill AR I 799; Sargon II ebd. 18. 440. - K. Mlaker, Die Hierodulenenlisten von Ma'in; Sammlung orientalistischer Arbeiten Leipzig 15, 1943, 75 ff. (kritisch zusammenfassend).

Dromedars, die, wie gesagt, für Arabien in das Ende des 2. Jts. v. Chr. angesetzt wird, und erhielt seinen Antrieb durch das wachsende Bedürfnis Babyloniens und der Nachbargebiete nach südarabischen Duftstoffen, besonders Weihrauch und Myrrhe.

Die landgebundenen Assyrer, denen das bittere Meer ein Greuel war, besaßen allerdings selbst keine Schiffe oder Seeleute, noch konnten sie über die Schiffe der Küstenbewohner des Golfs verfügen. Als Sanherib 694 v. Chr. Elam angreifen will, werden für die kurze Küstenfahrt in Ninive Schiffe nach mittelmeerländischer Art von Phoeniziern und Joniern gebaut und bemannt; nur die zu landenden Kampftruppen sind assyrisch²⁸⁾. Man hört später nichts mehr von dieser Flotte. Sidonier bauen auch die Schiffe, als Bēlibni, der Statthalter Assurbanipals (668-625) im Seeland, das wieder einmal unzuverlässige Tylus zum Gehorsam zurückbringen soll²⁹⁾. In Khorsabad sind solche phoenizischen Rudergaleeren dargestellt³¹⁾, wenn auch nicht die Flotte Sanheribs, denn es befinden sich Frauen an Bord. Auf die entfernte Möglichkeit, daß nach der Eroberung Ägyptens durch die Assyrer eine Seeverbindung zwischen Ägypten und Babylonien, also um Arabien aufgenommen sein könnte, wurde oben hingewiesen.

Verbindung mit Indien ist, wie gesagt, seit etwa 1500 v. Chr. nicht mehr nachweisbar, auch nicht auf dem Landwege. In den reich besetzten assyrischen Tiergärten³²⁾ finden sich zwar ägyptische Krokodile und Flußpferde, aber keine Königstiger, Pfauen und Riesenschlangen. Die Darstellung eines Elefanten von indischem Typus auf dem Obelisk Salmanassars III.³³⁾ beweist in dieser Hinsicht nichts, denn der Elefant lebte damals noch herdenweise in Vorderasien; Knochenreste, die erlauben würden, seine Spezies zu bestimmen, sind m. W. nicht gefunden worden. Ein in seiner Vereinzelung nicht sicher zu bewertendes Symptom für gelegentliche Verbindung mit Indien ist nur eine Holzart 'išu-sindā' im Park Sanheribs³⁴⁾.

Die neubabylonischen Könige Nebukadnezar (604-561) und Nabonid (561-539) waren, anders als die Assyrer des Hinterlandes, stark an der Seefahrt interessiert, wie, ungefähr gleichzeitig, Necho in Ägypten. Nebukadnezar gründete an der Euphratmündung einen Hafen, Teredon, der lange

²⁸⁾ Jesaias 43, 14. Strabo XVI 3. 3. 766. - RE 2. - P. Cornwall a. a. O. 28 ff. - F. Altheim, Weltgeschichte Asiens II (1947) 43 (Lage, Ruinen, Nachweise).

²⁹⁾ S. Luckenbill, AR II 319. 321. - RE s. v. Sanherib 2276. - A. Delattre, Rev. des questions historiques 27, 1892, 199 ff. (Vermutungen über den Verbleib der Flotte und Besatzung).

³⁰⁾ H. H. Figulla, Mitt. Vorderasiatische Ges. 17, 1, 1912, 21 f. n. 5; 33 f. n. 8.

³¹⁾ A. Salonen, Wasserfahrzeuge Taf. 18, 1. 19, 1. - A. Paterson, Assyrian sculptures, Palace of Sennacherib (1912) Taf. 10.

³²⁾ S. Luckenbill, AR I 254. - O. Meissner, Mitt. Vorderasiat. Ges. 15, 1910, 3 ff. - Fauna: E. Douglas van Buren, The fauna of ancient Mesopotamia as represented in art. *Analecta Orientalia* 18 (1939). - B. Landsberger, Sächs. Abh. phil. hist. Kl. 42, 1934, 6. - M. Hilzheimer in *Reallexikon für Vorgeschichte* XIV 190 ff. - O. Meissner, *Orient. Lit. Ztg.* 1913, 293 f. (Pfau unter Tiglatpilesar, zweifelhaft).

³³⁾ British Museum, Guide of baylonian and assyrian antiquities³ 46 f. Taf. 14. - S. Luckenbill, AR 553 ff. 589. 591. - B. Landsberger, M. Hilzheimer a. a. O.

³⁴⁾ S. Luckenbill, *Annals of Sennacherib* II 106, 18. - RE s. v. Sanherib 2280. - E. Herzfeld, *Arch. Mitt. Iran* III (1932) 62 Anm. 1. - Bei R. C. Thompson, Botany nicht erwähnt. - Baumwollbäume in Vorderasien: S. Luckenbill AR II 402 (Sanherib). - R. C. Thompson, Botany 113.

Bestand hatte³⁵). Für seine Prunkbauten bezog er 'Erzeugnisse der Berge und Schätze des Meeres', die letzteren wohl Produkte des Küstengebiets³⁶). Nabonid scheint auch über Perlen aus dem Golf, vielleicht aus Tylus, verfügt zu haben; nach einer unverdächtigen Nachricht, die zu Ammianus Marcellinus gelangte³⁷), lernten die Perser den Perlenluxus bei der Eroberung von Sardes kennen - Nabonid war mit Croesus gegen Cyrus verbündet. Ob noch oder wieder Verkehr, und zwar Seeverkehr mit Indien bestand, würde sich unter Umständen entscheiden lassen. Holzreste aus neubabylonischen Bauten³⁸) im British Museum wurden von den Entdeckern als 'Indian cypress' betrachtet; sie sind noch nicht von Experten auf ihre Herkunft untersucht worden. Nach dem Zustand der Perserzeit zu schließen wäre eine Seeverbindung Babyloniens mit Indien und auch mit dem arabischen Golf durchaus möglich, selbst wahrscheinlich.

Südarabische Seefahrt entlang der Küste oder zwischen den vorgelagerten Inseln ist nicht festzustellen, was ihr Bestehen nicht ausschließt. Es läßt sich auch nichts darüber sagen, ob Südaraber an etwaigen Fernverbindungen zwischen dem persischen Golf, Indien, dem arabischen Golf beteiligt waren.

In Indien und Ostasien sind Stromschiffahrt und Küstenverkehr durch Landesnatur von jeher gegeben, fehlen aber Nachrichten und archäologisches Material fast ganz. Die Fernverbindung des 3./2. Jt. v. Chr. zwischen der vorarischen Bevölkerung des Indusgebietes und dem persischen Golf wurde erwähnt. Die Beziehungen der Induskultur zu Südindien, bei denen man an Küstenschiffahrt denken könnte, können nur lose gewesen sein, denn unter den zahllosen Schmuckperlen aus Halbedelsteinen findet sich bloß einmal der südindische Fuchsit³⁹). Die zu Lande in Nord-Indien eindringenden Arier kannten das Meer zunächst nicht, daher für die Brahmanen ein allerdings oft übertretenes Verbot der Seefahrt galt. Die wenigen Stellen der Veden, die auf Seefahrt Bezug haben⁴⁰), wären nach der fast übereinstimmenden Meinung der Sachkenner nicht als Quellen für das 2. Jt. v. Chr. verwendbar. Gegen diese ablehnende Ansicht spricht aber doch die Tatsache, daß im 3./2. Jt. ein enger Seeverkehr zwischen dem Indusland und Babylonien zweifelsfrei nachgewiesen ist. - In neubabylonischer Zeit bestand möglicherweise wieder - oder noch - Seehandel zwischen dem persischen Golf und dem Indusland.

(In einem Fragment der Sappho ist gesagt⁴¹), daß Andromache bei ihrer Ankunft in Troja mit Weihrauch, Myrrhe und Zimt *καστα* beräuchert wurde. Also war um 600 v. Chr. in Lesbos der Zimt bekannt; vermutlich kam er über

³⁵) RE s. v. Teredon.

³⁶) VAB IV 147.

³⁷) Ammianus XXIII 84 (nicht bei Plinius).

³⁸) R. Kennedy, Journ. Royal Asiatic Soc. 1898, 266 f. (Literatur).

³⁹) Stuart Piggott a. a. O. 174. - Wheeler 59 (Fuchsit).

⁴⁰) Rigveda I 25, 7; 56, 2; 116, 3. 5 II 48, 3 VII 88, 3. - CHIndia I 79. 101. 136. - H. Lüders, Varuna I (1951) 107 ff. 111 Anm. 1 (Literatur). - J. Bühler, Origin of the Indian Brahman alphabet (1898) 74. Ders., Sitzungsber. Wien 123, 1895.

⁴¹) Sappho (ed. E. Lobel) 21 II Z 2 und 78 Z 29. - Strabo XV 1, 22. 695 (Onesicritus). - Plinius 12, 82-97. - C. Schumann, Kritische Untersuchungen über die Zimtländer (in: Petermanns Mitteilungen, Erg. Heft 73 [1883]). - Zustimmend u. a. M. Chvostov a. a. O. 91-94.

Naucratis, wo ja z. B. Sappho einen Bruder hatte. Woher er nach Ägypten gelangte, ist fraglich. Den antiken Autoren gelten beide Sorten von Zimt - Cassia und Cinnamonum - durchweg als Erzeugnis Arabiens und/oder des Somalilandes. Plinius nach Juba bestreitet hingegen das Vorkommen in Arabien, Onesicritus nennt als Ursprungsländer Südindien und Arabien. Nun wird auf Grund der 1883 veröffentlichten Ansicht eines botanischen Sachverständigen angenommen, Zimt komme in Arabien und Ostafrika heute nicht vor und habe auch in diesen Gebieten niemals gedeihen können. Daher vermutet man, er sei auf einer geheim gehaltenen Seeroute von Südindien zu den Arabern gelangt und von diesen als einheimisches Erzeugnis weiter verhandelt worden. Bei Benutzung der langen Küstenroute mit ihren vielen Anlegestellen hätte das Geschäftsgeheimnis kaum Jahrhunderte lang gewahrt werden können, vielmehr müßte mit einer sehr frühen Monsunfahrt über das hohe Meer von Südindien nach Arabien und Ostafrika gerechnet werden. Sicher scheint das nicht. Denn Südarabien und Somaliland sind noch heute keineswegs vollständig erforscht, und dem echten Zimtstrauch immerhin verwandte Laureaceen kommen in Vorderasien, auch in Arabien, vor).

Die Perserzeit (558-330 v. Chr.).

Die persischen und griechischen Nachrichten für die Achaemenidenzeit sind reichlich und sicher. Sie gestatten Rückschlüsse auf etwas frühere Zustände, werden andererseits ergänzt durch Mitteilungen der Zeitgenossen Alexanders über die von ihnen vorgefundenen Verhältnisse.

Im arabischen Golf⁴²⁾ werden nach der Eroberung Ägyptens durch Cambyses 525 als tributpflichtige Völker die Kūsiyā (Nubier) und Putāyā (Punt) am afrikanischen Ufer genannt, hat sich also gegenüber der pharaonischen Zeit nichts geändert. In einer hieroglyphischen Inschrift des Darius, die von der Vollendung des Nilkanals und der Umschiffung Arabiens handelt (s. u. S. 19), wird in zerstörtem Zusammenhang eine Örtlichkeit 'Šb' erwähnt, in der man ohne Gewähr Saba vermuten kann; nichts spricht aber m. W. bisher dafür, daß die Perser sich auf der arabischen Seite des Golfs erobernd festgesetzt hätten. Im persischen Golf⁴³⁾ gehören zum Reich außer Babylonien noch der nördliche Teil des arabischen Ufers, dann wieder das Gebiet der Maciyā (Maker) um Cap Maceta, ferner das elamische und persische Ufer in seiner ganzen Länge bis Carmanien. Von den freien Arabern⁴⁴⁾ im mittleren Kernstück des westlichen Ufers erhält der Großkönig lediglich ein jährliches

491 ff. E. N. Warmington a. a. O. 185 ff. - RE s. v. casia. - Laureaceen im vorderen Orient: R. C. Thompson, Botany 189-91.

⁴²⁾ CAH IV. VI. - P. J. Junge, Dareios I. (1944). - E. Otto, Der Gang des Pharaonenreiches (1953) (für Aegypten). - F. G. Kent, Old Persian Grammar, Texts, Lexicon (1950). (Vollständige Ausgabe der persischen Inschriften, Literatur). - Putāyā, Maciyā: F. G. Kent, Index. RE s. v. Makai 1. - G. Posener, La première domination perse en Égypte (1936) 186 (Putāyā = Libyer?).

⁴³⁾ Herodot III 93, 2. - RE s. v. Satrapien, bes. 86, 5. - O. Leuze, Die Satrapieneinteilung in Syrien und im Zweistromlande von 520 bis 320 v. Chr., Schriften der Königsberger Gelehrten Ges. geistesw. Abt. 11, 1935, Heft 4, 211.

⁴⁴⁾ Herodot III 88. 97, 6 (Tribut von Weihrauch).

Ehrengeschenk von 1000 Talenten Weihrauch, nicht mehr als der Jahresbedarf des Bel-Tempels in Babylon. Östlich von Carmanien erstreckt sich seit Darius das Reichsgebiet über Gedrosien und das Indusland bis zur Gandaritis.

(In der Cyropaedie⁴⁵) wird Landverkehr zwischen Indien - vermutlich der Gandaritis - und den vorderasiatischen Ländern erwähnt, durch armenische Söldner und indische Gesandtschaften).

Ein ungefähr gleichzeitiger, wenn auch nicht eng datierbarer Gegenverkehr zur See aus Indien ist bezeugt durch das Bäveru Jātaka⁴⁶). Indische Schiffer fahren zweimal nach Babylon. Auf der zweiten Reise haben sie einen Pfau mit, der in Babylon größte Bewunderung findet. Die persische Namensform für Babylon, mit R statt L, führt auf achaemenidische Zeit, die Tatsache, daß der später sehr verbreitete Pfau noch unbekannt ist, auf einen frühen Ansatz. Bei der ersten Reise haben die Inder eine Krähe als Leitvogel bei sich, segeln also der Küste entlang; ein Leitvogel wird losgelassen, wenn man diese aus dem Gesicht verloren hat, und weist den Weg zu ihr.

Darius (521-486 v. Chr.) hat als junger Mann mit unvergleichlichem Weitblick die schon als Einzelstrecken befahrenen Küstenrouten des erythraeischen Meers und seiner beiden Golfe in ein geschlossenes Verkehrsnetz zusammengefaßt - das maritime Seitenstück zu den Reichsstraßen. Es reichte von dem wiederhergestellten Kanal zwischen Mittelmeer und arabischem Golf um Arabien bis zum Euphrat, wo die Stromschiffahrt und die Karawanenstraßen anschlossen, ferner zur Indusmündung und stromaufwärts bis zur Gandaritis. Die Umschiffung Arabiens vom Nildelta aus wird bezeugt durch Inschriftstellen⁴⁷), die an der Uferstraße neben dem Kanal aufgestellt waren. Der Text ist in zwei Fassungen redigiert: persisch, mit babylonischer und elamischer Übersetzung - kurz, stolz und schlicht; hieroglyphisch in schwülstigem Kurialstil, ausführlicher. Der persische Text kündigt nur, man fahre jetzt vom Kanal nach Persien. Aus dem ägyptischen Text erfährt man weiter, daß eine erste mit Tribut beladene Flotte von 24 bzw. 32 'Byblus-Schiffen' richtig in Persien eintraf. Der Weg muß also erkundet gewesen sein. Wenn die erwähnte Örtlichkeit Šb = Saba sein sollte, würde anzunehmen sein, daß die wahrscheinlich phoenizische Tributflotte des Darius an dem asiatischen Ufer des Golfs entlang gefahren wäre, wie vermutlich die Schiffe des Hiram und Salomo.

Ein bildlicher Beleg für die offizielle Benutzung der Seeroute von der afrikanischen Küste bis Persien ist die Darstellung einer Giraffe⁴⁸) an der Freitreppe zu der Apadana des Darius und Xerxes in Persepolis; die Giraffe wird von Nubiern geführt und konnte schwerlich auf dem Landwege nach Persien gelangen.

Die Strecke vom oberen Pendschab, am Golf von Oman und der süd-

⁴⁵) Cyropaedie I 1, 4; II 4, 1-9; III 2, 25; VI 2, 1 f. 9.

⁴⁶) Jataka 339, 126 f. - The Jataka or stories of the Buddha's former births (1895-1913) IV 83 f. - S. Lévi, Annuaire de l'École pratique des Hautes Études (1913/4).

⁴⁷) F. G. Kent a. a. O. 147 § 3, 7-12. - G. Posener a. a. O. 59, 8, 17-22; 76, 9, 16-19.

⁴⁸) Photo, das ich E. Schmidt in Chicago verdanke.

arabischen Küste vorbei bis zum Nilkanal ließ Darius, nach Herodotus, durch eine Gruppe von Männern erkunden, denen er zutraute, daß sie die Wahrheit melden würden; zu ihnen gehörte auch der Karer Scylax von Caryanda⁴⁹), der einen verlorenen Bericht über den Verlauf der Expedition und die Wunder Indiens verfaßte. Die Schiffe fuhren von der Gandaritis aus, vielleicht wurden sie an der Indusmündung gewechselt? Vermutlich waren es indische Fahrzeuge, und mindestens ein großer Teil der Strecke muß indischen Seeleuten bereits bekannt gewesen sein; sonst hätten die Perser den Weg nicht finden können.

Das Bestehen einer Route von der Gandaritis bis zu den Flußhäfen des persischen Golfs erweist die Bauinschrift des Darius aus Susa; für den Palastbau wird Holz aus der Gandaritis und aus Carmanien bezogen⁵⁰); vermutlich fuhren die Schiffe im Golf der zum Reich gehörigen persischen Küste entlang, wie später Nearchus. Diese Route scheint viel benutzt zu sein, da die 14. Satrapie, zu der Carmanien gehört, mit 600 babylonischen Silbertalenten nur 100 weniger Tribut bringt als das reiche Ägypten, z. T. wohl aus Seezöllen; allerdings liegt in Carmanien auch ein Mineralgebiet⁵¹). Daß Darius noch weitere Pläne hatte, deutet Herodot an, wenn er sagt, er habe sich des erythraeischen Meeres bedient, *χοῦθησθαι*.

Zur Assimilierung der persischen Fremdherrschaft fingierten ägyptische Priester ein in die Zeit des Sesostri zurückverlegtes pharaonisches Großreich, das ungefähr dem des Darius entsprach⁵²). In diesem Roman wird, nach der Version bei Diodorus, folgendes berichtet: Sesostri sei mit 400 Kriegsschiffen, die Küsten und Inseln erobernd über das erythraeische Meer bis Indien gefahren - also wie Scylax, nur in umgekehrter Richtung; abgesehen von den Übertreibungen wäre eine solche Fahrt für die Zeit des Darius mindestens als Projekt nicht unwahrscheinlich.

Die das erythraeische Meer und seine Golfe für die Perserkönige befahrenden Seeleute waren natürlich nur ausnahmsweise und in Befehlsstellungen Perser, vielmehr Ägypter, Phoenizier, Babylonier, Chaldaeer, ferner auch Griechen und Karer, die Darius an den persischen Golf verpflanzt hatte; damit nahm er die Kolonisation des persischen Golfs durch Alexander und die Seleuciden voraus. Es scheint, daß er die seemännischen Fähigkeiten der Griechen und Karer besonders schätzen gelernt hatte; auch Scylax war ja Karer. Milesier siedelte er in einer Stadt Agine an der Tigrismündung an⁵³). Nach der Bauinschrift von Susa übernahmen in Babylon Ionier und Karer den Weitertransport der aus dem Libanongebirge eintreffenden Zedernstämme⁵⁴). Karische *ἀνάσπαστοι* standen bei Gaugamela gegen Alexander,

⁴⁹) Herodot IV 44. - RE 2 und Suppl. II s. v. - E. Herzfeld in: *India antiqua*, Festschr. für Ph. Vogel (1947) 180 ff. P. J. Junge a. a. O. 93.

⁵⁰) F. G. Kent a. a. O. 142-144, 33-35 (yakā-Holz aus Gadārā und Karmānā).

⁵¹) Strabo XV 2, 214. 726 (Onesicritus). Plinius 6, 98 und Index.

⁵²) Diodor I 53-55, 2. Herodot II 102-108. Strabo XVI 4, 4. 769. - K. Sethe, *Sesostri*; Untersuchungen zur Geschichte und Altertumskunde Aegyptens II 1 (1900) 17 f. - G. Posener, *BIFAO* 34, 1934, 75 ff. E. Otto, *Weg des Pharaonenreiches* 246 ff. - C. Conti-Rossini a. a. O. 51. - *Flotte des Sesostri nach Indien*: Diodor I 55.

⁵³) Herodot VI 20. - RE s. v. Aginis, Ampe. - FGrH II D 462, 25.

⁵⁴) F. G. Kent a. a. O. 142-144, 33 (Karkā und Yaunā befördern Zedern).

und dieser besuchte später karische Dörfer in der Gegend von Susa⁵⁵). Eretrier⁵⁶) wurden in der Gegend von Susa angesiedelt; noch Apollonius von Tyana will in der Nähe von Babylon die Nachkommen von Zwangskolonisten aus Eretria angetroffen haben. Auch unter den ἀνάσπαστοι, die Herodot auf den Inseln an der Einfahrt zum persischen Golf erwähnt⁵⁷), werden Griechen und Karer gewesen sein. Ob die nur einmal bei Plinius erwähnte milesische Kolonie Ampelone⁵⁸) schon von Darius gegründet sein könnte, ist kaum zu entscheiden; man weiß von ihr nur, daß sie irgendwo an der Küste Arabiens lag, und könnte an Südwest-Arabien denken, weil in den Bacchae des Euripides Dionysos auch Arabia Eudaimon besucht (s. u. S. 22 und Anm. 64).

Das Verkehrsnetz des Darius konnte nur Bestand haben, wenn es durch persische Seestreitkräfte dauernd gesichert wurde. Da diese während des 5. Jhs. v. Chr. meist im Mittelmeer gebunden waren, fiel das empfindliche Stück an der südarabischen Küste bald aus; schon als Herodot um 448 in Ägypten war, scheint er von einer Seeverbindung zwischen arabischem und persischem Golf nichts gehört zu haben. Dazu kam, daß der Landweg zwischen Ägypten und Babylonien kürzer war, die Dromedarkarawanen die südarabischen Spezereien nach Petra, Gerrha oder Cap Maceta rascher und zuverlässiger befördern konnten als von Wind und Wetter abhängige Schiffe.

Aus vereinzelt Nachrichten ergibt sich noch manches Sichere oder *P r o b l e m a t i s c h e* für den Zustand der Seefahrt in den Teilgebieten des erythraischen Meeres sowie an der ostafrikanischen Küste jenseits Cap Aromata, der Azania. Auf der afrikanischen Seite des arabischen Golfs beginnt und endet ein Teil der Küstenfahrt wie früher nicht am Delta, sondern schon in der Gegend von Koseir. Die den Hafen mit der Thebais verbindende Karawanenstraße durch das Wadi Hammāmāt wird im 5. Jh. v. Chr. durch in der Thebais residierende persische Beamte inspiziert⁵⁹), deren Weihinschriften erhalten sind. Die Araber treten vielleicht als Seefahrer auf. Die im 6. Jh. v. Chr. beginnende Auswanderung der Habašat von Jemen nach Abessinien⁶⁰) setzt einen ständigen Schiffsverkehr zwischen beiden Ufern voraus, da die ortsüblichen Schlauchboote für die Überführung einer größeren Anzahl von Menschen nicht genügen konnten. Eine nordarabische Weihung minaeischer Händler⁶¹) spricht von einer Geschäftsreise nach Ägypten (dies zur See?), Edom und Syrien, bei der sie in Kämpfe zwischen Persern und Ägyptern gerieten; das mochte bei verschiedenen Gelegenheiten geschehen, 525 v. Chr.

⁵⁵) Diodor XVII 110. Arrian, an. III 8, 36; 11, 5; 13, 1 (Gaugamela). - E. Herzfeld, Memnon 1, 1907, 89 ff. 217 ff. Ders., Zoroaster and his world (1947) II 658.

⁵⁶) Herodot VI 119. Philostratus, Apollonius I 23 f. - F. Altheim, Alexander und Asien (1953) 273.

⁵⁷) Herodot III 93, 2.

⁵⁸) RE s. v.

⁵⁹) G. Posener a. a. O. 24-34 a. 486-450 v. Chr.

⁶⁰) H. v. Wissmann-M. Höfner, Beitr. zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (1952). - H. v. Wissmann, Geographische Grundlagen und Frühzeit Südarabiens (in: Saeculum 4, 1953) 99. 102. 61 ff. - C. Conti-Rossini, Storia d'Etiopia (1928) 99 ff. - Ders., Journ. Asiatique 18, 1921, 1 ff. - Die deutsche Aksum-Expedition IV (E. Littmann), 70 ff.

⁶¹) Inschrift Glaser 1155, a. 525 v. Chr.? - K. Mlaker bei M. Höfner, K. Mlaker, N. Rhodokanakis, Wiener Zeitschr. f. die Kunde des Morgenlandes 41, 1934, 69 ff. (Vorher E. Meyer, Zeitschr. f. Assyriologie 11, 1896, 327 ff.).

wird als wahrscheinlich angenommen. Eine minaeische Seefahrt könnte von der nördlichen Kolonie der Minaer in Dedān ausgegangen sein, wohin vielleicht die Waren auf der Weihrauchstraße gelangten.

Nicht mit Bestimmtheit abzulehnen ist die Möglichkeit, daß die süd-arabische Seefahrt schon im 5. Jh. v. Chr. an der Küste der Azania weit nach Süden vorgedrungen wäre. Der Tatbestand ist folgender. Im 5. Jh. v. Chr. und wohl schon früher bildet der westliche Teil des Hochlandes von Jemen das Reich Ausān, zu dem auch die Küste mit den Häfen Muza und Aden gehört. Ein Teilgebiet von Ausān ist der Gau Ma'afir, im Hinterlande von Muza. Am Ende des 5. Jhs. erobert der König von Saba, Karib'il Watar das Reich Ausān, das politisch im sabaeischen aufgeht. Jedoch bleibt der Name im Verkehr bis in islamische Zeit üblich, so daß seine Verwendung allein noch keine Frühdatierung bedingt⁶²). Im *Periplus Maris Erythraei* (§ 15 f.), einem um 50 n. Chr. von einem alexandrinischen Kaufmann verfaßten Handelsführer für das erythraeische Meer, heißt nun der Küstenstrich gegenüber Zanzibar der Ausinitische⁶³). Er ist 'nach altem Recht' dem Königreich der *πρώτη Ἀραβία* untertan; gemeint ist das Sabaeerreich; das Königreich heißt hier nach Muza, dem ersten Hafen, den alexandrinische Schiffe an der süd-arabischen Küste anliefen. Regiert wird das überseeische Gebiet der Ausinitischen Küste von dem *Μοφαρίτης ἄρχωνος*, dem Gaufürsten von Ma'afir, als Lehnsmann des Königs von Saba. Der Gaufürst hat den Kaufleuten von Muza Handelsrechte an der Ausinitischen Küste verpachtet. Sie entsenden dorthin Lastschiffe, *ἐφόλκια*, der Warenverkehr war also nicht unbedeutend. An der Küste gibt es arabisch-afrikanische Mischlinge, deren sich die Kaufleute von Muza als landeskundiger Gehilfen bedienen. Die Frage ist nun, ob die Erschließung der Ausinitischen Küste durch die Südaraber schon in der Zeit des selbständigen Reiches Ausān erfolgte, oder ob die Südaraber erst den Alexandrinern folgten, die seit der Ptolemaeerzeit bis in die ostafrikanischen Tropengebiete vordrangen (s. u.) Für die erste Möglichkeit spricht einigermaßen, daß die Umschiffung Afrikas unter Necho, und schon das Projekt allein, eine gewisse Erkundung der Azania voraussetzte.

Ebensowenig zu entscheiden ist die schon berührte Frage, ob Griechen sich an der Seefahrt im arabischen Golf beteiligt haben mögen, seit Psammethich ihnen Ägypten zugänglich gemacht hatte. Für die Annahme eines gelegentlichen Verkehrs von Griechen mit Südarabien könnten gleich zu erwähnende Tatsachen sprechen, wobei zu bedenken ist, daß Griechen die Seefahrt der Karawanenreise auf der Weihrauchstraße vorgezogen haben dürften. Aristophanes weiß von einer 'glücklichen Stadt am erythraeischen Meer', vielleicht Aden oder auch Muza; Euripides läßt, wie gesagt, Dionysos nach Arabia Eudaimon kommen, wobei ganz versuchsweise an die milesische Kolonie Ampelone gedacht werden könnte (s. o. S. 21)⁶⁴). Ferner gibt es aus der Zeit

⁶²) H. v. Wissmann-M. Höfner a. a. O. 57 ff. 67. 74 ff. Karte zu 64. Plinius 6, 153; 12, 69. - K. Mlaker, Hierodulenlisten 104 Anm. 256. C. Conti-Rossini, Rivista di studi orientali 9, 1923, 378 ff. (Fortleben des Namens).

⁶³) *Periplus Maris Erythraei* (ed. H. Frisk) 109. - H. v. Wissmann-M. Höfner a. a. O. 74. - F. Hommel a. a. O. 657 ff. (ältere Literatur). - RE. s. v. Mapharatis.

⁶⁴) Aristophanes, aves 144 f. Euripides, Bacchae 16-18. - R. Kennedy, Journ. Royal Asiatic

des selbständigen Königreiches Ausān, also vor 400 v. Chr., in Ausān selbst gearbeitete Votivstatuetten sub-ionischen Stils⁶⁵) aus einheimischem Alabaster. Mehrere von diesen stellen nach Inschriften auf dem Sockel Könige von Ausān dar, über deren Abfolge und Zeitstellung allerdings noch diskutiert wird. Ich beschränke mich auf zwei Stücke, bei denen die chronologischen Zweifel geringer sind: Ma 'ad il Salḥan und dessen Sohn Yaṣduq' il Far'am Shara'āt, dieser der letzte oder vorletzte König des selbständigen Reiches Ausān, zwischen etwa 450 und 400 v. Chr. Beide haben einheimische Frisuren, sind aber ionisch gekleidet, in Chiton und Himation. Der Stil ist zweifellos ionisch, wenn auch stationär und mehrschichtig. Altertümlicherweise stehen die Füße - es sind Standfiguren - nebeneinander; die plumpen, ungegliederten Körperformen, die schematischen großen Bogenlappen des Himations bei dem Sohne entsprechen der Stufe der älteren Branchiden; aber die Röhrenfalten des unteren Chitons und die Gesichter wären in Ionien wohl etwas später anzusetzen. Das Ähnlichste, wenn auch qualitativ besser, sind unveröffentlichte anthropoide Marmorsarkofage aus Sidon, in Beirut, von ostgriechischer Arbeit. Demnach scheinen ionische Steinmetzen von den phoenizischen und phili-staetischen Küstenstädten, vielleicht von Gaza aus, gelegentlich nach Südwestarabien gelangt zu sein, wenn es auch nicht zu einer dauernden Verbindung kam. Solche Wanderhandwerker waren gewiß nicht die einzigen Griechen, die in Südarabien Erwerb suchten; da die Könige von Ausān griechische Kleidung annahmen, und zwar die der höheren Stände, dürften sie engere Berührung mit gehobener griechischer Lebensweise gehabt haben, vielleicht durch griechische Kaufleute. Bezeugt ist allerdings nur eine ionische Hierodule⁶⁶) in Ma'in, ebenfalls aus dem Ende des 5. Jhs. v. Chr.; die übrigen Mädchen stammen meist aus Gaza, sonst noch aus Ägypten, Moab, Amman, Nordwestarabien. Bedeutend war also der griechische Handel im arabischen Golf während der Perserzeit nicht; wichtiger blieb der Verkehr Südarabiens mit Phoenizien und dem Philisterland, der überwiegend die Dromedarstraße benutzte. Auf diesem Wege erhielt ja Südarabien auch sein Alphabet. Hätten mehr Griechen Südarabien aufgesucht, so würde auch Herodot Genaueres über das Land berichten.

Die Umschiffung Afrikas war vielleicht den Phoeniziern des Necho gelungen und schien theoretisch möglich, wo das Weltbild galt, das die Oikumene von Oceanus umflossen dachte. So faßt z. B. Ephorus die Sachlage auf⁶⁷), wenn er sagt, Afrika könne vom arabischen Golf aus an sich umfahren werden, nur sei dies wegen der Hitze nicht möglich und käme man nicht hinaus *ultra quasdam columnas - ita appellantur parvae insulae*: ge-

Soc. 1898, 266 f. - M. Cary-E. N. Warmington 93. 305, 19. - Lassen, Indische Altertumskunde II 581 ff. 593 ff. - Indische Waren in Athen: Athenaeus XIV 655-58. - V. Hehn, Kulturpflanzen und Haustiere³ (1894) 355 ff. 508 f. - R. Kennedy a. a. O. - J. Bloch, Études asiatiques de l'École française d'extrême Orient 1, 1925 37 ff. (nichts südindisches).

⁶⁵) C. Conti-Rossini, Dedalo 7, 1926/7, 767 ff. Abb. 730 f. 734 f. - H. v. Wissmann-M. Höfner a. a. O. 69 f. Taf. 4. - H. v. Wissmann, Saeculum 4, 1953, 95 ff. (nach 96 Anm. 47 hält W. F. Albright die Statuetten für jünger).

⁶⁶) K. Mlaker, Hierodulenlisten 43 ff. 68.

⁶⁷) Bei Plinius 6, 199.

meint sind vielleicht die Inseln bei Cap Aromata, die als ein Gegenstück zu den Säulen des Hercules aufgefaßt werden. Doch blieb das Problem der praktischen Durchführbarkeit lebendig, beim achaemenidischen Hof, also dem Zentrum der Weltpolitik, sowie bei griechischen Gelehrten und auch Staatsmännern. Unter Xerxes versuchte ein persischer Prinz, Sataspes⁶⁸), die Umschiffung auf dem westöstlichen Wege über Carthago, mußte aber umkehren. Ferner erschien bei Gelon von Syrakus (491-478 v. Chr.) ein Mager⁶⁹), d. h. ein Perser, der vorgab, die Umschiffung durchgeführt zu haben oder auch nur zu planen; der Wortlaut läßt hier Zweifel. Bei Gelon, als Gegner der Karthager, konnte ein praktisches Interesse für die Frage erwartet werden. Die Nachricht stammt von Heraclides Ponticus, dem Nachfolger Platos in der Leitung der Akademie; also wurden solche Möglichkeiten unter den Akademikern erörtert. Posidonius bezeichnete die Umschiffung Afrikas durch den Mager als unbezeugt, ohne sie also mit voller Sicherheit zu verwerfen.

Im persischen Golf fand Nearchus, der Admiral Alexanders, der die Strecke vom Indus nach Babylonien erkundete, außer der von ihm selbst benutzten östlichen Route noch eine andere, vermutlich mehr westliche vor, auf der von Cap Maceta Spezereien nach Assyrien gingen⁷⁰). Über die Gerrhaer berichtet für die gleiche Zeit Aristobulus, daß sie die auf dem Landwege erhaltenen südarabischen Aromata weiter nach Babylonien verschifften (s. u. S. 30). Regelmäßiger Verkehr zwischen Babylonien und den indischen Satrapien scheint mindestens bis zu deren Aufgabe unter Artaxerxes Mnemon (404-358) v. Chr.) fortbestanden zu haben. Gegen Ende des 5. Jhs. hat Nippur, nach den Urkunden des dortigen Handelshauses Murašū⁷¹) ein indisches Quartier. In Athen sind im 5./4. Jh. indische Erzeugnisse, die vermutlich über Babylonien kamen, wohlbekannt, so der Reis und der Pfau (Anm. 64). - Wahrscheinlich hatten Tylus und Gerrha direkte Verbindungen mit Indien, obgleich die für diese Annahme bisher geltend gemachten Gründe doch nicht ganz ausreichen. Wohl erwähnt Androstenes, einer der Aufklärer Alexanders, in seinem bei Theophrastus erhaltenen Bericht über die Flora von Tylus⁷²) dort Baumwollpflanzungen und eine wasserbeständige, zum Schiffsbau geeignete Holzart, in der indisches Teak vermutet worden ist. Aber Baumwollbäume gab es schon in den Parks der assyrischen Könige (s. o. S. 16), und das Holz kann z. B. das seit Alters am persischen Golf erwähnte Maulbeerholz gewesen sein; in beiden Fällen braucht es sich also nicht um aus Indien eingeführte Kulturen zu handeln. Weiter nennt Androstenes noch ein sprödes, schön geschecktes Rohr, was indischer Rotang sein könnte; ob dieser auch am persischen Golf einheimisch ist, wie die Mangrovenwälder, konnte ich nicht ermitteln. - Eine

⁶⁸) Herodot IV 43. - A. Klotz, *Klio* 30, 1937, 343 ff. - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 138 ff.

⁶⁹) Strabo II 3, 4. 98 (Posidonius nach Heraclides Ponticus). - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 88.

⁷⁰) Arrian, *Ind.* 32, 7 (Nearchus).

⁷¹) *Babylonian expedition of the University of Pennsylvania* IX. X (T. Clay). IX 75, X 8 f. 2.

⁷²) Theophrast, *h. p.* 4, 7, 7 f. - Plinius 12, 38-40. - H. Bretzl, *Die botanischen Forschungen des Alexanderzuges* (1903) 115 ff. 133 ff. Vgl. jedoch R. C. Thompson, *Botany*, s. vv.

Seeverbindung zwischen Südarabien und Indien⁷³⁾ schon seit dem 2. Jt. v. Chr. wird vielfach angenommen, scheint aber nicht beweisbar zu sein.

Die Nachrichten über indische Seefahrt innerhalb des Reichsgebietes wurden schon erwähnt: das Bäveru Jātaka, Scylax, die Bauinschrift von Susa, das Archiv des Hauses Murašu in Nippur. Eine späte Quelle würde, wenn man sie voll bewerten will, zu der Annahme führen, daß eine indische Niederlassung in Dioscorides bestanden hätte. Die arabischen Geographen berichten, gewiß nach einer verlorenen spätantiken Schrift, Alexander habe diese Inder vertrieben (s. u. S. 28).

Über die indische Seefahrt außerhalb des achaemenidischen Reiches⁷⁴⁾ ist nur sehr wenig bekannt. An der Indusmündung berührte sich vielleicht das Verkehrsnetz des Darius mit indischer Küstenschiffahrt auf der Westseite der Halbinsel. Herodot weiß von dunkelhäutigen Primitiven in Südindien⁷⁵⁾ außerhalb des Machtbereichs des Darius - den Tamilen. Ctesias⁷⁶⁾ fand in Persien Pfeffer, vielleicht von der Malabarküste, der wenig später von der Coischen Ärzteschule als Medikament verwendet und ausdrücklich als indisch bezeichnet wird⁷⁷⁾. Ferner nennt Ctesias Onyx, diesen wohl von den Fundstätten des Dekkan. Hingegen sind die später so berühmten Edelsteine Südindiens und Ceylons im Perserreich anscheinend noch unbekannt.

In dem Priestercodex des AT's, den Esra nach der Heimkehr aus dem babylonischen Exil um 458 redigierte, werden im hebraeischen Text am Brustschild des Hohepriesters dieselben Edelsteine genannt⁷⁸⁾, die schon Ezechiel als Schmuck des Königs von Tyrus aufzählte (s. o. S. 13), wie dort haben die LXX die verschollenen Namen modernisiert. Vom Ganges weiß Herodot noch nichts; jenseits der Satrapien im Indusland gibt es für ihn nur unbekannte Einöden. Ctesias ist besser unterrichtet⁷⁹⁾, er hat vom östlichen Oceanus, also dem Golf von Bengalen gehört, in den sich der Fluß Hyparchos ergießt; Plinius übernimmt die Nachricht, nennt den Fluß Hypoboras und übersetzt den Namen als 'Spender alles Segens'; damit könnte der Ganges gemeint sein. Sehr wahrscheinlich waren die achaemenidischen Statthalter in den indischen Satrapien genauer über Bengalen informiert als griechische Händler oder Gelehrte. Vielleicht bestand sogar engerer Verkehr mit dem Reich von Magadha. Man möchte es annehmen, da in der folgenden Maurya-Zeit die Architektur des Palastes in Palimbothra und die Säulen des Asoka sich persischen Vorbildern so eng anschließen, daß mindestens am Anfang der Entwicklung persische Künstler des Hofstils in Bengalen tätig gewesen sein

⁷³⁾ Z. B. RE s. v. Saba 1423 (J. Tkač). - M. Chvostov a. a. O. 80. 264 f.

⁷⁴⁾ CHIndia I Index. - Rhadakumud Mookerjee, Indian shipping, Bombay etc. (1912). - S. Lévi, Les marchands de mer et leur rôle dans le bouddhisme primitif in Bull. de l'association franç. des amis de l'Orient. October 1929, 19 ff.

⁷⁵⁾ Herodot III 101.

⁷⁶⁾ Ctesias fgt. 96 (Pfeffer); fgt. 57, 5 (Onyx).

⁷⁷⁾ Ps. Hippocrates, De morbis mulierum (ed. K. G. Kühn) 656. 740-44. RE. s. v. Hippokratēs 16, 1829, 29 (kaum vor 380 v. Chr.).

⁷⁸⁾ Exodus 28, 9. 16-20. - Josephus ant. XI 3, 2.

⁷⁹⁾ Ctesias fgt. 19. - Plinius 37, 39. - RE s. v. Ganges, Hypoboras. - M. Wheeler, Ancient India (1947/8) 4, 95 ff.

müssen. Dies kann kaum nach Alexander geschehen sein, dessen Zerstörung von Persepolis der achaemenidischen Hofkunst ein Ende machte.

Die für die Perserzeit in Betracht kommenden indischen, meist buddhistischen Quellen⁸⁰⁾ lassen sich größtenteils nur unter Vorbehalt verwerten, da sie fast keine gesicherten Daten enthalten und meistens älteres Material von jüngerem durchsetzt ist. Historische Werke sind die ceylonesischen Chroniken Mahāwamsa und Dipawamsa⁸¹⁾, buddhistisch-erbauliche Geschichten der Insel, erst im 4./5. Jh. n. Chr. von Mönchen redigiert. In sie verarbeitet ist eine Königschronik mit brauchbaren, chronologisch fixierten Angaben, die seit dem Todesjahr Buddhas, 483 nach ceylonesischer Rechnung, besonders seit Missionierung der Insel durch Asoka, bestimmter werden.

Die übrigen, als 'früh' geltenden Schriftwerke enthalten keine verlässlichen Zeitangaben. Es sind hauptsächlich: das Kevaddhū Suttā⁸²⁾, eine vermutlich in Bengalen entstandene Sammlung dem Buddha zugeschriebener Dialoge, die Dharma Sutras erbaulichen Inhalts und das Gesetzbuch des Manu.

Nach der ceylonesischen Chronik wäre ein bengalischer Prinz, Vijaya, vom Ganges her, jedoch mit einem Umweg über Supparaka und Barygaza an der indischen Westküste, mit 700 Gefährten auf einem großen Schiff nach Ceylon gekommen und hätte dort die Herrschaft ergriffen, dies im Todesjahr Buddhas 483 v. Chr. Hier verbinden sich wohl zwei Traditionen über arische Einwanderung, die zusammengenommen ergeben würden, daß beide Seiten Vorderindiens der Küste entlang befahren wurden. In den folgenden Jahrzehnten wird Seeverkehr mit Südindien und dem Gangesgebiet noch mehrfach erwähnt, ebenfalls auf großen Schiffen; einmal ist die Fahrtdauer Ceylon-Ganges mit nur 12 Tagen angegeben. Die Größe der Schiffe und die Schnelligkeit der Fahrt entsprechen allerdings wohl späteren Verhältnissen und sind erst beim Fortleben der historischen Legende hinzugekommen.

Im Kevaddhu Suttā findet sich ein auf Seefahrt bezügliches Gleichnis. Vor alten Zeiten - long, long ago - hätten die Schiffer Leitvögel mitgeführt, also die hohe See gemieden, denn der Leitvogel geleitet ja den verirrtten Seefahrer zur Küste zurück. Da der Gebrauch von Leitvögeln der Vorzeit zugeschrieben wird, scheint, als die Dialoge entstanden, bereits abseits der Küste gesegelt worden zu sein, dies im Golf von Bengalen. Der etwaige Wert der Stelle hängt natürlich ganz von der labilen Datierung ab.

Auch wenn man die Dharma Sutras und Manu als in ihrer jetzigen Form als früh betrachten will⁸³⁾, ergeben sie nicht viel Bestimmtes für das Thema. Die Sutras erwähnen die Seefahrt, sie ist gefährlich und wird unpassenderweise auch von nördlichen Brahmanen geübt. Ein Abschnitt bei Manu be-

⁸⁰⁾ L. de la Vallée-Poussin, L'Inde aux temps des Mauryas 159 ff. - B. Rouland, Am. Journ. of Arch. 39, 1935, 489 f. - F. Altheim, Weltgeschichte Asiens II (1947) 194 (Nachweise). - V. A. Smith, Indian antiquary 34, 1905, 201 ff. - S. Lévi a. a. O.

⁸¹⁾ Mahāwamsa übs. W. Geiger (1912) c. 54. 57. 59. 61. - Dipawamsa übs. H. Oldenberg (1879) c. 9. - CHIndia I 79. 101. 136, 604 ff. - W. Geiger, Indian historical Quarterly 2, 1926, 1 ff. - T. W. Rhys Davids, Buddhist India (1903) 29. 33. 104 (Kolonisation Ceylons zwischen Buddha und Asoka).

⁸²⁾ T. W. Rhys Davids, Dialogues of the Buddha (1899) 282 f. Vgl. IX f. XX (Datierung). Ders., Buddhist India 94. - S. Lévi a. a. O.

⁸³⁾ R. Mookerjee a. a. O. 59 ff. (Nachweise).

handelt die Abgaben auf Seeschiffe, die Haftpflicht der Seeleute, die Waren-, Preis- und Sprachkenntnisse der Seefahrt treibenden Händler. Über die befahrenen Strecken wird nichts gesagt.

Das Quellenmaterial für die Seefahrt in C h i n a vor dem 3. Jh. v. Chr. ist anscheinend noch nicht gesammelt und übersetzt worden⁸⁴). Ich muß mich daher auf die mir zugänglichen sekundären Angaben beschränken. Konfuzius (551-479 v. Chr.) kennt bereits Seefahrt von Schantung bis in die Gegend von Schanghai. Hier muß eine längere Entwicklung vorausgegangen sein, die selbständig war, da der spätere chinesische Schiffbau durchaus eigenartig ist. Seekämpfe werden erwähnt; das Reich Ts'i - an der Mündung des Hoangho - schlägt 473 v. Chr. eine Flotte des Reiches Wu - am unteren Jangtsekiang - zurück. Das Reich Yü-eh, dem heutigen Chekiang entsprechend, soll gleichzeitig ebenfalls eine Flotte besessen haben. Im 4. Jh. v. Chr. wird mehrmals von Expeditionen zur See berichtet, die nach den Wunderinseln - vielleicht einem verklärten Japan - suchen sollten.

Für das noch nicht zum chinesischen Reich gehörige S ü d c h i n a , für H i n t e r i n d i e n und I n d o n e s i e n fehlen m. W. alle Nachrichten. Gewiß trugen die Ströme, als wichtigste Verkehrsadern schon früh Flußboote, segelte man den Küsten entlang und zwischen den Inseln. Selbst große Bevölkerungsbewegungen wären, wie angenommen wird, zur See erfolgt, so die Besiedelung Indonesiens von Hinterindien aus, die um 500 v. Ch. angesetzt wird. Als ähnlich früh gilt auch die Seeverbindung zwischen Ceylon und Indonesien. Sicheres scheint man nicht zu wissen⁸⁵).

A l e x a n d e r⁸⁶).

Alexander plante, als Erbe der Achaemeniden, das Verkehrsnetz des Darius im erythraeischen Meer wiederherzustellen, ohne dies zu erreichen. Gute zeitgenössische Quellen, besonders bei Arrianus und Diodorus verwertet, sind vor allem Ptolemaeus Lagi, Nearchus, Onesicritus, Androstenes, Aristobulus.

Das unzulängliche Weltbild, von dem Alexander ausging⁸⁷), war das, für Asien auf Ctesias, also teilweise auf persischem Wissen, beruhende seines Lehrers Aristoteles. Die Oikumene ist umflossen vom Oceanus. Dieser reicht

⁸⁴) F. Krause, Fluß- und Seegefechte nach chinesischen Quellen aus der Chou- und Han-Dynastie und der drei Reiche. Mitt. d. Seminars f. oriental. Sprachen an d. Univ. Berlin XVIII 1, 1915, 61 ff. (mit Übersetzung der betr. Texte). - G. Mills, Journ. Royal Asiatic Soc. 1951, 3 ff. - T. Cutts, Indian historical Quarterly 14, 1938, 486 ff. - E. Chavannes, Les mémoires historiques de Se-Ma-Ts'ien (1905) C. 32 = IV 82: 485 v. Chr., Wu greift Ts'i an; C. 28 = III 435 ff. und C. 6 = II 151 f. 152 Anm. 1: Expeditionen nach den Wunderinseln zwischen 387 und 324, 311 und 279 v. Chr.

⁸⁵) N. J. Krom, Hindoe-javaansch geschiedenis (1926) 34 ff. (Literatur). - S. Lévi, Journ. Royal Asiatic Soc. 1923, 1, 1 ff. - J. Hornell, Memoirs Royal Asiatic Soc. Bengal VII 3, 1930, 56 (polynesische Bootformen bei der praedraavidischen Bevölkerung Südindiens). - G. Coedès, Les états hindouisés de l'Indochine et de l'Indonésie (1948). Histoire du monde VIII² 24 f. (Literatur).

⁸⁶) Scriptorum rerum Alexandri Magni (ed. C. Mueller 1877). FGrH II. - W. W. Tarn, Alexander the Great (1950). - Ders., The Greeks in Bactria and India² (1951). - H. Berve, Das Alexander-Reich (1926) (Prosopographie, nicht einzeln zitiert). - RE s. vv. - u. a. m.

⁸⁷) P. Bolchert, Aristoteles' Erdkunde von Asien und Lybien (1908). QF 15. - H. Endres, Geographischer Horizont und Politik bei Alexander dem Großen in den Jahren 330-323 (1924).

im Norden nicht bis an das Caspische Meer, das, wie schon bei Herodotus, richtig als Binnensee aufgefaßt ist, nicht als Golf des Oceanus; im Osten umfließt dieser den Parnass (Hindukusch) und Vorderindien, im Süden und Westen Afrika.

Im arabischen und aualitischen Golf scheint Alexander auf der afrikanischen Seite keine Aufklärungsfahrten angeordnet zu haben, vermutlich weil diese Strecke durch die ständige Verbindung Ägyptens mit Punt ausreichend bekannt war. Auch von einer Erkundung des ostafrikanischen Ufers jenseits Cap Aromata wird nichts überliefert.

Hingegen weiß man von Erkundungsfahrten auf der arabischen Seite des Golfs⁸⁸⁾, die wohl durch Alexanders Absichten auf Südarabien veranlaßt waren. Zwei Expeditionen sind nachweisbar. Strabo entnimmt Eratosthenes ein Maß für die Länge der Küste auf der arabischen Seite des Golfs, im ailanitischen Nebengolf beginnend *καθάπερ οἱ περὶ Ἀλέξανδρον ἀνέγραψαν καὶ Ἀναξικράτη*.

Theophrast lag ferner der Bericht über eine zweite, nicht von Aila, sondern von Heroonpolis im Nebengolf von Suez ausgehende Fahrt vor, aus dem seine Kenntnis der Teilgebiete und Erzeugnisse Südarabiens stammt. Diese Flotten hatten den Auftrag, Arabien zu umfahren, mußten aber wegen Hitze und Wassermangel umkehren, wie Arrianus, wohl nach Aristobulus, berichtet. Unterwegs stahl die zweite Flotte nach ehrlicher Landessitte unbewacht liegende Vorräte von Weihrauch und Myrrhe und fuhr davon. Aus dieser 'Kriegsbeute' stammt wohl das Schiff voll Weihrauch, das Alexander seinem Lehrer Leonides zum Geschenk machte, nach Plinius. Wie weit die Expedition kam, ist nicht ganz sicher zu sagen. Das eigentliche Weihrauchgebiet wäre Hadramaut, wo auch das Gebirge nahe an das Meer tritt. Die Teilnehmer der Expedition waren nun an einem nicht genannten Orte zum Wasserholen an Land gegangen und hatten dabei die Pflanzungen von Weihrauch und Myrrhe an einem Berge besichtigt. Das würde auf einen Platz in Hadramaut passen, doch ist die frühere Verbreitung der verschiedenen Aromata in Südarabien nicht genau genug bekannt, so daß Zweifel bleiben.

Von Kolonialgründungen Alexanders im Gebiet des arabischen Golfs wissen die Zeitgenossen nichts. Wohl aber soll er nach Theophilus 'dem Inder', der unter Constantius II. schrieb, Syrer an der Somaliküste angesiedelt haben; in der Tat nennt hier Plinius nach Juba eine Stadt Gaza. Ferner berichten die arabischen Geographen ausführlich, nach einer vermutlich spätantiken Quelle, Alexander habe Dioscorides mit Griechen besiedelt und die dort wohnenden Inder vertrieben. Beide Angaben sind gewiß nicht primär, aber kaum ohne weiteres völlig zu verwerfen⁸⁹⁾.

⁸⁸⁾ Strabo XVI 4, 4. 768 (Anaxicrates). - Theophrast, h. p. 9, 4, 4 f. (Expedition von Heroonpolis aus); 9, 4, 1 (Landschaften Arabiens, Produkte). - Plinius 12, 62 (Leonides). - Arrian. Ind. 43, 2 ff. - W. W. Tarn a. a. O. II 16 Anm. 2. Ders. Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 13. - J. Ryckmans, L'Arabie chez les auteurs classiques d'Hérodote à Agatharchide de Cnide (Diss. Löwen 1947) 8 f. 124 ff. 130 (Expedition von Heroonpolis gelangt bis Hadramaut). - A. Grohmann a. a. O. I 122 ff. (Verbreitungsgebiet des Weihrauchs).

⁸⁹⁾ Philostorgius ed. J. Bidez 6, 35 (Syrer). - Plinius 6, 175 (Gaza). - Masudi, Les prairies d'or III 56 f. Edrisi trad. J. Joubert I 47 f. (Dioscorides). - M. Chvostov a. a. O. 330.

Im persischen Golf⁹⁰⁾ gelangten auf der arabischen Seite zwei Erkundungsfahrten unter Archias und Androsthenes nur wenig über Tylus hinaus. Hieron von Soli kam bis Cap Maceta; aber den Auftrag, Arabien zu umfahren konnte er ebensowenig ausführen wie die erwähnten Expeditionen von der Gegenseite her. So blieb die südarabische Küste unerkundet. Zu Alexander gelangten nur etwas übertriebene Nachrichten von den kostbaren Erzeugnissen der Pflanzenwelt, den günstigen Häfen und reichen Städten des glücklichen Arabien⁹¹⁾. Wenn den besten Seeleuten im Stabe Alexanders die Umschiffung Südarabiens unmöglich erschien, so galt das keineswegs für die Eingeborenen. Arrianus sagt, wohl nach Aristobulus⁹²⁾ in etwas abwehrendem Ton, niemand habe die Südküste befahren können, außer gewissen *πελάγιοι*, die Waren beförderten, vermutlich Schiffern von den Südarabien vorgelagerten Inseln.

Im persischen Golf gründete Alexander eine Kolonie unter seinem Namen: Alexandria Charax nahe der Mündung des Tigris, ferner vielleicht die meist unter dem Namen 'Portus Macedonum' gehende Stadt (Harmozia, Omana ?) an der Mündung des Amanis, nahe der Einfahrt zum Golf⁹³⁾. Er hatte aber die Absicht, in großem Maßstabe am Golf zu kolonisieren, auch mit Phoeniziern, die ihre heimischen Industrien, besonders die Purpurfärberei, einführen sollten; wieweit es damit kam, ist nicht überliefert. Schon Darius siedelte Kleinasiaten am persischen Golf an (s. o. S. 20).

Bei Alexanders Tode stand ein großes Unternehmen gegen die freien Araber unmittelbar bevor, mit Landheer und Flotte⁹⁴⁾. Da Südarabien überhaupt noch nicht erkundet war, kann zunächst schwerlich mehr beabsichtigt gewesen sein, als ein Feldzug an der arabischen Küste des persischen Golfs, auf deren Unterwerfung die Achaemeniden weise verzichtet hatten. Alexander, der auch ein Realist sein konnte, scheint an einem vollständigen Erfolg seines Unternehmens gegen die Araber gezweifelt zu haben. Nach dem unverdächtigen Bericht des Aristobulus wäre er unter Umständen geneigt gewesen, den Arabern ihre uralte Freiheit zu lassen, sie also nur locker seinem Reiche anzugliedern, und zwar durch eine religiöse Bindung; er wollte als dritter, neben Zeus und Dionysos, in ihr Pantheon einziehen. Für die Flotte gegen Arabien ließ Alexander, wie vor ihm die Assyrer, phoenizische Rudergaleeren in Teilstücken zu Lande nach Thapsacus bringen und dort zusammensetzen. Der Bau eines Hafenbeckens für 1000 Schiffe bei Babylon wurde mindestens begonnen. Dazu trat die aus Indien eintreffende Flotte des Nearchus, über dessen Küstenfahrt sein eigener Bericht vorliegt, ergänzt durch den des Onesicritus⁹⁵⁾. Diese Flotte kam vom Pendschab her auf der von Darius für den Transport indischer Hölzer nach Susa benutzten Route. Unter den Schiffen, 800 nach

⁹⁰⁾ Arrian, an. VII 20, 5 ff. FGrH II B 139 F. 55 (Aristobulus). Arrian, Ind. 43, 8.

⁹¹⁾ Arrian, an. VII 20, 2. FGrH II B 139 F. 55 (Aristobulus).

⁹²⁾ Arrian, Ind. 43, 2 f. (Aristobulus?, südarabische Inselroute).

⁹³⁾ A. Tscherikower, Die hellenistischen Städtegründungen. Suppl. Philologus 19, 1, 1927.

⁹⁴⁾ Strabo XVI 1, 11. 741. Arrian, an. VII 19, 3 f.; 20, 2; 25, 2. FGrH II B 139 F. 55 (Aristobulus). - W. W. Tarn Alexander II 394 f. - U. Wilcken, Sitzungsber. Berlin 1937, 24.

⁹⁵⁾ Nearchus: RE 3. - Arrian, Ind. 18-41. FGrH II B 133 F. 1; II D 448 ff. Arrian, an. VI 15, 1; 18, 7; 2, 4 (Zahl der Schiffe, vgl. FGrH II D 461). - RE s. v. Onesicritus. Plinius 6, 96-100. FGrH II B 134 F. 28; II D. 478. - W. Tomaschek, Sitzungsber. Wien 1890, 121. Abh. 8 (Route im Einzelnen).

Nearchus selbst, waren außer in Indien für die Expedition erbauten Ruder-galeeren und Transportern auch indische Stromfahrzeuge, die also seetüchtig gewesen sein müssen. Die Mannschaft setzte sich zusammen aus den Seefahrt treibenden Völkern des östlichen Mittelmeers, ferner vermutlich aus Indern auf ihren eigenen Schiffen. Die Route war wohlbekannt, denn Nearchus fand von Anfang an Piloten⁹⁶⁾, obwohl sein Verhalten gegenüber den Küstenbewohnern nicht eben gewinnend gewesen sein muß. Nearchus erfuhr auch von einer arabischen Küstenroute im Golf, auf der Spezereien von Cap Maceta nach Assyrien gingen, vermutlich über Tylus. Nach Aristobulus wurden ferner die auf der Karawanenstraße in Gerrha eintreffenden Aromata zu Schiff nach Babylonien weiter befördert^{96a)}.

Manche Nachrichten lassen vermuten, daß Alexander vielleicht beabsichtigte, über die Grenzen des Perserreiches in anschließende Gebiete vorzustoßen; es gelang ihm in keinem Fall. Das arabische Unternehmen wurde schon erwähnt. Am Jaxartes kehrte Alexander um und erlebte die angeordnete Erforschung des caspischen Meeres nicht mehr⁹⁷⁾. Die Eroberung des Gangeslandes hätte ihm den bengalischen Meerbusen erschlossen. Das später von dem baktrisch-indischen König Demetrius verwirklichte Projekt hatte an sich nichts Unmögliches; wie weit die vorhergehenden Erkundungen Alexanders gegangen waren, ist nicht genügend erkennbar. Am Hyphasis wurde der Feldzug nach reiflicher Überlegung abgebrochen, weil das reduzierte und übermüdete Heer meuterte⁹⁸⁾. Die Rede, die Alexander bei dieser Gelegenheit den verzweifelnden Veteranen gehalten haben soll, um sie zum Weitermarsch fortzureißen, ist doch wohl ein Stück späterer Rhetorik, vielleicht aus Clitarchus. Die Aussicht, über den östlichen und nördlichen Oceanus und den caspischen 'Golf' heimkehren zu müssen, hätte das Heer nur abgeschreckt. Es könnte sein, daß Alexander nach diesem Rückschlag einen anderen Weg suchte, um an den östlichen Oceanus zu gelangen. Er ließ durch Onesicritus Informationen über Südindien und Ceylon einziehen; manche der erhaltenen Angaben des Onesicritus sind so eingehend, daß man beinahe argwöhnen möchte, er habe diese Gegenden besucht, wie Solinus behauptet⁹⁹⁾. Onesicritus war ein erfahrener Seemann, der an der Fahrt des Nearchus teilgenommen hatte. Er berichtete nach Strabo und Plinius ausführlich und sachverständig über die primitiven, den örtlichen Verhältnissen angepaßten Seefahrzeuge der Eingeborenen, ihre Unkenntnis der Navigation nach den Sternen, den Gebrauch von Leitvögeln, um die Berührung mit der Küste nicht

⁹⁶⁾ Arrian, Ind. 27, 1; 30, 3; 31, 3. FGrH II B 133. F. 1; II D 457. - Strabo XVI 3, 7. 767.

^{96a)} Arrian, Ind. 32. 7. FGrH II B 132 F 1 (Maceta-Assyrien). - Strabo XVI 3, 3. 766. - FGrH II B 139 F 57; II D 524 (Aristobulus, Gerrha-Babylonien).

⁹⁷⁾ Arrian, an. VII 16, 1-4 (Auftrag an Heraclides). - H. Endres a. a. O. Anm. 23. - F. Altheim, Weltgeschichte Asiens I (1947) 206.

⁹⁸⁾ Diodor XVII 93, 2 f. 94. XVIII 6,1 (Nachrichten über das Gangesland). - Arrian, an. V 28, 4; 25, 3-6. Plutarch, Alexander 62. - W. W. Tarn, Alexander II 275. 287 ff. - Ders., Journ. hell. Stud. 43, 1923, 93 ff. (Clitarchus?). - F. Altheim a. a. O. I 207.

⁹⁹⁾ Solinus c. 58, 2 p. 196 Mommsen. - Onesicritus: Strabo XVII 1, 14 f. 690. FGrH II B 134 F 11-14; II D 472 f. Plinius 6, 81-83. - T. S. Brown, Onesicritus (1949). - J. Hornell, Water transport 61 ff. (einheimische Boote). - Aromata Südindiens: Strabo XV 1, 22. 693 (Aristobulus).

zu verlieren. Selbst die Angabe des Plinius, daß die Fahrt von Ceylon bis zum Ganges 'früher' 20 Tage gedauert habe, könnte auf Onesicritus zurückgehen, da man im späteren 3. Jh. v. Chr. nur sieben Tage brauchte (s. u. S. 40). Die genannten Boote sind vorn und hinten gleich und haben keine *μήτρα*, d. h. wörtlich Gebärmutter, was so zu verstehen sein wird, daß ihnen das innere Rippengerüst der mittelmeerländischen Bauart fehlt. Vermutlich waren es Einbäume mit aufgehöhten Wänden, die unter dem Namen 'catamarans' noch heute in Südindien gebräuchlich sind; das Segelwerk wird als schlecht bezeichnet. Onesicritus hatte ferner bemerkt, Südindien erzeuge die gleichen Spezereien wie Arabien, so Zimt und Narde; die Nachricht kommt zwar über Aristobulus, stammt aber wohl von Onesicritus, der noch lange die Autorität für Südindien und Ceylon blieb. Endlich soll Alexander mit dem Gedanken umgegangen sein, zur Eroberung des westlichen Mittelmeers Afrika vom arabischen Golf aus zu umfahren¹⁰⁰). Da von den unerläßlichen Erkundungen an der ostafrikanischen Küste nichts verlautet, wird man dies Projekt bald wieder aufgegeben haben. Es ist daran zu erinnern, daß die achaemenidische Politik unter Xerxes die Frage der Umschiffbarkeit Afrikas im Auge behielt.

Im Ganzen genommen hat Alexander die Thalassokratie im erythraeischen Meer, wie sie Darius und später die Sassaniden verwirklichen konnten, zwar erstrebt, aber nicht erreicht; auch blieben seine Seeleute in ihren Leistungen hinter denen des Darius weit zurück. In die Gebiete außerhalb der Grenzen des achaemenidischen Großreichs ist er nicht vorgedrungen; nur ließ er Südindien und Ceylon erkunden. Das bleibende Ergebnis seiner kurzen Herrschaft war, daß die Griechen mit ihrem Forschungsdrang und ihren schriftstellerischen Neigungen jetzt die bisher den verschwiegenen Orientalen vorbehaltenen Seerouten kennen lernten und sie befuhren; dieser Fortschritt bestimmte die weitere Entwicklung der hellenistischen Zeit.

Die wenigen Nachrichten der Alexanderzeit über *a r a b i s c h e* Seefahrt wurden erwähnt: der Küste Südarabiens entlang, von Cap Maceta nach Assyrien, von Gerrha nach dem Zweistromland; ob das Stromdelta und Gerrha noch oder wieder direkte Verbindung mit Indien unterhielten, steht nicht fest; sehr möglich wäre es.

Für die *i n d i s c h e* Seefahrt ergab sich aus den westlichen Nachrichten, daß sie vom Indus aus das Zweistromland, vielleicht auch Dioscorides erreichte, ferner Südindien und Ceylon, von dort den Ganges, so daß die Halbinsel in Teilstrecken umfahren wurde, wie vermutlich schon im frühen 5. Jh. v. Chr. Der primitive Charakter des südindischen Schiffbaus, den Onesicritus schildert, schließt jedoch von dort ausgehende Hochseefahrten über den bengalischen Golf aus. Über die Schifffahrt auf dem Ganges und von der Gangesmündung aus weiß man für diese Zeit nichts; es liegen keine sicheren Anzeichen vor, wonach die Hinduisierung Hinterindiens bereits begonnen hätte. Indische Quellen, die sich in die 2. Hälfte des 4. Jhs. v. Chr. ansetzen ließen, habe ich nicht gefunden; sie sind wenigstens etwas besser datierbar

¹⁰⁰) Arrian, an. V 26, 2. VII 1, 2. - Curtius X 1, 16. - Plutarch Alexander 68. - W. W. Tarn, Alexander II 378 ff. 395. - FG II 133 F 31 (Nearchus). - F. Altheim a. a. O. I 208 ff.

für die Perserzeit und dann wieder für den Hellenismus. Dasselbe gilt für Ostasien.

Der frühe Hellenismus (3. Jh. v. Chr.).

Der arabische Golf¹⁰¹⁾.

Nach dem Zerfall des Alexanderreiches setzen im arabischen Golf die Ptolemaeer die traditionelle Seepolitik Ägyptens fort, nur mit gesteigerter Energie. Quellen sind außer den alexandrinischen Geographen - Eratosthenes um 250, Agatharchides um 130, Artemidorus um 100 v. Chr., der ältere Quellen mit verwertet, auch Papyri und Inschriften. Die Geographen benutzten Denkschriften über amtliche Erkundungsfahrten; andererseits scheinen sie manches nicht erfahren zu haben.

Wie zur Zeit der Pharaonen erstreckt sich die ptolemaeische Tätigkeit überwiegend auf das afrikanische Ufer. Vielleicht schon Soter entsandte eine von Philon geleitete Expedition, die u. a. die Topasinsel entdeckte¹⁰²⁾. Unter Philadelphus (285-246) werden durch hohe Kommandanten dauernde Stützpunkte innerhalb des Golfs angelegt¹⁰³⁾: Philotera, Myoshormos, Berenice (Trogodytice), Ptolemais theron, Adulis (?), Berenice epi Dires an der südlichen Meerenge; in Myoshormos befand sich eine Werft; schon in pharaonischer Zeit lag eine solche in der Gegend von Koseir. Unter Euergetes (246—221) und Philopator (221-204) entsteht anschließend eine Reihe von Stationen im südlichen Teil des Golfs¹⁰⁴⁾ und an der Somaliküste¹⁰⁵⁾, die hier keine dynastischen Namen tragen, sondern nach den sie begründenden Komman-

¹⁰¹⁾ M. Chvostov a. a. O. 179 ff. - C. Conti-Rossini a. a. O. 55 ff. - F. Cumont, *L'Égypte des astrologues* (1937). - H. Kortenbeutel, *Der aegyptische Süd- und Osthandel in der Politik der Ptolemaeer und römischen Kaiser* (Diss. Berlin 1931). - E. Leider, *Der Handel von Alexandria* (1933). - W. Otto-H. Bengtson, *Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemaeerreiches*. Bayr. Abh. phil.-hist. Kl. N. F. 17, 1938, 194 ff. - Ch. Préaux, *L'économie royale des Lagides* (1939). - M. Rostovtzeff, *Social and economic history of the hellenistic world* (1941) (HW). Ders., *Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemaeisch-römischen Aegypten*; *Archiv f. Papyrusforschung* 4, 1908, 298 ff. Ders., *Foreign commerce of Ptolemaic Egypt*; *Journ. of economic and business history* 4, 1932, 728 ff. - O. Stein, *Indien in den griechischen Papyri*. Schriften der philol. Fakultät der Univ. Prag (1930). - W. W. Tarn, *Ptolemy II*, *Journ. Egypt. Arch.* 14, 1928, 246 ff. Ders., *Ptolemy II and Arabia* ebd. 15, 1929, 9 ff. - H. Wilcken, *Alexander d. Gr. und die hellenistische Wirtschaft* (in: *Schmollers Jahrb.* 45, 1921, 88 ff.).

¹⁰²⁾ Strabo XVI 4, 5. 769 (Artemidorus). RE s. v. Topazos, Ophiodes 2. - H. Kortenbeutel a. a. O. 15 f. (vielleicht Philadelphus ?).

¹⁰³⁾ Strabo XVI 4, 5-17. 769-776 (Artemidorus mit älterem Material). - Agatharchides (G. Grmin I p. 111 ff.) 79-84. - H. Kortenbeutel a. a. O. 8 ff. 40 (Quellen). - M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 67 ff. (Nachweise). - M. Chvostov a. a. O. 290 ff. - C. Conti-Rossini, *Storia d'Etiopia I* (1953) 55 ff. (Lokalisierungen). - M. Rostovtzeff HW 386-89, 1414, 185. - RE s. vv. - Gründung von Ptolemais theron (Pithomstele des Philadelphus): E. Naville *Zeitschr. f. aegypt. Sprache u. Altkde.* 40, 1903, 66 ff. bes. Zeile 22-25. W. W. Tarn, *Journ. Egypt. Arch.* 15, 1929, 20 f. Ders., *Journ. hell. Stud.* 16, 1926, 155. - M. Rostovtzeff HW 1936, 124. - Ders., *Archiv f. Papyrusforschung* 4, 1907, 303. - (Elefantenjagden). - W. W. Tarn, *Classical Quarterly* 20, 1926, 98 (Satyrus).

¹⁰⁴⁾ H. Kortenbeutel a. a. O. 34 f. (Daten z. T. fraglich).

¹⁰⁵⁾ Strabo XVI 4, 13-15. 773 f. (Artemidorus). Agatharchides 84. - OGI 54 Z. 10. - M. Chvostov a. a. O. 375. - H. Kortenbeutel a. a. O. 34 f. - N. Wilcken, *Puntfahrten der Ptolemaeerzeit*, *Zeitschr. f. aegypt. Sprache u. Altkde.* 60, 1925, 86 ff.

danten heißen; auch die Insel Dioscorides könnte damals ihren griechischen Namen erhalten haben; die altehrwürdige Etymologie aus dem Sanskrit ist entbehrlich. Die Kenntnis der Geographen endet bei Cap Aromata¹⁰⁶), ist aber unvollständig. Es gab bereits im 3. Jh. v. Chr. feste Stationen weiter südlich, deren eine bei Cap Durnford (Bur Dao) liegt, schon etwas südlich des Äquators¹⁰⁷); es fanden sich dort Münzen von Euergetes bis Constantius II. Nach der beiläufigen und schon deshalb ganz unverdächtigen Angabe eines Landeskundigen kommen hellenistische Münzen zwischen Rhapta und Cap Prason vor: 'greek coins of post-Alexander times have been picked up all along the coast from Tanga to Lindi'. Es ist also mit der Möglichkeit zu rechnen, daß schon unter den Ptolemaern wenigstens der Küstenhandel sehr weit über Cap Aromata und den Äquator hinausreichte. Näheres läßt sich vorläufig nicht vermuten. Nach Philopator kommt die offizielle Expansion am afrikanischen Ufer vielleicht zum Stillstand; wenigstens fehlen Nachrichten. Auf eine Erkundungsfahrt an der ostafrikanischen Küste bezieht sich ferner wohl die Dankinschrift eines in Coptus residierenden Kommandanten Apollonius *σωθεις εκ μεγάλων κινδύνων εκπλεύσας εκ της ἐρυθρᾶς θαλάσσης*¹⁰⁸).

Das gewerbefleißige Ägypten, besonders auch die königliche Ökonomie erhielt, wie früher, über die genannten Plätze wertvolle Werkstoffe - Gold, Elfenbein, Spezereien; dazu kamen Elefanten für die syrischen Kriege. Nach wie vor ging der größte Teil der von Süden kommenden Waren von Philotera, Myos Hormos oder Berenice auf Wüstenstraßen in die Thebais, dann weiter auf dem Nil¹⁰⁹). Im Golf verkehrten Handelsschiffe, Kriegsschiffe der Regierung, auch schwere tiefgehende Lastschiffe für den Transport der Elefanten¹¹⁰). Die Stationen an der Küste waren befestigte Plätze, manche hatten auch Landwirtschaft, wie z. B. Ptolemais Theron; von eigentlichen griechischen Kolonien ist nichts sicher bekannt. Das Hinterland der Stationen scheint befriedet und abhängig, aber vielleicht nicht verwaltungsmäßig organisiert zu sein.

Die arabische Seite des Golfs bis zum Oceanus¹¹¹) ließ Philadelphus durch Ariston erkunden, dessen Bericht Agatharchides folgt. Da für Eratosthenes, den maßgebenden Geographen des 3. Jhs. v. Chr., der Oceanus erst bei Cap Aromata beginnt, kann versuchsweise angenommen werden, daß der bei Agatharchides - m. E. ohne erkennbare Fuge - anschließende Abschnitt über das

¹⁰⁶) Strabo XVI 4, 4. 769 (Eratosthenes); 4, 14-16. 774 (Artemidorus). - Agatharchides 84. - RE s. v. *ρότον νέρας*.

¹⁰⁷) H. Mattingly, Num. Chron. 12, 1932, 175. - M. P. Charlesworth, Num. Chron. 1949. 108, 3 (Nachweise). S. Nachtrag S. 58.

¹⁰⁸) OGI 69 (Euergetes?).

¹⁰⁹) Strabo XVII 1,45. 815 (Philadelphus). Werft: ebd. - J. Couyat, Comptes-Rendus des Séances. Académie des Inscriptions et Belles-Lettres 1910. 525 ff. - Wüstenstraßen der Kaiserzeit: O. W. Murray, Journ. Egypt. Arch. 11, 1925, 130 ff.

¹¹⁰) Agatharchides 83. 88. - M. Rostovtzeff, Journ. of economical and political history 4, 1931/2, 742. - M. Chvostov a. a. O. 327 f. - F. Cumont, L'Égypte des astrologues (1937) 42. 209 ff. 108 ff. (Handelsschiffahrt).

¹¹¹) Theophrast, h. p. 9, 4, 4, 9. Agatharchides 85-97 (Ariston). Strabo XVI 4, 2-4. 767-69. (Eratosthenes); 4, 18 f. 776-78 (Artemidorus). - W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 14 (Agatharchides beruht auf Ariston). - Pythagoras: Plinius 37, 24. Athenaeus IV 183 ff. Aelianus, h. a. XVII 8 f. Vgl. G. Grmin I p. LX. - M. Chvostov a. a. O. 297.

Sabaerland und die glücklichen Inseln ebenfalls auf Ariston zurückgeht. Viel jünger dürfte die Quelle des Agatharchides jedenfalls kaum sein, da gesagt wird, der Handel mit den Sabaern habe das Syrien der Ptolemaeer bereichert; das wäre nach dem Verlust Syriens in der Schlacht bei Panium 200 v. Chr. kaum mehr geschrieben worden. Von einer zweiten Erkundung, durch Pythagoras, ist wenig Näheres bekannt. Einige Inseln innerhalb und außerhalb der Mündung des Golfs könnten damals nach ihren Entdeckern genannt worden sein, wie die Stationen an der Somaliküste; doch finden sich die Namen, außer Dioscorides, erst bei dem Geographen Ptolemaeus. Eine Kette von Stationen, wie am afrikanischen Ufer, entstand am arabischen nicht, schon weil das Hinterland auf weite Strecken nichts zu bieten hatte. Philadelphus begnügte sich damit, die Land- und Seeverbindung Nordarabiens mit dem Sabaerland zu beherrschen¹¹²). Im ailanitischen Nebengolf gründete er eine Stadt, Berenice, an der Stelle des schon bestehenden Aila, nahe dem alten Hafen Ezeon Geber-Elath. Er unterdrückte die Piraterie der Nabataeer, vermutlich ihren legitimen Küstenhandel, mit Südarabien. Ferner gewann er Einfluß auf die nördlichste minaeische Kolonie el-'Ala in Dedan und ihren Hafen, der später als Leuke Kome genannt wird; von dort bestand eine Verbindung quer über den Golf nach Myoshormos, weiterhin nach Coptus. Im Süden der arabischen Küste nennt erst Artemidorus Akila¹¹³), das spätere Ocelis, als Hafen gegenüber Berenice epi Dires, wobei nicht erkennbar ist, ob vielleicht in Akila eine ptolemaeische Station des 3. Jh. war. Die schon erwähnte, nur einmal bei Plinius genannte, milesische Kolonie Ampelone¹¹⁴) ist als Gründung des Philadelphus und Vorgängerin von Leuke Kome betrachtet worden; man weiß aber eigentlich nicht einmal ungefähr, wo sie lag.

Im Verkehr zwischen den beiden Ufern des Golfs scheinen die Ägypter weniger aktiv zu sein als die Araber¹¹⁵). Nur ausnahmsweise hört man von ägyptischen Händlern, die das Sabaerland besuchen, so durch eine Weihinschrift in Redēsiye - zwischen Berenice und Edfu¹¹⁶). Die Südaraber pflegten anscheinend im Golf die konkurrenzlosen Erzeugnisse ihres gesegneten Landes selbst zu vertreiben, wohl meist auf der Weihrauchstraße; doch hört man von den Sabaern, daß sie Spezereien auch zur See versenden¹¹⁷). Ein

¹¹²) Strabo XVI 4, 18. 777 (Artemidorus). Diodor III 43, 5. - W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 9 ff. -

Nabataeer: Agatharchides 88. Strabo XVI 4, 18. 777 (Artemidorus). - Aila: RE s. v. Berenice 4. M. Rostovtzeff HW 38 f. 1919, 185. A. Tscherikower a. a. O. 81. - W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 15 ff. - H. Kortenbeutel a. a. O. 20 f. 45 (Euergetes II?). W. Caskel, Lihyan und Lihyanisch (1954) 37 ff. -

Leuke Kome: Strabo XVI 4, 23. 780 f. (erste Erwähnung bei Aelius Gallus). - RE s. v. 3. W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 21 (Philadelphus ?).

¹¹³) Strabo XVI 4, 5. 769 (Artemidorus). - RE s. v. Ocelis.

¹¹⁴) Plinius 6, 159. - W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 21 (Philadelphus ?). - M. Chvostov a. a. O. 79. - H. Kortenbeutel a. a. O. 20 f. 45 f.

¹¹⁵) J. Ryckmans, L'Arabie chez les auteurs classiques d'Hérodote à Agatharchide de Cnide (Diss. Löwen 1947). - Strabo XVI 4, 2-4. 768 (Eratosthenes); 14, 18 f. 777 f. (Artemidorus). - Agatharchides 97-102.

¹¹⁶) E. Schwarz, Jahrb. f. klass. Philologie 42, 1926, 157, 9 (Inscription Redēsiye).

¹¹⁷) Strabo XVI 4, 4. 768 (Eratosthenes, Karawanenrouten). - Agatharchides 97. 100. 102 (Ausfuhr nach dem ptolemaeischen Syrien). - J. Ryckmans a. a. O. 11. 33 f.

Minaeer, Zaidil¹¹⁸) ist unter Philadelphus Priester eines Tempels in Memphis, den er auf eigenem Schiff mit Myrrhe versorgt; der Tempel gibt ihm ein Darlehen, was auf regelmäßige Handelsbeziehungen schließen läßt. Zur Zeit des Artemidorus und vermutlich schon früher bestanden bedeutende und zusammenhängende sabäische Niederlassungen am afrikanischen Ufer¹¹⁹), die sich in der Gegend von Adulis zwischen die ptolemaeischen Stationen schoben; es gab u. a. eine Stadt namens Saba, die als stattlich bezeichnet wird, und einem eigenen sabaitischen Hafen. (Wegen der gegenüber dem Seeverkehr mit Ägypten größeren Bedeutung der nach Palästina und Syrien führenden Weihrauchstraße schließt die im 3. Jh. beginnende südarabische Münzprägung¹²⁰) in ihrer bildlichen Ausstattung der attischen an, die im 4. Jh. in der Gegend von Gaza - dem Endpunkt der südarabischen Karawanen - kopiert wurde. Ptolemaeischen nachgeahmt sind nur vereinzelte minaeische Silbermünzen; sie stammen vermutlich aus einer nördlichen Prägestätte in Dedan, das seit Philadelphus unter ptolemaeischen Einfluß stand (s. o. S. 34).

Die Sabaer hatten es zu erstaunlichem Reichtum gebracht. Agatharchides (Ariston?) erzählt von ihrer üppigen Lebensweise und der Pracht ihrer Hauptstadt, in durchaus glaubwürdiger Weise. Aber sonst wußte man in Alexandrien merkwürdig wenig über Südarabien, das augenscheinlich den Griechen schwer zugänglich war. Die Gelehrten seit Theophrastus und Eratosthenes kennen bloß die Namen der einzelnen Teilreiche und Hauptstädte, die wertvollen Erzeugnisse des Landes sowie die Länge der Karawanenwege zu den Nabaataern und nach Gerrha am persischen Golf.

Der Warenaustausch Ägyptens mit Südarabien und besonders den weiter östlich gelegenen Ländern vollzog sich nach Agatharchides (Ariston?) im 3. Jh. v. Chr. hauptsächlich auf den Südarabien vorgelagerten glücklichen Inseln, also in erster Linie Dioscorides¹²¹). Dorthin kamen Schiffe aus Persien, Carmanien, den benachbarten Gebieten, besonders aber aus Patala an der Indusmündung, während das im 2. Jh. v. Chr. zu großer Bedeutung aufsteigende Barygaza noch nicht genannt wird. Doch scheint Ägypten nicht sehr viel aus Indien zu beziehen. Theophrastus nennt z. B. zahlreiche Edelsteine aus dem Mittelmeergebiet und Vorderasien, aber keine Indischen; der Sardonyx allerdings, aus dem der Wiener Cameo des Philadelphus geschnitten ist, könnte aus dem Dekkan stammen, - aber auch arabisch sein¹²²). In der Pompa des

¹¹⁸) Sarkophag des Zaidil: N. Rhodokanakis, Zeitschr. f. Semitistik 2, 1924, 113. - H. Kortenbeutel a. a. O. 32. - H. v. Wissmann-M. Höfner a. a. O. 90. - Sabäische Fahrzeuge: Theophrast, h. p. 9, 4, 5. - Agatharchides 101. - Strabo XVI 4, 19. 778 (Artemidorus, Lederboote nach Aethiopien). - A. Grohmann a. a. O. II 110 ff.

¹¹⁹) Strabo XVI 4, 8. 770 f. (Artemidorus): *Σαβατικὸν στόμα, Διμὴν Σαβά*, 4. 10. 771: *Βερονίκη κατὰ Σαβάς, Σαβαὶ πόλις ἐνμεγέθης*. H. Kortenbeutel a. a. O. 34 f. (Literatur, Berenice = Adulis?). - RE s. vv.

¹²⁰) BMC Mesopotamia (H. Hill) 43 ff. Taf. 7, 3-23 (sabäisch und himyaritisch); Taf. 50, 5 (minäisch). - Nordarabische Vorbilder: Palestine (H. Hill) LXXXIII ff. 176 ff. 'phillistiarabian' 5. Jh.: Taf. 19, 1-12; 42, 1-5. 'egyptoarabian' 4. Jh. Taf. 20, 5-7. - E. T. Newell, Numismatic notes and monographs 82, 1938, 47 ff. Taf. 3 f. - M. Rostovtzeff, HW 1324, 16. 1326, 20.

¹²¹) Agatharchides 103. - RE s. v. *εὐδαίμονες νῆσοι*. M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 69. a. a. O. 69.

¹²²) Theophrast, lap. fgt. II, 6. - Cameo Wien: F. Eichler-E. Kris, Die Kameen im kunst-

Philadelphus¹²³), obwohl sie die Heimkehr des Dionysos aus Indien darstellte, erscheinen nur einige indische Weiber, Hunde, Papageien, Perlhühner, Pfauen, Zebus, was man alles in Dioscorides kaufen konnte, aber z. B. kein Königstiger. Auf dem Prachtschiff des Philopator¹²⁴), wo die kostbarsten Materialien verschwendet waren, gab es wohl ein paar Säulen aus indischen Steinen, vermutlich mit Onyx inkrustiert, aber weder Sandelholz, noch Baumwolle oder gar Seide. Es hat den Anschein, daß die indische Ausfuhr hauptsächlich nach dem persischen Golf gerichtet war.

Über südarabische Seefahrt außerhalb des arabischen Golfs ist nichts Sicheres zu ermitteln. Daß die Möglichkeit einer frühen Verbindung mit der tropischen Küste Ostafrikas diskutiert werden kann, wurde oben besprochen (s. o. S. 22). Sonst hört man nur noch, daß Eumerus die Reise nach Panchaia, also in die Gegend der Mündung des persischen Golfs in *'Αραβία ἐθδαίμων* antrat, worunter das Land oder, im engeren Sinne, Aden verstanden werden kann. Die Annahme eines ausgedehnten südarabischen Verkehrs z. B. mit Indien läßt sich m. E. auch für das 3. Jh. v. Chr. nicht begründen.

Der persische Golf¹²⁵).

Im persischen Golf legen die ersten Seleuciden in Fortsetzung der Politik Alexanders und schon des Darius weitere griechische Kolonien an, nicht nur Stützpunkte für die Warenbeschaffung, wie die Ptolemaer im arabischen Golf¹²⁶). Meist liegen diese Kolonien an der Stelle oder in der Nähe älterer Handelsplätze; die genaue Lokalisierung ist oft unsicher. Genannt werden u. a. Apamea in Mesene, Seleucia am erythraischen Meer, Antiochia in Persis. Auf der westlichen Seite des Golfs sind Kolonien nicht mit Bestimmtheit nachweisbar. Hier bewahrten die Araber ihre nur vorübergehend von Alexander bedrohte Unabhängigkeit.

Näheres ist über den Seeverkehr im persischen Golf während des 3. Jhs. v. Chr. nicht bekannt. Es läßt sich aber annehmen, daß die Babylonier hauptsächlich die der persischen Küste folgende, östliche Route, die Araber die westliche benutzten, die - in umgekehrter Richtung — schon von Nearchus erwähnt wurde. Der Umfang des Verkehrs mit Indien läßt sich nicht schätzen; er kann bedeutend gewesen sein, obwohl ein großer Teil der für den vorderen Orient bestimmten indischen Waren wohl auf dem Karawanenwege dorthin kam. Ob Gerrha direkte Beziehungen mit Indien hatte, ist wieder nicht zu sagen. Die Versuche der Herrscher des Zweistromlandes, wenigstens Tylus und Gerrha zu unterwerfen, blieben erfolglos, wie schon in früheren Jahr-

hist. Museum in Wien (1927) 47, 3 Taf. 1. - A. Grohmann a. a. O. II 175 ff. (arabische Edelsteine, auch Onyx).

¹²³) Athenaeus V 201. - Overbeck, Schriftquellen 1990, 32.

¹²⁴) Athenaeus V 205. - Overbeck 1986.

¹²⁵) Strabo XVI 3. 765-67 (Eratosthenes).

¹²⁶) A. Tscherikower a. a. O. 93 ff. - OGI 233 (Inscription von Magnesia). - RE s. vv. - W. W. Tarn, Journ. Egypt. Arch. 15, 1929, 66. Ders., Greeks 11 f. 17. 42 f. - F. Cumont, Syria (1927) 83. - Arabische Seite: Plinius 6, 159 (Arethusa, Larisa, Chalcis). - Ptolemaeus V 19, 7 (Artemita). - W. W. Tarn, Greeks a. a. O.

hundertern. Eine Flotte des Ptolemaeus Euergetes (246-221)¹²⁷⁾, der im dritten syrischen Krieg vorübergehend Babylonien in seine Gewalt gebracht hatte, mußte - nach Plinius - jenseits Tylus umkehren, wie die Kundschafter Alexanders; gewiß hatte Euergetes kriegerische Absichten. Antiochus III. erschien - nach Polybios - 205 v. Chr. vor Tylus und bedrohte Gerra¹²⁸⁾, ohne die Unterwerfung der Stadt zu erreichen. Die Gerraer erkaufte ihre uralte, gottgegebene Freiheit durch eine größere Menge südarabischer Spezereien und eine hohe Geldsumme: 500 babylonische Silbertalente in Münzen, denn Polybios sagt ἀργύριον; das entspräche rund 700 000 vollwertigen Tetradrachmen. Es ist bezeichnend für das Selbstbewußtsein der Gerraer, daß ihre Botschaft übersetzt werden mußte, also nicht in einer der beiden Reichsprachen, griechisch oder aramaeisch, abgefaßt war. Von dem Reichtum der Gerraer und ihrem Luxus hatte der Gewährsmann des Agatharchides (Ariston?) durch ihre Lieferanten im Sabaeerland gehört (s. o.). Antiochus IV. Epiphanes (176-165) beabsichtigte, den Plan des Vaters wieder aufzunehmen. Er erneuerte Charax unter seinem eigenen Namen und ließ die Küste bis Tylus als erster, wie Plinius berichtet, genau erkunden¹²⁹⁾; zu einer Aktion kam es jedoch nicht. An der Ostseite des Golfs gingen um 250 die Persis, nach der Schlacht bei Magnesia auch die Elymais an einheimische Dynasten verloren, die nur durch ein Lehnsverhältnis mit dem Reich verbunden blieben¹³⁰⁾. Doch beherrschten die Seleuciden dauernd die südliche Einfahrt zum Golf und damit den Zugang zum offenen Meer. Als unter einem m. E. nicht sicher bestimm- baren Antiochus die Fürsten der Persis sich hier festsetzen wollen, vertreibt sie - nach Plinius - ein Eparch von Mesene, Numenius^{130a)} in einer Doppelschlacht zu Wasser und zu Lande, bei der er sogar Reiterei einsetzen kann. Er verfügte also über eine schlagkräftige Flotte von Kriegs- und Transportschiffen. Die Perser werden ihre Schiffe von den freien Arabern geliehen haben.

Der Verkehr der Länder am persischen Golf mit I n d i e n wurde durch die Kämpfe des Seleucus Nicator um die Satrapien des Indusgebietes und deren schließliche Abtretung an das Mauryareich anscheinend nicht gestört. Im Gegenteil erweiterte sich der geographische Horizont der Griechen bis an den bengalischen Golf und vielleicht darüber hinaus (s. u. S. 39).

Die indischen Luxuswaren waren aber teuer, zumal ein bei Plinius erwähnter Versuch des Seleucus (Nicator?), indische und gedrosische Gewürzpflanzen - Narde und Amomum - in Arabien zu akklimatisieren, nicht gelang¹³¹⁾. Unter den wahrhaft königlichen Weihgaben der beiden ersten Seleuciden für das milesische Didymeion¹³²⁾ befand sich nur je ein knappes Kilo-

¹²⁷⁾ Plinius 9, 6. - CAH VII 717. - M. Chvostov a. a. O. 312.

¹²⁸⁾ Polybios XIII 9. - F. Altheim, Weltgeschichte Asiens 43 f.

¹²⁹⁾ Plinius 6, 139. - A. Tschirikower a. a. O. 24. - Erkundung der Küste: Plinius 6, 147-49.

¹³⁰⁾ BMC Persia CLIV Taf. 28-37. - F. Altheim, Alexander und Asien (1953) 148 ff. - CAH IX 578 (Elymais).

^{130a)} Plinius 6, 159. - F. Altheim, Weltgeschichte Asiens (1947) 45 ff. (W. W. Tarn, Greeks 213 bezieht die Angaben auf Antiochus III.).

¹³¹⁾ Plinius 16, 135.

¹³²⁾ OGI 214, 25.

gramm Costus, Cinnamon und Cassia, die freilich auch arabisch gewesen sein könnten. Die Seeverbindung zwischen Dioscorides und der Persis, worunter das 'persische' Reich, also auch Babylonien zu verstehen sein wird, wurde erwähnt. Man umfuhr also regelmäßig Arabien, wenn auch mit Schiffwechsel für den arabischen Golf, was die Gefährten Alexanders für menschenunmöglich gehalten hatten. Der Gegenverkehr aus Ägypten hatte jedenfalls keine größere Bedeutung; die Anlieger des persischen Golfs erschwerten ihn wohl nach Möglichkeit. Doch will, wie erwähnt, Euemerus (um 300 v. Chr.) von Arabia Eudaimon nach seiner fabelhaften Insel Panchaia gereist sein¹³³). Das reale Substrat für diese Utopie bilden anscheinend die Inseln um Oman und den Golf von Ormuz. Manche Einzelheiten, durch die Euemerus seinem philosophischen Roman den Anschein der Wirklichkeit zu geben sucht, passen zu dieser Annahme und klingen nicht unwahrscheinlich, besonders, was er über die Bevölkerung sagt. Außer autochthonen Panchaiern nennt er Oceaniten, Inder, Scyten und Kreter. Unter den Oceaniten könnten Tamilen zu verstehen sein, die ja am Rande des Oceanus wohnen, unter den Indern Einwohner des Induslandes; die Scythen und Kreter könnten seleucidische Söldner sein. Die Verlegung der Utopie in die an sich verkehrsreiche Gegend an der Einfahrt zum persischen Golf bestätigt die Annahme, daß Alexandriner in der Regel nicht so weit kamen. Daher wußten die alexandrinischen Geographen seit Eratosthenes vom persischen Golf kaum mehr, als sie in den Quellen der Alexanderzeit vorfanden, wie sie auch über Südarabien nur eine sehr allgemeine Kenntnis hatten.

Indien, China.

Über die Verhältnisse in Indien am Ende des 4. und am Anfang des 3. Jhs. v. Chr. war man bei der seleucidischen Regierung viel umfassender und genauer unterrichtet als Alexander. Patrocles¹³⁴), ein Mitarbeiter und persönlicher Freund des Seleucus Nicator und Antiochus Soter hatte sich bei einem Aufenthalt in den indischen Satrapien selbstverständlich über das Reich des Sandracottus nach Möglichkeit informiert; von seiner Schrift über Indien ist leider nur ganz wenig bekannt. Nach dem Ausgleich mit Sandracottus lebte dann Megasthenes¹³⁵) als seleucidischer Gesandter längere Zeit in Palimbothra und konnte das Mauryareich bereisen - Plinius sagt 'peragraré'. Nur für Südindien und Ceylon, die vom Mauryareich unabhängig blieben, dürfte Megasthenes auf Onesicritus zurückgreifen. Sein Werk ist in Auszügen, besonders bei Arrianus, gut erhalten. Allerdings scheint Megasthenes fast nichts über das Seewesen berichtet zu haben, bloß daß Seeschiffe den Ganges aufwärts, also aus dem bengalischen Golf, nach Palimbothra fuhren. Da er ferner nur die Flußschiffahrt als Beruf erwähnt, könnten die Seefahrer außerhalb des

¹³³) Diodor VI 1, 4 f.; V 41-46. FGrH I 63 F 1-3. - RE s. v. Euemerus, Panchaia. - W. W. Tarn, Proc. Brit. Acad. 1933, 144-163 f. (Datierung). - Einwohner: Diodor V 42, 5.

¹³⁴) Strabo II 1, 18. 74; XI 11, 5 f. 518. - RE s. v. 5.

¹³⁵) Arrian, Ind. 6-17. Plinius 6, 63-80; Ceylon 81-83. - RE s. v. Megasthenes. - B. C. J. Timmer, Megasthenes en de Indische Maatschappij (Diss. Amsterdam 1930). - Arrian, Ind. 42. - Strabo XV 1, 11. 689. - L. de la Vallée-Poussin a. a. O. 78 ff., 136 ff. (Missionen).

ständischen Gefüges der Bevölkerung gestanden haben, waren vielleicht nicht einmal Untertanen des Mauryareiches?

Es scheint nicht völlig ausgeschlossen, daß bereits im früheren 3. Jh. v. Chr. eine erste Kunde über das chinesische Meer und seine Küsten zu den Griechen gelangt wäre, also eine Verbindung zwischen dem bengalischen Golf und Südchina bestanden hätte, etwa über den Burmaweg? Die sehr dürftige Nachricht, die eine solche Annahme wenigstens erwägbarmacht, geht zurück auf die ausgezeichnete Autorität des Patrocles, dessen Zuverlässigkeit sogar der mürrische Strabo rühmt, und der sich als praktischer Soldat und Staatsmann schwerlich durch gelehrte Meinungen über die Gestalt der vom Oceanus umflossenen Oikumene zu positiven Behauptungen wird haben verleiten lassen. Patrocles hielt sich, wie gesagt, zeitweilig in den indischen Satrapien auf und schrieb über Indien, gewiß auch über das gegnerische Reich des Sandracottus in Bengalen. Er erkundete ferner das Caspische Meer - eine von Alexander hinterlassene Aufgabe -, wobei er merkwürdigerweise bei der längst überholten Annahme blieb, das Caspische Meer sei ein Golf des nördlichen Oceanus. Patrocles nun hielt es nach Strabo für 'möglich', von Indien aus durch einen Periplus zum Caspischen Meer zu gelangen. Die Route Indus-Cophen (Kabul)-Khaibarpass-Oxus-Caspisches Meer wird Patrocles kaum als 'möglich' bezeichnet haben, da sie wohlbekannt war. Über eine Verbindung zwischen dem bengalischen Golf und der südchinesischen Küste konnte er in Indien, wenn sie bestand, wohl etwas hören. Ebenso konnten in Chorasmien Gerüchte über den Landverkehr durch Sibirien bis China zu ihm gelangen, in beiden Fällen durch Dolmetscher, von Gewährsleuten, die kaum die Absicht hatten, den Fremden genau zu informieren. Weiter verlegt ein alexandrinischer Schriftsteller des früheren 3. Jhs. v. Chr., Amometus¹³⁶), eine Utopie nach China, zu den Attacori¹³⁷). Plinius schreibt (6, 55): *sinus et gens hominum Attacorum, apricis ab omni noxio adflatu seclusa collibus, eadem qua Hyperborei degunt temperie. de iis privatim condidit volumen Amometus, sicut Hecataeus de Hyperboreis*. Wo genauer Amometus die Attacori ansetzte, ist nicht zu ermitteln. Sie kehren bei Ptolemaeus (VI 16, 5 vgl. 7) als Ottarrakorraï wieder im Binnenlande in Szechuan; ein Gebirge und eine Stadt heißen nach ihnen. In dem ornamental schematisierten Weltbild der indischen Puranas hausen die Uttara-kuru - nördliche Menschen - als märchenhaftes Volk am nördlichen Rande des äußeren Meeresringes. Vermutlich verstand man unter Attacori nicht so sehr ein bestimmtes Einzelvolk, als die nördlichsten vom Verkehr erreichten Stämme Chinas insgesamt. Nach dem Namen zu schließen erhielten die Griechen Kenntnis von den Attacori durch Inder und zwar, wie sich aus der Zeitstellung des Amometus ergibt, schon etwa in der Zeit des Patrocles. Ob dieser von ihnen gehört haben könnte?

Über indische Seefahrt¹³⁸) ist man im 3. Jh. v. Chr. sicherer

¹³⁶) Plinius 6, 55. FHG II 396. - RE s. v. Amometus.

¹³⁷) Plinius 6, 53-55. Ptolemaeus VI 16, 2 f. 5. 8; VIII 24, 7. - A. Berthelot, L'Asie ancienne centrale et sud-orientale d'après Ptolémée (1931) 244 ff. 409. Karte zu S. 224. - Uttara kuru: W. Kirfel, Die Kosmographie der Inder ... (1920) 17 f. 105.

¹³⁸) L. de la Vallée-Poussin, L'Inde au temps des Mauryas (1930). - W. W. Tarn, The Greeks in Bactria und India² (1951).

unterrichtet, als sonst meistens. Einiges wurde schon erwähnt: die Verbindungen von Patala an der Indusmündung mit dem persischen Golf und Dioscorides, ferner die vom bengalischen Golf den Ganges aufwärts nach Palimbothra. Mehr ergibt sich aus dem Umfang der Missionstätigkeit des Asoka¹³⁹). Er war König des Mauryareiches 272-231 v. Chr., bekehrte sich 261 zum Buddhismus und berichtete selbst 256 in einem Felsedikt, dem 13., über seine Bemühungen, den rechten Glauben nach allen erreichbaren Ländern zu verbreiten. Für die Zeit nach 256 treten die Angaben der ceylonesischen Chroniken, Mahāwamsa und Dīpawamsa, ergänzend hinzu¹⁴⁰); sie können als zuverlässig gelten, obwohl die Chroniken erst im 4. Jh. n. Chr. abschließend redigiert wurden, weil das der Zeit Asokas zugeschriebene Ausbreitungsgebiet des Buddhismus viel enger ist, als dem Zustand des 4. Jhs. n. Chr. entsprechen würde. Von den Ländern, die im 13. Felsedikt genannt werden, sind hier zu erwähnen die hellenistischen Staaten, wohin die Gesandten Asokas gewiß wenigstens teilweise zur See reisten, ferner die außerhalb des Mauryareiches liegenden tamilischen Staaten Südindiens. In den ceylonesischen Chroniken wird ferner die Bekehrung Ceylons dem Bruder des Asoka, Mahendra, zugeschrieben, was bei aller legendenhaften Ausschmückung historisch sein dürfte. Dabei ist mehrfach die Seeverbindung zwischen Ceylon und Palimbothra erwähnt: je 7 Tage von der Insel zur Gangesmündung und von dort bis Palimbothra. Die Kürze der Seefahrt läßt auf leistungsfähigere Schiffe und entwickeltere Navigation schließen, als sie Onesicritus in der Zeit Alexanders wenigstens für Südindien beschreibt. Weiter soll Asoka im Jahre 246, also zehn Jahre nach dem 13. Felsedikt, zwei Mönche nach dem Goldland, Suvannabhūmi entsandt haben, die nach burmesischer Tradition in Cocanagara nahe Rangoon landeten. Wäre diese Nachricht erst später fingiert worden, so hätte man dem Asoka gewiß auch die Bekehrung der vielen indischen Niederlassungen zugeschrieben, die seit dem 1. Jh. n. Chr. in Hinterindien und Indonesien blühten. Daß von Burma aus eine Landverbindung mit Yün-nan bestanden hätte, ist möglich und würde das Vorhandensein einer zur Aufnahme der Lehre Buddhas bereiten Bevölkerungsgruppe in Burma, also indischer Händler, erklären (s. o.). Ferner wären nach der burmesischen Tradition sogar schon zur Zeit Asokas buddhistische Missionare nach China, d. h. wohl den noch nicht zum chinesischen Reich gehörigen späteren Südprowinzen gekommen, eine Annahme, die allerdings allgemein verworfen zu werden scheint¹⁴¹).

Beim jetzigen Stande der wissenschaftlichen Auseinandersetzung nicht verwertbar ist das von der indischen Tradition dem Kanzler des Sandracottus,

¹³⁹) Corpus inscriptionum Indicarum (E. Hultzsch). (1925). xxxviii f. - V. A. Smith, Asoka³. - CHIndia c. 12.

¹⁴⁰) Ceylonische Tradition: Mahāwamsa übs. W. Geiger 78 f. 122 ff. Dīpawamsa übs. H. Oldenberg c. 11 f. - V. A. Smith, Asoka³ 43 ff. 231 ff. 235 ff. - CHIndia I 608. - T. Cutts, Indian historical Quaterly 14, 1938, 383 f. -

Burma: Mahāwamsa c. 12. Dīpawamsa c. 8. - V. A. Smith, Indian antiquary 34, 1905, 180 ff. (skeptisch). - Gerini, Journ. Royal Asiatic Soc. 1907, 24 f. (Suvannabhumi am Golf v. Martaban). - L. de la Vallée-Poussin a. a. O. 134 (Diskussion). - J. P. G. Finot, Journ. Asiatique 1914, 2, 221.

¹⁴¹) H. v. Glasenapp, Der Buddhismus (1936) 197 f.

Kautilya, zugeschriebene Staatshandbuch Arthasastra¹⁴²), es wird von den meisten Indologen bis zu sechs Jahrhunderten später angesetzt. Das Verkehrsgebiet ist nicht viel größer als zur Zeit Asokas, nur kommt Seide aus China. Hochseefahrt wird geübt, aber der Landweg vorgezogen; die Häfen haben regen Verkehr, auch fremder Schiffe. Ob die klein gestückelte Silberwährung einen näheren Zeitansatz ermöglichen könnte, vermochte ich nicht in Erfahrung zu bringen.

Vermutungsweise lassen sich die knappen historischen Nachrichten der Zeit Asokas aus den Jātakas ergänzen¹⁴³). Dies sind unterhaltende Erzählungen der verschiedensten Art, größtenteils zeitlos, dem Buddha in den Mund gelegt, der sie in religiösem Sinne ausdeutet. Einige Jātakas beziehen sich auf Seefahrt, wobei der geographische Gesichtskreis kaum weiter ist als im 13. Felsedikt Asokas und den ceylonesischen Chroniken über dessen Missionstätigkeit, worin ein gewisser Anhalt zu einer arbeitshypothetischen Datierung liegt. Ich führe das Wichtigste an; die Ziffern beziehen sich auf die Nachweise in der Anmerkung.

- 1) Man navigiert nach den Sternen: für die nächtliche Karawanenreise durch die Wüste werden Landpiloten angenommen, die sich so orientieren.
- 2) Sankha-Jātaka. - Ein Brahmane reist von Benares nach dem Goldlande. Sein Schiff birst auf hoher See. Die Isis marina des bengalischen Golfs, Manimekhalā, erschafft ihm ein neues, als göttliches Geschenk aus Gold und Edelsteinen. Es ist sehr groß, ein breiter, hochgebauter Dreimaster mit Rudern und Steuer.
- 3) Schiffbrüchige aus Benares retten sich auf eine Insel, ein Geisterschiff, Manimekhalā bringt sie in die Heimat zurück.
- 4) Ein Schiff aus Champa am Ganges fährt nach dem Goldlande, birst ebenfalls, ein mitfahrender Prinz wird von Manimekhalā gerettet. Das Schiff hat sieben Karawanen mit ihren Tragtieren an Bord, ist also für einen Hafen bestimmt, von dem eine Karawanenstraße ausgeht - der Burmaweg?
- 5) 500 verschuldete Zimmerleute mit Familien verlassen auf einem großen Schiff heimlich Benares und siedeln sich auf einer Insel an.
- 6) Ein Schiffbrüchiger aus Bengalen erreicht im Goldland einen Ort Karambiyā, dessen Lage m. W. nicht bekannt ist.
- 7) Suppāraka-Jātaka. - Ein erblindeter Kapitän von großer Erfahrung - der Buddha in einer früheren Existenz - führt ein Kauffahrteischiff von Barygaza aus durch sieben Meere, die sich z. T. vermutungsweise identifizieren lassen:

¹⁴²) V. A. Smith, Asoka³ 101 f. (Literatur). - L. de la Valée-Poussin a. a. O. 68 ff.

¹⁴³) The Jataka or stories of the Buddha's former births (1895-1913). 1) I 1 [107] 10. - 2) IV 442 [15. 21] 9 ff. - 3) II 190 [111] 77 f. - 4) VI 539 [34] 22. - 5) IV 466 (159) 99 f. - 6) V 42 [76] 42. - 7) IV 463 [139-142] 88 f. - 8) III 360 [188] 124. - 9) II 196 [128] 89. - Parallelen zu 7): 3. Meer, blendend: Agatharchides 84; 4. Meer (weiß) ebd. 103; 5. Meer (grün) ebd. 83; 6. Meer (Bambus) Strabo XVI 4, 14. 774 (Artemidorus. - S. Lévi, Journ. Asiatique 11, 1918, 86 f. (abweichend) die 7 Meere in Indonesien?). - Suppāraka Jātaka, Sanskrit: Sacred books of the Buddhists (ed. M. Müller 1895) I 124 ff. - Buddh. Legenden außer Jātaka: R. Mookerjee a. a. O. 71 (Verbindungen Suppāraka-Kosala, Burma-Kalinga). - S. Lévi, Manimekhalā; Indian historical Quarterly 6, 1930, 595 ff.; 7. 1931, 371 ff.

- a) das heimische Meer;
- b) ein Meer mit Schwertfischen, wo es Diamanten gibt;
- c) ein blendendes Meer, in dem man Gold findet;
- d) ein weißglänzendes Meer, in dem man Silber findet;
- e) ein grasgrünes Meer, wo es Smaragden gibt;
- f) ein Schilfmeer, mit bambusfarbigen Korallen oder Edelsteinen;
- g) ein Meer mit riesigen Wellen, aus dem es keine Rettung gibt. Produkte sind hier nicht genannt.

Die Verteilung der Kostbarkeiten auf den einzelnen Meeren ist bis auf einen Fall willkürlich, nach Farbassoziation. Die Lage der Meere ist hypothetisch zu ermitteln zunächst für das heimatliche Meer bei Barygaza (a), ferner für das weißglänzende Meer (d): die weiße Verfärbung an der Küste des Sabaeerlandes wird von Agatharchides (Ariston?) berichtet. Ebenso die grüne Farbe des Wassers (e) an der Mündung des arabischen Golfs; in der Nähe liegt der mons Smaragdinus, was wohl den Anstoß gab, auch die übrigen Meere mit entsprechenden farbigen Kostbarkeiten auszustatten. Das Bambusmeer (f) ist an der Somaliküste zu suchen, wo Artemidorus Papyrussümpfe erwähnt. Die riesigen Wellen des siebenten Meeres (g) sind die Wogen des Ozeans jenseits des Cap Aromata. Das zweite und dritte Meer (b.c) liegen zwischen dem heimischen Meer und dem Sabaeerland, entsprechen also wohl den Gewässern an der gedrosisch-carmanischen und südarabischen Küste. Die Reise von Barygaza bis zum Ende dauert vier Monate. Sie folgt den Küsten, biegt ein Stück in den arabischen Golf ein - etwa nach Adulis? - und endet bei Cap Aromata, das die indische Seefahrt also nicht überschreitet; auch die Kenntnisse der alexandrinischen Geographen reichten nicht weiter. Monsunfahrt ist nicht vorausgesetzt.

Mit den sieben konzentrischen Ringmeeren der indischen Kosmographie hat die Route des Suppāraka Jātaka nichts gemeinsam als die Zahl.

- 8) Ein Schiff fährt von Barygaza nach dem Goldlande, also um die Halbinsel herum.
- 9) Von der östlichen und westlichen Seite der Halbinsel kommende Schiffe scheitern in Ceylon, die Schiffbrüchigen werden von weiblichen Dämonen geheiratet oder gefressen. Ceylon ist also ein wildes Land.

In China¹⁴⁴) ist während der Herrschaft der Dynastie Ts'in (221-206) weiterhin Seefahrt bezeugt. Der Begründer der Dynastie und Einiger des Reiches Shi-huang-ti entsandte wiederholt, zuletzt 219 v. Chr. Flotten nach den Wunderinseln im Meer, was wenigstens beweist, daß chinesische Schiffe sich von der Küste entfernen konnten. Die noch außerhalb des Reiches liegenden Gebiete der Yüe südlich des Jangtse-kiang bis hinab nach Annam wurden unterworfen, wobei Stromschiffe Verwendung fanden und zwar Turmschiffe (s. u. S. 55).

Damit erstreckt sich die chinesische Herrschaft vorübergehend vom gelben

¹⁴⁴) O. Franke, Geschichte des chinesischen Reiches (1930-37). (Im 3. Bd. zahlreiche Nachträge). - A. Rosthorn, Geschichte Chinas (1923). (Am Schluß Geschichtstabelle). Ts' in: O. Franke a. a. O. I 228 f. 244 f. III 134, 144 f. - P. Arousseau BIFAO 23, 1923, 137 ff. Turmschiffe 186; Yüe Seeleute 233.

Meer aus rund 25 Breitengrade nach Süden. Über Annam scheinen die Chinesen nicht hinausgekommen zu sein. Von Tonking aus könnte über Yün-nan und den Burmaweg eine Verbindung zur Küste Burmas bestanden haben (s. o. S. 40). Beim Sturz der Dynastie Ts'in fielen die neu gewonnenen Südprowinzen wieder ab und wurden erst von Kaiser Wu-ti endgültig eingegliedert (s. u. S. 55). Ihre rasche Unterwerfung durch Ts'in läßt vermuten, daß sie damals keine kampffähige Seemacht besaßen. Sie galten aber als erfahrene Seeleute. - Die im 4.-2. Jh. auf Bronzen der südlichen Dong-son-Kultur¹⁴⁵) dargestellten Schiffe scheinen eher Stromboote zu sein. Sie sind lang, niedrig, mit hoch aufgerichtetem Bug und Steven, Steuerpaddeln an beiden Enden, ganz verschieden von chinesischen Dschunken. Am Bug tragen sie einen Drachen oder Vogelkopf, am Hintersteven je nachdem einen Fischeschwanz oder Federstutz.

Aus gesicherten Tatsachen und erwägbarren Annahmen ließe sich ein ganz hypothetisches Gesamtbild der Seefahrt in den indischen und ostasiatischen Gewässern für das 3. Jh. v. Chr. konstruieren. Im Westen verkehren indische Schiffe mit dem persischen Golf, Dioscorides, dem südlichsten Teil des arabischen Golfs und der Somaliküste, gewiß auch mit Südarabien. Indische Ausgangshäfen sind Patala und Barygaza; Barygaza hat auch Verbindung mit Südindien und dem bengalischen Golf. Ceylon wird bis zur Missionierung durch Asoka nur gelegentlich besucht. Die Schiffe folgen der Küste, wagen sich noch nicht auf die hohe See. Im Osten der Halbinsel dominiert die Seefahrt vom Ganges aus, nach Burma, wobei vielleicht auf einer kurzen Strecke das offene Meer überquert wird. Nach Burma kommen auch Schiffe aus Barygaza. Das später seemächtige Cholareich an der Coromandalküste scheint noch nicht faßbar an der Fernseefahrt beteiligt. Der Schiffbau ist, wenigstens in Bengalen, hoch entwickelt. In Burma schließt vielleicht der Landweg nach Yün-nan und Tongking an; möglicherweise ist die südchinesische Küste bis zum Jangtse-Kiang den Indern nicht mehr unbekannt. Ein enger Verkehr mit Indochina und Indonesien scheint hingegen noch nicht zu bestehen. Chinesische Flotten beherrschen die Küste vom gelben Meer bis Annam, aber nicht darüber hinaus, daher ein Kontakt zur See mit dem bengalischen Golf nicht entsteht; so bleiben das indische und das ostasiatische Routennetz getrennt.

Der spätere Hellenismus (2. und 1. Jh. v. Chr.)¹⁴⁶).

Während des späteren Hellenismus, etwa seit 175 v. Chr. - eine genaue Grenze läßt sich natürlich nicht ziehen -, ist eine starke Belebung des See-

¹⁴⁵) F. Karlgren, Bull. Mus. Far Eastern Antiquities 14, 1942, 1 ff. (Literatur). - A. v. Erdberg-Costen, Archives of the Chinese Art Society of America 6, 1952, 18 ff. Abb. 6. - G. Coedès, Les états hindonisés de l'Indochine et de l'Indonésie (1948). Histoire du monde VIII. 22 Anm. 4. - Mehr vermutlich bei W. Eberhard, Kultur und Siedlung der Randvölker Chinas, T'oung Pao Suppl. 1942, 36; Lokalkulturen des alten China, T'oung Pao Suppl. 1943, 37. (Mir unerschreibbar, zitiert von J. Needham, vgl. Anm. 1).

¹⁴⁶) Außer der zum 3. Jh. v. Chr. genannten Literatur (Anm. 101). W. Otto u. H. Bengtson, Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemaeerreiches, Bayer. Abh. phil. hist. Kl. N. F. 17, 1938. - Le Périples de la Mer Erythrée (ed. H. Frisk 1927) (= PME).

verkehrs in allen süd- und ostasiatischen Meeren zu beobachten, wobei die direkte Hochseefahrt neben der Küstenfahrt steigende Bedeutung gewinnt.

Die ptolemaeische Handelspolitik sucht seit Euergetes II. (145-116 v. Chr.) die bei dem Verlust Phoeniziens und Syriens erlittene Einbuße durch gesteigerte Initiative im erythraeischen Meer und an der ostafrikanischen Küste - der Azania - auszugleichen. Anstatt indische Waren in Dioscorides einzutauschen, holt man sie jetzt im Ursprungslande. Zunächst, bis gegen 100 v. Chr., wo die Monsunfahrt über das hohe Meer aufkommt, geschieht dies in langer, vielleicht sogar bis Südindien ausgedehnter Küstenfahrt. Das Erlahmen der seleucidischen Macht im persischen Golf könnte es den Alexandrinern erleichtert haben, in ihnen bisher schwer zugängliche Gegenden östlich des persischen Golfs vorzudringen. Von diesem ersten Stadium berichtet der Autor des Periplus Maris Erythraei (um 50 n. Chr.), dessen historische Erinnerung gerade noch in das 2. Jh. v. Chr. hinaufreicht (§ 57). Als Ausgangshäfen der Küstenfahrt nach Indien nennt er Cane und Aden - Arabia Eudaimon -, das in dieser Zeit seinen Namen verdient habe, während er über die frühere Bedeutung von Dioscorides nichts mehr gehört zu haben scheint. Diese Küstenroute von Platz zu Platz blieb für den kleinen Seehandel, wie ihn der Autor des Periplus selbst betrieb, dauernd in Gebrauch. Die direkte Monsunfahrt über das offene Meer, welche die Küstenfahrt ablöste, war, so berichtet der Autor weiter, die Entdeckung eines Steuermanns namens Hippalus, der 'in Kenntnis der Lage der Handelsplätze (ἐμπόρια) und der Gestaltung des Meeres θάλασσα die Fahrt über die hohe See πέλαιος erfand'. Es handelt sich also anscheinend um ein geplantes Routensystem. Ausgangshäfen sind für Arabien Cane, für das afrikanische Ufer Cap Aromata, natürlich als erste Zwischenstationen alexandrinischer Schiffe. Man segelt nach Limyricce (Südindien), Barygaza (Mittelindien) und Scythien (Indusgebiet); die Route nach Südindien dürfte die wichtigste gewesen sein, da sie als erste genannt wird.

Plinius¹⁴⁷⁾ bringt, aus seiner Zwischenquelle Juba, etwas andere, im Einzelnen aussichtslos umstrittene Nachrichten über die Aufkommen der ägyptischen Monsunfahrt nach Indien. Die Routen sind ungefähr die gleichen, wie im Periplus, nur erscheinen sie in umgekehrter Reihenfolge, mit dem Indusgebiet beginnend. Nach Plinius hätte sich eine Entwicklung der Hochseefahrt in drei Phasen vollzogen, wobei jeweils die ältere Route durch die nächstfolgende ersetzt wurde. Dieses chronologische Schema ist nicht sehr wahrscheinlich, da ja in Nord-, Mittel- und Südindien ganz verschiedene Waren auf den Markt kamen. Die zeitliche Reihenfolge der Routen wäre:

1) Syagrus (nicht Cane) - Patala, was einen ptolemaeischen Stützpunkt in Syagrus voraussetzt; die Route ist jünger als Alexander.

2) Syagrus - Sigerus (südlich von Barygaza, das nicht genannt wird); diese Route kam in der *secuta aetas* auf, *dique ita navigatum est*.

¹⁴⁷⁾ PME § 57. - Plinius 6, 100 f. 104. 172. - RE s. v. Hippalos 3. - W. W. Tarn, *Greeks* 368 (Literatur, Diskussion). - W. Otto-H. Bengtson a. a. O. 196 ff. bes. 202 ff. 206 (dgl.). - G. F. Hourani, *Arab seafaring* 25 ff. (Monsune). - M. Chvostov a. a. O. 346 f. (früher Ansatz).

3) Die zweite Route wurde benutzt *donec compendia invenit mercator, iucroque India admota est*; diese nach der zweiten aufgenommene dritte Route ist die noch zur Zeit des Plinius übliche, *nunc primum certa notitia patescente*, was nicht zu bedeuten braucht, daß sie überhaupt eben erst erschlossen wäre. Die Stationen dieser Route nach Südindien sind: Coptus-Berenice-Ocelis oder Cane-Muziris, *primum emporium Indiae*. Eine Datierung der drei Routen bei Plinius läßt sich nicht erzwingen. Von der ersten Route sagte er blos, sie sei nach Alexander aufgekommen, aber nicht, wann. Wohl setzt er die zweite Route in die *secuta aetas* und läßt sie *diu* üblich bleiben; aber *aetas* kann sowohl Menschenalter als Zeitalter bedeuten und wie lange *diu* gewährt haben mag, läßt sich absolut nicht sagen. Von Hippalus als Person berichtet Plinius direkt nichts. Er nennt aber den Südwestmonsun mit diesem Namen. Ferner erwähnt er ein Vorgebirge Hippalum am *Azanium mare*, also bei Cap Aromata. Ob der bei Ptolemaeus (IV 7, 41) genannte Meeresteil *θάλασσα Ἰππάλου* südlich Cap Aromata nach entsprechender Konjektur mit der Stelle des Plinius in Verbindung gebracht werden kann, ist nicht ganz sicher.

Gemeinsam ist dem Periplus und Plinius, daß als Ausgangshäfen für die Monsunfahrt nach Indien nicht mehr Dioscorides, auch nicht mehr Aden erscheinen, sondern Cane, Syagrus und Cap Aromata. Für die Ausschließung der Alexandriner von Dioscorides und Aden könnte man die Handelseifersucht südarabischer Staaten als Grund vermuten.

Über die Persönlichkeit des Hippalus ist nicht viel zu erschließen. Daß er gelebt hat, möchte man annehmen, obgleich auch dies in Zweifel gezogen worden ist. Es dürfte vielleicht ein hochstehender ptolemaeischer Kommandant gewesen sein, da der Südwestmonsun und vielleicht eine Örtlichkeit bei Cap Aromata nach ihm genannt wurden, letzteres wie die Stationen an der Somaliküste im 3. Jh. v. Chr. Bei seiner Planungsarbeit verfügte er über eine ausreichende Kenntnis der Küstengebiete am erythraeischen Meer und des Wechsels der Monsune, so daß er die drei vorteilhaftesten Routen der Hochseefahrt festlegen konnte, vermutlich für die Flotten der Regierung. Das müßte bald nach der ersten Monsunfahrt eines Griechen geschehen sein, die am Ende des 2. Jhs. v. Chr. Eudoxus von Cyzicus unternahm; von ihm wird gleich zu sprechen sein.

Die Seefahrt außerhalb des arabischen Golfs unterstand seit dem Ende des 2. Jh. v. Chr. dem Kommandanten der Thebais¹⁴⁸), weil dort die von Süden kommenden Waren auf den von den Küstenhäfen ausgehenden Wüstenstraßen an den Nil kamen. Inschriften erwähnen Strategen und Epistrategen des erythraeischen und indischen Meeres, zu deren Aufgaben vermutlich der Schutz der Schifffahrt gegen Seeräuber gehörte. Über den Umfang des ägyptisch-indischen Seeverkehrs ist wenig bekannt; nach Strabo fuhren in der letzten Ptolemaeerzeit jährlich nur 20 Schiffe, vermutlich eine Regierungsflotte, nach Indien; vorher könnten es mehr gewesen sein.

Der erste Grieche, der es unternahm, mit dem Monsun über das hohe Meer

¹⁴⁸) 110/9 v. Chr. W. Otto-H. Bengtson a. a. O. 6. 196 f.; OGI 186 (78 v. Chr.). 190. 194 (76/5-42 v. Chr.). - W. Peremans, E. van't Dack, Prosographia Ptolemaica I (1950). - OGI 132 (130 v. Chr.).

nach Indien zu segeln, war der genannte Eudoxus von Cyzicus¹⁴⁹), kein Handelskapitän oder ptolemaeischer Beamter, sondern ein unabhängiger Herr, welt- und sprachkundig, mit dem Wagemut eines Piraten und dem Wissen eines hochgebildeten Mannes. Berichtet hat von ihm Posidonius in dem Werk über den Oceanus, das Strabo ausschrieb. Posidonius erhielt seine Nachrichten um 100 v. Chr. in Gades, wo Eudoxus eine bekannte Persönlichkeit war. Dieser reiste um 115 v. Chr. zweimal im Auftrage der ptolemaeischen Regierung nach Indien. Vorher ging Folgendes. 'Im Winkel des erythraeischen Meeres', vermutlich im aualitischen Golf, brachte die ägyptische Seepolizei ein indisches Schiff auf, in dem nur noch der Kapitän am Leben war. Er mußte erst etwas Griechisch lernen, um befragt werden zu können, und verriet die in Alexandrien bis dahin unbekannte Route, auf der er gekommen war. Eudoxus fuhr mit ihm auf dem gleichen Wege zurück und wiederholte bald darauf die Reise noch einmal. Er brachte Spezereien und Edelsteine nach Alexandrien, die ihm als Monopolware abgenommen wurden; daher brach er seine Beziehungen zu den Ptolemaern ab. Über die Frage, woher das indische Schiff kam und wohin es bestimmt war, lassen sich wenigstens Vermutungen anstellen. Für eine der in Patala und Barygaza üblichen Verkehrssprachen, Pāli oder Prakrit, hätte sich wohl ein Dolmetscher finden lassen; also verstand der Inder vielleicht nur tamilisch? Die von Eudoxus zurückgebrachten indischen Erzeugnisse, Spezereien und Edelsteine, sind nicht ausschließlich, aber in erster Linie südindischen Ursprungs. Ferner waren Patala und Barygaza damals so wohlbekannte Häfen, daß eine neue Verbindung mit ihnen in Alexandrien kaum besonders interessant sein konnte, eher ein direkter Zugang zu Südindien und dadurch mittelbar auch zu Ceylon. Weil die Enthüllungen des Inders so überraschend für die Alexandriner waren, läßt sich vermuten, daß sein Schiff nicht in einem von den Ptolemaern kontrollierten Hafen landen wollte, sondern in Südarabien, an der Somaliküste oder auch in Aethiopien, wo ja die Sabaeer einen unabhängigen Hafen hatten (s. o. S. 35). Der neue Seeweg war sicher die Monsunroute, denn auf seiner zweiten Heimreise wurde Eudoxus an die tropische Küste Ostafrikas verschlagen. Demnach hätte die Vermutung etwas für sich, daß im 2. Jh. v. Chr. bereits eine direkte, den Alexandrinern unbekannt Seeverbindung zwischen der Malabarküste und dem aualitischen Golf bestanden hätte - seit wann ist unbekannt.

Etwa gleichzeitig mit der Aufnahme des Hochseeverkehrs nach Indien und mit ähnlichem Elan dringt die ptolemaeische Seefahrt jetzt häufiger an der ostafrikanischen Küste in den Tropengürtel vor¹⁵⁰), wodurch allgemeiner bekannt wird, daß diese Gegenden keine ungasstliche Wüste sind. Polybius schrieb über die Bewohnbarkeit der Tropen. Geminus, um 70 v. Chr., der ältere Quellen, besonders Polybius, benutzte, berichtet, 'in unserer Zeit', also der spätptolemaeischen, sei das tropische Ostafrika schon erkundet, größtenteils

¹⁴⁹) Strabo II 3, 3-5. 98-102 (Posidonius). - FG rH II A 87 F 28; II C 175 f. - RE s. v. M. Cary-E. N. Warmington a. a. O. 143 ff. - W. Otto-H. Bengtson a. a. O. 198 ff. - J. H. Thiel, Eudoxus van Cyzicus; Mededeelingen Nederl. Akad. Afd. Letterkunde N. R. 2, 8, 1939.

¹⁵⁰) Geminus Isagoge XVI 32. 24 f. (Polybius). - Strabo II 2, 2. 94 f. (Posidonius). - FG rH II A 87 F 28 vgl. 78; II C 173 ff. - E. Norden, Germanische Urgeschichte (1922) 443.

bewohnbar und nicht vom Meer umflossen befunden worden; also gingen die Erkundungen der Ptolemaeer nicht bis zum Cap der guten Hoffnung. Auch Posidonius kennt die Üppigkeit der Tropen und hatte wohl in seiner Schrift vom Oceanus Näheres darüber gesagt. Wie weit und seit wann ptolemaeische Expeditionen oder die Handelsschiffahrt der Griechen und Südaraber schon früher an der Azania vorgedrungen sein mögen, läßt sich nicht genau sagen. Zu einem regelmäßigen Verkehr Ägyptens mit den neu erschlossenen Gebieten und zu einer Kolonisation kam es nicht. Auch Südarabien scheint sich in späthellenistischer Zeit den Alexandrinern geöffnet zu haben¹⁵¹). Plinius entnimmt seine Angaben über das Land, seine Erzeugnisse, Städte und Handelswege in der Hauptsache einer ausführlichen Darstellung bei Juba. Schon dieser hatte anscheinend einige ihm zugängliche Denkschriften und Handelsitinerare miteinander verfilzt, wie die mehrfache Erwähnung gleichnamiger Orte erkennen läßt. Eine solche Fülle von Nachrichten setzt längeren, friedlichen Verkehr voraus, für den die wenigen Jahre zwischen dem siegreich abgeschlagenen Angriff des Aelius Gallus (27. v. Chr.) und der Expedition des C. Caesar, zu dessen Information das Werk des Juba dienen sollte, kaum ausreichen würden; außerdem wird gerade in dieser Zeitspanne der Argwohn der Araber gegen Untertanen des römischen Kaisers besonders störend gewesen sein.

Die für das Mittelmeergebiet, besonders für die gierigen, neureichen Römer unentbehrlich gewordenen arabischen und indischen Luxuswaren wurden beim Bezug über Alexandrien oder Seleucia am Tigris enorm verteuert. Für unternehmende Kaufleute lag es daher nicht fern, einen unkontrollierten Weg nach den östlichen Produktionsländern zu versuchen - um Afrika, von Spanien aus, wo die Gaditaner die Erben des karthagischen Unternehmungsgeistes waren. Das tat Eudoxus von Cyzicus, nachdem er sich mit den Ptolemaeern überworfen hatte¹⁵²). Der Gedanke war ihm gekommen, als er bei seiner zweiten Heimreise aus Indien an der tropischen Küste Ostafrikas die Gallionsfigur eines Schiffes, in Form eines Pferdekopfes, fand; sie wurde von den Seeleuten im Hafen von Alexandrien als gaditanisch bezeichnet, was diese sehr wohl beurteilen konnten. Eudoxus unternahm von Gades aus zwei Expeditionen, die den Gaditanern anscheinend nicht als unsinnige Abenteuer galten. Das erste Mal mußte er umkehren, vom Erfolg der zweiten Fahrt wußte man in Gades noch nichts, als Posidonius dort war, und auch später wurde nichts darüber gehört. Die Ladung war für die dem Eudoxus bekannten Wünsche der indischen Nabobs berechnet, so führte er Ärzte und Musikmädchen mit. Jedenfalls hatte Eudoxus die Absicht, auf dem gleichen Wege zurückzukehren, denn sonst wäre er in Alexandrien wieder in die Klauen der ägyptischen Zöllner gefallen. Von einem zweiten, diesmal angeblich gelungenen Versuch der Umschiffung Afrikas von Westen her berichtet Mela nach Varro. Caelius Anti-

¹⁵¹) Plinius (Juba) 32, 10; 6, 142-62 (Topographie); 12, 28-104 (Aromata); 80 (Export); 82-97 (Zimt aus Afrika). - A. Klotz, Quaestiones Plinianaes QF 11, 41 ff. - RE s. v. Juba 2. - Posidonius: Diodor II 49-54. FG rH II A 87 F 14; IIC 211. - K. Reinhardt, Poseidonios (1921) 127 ff.

¹⁵²) S. o. Anm. 149.

pater, um 100 v. Chr., habe geschrieben *vidisse se qui navigasset ex Hispania in Aethiopiam commercii gratia*¹⁵³). Daß dieser Seefahrer Eudoxus wäre und eine Konfusion bei Varro oder Mela vorläge, ist durchaus nicht sicher. Ein dauernder Verkehr auf dem weiten und gefahrvollen Wege entstand nicht. Doch war Nepos und nach ihm Juba von Mauretanien, dieser nach Plinius, von der Umschiffbarkeit Afrikas überzeugt, und Juba konnte in seinem Königreich darüber mehr in Erfahrung bringen, als die Gelehrten in Alexandrien oder Rom. Leider hat Plinius Jubas Angaben nicht exzerpieren lassen. Wenn allerdings Juba beim Besuch des C. Caesar in Alexandrien eine zweite gaditanische Gallionsfigur auftauchen läßt, so wird man diese wohl für den Besuch des Thronerben vorbereitet haben, wie früher die Funde bei fürstlichen Visiten in Pompeji.

Der Seehandel Babyloniens und des persischen Golfs wurde durch den Niedergang des seleucidischen Reiches nur wenig berührt. Der Verkehr mit Indien scheint sich gegen die Mitte des 2. Jhs. v. Chr. sogar zu steigern, was u. a. mit der aktiven Seepolitik der baktrisch-indischen Könige zusammenhängen könnte (s. u.). Die Prägung von Seleucia am Tigris schwillt mengenmäßig zwischen 175 und 150 v. Chr. erheblich an; Antiochus IV. Epiphanes führt 168 v. Chr. in seiner Pompa bei Daphne¹⁵⁴) 800 Elefantenzähne vor, freilich keine anderen indischen Erzeugnisse, was trotz der Kürze des Berichts auffällt. Als die Parther Babylonien in Besitz nehmen, ändert sich nicht viel¹⁵⁵). Nach dem Tode des Antiochus VII. Sidetes 129 v. Chr. macht der bisherige Eparch von Mesene, Hyspaosines, wahrscheinlich ein Baktrer, sich selbständig und gibt dem renovierten Hafen Charax seinen Namen, nicht den des Partherkönigs Phraates. Die Prägung der Characene beginnt 125/4 v. Chr. mit griechischem Portät des Hyspaosines und Königstitel, als Rückseite dem sitzenden Hercules des Euthydemus von Bactrien; das könnte mit der Abstammung des Hyspaosines zusammenhängen oder auch mit Handelsverbindungen auf dem Land- oder Seewege. Mesene, das alte 'Seeland' bleibt von jetzt ab jahrhundertlang das wichtigste Umschlaggebiet zwischen Arabien, Iran und Indien einerseits, Babylonien andererseits. Von den mesenischen Städten gehen die Waren auf den Strömen oder mit Karawanen nach Seleucia am Tigris, Thapsacus, Palmyra und weiter.

Auch an der Einfahrt zum Golf könnte ein Fürstentum von ähnlicher Funktion, wenn auch geringerer Bedeutung aus einer verselbständigten Eparchie entstanden sein. Gerrha, von dem man wieder lange Zeit nichts hört, behielt vermutlich seine Stellung als Endpunkt der transarabischen Karawanenstraßen am persischen Golf. Die zuerst unter Darius sicher bezeugte Umschiffung Arabiens wurde von den Anliegern weiter geübt. Als um 115 v. Chr. Agenten des Chang-k'ien, der als Beauftragter des chinesischen Kaisers Wu-ti direkte Beziehungen zwischen China und dem parthischen Reich herstellt

¹⁵³) Plinius 11, 169. - Vgl. FGrH II C 175 f. - RE s. v. Coelius (geb. ca. 180-170 v. Chr.).

¹⁵⁴) Athenaeus V 194 C. - Overbeck, Schriftquellen 1991.

¹⁵⁵) Charax: RE s. vv. Alexandria 13, Charax 10. - Mesene: BMC Mesopotamia CXCV Taf. 43-55. - A. R. Bellinger, Yale Classical Studies 8, 1942, 51 ff. (Hyspaosines Baktrer). - W. W. Tarn, Greeks 53. 522. - Ormuz: ebd. 361 ff. 481 ff.

hatte, nach Mesene kamen, hörten sie, man könne von dort zur See in das Land des Sonnenunterganges gelangen (s. u. S. 55). Vermutlich wurde die Route von Arabern im kleinen Küstenhandel von Platz zu Platz befahren. Eine Folge des Zusammenbruchs der seleucidischen Herrschaft könnte, wie oben vermutet, gewesen sein, daß die Alexandriner an der Einfahrt zum persischen Golf vorbei bis Indien vordrangen; im persischen Golf selbst scheinen nach wie vor alexandrinische Schiffe in der Regel nicht verkehrt zu haben, was vermutlich die Araber verhinderten.

Die Expansion der indischen Seefahrt scheint während des späten Hellenismus besonders stark zu sein. Den direkten Seeverkehr mit dem persischen und dem arabischen Golf haben die bactrisch-indischen Könige - Demetrius (ca. 183-160 v. Chr.), Menander (Alleinherrscher ca. 160-150 v. Chr.), Apollodotus - planmäßig und erfolgreich gefördert. Alexanders Indushafen Patala wurde durch Demetrius erneuert. Apollodotus eroberte um 180 v. Chr. die Surastrene, wohin weder Alexander noch Seleucus Nicator gelangt waren. Er baute dort Barygaza zu einem Welthafen aus¹⁵⁶). Noch der Autor des *Periplus Maris Erythraei* (um 50 n. Chr.) sah in der Gegend von Barygaza Befestigungen, Tempel und große Brunnen, die er Alexander zuschrieb, ebenso wie die Eroberung des Gangeslandes. In beiden Fällen liegt eine Verwechslung mit Menander vor. Barygaza lag geschützt in der Tiefe seines Golfes und hatte weitausgreifende Landverbindungen mit dem Hinterland, bis Bactrien und Palibothra, gewiß auch Küstenverkehr mit Südindien. Das um 175 v. Chr. eroberte Gangesgebiet¹⁵⁷) mußte Menander um 168 wegen der Erhebung des Eucratides in Bactrien wieder räumen, daher es wohl nicht zum Ausbau eines Hafens an der Gangesmündung und zur Organisation des Seeverkehrs im bengalischen Golf gekommen ist. Um 120 fallen Patala und Barygaza an die Saker¹⁵⁸), die sich aber in das Wirtschaftsleben ihrer Untertanen nicht einmischen. Vielleicht entstanden schon unter den bactrisch-indischen Königen die bei Plinius genannten indischen Handelsplätze an der Somaliküste, Barygaza und promunturium Indorum; Agatharchides erwähnt sie aber noch nicht. Eine vereinzelt Nachricht über das Chola-Reich an der Ostseite Südindiens hat sich bei Aelianus erhalten¹⁵⁹). Zur Zeit des Eucratides von Bactrien hätte in Perimula ein Fürst namens Soras (Chola?) geherrscht; der gleichen Quelle entstammt vielleicht die Angabe des Plinius, Perimula sei *celeberrimum Indiae emporium*. Das vorderindische Perimula, nicht zu verwechseln mit dem hinterindischen auf der Ostseite der goldenen Chersonnes, dürfte in der Nähe von Cap Cory gelegen haben. Bedeutung konnte der Platz in erster Linie durch Seeverkehr an der Ostseite Vorderindiens und im bengalischen Golf bekommen. Daß ein Grieche im 2. Jh. v. Chr. über die Verhältnisse des Chola-Reiches geschrieben zu haben scheint, ist bemerkenswert. Vielleicht gab es an den Höfen der bactrisch-indischen Könige außer den glänzenden Stempel-schneidern der Münzen noch mehr Vertreter griechischer Kultur.

¹⁵⁶) Strabo XI 11, 1. 516. - PME § 41. 48. 61. - W. W. Tarn, *Greeks* 147 f. 234. 260 f. - F. Altheim, *Alexander und Asien* 179 ff. - Ders., *Weltgeschichte Asiens* II 324.

¹⁵⁷) W. W. Tarn, *Greeks* 133. - F. Altheim, *Alexander und Asien* 179 ff.

¹⁵⁸) W. W. Tarn, *Greeks* 320.

¹⁵⁹) Aelianus, *nat. an.* 15, 3. - W. W. Tarn, *Greeks* 56 ff.

(Eine 1899 im Gebiet von Inyānga - ca. 250 km westlich Beira - durch Carl Peters von einem Polizei-offizier Birch erworbene Serie graeco-indischer und indoscythischer Münzen gelangte höchst wahrscheinlich erst kurz vorher nach Südafrika, wie von Mr. J. F. Schofield, früher Direktor des Museums in Durban, ermittelt wurde. Weitere antike Münzen, die gelegentlich in Südafrika auftauchten, scheinen ebenfalls neuerdings dorthin verschleppt zu sein. Ein angeblich in der Gegend des Zambesi gefundenes Ushebti, das Peters ebenfalls von Birch erhielt, ist falsch¹⁶⁰).

Vage Gerüchte von Madagaskar und den Comoren erreichten die griechischen Länder des Ostens. Sie bilden das reale Substrat für die Utopie des Iambulus, die spätestens im 2./1. Jh. v. Chr. entstanden sein wird; Diodor hat sie exzerpiert¹⁶¹). Iambulus gelangt von Aethiopien in langer Seefahrt nach einem Inselland im fernen Süden, wo seine Utopie spielt. Später setzt man ihn wieder auf ein Schiff, und schließlich kommt er nach Palibothra, wo ihn ein griechenfreundlicher König gnädig aufnimmt und nach 'Persis' weiterschickt. Die Rückreise von Madagaskar muß wohl über Ceylon und den bengalischen Golf geführt haben. Nicht viel später scheinen die Hovas aus Java in Madagaskar eingewandert zu sein, denn ihre Sprache enthält nur ganz wenige Worte Sanskrit; nach der Hinduisierung Javas würden es mehr sein.

Das an sich reiche i n d i s c h e Q u e l l e n m a t e r i a l ist auch für die späthellenistische Zeit wegen des fast völligen Mangels an gesicherten Datierungen nur unter allem Vorbehalt in das Mosaik einzusetzen. Ich beschränke mich daher auf das Milindapañha und das Niddesa. Das im Kern hellenistische Māhābhārata enthält spätere Interpolationen und bleibt besser bei Seite.

Das Milindapañha¹⁶²) ist ein Religionsgespräch, in dem sich König Menander von einem buddhistischen Mönch Nāgasena die Haltung des Frommen in der Welt erläutern läßt. Das Werk hat zwei Teile, von denen der erste mit einiger Wahrscheinlichkeit kurz nach dem Tode Menanders (ca. 150 v. Chr.), der zweite später, vermutungsweise in den Anfang des 1. Jh. v. Chr. angesetzt wird. Die hier interessierenden Stellen stehen im zweiten Teil. Der Fromme soll sein, wie ein starkes, aus verschiedenartigen Hölzern gezimmertes Schiff, das viele Menschen trägt und den Wogen standhält, wenn es über das unermessliche brüllende Meer fährt, wo keine Küste zu erblicken ist. Also ist Hochseefahrt mit starken Schiffen über weite Entfernungen aufgekommen anstatt vorsichtiger Küstenfahrt. Die von Indern besuchten Länder und Orte werden in Gruppen aufgeführt, die verschiedene Routen erkennen lassen, wenn auch

¹⁶⁰) C. Peters, Im Goldland des Altertums (1902) 124. 356 f. (Verzeichnis). - M. Chvostov a. a. O. 93. 347. M. P. Charlesworth, Num. Chron. 1949, 107 ff. - Mr. Schofield verdanke ich die Mitteilung, daß die Münzen nicht in Afrika gefunden sind.

¹⁶¹) Diodor II 55-60. - RE s. v. - T. S. Brown, Onasicritus (1949) 72 ff. (Literatur). - N. J. Krom, Hindoejavaansch Geschiedenis² (1931) 38 ff. 65. - W. Stechow, Petermanns Mitteilungen 1924, 84 ff. - F. Altheim, Alexander und Asien 139 ff. - Ders., Weltgeschichte Asiens II 155 ff. - G. Coedès, Les états hindouisés de l'Indochine et d'Indonésie (1948). Histoire du monde VIII². 25. - M. Chvostov a. a. O. 90. 383. - W. W. Tarn, Proc. Brit. Ac. 1933, 129 (3. Jh. v. Chr.?).

¹⁶²) T. W. Rhys David, The questions of king Milinda. Sacred books of the East Bd. 35 f., Bd. 36, 297 ff. 269. 203 f. 211. - W. W. Tarn, Greeks 414 ff. (Datierung). - J. Gonda, Mnemosyne 2, 1949, 44 ff. (der Datierung zustimmend).

der Verlauf im Einzelnen nicht erhellt: 1) Vanga (Bengalen) - Takkola (in Hinterindien, bei Ptolemaeus an der Westküste der goldenen Chersonnes) - China (Cina); 2) Suvira und Surat (bei Bombay) - Alexandria (wohl ad Aegyptum); 3) Coromandelküste - das ferne Indien (Malaya und die Sunda-inseln?). Dann wieder wird erklärt, Nirvana sei überall erreichbar, auch in Alexandrien oder China, also den äußersten von Indern erreichten Zielen. Unter der bunten Bevölkerung einer indischen Großstadt werden auch Chinesen genannt. China scheint nicht auf dem Seewege um Hinterindien aufgesucht zu werden, sondern wohl auf Landwegen, da Ortsnamen, die mit Wahrscheinlichkeit auf die Ostseite Indochinas zu beziehen wären, im Milindapañha nicht erscheinen.

Das Niddesa¹⁶³) ist ein 'alter' buddhistischer Kommentar in Pāli, mit ähnlichen Reihen von Länder- und Ortsnamen. Im Westen wird 'Großgriechenland', Paramayona, genannt, China nicht. Der Versuch, das Niddesa wegen der Übereinstimmung von Ortsnamen mit solchen bei Ptolemaeus später als diesen anzusetzen, berücksichtigt nicht, daß Ptolemaeus teilweise frühere Quellen benutzt.

Es ist nicht festzustellen, ob die seit dem 1. Jh. n. Chr. deutlich erkennbare vorderindische Kolonisation in Burma, Malaya, dem südlichen Indochina und Indonesien in späthellenistischer Zeit schon weit vorgeschritten war, was an sich nicht unwahrscheinlich wäre¹⁶⁴). Nur einzelne, z. T. unsichere Symptome warnen davor, die Vermutung ganz abzulehnen. Nach einer allerdings späten chinesischen Quelle begann eine javanische Aera schon 65 v. Chr., hätte also damals ein gefestigtes Gemeinwesen in Java bestanden, doch wohl ein indisches¹⁶⁵). Eine Legende, über deren möglichen historischen Gehalt keine Sicherheit zu gewinnen ist, erzählt von einer Missionstätigkeit der Zeit Menanders in Siam, die eine entsprechende Verkehrsverbindung voraussetzen würde. An eine berühmte Buddhastatue aus 'Smaragd' in Bangkok knüpfen sich mehrere Legenden über ihre Herkunft¹⁶⁶). Nach der einen dieser Legenden soll sie Nāgasena, der geistliche Berater des Menander im Milindapañha für Missionszwecke in Hinterindien gefertigt haben. Nach einer anderen Version wäre sie allerdings jünger. Eine Photographie würde gestatten, die Frage zu entscheiden, war mir aber nicht erreichbar. Zuverlässiger scheint eine vereinzelte Nachricht der ceylonesischen Chronik Mahāwamsa¹⁶⁷). Als zwischen 101 und 77 v. Chr. eine große Pagode aus den kostbarsten Stoffen erbaut wird, fehlt es an Silber. Da kommt ein Kaufmann aus dem Goldlande und entdeckt ein Vorkommen. Demnach wären damals Inder nach dem Osten gegangen, um dort nach Edelmetall zu suchen. Die Erwähnung des *prospector* erfolgt so beiläufig und ohne Tendenz, daß man geneigt ist, der Nachricht Glauben zu schenken.

¹⁶³) S. Lévi, Le Niddesa et le Brhatkathā; Études asiatiques de l'École française d'Extrême Orient, 2, 1 ff.

¹⁶⁴) G. Coedès, États hindouisés 34 ff. 41 ff. 52 ff. - E. Ferrand, Journ. Asiatique 13, 1919, 1 ff. - J. Gonda, Sanskrit in Indonesia (Nagpur 1952) u. a. m.

¹⁶⁵) Ming-shu c. 324, zitiert von E. Ferrand a. a. O. 21 Anm. 1.

¹⁶⁶) G. Coedès, BÉFEO 25, 1925, 112; 30, 1931, 448.

¹⁶⁷) Mahāwamsa übers. W. Geiger 188. - CLIndia I 608.

Späthellenistisch sind ferner anscheinend Nachrichten bei Mela und Plinius, die sich auf die Meere und Küsten des bengalischen Golfs und des südlichen China beziehen¹⁶⁸). Sie stammen aus Varro, mit Ausnahme einer Chorographie der südchinesischen Küste bei Plinius. Varro hat einen griechischen Sammelschriftsteller ab- oder ausgeschrieben; zu den primären Quellen durchzudringen dürfte nicht möglich sein. Die Stellen sind folgende:

Plinius 6

53 *A Caspio mari Scythicoque oceano in Eoum (oceanum) cursus inflectitur ad orientem conversa litorum fronte. Inhabitabilis eius (cursus) prima pars a Scythico promunturio ob nives, proxima inculta saevitia gentium. Anthropophagi Scythae insident humanis corporibus vescentes. ideo iuxta vastae solitudinis ferarumque multitudo haud dissimilem hominum immanitatem obsidens. Iterum deinde Scythae iterumque deserta cum beluis usque ad iugum incubans mari quod vocatur Tabim. Nec ante dimidiam ferme longitudinem eius orae quae spectat orientem inhabitatur illa regio.*

54 *Primi sunt hominum qui noscantur Seres lanicio silvarum nobilis, perfusam aqua depectentes frondium canitiem, unde feminis nostris labor redordiendi fila rursusque texendi. tam multiplici opere, tam longinquo orbe petitur, ut in publico matrona traluceat. Seres mites quidem, sed et ipsis feris similes coetum reliquorum mortalium fugiunt, commercia expectant.*

55 *Primum eorum noscitur flumen Psitharas, proximum Cambari, tertium Lanos, a quo promunturium Chryse, sinus Cinnaba, flumen Atianos, sinus et gens hominum Attacorum, apricis ab omni noxio adflatu seclusa collibus. de iis privatim condidit volumen Amometus, sicut Hecataeus de Hyperboreis. Ab Attacoris*

Mela 3

58... *aliquot et illis oris quas desertas diximus aequae desertae adiacent, quas sine propriis nominibus Scythicas vocant.*
59 *Ab his in Eoum mare cursus inflectitur, inque oram terra spectantis orientem. pertinet haec a Scythico promunturio adposita (ad Colida der Ausgaben ist eine unnötige Konjektur) primum ob nives invia, deinde ob immanitatem habitantium inculta. Scythae sunt Androphagae et Sacae, distincti regione, quia feris scattet, inhabitabili, 60 vasta deinde iterum loca beluae infestant, usque ad montem mari imminentem nomine Tabim. longe ab eo Taurus adtollitur. (Vgl. 68: Tamus promunturium est quod Taurus adtollit).*

Seres intersunt, genus plenum iustitiae, et commercio quod rebus in solitudine relictis peragit notissimum.

61 - 66 Vorderindien

67 *oras tenent ab Indo ad Gangem Palibothri, a Gange ad Colida, nisi ubi magis quam ut habitetur exaestuat, atrae gentes et quodammodo Aethiopes.*

ab Colide ad Tamum recta sunt litora, timidique populi et marinis opibus adfatim dites.

68 *Tamus promunturium est, quod Taurus adtollit (vgl. 60).*

Colis alter Eoae partis angulus initiumque lateris (Indiae) ad meridiem versi, Ganges et Indus amnes.

Folgt Lauf des Ganges 69 des Indus. 70 ad

¹⁶⁸) F. Altheim, Weltgeschichte Asiens I 2 ff. 348 f. (Apollodorus von Artemita). - W. W. Tarn, Greeks 84 A 5. - *Tocharer*: W. W. Tarn, Greeks 515 ff. G. Haloun, Zeitschr. d. deutschen morgenländischen Ges. 91, 1937, 243 ff. - *Thuni*: Dionysius Periegeta v. 748-752, G. Grmin II 151 (Parallelstellen, Lesarten). - G. Haloun a. a. O. und passim. - F. Altheim a. a. O. - *Casiri*: Ctesias fgt. 20, 2. Bassarica fgt. 16, G. Grmin II xxvii f. (Parallelstellen, Lesarten). - Ptolemaeus VII 1, 42. 47. 49. VIII 26, 7. - A. Berthelot a. a. O. 285 ff. - E. Herzfeld, Arch. Mitt. Iran I 94. - RE s. v. Casiri, *Κασσιρωάτου* (andere Auffassung). - A. Mc Crindle, Ptolemy's geography of India and Southern Asia; Indian antiquary 13, 1884, 313 ff.

gentis Thuni (Lesart u. a. Chuni), et Fo- Tamum insula est Chryse, ad Gangen Ar-
cari et iam Indorum Casiri introrsus ad gyre. Folgt Ceylon.
Scythas versi humanis corporibus ves-
cuntur.

Gemeinsam ist Mela und Plinius ein Itinerar, das vom Caspischen Meer zur Küste Ostasiens und weiter bis Burma führt (Mela 3, 58-60, 88; Plinius 6, 53 f.). Es zerfällt in zwei Teilstrecken. Die erste geht östlich über Land; sie beginnt bei einem *Scythicum promunturium*, das an der Ostseite des Caspischen Meeres zu suchen sein wird und endet hoch im Norden mit einem Cap Tabis. Dazwischen liegen Gebiete wilder Stämme und menschenleere Wüsteneien. Der Weg führt also durch Sibirien, vielleicht ist das Cap Tabis Kamtschatka? Die zweite, südlich gerichtete Strecke entspricht zunächst der Küste Ostasiens. Ihre nördliche Hälfte ist unbewohnt, worunter wohl das Fehlen städtischer oder dörflicher Siedelungen zu verstehen ist. Dann folgen die Serer, über die Plinius ausführlicher ist als Mela. Das Ende der Strecke bildet Cap Tamus (nur Mela 68 f)¹⁶⁹). Dies Cap ist ein Ausläufer des Taurus, also eines Gebirges, auf das der Name des kleinasiatischen Taurus übertragen war. Es bildet auch den Endpunkt einer süd-nördlichen Seeroute von Cap Colis her, dessen Lage - Cap Cory - eindeutig bezeichnet wird (s. u.). Demnach liegt Cap Tamus am bengalischen Golf; sehr wahrscheinlich ist es Cap Negrals in Burma, mit dem die Gebirgskette von Arakan an das Meer stößt. Dann müßte die zweite, ostasiatische Strecke des Itinerars den südlichen Teil der chinesischen Küste mit dem anschließenden Landweg, durch Burma (?) umfassen. Mela bemerkt noch, daß bei Tamus eine 'Insel' namens Chryse, am Ganges eine solche namens Argyre liege, was ganz ungefähr den von Ptolemaeus für die dortigen Küstenstriche verwendeten Bezeichnungen entspricht, also die Lokalisierung bestätigt.

Nur Mela (3, 67-70) hat weitere Angaben über Örtlichkeiten im bengalischen Golf, die wohl ebenfalls aus Varro stammen und das bisher besprochene fernöstliche Itinerar fortsetzen. Colis¹⁷⁰) (3, 68) bildet die zweite Ecke des östlichen Raumes und liegt da, wo sich die Küste Indiens südwärts wendet, d. h. südwärts zu blicken beginnt. Nach der Vorstellung des Eratosthenes und noch des Ptolemaeus von der Gestalt Vorderindiens besteht kein Zweifel, daß Cap Cory gemeint ist, ganz abgesehen vom Gleichklang der Namen. Von Cap Colis nordwärts nach Cap Tamus verläuft die Küste gerade, d. h. ungebrochen und wird von friedlichen, durch *marinae opes* wohlhabend gewordenen Menschen bewohnt, worunter wohl in erster Linie die Tamilen zu verstehen sind, in deren Lande die wichtigsten Fundorte von Perlen liegen. Wegen der kaufmännischen Initiative der Cholas wird wohl auch Cap Colis im Süden als Ausgangspunkt, Cap Tamus im Norden als Ziel dieser an der Ostküste Vorderindiens verlaufenden Küstenroute genannt. Von einer Überquerung des benga-

¹⁶⁹) RE s. v. Tamarus. Ptolemaeus VII 2, 3. - A. Berthelot a. a. O. 380 f. - A. Mc Crindle a. a. O. 372 f.

¹⁷⁰) RE s. v. Kory. Marcianus, Periplus maris exteri I 35, G. Grmin I 535. - Dionysius periegeta 1148 ebd. II 175. - Ptolemaeus I 13, 1. A. Mc Crindle a. a. O. 331 f. - A. Berthelot a. a. O. 330 f.

lischen Golfs oder von Verbindungen mit der Küste Malayas und den Sunda-inseln ist nichts angedeutet. Diesem Stande des Wissens entspricht auch, daß Mela den Inselcharakter Ceylons bezweifelt.

Demnach entnahm Varro seiner Quelle ein Itinerar, das zunächst vom Caspischen Meer an einen weit nördlich gelegenen Punkt der ostasiatischen Küste führte, dann der chinesischen Küste entlang ging, weiter zu Lande auf dem Burmaweg(?) den bengalischen Golf erreichte und über die Gangesmündung an der Küste hin nach dem Cholareich führte. Dieses Itinerar muß jünger sein als Eratosthenes, der vom fernen Osten noch nichts weiß; eine sichere Grenze nach unten ist nicht zu ermitteln, nur dürften schon im 1. Jh. v. Chr. die Verbindungen zwischen Vorderindien und der Westseite Hinterindiens enger geworden sein. Gegen einen relativ späten Ansatz spricht auch der Umstand, daß nur von Serern, nicht auch von Sinern die Rede ist, also der Name China noch nicht gebräuchlich zu sein scheint¹⁷¹). Dieser kam vermutlich nach der Eroberung Südchinas durch die Dynastie Ts'in im späteren 3. Jh. v. Chr. auf, drang aber vielleicht vorerst nicht durch, da die chinesischen Südprovinzen bald wieder abfielen und erst gegen Ende des 2. Jhs. v. Chr. endgültig dem Reiche einverleibt wurden (s. u. S. 55).

Nicht aus Varro stammt anscheinend die erwähnte, nur bei Plinius erscheinende Chorographie der südchinesischen Küste (6, 55). Sie ist im Gegensatz zu der varronischen Route südnördlich gerichtet. Am Anfang erscheint der Fluß Psitharas, Aspithras bei Ptolemaeus, der rote Fluß in Tonking, am Ende die Attacori. Zwischen den beiden Endpunkten der Chorographie, die kein Handelsitinerar ist, da Häfen und Städte nicht genannt sind, werden vier Flüsse aufgezählt, ferner ein Cap und ein Busen, kaum mit Zuversicht zu identifizieren. Die graecisierten Namen scheinen sich, mit zwei Ausnahmen, nicht aus einer bekannten Sprache ableiten zu lassen. Nur die Attacori gehen auf das indische Uttara-kuru, also ein Sanskritwort, zurück, und bei dem Cap Chryse liegt es nahe, an einen der indischen Ausdrücke für das 'Goldland' zu denken. Demnach wäre die südchinesische Küste von Indern befahren worden, die auch Griechen bzw. Graeco-Inder beteiligt oder ihnen doch Mitteilungen gemacht hätten.

Bei den Attacori läßt Plinius eine Landroute beginnen, die nach Indien führt. Sie geht durch das Gebiet der Thuni und Thocari und endet bei den Casiri, die wohl mit den Caspiraei identisch sind, den schnellflüssigen, durch ihre Kletterkunst berühmten Bergbewohnern des Himalaja; schon Ctesias kennt sie. Da die Tocharer - Yüe-tchi - erst durch ihre Eroberung Baktriens um 130 v. Chr. politisch wichtig wurden, wird die Quelle des Plinius nicht älter gewesen sein.

Eine untere Zeitgrenze ergibt sich zunächst daraus, daß, wie gesagt, die Siner noch (?) nicht genannt sind, diese Bezeichnung für Südchina also noch nicht durchgedrungen sein könnte. Nach der Unterwerfung der Südprovinzen des chinesischen Reiches durch Kaiser Wu-ti, 114 v. Chr. (s. u. S. 55) dürften

¹⁷¹) Kenneth Scott Latourette, *The Chinese, their history and culture*² (1949). 98 (Literatur). - J. Laufer, *Toung Pao* 1912, 719 ff. - H. Pelliot ebd. 1913 42 f. - H. Yule, *Cathay and the way thither*² (1915) I, 1 ff.

sich jedenfalls die Inder aus diesen Gebieten zurückgezogen haben. Daß die Routen der plinianischen Chorographie erst seit dem 2. Jh. v. Chr. benutzt wären, ist nicht gesagt; schon Patrocles könnte wenigstens von der chinesischen Küste gehört haben und Asoka (s. o. S. 40) missionierte vielleicht in der Gegend von Rangoon, wo die Burmastraße nach Südchina endete, falls sie schon bestand.

Zusammengenommen ergeben die Nachrichten bei Plinius und Mela, soweit sie aus Varro stammen, sowie die Chorographie der südchinesischen Küste bei Plinius m. E. Folgendes. Im 2. Jh. v. Chr. hat Indien auf zwei Landwegen Verbindung mit China, über Burma (?) nach Yün-nan und über Baktrien nach Szechuan. Von Tongking aus wird die südchinesische Küste bis zum Jangtsekiang von indischen Seeleuten befahren. Diese Verbindungen werden auch griechischen Händlern und Geographen bekannt, wenn auch nicht Alexandrinern. Als Zwischenquelle für Varro und Plinius ist Apollodorus von Artemita angenommen worden.

Die griechischen und indischen Quellen berichten nichts von der eigenen Seefahrt der Chinesen, die schon im 5. Jh. v. Chr. zwischen Hoangho und Jangtsekiang der Küste entlang geübt, im 4. und 3. Jh. auf das offene Meer ausgedehnt wurde. Der dynamische Kaiser Wu-ti (140-86 v. Chr.) verfügte über eine für Strom- und auch Seefahrt geeignete Kriegs- und Transportflotte, als er seit 114 v. Chr. daran ging, die nach vorübergehender Eroberung durch Ts'in, am Ende des 3. Jhs. v. Chr. wieder abgefallenen Völker Südchinas endgültig dem Reich einzugliedern¹⁷²). Die 'Rebellen', die Yüe, hatten jetzt ebenfalls kampffähige Schiffe, die anfangs den chinesischen sogar überlegen waren; im 3. Jh. war davon noch nichts zu bemerken gewesen. Der 'wellenberuhigende General' Lu Po-tê und der 'Turmschiff-General' Yang P'u schlugen die Yüe in Fluß- und Seekämpfen; Yang P'u befehligte ferner 107 v. Chr. bei der Unterwerfung Koreas die Seestreitkräfte; ein 'meerdurchquerender General' Nan Yüe wird genannt. Nach - jüngeren - Abbildungen waren die Turmschiffe massive, hochgebaute Fahrzeuge, mit Luken für Bogenschützen, Wurfmaschinen auf dem Oberdeck, einer Reihe Ruder.

(Weiter versuchte Wu-ti, eine Landverbindung mit Indien herzustellen, durch die er an den nördlichen Teil des bengalischen Golfs gelangt sein würde¹⁷³). Der kaiserliche Bevollmächtigte Chang K'ien bemerkte um 123 v. Chr. in Baktrien chinesische Waren, Stoffe und Bambus aus Szechuan. Die Baktrer erklärten, sie in Shen-tu (Indien) einzukaufen; Shen-tu läge südöstlich von Baktrien und grenzte an das Meer; also ist Bengalen gemeint. Vier

¹⁷²) Ts'ien Han shu 28 b. O. Franke a. a. O. 322 ff. (Eroberung seit 135 v. Chr.); 339 f. (Yünnan 109 v. Chr.); 325 (Korea 107 v. Chr.). - Ts'ien Han shu 64 und Ssê-ma Ts'ien c. 113. (Marine), teilweise übers. F. Krause Text 5-8. - Schiffsformen: F. Krause a. a. O. 95. Schiffe der Yüe: Ssê-ma Ts'ien c. 30 (Chavannes a. a. O. III 587).

¹⁷³) Ssê-ma Ts'ien c. 123 übers. F. Hirth, Journ. Am. Oriental Soc. 37, 1917, 89 ff. § 53-57. 80; Ts'ien Han shu c. 61 übers. R. Wylie, Journ. anthropological Inst. (London) 10, 1881, 66 ff. (Wege nach Indien); ebd. c. 96 A übers. F. Hirth, China and the Roman Orient (1885) B und 145 Anm. 1 (T'iao-tchi); dazu E. Chavannes, Toung Pao (1907) 91. 185. - O. Franke a. a. O. I 337 ff. III 185. - W. W. Tarn, Greeks 87. 513 ff. - G. Haloun, Zeitschr. d. deutschen morgenländischen Ges. 91, 1937, 250 (Quellenkritik).

Expeditionen, die über Szechuan Indien zu erreichen suchten, kamen nicht durch, hörten jedoch, daß Kaufleute aus Szechuan nach Yün-nan und Annam gelangten, die Verbindung also inoffiziell wahrscheinlich längst bestand. Später, als 109 v. Chr. auch Yün-nan von den Chinesen erobert war, gingen chinesische Gesandtschaften nach Indien, vermutlich über Assam¹⁷⁴). In Yün-nan wären ferner die Chinesen an das nördliche Ende der Burmastraße gelangt, wenn diese, wie es möglich ist, schon benutzt wurde; doch wird sie in den chinesischen Quellen nicht erwähnt).

Vielleicht weil die Landverbindung mit Indien kaum genügend gesichert werden konnte - sie führte durch das Gebiet freier, räuberischer Stämme - suchte Wu-ti eine Seeverbindung mit den 'Barbaren des Westens', auf dem Wege um die Ostseite Indochinas, was ein kühnes Unternehmen war¹⁷⁵). Kaiserliche Handelsagenten reisten zu den Barbaren und tauschten von diesen Perlen und Edelsteine gegen Gold und Seide ein. Die Fahrt begann an der nunmehrigen Südgrenze des Reiches, in Tonking oder Annam; später übernahmen verschiedene Barbaren 'der Reihe nach' die Beförderung, wurden also die Schiffe mehrmals gewechselt; daraus folgt, daß die Küstenstämme Indochinas jetzt seetüchtige Schiffe besaßen. Die Ausreise dauerte zwölf Monate. Es werden fünf Etappen genannt bis zum Endziel, dem Reiche Huang-tche. Leider ist kein Name mit einer sonst bekannten Örtlichkeit sicher zu identifizieren, so daß unbekannt bleibt, wie weit die Chinesen gelangten. Huang-tche ist mit ziemlich gleichwertigen Gründen in Indochina, Sumatra, Malaya, an der Coromandelküste und in Abessinien angesetzt worden. Der Verkehr mit Huang-tche, wo immer am indischen Meer es gelegen haben mag, spielte sich ein. Die Route ist wieder erwähnt unter dem Usurpator Wang Mang (1-6 n. Chr.); sie wird jetzt ohne Schiffswechsel von beiden Seiten her befahren. Südlich von Huang-tche ist ein Reich Ssü (bzw. Yi oder Ki)-tcheng-pu genannt, von wo die Chinesen die Rückreise antreten, - auch dieses nicht zu identifizieren. Jedenfalls aber kann als möglich angenommen werden, daß seit dem Ende des 2. Jhs. v. Chr. ziemlich regelmäßige Seeverbindung bis an den bengalischen Golf bestand; wie weit sie reichte, weiß man nicht. Endlich hat, wie erwähnt, Chang K'ien um 115 v. Chr., als er für die Chinesen den Weg nach dem Partherreich eröffnet hatte, auch einen Agenten nach T'iao-tchi - Chaldaea, Mesene - am persischen Golf geschickt. Dieser erfuhr, man könne von dort in 100 bzw. 200 Tagen zur See in das Land des Sonnenunterganges gelangen, d. h. Arabien umfahren. Auch später gingen noch Gesandtschaften nach T'iao-tchi. Ob es in den Plänen Wu-ti's gelegen haben könnte, Berührung mit dem Lande des Sonnenunterganges zu suchen, ist unbekannt.

¹⁷⁴) P. Pelliot, BÉFEO 4, 1904, 131 ff. (Burma). - M. Wheeler, Rome beyond the imperial frontiers (1954) 155 f.

¹⁷⁵) Ts'ien Han shu c. 28 übers. P. Pelliot, Toung Pao 13, 1912, 457 ff. - Huang-tche: A. Herrmann, Zeitschr. Ges. f. Erdkunde 1913, 553 ff. (Abessinien); E. Ferrand, Journ. Asiatique 13, 1919, 196 f. (Kañci); J. Laufer, Field Museum publ. 177 (1914) 80 Anm. 2 (Malaya); M. Lamster, Tijdschrift Nederlandsch aardrijkskundig genootschap 45, 1928, 991 ff. (Indonesien); E. van Eerde ebd. 577 ff. (Sumatra, m. E. am wahrscheinlichsten); J. J. L. Duyvendak, China's discovery of Africa (1949). - G. Coedès a. a. O. 108, u. a. m. Ts'ien Han shu c. 99 übers. bei O. N. Stange, Die Monographie über Wang Mang (1939) 15. 77. 143. (kürzer).

Wie gesagt, erfolgen während des späteren Hellenismus die für lange Jahrhunderte entscheidenden Fortschritte im gesamten Gebiet der südasiatischen Seefahrt. Die Alexandriner drangen an der ostafrikanischen Küste häufiger in die Äquatorialzone vor; sie nahmen direkte Verbindung mit der Westküste Indiens auf. In den persischen Golf, in den bengalischen Meerbusen und nach Ceylon gelangten sie anscheinend nicht. Andere Griechen, vielleicht Graeco-Inder, erhielten Kenntnis von der südchinesischen Küste und dem Burmaweg. Eudoxus von Cyzicus suchte auf dem Umweg um Afrika Indien zu erreichen. Die Griechen waren dabei nicht Entdecker, sondern schlossen sich den ihnen vorausgegangenen Südarabern, Indern und Karthagern an; nur für die ostafrikanische Küste ist das Verhältnis zweifelhaft. Über die diskreten Phoenizier ist nichts auszusagen. Südaraber befuhren weiterhin die ostafrikanische Küste. Ihre aktive Beteiligung am Handel mit Indien ist kaum nachweisbar; vielleicht nicht sehr wahrscheinlich, da alle Luxus treibenden Kulturvölker zu ihnen kamen, um die einzigartigen Kostbarkeiten ihres Landes zu holen. Für das axumitische Reich gilt das Gleiche. Im persischen Golf bewahrte Mesene durch die Zeiten seine Stellung als Mittler zwischen den Ländern des Südostens und Babylonien mit seinen Nachbargebieten. Arabien wurde umfahren. Die Inder gelangten in westlicher Richtung zur Somaliküste und bis in den südlichen Teil des arabischen Golfs, nicht aber zu den nördlicher gelegenen ptolemaeischen Häfen. Ihre Schiffahrt nach Westen geht aus vom Indusgebiet, Barygaza und wohl auch von der tamilischen Küste im Süden der Halbinsel. Im bengalischen Golf verkehren indische Schiffe nach Ceylon und Burma; vielleicht auch schon vom Chola-Reich nach Malaya und Indonesien. Vorübergehend wird die südchinesische Küste von indischen Schiffen befahren, im Anschluß an den Burmaweg oder eine andere Landverbindung zwischen Bengalen und Tonking. Javaner könnten bereits den Weg nach Madagaskar gefunden haben. In China eroberte Kaiser Wu-ti endgültig die Südprovinzen bis Annam. Von hier aus suchte er, um die Ostseite Hinterindiens, Verbindung mit den westlichen Barbaren, wobei seine Agenten jedenfalls nahe an den bengalischen Golf gelangten. So war ein erster Kontakt mit den indischen Seerouten hergestellt, noch nicht mit den alexandrinischen. Aus Mesene berichtete ein kaiserlicher Agent von der Möglichkeit, Arabien westwärts zu umfahren; Folgen hatte diese Nachricht zunächst nicht.

Der Ausdehnung der Handelsgebiete und der Hochseefahrt müssen Fortschritte im Schiffbau entsprochen haben. Wie die alexandrinischen Frachter aussahen, ist nicht bekannt. Die indischen waren breite, hochgebaute Dreimaster mit Rudern, die chinesischen, wenn sie den Kriegsschiffen entsprachen, glichen den späteren Dschunken.

Im ptolemaeischen Ägypten waren die wertvollen Erzeugnisse Aethiopiens, der Somaliküste und Indiens überwiegend Monopolware, weshalb auch die Schiffe, die sie brachten, für die königliche Ökonomie fuhren. Daneben bestand privater Handel, über den wenig bekannt ist. Außerhalb des arabischen Golfs reiste man in Geleitzügen mit militärischer Bedeckung, der Seeräuber wegen. Für den persischen Golf liegen Nachrichten nicht vor, ist aber Privatinitiative und eine entsprechende Organisation der Handelsschiffahrt anzu-

nehmen. In Indien scheint die Seefahrt gegenüber der Staatsverwaltung selbständig zu sein. Die Jātakas lassen erkennen, daß mehrere Händler zusammen ein Schiff chartern, wie zur Zeit Sindbads des Seefahrers. Von Piratengefahr ist merkwürdigerweise nicht die Rede. Die chinesischen Schiffe fahren in kaiserlicher Regie, soweit man von ihnen hört.

Der Anlaß zu der hohen Entwicklung der Seefahrt in den südasiatischen Meeren liegt hauptsächlich in dem ständig wachsenden Bedarf Ägyptens, Vorderasiens, der Mittelmeerländer und Chinas nach äthiopischen, arabischen, indischen Luxusgütern, besonders Aromata, Edelsteinen, Elfenbein, Ebenholz, Gold, für Ägypten auch Negersklaven. Die westlichen Länder zahlen für ihren Import teilweise mit Gold und Silber, wobei die Münzen anscheinend eingeschmolzen wurden, denn hellenistische Prägungen sind in Arabien und Indien kaum gefunden worden. Nach Indien wurden ferner u. a. Mädchen exportiert. Wie weit vor der Kaiserzeit Fertigwaren auf dem Seewege nach Arabien und Indien kamen, läßt sich noch nicht übersehen. China tauscht Seide und Gold gegen die Kostbarkeiten der Barbaren. Mengenmäßig scheint der gesamte Warenverkehr nur gering gewesen zu sein; bloß nordindisches Holz gelangte wohl in größerem Umfang nach dem persischen Golf wie vorher und später.

Nachtrag z. S. 33:

Bei Dar es Salam wurde 1907 eine Tetradrachme Ptolemaeus' X. (115-80 v. Chr.) gefunden¹⁷⁶).

¹⁷⁶) F. Stuhlmann, Beiträge zur Kulturgeschichte von Ostafrika. Deutsch-Ostafrika Bd. 10. Berlin 1909. 843, Abb.