

Südasiatische Seefahrt im Altertum II*).

Teil I: Seite 8—58.

Von

Richard Delbrueck †.

Der abschließende Teil der Arbeit behandelt die Zeit vom Ende der römischen Republik bis zum Islam. Für diese erste Orientierung auf einem weltweiten Gebiet ist darauf verzichtet, die geographischen, ethnographischen, wirtschaftlichen, politischen und technischen Voraussetzungen für die Entstehung und den Bestand der verschiedenen Seeverbindungen mehr als andeutend zu berühren: Küstengestaltung, Landungsmöglichkeiten, Meeres- und Windströmungen, anschließende Landverbindungen, Bedürfnisse der vom Meer aus versorgten Hochkulturen, Drang nach Siedelungsland, Missionstrieb, das Vorhandensein oder Fehlen von Holz für den Schiffbau, die technische und seemännische Veranlagung der beteiligten Völker und noch manches andere. — Nur knapp behandelt sind einzelne Teilgebiete, für die entweder maßgebende Bearbeitungen vorliegen, wie die ausgezeichneten Arbeiten von Chvostov und Warmington über den Seeverkehr des römischen Reichs mit Indien, oder aber die Meinungen der Sachverständigen in wichtigen Punkten unvereinbar auseinandergehen, wie über die Darstellung des Cl. Ptolemaeus für *India extra Gangem*. Eine Ausschöpfung der chinesischen Quellen ist zur Zeit noch nicht möglich, weil nur ein geringer Teil davon in ausreichenden Übersetzungen vorliegt.

Daß mir trotz aller Bemühungen wichtige Literatur entgangen oder nicht zugänglich gewesen ist, muß ich leider annehmen. Die in Vorbereitung befindliche zweite Auflage des Werkes: M. Cary, E. Warmington, *Ancient explorers*, konnte nicht abgewartet werden.

Außer den im I. Teil der Arbeit genannten Kollegen bin ich besonders noch nachstehenden Herren zu Dank verpflichtet: R. Göbl (Wien), P. Olbricht (Bonn), W. Seuberlich (Marburg). Die Redaktion der Bonner Jahrbücher übernahm liebenswürdigerweise die Lesung der Korrekturen. Die deutsche Forschungsgemeinschaft förderte weiterhin die hier vorgelegten Untersuchungen.

*) Am 22. August 1957 ist Richard Delbrueck, mitten in der Druckvorbereitung zum II. Teil seines Aufsatzes, verstorben. Daß die Arbeit in der vorliegenden Form erscheinen konnte, ist hauptsächlich der freundlichen Hilfsbereitschaft von M. Friedenthal, I. Kieckbusch und P. Olbricht zu verdanken, welche die Druckvorbereitungen durchführten, die Literaturhinweise nachprüften und ergänzten und manche Fragen klärten, die der Autor für die Fahnenkorrektur zurückgestellt hatte.

VON CAESAR BIS TRAIANUS.

Die wenigen Nachrichten aus der letzten Zeit der Republik und dem Anfang der Regierung des Augustus lassen zunächst erkennen, daß die direkte Seeverbindung zwischen Aegypten und Indien weiter besteht. Cleopatra machte 30 v. Chr. den Versuch, sich selbst, ihre Kinder und Schätze vor der Großmut des Siegers über Aethiopien (Adulis) nach Indien zu retten; doch wurden im heropolitischen Golf die über Land gezogenen Schiffe von den Nabataeern abgefangen¹). In welcher Gegend Indiens Cleopatra Zuflucht suchen wollte, ist nicht ersichtlich, vielleicht im Indusgebiet; dort sind wenigstens mehrfach spätrepublikanische Münzen gefunden worden, die einen regelmäßigen Verkehr mit den Mittelmeerländern vermuten lassen könnten²).

Mit dem Rest des seleucidischen Reiches übernahmen die Römer auch die Endstrecken der aus Mittelasien zu Lande und zur See nach dem Mittelmeergebiet führenden Handelswege. Pompeius ließ sich bei der Organisation der neuen Provinzen (64 v. Chr.) über diese Fragen informieren und äußerte dabei den Wunsch, das erythraische Meer zu sehen³); er kann nur den persischen Golf gemeint haben, da der arabische ihm ohne weiteres erreichbar war.

Daß Palmyra bereits indische und arabische Produkte über den persischen Golf erhielt, ist höchst wahrscheinlich. Appianus berichtet gelegentlich des Angriffs des M. Antonius auf Palmyra 36 v. Chr., solche Waren wären ἐκ Περσῶν nach Palmyra gelangt und von dort in das römische Gebiet verkauft worden⁴). Indische Erzeugnisse konnten aus Persien auch auf dem Landwege nach Palmyra gelangen, arabische kaum anders als über Mesene.

Augustus hat zweimal versucht, die römische Macht in der Richtung auf den indischen Ozean auszudehnen. Schon 25/24 v. Chr. sollte Aelius Gallus, der Praefekt von Aegypten, Südarabien und Aethiopien — das aufstrebende axumitische Reich — durch Verhandlung oder durch Waffengewalt dem Reich angliedern *προσοικειοῦσθαι ἢ ὑποστρέφεισθαι*⁵). Über den katastrophalen Verlauf des Unternehmens berichtet wahrheitsgemäß Strabo, der damals in Aegypten war⁶), ferner Plinius⁷), sowie Augustus selbst im Monumentum Ancyranum⁸), die beide den Mißerfolg beschönigen. Eine im Nildelta erbaute Transportflotte brachte das Expeditionsheer nicht ohne Schwierigkeiten nach Leuke Kome, von wo der Landmarsch angetreten wurde. Die

¹) Plutarch, Antonius c. 69, 81.

²) E. H. Warmington, The commerce between the Roman Empire and India (London 1928) 340, 13. — U. Monneret de Villard, *Orientalia* 17, 1948, 210 f.

³) Plutarch, Pompeius c. 38, 4. — Plinius 6, 52. — H. Bengtson, *Historia* 3, 1954, 233 f. (Literatur).

⁴) Appian b. c. 5, 9, 37.

⁵) RE s. v. Aelius 59; Saba § 10. — CAH 10, 239 f. — J. Ryckmans, *L'institution monarchique en Arabie méridionale avant l'Islam* (Löwen 1951). — H. v. Wissmann-M. Höfner, *Beitr. z. hist. Geogr. d. vorislamischen Südarabien* (1951) 31 ff. — Münzen: BMC Arabia (G. F. Hill) p. XIV ff. Taf. 10, 1—11. — E. Glaser, *Skizze d. Gesch. u. Geogr. Arabiens 2* (1890) 43 ff. — Sabäische Inschrift: CIS IV 429. — Mariaba RE s. v.

⁶) Strabo XVI 4, 22—24. 780—782.

⁷) Plinius 6, 160 f.

⁸) Mon. Ancyr. cap. 26.

sabaeische Hauptstadt Mariaba war der südlichste erreichte Punkt — sie konnte nicht genommen werden. Der durch die ungewohnten Lebensbedingungen fast aufgeriebene Rest des Heeres kehrte um und wurde von dem Hafen Egra aus nach Aegypten gerettet. Die siegreichen Sabaeer und ihr König Ihasarus sahen nach einer Inschrift in Aelius Gallus den Feind der Götter und Menschen. Der geplante Angriff auf Aethiopien unterblieb.

Die Südaraber brachen als besonnene Geschäftsleute die vorteilhaften Handelsbeziehungen zu ihren besten Kunden nicht ab, machten auch den alexandrinischen Schiffen keine Schwierigkeiten, wenn sie auf der Ausfahrt nach Indien in Ocelis Wasser einnahmen; zeitweilig wird sogar der Kopf des Augustus auf sabaeische Münzen gesetzt, was jedoch kaum als Anerkennung einer römischen Oberhoheit aufzufassen ist. Die römische Regierung hat nie wieder die Unterwerfung Südarabiens und Aethiopiens ernstlich versucht, wohl nach Möglichkeit freundschaftliche Beziehungen mit beiden Gebieten gepflegt.

Strabo beobachtete, als er in Aegypten weilte, den raschen Aufschwung des alexandrinischen Südosthandels, der in der letzten Zeit der ptolemaeischen Herrschaft zurückgegangen war. Die Zolleinnahmen in Alexandrien stiegen erheblich an⁹⁾. Ausgangs- und Endhäfen an der afrikanischen Küste blieben Myoshormos, wo sich eine Werft befand, und Berenice; Karawanen brachten weiterhin die indischen, aethiopischen und arabischen Waren von der Küste nach Coptus für den Transport nilabwärts¹⁰⁾. Die Seefahrt wird von privaten Unternehmern geübt, anscheinend nicht mehr in königlicher Regie, wie es wenigstens teilweise während der Ptolemaeerzeit der Fall war. Den Handels- hafen für Südarabien, vielleicht Muza, nennt Strabo nicht, erwähnt aber die aus Aegypten im Austausch für südarabische Aromata gelieferten Waren¹¹⁾. Es sind einmal Edelmetalle und Spezereien, die es auch in Arabien selbst gab, ferner nicht-arabische Werkstoffe und Fertigwaren: Kupfer bzw. Bronze, Eisen; Purpurkleidung; Styrax, Krokus und andere aromatische Wurzeln; torentische Arbeiten, Gemälde, Plastiken. Manches davon war wohl nicht aegyptischer Herkunft. — Große Schiffsverbände fuhren nach Indien (s. u.) und zu den 'aethiopischen Vorgebirgen', also in die Gegend von Cap Aromata¹²⁾. Dort wurden vermutlich schon damals außer einheimischen auch indische Waren übernommen, denn die Quellen des Plinius kennen an der Somaliküste eine Stadt Baragaza (vgl. Barygaza) und ein Promunturium Indorum (s. u.). Die Indien-Flotten¹³⁾ gingen wohl größtenteils nach Südindien, dem Lande des Pfeffers, der Edelsteine und Perlen. Einzelne, freilich ungebildete Pioniere, gelangten von dort bis zum Ganges¹⁴⁾. Nach Strabo hätte sich der Umfang des alexandrinischen Seehandels mit Indien unter Augustus versechsfacht, indem jährlich 120 Schiffe ausfuhren, in der letzten Ptolemaeerzeit bloß 20. Wahrscheinlich war dies eine Folge des direkten Verkehrs

⁹⁾ Strabo XVII 1, 13. 798.

¹⁰⁾ Strabo XVII 1, 45. 815.

¹¹⁾ Strabo XVI 4, 26. 784.

¹²⁾ Strabo XVII 1, 13. 798.

¹³⁾ Strabo II 5, 12. 118; XVII 1, 13. 798.

¹⁴⁾ Strabo XV 1, 4. 686.

mit Indien, anstatt über die Zwischenplätze der Somaliküste; denn so stark konnte der Bedarf der Mittelmeerländer nach indischen Luxuswaren kaum in wenigen Jahren ansteigen. Die Schiffe hatten Bogenschützen an Bord, da das Meer von Seeräubern verseucht war¹⁵⁾.

Auch bei den indischen Handelspartnern Aegyptens bestand der Wunsch, baldigst Beziehungen zu den neuen Herren herzustellen. Schon im ersten Jahrzehnt seiner Regierung erhielt Augustus zwei *Gesandtschaften aus Indien*¹⁶⁾. Die eine, über die hauptsächlich Strabo nach Nicolaus Damascenus berichtet¹⁷⁾, kam von einem König Porus, dem Oberherrn über 600 Könige, auf dem Landwege, da sie sehr lange gebraucht hatte; als Geschenk brachte sie Sklaven und Getier, keine Perlen oder Edelsteine. Vermutlich herrschte also Porus in Indo-Scythien, zumal Suetonius eine *Gesandtschaft der Inder und Scythen* erwähnt¹⁸⁾. Porus bot Freundschaft und Durchzug an, womit wohl freies Geleit für Kaufleute gemeint ist, die nach Baktrien reisten. Von der anderen *Gesandtschaft* spricht ebenfalls Strabo¹⁹⁾, aber nur beiläufig, nachdem er erwähnt hat, daß einzelne Schiffer von Südindien bis zum Ganges gelangten; *ἐκεῖθεν*, also aus Südindien sei die *Gesandtschaft* gekommen, von einem König Pandion, in dem man den Herrscher des Pandya-Reiches im äußersten Süden Vorderindiens erkennen darf. Beide *Gesandtschaften* bestätigen den Eindruck, daß Aegypten schon vor der Übernahme durch die Römer ständige Beziehungen mit Indien und indischen Fürsten besaß. Der diplomatische Verkehr wurde fortgesetzt, Augustus berichtet im *Monumentum Ancyranum* (31): *legationes (aus Indien) saepe missae sunt*.

Weitreichende Pläne verband Augustus später, 1 n. Chr., mit der *Entsendung des Thronfolgers C. Caesar* in den Orient: *Ituro in Armeniam ad Parthicas Arabicasque res maiore filio*²⁰⁾. Umfang und Grenzen der geplanten oder erwogenen Unternehmungen lassen sich aus den zur Information des Prinzen zusammengestellten Schriften vermutungsweise erschließen; Augustus in seinen *res gestae* erwähnt die gescheiterten Hoffnungen nicht. Das derzeitige Wissen über die Schauplätze der beabsichtigten Tätigkeit des C. Caesar wurde durch zwei Autoritäten gesammelt und gesichtet: *Juba II.*, König von Mauretanien, Gatte der Cleopatra Selene und dadurch den Alexandrinern nahestehend²¹⁾, ein belesener Polyhistor, und *Isidorus von Charax*²²⁾ ein gelehrter Geograph von gediegenem und universellem Wissen, genauer Kenner seiner Heimat und ihrer Nachbargebiete, besonders auch Arabiens. Beide

¹⁵⁾ Plinius 6, 101.

¹⁶⁾ O. de B. Prieaulx, *The Indian travels of Apollonius of Tyana and the Indian embassies to Rome* (London 1873). — E. H. Warmington a. a. O. 35 ff. (4 *Gesandtschaften*?).

¹⁷⁾ Strabo XVI 1, 73. 719.

¹⁸⁾ Sueton, Augustus c. 21.

¹⁹⁾ Strabo XV 1, 4. 686.

²⁰⁾ Plinius 6, 141.

²¹⁾ RE s. v. Juba 2 Nr. 4 *περὶ Ἀραβίας εἰς Καίσαρα*. — FG rHist III Nr. 275 F 39—42. 44 und S. 326 ff. — A. Klotz, *Quaestiones Plinianaе geographicae*. QF 11, 1906, 41 ff. 194 ff. — D. Detlefsen, *Anordnung der geographischen Bücher des Plinius*. QF 18, 1909, 164 f. — E. Glaser a. a. O. 73 ff.

²²⁾ RE s. v. Isidorus 20. — Geogrgrmin I S. LXXX und 254 ff. — A. Klotz a. a. O. 42. 194 ff. — D. Detlefsen a. a. O. 122. 137. 162 ff. — CAH 11, 126. — E. Glaser a. a. O.

Werke, die sich wohl zum Teil überschneiden, hat Plinius ausgeschrieben, dabei aber auch andere Nachrichten mit eingeflochten.

Im arabischen Golf scheint ein zweites Unternehmen gegen Arabia felix beabsichtigt gewesen zu sein, zu dem es nicht kam. Plinius sagt: *C. Caesar inde* (aus Arabien) *gloriam petiit*²³), nennt den Prinzen: *ardentem fama Arabiae*, bemerkt aber: *prospexit tantum Arabiam*²⁴). Auch für die Umschiffung Afrika's scheint man den Prinzen interessiert zu haben, da bei seinem Besuch in Aegypten die Auffindung spanischer Gallionsfiguren gemeldet oder doch behauptet wurde²⁵).

Die im Kern auf Juba beruhende Beschreibung der afrikanischen Küste des arabischen Golfs bei Plinius²⁶) beginnt im Nebengolf von Heroopolis. Adulis ist schon der bedeutende Ausfuhrhafen des jetzt selbständigen axumitischen Reiches; die Plätze an der Küste südlich der Breite von Syene sind militärisch aufgegeben, wohl schon unter den letzten Ptolemaeern. Eine Karawanenstraße verbindet seit jeher Napata mit dem Meer²⁷). An der Somalikküste erscheint eine Stadt Gaza²⁸), eine Kolonie der gleichnamigen phoenizischen Handelsmetropole(?)²⁹) (vgl. I S. 28). Zwei Plätze haben, wie erwähnt, nach ihrem Namen zu urteilen, engen Verkehr mit Indien, vielleicht sogar indische Gast-Einwohner³⁰): Baragaza bei Mosyllon, etwa in der Mitte der Küste, und Promunturium Indorum, auch Lepte Acra oder Drepanum genannt, in der Gegend von Cap Aromata³¹). Schon bei Mosyllon ließ Juba nach Plinius angeblich den atlantischen Ozean beginnen; von hier könne mit Nordwestwind Afrika umfahren werden. Die näheren Angaben Juba's über diese Route hat Plinius nicht exzerpieren lassen — leider, denn in Mauretanien und in Gades mochte manches bekannt sein, was die gelehrten Geographen in Alexandrien nicht erfuhren³²).

Ebenfalls auf Juba beruht vielleicht ein Itinerar der arabischen Küste des Golfs, das von Aila bis zum Sabaeerland reicht³³). Es schließt mit einer milesischen Kolonie Ampelone und drei verschollenen Griechenstädten — Arethusia, Larisa, Chalcis —, die sich vermutlich aus einem anderen Zusammenhang, vielleicht vom nördlichen Abschnitt der westlichen Küste des persischen Golfs (?), hierher verirrt haben. Dann folgt der Bericht über den Feldzug des Aelius Gallus.

Im persischen Golf richtete sich das römische Interesse auf Charax Spasinu, den Haupthafen von Mesene, was vermuten läßt, daß Mesopotamien und Babylonien dem Reich oder wenigstens seiner Machtsphäre eingegliedert werden sollten. Eine römische Truppe scheint sogar Charax vorgehend be-

²³) Plinius 12, 55.

²⁴) Plinius 6, 160.

²⁵) Plinius 2, 168.

²⁶) Plinius 6, 163—175.

²⁷) Plinius 6, 189.

²⁸) Plinius 6, 174.

²⁹) Plinius 6, 144 und Index.

³⁰) Plinius 6, 175.

³¹) Baragaza hat Plinius nicht aus Juba, sondern von 'alii'.

³²) Plinius 6, 175.

³³) Plinius 6, 157—159.

setzt zu haben, da Plinius von seiner Darstellung sagt: *arma Romana secutus sum et Jubam regem*³⁴). Am arabischen Ufer ging das alexandrinische Buchwissen des Juba nicht weit über Tylus hinaus; daher dürfte die anschließende, sehr ausführliche Küstenbeschreibung, die Arabien umrundend bis Aila reicht, aus einer anderen Quelle stammen³⁵). Dies wäre vermutlich Dionysius von Charax, den Plinius als zuverlässigen Landeskenner rühmt, allerdings mit dem Zusatz, daß er ihn nicht verwerten wolle³⁶). Allgemein wird angenommen, Plinius habe außer dieser Inkonsequenz auch noch Dionysius mit Isidorus verwechselt. Neben dieser Hauptquelle hat er für den arabischen Periplus noch mindestens zwei andere — nicht sicher datierbare — in seinen verwirrenden Text verwebt, wie das mehrfache Vorkommen der gleichen Ortsnamen in etwas verschiedener Form erkennen läßt. Es scheint bisher nicht gelungen zu sein, dies trübe Gemenge überzeugend zu klären³⁷). — Für die persische Seite des Golfs und die anschließende Küstenstrecke bis zum Indus verfügte Plinius nur über Juba, der wieder lediglich den drei Jahrhunderte älteren Onesicritus ausschrieb. Es läßt sich also annehmen, daß die Pläne des Augustus sich auf Arabien beschränkten, ein Unternehmen gegen das persische Ufer, Carmanien, Gedrosien und Indien nicht erwogen wurde. —

Nach dem Tode des C. Caesar, 4 n. Chr., wurden die Pläne einer Expansion nach Südosten aufgegeben.

Die wichtigsten Quellen für die Zeit von Claudius bis Traianus (41—117 n. Chr.) sind Plinius, der Periplus Maris Erythraei und am Ende des Zeitabschnittes Marinus.

Die 77 n. Chr. abgeschlossene *Naturalis Historia* des älteren Plinius folgte, wie gesagt, für Arabien und die beiden Golfe hauptsächlich, wenn auch nicht ausschließlich, Juba und Isidorus von Charax. Dazu kommen neuere Nachrichten von *legati Arabum* sowie von *negotiatores nostri*, Händlern, die vermutlich von römischen Kapitalisten finanziert waren; ferner die Mitteilungen einer ceylonesischen Gesandtschaft, die unter Kaiser Claudius in Rom erschien. — Im arabischen Golf wird Muza von den alexandrinischen Indienfahrern nicht angelaufen, sondern nur von Einkäufern arabischer Waren³⁸). Über die ostafrikanische Küste jenseits Cap Aromata ist nichts gesagt. Für den persischen Golf bekam Plinius ergänzende Angaben von den genannten *legati Arabum* und *negotiatores nostri* über Charax³⁹) und auch über die arabische Seite, wo im südlichen Teil mehrere erst jetzt bekannt gewordene Häfen genannt sind⁴⁰) — ein vereinzelter Hinweis auf das zeitweilige Bestehen eines Verkehrs dieser Küste mit Alexandrien. Für Indien wiederholt Plinius fast nur, was er in der frühhellenistischen Literatur fand. Von den hinterindischen 'Inseln' Chryse und Argyre hat er zwar gehört, verlegt sie aber vor die Mündung des Indus, anstatt des Ganges⁴¹), während schon

³⁴) Plinius 6, 141.

³⁵) Plinius 6, 149—152 und 153—157.

³⁶) Plinius 6, 141.

³⁷) H. v. Wissmann—M. Höfner a. a. O. 32 f. — D. Detlefsen a. a. O. 143.

³⁸) Plinius 6, 104. ³⁹) Plinius 6, 140.

⁴⁰) Plinius 6, 147—149.

⁴¹) Plinius 6, 80.

Mela⁴²⁾ sie richtiger in der Nähe des Ganges ansetzt. Muziris wird wegen Piratengefahr derzeit gemieden, Nelcynda vorgezogen⁴³⁾, eine vorübergehende Störung. — Wichtiger sind die Erzählungen der ceylonesischen Gessanden⁴⁴⁾. Ein Agent eines Aelius Plocamus, der die Seezölle des erythraischen Meeres gepachtet hatte, war von Südarabien nach Ceylon verschlagen worden, vermutlich auf einer Dienstfahrt nach Indien. Er wurde durch einen ceylonesischen Fürsten gastlich aufgenommen; seine Erzählungen veranlaßten diesen, die Gesandtschaft nach Rom zu schicken. Sie berichtete dort ausführlich von der Lage und Beschaffenheit, den Reichtümern und Zuständen ihrer Heimat; doch scheint die Insel den Römern auch weiterhin verschlossen geblieben zu sein, vielleicht weil man eine Besetzung fürchtete. Ceylon unterhielt, wie man erfährt, bereits weitreichende Handelsbeziehungen nach Nordosten. Der Vater des Gesandten hatte jenseits der *montes Hemodi* einen stummen Tauschhandel mit hochwüchsigen, rothaarigen, blauäugigen 'Serern' getrieben, die sich an einem Fluß einfanden⁴⁵⁾. Das könnte z. B. am Oberlauf des Brahmaputra gewesen sein, der an der Nordseite des östlichen Teils der *montes Hemodi* entlangfließt. Die Angabe über den stummen Tauschhandel wurde auch von *negotiatores nostri* bestätigt (s. u.), die also mindestens davon gehört hatten. Von den Ceylonesen mag auch die bei Plinius zwischen älteres Material geratene Nachricht stammen, daß die Fahrt von Ceylon bis zum Ganges mit modernen Schiffen nur 7 Tage dauerte, gegen früher 20⁴⁶⁾.

Archaeologische Funde und Schilderungen der tamilischen Hofpoesie bestätigen den starken Aufschwung des römischen Seeverkehrs mit Südindien seit dem Beginn des 1. Jhs. n. Chr. Römische Goldmünzen erscheinen seit Augustus. Eine Kette von Münzfunden verbindet im Süden die westliche mit der östlichen Küste quer durch die Halbinsel; hier lief also eine Karawanenstraße, auf der man in etwa 10 Tagen unter Vermeidung der schwierigen Seefahrt um Cap Comorin, etwa von Muziris oder Nelcynda, nach den Handelsplätzen des Chola-Reiches gelangen konnte⁴⁷⁾.

Nach Claudius scheint man den Seeweg um Cap Comorin aufgenommen zu haben, da spätere Münzfunde auf der genannten Landstrecke fehlen. In Ceylon beginnen sie unter Nero. Die Insel bekam also damals direkten Verkehr mit römischen Häfen. — Bei Pondichery in Arikamedu (richtiger Virampatnam), vielleicht an der Stelle von Poduke, wurde ein Handwerksgebiet untersucht⁴⁸⁾. Es fanden sich abgedichtete Wassergruben, die zu der

⁴²⁾ Mela 3, 70.

⁴³⁾ Plinius 6, 104.

⁴⁴⁾ Plinius 6, 84—91. — Zuletzt D. Meredith, *Annius Plocamus, two inscriptions from the Berenice road*, *Journ. of Rom. Stud.* 43, 1953, 38 ff. 39 Anm. 3 (Literatur zur Pliniusstelle).

⁴⁵⁾ Plinius 6, 88.

⁴⁶⁾ Plinius 6, 82.

⁴⁷⁾ M. Wheeler, *Rome beyond the imperial frontiers* (London 1954) 137 ff. — E. H. Warmington, *Index s. v. coinage*.

⁴⁸⁾ M. Wheeler a. a. O. 150 ff. Ders., *Ancient India* (1946). — J. M. Casal, *Fouilles de Virampatnam — Arikamedu* (Paris 1949). — L. Ohlenroth, *Germania* 30, 1952, 389 f. (Datierung der Sigillata). — J. Filliozat, *Revhist.* 201, 1949, 1 ff. (tamilische Inschrift, Augustusgemme). — G. Jouveau-Dubreuil, *BÉFEO* 1940, 448 ff. — P. Meile, *JAs* 1940, 1, 85 ff.

Herstellung von feinen Baumwollgeweben dienten, ein Lagerhaus und charakteristische Spuren eines regen und vielseitigen Handwerksbetriebes: Glasfabrikation, Eisen- und Bronzeschmiede, Gemmenschnitt, figürliche Terrakotten u. a. m. Datiert sind arretinische Scherben spätaugusteischer Zeit und eine Karneolgemme mit dem Kopf des Augustus. Die reichlich vorhandene schwarz gefirnißte Campanaware sollte von einem Spezialkenner auf Alter und Herkunft geprüft werden, ebenso die Scherben von Weinamphoren. In die gleiche Zeit wie die arretinische Keramik führt eine in eine Gefäßscherbe einheimischer Fertigung in Brahmittern eingeritzte Zahl, vermutlich die Jahreszahl einer ceylonesischen Aera. Einen griechisch-indischen Mischstil zeigen Terrakotten und die Vorzeichnung für eine Gemme auf einer Campanascherbe; sie stellt eine Frau mit indischem Schmuck dar. Aus der graecotamilischen Kunstweise des 1. Jhs. n. Chr. könnte der spätere Stil von Amara-vati hervorgegangen sein. Ob diese Mischkultur schon in ptolemaeischer Zeit beginnt, ist vorerst nicht zu beurteilen, auch nicht ob die griechischen Handwerker, die von ihnen abstammenden Misch-Hellenen und die angelernten Inder nur für den örtlichen Bedarf oder auch für Export nach Osten arbeiteten. — Aus einer schwarz gefirnißten Scherbe, die in Malaya gefunden wurde, wird nicht viel zu schließen sein: nach dem allein vorliegenden Zeitungsbericht wäre sie sogar attisch, was vorerst zu bezweifeln ist.

Anschauliche Einzelheiten über das bunte und reiche Leben in den von alexandrinischen Schiffen aufgesuchten südindischen Häfen an beiden Seiten der Halbinsel liefert ferner die *tamilische Hofdichtung*, für die das 1./2. Jh. n. Chr. als Entstehungszeit angenommen werden darf⁴⁹). Das Material scheint durch die bisher veröffentlichten Auszüge nicht erschöpft zu sein⁵⁰).

Nach Muziris kommen die Pfefferschiffe: 'agitating the white foam of the Periyaru the beautiful built ships of the Yavanas came with gold and returned with pepper, and Muziris resounded with noise'. Die Tore einer Burg in Muziris werden bewacht von römischen (?) Söldnern: 'the valiant-eyed Yavanas, whose bodies were strong and of terrible aspect, and who were equipped with murderous swords'. Es kann sich um den Königspalast oder auch um ein befestigtes römisches Quartier handeln. Die Könige trinken täglich 'of cool and fragrant wine brought by Yavanas in their good ships'. In Madura ist der Königspalast erbaut durch 'carpenters from Yavana'. Auch der Apostel Thomas soll ja als Zimmermann nach Indien gegangen sein⁵¹). Bewacht wird der Palast wieder von Söldnern: 'powerful Yavanas, whose stern looks strike terror into every beholder and whose long and loose coats are fastened at the waist by means of belts; while dumb Mlechas clad in complete armour . . . kept close watch'. Die Nationalität dieser Mlechas läßt sich nicht ermitteln, nur scheint ihre Sprache weder von Indern noch von Yavanas verstanden zu werden —

⁴⁹) V. Kanakasabhai Pillai, *The Tamils 1800 years ago* (Madras 1904) 12. 16. 26 f. 37 f. 81. 192 f. (Datierungen). — P. Meile a. a. O. (wortgetreue Übersetzungen, kritische Diskussion) 94 (Schiffstypen). — M. Wheeler, *Rome beyond the imperial frontiers*, 137 ff. — L. Renou — J. Filliozat, *L'Inde classique* 1 (Paris 1947) § 237 f.

⁵⁰) Die folgenden freien Übersetzungen nach Pillai.

⁵¹) s. u. S. 243.

Malaien? Als von Yavana eingeführte oder in Indien gefertigte kunstgewerbliche Arbeiten werden Vasen erwähnt, Lampen mit einem Deckel in Form eines Schwans, Frauen-Statuetten, die mit beiden Händen Lampen emporhalten. Das Hafenviertel von Chaberis im Chola-Reich: 'the sun shone over the open terraces (Quai's?), over the ware houses near the harbour and over the turrets with windows like the eyes of a deer'; man hat an Leuchttürme gedacht, es könnten auch Türme einer Hafenbefestigung sein, mit runden Geschoßluken. 'In different places . . . the onlookers attention was arrested by the sight of the abodes of the Yavanas whose prosperity never waned'; an anderer Stelle wird ein Quartier der Yavanamerchants erwähnt. 'At the harbour were to be seen sailors from all distant lands, but to all appearance they lived in one community'.

Es ist wichtig, daß nach diesen Quellen nicht nur Händler zu vorübergehendem Aufenthalt nach Südindien gehen und dort verweilen, sondern auch Söldner und wandernde Handwerker, deren Spuren in Arikamedu zu beobachten waren.

Das Chola-Reich erhält Einfuhren⁵²⁾ aus ganz Indien, auch Bengalen, Ceylon, Burma, vielleicht selbst Sumatra (Chavakam); Lebensmittel kommen aus Elam (?), Pferde von Übersee, wobei ebenfalls an den persischen Golf und Mesene zu denken ist. Die Meere jenseits Malaya scheinen noch nicht erschlossen zu sein.

Die wichtigste westliche Quelle für das spätere 1. Jahrhundert n. Chr. ist der *Periplus Maris Erythraei*⁵³⁾, ein anonymes, sehr inhaltreiches Handbuch für den Seehandel im erythraeischen Meer und den angrenzenden Gebieten. Als Zeit der Abfassung wird jetzt wohl fast allgemein etwa die Zeit zwischen 50 und 70 n. Chr. angenommen, zwischen Claudius und Nero.

⁵²⁾ V. K. Pillai a. a. O. 27. 38. — J. Hornell, The origins and ethnological significance of Indian boat-design; Memoirs of the Asiatic Society of Bengal VII 3 (1920) 139—256. 211 (Chavakam = Sumatra?).

⁵³⁾ B. Frisk, Le Periplus de la Mer Erythre (Oslo 1927) (maßgebender Text). — W. H. Schoff, The Periplus of the Erythraean Sea (1912) (bester, z. T. veralteter Kommentar). — B. Fabricius, Der Periplus des Erythraeischen Meeres (New York etc. 1883) (Kommentar). — C. Mueller, Geogrgrmin 1, 257 ff. — J. O. Thomson, History of ancient Geography (Cambridge 1948) 301 ff. — E. H. Warmington a. a. O. 52 ff. u. Index. — G. F. Hourani, Arab seafaring (Princeton 1951) 14 ff. — RE s. v. *ἐρυθρὰ θάλασσα*. — J. Needham (s. Anm. 115) 178 (Literatur).

Datierung: W. H. Schoff, JRAS 1917, 827. — CAH 10, 881 f. (J. G. C. Anderson). — Boyer, JAs 1927, 2, 130. — U. Monneret de Villard, Orientalia 17, 1948, 238 f. (Nachweise). — R. Ghirshman, Bégram; Mémoires de la délégation française en Afghanistan (Kairo 1946) 125. —

Südarabien: E. Kornemann, Janus 1, 1921, 55 ff. — W. Schur, Die Orientpolitik des Kaisers Nero, Klio, Beiheft 15, 39 ff. (weitgehende Hypothesen). — E. Glaser a. a. O. 163 ff. —

Azania: RE s. v. 2. s. vv. Apokopa, Mapharitis, Muza 2., *Ράψιοι*. — E. Glaser a. a. O. 163 ff. (Fortleben des Namens Ausan). — Port Durnford (Bur Gao) vgl. I (Bonn. Jahrb. 155/156, 1955/56, 9 ff. 33. Dazu noch: U. Monneret de Villard, Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale; Riv. degli Studi Orientali (Rom) 17, 1935, 303—349, 308 f. Port Durnford = *Ἐσσανὰ ἐμπόριον* (Ptolemaeus IV 7, 11). —

Indien: RE s. v. 1268—1290. — T. K. Joseph, Ports and marts of Malabar, JIndhist 26, 1948, 121 ff.

Emporia: Zuletzt Palmer, Class. Quart. 45, 1951, 156 ff. — *ἐνθεσμος* = rechtsgültig, öffentlich-rechtlich: F. Preisigke, Wörterbuch der griechischen Papyrusurkunden 1, 1925, 490. Weitere bestätigende Nachweise verdanke ich F. Oertel.

Der Autor war anscheinend Alexandriner, ein schlichter Kaufmann, ohne rhetorische Präentionen und klassische Bildung. Seine Interessen gehen nicht weit über das Geschäft hinaus, daher sollte man gelegentliche Bemerkungen historischen Inhalts nicht als verantwortliche Äußerungen eines Geschichtsschreibers bewerten⁵⁴). Für die afrikanische Küste bis Rhapta, von der Plinius nichts wußte, die West- und Südseite Arabiens, die Westküste Vorderindiens ungefähr bis Cap Cory schreibt er sichtlich aus eigener Anschauung. Für den persischen Golf, die Ostseite Vorderindiens, Hinterindiens und Südchina hat er hingegen nur Nachrichten anderer, etwa auch schriftliche Aufzeichnungen in der Art der von Marinus und Ptolemaeus verwendeten Itinerare, Reisebeschreibungen nicht ungebildeter Kaufleute. Wundergeschichten erzählt er nicht. Er reiste als Besitzer oder Teilhaber eines Trampschiffes, das in allen zugänglichen Häfen anlegte, um unter Berücksichtigung der örtlichen Möglichkeiten aegyptische gegen einheimische Waren zu tauschen. Dabei wird auch über die Hafenverhältnisse, die mehr oder weniger freundliche Haltung der Eingeborenen, ihre Herrscher, einheimische Schiffsarten u. a. m. berichtet. Dem praktischen Zweck der Schrift entsprechend erwähnt der Autor nur die Plätze und Waren, mit denen er und seine Geschäftsfreunde zu tun hatten; er selbst interessiert sich besonders für Schildpatt und Perlen. Die den Alexandrinern zugänglichen Häfen werden als *ἔμποριον* bezeichnet; Zusätze wie *νόμιμον*, *ἀποδεδειγμένον*, *ἐνθρονον* bedeuten vielleicht, daß in einem bestimmten Gebiet nur der genannte Hafen römischen Schiffen offen stand — so Adulis für das axumitische Reich, Apologus für Mesene. Mehrfach erwähnt der Autor summarisch, aus welchen Gebieten und auf welchen Landwegen manche Waren ans Meer kamen.

Es fällt auf, wie sicher das erythraeische Meer für die private Kauffahrtei ist; wahrscheinlich verständigte man sich mit den Piraten, die nur einmal erwähnt werden.

In den dem Autor bekannten Meeren verkehren alexandrinische, süd-arabische, persische und indische Schiffe; syrische Seefahrt von Aila aus wird nicht erwähnt; vermutlich gewann Aila erst nach der Einrichtung der Provinz Arabien durch Traianus größere Bedeutung für die Fernseefahrt.

Im arabischen Golf fahren wie bisher die alexandrinischen Schiffe von Myoshormos aus entlang dem afrikanischen Ufer oder über Leuke Kome entlang dem arabischen. Die westliche Route (1—6) führt über Berenice nach Ptolemais Theron und Adulis, dem bei Juba und wohl schon früher wichtigen Hafen des axumitischen Reiches; die östliche unter Vermeidung der schwierigen und unsicheren Küstengewässer nach Muza und Ocelis im Sabaeerland (19—25). Die Somaliküste (7—14) hat mehrere Emporia; die Azania südlich Cap Aromata, von Opone ab so genannt (15—17), ist bekannt bis Rhapta in der Gegend von Pangani (?). Hier hat der Autor einige wichtige Angaben aus zweiter Hand eingefügt. Er kennt eine küstennahe Insel Menuthias, mit Flüssen und Krokodilen, was beides für Pemba oder Zanzibar eigentlich nicht paßt, eher für Madagaskar. Ferner sagt er, Rhapta

⁵⁴) s. u. S. 241.

sei f a s t das letzte Emporium (18), dann biege die Küste südwestlich um und verbinde sich der indische mit dem atlantischen Ozean; diese Gewässer seien unerforscht, was nur zu bedeuten braucht, daß Alexandriner nicht hinkamen. Es ist aber nicht einzusehen, woher der Autor seine mündlichen oder schriftlichen Nachrichten haben sollte, es sei denn, wenn auch noch so indirekt, von Schiffern, die das Cap der guten Hoffnung umfahren hatten. — Die Beschreibung kehrt zur süd-arabischen Küste zurück. In Arabia Eudaimon (Aden) ist zur Zeit kein Handelshafen (26), ebensowenig in Dioscorides 30 f.); wichtig sind Cane, Syagrus mit Festung, Moscha (27—30). Das Gebiet östlich von Hadramaut gehört seit Darius zum persischen Reich (27—35). Cane hat Verkehr mit den der Küste vorgelagerten Inseln auf Schlauchbooten und Lastschiffen (33). In Carmanien, jenseits der Einfahrt zum persischen Golf liegt das wichtige Ommāna (36). Von hier besteht Verbindung mit den Euphrathäfen Charax und Apologus; nur Apologus ist *ἐμπόριον νόμιμον*, Zwischenhäfen werden nicht genannt, auch nicht das perlenreiche Tylus. Also besuchen alexandrinische Schiffe nur selten den persischen Golf und dürfen bloß in Apologus landen. Der Periplus führt weiter an der gedrosischen Küste hin (37), wo ein Emporium erscheint, dann nach dem großen Hafen Barbaricum an der Indusmündung (38 f.). Im Indusgebiet herrschen scythische Teilfürsten, die einander bekriegen. Weiter südwärts geht es der Westseite Vorderindiens entlang. Der wichtigste Hafen ist hier Barygaza, wohin Karawanen die Waren aus allen Richtungen bringen, auch von weit her, so aus der Gandaritis, aus Baktrien und Arachosien (41—49). Die Küste zwischen Barygaza und Cap Comorin ist sehr frequentiert (51—53) mit zahlreichen *ἐμπόρια*. Bedeutend sind Tyndis und Muziris im Cera-Reich, Nelcynda im Pāṇḍya-Reich (54); hierher fahren große Schiffe aus Alexandrien (56). An dieser Stelle (57) kommt der Autor in einer Abschweifung auf Hippalus zu sprechen⁵⁵). Dabei erwähnt er auch die direkten Monsunrouten von Alexandrien nach dem Indusgebiet, Barygaza und der Malabarküste; für seinen bescheidenen Handel kamen sie wenig in Frage, wurden wohl vielmehr von den Flotten großer Unternehmer benutzt.

Die Fahrt umrundet weiterhin Cap Comorin und erreicht Colchi (59). Etwa bis hierher scheint der Autor nach Augenschein zu berichten; das Weitere hat er nur gehört oder gelesen. Von Ceylon (61) besitzt er eine sehr falsche Vorstellung und weiß nichts Näheres zu sagen, kennt nur die Erzeugnisse der Insel, wohin er und seinesgleichen anscheinend nicht gelangten, trotz der ceylonesischen Gesandtschaft an Claudius. Das nun folgende Chola-Reich an der Coromandelküste gehört noch zum alexandrinischen Handelsgebiet (60), mit drei *τοπικὰ ἐμπόρια*. Weiterhin werden die Angaben zunehmend lückenhaft und unklar. Es erscheint noch der Name des Küstenstriches Masalia, bei Ptolemaeus, Maisolia (62), ohne Emporium, dann der Ganges mit einem Emporium gleichen Namens (63), dem letzten. In der Nähe des Ganges liegt das fernste Festland des Ostens, Chryse; so heißt auch eine Insel im Ozean, ebenfalls am Ganges (63), beide sind wohl identisch, kaum näher

⁵⁵) I, 44 f.

lokalisierbar, fast schon fabelhaft. Schon vorher (62), zwischen dem Chola-Reich und dem Ganges, nennt der Autor drei wilde Stämme, die vielleicht eher an die nördliche Küste Hinterindiens gehören: Kirrhadaï⁵⁶⁾ mit eingedrückten Nasen, Bargysen und menschenfressende Hippoprosopen. Jenseits Chryse hört 'an einer gewissen Stelle das Meer auf', das Folgende bezieht sich also auf eine Landroute, vermutlich den Burmaweg (64). Sie führt nach der Landschaft This oder eher Thin — sie ist nur im Genetiv erwähnt — mit der Hauptstadt Thinai. Es besteht kaum Zweifel, daß Thin dem Cina des Milindapañha und dem Lande der Sinai bei Ptolemaeus entspricht — Tonking. Von hier geht serische, nordchinesische Seide auf zwei Wegen nach Indien: über Baktrien nach Barygaza oder über den Ganges nach der Malabarküste⁵⁷⁾. Auch über eine transasiatische Landverbindung von Thin mit dem kaspischen und dem schwarzen Meer hatte der Autor noch vague gehört. An einer Landgrenze tauschen die Leute von Thin in stummem Handel von den primitiven Sesaten Malabathrum ein, das ebenfalls nach Indien ausgeführt wird (65)⁵⁸⁾. Die Schilderung dieses Handels ist so überraschend lebendig und gebildet, daß sie auf einen griechischen Augenzeugen zurückgehen wird, einen Mann von höherer Kultur, als der brave und einsichtige Autor des Periplus. Dieser sagt noch (64), nur wenige kämen nach Thin, also immerhin einige Leute seiner Klasse. Die letzten Angaben des Buches sind ganz verschwommen. Das Land jenseits Thin liegt schon unter dem Kleinen Bären, also im Norden, ist sehr kalt und vollkommen unzugänglich.

Zusammengefaßt: Die Alexandriner treiben Seehandel bis Rhapta in der Gegend von Dar-es-Salaam, bis zur Coromandelküste, gelegentlich bis zum Ganges; ganz ausnahmsweise kommen sie auf der Burmastraße bis Tonking. In den persischen Golf gelangen sie nur selten, nach Ceylon gar nicht, von Hinterindien haben sie Einiges gehört.

Von besonderer Wichtigkeit sind die Angaben des Periplus über die Seefahrt der Völker außerhalb des römischen Reiches. Im arabischen Golf fahren S ü d a r a b e r von Muza aus mit kleinen Schiffen nordwärts nach Leuke Kome, parallel der Weihrauchstraße. Nicht erwähnt, aber anzunehmen, ist sabaeischer Seeverkehr mit dem Kolonialgebiet auf dem afrikanischen Ufer, dem axumitischen Reich; von eigener axumitischer Seefahrt wird noch nichts gesagt. Der König des Sabaeer- und Homeritenlandes beherrscht in Ostafrika die a u s i n i t i s c h e Küste bis in die Gegend von Rhapta, die für ihn der mopharitische Tyrann, d. h. der Gaufürst von Ma'afir, verwaltet. Von diesem haben die arabischen Kaufherren in Muza gewisse Handelsrechte an der Küste gepachtet; sie schicken dorthin große Lastschiffe⁵⁹⁾. In Muza hat sich eine eigene Ausfuhrindustrie für die Azania entwickelt, Cane an der Südküste Arabiens verkehrt mit der süd-arabischen Inselkette, der Somaliküste,

⁵⁶⁾ Ptolemaeus VII, 2, 16.

⁵⁷⁾ 64 vgl. 39. 49. 56.

⁵⁸⁾ W. Eberhard, Kultur und Siedlung der Randvölker Chinas, Suppl. T'oung Pao 36, 1942, 209 ff. (rothaarige Yao — Südchina, Annam, Burma — sammeln und verkaufen Heilkräuter).

⁵⁹⁾ 15—17, vgl. I, 22 f. Dem gleichen mopharitischen Tyrannen untersteht auch die Insel Dioscorides, s. u. S. 241 f.

der Persis, d. h. den Euphrathäfen, Ommana in Carmanien, dem Indusgebiet und Barygaza (27). Das südarabische Seehandelsgebiet fällt also größtenteils mit dem alexandrinischen zusammen, nur scheint es, daß die Araber nicht bis Südindien gelangen; andererseits ist ihnen der persische Golf zugänglich, sie umfahren also Arabien⁶⁰). — O m m a n a in Carmanien (36) ist ein internationaler Umschlagplatz, in seiner Bedeutung etwa dem späteren Ormuz entsprechend. Hierher kommen alexandrinische, südarabische, persische, d. h. mesenische und indische Schiffe. Von Ommana und anscheinend auch direkt von den Euphrathäfen aus segelt man nach Südarabien sowie der Westküste Vorderindiens, wohin Waren des Zweistromlandes ausgeführt werden. Ob Ommana eine eigene Flotte hatte, ist nicht zu erkennen.

Den weitaus größten Aktionsradius besitzt die Seefahrt der I n d e r. Aus dem Indusgebiet geht, wie unter Darius, Bau- und Edelhölzer nach Ommana und Apologus (36). Der bedeutendste Hafen der Westküste Indiens ist, wie gesagt, Barygaza. Von hier und auch von den südlichen Häfen fahren die Schiffe der südarabischen Küste entlang oder über das offene Meer nach Somaliland (14) und anscheinend auch nach Adulis, wo indische Waren eingeführt werden (6). Gelegentlich überwintern sie in Moscha (32) und berühren auch manchmal Dioscorides. Der Verkehr Vorderindiens mit der Somaliküste ist so eng, daß dort sogar die wichtigsten Lebensmittel nicht aus Ägypten sondern aus Indien eingeführt werden — Weizen, Oel, Ghee (6. 14. 32). Eine Beteiligung der Inder an dem Küstenhandel der Azania wird nicht erwähnt⁶¹). Hoch entwickelt ist die Seefahrt des Chola-Reiches. Der Autor nennt hier drei Typen von Seefahrzeugen (60—63): primitive Boote für den Nahverkehr in den schwierigen Küstengewässern, von denen schon Onesicritus berichtet hatte⁶²); ferner Sangara, große doppelte Einbäume und sehr große Kolandiophonta für die Fahrt zum Ganges und nach Chryse⁶³). Aus der Größe dieser Schiffe läßt sich schließen, daß bedeutende Mengen von Waren befördert wurden, Chryse den Indern genauer bekannt war als den Alexandrinern, sie auf dem Wege dorthin den gangetischen Golf überquerten. Wie erwähnt gelangten Alexandriner bis in das Chola-Reich, ebenso Mesener⁶⁴). Die Chola's beteiligten sich anscheinend nicht oder wenig an der Seefahrt im erythraeischen Meer, sondern wandten sich mehr dem Osten zu.

Die wenigen historischen Angaben des Periplus über frühere Zustände sind wie gesagt m. E. nicht als sichere Quellen zu betrachten. Sie mögen in annähernd historischer Reihenfolge genannt werden, wobei früher Erwähntes z. T. wiederholt werden darf. Von Aden (26) wird gesagt, es sei 'einstmals' der große Austauschplatz zwischen Ost und West gewesen, bevor ein direkter Seeverkehr zwischen Ägypten und Indien einsetzte. Da nach Agatharchides, der vermutlich auf Ariston beruht, jedenfalls auf einer Quelle des 3. Jhs. v. Chr. dieser Warentausch damals in Dioscorides erfolgte, scheint

⁶⁰) J. C. van Eerde, Tijdschrift Nederlandsch aardrijkskundig Genootschap 45, 1928, 580 (arabische Seefahrer früh, auch in Ostasien?).

⁶¹) s. u. S. 253.

⁶²) I, 30 f.

⁶³) B. Frisk a. a. O. 119. — J. Hornell, The origins . . . (Anm. 52) 215 f.

⁶⁴) Anm. 52.

etwas später, vielleicht um 200 v. Chr. Aden an die Stelle von Dioscorides getreten zu sein. Über die ältere Glanzperiode von Dioscorides hat der Autor nichts mehr gehört. Er weiß bloß, daß vor seiner Zeit gelegentlich Schiffe aus Muza sowie aus Indien, auch aus Südindien, dort einen unbedeutenden Handel trieben (31). Ferner berichtet er über eine Phase des aegyptisch-indischen Verkehrs (57), in der von Alexandrinern zwar die Küsten bis Südindien befahren, die Monsunrouten über das offene Meer aber noch nicht benutzt wurden; das wäre vielleicht etwa um 150 v. Chr. gewesen; bis dahin werden die Seleuciden vom persischen Golf aus die Küstenroute nach Indien blockiert haben. Die Angaben über Hippalus und die Monsunfahrt wurden bereits besprochen⁶⁵). — Alexander soll bis zum Ganges vorgedrungen sein (47), was eine Verwechslung mit Menander ist. Alexander werden ferner alte Heiligtümer, Befestigungstrümmer und tiefe Brunnen zugeschrieben, die in der Gegend von Barygaza lagen; auch sie stammten natürlich von den baktrisch-indischen Königen. — Auf die neuere Vergangenheit, 'nicht lange vor unserer Zeit', bezieht sich die ziemlich aussichtslos diskutierte Nachricht über Aden (26): *Καῖσαρ κατεστρέψατο*. Das Verbum kann ebensowohl 'unterwerfen' als 'zerstören' bedeuten; jedenfalls verlor Aden durch diesen Eingriff zeitweilig seine Bedeutung als Handelsplatz. *Καῖσαρ* steht in den Handschriften; es ist aber unerfindlich, weshalb die Römer den besten Hafen der arabischen Südküste ausgeschaltet haben sollten; wäre es jedoch geschehen, so hätte das Forum von dieser Ruhmestat widergehallt, zumal die unselige Unternehmung des Aelius Gallus vorausgegangen war. Möglicherweise hat sich der Autor geirrt, was durchaus denkbar ist, oder *Καῖσαρ* ist korrumpiert, und ein süd-arabischer Herrscher hat Aden als Hafen geschlossen. Etwas Ähnliches ist in Dioscorides (30) geschehen; die Insel gehörte zum Reiche des Charibael, des Königs von Saba und Hadramaut, der sie durch den mopharitischen Tyrannen verwalten ließ, wie die ausinitische Küste in Ostafrika; die Insel wurde bewacht, was wohl so aufzufassen ist, daß man nur mit besonderer Erlaubnis landen durfte; die Ausbeutung der Landesprodukte Aloe und Drachenblut war verpachtet. Die Sperrung von Aden und Dioscorides wäre Cane und Syagrus zu Gute gekommen, was ihr Zweck gewesen sein könnte. Non liquet.

Im Verlauf des 1. Jhs. n. Chr. scheinen doch einzelne Griechen Näheres von den unter dem Namen *Chryse* gehenden hinterindischen Gebieten gehört zu haben oder selbst dorthin gekommen zu sein. Josephus⁶⁶) läßt Salomo aus Chryse, das früher Ophir (Sopheira) geheißen hätte, große Mengen Gold, Edelsteine und eine Art Fichtenholz bringen, das ähnlich wie Feigenholz wäre, nur weißer und glänzender; es liegt nahe, an weißes Sandelholz zu denken. — Ferner kommt in den *Bassarica*, die nicht fest datiert sind, aber in spätlavische Zeit angesetzt werden, eine Zinninsel Kassitera vor, die im Ozean, nahe bei Indien liegt⁶⁷). Es kann sich wohl nur um Malaya handeln, die goldene Chersonnes. Daß eine entlegene, wenig bekannte Insel noch einen zweiten Namen, nach einem wichtigen Produkt, hätte, wäre begreiflich. Auf

⁶⁵) I, 44 f.

⁶⁶) Josephus ant. VIII 164; 176.

⁶⁷) RE s. v. Kassitera. — *Bassarica*. Geogrgrmin I p. XXVIII fg. 27 (Text).

einige vereinzelte Belege für den Wechselverkehr zwischen Aegypten und Indien in der frühen Kaiserzeit braucht hier nicht eingegangen zu werden. Ein alexandrinischer Mimus spielt z. B. in Südindien⁶⁸); ein Aegypter ist während der Veranlagung zur Steuer dorthin verreist⁶⁹); ein Inder namens Sophon weihet ein Dankinschrift für Pan Euodos an der Karawanenstraße zum Nil⁷⁰).

In die Zeit des Periplus Maris Erythraei würde nach der Tradition der südindischen Thomaschristen die Missionstätigkeit des Apostels Thomas an der Malabar- und Coromandelküste fallen⁷¹). Zwar haben die portugiesischen Missionare die frühen Aufzeichnungen der Thomaschristen vernichtet, als sie diese der katholischen Kirche zuzudrängen versuchten. Die Ereignisse werden aber — in freilich nicht ganz einheitlicher Weise — geschildert in Liedern und Legenden; auch bestätigende nichtchristliche Anspielungen liegen anscheinend vor. Nach dieser Tradition wäre der Apostel 50 n. Chr. über Dioscorides nach Muziris gekommen. Von dort hätte er sich in das Chola-Reich begeben, wäre nach China gereist, zurückgekehrt und bis zu seinem Tode, 72 n. Chr., in Südindien geblieben. Er hätte im Cera-, Pāṇḍya- und Chola-Reich gewirkt, während Ceylon nicht erwähnt wird. In Mailapur bei Madras wäre er nach der malabarischen Überlieferung von eifersüchtigen Brahminen ermordert worden. Im Chola-Reich erzählte man ferner, sein Leichnam sei nach längerer Zeit von einem Schiff aus dem Westland abgeholt worden, was der edessenischen Tradition von seiner Überführung nach Edessa unter Severus Alexander entspräche⁷²). Das Heiligtum am Orte seines Martyriums ist seit dem 6. Jh. hochberühmt. — Hier soll ohne Diskussion nur darauf hingewiesen werden, daß die in der Tradition der Thomaschristen vorausgesetzten Verkehrsverhältnisse denen des 1. Jhs. n. Chr. entsprechen; so würde z. B. eine erst im 2./3. Jh. fingierte Biographie den Apostel jedenfalls nach Ceylon, vermutlich auch nach Indonesien reisen lassen.

Über den Seeverkehr des persischen Golfs im 1. Jh. n. Chr. ist nur wenig Einzelnes bekannt; das meiste wurde bereits erwähnt. Der Autor des Periplus Maris Erythraei berichtet, daß Schiffe der Persis nach Cane in Südarabien und nach Barygaza in Indien fuhren, von beiden Gebieten her ein Gegenverkehr bestand. Endhafen und einziges *ἐμπόριον* im Golf ist Apologus, das neben Charax genannt wird. Nach Apologus scheinen daher auch alexandrinische Schiffe gelangen zu können, aber wohl mehr ausnahmsweise⁷³). Zur Zeit des Plinius war diese Sperre vorübergehend gelockert, da er von *negotiatores nostri* die Namen einiger Plätze im südlichsten Teil der

⁶⁸) Oxyr. pap. III n. 413. — E. Hultsch, JRAS 1904, 399 ff.

⁶⁹) Greek pap. Br. Mus. II n. 260 (72/73 n. Chr.).

⁷⁰) Σόφων Ἰνδός, Weihung in Redēsiye: W. Schwarz, Jahrb. klass. Phil. 1896, 157. — Weites E. H. Warmington a. a. O. 77 f. — U. Monneret, Note . . . (Anm. 53) 319—321 (indischer Import geringfügig).

⁷¹) E. J. Rapson, CHInd I 578 ff. — L. de la Valee-Poussin, L'Inde aux temps des Mauryas (1930) 276 ff. — L. Finot, BÉFEO 1904, 457 ff. (Referat). — P. J. Thomas, The South-Indian tradition of the apostle Thomas; JRAS Centenary Volume 1924, 213 ff. (Abholung des Leichnams). — F. X. Rocca, Orientalia 32, 1933, 169 ff. (malabarische Tradition, Text, Literatur). — Die sonstige, verstreute Literatur war mir nur teilweise erreichbar.

⁷²) s. u. S. 262.

⁷³) s. o. S. 239 und u. 261.

arabischen Küste erhielt. Einen Eindruck von der Wichtigkeit der Seehäfen von Mesene⁷⁴) für den Orienthandel erhält man durch die wachsende Bedeutung von Palmyra, wobei zu beachten ist, daß Palmyra nur einer der Abnehmer der arabischen und indischen Güter war. Es hat in der zweiten Hälfte des 1. Jhs. n. Chr. ein Kontor in Charax⁷⁵). Bereits um 20 n. Chr. hält sich ein Prinz von Adiabene, Izates, längere Zeit bei dem Fürsten von Charax auf⁷⁶), was engere Beziehungen voraussetzt; sie reichten vielleicht bis nach Phasis, dem hochwichtigen Endpunkt der nördlichen, transasiatischen Karawanenstraße am schwarzen Meer. Um Christi Geburt ist ferner durch archäologische Tatsachen ein enger Verkehr zwischen dem hellenistischen Babylonien und Nordindien erwiesen⁷⁷). Es besteht nämlich fast völlige Übereinstimmung im Ornament zwischen Architekturfragmenten aus Palmyra, die etwas älter sein müssen als der dortige Beltempel und die indischen Denkmäler des 1./2. Jhs. n. Chr. Dieser Zustand setzt ein gemeinsames Kunstzentrum für Palmyra und Nordindien voraus, wofür fast nur die babylonischen Großstädte, besonders Seleucia am Tigris in Betracht kommen. — Die Erwähnungen der tamilischen Hofpoesie ließen erkennen, daß über Nordindien hinaus Verbindungen des Zweistromlandes mit Südindien, sogar dem Chola-Reich an dessen Ostküste bestanden. Dem würde entsprechen, daß nach der Tradition der malabarischen Juden, die im 17. Jahrhundert von dem portugiesischen Rabbi Moses Pereyra de Paiva aufgenommen wurde, deren Vorfahren unter Kaiser Titus 80 Köpfe stark in Malabar eingewandert sein sollen⁷⁸). Aus den chinesischen Annalen endlich erfährt man, daß 97 n. Chr. die arabische Halbinsel von Mesene aus westwärts umfahren wurde, und zwar bis zu dem Lande Ta-ts'in (Syrien), vermutlich also bis Aila⁷⁹) — dies seit langem (vgl. I S. 19).

Nach allem muß durchaus mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß bereits im 1. Jh. n. Chr. der Seeverkehr der Anlieger des persischen Golfs ebenso bedeutend war wie der des arabischen Golfs, nur daß man in der griechischen Welt wenig davon erfuhr. Übrigens hätte nach der malabarischen Legende der Apostel Thomas bereits Juden in Südindien bekehrt⁸⁰).

Tr a i a n u s festigte im arabischen Golf die römische Stellung durch die Einrichtung der Provinz Arabia (zwischen 105 und 108 n. Chr.)⁸¹). Außer dem Karawanenzentrum Petra umfaßt sie auch den Hafen Aila, der jetzt an Bedeutung gewinnt. Von Aila wurde eine direkte Straße nach Bostra geführt, woraus folgt, daß ein starker Güterverkehr über Aila nach Syrien ging. Seit-

⁷⁴) RE s. v. — H. Graetz, Das Königreich Mesene und seine jüdische Bevölkerung; Jahrb. des jüdischen theologischen Seminars (Breslau 1879).

⁷⁵) H. Seyrig, Syria 22, 1941, 255 ff. (Literatur). — Ders., Journ. of Rom. Stud. 40, 1950, 1 ff.

⁷⁶) Josephus ant. XX 24 ff. — BMC Persia (G. F. Hill) p. CXCIX.

⁷⁷) vgl. Anm. 75.

⁷⁸) Rabbi Moses Pereyra de Paiva, Noticias dos Judeos de Cochim (Amsterdam 1687). Mir nur in Auszügen zugänglich: J. Chr. Wolf, Bibliotheca hebraea (Hamburg 1715—1733) 3, 805; 4, 97. 925. — Danach Encyclopaedia Judaica s. v. Indien.

⁷⁹) s. u. S. 258 und 262.

⁸⁰) F. X. Rocca a. a. O. 172 v. 49 (51 n. Chr.)

⁸¹) R. P. Longden, CAH 11, 1936, 236 ff.

dem ist Aila ein Hafen ersten Ranges, auch für Indien- und China-Fahrer⁸²⁾. Am Ende des heropolitischen westlichen Nebengolfs entstand der befestigte Hafen Clysmā⁸³⁾; von hier führte ein neuer Kanal nach Memphis, der stärksten Garnison Aegyptens; der alte Kanal wurde außerdem wiederhergestellt. — Es scheint nicht, daß Traianus beabsichtigt hätte, die direkte römische Herrschaft an den Küsten des Golfs weiter südwärts auszudehnen. Der Handel mit der Azania bestand ungestört weiter, wie sich aus den von Marinus⁸⁴⁾ verwerteten Küstenitineraren ergibt, sie reichten bis Rhapta und darüber hinaus bis Cap Prason (Delgado?)⁸⁵⁾.

Die Einrichtung von Mesopotamien und Assyrien als Provinzen durch Traianus (115—117 n. Chr.) hatte zur Folge die Angliederung von Mesene; der dortige Dynast, Athambelus, trat in ein Abhängigkeitsverhältnis zum Reich⁸⁶⁾. Jetzt war Rom im Besitz aller Endhäfen des arabischen und persischen Golfs und unterlag zum ersten und letzten Male der gesamte Seeverkehr des Mittelmeergebietes mit den Ländern am erythraeischen Meer römischer Kontrolle und Verzollung. Die von Charax, Forat, Apologus ausgehenden Karawanenwege wurden als Kunststraßen ausgebaut. Traianus begab sich selbst nach Charax, im Winter 115/6 n. Chr. Er ordnete hier das Zollwesen, von dem also anscheinend erhebliche Einnahmen erwartet wurden; es ist die Rede von Abgaben auf die Stromschiffahrt, sowie auf Transporttiere, Pferde und Dromedare, was gewiß nicht alles war. Die Characener hatten vorher keine Zölle bezahlt, blieben aber trotzdem der römischen Herrschaft solange treu, als die Verhältnisse es gestatteten bzw. geboten; vielleicht weil eine römische Garnison bei ihnen lag. Traianus interessierte sich persönlich für die Seeverbinding von Charax mit Indien. Er fuhr durch die Lagune an das offene Meer, erblickte dort einen Indienfahrer und meinte, er würde selbst gern nach Indien reisen, wenn er jünger wäre. Indien beschäftigte ihn überhaupt stark; er hatte schon früher, 107 n. Chr., indische Gesandte in Rom empfangen⁸⁷⁾. Eutropius⁸⁸⁾, der als *magister memoriae* bei Kaiser Valens gute Quellen haben konnte, berichtet von ihm: *ad mare Rubrum accessit . . . in mari Rubro classem instituit, ut per eam Indiae fines vastaret*. Unter *mare Rubrum* ist nach dem Zusammenhang der persische Golf zu verstehen; daß Traianus dort eine Flotte stationierte, wie die Seleuciden, ist durchaus glaublich. Versteht man unter *Indiae fines* das Indusdelta, so ließe sich denken, daß Traianus daran dachte, dort die römische Seemacht zu zeigen, vielleicht einen Stützpunkt anzulegen, was durchführbar sein konnte. Schon seit Domitianus erscheint in der höfischen Dichtung der Gedanke der Eroberung Indiens, und Plutarch hielt sie für möglich. Ob es sich dabei um mehr handelte, als die konventionelle *imitatio Alexandri Magni*, ist kaum zu beurteilen.

⁸²⁾ RE s. v. Aila, Bostra. — M. Chvostov, Istorija vostočnoj togerli grekorimskago Egipta (Kasan 1907) 211. — Sir Aurel Stein, Surveys on the Roman frontier in Iraq and Trans-Jordan; Geogr. Journal (London) 95, 1940, 428 ff.

⁸³⁾ RE s. v. — E. H. Warmington a. a. O. 96.

⁸⁴⁾ s. u. S. 246 f. ⁸⁵⁾ s. u. S. 246.

⁸⁶⁾ Cass. Dio 68, 28 f. Zonaras 11, 22. *Fronto principia historiae* (Naber 209) (Zölle). — BMC Persia (G. F. Hill) p. CXCIV f. — Politik Traians: E. H. Warmington a. a. O. 92—95.

⁸⁷⁾ Cass. Dio 68, 15, 1. ⁸⁸⁾ Eutropius VIII 3, 2.

Die Pläne des Traianus wurden bei der Aufgabe der neuen Provinzen durch Hadrianus hinfällig. Mesene kehrte in den parthischen Machtbereich zurück, was auch auf den characenenischen Münzen zum Ausdruck kommt; sie haben jetzt nicht mehr griechische, sondern aramaeische Beschriftung und ihr Stil wird parthisch.

In I n d i e n hatte Wima Kadphises (91—130 n. Chr.?) das Kushanreich auf das Indusdal, Surastrene und Ariace ausgedehnt, so daß die Häfen der Westseite Indiens mit Ausnahme der tamilischen in einer Hand waren. Von diesen Häfen führten die Straßen nach Mittel- und Ostasien, unter Umgehung des parthischen Reiches. Der Verkehr zwischen dem arabischen und persischen Golf und dem Kushanreich nahm bedeutend zu, daher Wima Kadphises Gold zu prägen begann. Seine Goldstücke haben das Gewicht der gleichzeitigen römischen und dürften aus solchen umgeprägt sein⁸⁹).

Bis in die Zeit des Traianus hinein lebte der Geograph M a r i n u s von Tyrus⁹⁰); er ist nur durch seinen Nachfolger Claudius Ptolemaeus bekannt, der sein Material übernimmt und berichtend gegen ihn polemisiert. Marinus arbeitete an einer immer verbesserten Karte der Oikumene, deren letzte Ausgabe nicht fertig wurde. Dabei verwertete er alle ihm erreichbaren Daten älterer bis jüngster Zeit, ohne historische Sichtung⁹¹), so daß Irrtümer und Widersprüche entstehen mußten. Seine letzten Nachrichten setzen die Dakerkriege des Traianus voraus, hingegen scheint er von dessen Partherkriegen (115—117 n. Chr.) nichts mehr gehört zu haben. Material und Art der Verwertung sind schon die gleichen wie bei Ptolemaeus und werden unten kurz charakterisiert. Legt man einer Rekonstruktion seines Kartenbildes lediglich die bei Ptolemaeus ausdrücklich dem Marinus zugeschriebenen Angaben zu Grunde, so ist das Ergebnis Folgendes (Zitate nach Ptolemaeus). — Für das tropische Ostafrika (I 9, 1—3) werden als Gewährsmänner des Marinus 'die von Arabien nach der Azania Fahrenden' angeführt: Diogenes und Theophilus für die Strecke bis Rhapta, Dioscorus der 'in einer Fahrt von vielen Tagen' über Rhapta hinaus bis Cap Prason (*πράσον* = grüner Lauch), also 'Cap Verde' vordrang. Für die Westseite Vorderindiens vom Indus bis Limyricae (I 7, 6) benutzte Marinus das 3. Buch des anscheinend umfassenden, undatierten Werkes eines Diodorus von Samos. Weiter nannte er, ohne Quellenangabe, in Vorderindien (I 13, 2—4) Cap Cory, auf der Ostseite der Halbinsel den argarischen Busen, Curula (am Chaberis), Palura (weiter nördlich), den gangetischen Golf; an der Westseite Hinterindiens (I 13, 6—8) Sada (nicht genau lokalisiert), südlich davon Tamala (nahe Cap Negraes), weiter die goldene Chersonnes. Wegen der eindeutigen Bezeichnung als Halbinsel darf hierunter Malaya verstanden werden, obwohl die bei Marinus angenom-

⁸⁹) RE s. v. Indoscythia. M. de la Valée-Poussin a. a. O. 301 ff. — R. Ghirshman, Bégram 109 ff. — F. Altheim, Weltgeschichte Asiens (passim. Index). — L. Renou - J. Filliozat, L'Inde classique 435—445. — BMC The Coins of the Greek and Scythic Kings of Bactria and India (P. Gardner). — U. Monneret de Villard, Le monete dei Kushana e l'impero Romano, Orientalia 17, 1948, 205 ff. — R. Ghirshman, Bégram; passim.

⁹⁰) RE s. v. Marinos 2; Karten § 29; ferner Geographia (Suppl. IV) § 41. — Alexandros: RE s. v. 90 a (Suppl. VI). — J. O. Thomson a. a. O. (s. Anm. 53) Index. — R. Hennig, Terrae incognitae 1, 406 ff.

⁹¹) Ptolemaeus I 6, 1.

mene Entfernung von Tamala zu klein ist. Für die Strecken jenseits der goldenen Chersonnes (I 14, 1) lag dem Marinus die Aufzeichnung eines Schiffers Alexandros vor: 20 Tage entlang einer nach Süden gerichteten Küste bis Zabai, dann noch *ἡμέρας τινὰς εἰς νότον καὶ μᾶλλον εἰς τὸ εὐώνυμον* bis Cattigara. Ptolemaeus (I 14, 5), dem man sich wohl anschließen muß, verstand den Satz so, daß der Kurs des Alexandros von Zabai ab nach SSO gegangen wäre. Marinus nannte noch die Siner und Serer (I 11, 1); ob er sie an das Meer grenzen ließ und ob er, wie Ptolemaeus, Cattigara als Hafen der Siner kannte, ergibt sich nicht mit voller Sicherheit. Wenn Marinus für den arabischen und persischen Golf sowie für Ceylon von Ptolemaeus nicht zitiert wird, kann das daran liegen, daß dieser ihn hier nicht verbesserte. Unbekannt bleibt, ob Marinus wie Ptolemaeus eine südlich des Äquators Ostafrika mit Südostasien verbindende Antioikumene annahm.

Für die Chronologie der Seeverbindungen zwischen den Mittelmeerländern und dem fernen Osten ist wichtig, daß Alexandros spätestens um 100 n. Chr. gereist sein kann, wenn Marinus noch den Bericht über seine Fahrt erhielt —, also schon vor der Unterbrechung des transasiatischen Karawanenverkehrs, die eintrat, als die Chinesen sich 107 n. Chr. aus dem Tarimbecken zurückzogen. Die übrigen bei Ptolemaeus genannten Quellen des Marinus sind meist undatierbar; man kann nicht entscheiden, ob es ältere Schriften oder neue Berichte waren.

Die in Betracht kommenden indischen Quellen außer den schon erwähnten tamilischen und auf das Kushanreich bezüglichen, können wegen der Unsicherheit der Datierung nur unter allem Vorbehalt benutzt werden. — Das Rāmāyaṇa in seinem vierten Gesang und einer Sūtra — Saddharmasmṛtyupasthāna Sūtra — enthalten in weitgehend übereinstimmender Fassung eine dichterische Kosmographie⁹²). Eine gewisse Datierung für den geographischen Horizont dieser Kosmographie gibt eine Aufzählung von Völkern Nord-Indiens und Zentral-Asiens; genannt werden u. a. Saka, Yavana, Pahlava (Parther), Tukhāra, Cīna, Aparā-Cīna (das andere China), Bāhlikā (Baktrer). Also sind die Saker bereits in Nord-Indien, die Chinesen in Zentral-Asien, die Tocharer in Baktrien, während die Kushan noch nicht aufzutreten scheinen. Damit käme man für das geographische System, soweit die Rede davon sein kann, etwa auf die Zeit zwischen 100 v. Chr. und 50 n. Chr. Einzelne Teilstücke sind aber älter, manche Angaben lassen sich sogar bis Ctesias zurückverfolgen. Die Oikumene ist in vier Abschnitte geteilt, nach den Himmelsrichtungen: Ost, Süd, West, Nord. Außerhalb Vorderindiens wird die Darstellung märchenhaft. Immerhin lassen sich einzelne See-Itinerare erkennen oder doch ahnen. Im Osten führt eine Route vom Ganges, entlang der Küste Hinterindiens bis zu den Sunda-Inseln, von denen Java genannt wird. Unterseeische Stürme, also die Seebeben des Vulkangürtels der Sunda-Inseln gehören zu den Wundern dieser Zone. Am Anfang des Abschnittes ist

⁹²) S. Lévi, Pour l'histoire du Rāmāyaṇa, JAs 1918, 1, 4 ff. Saker: 49. 123. 126 f. 149. Java: 80. Indonesien: 34 f. 81 ff. 104 ff. Ausdehnung der indischen Seefahrt: 147 u. ebd. 1923, 2, 42. — RE s. v. Iabadiou (Suppl. III) 1160. — R. Hennig a. a. O. I 376 f. — Radhakumud Mookerjee, Indian shipping (London-New York 1912) 55 f. und passim.

gesagt, daß schon früh Kaufleute vor dem Wind über das offene Meer nach diesen schätzereichen Gegenden gefahren wären. Ferner führt eine südliche Route von Süd-Indien und Ceylon westöstlich nach den Sunda-Inseln; als deren kostbares Produkt wird goldgelbes Sandelholz erwähnt, das Java, Timor und Celebes bis in die Neuzeit liefern. Beide Routen nennen in Indonesien noch eine Reihe verschiedenfarbiger Meere und bergiger Inseln, die südliche Route schließlich das Totenreich und die finstere Endzone der Welt. Die Route nach Westen ist von der Indusmündung ab anscheinend völlig phantastisch, nur das Meer, wo Kaufleute Korallen finden, wird der persische oder arabische Golf sein. Arabien, die Somaliküste, Madagaskar liegen zwar an sich nicht außerhalb des weit gespannten Gesichtskreises der Kosmographie, aber von der hinter den Märcen stehenden Wirklichkeit ist nichts sicher zu erkennen. Anscheinend kannte der Dichter-Geograph vorwiegend das seemännische Folklore der Ostküste Vorder-Indiens, besonders Bengalens. Als Ergebnis für die Verkehrsgeschichte kann festgehalten werden, daß im 1. Jh. n. Chr., vielleicht schon früher, besonders vom Gangesgebiet und dem Chola-Reich aus Kauffahrer die Sundainseln aufsuchten und dort die einheimischen Kostbarkeiten eintauschten — Sandelholz und vermutlich auch Gold, Silber, Edelsteine, von denen immer wieder mit Entzücken erzählt wird. Das entspricht einigermaßen den Angaben der tamilischen Hofpoesie⁹³).

Die vorderindische Expansion nach Osten, die zur See erfolgte, neue Verbindungen schuf, bereits bestehende festigte und erweiterte, ist auch nach anderen Quellen im 1. Jh. n. Chr. schon weit vorgeschritten. Nach einer chinesischen Angabe bestand in Kedah (Malaya) um 100 n. Chr. eine Stadt mit indischer Dynastie⁹⁴). Nach javanischer Überlieferung wäre Java⁹⁵) 78 n. Chr., dem Anfangsjahr der javanischen Aera, von Kalinga — mittlere Ostküste Vorderindiens — aus kolonisiert worden. Wenn Cattigara, der Hafen der Siner⁹⁶), den Alexandros auf seiner Fahrt jenseits des gangetischen Meerbusens als letzten erreichte, in Annam oder Tonking lag, so hatte dieser Hafen bei den fremden Seefahrern einen indischen Namen, wurde also vor ihnen von Indern besucht, die ihn auf dem Wege um Hinterindien erreicht haben müßten⁹⁷).

Der indische Buddhismus steht seit Kaiser Ming-ti (58—76 n. Chr.) in engem Missionsverkehr mit China. Chinesen gehen nach Indien⁹⁸), Inder nach China⁹⁹). Über die Reisewege der Missionare wird allerdings in dieser Zeit m. W. nichts gesagt. Sie können z. B. auch den Burmaweg benutzt haben; in der Tat berichtet die burmanische Tradition von zwei Missionsreisen auf

⁹³) s. o. S. 236.

⁹⁴) R. O. Winstedt, Indian influence in the Malay world, JRAS 1944, 186 ff. — G. Coedès, États hindouisés 38. 71 f.

⁹⁵) R. Hennig a. a. O. I, 376 f. (Nachweise).

⁹⁶) s. o. S. 247.

⁹⁷) s. u. S. 254.

⁹⁸) P. Pelliot, T'oung Pao 1920, 255 ff.

⁹⁹) E. Chavannes, T'oung Pao 1907, 193 f. — Tripitaka: Bunyiu Nanjio, A catalogue of the Chinese translation of the Buddhist Tripitaka, the sacred canon of the Buddhists in China and Japan (Oxford 1883) Appendix II p. 399. Auszug R. Hennig a. a. O. II 19—24.

diesem Wege zwischen 58 und 75 n. Chr.¹⁰⁰). (Die Sachkenner verwerfen die eigentlich nicht unwahrscheinlich klingende Tradition).

In C h i n a lassen für das 1. Jh. n. Chr. die Annalen der jüngeren Han (25—226 n. Chr.), das Hou Han-shu¹⁰¹), eine gesteigerte Initiative der Chinesen in den südöstlichen Meeren erkennen. Der General Ma Yüan erobert 44 n. Chr. das für den Seeverkehr hochwichtige, derzeit wieder abgefallene Tonking und dessen südlichste Praefektur Ji-nan¹⁰²) zurück; hierbei kann er 2000 größere und kleinere Schiffe sowie 20 000 Mann einsetzen. Da ein solches Aufgebot von Schiffen erforderlich war, müssen auch die 'Rebellen' eine ansehnliche Seemacht besessen haben. Daß wenigstens gelegentlich eine chinesische Fernseefahrt die Reichsgrenze weit überschritt, ergab der bereits erwähnte Bericht über die Expedition unter Wang Mang (1—6 n. Chr.) nach Huang-tche, auf der unter Kaiser Wu-ti eröffneten, seitdem bekannten Route¹⁰³). Huang-tche liegt südlich von Ji-nan, 30 000 li, d. h. sehr weit, von der chinesischen Hauptstadt. Die Route wird durchgehend befahren, denn schon im folgenden Jahr erhält Wang Mang von dem Herrscher von Huang-tche ein Rhinoceros zum Geschenk. Von Schiffwechsel, wie zur Zeit des Wu-ti, ist nicht mehr die Rede. Es wird hinzugefügt, daß auch die Han — vermutlich sind in erster Linie die jüngeren gemeint — diese Route hätten befahren lassen, um die Schätze der Barbaren einzutauschen. Über die Lage von Huang-tche (Sumatra?) besteht, wie erwähnt¹⁰⁴), vollständige Uneinigkeit.

Seit Kaiser Wu-ti durch die Eingliederung von Tonking und Ji-nan in das chinesische Großreich für dieses die Möglichkeit des direkten Seeverkehrs mit den 'Reichen' an den Küsten und Inseln des Südmeeres hergestellt hatte, wird dauernd mit zunehmender Ausführlichkeit von diesen berichtet. Es werden Gesandtschaften der einzelnen Reiche erwähnt, die nominellen Tribut bringen, und dabei eingehende Angaben über die Bevölkerung, die Produkte, die Regierungsform usw. gemacht, die durchaus objektiv wirken. Chinesische Seefahrt wird nicht erwähnt, außer der Route nach Huang-tche. Ob sie vielleicht doch bestand, nur von der offiziellen Geschichtsschreibung ignoriert wurde? Denn es ist zwar nicht ausgeschlossen, aber schwer vorstellbar, daß von den fremdsprachigen Gesandten bei ihrer Anwesenheit in China so genaue und methodisch geordnete Informationen über die Zustände ihrer Heimat zu erfragen gewesen wären, wie die Berichte sie enthalten. Sehr vage bleiben dabei immer die Angaben über die Entfernung und Lage der einzelnen Reiche, als hätten die chinesischen Seefahrer — wenn es sie gab — ihre Routen nicht verraten wollen. Infolge der Unbestimmtheit dieser Angaben ist es nur selten möglich, die erwähnten Gebiete eindeutig zu identifizieren; ich gehe auf diese Schwierigkeiten daher nicht ein.

Der Seeverkehr zwischen C h i n a , K o r e a , J a p a n und Formosa war im ersten Teil dieser Arbeit nicht genügend berücksichtigt, was hier nach-

¹⁰⁰) P. Pelliot, BÉFEO 1904, 142.

¹⁰¹) s. u. S. 264 f.

¹⁰²) Hou Han-shu c. 24, übersetzt F. E. A. Krause, Fluß- und Seegefechte... [im chinesischen Altertum]; Mitt. d. Seminars f. oriental. Sprachen Berlin 18, 1, 1915, Text 10. — G. Ferrand, JAs 1919, 1, 125 ff. — G. Maspero, T'oung Pao 1910, 333 ff.

¹⁰³) I, 56.

¹⁰⁴) I, 56 Anm. 175.

getragen werden darf¹⁰⁵). Korea wurde durch die Eroberung der Halbinsel unter Kaiser Wu-ti der älteren Han, 108 v. Chr., dauernd in das chinesische Verkehrsnetz einbezogen. — Nur der südliche und mittlere Teil Japans bis etwa zum 36. Breitengrad kommt für eine entwickelte Seefahrt in Betracht, nicht auch die nördlichen, von den kulturarmen Ainus bewohnten Gebiete. Schiffsverkehr zwischen den japanischen Inseln und der nahen Küste Ost-Koreas ist von jeher gegeben, was auch die sagenhafte Überlieferung aus der Frühzeit Japans bestätigt¹⁰⁶). Zuverlässige chinesische Nachrichten und Daten über Japan erscheinen erst nach der Eroberung Koreas durch Wu-ti, hauptsächlich in der chinesischen Chronik der älteren Han, dem Ts'ien Han-shu, den koreanischen Annalen und dem japanischen Geschichtswerk Nihongi, dessen 720 v. Chr. beginnende Chronologie allerdings stark nach aufwärts verschoben ist¹⁰⁷). Für das 1. Jh. v. Chr. berichtet das Ts'ien Han-shu, daß tributbringende japanische Gesandte regelmäßig zu Hof kamen¹⁰⁸), Japan also in einem nominellen Abhängigkeitsverhältnis zu China stand, was dauernd so geblieben ist. Wohl infolge dieser Berührung hebt sich die japanische Schiffbautechnik und also auch die Seefahrt. Nach japanischer Überlieferung wird 81 v. Chr. die Erbauung von Schiffen in den Provinzen angeordnet, um den Verkehr zwischen den Inseln zu erleichtern.

Bald darauf, 48 v. Chr., ist eine Plünderung der koreanischen Küste durch japanische Schiffe erwähnt, die erste bekannte von zahlreichen ähnlichen Unternehmungen in den nächsten Jahrhunderten¹⁰⁹). Keine näheren Nachrichten hat man m. W. über die Seefahrt der tungusischen Küstenbewohner der Mandschurei und Ostsibiriens; sie war vielleicht nicht unbedeutend, denn es ist anzunehmen, daß die Schätze des Nordens — Gold, Pelze, Walroßzähne, Ginseng usw. — nicht bloß auf langen und gefährdeten Wegen durch Sümpfe und Urwälder nach Korea und Japan gelangten¹¹⁰). Daß eine alte Seeverbindung zwischen Korea, Südchina, Tonking und Annam bestand, wird angenommen¹¹¹). Im Süden erreichte die Schifffahrt der älteren Han gelegentlich Tung-t'i, wohl Formosa¹¹²); man hatte also Kenntnis von der Existenz der Insel.

Im 1. Jh. n. Chr. bringt dann die Chronik der jüngeren Han (25—220 n. Chr.) die Nachricht, daß regelmäßiger Verkehr zwischen China und Japan andauerte, 'by envoys and scribes', daß 57 und 107 n. Chr. japanische Gesandte an den Hof kamen. Eine in das Hou Han-shu aufgenommene, ausführ-

¹⁰⁵) Hauptquellen: O. Nachod, Die Geschichte von Japan 1 (1906) (bis 645 n. Chr.). — A. Wedemeyer, Japanische Frühgeschichte (Tokio 1930). — R. Tsunoda - L. Carrington Goodrich, Japan in the Chinese dynastic histories (Pasadena 1951) (mit Karten). — W. G. Aston, Nihongi, chronicles of Japan from the earliest times to 697 A. D. (London 1896) (Zitate bei O. Nachod und A. Wedemeyer, hier nicht wiederholt). — A. Herrmann, Historical and commercial Atlas of China (Cambridge Mass. 1935).

¹⁰⁶) O. Nachod a. a. O. 171 f.

¹⁰⁷) O. Nachod a. a. O. 48—83. — A. Wedemeyer passim.

¹⁰⁸) Ts'ien Han-shu 14a, 28b (Text O. Nachod a. a. O. 127 Anm. 2). — Hou Han-shu c. 115, 16 b; Tsunoda 1.

¹⁰⁹) O. Nachod a. a. O. 172 Anm. 5.

¹¹⁰) W. Eberhard, Randvölker (Anm. 58), b 1 (Han), f 3 (Sui).

¹¹¹) Ebd. u 13, vgl. u 5.

¹¹²) Ts'ien Han-shu 28 = A. Wedemeyer 214 § 185.

liche Denkschrift über Japan wird unten besprochen¹¹³); sie ist mit Änderungen und Zusätzen in einer Chronik des älteren Teilreiches Wei (220 bis 265 n. Chr.), dem Wei-chih, wiederholt¹¹⁴).

Gegen Ende des 1. Jh. n. Chr. erlangen die Chinesen einige Kenntnis des erythraischen Meeres und seiner beiden Golfe sowie der südöstlichen Gebiete des römischen Reiches¹¹⁵). Der General-Protector der chinesischen Westprovinzen in Mittel-Asien Pan Ch'ao, entsandte einen General, Kan Ying, nach T'iao-tchi, Mesene, mit dem Auftrag, von dort zur See nach Ta-ts'in — im weiteren Sinn Syrien und Aegypten, im engeren Syrien allein — zu reisen und Verbindungen anzuknüpfen. Kan Ying unterließ zwar die Reise, die man ihm als unter Umständen sehr langwierig schilderte, sammelte aber Nachrichten über die Länder des Westens, die für die nächsten Jahrhunderte den Grundstock des chinesischen Wissens von diesen Gebieten bildeten. Der Versuch wurde nicht wiederholt, da Pan Ch'ao bald darauf starb und die Chinesen 107 n. Chr. sich aus den mittelasiatischen Gebieten zurückzogen¹¹⁶).

Von Hadrianus bis Severus Alexander

(117—235 n. Chr.)¹¹⁷).

Die wichtigste westliche Schriftquelle der antoninischen Zeit ist die 'darstellende Erdkunde' des Claudius Ptolemaeus¹¹⁸); dazu kommen Erwähnungen, besonders bei Lucianus, Pausanias, Philostratus und kirchlichen

¹¹³) Hou Han-shu c. 115, 16b—19a = Tsunoda 1—7 (Gesandtschaften). — A. Wedemeyer a. a. O. 171—176 § 142. — R. Hennig a. a. O. 1, 351—355. — Wei-chih in San-kuo-chih c. 30, 25b—31a = A. Wedemeyer a. a. O. 176—185 § 143.

¹¹⁴) s. u. S. 265.

¹¹⁵) Hou Han-shu c. 88 (118) = Hirth D 19 f. = E. Chavannes, T'oung Pao 1907, 159, 217. — J. Needham, Science and Civilisation in China I (Cambridge 1954) 196. — R. Ghirshman, Bégram 139.

¹¹⁶) Weiteres über Ta-ts'in etc. s. u. S. 265 f.

¹¹⁷) Allgemeine Literatur, nicht ständig zitiert: M. Chvostov a.a.O. (s. Anm. 82) 364 ff. — E. H. Warmington 84 ff. — M. Rostovzev, Gesellschaft und Wirtschaft im römischen Kaiserreich (1929). — M. P. Charlesworth, Trade routes of the Roman empire. — Ders., Studies in Roman economic and social history in honour of A. Ch. Johnson (Princeton 1951) 131 ff. — U. Monneret, Note . . . (Anm. 53) 308 Anm. 3 (Literatur). — Für China (Anm. 208) besonders F. Hirth, China and the Roman Orient (Leipzig-München 1888), zitiert: Hirth. — O. Franke, Geschichte des Chinesischen Reiches (Berlin 1930—1937). — J. Needham (Anm. 115).

¹¹⁸) RE vorläufig s. vv. Karten 50—58; Geographie (Suppl. IV) § 42—45; India 1268—1290. Ausgaben: J. O. Thomson a.a.O. 230 Anm. 1, 336. — L. Renou, La géographie de Ptolémée, L'Inde (Paris 1925) Buch VII 1—4. — H. v. Mžik, Des Klaudios Ptolemaios Einführung in die darstellende Erdkunde 1. Teil. Klotho 5, 1938 (Buch I: Übersetzung und Kommentar). — P. Schnabel, Entstehungsgeschichte des kartographischen Erdbildes des Klaudios Ptolemaios; SB Berlin phil.-hist. Kl. 1930, 214 ff. — Ders., Text und Karten des Ptolemaeus (Leipzig 1938).

Mittel- und Ostasien: A. Berthelot, L'Asie centrale et sudorientale d'après Ptolémée (Paris 1930). — M. Crindle, Ptolemy's geography of India and Southern Asia, Indian Antiquary 13, 1884, 313 ff., vgl. 34, 1905, 180 ff. — Vidal de la Blache, Les voies de commerce dans la géographie de Ptolémée, Comptes rendus 1896, 456 ff. — W. Volz, Südostasien bei Ptolemaeus, Geogr. Zeitschr. 1911, 31 ff. — G. E. Gerini, Researches on Ptolemy's geography of Eastern Asia (London 1909) (mit Vorsicht zu benutzen). — *Indien im Besonderen*: S. Lévi, JAs 1915, 1, 58 ff.; 1923, 2, 1 ff.; 1925, 1, 46 ff. — Ders., Études Asiatiques de l'École française d'Extrême Orient II 1 ff., vgl. JAs 1936, 1, 38 f. (Bibliographie), 61 ff. — J. P. Vogel, Ptolemy's topography of India; Archaeologica Orientalia in memoriam E. Herzfeld (New York

Autoren. Claudius Ptolemaeus lebte um 150 n. Chr. in Alexandrien. Als Material für seine Karten und den Text, der katalogartig Ortschaften, Gebirge, Flüsse, Inseln und Völker aufzählt, benutzte er besonders die Arbeiten des Marinus¹¹⁹), ohne ihn immer zu nennen, ferner alle anderen erreichbaren Quellen, auch mündliche Berichte. Einige Fixpunkte lieferten auf astronomischem Wege mehr oder weniger genau bestimmte Positionen; Küstenitinerare für die Handelsschifffahrt enthielten Angaben über Fahrtrichtung, die Fahrtdauer zwischen einzelnen Orten und Landmarken, den Wechsel der Gestirne. Die Zeitspannen rechnete Ptolemaeus, wie schon Marinus, in Stadien um, ein Verfahren, das für viel befahrene Strecken angängig sein mochte, nicht aber, wo nur einzelne, unkontrollierbare Berichte vorlagen. Über die ihm bewußte Bedenklichkeit dieses Verfahrens setzte sich Ptolemaeus hinweg, um zu einer Gesamtanschauung der Oikumene zu gelangen. Chorographien waren Darstellungen einzelner Erdgebiete mit bebilderten Karten. Weiter gab es Reisebeschreibungen, *ιστορίαι περιοδικαί*, verfaßt von anscheinend gebildeten und vielseitig interessierten Kaufleuten, wie die wenigen in den dürren Katalogen des Ptolemaeus hängengebliebenen Bruchstücke vermuten lassen. Mündliche Berichte erhielt er besonders für Vorder- und Hinterindien. Sein Bild von Afrika, Süd- und Ostasien wurde verzerrt durch zwei frühere, wirklichkeitsfremde Annahmen: von Ostafrika erstreckte sich die Küste einer Antioikumene bis jenseits von Hinterindien und schloße dort einem süd-nördlich streichenden Festland an; östlich der Siner und Serer liege unbekanntes Festland. Die schon erreichte annähernde Kenntnis von der Gestalt Afrikas und der chinesischen Küste ging damit für die Ptolemaeus folgenden Buchgelehrten des Altertums und Mittelalters verloren.

Über den Verlauf der Handelsrouten läßt sich aus Ptolemaeus einiges erschließen, da er manche Küstenorte außerhalb des römischen Reichsgebietes als Emporia¹²⁰) bezeichnet, wie schon der *Periplus Maris Erythraei* auch. Seneca spricht bereits von *commercium Indici maris*. Welche Rechte die Fremden in den Emporia besaßen, ist nicht näher bekannt. Daß Kaufleute sich auch außerhalb der Emporia bewegen konnten, zeigen die viel zahlreicheren Ortsnamen ohne diesen Zusatz. Ferner hebt Ptolemaeus noch einzelne Orte als *μητροπόλεις* und *βασίλεια* hervor.

Das geographische Wissen ist gegenüber dem 1. Jh. n. Chr. enorm erweitert und bereichert durch die viel bessere und eingehendere Kenntnis besonders Ceylons und Hinterindiens, wenn auch die Ptolemaeus vorliegenden Reiseberichte für ein richtiges Kartenbild nicht ausreichten. Im Einzelnen sei Folgendes hervorgehoben. Im arabischen Meerbusen und an der ostafrikanischen Küste¹²¹) hat sich nichts Wesentliches geändert. Auf der arabischen

1952) 203 ff. — W. W. Tarn, *The Greeks in Bactria and India*² (1951) 230 ff. (hellenistisches Material bei Ptolemaeus?). — Dagegen: F. Altheim, *Weltgeschichte Asiens I* (1947) 44; II (1948) 69 ff. — *Arabien, Azania*: RE s. vv. — E. Glaser, *Skizze* 210 ff. — B. Struck, *Rhapta, Prason und Menuthias*; *Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde* (Berlin 1921) 188 ff. (Nachweise).

¹¹⁹) s. o. S. 246 f.

¹²⁰) M. Rostovzev I 344, 83; II 138, 50. — G. Jouveau-Dubreuil, *BÉFEO* 1940, 448 ff. — J. Filliozat, *Revhist* 201, 1949, 8.

¹²¹) IV 5, 14 f. und 75—77; IV 7, 4—12 und 36—41.

Seite des Golfs sind Muza und Ocelis Emporia; deren sieben liegen an der Somaliküste, die also besonders dichten Verkehr mit Indien hat¹²²⁾, nur zwei auf der Strecke zwischen Opona und der Metropolis Rhapta. Der südlichste genannte Punkt der Azania ist wie bei Marinus Cap Prason jenseits des Aequators, wo die Antioikumene anschließt. In der Nähe liegt die Insel Menuthias¹²³⁾, wahrscheinlich als Madagaskar zu verstehen. Daß die Azania von griechisch sprechenden Seefahrern frequentiert wird, zeigen die überwiegend griechischen Ortsnamen. Südarabien außerhalb des Golfs¹²⁴⁾ hat drei Emporia: Aden, das also wieder Bedeutung gewonnen hat, Cane und Ommana, das der Periplus Maris Erythraei vielmehr in Carmanien ansetzte; es sind wohl zwei gleichnamige Städte. Im persischen Golf ist die arabische Seite¹²⁵⁾ besonders stark verzeichnet mit wenigen Ortschaften. Griechische Namen haben nur einzelne Landmarken sowie ein Fluß, der die unheimliche Benennung 'stygisches Wasser' trägt. Hier dominierten also die eifersüchtigen Araber. Auf der persischen Seite des Golfs¹²⁶⁾ häufen sich hingegen die Positionen und ist der Verlauf der Küste richtiger dargestellt; die Route des Nearchus war demnach den alexandrinischen Geographen besser bekannt. Im persischen Golf wird kein Emporium erwähnt, auch nicht in Carmanien und Gedrosien¹²⁷⁾, also war der alexandrinische Handelsverkehr gering. An der Westküste Vorderindiens liegen dagegen sieben Emporia¹²⁸⁾. Viel besucht wird Ceylon¹²⁹⁾, das dem Autor des Periplus Maris Erythraei noch fast unbekannt war, mit zwei Emporia im Norden der Insel. Unter den zahlreichen übrigen Küstenplätzen heißen mehrere nach griechischen Göttern: Zeus, Helios, Selene, Dionysos, Priapos; die in Alexandrien verehrten Hauptgötter Sarapis und Isis fehlen, was nicht Zufall zu sein braucht. Natürlich läßt sich nicht sagen, ob vielleicht griechische Namen auf ceylonesische Gottheiten übertragen sind. Die Malediven sind bekannt¹³⁰⁾, genau 1378 an der Zahl, einige sogar mit griechischen Namen. Man fragt sich, was griechische Händler auf diesen idyllischen Inseln gesucht haben mögen. Auf der Ostseite Vorderindiens¹³¹⁾ bis zum Ganges bestehen sechs Emporia, fast ebensoviel wie auf der Westseite. Ein Hafen, das ἀφετήριον τῶν εἰς τὴν Χρυσῆν ἐμπλεόντων, liegt am Anfang einer den gangetischen Golf überquerenden Hochseeroute nach Hinterindien. Von den Mündungen des Ganges tragen zwei griechische Namen, ein Fluß heißt Ἀδάμας. Der griechische Seeverkehr an dieser Küste hat demnach seit Strabo und dem Periplus Maris Erythraei stark zugenommen. In India extra Gangem¹³²⁾ entspricht der Verlauf der Küsten, denen die Seefahrt folgt, wenn man von den 'berechneten' Positionen absieht, ungefähr der Wirklichkeit bis

¹²²⁾ IV 7, 3.

¹²³⁾ IV 8, 1; VII 2, 1.

¹²⁴⁾ VI 7, 1—13 und 43—47.

¹²⁵⁾ VI 7, 14—20.

¹²⁶⁾ VI 3; 4, 2 f.; 8.

¹²⁷⁾ VI 8, 4—9; 21, 2.

¹²⁸⁾ VII 1, 2—11.

¹²⁹⁾ VII 4, 1—10, RE s. v. Taprobane.

¹³⁰⁾ VII 4, 11—13.

¹³¹⁾ VII 1, 12—17.

¹³²⁾ VII 2, 2—5.

Perimula, am Anfang des Golfs von Siam. Nur vier Emporia sind aufgeführt. Griechisch ist ferner noch ein Stadtname, Pentapolis¹³³). Mehrere Landschaften Hinterindiens heißen nach den dort gefundenen Metallen, die wohl von den Fremden eingehandelt wurden: *Χρυσή*, *Ἀργυρή*, *Χαλκίτις*, *Χρυσή Χερσόνησος*¹³⁴) — Malaya, das früher schon unter dem Namen *Κασσινέρα* erschien¹³⁵). Jenseits der goldenen Chersonnes folgt eine Piratenküste¹³⁶), doch nicht ganz unnahbar, da hier ein letztes Emporium liegt. Die Inseln an der Westseite Hinterindiens sind zu erkennen¹³⁷), ferner Java, vielleicht vereinigt mit Sumatra unter dem Namen *Ἰαβαδίου* mit der Hauptstadt *Ἀργυρή*. Dann folgen noch drei Inseln der Satyrn und zehn magnetische, namens *Μανιόλαι*, schon unzugänglich für griechische, mit eisernen Nägeln gezimmerte Schiffe. Für Hinterindien hatte Ptolemaeus, wie gesagt, einen guten Reisebericht, der manche Angaben über fremdartige Menschenrassen¹³⁸) und Landesprodukte enthielt: außer den Metallen sind noch Narde, Malabathrum¹³⁹), und vielleicht Perlmutter genannt. Von Perimula¹⁴⁰) ab ist das Kartenbild des Ptolemaeus unverständlich. Thomson (315) sagt mit Recht: 'The rest of the map has caused endless trouble'; ich wage mich nicht in dieses Labyrinth. Doch läßt sich erkennen, daß Hinterindien bis zur Grenze der Siner umfahren wird, die mit Wahrscheinlichkeit ungefähr am 20. Breitengrad angenommen werden kann. Im Lande der Siner selbst (VII 3) fließt der Aspithras, der Sonkhoi(?). Seine Mündung ist annähernd richtig eingetragen, vielleicht nach einer astronomischen Ortsbestimmung. Genannt wird noch die dem Lande gleichnamige Hauptstadt, die keine ehernen Mauern besitzt; man hatte also vor der Quelle des Ptolmaeus bzw. Marinus schon von ihr gehört, wenn auch übertreibende Gerüchte. Weitere Städte der Siner, Kokkonagara, Ambaste und Bramma haben indische Namen. Bei den Sinern läßt Ptolemaeus die Ostküste jenes großen Golfs beginnen, die sich südwärts bis zur Antioikumene ausdehnt. Ganz im Süden dieser Strecke ist Cattigara (VII 3) angesetzt¹⁴¹), *ἄρμος Σινῶν* mit indischem Namen, das schon der Schiffer Alexandros besucht hatte¹⁴²). Nördlich der Siner wohnen die Serer, östlich der Siner und Serer dehnt sich, wie gesagt, unbekanntes Festland (!) aus. Cattigara hat man ziemlich überall in Südost-Asien gesucht: in Singapore, Saigon, Borneo, Tonking, Kanton. M. E. wäre für den Ansatz auszugehen von der Bezeichnung: als *ἄρμος Σινῶν*. Das Land der Siner ist unbestritten Südchina, um-

¹³³) VII 2, 2.

¹³⁴) VII 2, 17; VII 2, 20; VII 2, 5.

¹³⁵) s. o. S. 242.

¹³⁶) VII 2, 6.

¹³⁷) VII 2, 26—31.

¹³⁸) VII 2, 15, 21.

¹³⁹) VII 2, 16.

¹⁴⁰) s. o. S. 253 f.

¹⁴¹) RE s. v. Kattigara. — R. Hennig a. a. O. I 406—411 (Literatur und Diskussion). Ders., Klio 23, 1930, 255 ff. (dgl.). — O. Franke, Geschichte III 212 ff. — H. Yule, Cathay and the way thither. 2. Aufl. von H. Cordier (London 1915) I 187 ff. (ältere Literatur). — P. Schnabel bei F. Altheim, Weltgeschichte Asiens I (1947) 44 (Singapore?). — R. A. Stein, Le Lin-yi; Han Hiue 2, 1947 (Peking) 119—123. — Rez. P. Demiéville, T'oung Pao 40, 1951, 336 ff. (Saigon). — S. Lieberman (s. Anm. 208) 199. — J. J. L. Duyvendak, Chinas discovery of Africa (London 1949) 12 u. a. m.

¹⁴²) s. o. S. 247.

faßt also in der Zeit der jüngeren Han im Süden Tonking und Ji-nan, den südlichsten Ausläufer des chinesischen Machtgebietes, noch etwas über den 20. Breitengrad hinausreichend. Ein den Fremden zugänglicher Hafen der Siner wäre am wahrscheinlichsten an ihrer südlichen Grenze zu vermuten. Möglich wäre ferner das für den Handel günstigere Gebiet um Hanoi, an der Mündung des Aspithras. Bei dieser Auffassung ist vorausgesetzt, daß ἄρμος Σινῶν die nächstliegende Bedeutung hat: ein Hafen der Siner, oder der den fremden Seefahrern bekannte und zugängliche Hafen der Siner. Es kann sich nicht um einen außerhalb der chinesischen Machtsphäre liegenden Stützpunkt handeln, auch nicht um einen ausländischen Hafen, in dem Chinesen maßgebend verkehrten, denn beides ist in der Zeit der jüngeren Han nicht denkbar. Allerdings hat Cattigara bei Ptolemaeus die ungefähre Position von Singapore. Entweder ist diese falsch, und Ptolemaeus hatte ja für Südostasien mehrfach irreführende Unterlagen, oder es bestand unter den jüngeren Han ein starker chinesischer Verkehr mit diesen Gebieten, von dem aber sonst nichts bekannt ist. Unter allem Vorbehalt wird Cattigara also doch wohl an der Grenze der südlichsten chinesischen Praefektur, Ji-nan, angesetzt werden dürfen, wo kurz nach der Mitte des 2. Jh. n. Chr. indische Gesandtschaften und die angebliche Gesandtschaft des Marcus Aurelius landeten¹⁴³).

Die wenigen Erwähnungen der Fernseefahrt nach Südosten bei Lucianus spielen größtenteils nur auf allgemein Bekanntes an¹⁴⁴). Im Hermotimus heißt es, der steile Aufstieg zum Gipfel der Tugend sei in nur zwei Olympiaden zu bewältigen; in dieser Zeit könne man dreimal von den Säulen des Hercules nach Indien und zurück reisen, auch wenn man nicht den kürzesten Weg wählte und sich unterwegs aufhielte. Im Pseudomantis nimmt ein junger Mann in Clysma ein Schiff nach Indien, gilt eine Weile für tot, kehrt aber zurück. Im Toxaris begibt sich ein Philosoph nach Indien zu seinem brahmanischen Kollegen. Über diese weiß Lucianus nicht mehr, als er bei den Autoren der Alexanderzeit fand. Unter den Fremden, die das syrische Hierapolis aufsuchen, sind auch Inder. Was Lucianus von den Serern gehört hat, ist ganz vage. Interessant hingegen eine Stelle im Toxaris über die Seefahrt der Phoenizier, auf die der Kulturgriecher Lucianus natürlich herabblickt. Es wären meistens Krämer und Salzfischhändler. Bis zum Spätherbst blieben sie auf See, besuchten die Pontusgebiete sowie alle Küsten der hellenischen und barbarischen Länder; gern wüßte man, welche Küsten.

Anders als Lucianus hat P a u s a n i a s¹⁴⁵) Nachrichten über die Küste der Serer, die von Augenzeugen stammen¹⁴⁶). Er erwähnt die Seide, die von Würmern erzeugt würde. Das sagt auch Pollux, der sogar weiß, daß die chinesische Seidenraupe verschieden ist von der, die im Mittelmeergebiet die Wildseide lieferte. Anschließend spricht Pausanias von dem Lande, aus dem die

¹⁴³) s. u. S. 267.

¹⁴⁴) Hermotimus 4. 28. Pseudomantis 44. Toxaris 34. De Dea Syria 32. — E. H. Warmington 104 f. 352, 69 f. — Vidal de la Blache, Comptes rendus 1897, 520—527.

¹⁴⁵) Pausanias VI 26, 6—10. Dazu H. Blümner a. a. O. II 2, 675 f. — S. Lieberman a. a. O. (s. Anm. 208) 62—68. 130. 132. — Pollux VII 76. — RE s. v. Seros (Herrmann), andere Auffassung, Seros=Menam.

¹⁴⁶) s. u. S. 267.

Seide kommt, wobei er zwei Reisebeschreibungen zu kombinieren scheint: 'bekannt ist auch die Insel Seria, die in einer Bucht ($\mu\nu\chi\acute{o}\varsigma$) des erythraeischen Meeres liegt. Ich hörte aber auch, nicht das erythraeische Meer, sondern ein Fluß namens Ser bilde diese Insel, wie auch das Delta Aegyptens vom Nil gebildet wird. Diese Serer und die Bewohner der benachbarten Inseln Abana und Sakata sind von der Rasse der Aethopier; andere aber sagen, sie seien Scythen, vermischt mit Indern.' Der Fluß Ser könnte der Sonkhoi sein, die Einbuchtung des erythraeischen Meeres die Bai von Tonking; die beiden Angaben über die Bevölkerung könnten dahin verstanden werden, daß die eigentlichen Eingeborenen dunkelhäutig waren, aber auch Inder und (Indo)-Scythen (z. B. aus dem Kushanreich) nach Seria kamen. — Pausanias erwähnt noch, daß die — römischen — Kaufleute in Indien Waren gegen Waren tauschten, weil die Inder sich nicht auf Geld verstanden¹⁴⁷). Das war wohl nach Zeiten und Gegenden verschieden, wie die zahlreichen Funde römischer Münzen in Indien zeigen; immerhin bedeutet die Nachricht eine Warnung vor Schlüssen aus dem Fehlen solcher Münzfunde.

Philostratus läßt den weisen Inder Iarchas das Weltall mit einem alexandrinischen Indienfahrer vergleichen. Die Beschreibung ist nicht sehr bildhaft, gibt aber doch einen Eindruck¹⁴⁸); 'ein Schiff, wie es die Aegypter bauen und in unsere (die indischen) Meere schicken, wenn sie aegyptische gegen indische Waren verhandeln . . . dem Kiel und den Rippen, die das Gerüst eines Schiffes bilden, fügten sie Bollwerk und Masten von großer Höhe hinzu, und statteten das Schiff mit mehreren Kabinen aus, wie das übliche Deckhaus. Das Schiff hat mehrere Kommandanten, alle unter dem Befehl des ältesten und erfahrensten; mehrere Offiziere für das Mannschaftsquartier; eine Mannschaft von ausgewählten Leuten, sehr gewandt und schnell im Emporklettern; außerdem eine Besatzung von schwerbewaffneten Soldaten; denn das Schiff muß gegen die Eingeborenen im Golf kämpfen, im Falle eines räuberischen Angriffs mit deren Booten.' — Wegen des Golfs liegt es nahe, an Barygaza als Endhafen zu denken. Ferner wird einmal erwähnt, daß aegyptische Kaufleute zu dem König kommen, in dessen Reiche Iarchas lebt; also das Binnenland bereisen¹⁴⁹). (Bei der Annahme, daß diese Angaben des Philostratus der von ihm benutzten Schrift des Damis entnommen wären, würden sie schon für die 1. Hälfte des 1. Jh. n. Chr. gelten).

Daß es nicht nur Handelsbeziehungen sondern auch einen regen geistigen Verkehr zwischen Alexandrien und Indien gab, war aus Lucianus zu ersehen, der einmal von der Reise eines Philosophen zu den Brahmanen berichtet. Einen ähnlichen Zweck hatte der Besuch des Pantaeus in Indien. Quelle ist die Kirchengeschichte des Eusebius¹⁵⁰). Pantaeus leitete unter Caracalla die Katechetenschule in Alexandrien; vorher war er Stoiker gewesen. Der Patriarch Demetrius schickte ihn auf Bitte der 'Presbyter in Indien' dorthin.

¹⁴⁷) Pausanias III 12, 4.

¹⁴⁸) Philostratus, vita Apollonii III 35.

¹⁴⁹) Ebd. III 32.

¹⁵⁰) RE s. v. Pantainos 3. — Hieronymus, de viris illustribus c. 36 Migne PL 23, 684 f. — Ders., Epist. (CSEL 54) 70, 2. — Eusebius, h. e. V 10. — W. Germann, Die Kirche der Thomaschristen (Gütersloh 1877) 48 ff.

Die Gemeinde, die er besuchte, führte ihren Ursprung auf den Apostel Bartholomaeus zurück und benutzte ein hebraeisches Matthaeusevangelium. Es waren also Judenchristen, nicht die vorwiegend tamilischen Thomaschristen Südindiens. Wo sie lebten, wird bei der weiten Verbreitung der Juden kaum festzustellen sein. Pantaenus scheint einen tiefen Eindruck von der indischen Welt empfangen zu haben. Er hatte wenig geschrieben und davon ist nichts erhalten. Aber von ihm dürfte sein Schüler Clemens Alexandrinus¹⁵¹) das Interesse für indische Dinge haben, auch die Versenkung in die indische Perlensymbolik. Nach Eusebius hätte Pantaenus versucht, Brahmanen zu bekehren, was ihm nur gelingen konnte, wenn er diskutierend auf ihre Lehren einging, also längere Zeit in Indien gelebt und Sanskrit gelernt hatte. — Näher kann hier dem geistigen Verkehr zwischen der griechischen und der indischen Welt nicht nachgegangen werden¹⁵²).

Die Rohstoffe und Fertigwaren des Südens und Südostens gingen größtenteils, wenn auch durchaus nicht ausschließlich¹⁵³), nach Alexandria und von dort in die Mittelmeerländer; viele Rohstoffe wurden in Ägypten verarbeitet. Das zeigen zahllose Erwähnungen in der Literatur: der Zolltarif aus der Zeit zwischen 176 und 180 n. Chr., der in den Digesten erhalten ist¹⁵⁴), die dauernde Pflege und sogar Vermehrung der das arabische Ufer des Golfs mit dem Nil verbindenden Straßen¹⁵⁵), die unveränderte Bedeutung von Coprus, wo der Transport auf dem Strom begann u. a. m. Der Seehandel wurde privatwirtschaftlich betrieben; mehrere Inschriften stammen von ἑμποροὶ und ναύκληροὶ, die im erythraischen Meer tätig sind¹⁵⁶). Eine Regierungsflotte schützt die Handelsschiffe gegen Seeräuber. Sie hatten auch selbst Soldaten an Bord; das erwähnte schon Plinius¹⁵⁷), ferner Philostratus bei der Beschreibung des Hochseeschiffes¹⁵⁸). Gelegentlich scheint es sogar zu größeren Aktionen gekommen zu sein, etwa gegen südarabische Seeräuber. Die Historia Augusta berichtet von Macrinus¹⁵⁹) (217/8 n. Chr.), er habe glücklich gegen Parther und Armenier gekämpft, *et contra Arabas quos Eudaemones vocant*; vielleicht liegt aber eine Verwechslung mit mesopotamischen Beduinen vor. — Außer den Griechen und Kultur Griechen Ägyptens beteiligten sich am Handel Alexandriens auch die Einwohner der Länder selbst, die Waren dorthin lieferten. Dio Chrysostomus¹⁶⁰) nennt in seiner Lobrede auf Alexandrien Aethiopier, Araber, Perser (d. h. Untertanen der Parther, wohl Einwohner des

¹⁵¹) Clemens Alexandrinus, Stromata I 15; III 7; IV 7; VI 4.

¹⁵²) Zuletzt J. Filliozat, Revhist. 201, 1949, 1 ff. — J. Needham (Anm. 115) 177 (Nachweise).

¹⁵³) s. u. S. 259.

¹⁵⁴) Dig. 39, 4, 16, 7. — H. E. Dirksen, Berl. Abh. 1842, 59 ff. — E. H. Warmington a.a.O.

Index s. v. digest.

¹⁵⁵) O. W. Murray, Jégarch 1925, 138 ff. — Couyat, BIFAO 1910, 15 ff.; 1911, 135 ff.

¹⁵⁶) Preisigke-Bilabel, Sammelbuch griech. Inschriften n. 7539. — P. Jouguet, BIFAO 1930 (Medamud). — Flotte: z. B. IGRR I 1062. Vgl. Archiv f. Papyrusforschung 2, 1903, 447 n. 77.

¹⁵⁷) s. o. S. 232.

¹⁵⁸) s. o. S. 256.

¹⁵⁹) SHA Vita c. 12, 6. — F. Altheim, Literatur und Gesellschaft I (1948) 91. — J. Marquart, Ērānšāhr nach der Geographie des Ps. Moses Xorēnāci. Abh. Göttingen phil.-hist. Kl. N. F. III 2 (1901) 163 (mesopotamische Araber?).

¹⁶⁰) Dio Chrysostomus, or. 32, 40.

Zweistromlandes) und Inder — eine jedenfalls unvollständige Liste. (Perser und Inder sind unten nochmals zu erwähnen). Stark beteiligt erscheinen die Palmyrener. Eine palmyrenische Gilde von Kaufleuten und Reedern besteht in Coptus und besitzt dort ein stattliches Anwesen. Palmyrenische Dromedarreiter schützen die Straße von Berenice nach Coptus¹⁶¹). — Auch Nordaraber spielen eine Rolle im Seeverkehr Aegyptens. Eine typische Figur wäre Scythianus¹⁶²). Er stammte von der Grenze Palaestinas, lebte zuletzt in Hypsele in der Thebais und hatte es im Indienhandel zu großem Reichtum gebracht. Seine Verbindungen reichten auch nach Mesene, denn er vererbte sein Vermögen an seinen Diener Terebinthus, dieser an den Mesener Mani.

Von dem syrischen Seehandel mit Indien und dem fernen Osten¹⁶³), der vermutlich über Aila ging, erfährt man fast nur aus chinesischen Quellen¹⁶⁴). Bloß Lucianus¹⁶⁵) erwähnte herablassend die emsigen phoenizischen Schiffer, die alle Küsten der Barbaren, also wohl auch der südasiatischen Meere, aufsuchten; sie könnten mehr exportiert haben als Salzfische und bis in den fernen Osten gelangt sein.

Die z. T. in Meroë spielenden *Aethiopia* des Heliodorus von Emesa möchte ich, Altheim folgend, nach 232/3, aber noch vor ca. 250 n. Chr. ansetzen¹⁶⁶). Die Erzählung ist in die Epoche der persischen Herrschaft über Aegypten verlegt, aber die Zustände, die geistige Haltung der Personen und das äußere Leben entsprechen der mittleren Kaiserzeit, als Meroë noch in Blüte stand. Freilich ist der Dichter nicht Geograph oder Historiker und darf man von ihm nicht die Genauigkeit des Gelehrten erwarten.

Die hier interessierenden Angaben finden sich hauptsächlich in den Beschreibungen der siegreichen Schlacht des meroitischen Königs Hydaspes gegen die Perser¹⁶⁷) und der folgenden Siegesfeier in Meroë¹⁶⁸). Im Heere des Hydaspes kämpfen folgende Völker: schwerbewaffnete Meroiten und Blemmyer; Troglodyten als flinke Schleuderer, Nachbarn der Araber (des afrikanischen Ufers); Somali aus dem Zimtlände, als Schleuderer und Bogenschützen, sie verwendeten vergiftete Pfeile aus Drachenknochen — Fischgräten —, die sie in die Kopfbinde stecken; schwerbewaffnete Serer auf gepanzerten Elefanten, diese tragen Kanzeln für je 6 Kämpfer.

Bei der Schilderung der Siegesfeier sind die Blemmyer mit den Somali verwechselt, denn sie bringen als Geschenk einen Kranz dar, der aus einem

¹⁶¹) Année épigraphique 1912 n. 171. — Clermont-Ganneau, Recueil 5, 1903, n. 300—306. — P. Jouguet, BIFAO 31, 1930, 20 ff. — OGI n. 639. — H. Seyrig, Mélanges F. Cumont (Brüssel 1936) 396—402. — U. Monneret de Villard, La scultura ad Ahnās (Mailand 1923) 81 f. — F. Altheim, Niedergang der alten Welt I (1952) 166, Anm. 82 (Nachweise). — M. Rostovzev I 301.

¹⁶²) Acta Archelai (GCS 16) 62. — Epiphanius, haer. 66, 2 — M. Chvostov (s. Anm. 82) 397 f. — E. Peterson, ByzZ 34, 1934, 379 ff.

¹⁶³) s. o. S. 244 und u. 262.

¹⁶⁴) s. o. S. 244 und u. 262.

¹⁶⁵) s. o. S. 255.

¹⁶⁶) RE Heliodoros 15. — F. Altheim, Literatur und Gesellschaft I 93 ff.; II 272 f. — E. Rohde, Der griechische Roman³ (1914). — Héliodore, Les Éthiopiennes edd. R. M. Rattenbury, T. W. Lumb, Coll. Budé (Paris 1935—43). Übersetzt von R. Reymer, mit Nachwort von O. Weinreich (Zürich 1950: hier benutzt). — Meroë: RE s. v. 3.

¹⁶⁷) Heliodor VIII 16; IX 1 ff. 17 ff.

¹⁶⁸) X 25—27.

Bogen und Pfeilen von Drachenknochen geflochten ist. Die Gabe der Troglodyten ist Ameisengold und ein Greifengespann, der bekannten Fabel bei Ctesias entsprechend. Die Serer verehren dem Hydaspes zwei Gewänder aus dünner Seide, ein weißes und ein purpurnes; sie erbitten dabei die Freilassung gefangener Landsleute. Weiter erscheinen als tributpflichtig die Südaraber, mit aromatischen Blättern, Cassia, Cinnamon und anderen Spezereien. Als Gratulanten finden sich endlich noch die befreundeten Axumiten ein, mit einer Giraffe. — Daß Meroë jemals Südarabien und die Somaliküste beherrscht hätte, ist natürlich ausgeschlossen, nicht aber, daß es dort Beziehungen und Einfluß hatte. Auch eine Verbindung mit Indien ist vielleicht zu erkennen. Denn die Serer¹⁶⁹⁾ sind vermutlich Einwohner des südindischen Chera-Reiches, mit dem berühmten Hafen Muziris. Heliodoros hielt sie allerdings für Chinesen, da er sie Seidengewänder darbringen läßt; aber Elefanten wurden in China m. W. nie für Kriegszwecke verwendet¹⁷⁰⁾ und die Anwesenheit chinesischer Gefangener in Meroë wäre undenkbar, während Sünder als Söldner, Sklaven oder Schiffbrüchige wohl dorthin gelangen konnten. Der Sudan — Napata — hatte übrigens schon sehr früh Verbindung mit dem Ufer des arabischen Golf, also selbständigen Anschluß an den Seeverkehr im Golf und darüber hinaus¹⁷¹⁾; später vermutlich über Ptolemais Theson. Daher ist es nicht weiter auffallend, wenn die indische Fabel vom Ameisengold auf die afrikanischen Troglodyten übertragen wurde.

Funde bestätigen die weitreichenden Beziehungen des Sudan zum Südosten. In Meroë wurde ein sabaeisches Graffito gefunden¹⁷²⁾. Wenn ein Schriftsteller aus Emesa den Schauplatz seiner Dichtung nach Meroë verlegt, so deutet das auf Verkehrsbeziehungen, die über Aila gegangen sein könnten. Unten zu erwähnende archaeologische Tatsachen beweisen, daß die Gebiete am oberen Nil vielleicht schon vom 3. Jh. n. Chr. ab mehr noch als von Aegypten von Vorderasien her beeinflußt wurden^{173/74)}. Heliodoros erzählt noch von einem Schiff aus Tyrus¹⁷⁵⁾, das außer phoenizischen auch aethiopische und indische Waren nach Carthago brachte. Diesen Teil der Ladung wird es über Aila bekommen haben, nicht über Alexandrien, von wo direkte Verbindung mit Carthago bestand.

Die Handelsbeziehungen der Kushan mit dem römischen Reich, die z. T. wohl zur See und über das Indusdal erfolgten, werden illustriert durch die Münzreverse besonders der Könige Kanishka und Huvishka († um 180 n. Chr.)¹⁷⁶⁾; neben indischen und iranischen Gottheiten erscheinen Helios, Selene, Sarapis, Herakles, Hephaistos, die stehende Roma mit der Legende RIOM, wie auch sonst die Namen stark entstellt sind. Die anspruchsvollen

¹⁶⁹⁾ E. Rhode a. a. O. 471 Anm. — S. Lieberman a. a. O. (Anm. 208) 130.

¹⁷⁰⁾ W. Eberhard, Lokalkulturen II 262 ff.

¹⁷¹⁾ Strabo XVII 1, 2. 786 (Eratosthenes); XVI 4, 8. 771 (Artemidoros). — Plinius 6, 189.

¹⁷²⁾ A. Grohmann, Südarabien als Wirtschaftsgebiet II. Schriften d. Deutsch. Univ. Prag 13, 1933, 123.

^{173/74)} s. u. S. 296.

¹⁷⁵⁾ Heliodoros IV 16.

¹⁷⁶⁾ M. W. zuletzt U. Monneret de Villard, Le monete dei Kushana e l'impero Romano; *Orientalia* 17, 1948, 205 ff.

Titel der Kushankönige¹⁷⁷) — verschieden für die Teile und Bevölkerung ihres weiten Reiches — sind auf einer Inschrift Kanishkas I. oder II. vereinigt: Mahārāja (indisch), König der Könige (persisch), Sohn des Himmels (chinesisch), endlich Kaiser (für die römischen Händler im Kushanreich). Die oft erörterte Frage, ob die Gandhara-Kunst von der Provinzialkunst der östlichen Länder des römischen Reiches beeinflußt sein könnte, oder woher sonst, sollte m. E. besser zurückgestellt werden, bis über den Hellenismus in Baktrien und Mesopotamien mehr bekannt ist.

Funde an der südlichen Küste Hinterindiens bestätigen das aus Ptolemaeus zu erschließende Vorhandensein von Handelsbeziehungen dieser Gebiete mit den Mittelmeerländern im späteren 2. Jh. n. Chr. Aus P'ong-tük, nahe Bangkok, stammt eine römische Bronzelampe etwa dieser Zeit, ein singuläres, reich verziertes Stück¹⁷⁸). Im Mündungsgebiet des Mekong lag ein bedeutender Hafenplatz, heute Oc Éo¹⁷⁹). Hier fanden sich römische Münzen: ein Bracteate des Pius mit der Ämterlegende von 152 n. Chr., ein Aureus des Marcus. Mittelmeerländischen Charakter haben einige der zahlreichen Gemmen (zitiert nach der Tafel Mallerets): ein Hahn im Wagen, der von Mäusen gezogen wird (8); zwei Grylli (7, 9); ein Symplegma (11); ein Idealbildnis (4, Alexander?); zwei Porträtbüsten — ein Palliatus (6) und ein Chlamydatus (5). Abgesehen von diesen zwei Stücken stimmen die Darstellungen mit mittelmeerländischen überein, können also importiert sein. Anders die beiden Privatporträts. Sie eigneten sich nicht als Exportartikel und es ist unwahrscheinlich, daß zwei mitgebrachte persönliche Siegel römischer Händler in Oc Éo unter die Erde gekommen wären. Ferner weichen Einzelheiten der Tracht von der durch zahllose Münzbüsten bekannten römischen Sitte mehr oder weniger stark ab. Bei dem Palliatus (6) wird der auffallend tiefe Halsausschnitt von einem dünnen Wulst eingefafßt, in dem man eine Perlenschnur wenigstens vermuten könnte. Der Chlamydatus (5) scheint einen Panzer zu tragen, dessen Schulterklappen durch parallele Doppelstriche angedeutet wären; er hebt die rechte Hand in einem Gestus, der Rede, Gebet oder Segen bedeuten mag. Soweit ist die Darstellung normal. Aber auf der rechten Schulter sind die Zipfel der Chlamys nicht durch eine Fibel verbunden, wie sonst immer, sondern durch zwei zu einer Schleife verschlungene Bänder. Auf der Brust liegt eine schwere Spirale, noch am ehesten als massiver Torques zu verstehen. Es wird also mit der Möglichkeit zu rechnen sein, daß die beiden Gemmen von mittelmeerländischen Gemmenschnidern, bzw. deren eurasischen oder eingeborenen Schülern, in der Gegend von Oc Éo gearbeitet wären. Gemmenschnitt wurde dort viel geübt, wie unfertige Stücke beweisen. Zeitlich passen die Porträts gut in die severische Zeit, wegen der Haartracht und der Physiognomien. Stilistisch genau Entsprechendes ist mir auf römischen Münzen und Gemmen nicht aufgefallen. Außer Händlern wären dem-

¹⁷⁷) H. Lüders, *Philologica Indica* (Göttingen 1940) 230 ff. (Kanishka I oder II).

¹⁷⁸) G. Coedès, *Journal of the Siam Society* 1928, 195 ff. — Ders., *Annual bibliography of Indian archaeology* 1927, 16 ff. — L. Petech, *Rivista di filologia ed istruzione classica* 1950, 50 ff. 58 Anm. 2. — S. Lieberman a. a. O. (s. Anm. 208) 212.

¹⁷⁹) G. Coedès, *Artibus Asiae* 1947, 193 ff. — L. Malleret, *BÉFEO* 1951, 189 ff. Taf. 49, 4–9. — S. Lieberman (Anm. 208) 211 ff.

nach auch Techniker und Künstler aus dem römischen Reich auf dem Seewege bis in die hinduisierten Gebiete Hinterindiens gekommen, ähnlich wie es schon im 1. Jh. n. Chr. in Chola-Reich zu beobachten war¹⁸⁰), sie gelangten auch bis Südchina¹⁸¹).

Über den persischen Golf¹⁸²) in antoninischer Zeit ist, wie meistens, weit weniger bekannt als über den arabischen¹⁸³). Aus Ptolemaeus war zu vermuten, daß alexandrinische Schiffe nur selten in den Golf gelangten. Für diese Sperre wurde eine historische Begründung gegeben, die nach Philostratus der weise Inder Iarchas dem Apollonius von Tyana mitteilte¹⁸⁴). Seit den Zeiten des alten Königs Erythras — des Eponymen des erythraeischen Meeres —, der von seiner Insel Ogyris aus die Einfahrt zum persischen Golf beherrschte, sei immer nur einem einzigen (griechischen) Schiff der Zugang zum Golf gestattet worden; deshalb bauten die Alexandriner so große Schiffe¹⁸⁵). Über die von Charax ausgehende Seefahrt liegen immerhin einige symptomatische Nachrichten vor. Arabien wurde umfahren; das hörte der chinesische General Kan Ying 97 n. Chr. in Mesene¹⁸⁶); die Route war spätestens seit Darius bekannt. Vielleicht machten die Semiten im persischen Golf den stammverwandten Phoeniziern weniger Schwierigkeiten als den Alexandrinern.

Ebenso bestand selbstverständlich die Seeverbindung des Zweistromlandes mit dem Indusgebiet dauernd weiter¹⁸⁷). Apollonius von Tyana fand bei der Heimreise an der Indusmündung ohne Weiteres ein Schiff, das ihn nach Persien brachte¹⁸⁸). Es hatte die gleiche Bauart wie tyrrhenische Schiffe, war also wohl kein indisches. Vielleicht hatten auch im persischen Golf mittelmeerlandische Schiffstypen seit Alexander und den Seleuciden die alten sumerischen ersetzt. In Palmyra fand sich ferner eine griechische Dankinschrift von 157 n. Chr. für einen Karawanenführer M. Ulpus Jarhai, der Kaufleute von Charax nach Palmyra geleitet hatte¹⁸⁹); sie waren zu Schiff aus Scythien, d. h. Indoscythien, gekommen. Der semitische Name des Kapitäns zeigt, daß er Characener, Babylonier oder auch Palmyrener war. Der oft bezeugte, dichte Karawanenverkehr von Charax nach Palmyra läßt erkennen, wie bedeutend die indische und arabische Einfuhr nach Charax gewesen sein muß; denn das Sumpfland Mesene selbst erzeugt nichts. Näheres ist nicht zu ermitteln. Ein palmyrenischer Zolltarif von 137 n. Chr.¹⁹⁰) nennt als möglicherweise indische

¹⁸⁰) s. o. S. 237.

¹⁸¹) s. u. S. 276 f.

¹⁸²) E. Herzfeld, *Memnon* 1, 1907, 89 ff. 217 ff.

¹⁸³) Das Eingreifen der Sassaniden wird erst im nächsten Abschnitt besprochen.

¹⁸⁴) Philostratus, *vita Apollonii* III 35. — RE s. v. Philostratos 10.

¹⁸⁵) s. o. S. 256.

¹⁸⁶) s. u. S. 264 f.

¹⁸⁷) s. u. S. 272.

¹⁸⁸) Philostratus, *vita Apollonii* III 50.

¹⁸⁹) J. G. Février, *Essai sur l'histoire politique et commerciale de Palmyre* (Paris 1931). — Karawanenverkehr mit Charax: JGRR III 1050 ff. — H. Seyrig, *Mélanges F. Cumont* (Brüssel 1936) 399. — R. Mouterde, *Syria* 12, 1931, 106 ff. — *Verkehr mit Indien*: H. Seyrig a.a.O. 397. — Ders., *Syria* 22, 1941, 252 ff. — Ders., *Journ. of Rom. Stud.* 40, 1950, 1 ff. — F. Altheim, *Niedergang der alten Welt* I 166 Anm. 85.

¹⁹⁰) JGRR III 1056.

Produkte nur Myrrhe und Costus, enthält aber bloß ergänzende Bestimmungen zu einem schon geltenden Haupttarif, der nicht erhalten ist. In Palmyra gefundenen Seidenstoffen sind indische Fasern beigemischt¹⁹¹⁾, sie kamen also aus Indien. — Am Ende des Zeitabschnitts ist eine direkte Verbindung zwischen Edessa und Südindien legendarisch bezeugt, vermutlich über Charax und Palmyra. Nach der Tradition der edessenischen Kirche wurde 223 n. Chr. der Leichnam des Apostels Thomas¹⁹²⁾ von dem Ort seines Martyriums, Mailapur bei Madras, nach Edessa überführt¹⁹³⁾. Die anzunehmende Route wäre glaubwürdig: von Mailapur z. B. zu Lande nach Muziris, dann zur Indusmündung, nach Charax und weiter auf der Karawanenstraße nach Edessa. Selbst wenn die Translation nicht wirklich erfolgt sein sollte, konnte sich die Überlieferung nur bilden, wenn eine entsprechende Verbindung bestand. Ob Schiffe aus Mesene auch bis Hinterindien und China gelangten, ist nicht festzustellen; ebensowenig läßt sich nachweisen, wie weit Tylus und Gerrha an der Fernseefahrt beteiligt waren. Die Versuche des Septimius Severus Alexander und Philippus, Traianus folgend, bei ihren Angriffen auf das sassanidische Reich zum persischen Golf vorzustoßen, blieben ohne Erfolg. Es war ein saeculares, nie erreichtes Ziel.

Die eigene Seefahrt der Inder hat in antoninischer Zeit ihre bleibende Spannweite erreicht. Im arabischen Golf gelangen indische Seeleute, also auch Schiffe, jetzt über Adulis und das Gebiet der Blemmyer hinaus bis Alexandrien; Dio Chrysostomus erwähnt unter den Gästen der Metropole, wie gesagt, auch Inder¹⁹⁴⁾, Leute geringen Standes, die sich beim Hafenvolk aufhalten und von den anderen Indern mißachtet werden. Er sagt nicht, ob die anderen Inder vielleicht vornehmere Kaufleute waren, die Alexandrien besuchten, oder ob dort bekannt war, daß Brahmanen theoretisch nicht das Meer befahren durften. Auch aus welchen Gegenden Indiens Schiffer nach Alexandrien kamen, ist nicht ersichtlich, vermutlich mindestens von der Westküste. Die chinesischen Quellen¹⁹⁵⁾ erwähnen den starken Handel Indiens mit Syrien, der vermutlich über Aila ging¹⁹⁶⁾. Ob etwa der Verkehr im persischen Golf für Inder ebenso erschwert war wie für Alexandriner, läßt sich nicht sicher sagen; es wäre wohl nicht wahrscheinlich.

Daß die Hinduisierung Hinterindiens und Indonesiens¹⁹⁷⁾ im 2. Jh. n. Chr. ihre Grenzen erreicht hatte, ergibt sich aus Ptolemaeus, vorderindischen, hinterindischen und chinesischen Quellen. In den östlichen Gebieten hatten sich größere und kleinere indo-malaysische Herrschaften und Reiche gebildet. Wie gesagt, bestand in Malaya bereits um 100 n. Chr. ein

¹⁹¹⁾ R. Pfister, *Textiles de Palmyre III* (Paris 1941) (mir nicht erreichbar).

¹⁹²⁾ s. o. S. 243.

¹⁹³⁾ s. o. Anm. 71; ferner: U. Monneret de Villard, *Rendiconti dell' Accademia dei Lincei* ser. VIII vol. VI, 1951, 77 ff.

¹⁹⁴⁾ Dio Chrysostomus or. 32, 40.

¹⁹⁵⁾ s. u. S. 264 ff.

¹⁹⁶⁾ s. u. S. 268.

¹⁹⁷⁾ G. Coedès, *Les états hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*² (Paris 1948). — N. J. Krom, *Hindoe—Javaansch geschiedenis*² (Haag 1931). — J. Gonda, *Sanskrit in Indonesia* (Nagpur 1952). — R. C. Majumdar, *Hindu Colonies in the Far East* (Calcutta 1944). — Ders., *An advanced history of India* (London 1948).

hinduisiertes Fürstentum, erscheinen Sumatra und vielleicht Java schon im Rāmāyana, soll Java 78 n. Chr. kolonisiert worden sein¹⁹⁸). Eine chinesische Chronik berichtet 132 n. Chr. von der Gesandtschaft eines Königs Devavarman — ein indischer Name — aus Ye-tiao¹⁹⁹); unter Ye-tiao ist Java verstanden, diese Deutung allerdings bezweifelt worden.

Das mächtigste hinduisierte Reich in Hinterindien war Fu-nan am Mekong, etwa dem heutigen Cambodja mit Cochinchina entsprechend²⁰⁰). Wie chinesische Gesandte in der Mitte des 3. Jhs. n. Chr. hörten²⁰¹), wurde es nicht viel später als 100 n. Chr. von einem Brahmanen Kauṇḍinya gegründet, der die einheimische Königin heiratete. Der Name Kauṇḍinya ist südindisch. Gegen Ende des 2. Jhs. n. Chr. herrscht über Fu-nan ein kriegerischer König, chinesisch Fan-shi-man, der sein Reich nach allen Richtungen erweitert. Eine Hafensiedlung von Fu-nan war das erwähnte Oc Éo²⁰²). Hier wurden Goldringe mit Inschriften in Sanskrit gefunden, deren älteste in das 2. Jh. n. Chr. zurückreichen²⁰³). Ferner nennen die chinesischen Annalen oft das Reich Champa²⁰⁴), etwa Annam entsprechend, das im Norden bis an die südlichste chinesische Praefektur Ji-nan reicht; hier ungefähr war die Grenze der dauernden Hinduisierung gegen China zu.

Aus welchen Gebieten Vorderindiens die Kolonisten kamen, läßt sich aus der Wiederkehr vorderindischer Namen im Osten ersehen, mögen sie auch meist erst später bezeugt sein: das Gangesland, der mittlere Teil der Ostküste, wo Ptolemaeus den Hafen für die nach Chryse Fahrenden ansetzte, das Chola- und Pāṇḍya-Reich; die Zuwanderung aus Südindien scheint am stärksten zu sein. Das lassen auch die echten oder fingierten Stammbäume der kolonialen Herrscherhäuser erkennen²⁰⁵). Ferner sind die Schriftformen der — meist jüngeren — Sanskritinschriften Hinterindiens und Indonesiens vorwiegend südindisch, zeigen dort gefundene Buddhastatuen den Stil von Amaravati. Die neuen Staaten besaßen eigene Flotten; so unternahm der genannte König von Fu-nan seine Kriegszüge 'gegen mehr als 10 Reiche' zur See mit großen Schiffen. Die Seewege zwischen Vorderindien und dem Kolonialgebiet sind naturgegeben, wenn auch nicht im Einzelnen sicher erkennbar; sie folgten teils der Küste, teils überquerten sie das hohe Meer. Die Griechen waren an der Erschließung Hinterindiens und der Sundainseln nur insofern beteiligt, als sie den Spuren der Inder folgend ihren Handel treiben konnten. Dabei hat es, wie gesagt, den Anschein, daß auch mittelmeerländische Techniker und Künstler gelegentlich in das Neuland kamen. Die anscheinend inhaltsreichen

¹⁹⁸) s. o. S. 248.

¹⁹⁹) G. Coedès a. a. O. 40. 92. — P. Pelliot, BÉFEO 1904, 266 ff. — Ders., T'oung Pao 1912, 45 f. 7; 1932, 181 ff. — G. Ferrand, JAs 1919, 1, 453 ff.; 1919, 2, 6–21. — N. J. Krom a. a. O. 58. — R. Hennig a. a. O. I 424 f. — R. A. Stein, Linyi (vgl. Anm. 141) 137 (verschiedene Möglichkeiten).

²⁰⁰) G. Coedès a. a. O. 38. 67. 74. — P. Pelliot, Études Asiatiques de l'École française d'Extrême Orient II 245 ff.

²⁰¹) s. u. S. 274.

²⁰²) s. o. S. 260 f.

²⁰³) G. Coedès, Artibus Asiae 1947, 193 ff.

²⁰⁴) G. Coedès, États hindouisés 39. 77. — G. Maspero, T'oung Pao 1910, 1 ff.

²⁰⁵) G. Coedès a. a. O. 54 ff. und Anm. 41. Vgl. auch W. Volz, Geogr. Zeitschr. 1911, 31 ff.

Reisebeschreibungen, über die Ptolemaeus verfügt zu haben scheint, sind verloren. — Die Inder verkehrten wie erwähnt mit Südc hina. Die Ankunft indischer Gesandtschaften wird zwischen 94 und 105, dann 159 und 161 n. Chr. in den chinesischen Annalen berichtet; die beiden letzten landeten in Ji-nan, hatten also die Seeroute um Hinterindien benutzt. Schon aus den indischen Ortsnamen, die Ptolemaeus im Gebiet des Aspithras — des Sonkhai? — anführt, ergab sich mit Wahrscheinlichkeit, daß Inder dort schon längere Zeit Handel trieben. Daß auch Cattigara in Ji-nan zu suchen wäre, wurde oben vermutet²⁰⁶). Ferner wird der buddhistische Missionsverkehr zwischen Indien und China teilweise zur See gegangen sein²⁰⁷). Eine sachverständige linguistische Analyse aller bei Ptolemaeus erscheinenden Ortsnamen in *India extra Gangem* wäre höchst erwünscht.

Die wichtigsten chinesischen Quellen²⁰⁸) für die antoninische Zeit, die gelegentlich schon herangezogen wurden, sind die geographischen Abschnitte in den Chroniken der damaligen und späteren Dynastien. Hier kommen davon hauptsächlich folgende in Betracht²⁰⁹): 1) Hou Han-shu, für die jüngeren Han (25—220 n. Chr.)²¹⁰). Die Nachrichten über die Westländer beruhen hauptsächlich auf einer um 125 n. Chr. abgeschlossenen Denkschrift des Pan Yung, Sohnes des Pan Ch'ao, des General-Protectors für die zentralasiatischen Gebiete. Pan Ch'ao hatte 97 n. Chr. den General Kan Ying nach T'iao-tchi (Mesene) entsandt, mit dem Auftrag von dort nach den West-

²⁰⁶) s. o. S. 255.

²⁰⁷) Hou Han-shu: E. Chavannes a. a. O. 193 f. (indische Gesandtschaften). *Missionsverkehr*: Bunyiu Nanjio, A catalogue of the Chinese translation of the Buddhist Tripitaka, the sacred canon of the Buddhists in China and Japan (Oxford 1883) Appendix II 42 p. 399 (zitiert: Tripitaka). — R. Hennig II 19—24 (Auszug).

²⁰⁸) An modernen, wissenschaftlichen Bearbeitungen der chinesischen Quellen sind folgende besonders wichtig: F. Hirth, China and the Roman Orient (Leipzig-München 1888), klassisch und noch heute i. allg. maßgebend, wenn auch einzelne Übersetzungen und Annahmen bestritten werden. Das Buch enthält Übersetzungen der einschlägigen Abschnitte der chinesischen Quellen, mit A bis R bezeichnet, nach denen hier zitiert ist. Ausgezeichnete Indices. — E. Chavannes, Les Pays d'Occident d'après le Heou Han chou; T'oung Pao 1907, 149—232, mit vollständiger Übersetzung. — Ders., Les pays d'Occident d'après le Wei-liao; T'oung Pao 1905, 519—571 mit Übersetzung der nicht schon von Hirth übersetzten Abschnitte. — H. Maspero, Études historiques (Paris 1950) 93—108; später taoistischer Text (7. Jahrhundert n. Chr.) mit älteren Angaben über Ta-ts'in. — S. Lieberman, Contact between Rome and China. Diss. Columbia University N. Y. Microfilm durch: University microfilms, Ann. Arbor Mich., 313 North first Street. Bestellnr. 6, 662: (Kritische Zusammenstellung besonders auch für Seidenhandel, nicht immer einzeln zitiert). — A. Herrmann, Ta-ch'in oder das China des fernen Westens; Monumenta Serica (Peking) 6, 1941, 212—272. Quellenkritik, interessante Erörterung der topographischen Fragen; das Ergebnis - Ta-ts'in = Arabia felix, wohl allgemein abgelehnt und auch m. E. nicht haltbar. — Ders., Die Westländer in der chinesischen Kartographie; bei Sven Hedin, Southern Tibet VIII, Stockholm 1922, 91—434; Ta-ts'in: 216—224, 231 f. (auch Übersetzungen einschlägiger Texte und weitere Literatur). — Kurakichi Shiratori, vier Aufsätze in Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko (Tokio) 15, 1956: (1) A study on T'iao-chi (1926); (2) Chinese ideas reflected in the Ta-ch'in accounts (1931); (3) The geography of the western regions studied on the basis of the Ta-ch'in accounts (1931); (4) A new attempt at the solution of the Fu-lin problem (1931). Ausführliche und eindringende, in den vier Aufsätzen mehrfach wiederholte Erörterung aller einschlägigen Fragen, hier meist nicht einzeln zitiert.

²⁰⁹) Fast das ganze Material ist bei Hirth verwendet.

²¹⁰) c. 88 bzw. 118, Hirth CDE; E. Chavannes a. a. O. 149 ff. Redigiert in der ersten Hälfte des 5. Jhs. n. Chr.

ländern zu reisen, um Beziehungen anzuknüpfen. Kan Ying unterließ dies, sammelte aber bei den örtlichen Seefahrern Nachrichten über die Westländer, die Pan Yung verwertet²¹¹). Ferner sind in Hou Han-shu auch noch etwas jüngere Berichte benutzt. — 2) Wei-lio für die älteren Wei (220—265 n. Chr.), abgefaßt wohl gegen Ende dieser Zeitspanne, im Original verloren, verarbeitet im Wei-chih, einem Teil des San-kuo-chih (Chronik der drei Reiche), das 429 abgeschlossen ist²¹²). Die Darstellung des Wei-lio stimmt im Kern mit dem Hou Han-shu überein, ist jedoch reicher an Einzelheiten. Auch die über das Hou Han-shu hinausgehenden Angaben dürften nicht wesentlich jünger sein als die Mitte des 2. Jhs. n. Chr. Die Angaben des Hou Han-shu und des Wei-lio über die Westländer gehen verkürzt, etwas verändert, gelegentlich durch jüngere oder anderen Quellen entnommene Nachrichten ergänzt, in die späteren Chroniken über, von denen besonders folgende zu nennen sind:

Chin-shu (für 265—419 n. Chr.)²¹³),

Sung-shu (für 420—478 n. Chr.)²¹⁴),

Wei-shu (für die jüngeren Wei = 386—556 n. Chr.)²¹⁵),

Liang-shu (für 502—556 n. Chr.)²¹⁶).

Die chinesischen Darstellungen enthalten Landitinerare mit Ortsnamen und summarischen Distanzen, Seerouten, Nachrichten über Klima, Bevölkerung, Tier- und Pflanzenwelt, Landeserzeugnisse, Regierungsform u. a. m. Geographisch genommen sind sie für die Gebiete westlich des Partherreiches oft vage, ungenau und auch widerspruchsvoll, so daß selbst über wichtige Punkte unvereinbare Meinungsverschiedenheiten bestehen bleiben. Rückschlüsse von den chinesischen Ortsnamen auf deren einheimische Form sind für den Laien selten überzeugend. Allgemein ist festzustellen, daß die Chinesen die Nachrichten über die fernwestlichen Länder ihren eigenen, z. T. auch legendarischen und utopischen Vorstellungen entsprechend auffaßten und umdeuteten, wodurch es noch schwieriger wird, den realen Gehalt zu ermitteln²¹⁷). Doch lassen sich m. E. die den Chinesen bekannten Seerouten einigermaßen sicher feststellen.

Die Chinesen erwähnen außer dem Partherreich An-hsi noch folgende Länder des Westens: 1) T'iao-tchi²¹⁸), an der südwestlichen Grenze des Partherreiches, im engeren Sinne wohl Mesene, mit dem Seehafen An-ku — Charax Spasinou? —, im weiteren Sinne einschließlich Chaldaea, und Babylonien; unter dem als zweiter Seehafen von T'iao-tchi genannten Yü-lo ist Hirā oder Ura am Nedjef-See verstanden worden. — 2) Ta-ts'in, auch Li-kan oder Hai-hsi-(kuo) genannt²¹⁹). Li-kan ist der schon zur Zeit der älteren Han

²¹¹) s. o. S. 251.

²¹²) c. 30, Hirth P.

²¹³) c. 97, Hirth F.

²¹⁴) c. 97, Hirth G.

²¹⁵) c. 102, Hirth J.

²¹⁶) c. 54, Hirth H.

²¹⁷) Shiratori (1) 25—72. — S. Lieberman a.a.O. 255 ff.

²¹⁸) Hou Han-shu: Hirth D 19, E. Chavannes 159, 176—179. — Wei-lio: Hirth P, 2. — Shiratori (2) 66 f. (3) 99, 121. — S. Lieberman 310 ff.

²¹⁹) Hou Han-shu: Hirth E, 1, E. Chavannes 179—184. — Wei-lio: Hirth P, 577. — Shiratori (2) 27 ff. (3) 102 und passim. — Abweichende Annahmen über die Lage von Ta-ts'in u. a.:

gebräuchliche Name. Ta-ts'in heißt wörtlich Groß-China, als fernwestliches Gegenstück zum eigentlichen China. Im engeren Sinne bedeutet Ta-ts'in Syrien mit Phoenizien und Palästina; nördlich grenzt es an ein Gebirge — den Taurus —, westlich an das (Mittel-)Meer, südlich an ein steiniges Land — Arabia Petraea? —, das an ein perlen- und korallenreiches Meer — den arabischen Golf — stößt²²⁰). Der Perlenreichtum ist vom persischen auf den arabischen Golf übertragen. Der nicht genannte Hafen am arabischen Golf müßte Aila sein, wie allgemein angenommen wird. Im weiteren Sinne kann auch Aegypten zu Ta-ts'in gerechnet werden. — 3) Hai-hsi-kuo, 'das Land westlich des Meeres', ist im engeren Sinne Aegypten, kann aber, wie gesagt, auch unter Ta-ts'in mitverstanden sein.

Die Auffassung von Ta-ts'in im engeren Sinn als Syrien, von Hai-hsi-kuo im engeren Sinne als Aegypten scheint mit hoher Wahrscheinlichkeit aus den über beide Länder gemachten Angaben zu folgen. Ta-ts'in grenzt, wie gesagt, im Süden an das steinige Land und das Meer; es ist baumreich — Fichte und Zypresse werden u. a. genannt —, der Verkehr erfolgt zu Lande, mit Wagen oder Karawanen; reiche Listen der aus Ta-ts'in ausgeführten Waren enthalten charakteristisch phoenizische, wie buntes Glas und Storax²²¹). In Hai-hsi-kuo²²²) wird hingegen ein Strom erwähnt, die Hauptstadt Wu-chi-san liegt im Westen des Landes wie Alexandrien; zwischen Hai-hsi-kuo und Ta-ts'in besteht Seefahrt. Die Ausfuhr von Ta-ts'in nach China ist anscheinend bedeutender als die von Hai-hsi-kuo, wo keine Waren genannt werden.

Die Chinesen haben natürlich nur wenig über die Seerouten im erythraeischen Meer zu berichten, von dem sie bloß durch Dolmetscher, besonders in Mesene, gehört hatten. Sie erfuhren hauptsächlich, daß zwischen Ta-ts'in (Aila?)²²³) und dem Partherreich — Mesene —, also um Arabien, von beiden Seiten her lebhafter Schiffsverkehr bestand. Ta-ts'in bezog aus Mesene schwere chinesische Seidenstoffe, die aufgetrennt und neu verarbeitet wurden. Der lange Weg konnte lukrativ sein, wenn von Hafen zu Hafen eingekehrt und Handel getrieben wurde. Ferner exportierte Ta-ts'in seine wertvollen Waren auch zur See nach (Nord-?)Indien²²⁴), von wo sie über Taxila auf die Seidenstraße nach China gebracht sein mögen. Von dem intensiven Seehandel zwischen Alexandrien und Indien, den Monsunfahrten über das offene Meer scheinen die Chinesen zunächst nichts gehört zu haben, da ja diese Routen für Mesene, wo sie sich in erster Linie informierten, geringere Bedeutung hatten²²⁵).

O. Franke, Geschichte III 210 (Ktesiphon?). — A. Herrmann (Anm. 208). — Erzeugnisse: Hou Han-shu: Hirth E, 22–26. 41. E. Chavannes 181–184. — Wei-lio: Hirth P, 18 u. 49. — Hirth S. 229–266. — Shiratori (2) 63 f. und mehrfach. — Kommentierte Liste bei A. Herrmann, Mon. Serica 246–248.

²²⁰) Wei-lio: Hirth P, 68. Aila: Hirth S, 160. 169. 173. — Shiratori (3) 111.

²²¹) Hou Han-shu: Hirth E, 8. E. Chavannes 179. — Wei-lio: Hirth P, 68. 77. Erzeugnisse s. Anm. 219.

²²²) Wei-lio: Hirth P, 7–9. Shiratori (3) 121 f.

²²³) Hou Han-shu: Hirth E, 28. 37. E. Chavannes 181. 184. — Wei-lio: Hirth P, 6. 29. 45 (Seide). Index: routes.

²²⁴) Hou Han-shu: Hirth E, 28. E. Chavannes 184. 186. 192 f. — Wei-lio: Hirth P, 6; vgl. Wei-shu: Hirth J, 3–5. 22. Liang-shu: Hirth H, 1 f. Index: routes. ²²⁵) s. o. S. 244.

Über Indien hinaus hat Ta-ts'in seit dem 2. Jh. n. Chr. und wahrscheinlich schon früher Seeverkehr mit dem Süden des chinesischen Reiches, dem aber ein chinesischer Gegenverkehr nicht entspricht. Die Kaufleute aus Ta-ts'in erreichen China entweder auf dem Wege über Burma oder um Hinterindien. Die Burmastraße, wahrscheinlich seit Jahrhunderten bekannt, wird von den Chinesen zuerst 120 n. Chr. erwähnt. Damals sandte ein König von Shan — südwestlich Yün-nan — dem chinesischen Kaiser als Geschenk eine Gruppe von Artisten aus Ta-ts'in zu²²⁶). Diese erklärten: 'im Südwesten des Landes Shan reist man durch nach Ta-ts'in'; demnach hätte ihr Schiff vermutlich Vorderindien umfahren. Wenn die Artisten dem König von Shan verkauft werden konnten, müssen schon häufigere Handelsbeziehungen mit Ta-ts'in vorausgegangen sein. — Der Seeweg von Ta-ts'in nach China um Hinterindien ist erst etwas später bezeugt. Im Oktober des Jahres 166 n. Chr. erschien an der Grenze von Ji-nan, der südlichsten chinesischen Präfectur, eine angebliche Gesandtschaft des Königs von Ta-ts'in, An-tun, d. h. des Kaisers *Marcus Aurelius Antoninus*²²⁷). Erst seitdem bestände, so wird gesagt, direkter Verkehr mit Ta-ts'in, den die Parther bis dahin verhindert hätten. Die Chinesen bezweifelten den offiziellen Charakter der Gesandtschaft, da sie keine Kostbarkeiten von Ta-ts'in brachte sondern Elfenbein, Rhinoceroshorn und Schildpatt, die vorderindischer oder hinterindischer Herkunft und unterwegs eingetauscht sein konnten. Es war zwar das erste Schiff aus Ta-ts'in, von dem die chinesischen Behörden amtlich Kenntnis erhielten, aber vielleicht nicht das erste, das den Indern folgend²²⁸) den Weg nach Südchina fand, erhielt doch anscheinend gleichzeitig Pausanias Berichte von Augenzeugen, vielleicht über die Bai von Tonking²²⁹), und hatte schon spätestens gegen Ende des 1. Jhs. n. Chr. der Gewährsmann des Marinus, Alexandros, auf dem Seewege 'den Hafen der Siner, Cattigara' erreicht, der vielleicht in Ji-nan lag²³⁰). Ohne die vorherige Kenntnis der Kostbarkeiten von Ta-ts'in hätten sie die chinesischen Zöllner 166 n. Chr. auch nicht vermißt. Über die höchst vielseitige Ausfuhr von Luxusartikeln aus Ta-ts'in nach China werden im Hou-Han-shu und Wei-liu genaueste Angaben gemacht²³¹): Gold, Silber, Edelsteine, auch Imitationen, Perlen, Korallen, Bernstein; leichte Seiden (?) in verschiedenen Farben, zarte Wollstoffe, golddurchwirkte Teppiche (wohl auch Vela), Asbeststoffe, Glaswaren; Parfümerien, besonders Storax u. a. m. Manche chinesischen Ausdrücke sind nicht sicher übersetzbar, doch scheinen spezifisch aegyptische Produkte wie Papyrus nicht genannt zu sein. Nicht alle diese Waren sind syrischen oder mittelmeerländischen Ursprungs, besonders nicht die Edelsteine und Perlen. Die Annahme liegt nahe, daß die Schiffer von Ta-ts'in solche Kostbarkeiten, soweit sie sie nicht vorher beschafft hatten,

²²⁶) Hou Han-shu c. 86: Hirth C, 2 und S. 36 f. — Shiratori (2) 97 f. — Burmaweg und Seeweg: Wei-liu: Hirth P, 50 und S. 179 f. Vgl. Wei-shu: Hirth J, 19. — P. Pelliot, T'oung Pao 1920, 255 ff. — R. Hennig I 434 ff. — J. Needham 197. — S. Lieberman 254 f.

²²⁷) Hou Han-shu: Hirth E, 33 und S. 174 Anm. 1. — R. Hennig a. a. O. I 419 ff. — J. Needham 197. — S. Lieberman 313 ff.

²²⁸) s. o. S. 263.

²²⁹) s. o. S. 255 f.

²³⁰) s. o. S. 247 u. 254 f.

²³¹) s. Anm. 219.

unterwegs gegen mitgebrachte eigene Waren eintauschten und so ihre Ladung mit in China begehrten Kostbarkeiten ergänzten. Der Gewinn der Kaufleute aus Ta-ts'in war dem Risiko und der Länge der Fahrt entsprechend hoch; es heißt öfters, daß er zehnfach, selbst hundertfach war. Dazu kam der entsprechende Aufschlag auf den Preis der als Rückfracht mitgenommenen Seide; vermutlich wurden auch bei der Heimreise hinterindische und vorderindische Erzeugnisse, wie Elfenbein, Rhinozeroshorn, Schildpatt eingehandelt. Von den genannten Waren ist zwar eigentlich m. W. nur gesagt, daß sie in Ta-ts'in zu haben wären, nicht auch, daß sie nach China ausgeführt würden; doch ist dies wohl mit Sicherheit anzunehmen. Die Listen werden zum Teil auf die von Kan Ying in T'iao-tchi angestellten Erkundigungen zurückgehen; man könnte ferner denken, daß amtliche Aufzeichnungen der chinesischen Zollbehörden verwertet wären, wenn, wie es im Mittelalter geschah, ein Viertel der Einfuhren abgeliefert werden mußte.

Weiterhin landete nach einer Nachricht, welche die Chronik des Reiches Liang (502—577) einer nicht bekannten älteren Schrift entnimmt, 226 n. Chr. in Tonking ein Kaufmann aus Ta-ts'in, namens Ts'in-lun; es war zur Zeit des Severus Alexander²³²). Tonking gehörte damals zu dem 222—280 n. Chr. bestehenden südlichen Teilreich Wu. Der Praefect von Tonking schickte Ts'in-lun zu dem gebildeten und fortschrittlichen Kaiser Sun K'üan, der in Hankow residierte. Der Kaiser beauftragte Ts'in-lun, eine Denkschrift über seine Heimat Ta-ts'in zu verfassen, die er auch lieferte. Für die Heimreise gab man ihm 20 Pygmaen mit, von denen Ts'in-lun gemeint hatte, daß sie in Ta-ts'in interessieren würden; ein Offizier sollte ihn begleiten, starb aber unterwegs. Es könnte ein zweiter Versuch gewesen sein, von China aus direkte Beziehungen zu der römischen Regierung aufzunehmen²³³).

Auf Grund der chinesischen Quellen wird, wie gesagt, ohne eigentlichen Beweis, aber mit seltener Einmütigkeit, Aila als Ausgangshafen für die Fahrt von Ta-ts'in (Syrien) nach China angenommen. Diese Auffassung scheint bestätigt zu werden durch den *Periplus Maris Exteri* des Marcianus von Heraclea²³⁴), eine um 400 n. Chr. entstandene, sorgfältige und gut geschriebene Kompilation, hauptsächlich aus Ptolemaeus, Protogoras und anderen, nicht namentlich genannten *πάλαιοι ἄνδρες*, die nach dieser Bezeichnung nicht sehr viel später als Ptolemaeus anzusetzen sein dürften. Marcianus läßt nun seine Küstenrouten im arabischen Golf, nach der Azania und nach dem Lande der Siner in Aila beginnen, ohne einen aegyptischen Hafen zu erwähnen. Das war Ptolemaeus nicht zu entnehmen, der lediglich Elana im ailanitischen Nebengolf als *κόμη* anführt, wonach seine Hauptquelle Marinus von Tyrus von der wachsenden Bedeutung Ailas seit Traianus noch keine Kenntnis besessen zu haben scheint. Hier dürfte sich also Marcianus einem seiner anderen Autoren anschließen, vielleicht einem Phoenizier oder Syrer, dem der Aufschwung

²³²) Liang-shu c. 54: Hirth H, 8—10 und S. 306—308. J. Needham a.a.O. 198. — P. Pelliot, T'oung Pao 1935, 59 (Tsin-lun: Ts'in = Syrer, Lun = Römer). — S. Lieberman 320 f.

²³³) Spätere Nachrichten s. u. S. 275 f.

²³⁴) RE Suppl. VI Marcianus. — Geogrgrmin I 515—562. CXXIX—CXXXVII (Datierung). Prooemium zu Buch I p. 516, zu Buch II p. 541 (Quellen). Aila: Buch I c. 9 f. p. 522. China: Buch I c. 46 p. 538; Buch II Prooemium § 2 p. 542.

Ailas seit Traianus vor Augen stand. Die Kenntnis des Marcianus von China selbst geht nicht über Ptolemaeus hinaus, vielmehr übernimmt er dessen verzerrtes Erdbild für den fernen Osten.

Für das 2. Jh. n. Chr. entstammten die Nachrichten über die Seefahrt in den China im Nordosten vorgelagerten Meeresteilen vor allem einer chinesischen Denkschrift über Japan, die im Hou-Han-shu, im Wei-lió²³⁵) und von Ma Tuan-lin in seinem auf alten Quellen beruhenden Sammelwerk des 13. Jhs. n. Chr. u. a. auch über die Länder außerhalb des chinesischen Reiches verwertet ist²³⁶). Außer daß die Fortdauer des nachbarlichen Seeverkehrs der Chinesen, Koreaner und Japaner bestätigt wird, erfährt man von einer japanischen Seeroute, die über die Riu-kiu-Inseln anscheinend bis Formosa reicht. Innerhalb einer Jahresfahrt — für Hin- und Rückreise — gelangt man zu den Ländern der Zwerge, der Nackten und der Schwarzzahnigen; diese drei üben Besuch und Nachfrage im Lande der Wa (Japan)'. Die südlichste Insel, Tung-t'i (Formosa?), hat schon seit den älteren Han gelegentlich Verkehr mit der chinesischen Küste²³⁷). Noch weiter im Meer liegen über 1000 'Reiche' der Fischmenschen, die gelegentlich nach Tan-chou verschlagen werden. Eine Seeverbindung auf dieser Strecke, die von Japan über Formosa nach den Philippinen und Borneo führte, wird für praehistorische Zeit angenommen²³⁸). Die Chinesen haben sie nicht selbst befahren, sondern nur in Japan und Chekiang von ihr gehört, daher sind ihre Angaben nicht sehr präzise.

Von Maximinus bis zur Tetrarchie

(235—312 n. Chr.)²³⁹).

Im 3. Jahrhundert n. Chr. — wie die Zeitspanne kurz bezeichnet werden soll — treten für den arabischen Golf sehr wesentliche Verschiebungen nicht ein. Die Wirren und der zeitweilige wirtschaftliche Niedergang im Mittelmeergebiet, besonders auch in Aegypten, machen sich nicht so stark bemerkbar, als vermutet werden könnte. Zum Reich gehören weiterhin die Häfen für Coptus — Berenice und Myoshormos — sowie Clysma im westlichen, Aila im östlichen Nebengolf. Die seit Traianus gestiegene Bedeutung von Aila veranlaßt Diocletianus, dort eine Legion zu stationieren, die bisher in Jerusalem liegende X Fretensis²⁴⁰).

Die Völker außerhalb der Grenze stehen unter Aurelianus in einem respektvollen Verhältnis zum Reich, sind aber unabhängig. Beim Triumph

²³⁵) s. o. S. 265.

²³⁶) Hou Han-shu c. 115, 16b—19a, Tsunoda 3, c. 30, 25b—31a. Karte 7. — A. Wedemeyer a. a. O. 175, 22 f. (Text). — Wei-lió: Tsunoda 13, Karte 21. A. Wedemeyer a. a. O. 192, 38 (Text). 212—214 § 182—184 (Kommentar). — Marquis d'Hervey de Saint Denis, Ethnographie des peuples étrangers à la Chine par Ma-Touan Lin (Genf 1876) I 57 (zitiert: Ma-tuan-lin).

²³⁷) Hou Han-shu: Tsunoda 3, Anm. 17 f. A. Wedemeyer a. a. O. 175, 23 (weitere Quellen). — Ma-tuan-lin a. a. O. — W. Eberhard, Randvölker 3, 5, 13 (Nachweise, Diskussion). — Kurakichi Shiratori, Mem. Toyo Bunko 8, 1936, 19 f.

²³⁸) R. Heine-Geldern, Urheimat und früheste Wanderungen der Austronesier; Anthropos 27, 1932, 543—619.

²³⁹) M. Chvostov 411 ff. — E. H. Warmington 136 ff. — G. Coedès, États hindouisés (Anm. 197). — J. Needham 112 ff.

²⁴⁰) RE s. v. legio Sp. 1674.

des Aurelianus über Palmyra 274 n. Chr.²⁴¹⁾ erscheinen *cum suis quique muneribus*, also als Gratulanten, nicht etwa als Kriegsgefangene, Saracenen, Blemmyer und Axumiten, zusammen mit Indern, Persern, Baktrern, bei denen von einer auch nur losen Abhängigkeit gegenüber Rom nicht die Rede sein kann.

Mindestens bis zum Fall Palmyras 273 n. Chr. und der Wiedereroberung Aegyptens durch Aurelianus sind Palmyrenen am aegyptischen Südosthandel weiterhin stark beteiligt, besonders in Coptus. Der aus der Historia Augusta bekannte alexandrinische Großkaufmann Firmus²⁴²⁾ stammt aus Seleucia, worunter vielleicht die berühmteste Stadt dieses Namens, Seleucia am Tigris, verstanden werden darf. Während der palmyrenischen Herrschaft über Aegypten 270/1 n. Chr. verwaltet er das Land als Statthalter. Vorübergehend beherrschte also damals Palmyra, außer seinem großen Anteil am Seehandel des persischen Golfs²⁴³⁾, auch die römischen Häfen des arabischen Golfs — ein seit Augustus vergeblich angestrebtes Ziel. Geschäftsfreunde des Firmus sind die Saracenen in Nordarabien, von denen die Sicherheit der Karawanenstraßen nach Babylonien und Mesene abhing, ferner die Blemmyer und Aethiopen, deren Wohlwollen Voraussetzung für den Seeverkehr mit Indien war. Nach Indien sandte Firmus häufig seine Schiffe.

Er war darin nicht der einzige; unter Marcianus und Quietus (260 n. Chr.) wird in Coptus ein *Κυβερνήτης Ἐπιθραιικός* genannt²⁴⁴⁾. Wenn zwischen Caracalla und Constantius II. römische Münzfunde in Indien selten sind und nur im Norden der Halbinsel vorkommen²⁴⁵⁾, bedeutet das noch kein Aufhören der Handelsbeziehungen zur See; man mag in Indien das römische Geld umgeprägt haben²⁴⁶⁾, wie es vermutlich die Kushan-Könige taten²⁴⁷⁾.

In der südlichen Hälfte des afrikanischen und im mittleren Teil des arabischen Ufers herrscht seit dem 3. Jh. Axum, was die Römer hinnehmen mußten — dies vielleicht eine Folge der Kriege und Aufstände in Aegypten. Zu einem Konflikt kam es nicht. Schon Mani nennt Axum unter den fünf großen Reichen der Welt: Bablon, Persis, Rhomaios, Exomites, Silis (China?)²⁴⁸⁾.

Adulis²⁴⁹⁾ als Vorhafen von Alexandrien und Aila ist jetzt bis zum Islam der Sammelplatz für nach den Mittelmeerländern gehende Waren aus Afrika, Südarabien und Indien, wohl auch aus Persien, da die Feindschaft zwischen dem römischen und dem persischen Reich den direkten Landhandel dauernd behinderte. Vermutlich hatten alexandrinische Reeder bereits Filialen in

²⁴¹⁾ SHA Aurelianus c. 33, 4.

²⁴²⁾ SHA Firmus c. 3, 1 f. — RE s. v. Firmus 6. — H. Seyrig, Mélanges F. Cumont (Brüssel 1936) 400 Anm. 4.

²⁴³⁾ s. o. S. 261 f.

²⁴⁴⁾ Archiv für Papyrusforschung 2, 1903, 450 n. 90.

²⁴⁵⁾ E. H. Warmington 120 ff.

²⁴⁶⁾ s. o. S. 246.

²⁴⁷⁾ Der Seeverkehr mit China wird unten besprochen.

²⁴⁸⁾ Kephalaia: Manichäische Handschriften d. Staatl. Museen Berlin I c. 72. — 4 Reiche: U. Monneret de Villard, Annali Lateranensi 12, 1948, 125 ff. — R. Ghirshman, Bégram 166 ff. (weiteres Material).

²⁴⁹⁾ RE Suppl. VII s. v. Adule.

Adulis eingerichtet, wie es später bezeugt ist. Der König der zweiten adulitanischen Inschrift²⁵⁰), Afilas (ca. 256—286 n. Chr.), herrschte über das afrikanische Ufer von der ägyptischen Grenze bis Somaliland. Er bändigte ferner, wohl gegen Ende seines Lebens, durch eine Expedition mit Land- und Seestreitkräften die räuberischen Beduinen der Ostküste zwischen dem nabaetischen und dem sabaeischen Gebiet, die bisher ein Schrecken der Seefahrer und Karawanen waren. Sie mußten auf See- und Landraub verzichten und sogar Tribut an den König zahlen. Das hatten Ptolemaeer und Kaiser nicht erreicht. — Afilas schützte die Schifffahrt gegen Seeraub auch an der südlichen Einfahrt zum Golf; hier hatten die Küstenbewohner der afrikanischen Seite, die Salate, die Ufer zu bewachen. Es bezeugt sein Verständnis für die Bedeutung der Seefahrt, daß die Inschrift mit Opfern an Zeus, Ares und an Poseidon 'für die Seefahrer' schließt. Schon etwas früher, um 250 n. Chr., beginnt ferner eine eigene axumitische Münzprägung²⁵¹), zwar nach römischem Fuß, aber in der Ausstattung selbständig; sie war vielleicht veranlaßt durch den zeitweiligen Verfall der römischen Währung seit 256 n. Chr. Die eigene Münzprägung ist ein weiterer Beweis für die gestiegene Bedeutung von Axum im internationalen Verkehr. — S ü d a r a b i e n war seit 281 n. Chr. im Homeritenreich geeinigt, wurde aber bald darauf von Axum unterworfen, zunächst nur für ein Menschenalter²⁵²).

An der römischen und wohl auch der südarabischen Seefahrt nach der Azania scheint sich nichts geändert zu haben, denn die in Port Durnford gefundenen Münzen²⁵³) reichen bis Constantius II. Jetzt beteiligen sich hier auch die Perser²⁵⁴). Im persischen Golf waren die nördlichen Uferlandschaften unter den Parthern fast selbständig geblieben. Der erste Sassanide, Ardashir (226—241 n. Chr.) unterwarf sie, dazu auch die größere nördliche Hälfte des arabischen Ufers mit Tylus und Gerrha²⁵⁵). Die persische Küste und Carmanien gehörten schon zum neupersischen Reich, sehr wahrscheinlich auch die Gegend um Cap Maceta im Osten der arabischen Seite. Ardashir gründete die wichtigsten Handelsplätze neu: Charax (Karkh Maysan), die Stadt auf Tylus, an der persischen Küste Gor (Ardashir Churra) u. a. m. Jenseits Tylus auf der arabischen Seite ist keine Stadt genannt, diese Strecke wurde also vielleicht nicht in Verwaltung genommen. Auch die Stadt der Lahmiden, Hīrā, scheint etwa von dieser Zeit ab für Seeschiffe irgendwie zugänglich gewesen zu sein²⁵⁶). Wie dicht die Bevölkerung und wie stark der

²⁵⁰) OGI 199 ff. — Deutsche Aksum-Expedition I 42 ff. — Conti-Rossini, JAs 1921, 2, 18 ff.

²⁵¹) A. Anzani, Rivitnum 1926, 50 ff.; 1941, 113 ff. (maßgebend, Chronologie).

²⁵²) D. Nielsen u. a., Handbuch der arabischen Altertumskunde (Kopenhagen 1927) I 114 (Nachweise).

²⁵³) I, 33.

²⁵⁴) s. u. S. 273

²⁵⁵) Th. Nöldeke, Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sassaniden (Leiden 1879) 19 f. — A. Christensen, L'Iran sous les Sassanides (Paris 1936) 82. — J. Marquart, Ērānšahr (Anm. 159). — E. Herzfeld, Memnon 1, 1907, Karte zu S. 238. — G. F. Hourani a. a. O. 38. — Hadī Hasan, A history of Persian navigation (London 1928) bes. 61 f., 117 ff. — H. H. Schaeder, Islam 1925, 29 ff. — RE: Aginis, Apologus, Characene, Forat, Gor, Mesene. — (Über die Lage der einzelnen Orte besteht nicht immer Einvernehmen).

²⁵⁶) RE s. v. — Th. Nöldeke a. a. O. 25 f. Anm. 1. — F. Hirth a. a. O. 147 ff. — G. Rothstein, Die Dynastie der Lahmiden in al-Hīra (1899). Vgl. S. 265 u. 285.

Verkehr entlang den Strömen und im Golf war, ist ersichtlich aus der kirchlichen Chronik von Arbela, deren Nachrichten um 224 n. Chr. beginnen²⁵⁷). Auf der Strecke von Arbela bis Tylus folgen sich mehr als 17 Bistümer. Tylus, dessen Sprengel auch auf die gegenüberliegende persische Küste übergreift, hat allein einen Metropolitan und vier oder fünf Suffraganen. Selbst die kleine Insel Darin, nördlich von Tylus, ist Bischofssitz, also ein nicht unbedeutender Platz. Eine zweite kirchliche Chronik, die von Seért in Kurdistan²⁵⁸) aus derselben Zeit, erwähnt in der Gegend von Ormuz einen Ort Yarmanshah mit zwei Kirchen, für Carmanier und 'Römer'; die Römer haben also hier am Eingang zum Golf, auf dem Wege nach Indien, eine Niederlassung. Die Zerstörung von Palmyra durch Aurelianus wird den Seeverkehr des persischen Golfs kaum beeinflußt haben, da andere Städte, wie Batna und Edessa, an die Stelle Palmyras treten konnten. Die zentrale Bedeutung von Mesene ist unvermindert; im Seelenhymnus der Thomasakten wird er mehrfach als der große Hafen der Kaufleute des Ostens gepriesen²⁵⁹).

Reisen zwischen dem Zweistromland und Indien waren weiterhin nichts Ungewöhnliches. Mani²⁶⁰) fuhr 240/1 nach Indien und kehrte über die Persis zurück, also auf der alten Route des Darius und Nearchus. Die Chronik von Seért erwähnt einen Bischof David von Basra, der um 300 n. Chr. mit Erfolg in Indien missionierte, vermutlich im Chera-Reich an der Malabarküste, dessen König nach indischer Überlieferung 317 n. Chr. von einem Missionar aus 'Baghdad' bekehrt wurde²⁶¹).

Das natürliche Ziel der vom persischen Golf ausgehenden Seefahrt war seit jeher die Westküste Indiens, in erster Linie das Indusgebiet. Noch zu Lebzeiten Ardashirs entriß sie sein Sohn Shapur (I) dem Kushan-König Vasudeva²⁶²). Zwar sind diese Außengebiete für das lockere Lehnsreich der Sassaniden nie ein sicherer Besitz gewesen, aber vermutlich gelangte jetzt ein größerer Anteil der indischen und fernöstlichen Einfuhr nach Mesene und verlor der arabische Golf entsprechend an Verkehr. — Seit wann die neupersische Seefahrt über Indien hinaus nach China gelangte, ist nicht sicher erkennbar. Seit dem 4. Jh. n. Chr. werden zwar westliche Erzeugnisse von Indochina, Ceylon, Indien, Arabien und Ostafrika in China häufig als Einfuhr aus Po-sse bezeichnet. So heißt Persien, aber leider auch ein Gebiet im Westen Hinterindiens. Selbst wo Po-sse sicher Persien bedeutet, konnten die Waren z. T. auf dem Landwege nach China gelangen²⁶³). Für die Annahme eines steigenden persischen Seeverkehrs mit dem fernen Osten schon im 3. Jh.

²⁵⁷) E. Sachau, Chronik von Arbela, Abh. Berlin 1915, 5 S. 12 ff.

²⁵⁸) Patrologia Orientalis IV 222.

²⁵⁹) E. Hennecke, Apokryphen des Neuen Testaments (Tübingen 1924) 277—281, Ziffer 109. 111.

²⁶⁰) Kephalaia (s. Anm. 248) 15,24—16,2. — H. H. Schaeder, Gnomon 9, 1933, 348.

²⁶¹) Patrologia Orientalis IV 292. — T. K. Joseph, JIndhist 1948, 29 ff.

²⁶²) Zuletzt R. Ghirshman, Bégram (s. Anm. 53) 157 f.

²⁶³) F. Hirth, W. W. Rockhill, Chau-ju-kua (Petersburg 1911) 7. 82 (nach Wei-shu c. 102. Sui-shu c. 83). — G. F. Hourani, JRAS 1947, 158 Anm. 1. — B. Laufer, Sino-Iranica; Field Museum of natural history, anthropological series XV n. 3, publication 201 (Chicago 1919) 468—487 (The Malayan Po-se and its products). — Shiratori (4) 184 f. — Hadī Hasan (Anm. 255) 82.

n. Chr. könnte etwa geltend gemacht werden, daß in Oc Éo²⁶⁴) eine sassanidische Glasgemme des 3. Jhs. n. Chr. gefunden wurde²⁶⁵). Die ungefähre Datierung des Stücks verdanke ich Herrn Dr. Göbl in Wien.

Auch die *A z a n i a* hatte jetzt Verbindung mit dem persischen Golf. Dieser später bedeutende Verkehr wird m. W. zum ersten Male bezeugt durch die Inschrift des Narseh (293—302 n. Chr.) in Paikuli; unter den Herrschern, die Narseh huldigen, ist auch der König von 'Zand-afriq'²⁶⁶). Das axumitische Reich wird in der Inschrift nicht erwähnt, ist also Persien gegenüber selbständig(?).

Natürlich waren die persischen Seefahrer der Sassanidenzeit ebensowenig Iranier wie früher und später.

Datierbare indische Nachrichten des 3. Jh. n. Chr. sind mir nicht aufgefallen. Nach der historischen Gesamtlage ist enger Verkehr mit dem arabischen und persischen Golf, Hinterindien, Indonesien und Südchina mit Sicherheit anzunehmen. Darstellungen indischer Schiffe erscheinen auf nicht fest datierten mittelindischen Bleimünzen²⁶⁷). Es sind Zweimaster, deren Rumpf vorn und hinten schräg ansteigt. Das numismatische Material könnte noch mehr ergeben. — Manche Einzelheiten über die Seefahrt der Inder bringen ferner Zitate aus den Schriftquellen des südchinesischen Teilreiches Wu, auf die unten näher einzugehen ist²⁶⁸). Ich nehme Einzelnes voraus. Vermutlich am Schluß eines verlorenen, von Annam nach Ta-ts'in (Syrien) führenden Itinerars scheint die Hochseeroute von Südindien nach dem arabischen Golf erwähnt zu sein; die Fahrt führte 'im Bogen' in etwas über 30 Tagen von Kia-na-t'iao (Ceylon, Malabar?) nach Ta-ts'in²⁶⁹). Pferde aus dem Reiche der Yüe-tchi (Kushan), also aus Baktrien oder Kashmir, wurden nach Malaya und Fu-nan (Cambodja und Cochinchina) exportiert, also vom Ganges aus zu Schiff²⁷⁰). Mehrfach sprechen die Chinesen bewundernd von den großen Fernseglern der Barbaren, die nach der Beschreibung jedenfalls keine alexandrinischen oder phoenizischen, vermutlich eben indische waren. Ein Autor, Wan Tchen²⁷¹) sagt²⁷²), solche Schiffe (p'o) seien schnell und seefest, 40–50 Meter lang, ragten 4–5 Meter über dem Wasserspiegel auf, faßten 600–700 Menschen; sie hätten vier schräg hintereinanderstehende Segel, also ebensoviel Masten. Aus der Schrägstellung der Segel läßt sich schließen, daß

²⁶⁴) s. o. S. 260 f.

²⁶⁵) L. Malleret, BÉFEO 1951 Taf. 49, 10.

²⁶⁶) E. Herzfeld, Paikuli (Berlin 1924) 95 ff., Zeile 45 der Inschrift.

²⁶⁷) Sir W. Elliot, Coins of Southern India (London 1886) 35 Taf. 1,38. — E. J. Rapson, Catalogue of the coins of the Andhra dynasty (London 1908) p. LXXXI f. n. 67. Taf. 5, 95 f. 103. — Radhakúmud Mookerjee, Indian shipping (London—New-York 1912): Abbildungen auch einfacherer Schiffstypen. — W. H. Schoff, Periplus (Anm. 53) 244 (Abb.).

²⁶⁸) s. u. S. 274 f.

²⁶⁹) Wei-shu c. 102: Hirth J, 5 und S. 169 Anm. 3. — P. Pelliot, Études Asiatiques de l'École française d'Extrême Orient II 251 f. — E. Chavannes, T'oung Pao 1907, 103. — H. Maspero, Études historiques (Paris 1950) 104 Anm. 1 (Texte).

²⁷⁰) P. Pelliot a.a.O. 249 f. — Ders., T'oung Pao 1923, 123. — G. Coedès, État hindouisés (Anm. 197) 76.

²⁷¹) s. u. S. 275.

²⁷²) P. Pelliot a.a.O. 255 ff. — Ders., T'oung Pao 1923, 123. — H. Maspero a.a.O. — R. A. Stein, Lin-yi (Anm. 141) 65—67 (weitere Texte).

man gelernt hatte, gegen den Wind aufkreuzen. Eine andere Nachricht, in einer Enzyklopädie²⁷³), kennt sogar Schiffe für 1000 Menschen, deren Planken mit Kokosstricken vernäht und mit Oel gedichtet wurden, wie es in Südasien allgemein üblich war, während nach der mittelmeerländischen Bauart die Planken des Rumpfs genagelt werden. Nach Wan Tchen wurden diese Schiffe von den Fremden 'tch'ouan' genannt, womit vielleicht linguistisch weiter zu kommen wäre. Mit solchen Schiffen umfuhren die Inder Hinterindien. — Außerdem wurde der Burmaweg weiter benutzt²⁷⁴).

Die Marine der hinduisierten Staaten Hinterindiens scheint im 3. Jh. n. Chr. zu erstarken; sie belästigt die chinesische Südküste stark. Tonking wird 255 n. Chr. von Annam, 248 n. Chr. sogar von Fu-nan aus verheert und solche Raubzüge wiederholen sich öfters²⁷⁵). Dazwischen gehen aber friedliche Tributgesandtschaften dieser Reiche nach China²⁷⁶). Über Fu-nan und seine Seeverbindungen berichtete ein Gesandter des chinesischen Teilreiches Wu, K'ang T'ai, der zwischen 240 und 245 n. Chr. dort weilte²⁷⁷). Damals scheinen die Schiffer von Fu-nan in der Regel nicht über Malaya hinaus in den bengalischen Golf zu fahren. Die Chinesen hörten, daß der König von Fu-nan, Fan Tchan, seinen Bruder als Gesandten nach Palimbothra schickte, der auch ankam²⁷⁸). Der dortige König soll sich gewundert haben, daß in so weiter Ferne noch Menschen wohnten (?); er sandte selbst einen Inder, Tchen-sung, nach Fu-nan, bei dem sich die chinesische Gesandtschaft über die Gebiete westlich von Hinterindien informierte. Andererseits kamen Westländer regelmäßig nach Fu-nan²⁷⁹). Der erwähnte Hafen am Mekong, Oc Éo²⁸⁰), könnte als Vermittlungs- und Austauschplatz für Indonesien und Südchina eine ähnliche Bedeutung gehabt haben, wie Adulis im arabischen Golf.

In China besitzt nach dem Zerfall des Großreiches der jüngeren Han, 220 n. Chr., das Teilreich Wu die Küsten südlich des Yangtse, das Teilreich Wei die nördlich des Yangtse. — Für Wu wird zweimal die Ankunft von Schiffen aus Ta-ts'in berichtet, 226 n. Chr.²⁸¹) und 284 n. Chr.²⁸²), diese schon unter der 280 n. Chr. folgenden Tsin-Dynastie. Ferner erfährt man ohne Datum von der Einfuhr einzelner Waren aus Ta-ts'in und der Akklimatisation westlicher Pflanzen in Wu²⁸³). Die Chinesen selbst zeigen erhöhtes Interesse

²⁷³) P. Pelliot a. a. O. 257 ff. — R. A. Stein (Anm. 141) a. a. O. — Vgl. P. Paris, BÉFEO 1925, 267 ff.

²⁷⁴) Wei-shu c. 102: Hirth J, 19. — Wen-hsien-t'ung-k'ao c. 330: Hirth Q, 62 und S. 179.

²⁷⁵) G. Maspero, T'oung Pao 1910, 330 f. — G. Ferrand, JAs 1919, 1, 457 ff. — G. Coedès a. a. O. 38 f.

²⁷⁶) P. Pelliot, BÉFEO 1903, 252, 303. — G. Ferrand, JAs 1919, 2, 7 ff. — G. Coedès a. a. O.

²⁷⁷) s. u. S. 275.

²⁷⁸) Gesandtschaft K'ang T'ai: P. Pelliot, Études Asiatiques (Anm. 269) II 233 ff. — Ders., BÉFEO 1903, 271. — G. Ferrand, JAs 1919, 1, 219. 458 f.; 1919, 2, 27. — B. Laufer, T'oung Pao 1915, 279 ff. 334 ff. (Indonesien). — G. Coedès a. a. O. — R. A. Stein, Lin-yi 65—67.

²⁷⁹) s. u. S. 275 f.

²⁸⁰) s. o. S. 260 f.

²⁸¹) s. o. S. 268.

²⁸²) s. u. S. 276.

²⁸³) s. u. S. 276.

an der Seefahrt außerhalb ihrer Heimatgewässer. — Kaiser Sun K'üan der Wu entsendet eine Expedition zur Eroberung der Inseln I-chou (Formosa) und Tan-chou (Okinawa), die jedoch ohne erkennbare Folgen blieb²⁸⁴). Wichtiger war die erwähnte Gesandtschaft unter K'ang T'ai und dessen Begleiter Tschu Ying nach Fu-nan, das, wie gesagt, ein Zentrum des Seeverkehrs geworden zu sein scheint. Aus dem verlorenen Bericht des K'ang T'ai sind Zitate erhalten, die zeigen, daß er sich in Fu-nan, wie schon erwähnt, über Indonesien und auch über Südasien bis nach Ta-ts'in informierte²⁸⁵). Was Indonesien betrifft, hörte er von Ke-po (Java), einer zweiten, 10 000 li östlich von Java liegenden Insel Ma-wu, endlich einer weiteren 10 000 li entfernten vulkanischen Insel — ein ziemlich unsicheres Bild. — K'ang T'ai scheint ferner über den Seeweg bis Ta-ts'in berichtet zu haben, da aus seiner Schrift die erwähnte Notiz über die letzte Teilstrecke der Fahrt, von Kia-na-t'iao bis Ta-ts'in angeführt wird²⁸⁶). — Eine entsprechende Darstellung, die außer K'ang T'ai noch andere Quellen gehabt haben mag, war das ebenfalls nur aus Zitaten bekannte Werk des Wan Tchen, 'die Wunder der Inseln des Südens'²⁸⁷). Es enthielt, wie vielleicht der Bericht des K'ang T'ai, eine Aufzählung der zwischen der chinesischen Südgrenze und Ta-ts'in liegenden Gebiete, auch binneländischer, beginnend mit Lin-yi (in Annam) und über Sse-t'iao (Ceylon) und Yüe-tchi (das Kushanreich) nach Ta-ts'in führend. Mindestens 21 Gebiete waren aufgeführt, von denen allerdings m. W. nur die genannten identifiziert sind, ferner Ki-pin = Kashmir. — Weiter gab es noch ein gleichfalls bloß aus Zitaten bekanntes Werk, 'Bericht über die fremden Länder des Südens'²⁸⁸), vermutlich eine ähnliche Schrift wie die des K'ang T'ai und Wan Tchen, da die letzte Strecke der Seefahrt nach Ta-ts'in, von Kia-na-t'iao ab, verkürzt wiederkehrt.

So fragmentarisch das mir erreichbare Material ist, ergibt sich doch, daß am Hofe der Wu ein lebhaftes Interesse an den Seewegen nach Indien und dem römischen Orient bestand; ihre Nachrichten werden die Chinesen in Tonking und Fu-nan hauptsächlich von Indern bekommen haben. Über Ta-ts'in erhielt, wie oben erwähnt²⁸⁹), der erste Kaiser von Wu, Sun K'üan, eine Denkschrift durch einen dortigen Kaufmann, den die Chinesen Ts'in-lun nannten. Sie scheint aber keine Spuren in der chinesischen Literatur hinterlassen zu haben.

Die chinesischen Quellen bestätigen ausdrücklich die Fortdauer der See-Verbindung zwischen den östlichen Mittelmeerländern und Südchina²⁹⁰). Es wird berichtet, Kaufleute aus Ta-ts'in kämen regelmäßig nach Fu-nan, Champa (Annam), Ji-nan und Tonking, aber aus diesen Ländern gelangten

²⁸⁴) Quelle: Wu-chih in San-kuo-chih. — W. Eberhard, *Randvölker* b 1. 3; u 3. 13. — Kurakichi Shiratori, *Mem. Toyo Bunko* 8, 1936, 18—25. Vgl. Anm. 237. 430.

²⁸⁵) s. o. Anm. 278.

²⁸⁶) s. o. Anm. 269.

²⁸⁷) H. Maspero a.a.O. 99 (Nan tcheou yi-wou tche). — J. Needham a.a.O. 118.

²⁸⁸) H. Maspero a. a. O. 99 (Nan fang yi-wou ki). — F. Hirth 169 Anm. 3. — J. Needham a.a.O. 118.

²⁸⁹) s. o. S. 268.

²⁹⁰) Wei-liu: Hirth P. — Chin-shu c. 97: Hirth F. — Liang-shu c. 54: Hirth H. — J. Needham 191 ff.

nur wenige nach Ta-ts'in²⁹¹). Manchmal scheint es doch vorgekommen zu sein; die betreffende Nachricht ist allerdings nicht datiert und steht nur in einer taoistisch-moralisierenden Schrift des 7. Jhs. n. Chr. Ein Chinese will von Fu-nan nach Ku-nu (Lage unbekannt?) reisen, wird nach Ta-ts'in verschlagen und kehrt nach Fu-nan zurück, nachdem ihn der tugendhafte König von Ta-ts'in wegen mangelnder sittlicher Reife des Landes verwiesen hat²⁹²).

Bezeichnend für den fortdauernden Seeverkehr zwischen Südchina und den Seefahrt treibenden Völkern des Westens sind Angaben eines im 3. Jh. n. Chr. entstandenen 'S ü d c h i n e s i s c h e n P f l a n z e n b u c h s', dessen Autor Hsi Han längere Zeit als Beamter in Südchina tätig war. Das Werk behandelt die den Nordchinesen noch unbekannt, von den Hu, d. h. den Barbaren, nach Südchina eingeführten Pflanzen und Pflanzenprodukte²⁹³). Als Herkunftsländer nennt Hsi Han: Tonking, Annam, Indochina und Ta-ts'in; Vorderindien, Persien und Indonesien erwähnt er nicht²⁹⁴). Aus Ta-ts'in stammen neben anderen hier nicht berücksichtigten Pflanzen und Produkten Jasmin und Henna. — Wichtig ist die datierte Nachricht, daß im Jahre 284 Ta-ts'in 30 000 Rollen honigduftendes Papier für den Kaiserhof der Tsin — seit 265 n. Chr. — einfuhrte²⁹⁵), wobei es nach dem Zusammenhang sich nicht um eine vereinzelte Lieferung zu handeln scheint. Dies Papier ist zartbraun, gemustert wie Fischlaich, zäh und fest. Hergestellt wird es aus der Rinde des 'Honigduftbaumes', 'Eaglewood', einer Art der Aquilaria. Der Baum ist in Mittel- und Ostasien verbreitet, nicht westlich von Vorderindien. Die Händler von Ta-ts'in müssen also das Papier unterwegs gekauft haben, trieben wohl auf der langen Reise allerlei Handel, wie vermutlich schon die Gesandtschaft von 166 n. Chr., die mit Elfenbein, Rhinozeroshorn und Schildpatt in Ji-nan eintraf, also vielleicht ihre römischen Waren unterwegs veräußert hatte²⁹⁶).

Daß westliche Techniker in Südchina arbeiteten, zeigt eine Angabe bei dem chinesischen Philosophen und Alchimisten Ko Hung (ca. 250—330 n. Chr.)²⁹⁷). Er schreibt: 'Die Kristallschalen, die man im Ausland herstellt, werden in Wirklichkeit aus einer Vereinigung von fünferlei Asche hergestellt.

²⁹¹) Liang-shu c. 54: Hirth H, 6—8. — J. Needham a. a. O. 198. — H. Maspero 105.

²⁹²) H. Maspero a. a. O.

²⁹³) Nan-fang ts'ao-mu chung, ed. Lung-wei pi-shu I, Heft 1. c. 1, 2a (Jasmin); c. 2, 3a (Henna); c. 2, 6a (eaglewood). — F. Hirth, Chinesische Studien I 23. — B. Laufer, Sino-Iranica 329—333 (Jasmin), 334—338 (Henna); Literatur, kritische Diskussion. — J. Needham a. a. O. 118, 198. — L. Arousseau, BÉFEO 2, 146. — F. Hirth 268—272.

²⁹⁴) Die Annahme von Arousseau und Laufer, das Buch sei später interpoliert, scheint nicht genügend begründet zu sein.

²⁹⁵) Nan-fang ts'ao-mu chung c. 2, 6a (honigduftendes Papier). — F. Hirth 272—275. — J. Needham a. a. O. 198. — Chin-shu: Hirth F, 20. — S. Lieberman a. a. O. 322.

²⁹⁶) Herrn Dr. P. Olbricht verdanke ich eine Übersetzung aller Teile der Schrift, in denen Produkte von Ta-ts'in erwähnt werden.

²⁹⁷) P. E. Feifel, Pao-P'u Tzu; Monumenta Serica (Peking) 6, 1941, 122 ff. Die Stelle — c. 2 p. 13b — übersetzt S. 179. — A. Waley, Notes on chinese alchemy; Bull. of the School of Oriental Studies (London) 6, 1930/32, 1—24. Ko hung 9—13, die Stelle übersetzt und bewertet. Danach besprochen bei C. G. Seligman, H. C. Beck, Far eastern glass, some western origins; Bull. of the Museum of far-eastern Antiquities (Stockholm) 10, 1938, 15 f. 45; Tafel 12 eine möglicherweise chinesische Schale aus klarem Glas. — Ko Hung ferner: O. Franke, Geschichte 2, 280—283; 3, 325 f.

Jetzt gibt es in Chiao und Kuang (heute Kuang-tung, Kuang-hsi und Annam) eine ganze Menge Leute, welche das Rezept erlangt haben (der Ausdruck läßt nicht erkennen, ob 'entdeckt' oder 'bekommen') und danach es schmelzend herstellen'. Der Ausdruck für Kristallglas, shui-ching, wird anschließend auch für wirklichen Bergkristall verwendet, ist also von diesem auf das Kristallglas übergegangen. Augenscheinlich handelt es sich um farbloses Glas, wie es im Mittelmeergebiet seit dem 2. Jh. n. Chr. verbreitet ist. Glaublicher als gleichzeitige selbständige Erfindung in China dürfte die Übernahme des Verfahrens durch die Chinesen von in China anwesenden oströmischen Glastechnikern sein. (Die Übersetzung der Stelle und die bibliographischen Nachweise verdanke ich Herrn P. Olbricht). Außer Seeleuten, Händlern und Technikern scheinen vielleicht sogar Gelehrte aus dem Westen im 3. Jh. n. Chr. den Weg nach China gefunden zu haben. So berichtet (nach Needham) eine chinesische Quelle von der Ausführung der Trepanation durch Ärzte aus Ta-ts'in, allerdings erst unter den T'ang; sie war aber in China schon im 3. Jh. n. Chr. bekannt, könnte also damals übernommen sein²⁹⁸).

Im späteren 3. Jh. n. Chr. redigierte der chinesische Kartograph P'ei Hsiu (224—271 n. Chr.) eine Gesamtkarte der den Chinesen bekannten Welt, die Yü-kung-Karte. Sie unterschied sich von früheren Karten durch genaue Orientierung, Quadrierung und durchgehende Entfernungsangaben in li; astronomische Ortsbestimmungen waren bei ihrer Herstellung nicht verwendet. Ein fördernder Einfluß der griechischen Kartographie könnte hier allerdings nicht sehr tief gegangen sein. Von einer in Shansi gefundenen Serie kaiserzeitlicher römischer Münzen²⁹⁹), die von Tiberius bis Aurelianus reicht, möchte ich bezweifeln, daß sie in China gefunden wäre. Vielleicht hat ein Missionar diese Soldi als Andenken aus Rom mitgebracht(?). Übrigens würden sie kaum etwas für Seeverkehr beweisen, da sie auch auf dem Landwege hingekommen sein könnten. — Die menschlichen Kontakte zwischen den 'Barbaren' und Chinesen müssen eng und freundschaftlich gewesen sein, wobei die sprachlichen Schwierigkeiten kein Hindernis bildeten, wie auch heute in ähnlichen Verhältnissen wenigstens bei 'Ungebildeten'. Das zeigt die Übernahme hellenistischer und indischer Märchen durch die Chinesen³⁰⁰).

Einige Gründe für die Aufnahme und Steigerung des direkten Seeverkehrs zwischen Ta-ts'in und China im 2./3. Jh. n. Chr. lassen sich erkennen. In den römischen Niederlassungen in Südindien, die seit der ersten Kaiserzeit florierten, konnten die Erfahrungen der indischen Schiffer, die nach Hinterindien und China gelangt waren, zu ähnlichen Handelsfahrten anregen; so kam Alexandros nach Cattigara, lernten die Gewährsmänner des Ptolemaeus die Seewege des fernen Ostens kennen. Die Seeroute nach China gewann an

²⁹⁸) Vorläufig J. Needham a. a. O. 204 (Chinesische Quelle des 3. Jhs. n. Chr.). — E. Chavannes, BÉFEO 3, 1903, 214 ff. — A. Herrmann, Die Westländer etc. (Anm. 208) 225—228.

²⁹⁹) S. W. Bushell, Journal of the Peking Oriental Society 1885, 17 ff. — S. Lieberman a. a. O. 217 ff. 261.

³⁰⁰) Wegweisend die Aufsätze B. Laufer's über hellenistisch-chinesische Folklore: The Diamond, Field Museum of Natural History, Chicago, anthropological series XV 1. — Asbestos and Salamander; T'oung Pao 1915, 299 ff. — The story of the Pinna and the Syrian Lamb; Journal of American Folklore 1915 u. a. m.

Wichtigkeit, als durch die Kriege und die ständige Spannung zwischen Rom und den Parthern, die Aufgabe der zentralasiatischen Gebiete durch China, der Landweg unsicher wurde, obwohl es geschickten Händlern immer gelungen sein mag, durchzukommen. Wenn gerade Syrer, anscheinend mehr als Alexandriner, den Seeweg vorzogen, könnte das seinen Grund darin haben, daß ihnen besonders viel am Bezug der Seide lag, die in Syrien und Phoenizien weiter verarbeitet wurde. Im 3. Jh. kam hinzu, daß der Handel in Aegypten durch die dortigen Unruhen gestört wurde. Ferner war ein direkter Verkehr mit Südchina Erfolg versprechend, weil nach dem Zerfall Chinas in die drei Reiche dem Südreich Wu der Bezug der Kostbarkeiten von Ta-ts'in auf dem Landwege, den das Reich Wei beherrschte, erschwert war. Der Rückgang des Verkehrs mit Ta-ts'in seit dem Ende des 3. Jhs. n. Chr. kann durch das Aufkommen der sassanidischen Seemacht erklärt werden.

Weniger als über Wu ist über das nördliche Teilreich Wei zu erfahren. An der Seefahrt südlich des Yangtse scheint es sich nicht zu beteiligen, hat hingegen Verbindung mit Korea und Japan. Sein Verkehr mit Westasien erfolgt auf der transasiatischen Seidenstraße. Einmal hört man von einem Seegefecht bei Shantung³⁰¹), sonst von Gesandtschaften nach Japan, dessen Seegelung im Wachsen ist. Quellen sind hauptsächlich die Annalen der Dynastie, das Wei-chih³⁰²), sowie die koreanischen und japanischen. Japanische Gesandtschaften gehen 238, 245, 265 n. Chr. an den Hof der Wei, eine Mission von dort 240 n. Chr. nach Japan, 247 finden Verhandlungen statt³⁰³). Das Wei-liao übernimmt, wie oben gesagt, den Bericht des Hou Han-shu über Japan³⁰⁴) mit einigen Zusätzen, darunter ein Itinerar, das von der chinesischen Praefektur Tai-fang an der Westküste Koreas nach Yamadai, der Residenz der japanischen Königin führt³⁰⁵). Auch das Teilreich West-Tsin (265—317 n. Chr.), das sich bis zur Küste ausgedehnt hatte, empfängt 266 n. Chr. eine japanische Gesandtschaft.

Irrtümlich ist die durch einen Teil der Literatur gehende Behauptung, ein Kaiser von Ta-ts'in habe dem Kaiser der älteren Wei (220—265 n. Chr.) erst Glas, dann Glasarbeiter zugeschickt³⁰⁶). Der hochgelehrte Jesuit P. Gaubil 'pulverisierte' (sein Ausdruck) um 1775 in Peking ein oberflächliches europäisches Buch über China, wobei er u. a. auch auf das Alter der Glasfabri-

³⁰¹) San-kuo-chih c. 26: F. A. Krause (Anm. 102) Text 14.

³⁰²) Tsunoda 8—16 Karte 21.

³⁰³) Wei: Tsunoda 14 f. O. Nachod a. a. O. 382—386. Tsin: A. Wedemeyer a. a. O. 52 (266 n. Chr.).

³⁰⁴) Tsunoda 13. A. Wedemeyer a. a. O. 182, 38.

³⁰⁵) Tsunoda 8—10. 4 Anm. 4.

³⁰⁶) Japanische Gesandtschaften an das Reich Wu: Mémoires concernant l'histoire, les sciences, les arts . . . des Chinois, par les missionnaires de Pékin (Paris 1776—1814) 16 Bde. II 478. Übernommen zunächst von De Guignes, Idée générale du commerce et des liaisons que les Chinois ont eus avec les nations occidentales: Mémoires de Littérature . . . de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres 46, 1793, 554—556 (mit falschem Zitat — V anstatt II —, das bis zur Gegenwart konsequent weitergeführt wird). Die Berichtigung der Bandzahl verdanke ich Herrn Dr. Liu Mau-Tsai in Göttingen. Von de Guignes abhängig: Pauthier u. a., zuletzt Yule-Cordier I 53. — F. Hirth, Chinesische Studien I 62 ff. (richtige Beurteilung). — M. Feddersen, Chinesisches Kunstgewerbe² (Braunschweig 1955) 183 ff. (Literatur über chinesisches Glas).

kation in China zu sprechen kam. Am Anfang des betr. Abschnittes redet er in der Tat vom 3. Jh. und dem Kaiser von Ta-ts'in. Wenig später aber nennt er seine Quellen: 'les annales', 'les grandes annales', 'Nien-eulh, art. Ouei-chou', also die Geschichte der 22 Dynastien, die eine 554 n. Chr. redigierte Chronik der jüngeren Wei (386—585 n. Chr.) enthält. — Hier ist nun die Rede nicht von Ta-ts'in, sondern von Ta Yüe-tchi, dem Kushan-Reich, woher im Anfang des 5. Jhs. n. Chr. Glasarbeiter nach Nordchina einwanderten und dort ihre Kunst lehrten. P. Gaubil, der anscheinend aus dem Gedächtnis schrieb, hat sich also in der Hitze des Gefechts versehen. — (Die Aufklärung des Zusammenhanges verdanke ich den Herren Dr. P. Olbricht, der die Güte hatte, die nötigen Nachforschungen in der chinesischen Literatur anzustellen, und Dr. Liu Mau-Tsai.)

In J a p a n macht der Schiffbau rasche Fortschritte. Die japanischen Annalen Nihongi berichten, daß 274 n. Chr. ein 100 Fuß langes Schiff vom Stapel lief, um 300 n. Chr. die Provinzen eine Flotte von 500 Schiffen stellen mußten, diese wohl größtenteils Fischerboote³⁰⁷). Für die immer wiederholten japanischen Angriffe auf das ostkoreanische Reich Silla müssen dauernd Transportschiffe verfügbar gewesen sein³⁰⁸).

Wie weit die Schifffahrt der I-lou-Gegend um Wladiwostok an der Küste der Mandschurei und Sibiriens entwickelt war, scheint nicht feststellbar zu sein; man weiß nur, daß sie schon seit Alters Seeraub in den Nachbargebieten trieben³⁰⁹).

Von Constantinus Magnus bis Anastasius (312—518).

Seit dem 4. Jh. n. Chr. wird der Name I n d i e n in oft ungenauer und schwankender Weise auf südliche und östliche Länder außerhalb des römischen Reiches ausgedehnt: Aethiopien, Arabien — jedoch nicht die Küste des persischen Golfs —, Hinterindien, Südchina, das z. B. bei Cosmas Indicopleustes, das innerste Indien, heißt. Gebildete, sachkundige Autoren vermeiden jedoch diese vage, volkstümliche Ausdrucksweise. Im Einzelfall ist manchmal fraglich, was unter Indien verstanden werden soll, doch läßt meistens der Zusammenhang wenig Zweifel bestehen.

Unter C o n s t a n t i n u s Magnus bleibt die Lage im e r y t h r a e i s c h e n Meer und seinen Golfen ziemlich unverändert. Eusebius verweilt in panegyrischem Entzücken bei den Huldigungen, die dem Kaiser zu seinen Tricennalis 336 n. Chr. von den Barbaren außerhalb des Reiches dargebracht wurden³¹⁰). Er erwähnt dabei auch die Blemmyer, Aethiopier und 'äußersten Inder', jedoch anscheinend nicht die Homeriten, falls nicht diese unter den

³⁰⁷) O. Nachod a. a. O. 172 Anm. 6 (Nihongi).

³⁰⁸) O. Nachod a. a. O. 180—186.

³⁰⁹) Quelle hauptsächlich Wei-chih c. 30 (ca. 230 n. Chr.). Hiroshi Ikeuchi, Mem. Toyo Bunko 4, 1929, 92. 99 f. (Text) 104. — W. Eberhard, Randvölker u 3. 5 vgl. b (Quellen). — O. Franke, Geschichte III 346.

³¹⁰) Eusebius, vita Constantini (GCS, Eusebius Bd. 1) I c. 8, S. 10; IV c. 7, S. 120; c. 50, S. 137 f.

‘äußersten Indern‘ mit zu verstehen sind. Die genannten und andere Völker hätten bei sich Gemälde und Statuen des Kaisers aufgestellt; die römische Regierung wird sie ihnen geschickt haben, als Ausdruck eines von den Empfängern nicht notwendig anerkannten Anspruchs auf politische Autorität. — Die wichtigsten Häfen für den römischen Handel im arabischen Golf sind nach wie vor Berenice, Clysma, Aila, die u. a. auch Epiphanius in seinen 347 abgeschlossenen *Haereses* aufführt³¹¹). Constantinus scheint keinen Versuch gemacht zu haben, den römischen Einfluß an den Ufern des arabischen Golfs und in Südarabien weiter auszudehnen³¹²).

Bildungsreisen nach Indien sind auch jetzt nichts Ungewöhnliches. Charakteristisch ist die bei Rufinus erzählte Geschichte des tyrischen Philosophen *Meropius*³¹³). Dieser nahm auf eine Indienfahrt zwei *pueruli* seiner Verwandten mit, Aedesius, der später über seine Erlebnisse schrieb und Frumentius, beide christlichen Bekenntnisses. Bei der Heimfahrt mußte das Schiff an der aethiopischen Küste notlanden. Vielleicht weil die Axumiten gerade Streit mit Rom haben mochten, wurden Besatzung und Passagiere umgebracht, außer den *pueruli*, die am Königshof (des Ella ‘Amida’) gnädige Aufnahme fanden. Beim Tode des Königs wurde Frumentius sogar Vormund des unmündigen Erben und förderte in dieser Stellung die christlichen römischen Kaufleute im Lande. Später kehren die beiden in das römische Reich zurück. Aedesius wird schließlich Presbyter in Tyrus; Frumentius, von dem alexandrinischen Patriarchen Athanasius bald nach dessen Amtsantritt 328 n. Chr. zum Bischof von Axum geweiht, begibt sich wieder dorthin. Daraus folgt die ungefähre Chronologie der Vorgänge. — Eusebius erwähnt übrigens bei den Tricennalia des Constantinus christliche Missionstätigkeit jenseits der Reichsgrenzen nicht, die also vielleicht noch nicht zur offiziellen Außenpolitik gehörte, obwohl der Kirchenhistoriker Socrates dies behauptet³¹⁴).

Für die Möglichkeit, daß der römische Handel gelegentlich die Madagaskar gegenüberliegende Küste des südlichen Ostafrika erreicht hätte, ließe sich vorläufig ein ganz vereinzelter Münzfund in der Gegend von Zimbabwe geltend machen³¹⁵). Ein Eingeborener fand dort 8 römische Münzen, davon 4 des Constantinus Caesar, 2 der Helena, eine mit der säugenden Wölfin; da sie anscheinend zur gleichen Emission gehören, dürften sie eher für eine Zahlung gedient haben, nicht als Amulette oder Kuriositäten verschleppt sein. In seiner Vereinzelung beweist natürlich der Fund noch nichts.

Mehr als Constantinus Magnus ist Constantius II (337—361) im außerrömischen Südosten aktiv. Er bedient sich als Werbemittel des Christentums arianischen Bekenntnisses, das aber außerhalb des Reiches nicht pole-

³¹¹) Epiphanius, haer. 66,1. — Gothofredus zu Philostorgius (vgl. Anm. 317) III c. 6, S. 121.

³¹²) Optatianus, carm. XIV v. 15 f. — Socrates, h. e. (ed. Hussey) I c. 15 u. a. m.

³¹³) Rufinus, h. e. X c. 9 f. GCS 9, 2, S. 971—973, mit Parallelstellen. — Socrates, h. e. III S. 69 ff. (Kommentar). — R. Hennig a. a. O. II 4 ff. (Datierung?). — RE s. v. Aidesios 5, Frumentius.

³¹⁴) Socrates a. a. O.

³¹⁵) AmJArchaeology 9, 1894, 268. Nach London Standard vom 8. 5. 1894. — M. Cary, E. H. Warmington, Les explorateurs de l'antiquité (Paris 1932) 151, 311, 60. Dort auch eine Münze des Pius aus Zimbabwe erwähnt. — E. Gautier, Quatenus Indici Oceani pars patuerit (zitiert von Warmington, nicht ermittelt).

misch betont wurde. Axum wird offiziell christlich, wenn auch kaum arianisch, da der Bischof Frumentius ja von Athanasius geweiht war. Die durch die Glaubensbrüderschaft moralisch gestärkte Position des Kaisers gegenüber Axum ist so fest, daß er 355 in einem recht kategorischen Schreiben die Auslieferung des Frumentius verlangt, der auf seine Rechtgläubigkeit geprüft werden soll³¹⁶). Ob der König von Axum (Aizanas) diesem Ansinnen entsprach, ist nicht überliefert. — Zwischen 341 und 346 ging eine mit reichen Geschenken ausgestattete Missionsgesandtschaft nach dem Homeritenlande. An ihr nahm ein Priester *Theophilus* teil, mit dem Beinamen 'der Inder', dessen Bericht bei Philostorgius verarbeitet ist³¹⁷). Die Gesandtschaft reist zu Schiff; 200 edle kappadokische Pferde werden auf *πλοία ἰππαγωγά* mitgeführt. Das Homeritenland ist religiös gemischt, es gibt Heiden, zu denen der König gehört, jüdische Proselyten und christliche römische Kaufleute. Theophilus ist beauftragt, für diese Römer und zu bekehrende Homeriten eine Kirche zu bauen. Der König tritt selbst über und stiftet gleich drei Kirchen, zu deren Ausstattung Theophilus aus kaiserlichen Geldern beiträgt. Je eine Kirche erhalten die Residenz Topharon, Aden, und ein Emporium Persarum an der Einfahrt zum persischen Golf. Über Aden sagt Philostorgius, nach Theophilus, es sei ein Emporium der Römer, aber nicht, daß diese es besetzt hätten. Von Südarabien begab sich Theophilus nach 'dem anderen Indien' zu dortigen Christen, die infolge ihrer Isolierung in Dogma und Kultus verwildert waren — vermutlich bekehrte Inder oder Eurasier, da ja die römischen Händler selbst in ständiger Verbindung mit der Heimat blieben. Auf der Rückreise von Indien machte Theophilus in Axum Station, etwa um die zweifelhafte Rechtgläubigkeit des dortigen Bischofs Frumentius zu untersuchen? Theophilus stammte von der Insel Dibus. Er besuchte seine Heimat auf der Reise vom Homeritenlande nach dem 'anderen Indien', wonach Dibus auf dieser Strecke lag. Damit stimmt die Angabe bei Ammianus überein, Kaiser Julianus habe Gesandtschaften erhalten von *nationibus Indicis, certatim cum donis optimates mittentibus ante tempus, ab usque Divis et Serendivis (Ceylon)*³¹⁸); also wohnten die Divi für die Römer näher als Ceylon. Da Theophilus als Geisel nach Constantinopel kam — *Καθ' ὁμηροίαν πρὸς τῶν Λιβηρῶν* —, war zwischen dem Kaiser und den Divi ein Vertrag geschlossen worden, der vermutlich die Stellung der römischen Kaufleute im Reiche der Divi regelte. Dibus entspricht Sanskrit 'dvīpa', Insel oder Küste; da Dibus hier eine Insel ist, ließe sich an die seestrategisch wichtige Insel Diu am Eingang des Golfs von Barygaza denken. Theophilus wurde in Constantinopel von einem Eusebius zum Priester geweiht. War dies der Constantinopeler Patriarch des Namens (338—341), so käme man

³¹⁶) Apologia Athanasii ad Constantium Augustum. Migne PG 25, 631. 636 f. — R. Hennig a. a. O. II 10 f.

³¹⁷) RE (VI A) s. v. Theophilus 35. — Philostorgius ed. Bidez GCS (mit Nebenquellen) III c. 4 (Mission nach Südarabien); c. 5 (Dibus, Indien); Index. — Philostorgius ed. Gothofredus (Genf 1643), noch nicht ersetzter Kommentar. — R. Dietrich, Byzantinische Quellen zur Länder- und Völkerkunde (Leipzig 1912) I 82 f. (Texte übersetzt). — N. S. Pigulevskaja, Visantija na putjach v Indiju (Moskau-Leningrad 1951) 71 ff. — W. Germann, Die Kirche der Thomaschristen (Gütersloh 1877) 72 ff.

³¹⁸) Ammianus XXII 7, 10 (Divi). — Cabrol, Dictionnaire d'antiquité chrétienne s. v. Inde (Literatur). — Gothofredus zu Philostorgius 112—114.

mit dem vermuteten Vertrag in den Anfang der Regierung Constantius' II., dessen politische Initiative also über Südarabien hinausgegangen wäre. — Im arabischen Golf nennt auch Philostorgius als römische Häfen Clysma und Aila. Theophilus hatte noch von Syren an der Somaliküste berichtet, deren Verfahren von Alexander dorthin verpflanzt waren, was nicht undenkbar wäre; schon Plinius nannte eine Stadt Gaza in der gleichen Gegend (6, 174)³¹⁹). Ein regelmäßiger Verkehr der römischen Regierung mit Axum und Südarabien wird bezeugt durch ein E d i k t v o n 356 n. Chr.³²⁰), wonach Beamte, die in diese Länder reisten, nicht länger als ein Jahr in Alexandrien verweilen sollten, widrigenfalls ihnen die Diäten gesperrt wurden. Daß auch noch im 4. Jahrhundert n. Chr. der römische Handel an der o s t a f r i k a n i s c h e n K ü s t e über Cap Aromata hinausreichte, zeigen die Münzfunde in Cap Durnford. Sie gehen bis Constantius II.³²¹).

A m m i a n u s M a r c e l l i n u s³²²) entnimmt den Inhalt seiner geographischen Exkurse älteren Autoren, besonders Ptolemaeus und Solinus. Da ihm aber durch seine Tätigkeit die Verhältnisse des vorderen Orients vertraut waren, läßt sich vermuten, daß er größere Veränderungen seit der Zeit seiner Quellen berücksichtigt haben könnte. Er benutzte eine Karte (23, 6, 13). Ich merke nur das wichtigste an; größtenteils sind es jedenfalls Lese-früchte: Südarabien ist ein blühendes, dem Handel voll erschlossenes Land; Ammianus rühmt die *stationes et portus tranquilli* an der Küste, die *emporiana densa* und *diversoria regum ambitiosa nimium et decora* im Binnenlande. Er nennt einige Städte, darunter Dioscurida, von den übrigen Inseln vor der südarabischen Küste die des Sarapis, mit dem einheimischen Namen Turgana, der sonst m. W. nicht überliefert ist. Die sehr knappe Skizze des persischen Golfs beginnt mit Harmozon und dem gegenüberliegenden Mace; man fährt mitten durch den Golf, ohne die Küsten zu berühren, nach Teredon. Die Ufer des Golfs sind dicht besiedelt, mit regem Wasserverkehr. In Carmanien und Gedrosien werden einige Orte erwähnt, in Indien der *sinus Canthicus* und *Chalites* (Golfe von Catch und Cambaye) und noch der Ganges. Was über China gesagt ist, entspricht Ptolemaeus bis auf die wichtige, m. E. unverkennbare, Erwähnung der großen Mauer: *celsorum aggerum summities ambiunt Seres*. Das könnte letzten Endes aus dem Bericht der Agenten des Maes Titianus stammen und kaum auf dem Seewege bekannt geworden sein. Wie wenig zeitnahe aber sonst gerade der Abschnitt über China ist, zeigt sich darin, daß Ammianus die Seide noch auf Bäumen wachsen läßt; seit dem 2. Jh. n. Chr. wußte man das im Westen besser³²³).

Die *Expositio totius mundi et gentium*³²⁴) ist die lateinische Übersetzung einer griechischen, im römischen Orient (Syrien?) entstandenen,

³¹⁹) s. o. S. 233.

³²⁰) Cod. Theod. XII 12, 2.

³²¹) s. o. S. 271.

³²²) Ammianus XXIII 6, 10—12. 45—47.

³²³) s. o. S. 255.

³²⁴) *Expositio*: Geogrgrmin II ed. C. Mueller, 513—516 § 3—21. Einl. p. XLIV-LI mit Kommentar von Gothofredus. — A. Riese, Geogrlatmin 104—126 Einl. p. XXIX—XXXI. — T. Sinco, Die Descriptio Orbis Terrae, eine Handelsgeographie aus dem 4. Jh.; Archiv f. lat. Lexikographie 1904, 532 ff. — *Ὀδίουπορα*: A. Klotz, Rhein. Mus. 65, 1910, 608—610. — N. S.

populären Chorographie, die mit Eden im äußersten Osten beginnt und bis Mauretanien und Britannien reicht. Der selbständige erste Teil (§ 3—20) behandelt die außerhalb des römischen Reiches liegenden Länder Asiens, von Eden bis zur Reichsgrenze. Dieser Abschnitt ist exzerpiert aus dem Werk eines gebildeten 'historicus' (§ 21), der mancherlei Quellen benutzt haben will, u. a. auch 'Moses', d. h. den Pentateuch (§ 3), vom Christentum aber nicht sichtlich berührt war. Von zwei Texten, A und B, wird A um 350, B, der besser stilisiert ist, in den Anfang des 5. Jhs. angesetzt. Dem ersten Abschnitt der Expositio entspricht inhaltlich ein anonymes griechisches Text des 5. Jhs. (?), *ἡδοιπορία ἀπὸ Ἐδέμ*, der im christlichen Sinne überarbeitet ist; es gibt davon eine georgische Übersetzung, ferner eine ebenfalls georgische, dem Kirchenvater Basilius zugeschriebene, leicht verschiedene Version (PsBasilius). In dieser Gruppe der christlichen *ἡδοιπορίαί* wird angemerkt, welche Völker Christen sind³²⁵). Ich gehe aus von der noch nicht christianisierten Version A der Expositio. Am Anfang des Itinerars, im äußersten Osten, liegt Eden, wo die Camarini in glücklichem Zustand leben (§ 4—7); Hinterindien, Indonesien, China sind für den Autor³²⁶) in paradisische Ferne gerückt. Die reale Welt beginnt mit den Brahmanen, am Ganges, dem mosaïschen Physon (§ 8); anschließend werden mehrere Völker im Binnenlande genannt, zuletzt die Hunnen (§ 9—14). Das See-Itinerar setzt ein mit *Diva gens* (§ 15), hier die Coromandalküste oder Ceylon (?). Es führt zunächst nach *India maior* (§ 16), *unde sericum et omnia necessaria exire dicuntur*, also Südindien, in erster Linie die Malabarküste. Hier wird ein Abstecher nach Axomis eingeschoben (§ 17), mit Zeitangabe für die Hin- und Rückfahrt, 7 bzw. 5 Monate; PsBasilius nennt dabei auch Nubien. Auf *India maior* folgt *India minor* (§ 18), wo es zahllose Elefanten gibt, die nach Persien ausgeführt werden — das Indusland. Vorher war gesagt, die kriegstüchtigen Axumiten kämen den Einwohnern von *India minor* zu Hilfe, wenn diese von den Persern angegriffen würden, was sehr auffallend, aber nicht ganz unmöglich wäre; oder wird Südarabien zu *India minor* gerechnet? Es werden noch die üblen Perser und die räuberischen Saracenen genannt (§ 19 f.). Damit endet der erste Abschnitt und geht die Expositio zu den östlichen Provinzen des römischen Reiches über. Die *ἡδοιπορία* und PsBasilius führen das Itinerar noch weiter in den arabischen Meerbusen, von PsBasilius als 'kleines rotes Meer' bezeichnet, nach Aila, Ebilat, dem Hafen für Inder, Perser, Saracenen und Aegypter. — Dem 'historicus' waren also folgende Seerouten bekannt: Südindien — Nordwestindien — Persien; Südindien — Axum — Nubien (Berenice?); Indien — Saracenenland (Südarabien?) — Aila; Persien — Aila (unter Umschiffung Arabiens). Nicht erwähnt ist die See-Route zwischen dem Gangesland und Südindien. Die Einwohner von Südindien, Ceylon (?), Nordwest-Indien, Axum, Nubien, auch einige Stämme am Ganges sowie die Hunnen, sind nach der *ἡδοιπορία* Christen und Hellenen, nach PsBasilius Christen,

Pigulevskaja a. a. O. 115—128. 408—410 (griechischer und georgischer Text). — PsBasilius: Z. Avalichvili, Géographie et légende dans un écrit apocryphe de S. Basile, Rev. de l'Orient chrétien 26, 1927/28, 278—304 (grundlegend). — RE s. v. Expositio totius mundi (z. T. überholt).

³²⁵) s. unten.

³²⁶) s. u. S. 284.

Heiden und Hellenen. Es darf geschlossen werden, daß in den genannten Gebieten noch römische Niederlassungen oder doch Emporia mit römischer Gastbevölkerung bestanden, nicht aber in Südarabien und im persischen Golf. Die ägyptischen Häfen, Berenice und Clysma, werden nicht genannt, vermutlich weil der 'historicus' Syrer war; deshalb ist ihm Aila so wichtig. Im späteren, das römische Reich behandelnden Teil der Expositio reicht das geographische Interesse im arabischen Golf nur bis zur Thebais. Alexandrien wird hier hoch gerühmt (§ 35), aber die Fernverbindung nach Süden und Südosten nicht erwähnt: *omnes autem species aut aromatibus aut aliquibus negotiis barbaricis in ea (Alexandrien) abundant; supra caput enim habens Thebaidis Indorum genus et accipiens omnia praestat omnibus*. Die Inder sind hier die Axumiten.

Gegen Ende des 4. Jhs. entstand eine kleine Schrift des Palladius³²⁷⁾ über die Völker Indiens und die Brahmanen, die neben banalen Exzerpten Beachtliches bringt. Palladius erhielt seine Angaben durch Vermittlung eines adulitanischen Bischofs Moses von einem nicht namentlich genannten Scholasticus, einem Juristen aus der Thebais, der, seines Berufes überdrüssig, nach Indien reiste. In Adulis nimmt der Scholasticus ein indisches (!) Schiff nach Muziris, *totius Indiae citra Gangem emporium*. Nach Ceylon gelangt er nicht, hört aber, daß Schiffer aus Aethiopien, Axum und Persien zu Kauf, Verkauf und Warentausch dort zusammenkommen³²⁸⁾; Römer nennt er nicht. Als der Scholasticus sich in das südindische Pfefferland wagt, gerät er in die Gefangenschaft barbarischer Eingeborner, aus der er durch Eingreifen eines ceylonesischen Königs befreit wird. Dieser nimmt sich des Scholasticus aus Ehrerbietung gegen den römischen Kaiser an, dessen Truppen sein Land vernichten könnten; möglich, daß aus dieser Besorgnis heraus römischen Händlern der Besuch Ceylons erschwert wurde. Der Scholasticus hörte noch einiges über die Brahmanen am Ganges. Auch Moses und Palladius wollten sie aufsuchen, kehrten aber wegen übermäßiger Hitze um; Palladius wollte zu See zum Ganges reisen, Moses zu Lande, gelangte aber nicht über Cap Cory hinaus. Überraschend und lehrreich ist sein Reiseweg. Er umschifft Cap Aromata, *hinc et Auxumitarum loca attigit, unde solvens prosperis flantibus ventis licet plurimum navigatione dierum Muzirim . . . pervenit*³²⁹⁾. *Auxumitarum loca* sind der *Ἀδοθινίτης ἡμών* des Periplus Maris Erythraei (§ 15) an der Azania³³⁰⁾, von wo also eine Hochseeroute mit dem Monsun nach der Malabarküste führte; es läßt sich annehmen, daß diese Verbindung zwischen Südindien und dem tropischen Ostafrika schon längst bestand; im 6. Jh. ist sie wieder bezeugt³³¹⁾. Nach einer glaubwürdigen Erwähnung in einem arabisch-jacobitischen Synaxar³³²⁾ erhielten Arcadius und Honorius eine Gesandtschaft aus Indien,

³²⁷⁾ Ps. Callisthenes III c. 7—11. ed. C. Mueller 102 ff. — PsAmbrosius Migne PL 17, 1167 ff., dazu A. Wilmart, Rev. Bénéd. 45, 1933, 29 ff. (lateinische Texte). — U. Monneret de Villard, Orientalia christiana periodica 3, 1947, 613 ff. — N. S. Pigulevskaja a.a.O. 70 f. — RE s. v. Palladius 5. ³²⁸⁾ s. u. S. 291.

³²⁹⁾ PsCallisthenes III c. 7 (nur im lateinischen Text). — RE s. v.

³³⁰⁾ s. o. S. 238.

³³¹⁾ s. u. S. 292.

³³²⁾ Patrologia Orientalis I 277. — U. Monneret de Villard, La scultura ad Ahnās 86 Anm. 8. — Münzfunde: E. H. Warmington a.a.O. 123 f.

worunter Südindien und etwa noch Ceylon zu verstehen sein werden, da Münzen dieser Kaiser dort in größerer Anzahl gefunden wurden, der Seehandel also florierte, wenn auch römischen Kaufleuten vielleicht zeitweise Schwierigkeiten in Ceylon gemacht wurden³³³).

Über den Seeverkehr im persischen Golf selbst und von dort mit Indien wurde Einiges soeben erwähnt; mit Ammianus stimmt Philostorgius — nach Theophilus dem Inder — überein, wenn er berichtet³³⁴), der Golf sei groß und seine Ufer würden von vielen Stämmen bewohnt; er nennt auch Mesene. Nach Palladius suchten persische Schiffe Ceylon auf; nach der Expositio kamen sie bis Aila. — Auf der Messe in Batnae werden ferner, nach Ammianus, Waren angeboten, *quae Indi mittunt et Seres, aliaque plurima vehi terra marique consueta*³³⁵); das Meer ist hier der persische Golf. Schiffsverbindung des Irak mit Indien setzt ferner eine sagenhaft überlieferte Tradition von Hirā voraus, das etwa seit dem 3. Jh. n. Chr. durch einen Wasserweg mit dem Euphrat und vielleicht dem Golf verbunden war. Masudi³³⁶) erzählt — nach Ibn al Kelbis Geschichte von Hirā —, als Khaled, der Feldherr Abu Bekr's (630—632 n. Chr.) die Stadt belagerte, sei als Unterhändler zu ihm ein Greis von 350 (sic) Jahren entsandt worden. Dieser habe sich noch der Zeit vor der Verlandung des Hafens von Hirā erinnert, als Schiffe aus Sind und Indien (Indusland und Südindien?) dort am Quai gelegen hätten. — Für den Personenverkehr von Technikern und Philosophen zwischen Babylonien und Indien um 350 ist bezeichnend die Skandalgeschichte des Metrodorus³³⁷), eines 'Philosophen' und gebürtigen Persers, d. h. eines Griechen aus dem Zweistromlande. Er baute in Indien Wassermühlen und Bäder, verkehrte auch mit Brahmanen. Wegen seiner ehrwürdigen Lebensführung durfte er ohne Aufsicht die Tempel besuchen und stahl dort Juwelen; das Weitere interessiert hier nicht.

Die zeitweise verlorene persische Herrschaft über das Indusland und die südlich anschließenden Gebiete wird wiederhergestellt, was dem Handelsfrieden zu Gute kommen konnte. Shapur II. (309—379) gründete Städte in Sind. Von Bahrām Gor (420—438) wird in sagenhafter Form erzählt, er habe Makran, den Indushafen Daibul und die benachbarten Länder in Abhängigkeit gebracht. Am Ende des 5. Jhs. ging dann Nordwestindien an die Hephthaliten verloren und wurde erst von Chosrau Anushirwan zurückgewonnen³³⁸).

Der Verkehr vom persischen Golf nach der Malabarüste, der bedeutend gewesen sein wird, ist mehrfach bezeugt. Nach anscheinend verlässlichen örtlichen Nachrichten kam, wie erwähnt, schon 317 n. Chr. ein christlicher Missionar aus Baghdad, d. h. Babylonien, in das Chera-Reich und

³³³) s. o. S. 235 und 284.

³³⁴) Philostorgius III c. 7, S. 36.

³³⁵) Ammianus XIV 3, 3; XXIII 2, 7. — K. Regling, *Klio* 1, 1901, 443 ff. — U. Monneret de Villard, *Rendiconti dell'Accademia dei Lincei ser. VIII vol. VI, 1951, 77 ff.*

³³⁶) Maçoudi, *Les Prairies d'or, texte et traduction* par C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille. Paris, Impr. impériale (nationale) I, 1861, 216 ff. — G. F. Hourani, 47 III.

³³⁷) Georgius Cedrenus I p. 516 f. corp. scr. hist. Byz.

³³⁸) Th. Nöldeke, *Geschichte* 67 (Shapur II); 108. 156 (Bahram Gor). — Tha'alibi, *Histoire des rois de Perse*, trad. H. Zotenberg (Paris 1900) 560 ff. (Bahram Gor).

bekehrte dessen König³³⁹). Nicht mit Sicherheit zu verwerfen ist m. E. die Tradition der malabarischen Thomaschristen über die 345 n. Chr. von Edessa ausgehende Gründung einer Kolonie in der Gegend von Muziris durch Thomas von Cana³⁴⁰). Die den Einwandernden erteilten Privilegien waren nach Landessitte auf Kupfertafeln verzeichnet, nur der Text der einen ist in portugiesischer Übersetzung erhalten; dazu kommen aber bestätigend späte Aufzeichnungen syro-malabarischer Geistlicher, die ältere Quellen benutzten sowie Volkslieder, in denen der Koloniegründung gedacht wird. Nach dieser Tradition hätte der Metropolit von Edessa durch ein Traumgesicht von dem Zwiespalt und der seelischen Not der verlassenen und bedrängten Thomaschristen erfahren; er konnte es z. B. auch auf der Messe in dem benachbarten Batnae hören. Auf seine Veranlassung erkundete ein armenischer Kaufherr, Thomas von Cana oder von Jerusalem genannt, persönlich die Lage an der Malabarküste; sein Bericht war günstig. Wohl auch veranlaßt durch die Unsicherheit im römisch-persischen Grenzgebiet und die zeitweilige Christenfeindlichkeit der Perser wanderten im Jahre 345 n. Chr. 400 Personen aus Jerusalem, 'Baghdad' und Ninive nach der Gegend von Muziris aus, unter Führung des Thomas von Cana; der Metropolit von Edessa fuhr angeblich selbst mit, begleitet von Presbytern und Diakonen. Die Kolonie gedieh ausgezeichnet, besonders auch wirtschaftlich; bis zur Ankunft der Portugiesen erhielt sie ihre Priester aus Persien, blieb also in Verbindung mit der alten Heimat. Daß Theophilus der Inder, der um diese Zeit Gemeinden in Indien visitierte³⁴¹), die Kolonie des Thomas nicht erwähnt, kann seinen Grund darin haben, daß sie noch nicht bestand.

Spätestens am Ende des 4. Jhs. n. Chr. hatte der persische Golf direkte Seeverbindung mit China. Darüber berichtet die *Chronik von Seert*³⁴²). Eine für Jezdegerd I. (399—420) bestimmte Sendung von Perlen und anderen Kostbarkeiten, die zu Schiff aus Indien und China kam, wurde an der persischen Küste von Piraten geraubt, wie wenigstens der Gouverneur der Persis behauptete. Jezdegerd entsandte einen Vertrauten, den Catholicus Ahaim, um den Fall zu untersuchen. Ob die Schiffe nun persische, indische oder chinesische waren, ist nicht gesagt und nicht mit Sicherheit zu erschließen, wahrscheinlich persische.

Als Attila das römische Reich zu zerschlagen droht, rüsten dessen östliche und südöstliche Nachbarn, um sich einen Anteil der Beute zu sichern. Die Perser planen einen Angriff, die Saracenen fallen in die benachbarten römischen Provinzen ein, die Blemmyer machen die östliche Wüste Aegyptens unsicher, Axum steht zum Einfall in Oberaegypten bereit³⁴³). Attilas Tod

³³⁹) T. K. Joseph, *JIndhist* 26, 1948, 29 f. — R. Ghirshman, *Les Chionites-Hephtalites. Mémoires de la Délégation archéologique française en Afghanistan* XIII (Kairo 1948) 106 ff.

³⁴⁰) Card. Tisserand in *Dictionnaire de Théologie chrétienne* s. v. Syro-Malabar. — J. P. N. Land, *Anecdota syriaca* I 133 ff. 179 ff. 226 ff. — Mingana, *John Rylands library* 10, 1926; 11, 1927. — P. Joseph S. J. und Hoston, *Indian Antiquary* 46, 1927 (Materialsammlung) u. a. m.

³⁴¹) s. o. S. 281.

³⁴²) *Patrologia Orientalis* V 324. — G. F. Hourani a. a. O. 46. — Ders., *JRAS* 1947, 157 ff.

³⁴³) Priscus *FGH* IV p. 76.

453 n. Chr. kam einer Katastrophe zuvor, aber Rom hat die erlittenen Einbußen auch in seinem südöstlichen Glacis nur teilweise wieder ausgleichen können. — Ein Saracenenscheich Amorcesus bemächtigte sich der Insel Iotabe vor dem Eingang zum ailanitischen Golf und erhob dort Zölle³⁴⁴). Aila ging dadurch zeitweilig zurück; Theodoretus kennt den Platz, sagt aber, er sei 'früher' als Hafen für Indienfahrer glanzvoll gewesen³⁴⁵). Kaiser Leo I. (457 bis 474) mußte sich herbeilassen, den Amorcesus 473 n. Chr. als Phylarchen von Arabia Petraea anzuerkennen und ihn sogar in Constantinopel mit hohen Ehren zu empfangen. 498 n. Chr. unter Kaiser Anastasius wurde Iotabe den Arabern in heftigen Kämpfen wieder entrissen. Römische Kaufleute kehrten zurück und führten Waren aus Indien ein; sie genossen eine gewisse Autonomie; jedoch konnte Iotabe nicht dauernd gehalten, sondern mußte dort wohnenden Juden überlassen werden. Da durch die Blemmyer die Verbindungen zwischen Berenice und dem Nil gefährdet waren, fuhren jetzt die aus Indien kommenden, für Aegypten bestimmten Schiffe öfters bis Clysmä durch, obwohl Berenice anscheinend noch nicht aufgegeben war³⁴⁶). Davon erzählt ein an sich undatierter, aber wohl chronologisch hier einzureihender Pilgerbericht, der von Petrus Diaconus (1187 Bibliothekar in Monte Cassino) in sein Itinerar der heiligen Stätten übernommen wurde, weil man bei Clysmä die Stelle des Durchzugs der Juden durch das Rote Meer zeigte³⁴⁷). Es heißt: *Clesma autem ipsa in ripa est, id est supra mare; nam portus est ibi clausus, quia intra castra ingreditur mare; qui portus mittit ad Indias vel excipit venientes naves de India; alibi enim nusquam in Romano solo accessum habent naves de India nisi ibi. Naves ibi et multae et ingentes sunt . . . nam et ille agens in rebus, quem eogotetem appellant, id est, qui singulis annis legatus ad Indiam vadit iussu imperatoris Romani, ibi ergo sedes habet et naves ipsius ibi stant.* Also lag in dem von Traianus angelegten festen Hafen Clysmä eine stattliche Indienflotte, und ein Regierungskommissar, der jährlich nach Indien fuhr — vermutlich nach Muziris —, hatte dort seinen Amtssitz. Die römischen Faktoreien in Indien bestanden demnach noch — die letzte Erwähnung der Art. Es ist wohl das wirkliche Indien gemeint, denn in Adulis oder Südarabien hatte ein römischer Beamte schwerlich etwas zu suchen.

Gegenüber dem südarabischen Himyaritenreich nimmt Anastasius die unter Constantius II. eingeleitete Politik der wirtschaftlichen Durchdringung, verbunden mit christlicher Mission, wieder auf³⁴⁸). Gegen Ende des Jahrhunderts herrschte in Himyar ein zum Judentum bekehrter König namens Dimnus, der angeblich als Vergeltung für die Unterdrückung der Juden im römischen Reich römische Händler berauben und umbringen ließ. Der König von Axum (Andes) übernahm die Vergeltung, und besiegte Dimnus, worauf

³⁴⁴) RE s. v. Iotabe, Amorcesus. — Leo: Malchus FGH IV 113 fg. 1. — Anastasius: Theophanes I p. 218 corp. scr. hist. Byz. — Theodorus Lector, Migne PG 86, 1, 212 § 58. — F. M. Abel, Revbibl. 47, 1938, 568 ff. — E. Stein, Histoire du Bas-Empire II 91 Anm. 5. — A. A. Vasiliev, Justin the first (Cambridge Mass. 1950) 365 f.

³⁴⁵) Theodoretus in Jeremiam, Migne PG 81, 735 C.

³⁴⁶) s. u. S. 294.

³⁴⁷) Itinera Hierosolymitana (CSEL 39) 116 (Text dort: qui intro castrum ingreditur mare). — E. Stein a.a.O. 215 Anm. 1. — F. M. Abel a.a.O. 526.

³⁴⁸) E. Stein a. a. O. II 103.

das Land wieder für das Christentum gewonnen wurde und durch Vermittlung des Kaisers vom Patriarchen in Alexandrien christliche Bischöfe erhielt. Die Bekehrung dauerte nicht lange³⁴⁹). — Philosophen reisten noch im späteren 5. Jh. n. Chr. weiter nach Indien, so ein Hierocles³⁵⁰); Brahmanen (?) kamen nach Alexandrien, wo sie im Hause des vornehmen Heiden Messius Phoebus Severus gastliche Aufnahme fanden³⁵¹). Dies geschah vor 467, wo Severus dem Kaiser Anthemius nach Rom folgte.

Im 4./5. Jh. n. Chr. dauert die vorderindische Auswanderung nach Hinterindien und den Sundainseln an³⁵²). Beteiligt sind dabei auch Indoscythen, die um 350 n. Chr. Fu-nan (Cambodja) erobern. In Burma, Malaya, Cambodja, Annam, Sumatra, Java, Borneo finden sich Buddhastatuen des Stils von Amaravati und gleichzeitige Sanskritinschriften. Der Verkehr der genannten Gebiete mit China wird unten erwähnt.

China gewinnt seit dem 4. Jh. n. Chr. die anscheinend zeitweise durch die hinterindischen Staaten bedrohte Seegeltung in den eigenen Küstengewässern voll zurück, nicht ohne starken Widerstand zu finden. 359 und 407 fahren chinesische Flotten gegen Champa, aber zwischen 388 und 413 plündern die Cham die südchinesische Küste. 431 kommt es zur Entscheidung. Eine Flotte von Champa mit 100 Turmschiffen besiegt zunächst die chinesische, wird aber dann völlig geschlagen³⁵³). Diese kriegerischen Episoden behindern den Verkehr mit den hinterindischen Staaten nur vorübergehend; wie seit dem 2./3. Jh. n. Chr. kommen häufig ihre Gesandtschaften nach China. 484 n. Chr. schickt z. B. der König von Fu-nan Schiffe nach Kanton³⁵⁴). — 339 n. Chr. hat der Fürst des Staates Tschao, bei einem Feldzug gegen Peiping, eine Flotte von 10 000 Schiffen; die Zahl wird nicht ganz wörtlich zu nehmen sein³⁵⁵). Auf den Tschusan-Inseln, in der Bucht von Hang-tchou, hausen am Ende des 4. Jhs. Empörer, die einen Seeräuberstaat bilden und Raubzüge nach dem Festland unternehmen. — Um 400 ist der Seeverkehr zwischen China, Hinterindien, den westlichen Inseln Indonensien, Vorderindien und Ceylon lebhaft, wobei jedoch die Chinesen außerhalb ihrer eigenen Gewässer nach wie vor wenig beteiligt zu sein scheinen. Das ostsumatranische Reich schickt z. B. im Anfang des 5. Jhs. Geschenke aus Gold und Silber³⁵⁶). Häufig kommen Gesandtschaften nordindischer Fürstentümer des Ganges- und Indusgebietes³⁵⁷). Ceylon sendet seit

³⁴⁹) s. u. S. 292 f.

³⁵⁰) Stephanus Byz. s. v. Brahmanes.

³⁵¹) RE s. v. Severus n. 43. — Damascius, Vita Isidori 67 f. (Westermann in Diogenes Laertius ed. Cobet). — U. Monneret de Villard, La scultura ad Ahnās 90. — S. Lévi, MIFAO 67, 1934, 158.

³⁵²) G. Coedès, États hindouisés (Anm. 197) 81 ff. 413 ff. — Tripitaka (Anm. 207) app. II n. 35—104.

³⁵³) G. Coedès a. a. O. 98 f. — G. Maspero, T'oung Pao 1910, 330 ff.

³⁵⁴) G. Ferrand, JAs 1919, 1, 241. 459 f.; 1919, 2, 6 ff. — G. Coedès a. a. O. 81 ff. 95 (Malaya, Java); 99 f. (Fu-nan).

³⁵⁵) O. Franke, Geschichte I 68 ff. 129.

³⁵⁶) Fang Si Sun, Die Entwicklung der chinesischen Kolonisation in Südasien (Nanyang) nach chinesischen Quellen (Diss. Jena 1931) 20 f. (Liang-shu c. 54, 11).

³⁵⁷) S. Lévi, JAs 1900, 411 ff. (Chinesen 350 n. Chr. in Penang, Ende 4. Jhs. in Ceylon?);

etwa 400 n. Chr. zahlreiche Missionare und wird von Chinesen aufgesucht, wobei gelegentlich der Reiseweg und die Art der Beförderung angegeben, chinesische Schiffe m. W. nicht erwähnt sind³⁵⁸). Als z. B. der chinesische Pilger Fa-hien 414 n. Chr. heimkehren will, nimmt er ein großes Schiff der Po-lo-men (Brahmanen, d. h. Inder), das 200 Personen faßt. Nach Java verschlagen, bekommt er dort Passage nach Kanton, das Schiff wird aber bis Shantung abgetrieben. Der Missionar Guṇavarman reist 423 n. Chr. ebenfalls von Ceylon über Java und Champa nach Kanton; der Kapitän des Schiffes ist ein Inder mit Namen Nandin.

Die Anstrengungen J a p a n s, sich des westkoreanischen Reiches Silla zu bemächtigen, dauern fort; darüber berichten die japanischen und koreanischen Chroniken³⁵⁹). 479 n. Chr. wird auch das nordkoreanische Reich Kokuryō mit 40 Kriegsschiffen angegriffen, ohne dauernden Erfolg³⁶⁰). Die Japaner halten sich bei ihren Seezügen an die Küsten. In den Annalen der älteren Sung (420—479 n. Chr.) wird erzählt, wie eine japanische Gesandtschaft für den Hof der Sung der westlichen Küste Koreas entlang fuhr, aber von Schiffen des Reiches Kokuryō überfallen wurde; der japanische Herrscher beklagt sich bitter über solche Seeräuberei³⁶¹). Die chinesischen Quellen berichten über zahlreiche japanische Gesandtschaften, meist nach dem Teilreich Sung³⁶²), das zeitweise fast die ganze chinesische Küste beherrscht. Die Durchdringung Japans mit koreanischer und chinesischer Kultur führt nach japanischen Quellen zur Einwanderung chinesischer Techniker: Weber, Kunstnäherrinnen³⁶³), eine Malerfamilie aus dem Teilreich der nördlichen Wei³⁶⁴) u. a. m. Japan scheint jedoch auch über China keinen Anschluß an die großen Routen des Weltverkehrs gefunden zu haben. Die Inselroute nach Süden³⁶⁵) dürfte fortbestanden haben, wird aber m. W. nicht erwähnt.

Zufällig erfährt man etwas von der Seefahrt der mandschurischen Stämme, Wu-ki und Po-tsi. Im Jahre 477 n. Chr. planten sie gemeinsam, mit Booten Korea zu überfallen. Da sie in einem lockeren Lehnsverhältnis zu dem Kaiser der nördlichen Wei standen, suchten sie um Genehmigung für dies Unternehmen nach, sahen aber davon ab, als diese versagt wurde³⁶⁶).

Die Seeverbindung zwischen C h i n a und dem r ö m i s c h e n O r i e n t — an der die Chinesen selbst nicht aktiv beteiligt waren —, scheint neben

Tribute aus Ceylon zwischen 415 und 418. — Anesaki, Ceylon and the Chinese, JRAS 1903, 368—370 (ähnlich). — R. Hennig a. a. O. II 18 f. (Nachweise).

³⁵⁸) Fa-hien: J. Legge, The travels of Fa-hien (Oxford 1886) 104. — H. A. Giles, The travels of Fa-hien (Cambridge 1928); nicht eingesehen. — S. Beal, Si-yu-ki, Buddhist records of the Western World (London o. J.) I p. LXXX f. — G. Ferrand, JAs 1919, 1, 408. — P. Paris, BÉFEO 1952, 276. — R. Hennig a. a. O. II 25 ff. — *Gunavarman*: Paris a. a. O. — P. Pelliot, BÉFEO 1904, 274 f. — Tripitaka app. II n. 79.

³⁵⁹) O. Nachod a. a. O. 180—186. 376—380.

³⁶⁰) O. Nachod a. a. O. 380.

³⁶¹) Tsunoda a. a. O. 23 f.

³⁶²) A. Wedemeyer a. a. O. 90—98 § 73—76; 89 § 72. Übersicht nach chinesischen Quellen, bes. Sung-shu c. 87, 23b—25a. Tsunoda a. a. O. 22—28. — O. Nachod a. a. O. 302. 382—386. — Vgl. A. Herrmann, Atlas 29.

³⁶³) O. Nachod a. a. O. 193 f., 363 f., 382—386. — A. Wedemeyer a. a. O. 56—70.

³⁶⁴) O. Nachod a. a. O. 351.

³⁶⁵) s. o. S. 269. ³⁶⁶) Ma Tuan-lin (Anm. 236) I 338 f.

der starken persischen Konkurrenz auch im 4./5. Jh. n. Chr. noch weiter zu bestehen. Westliche Nachrichten fehlen. Aber die jüngeren chinesischen Chroniken, besonders das Sung-shu (für 420—479) und das Wei-shu (für 386—550), übernehmen die Berichte des Hou Han-shu und Wei-lio³⁶⁷) und ergänzen sie durch einzelne Angaben, die möglicherweise zeitgenössisch sein könnten, wie hier versuchsweise angenommen werden soll. Nach dem Sung-shu³⁶⁸) besteht Seehandel von China aus mit T'ien-chu (Indien) und Ta-ts'in (Syrien); 'chou' und 'p'o' — große Schiffe — 'make connections along the routes and the merchants engage in mutual intercourse'. Das klingt, als ob die Route von China nach Ta-ts'in jetzt mehr in Teilstrecken der einzelnen beteiligten Länder als durchgehend befahren würde. Das Wei-shu³⁶⁹) zeigt, wie schon oben erwähnt³⁷⁰), eine etwas genauere Kenntnis des erythraeischen Meeres. Man fährt von Indien nach Ta-ts'in 'im Bogen und kommt heraus bei einer Art Arm des Meeres'; damit ist wohl der arabische Golf gemeint, vielleicht sogar sein ailanitischer Nebengolf? Die tatsächlich bestehende See-Verbindung zwischen China und dem persischen Golf³⁷¹) erwähnen die chinesischen Quellen m. W. nicht.

V o n I u s t i n i a n u s b i s H e r a c l i u s (527—641)³⁷²).

Der ergiebigste Autor für die Seeverbindungen des a r a b i s c h e n G o l f s und erythraeischen Meeres im früheren 6. Jh. n. Chr. ist C o s m a s I n d i - c o p l e u s t e s³⁷³). Er war ein mittlerer alexandrinischer Seekaufmann, mit klassischer Schulbildung nicht sehr belastet, ein weltoffener, vielseitig interessierter Beobachter, der sich auch von anderen gern Wissenswertes erzählen ließ. Manche seiner Angaben reichen daher in etwas frühere Zeit zurück und nicht immer läßt sich unterscheiden, was er selbst gesehen oder von anderen übernommen hat; z. B. verwertete er über Ceylon die Erzählungen eines älteren Geschäftsfreundes Sopatros. 525 gehörte er in Adulis zu einer Gruppe römischer Seekaufleute aus Alexandrien und Aila; um 550 schrieb er in Alexandrien, alt und fromm geworden, seine christliche Topographie, aus der hier

³⁶⁷) s. o. S. 264 f.

³⁶⁸) Sung-shu c. 97: Hirth G, 2. — J. Needham a.a.O. 179.

³⁶⁹) Wei-shu c. 132: Hirth J, 3—5. 22.

³⁷⁰) s. o. S. 265 f.

³⁷¹) s. o. S. 275 f.

³⁷²) Zur allgemeinen Information: U. Monneret de Villard, Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale, Riv. degli Studi Orientali (Rom) 17, 1938, 303—349. Nicht immer einzeln zitiert.

³⁷³) RE s. v. Kosmas 3. — F. O. Winstedt, The christian topography of Cosmas Indicopleustes (Cambridge 1909): maßgebende Ausgabe. — R. Dieterich, Byzantinische Quellen zur Länder- und Völkerkunde (Leipzig 1912) I: Übersetzungen. — N. S. Pigulevskaja, Visantija na putjach v Indiju (Moskau-Leningrad 1951) 129 ff. — G. F. Hourani a. a. O. 40—42. — R. Hennig a. a. O. II 45 ff. — H. Yule, Cathay and the way thither. 2. ed. hrsg. v. H. Cordier (London 1915) I. — M. V. Anastos, Dumbarton Oaks Papers 3, 1946, 78 ff. (letzte Bibliographie). — A. Herrmann, Atlas 35. — W. Tomaschek, Mohit = Die topographischen Kapitel des indischen Seespiegels Mohit, übers. v. M. Bittner, Einl. u. Tafeln v. W. Tomaschek. Festschr. z. Erinnerung an die Eröffnung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco da Gama 1497, hrsg. v. d. K. K. geogr. Ges. in Wien 1897. Karte 18, Nebenkarte 13.

nur die auf Verkehrsgeschichte bezüglichen Partien interessieren. Eine umfassende Kosmographie ist leider verloren. Zu seinem Gesichtskreis und seiner Nomenclatur³⁷⁴⁾ wäre Folgendes zu bemerken: Der arabische Golf umfaßt auch den vorgelagerten aualitischen; die Somaliküste bis Cap Aromata heißt Barbaria; südlich schließt Zingion (die Azania) an, an den Oceanus grenzend, unzugänglich für Adulitaner (62); Vorderindien mit Ceylon ist das innere Indien (14, 70); östlich davon liegt das Land, aus dem das Karyophyllon kommt (323,33) — Indonesien (?); zuletzt das innerste Indien oder Tzinista (68,28) mit persischer Namensform — woher die Seide stammt; Tzinista ist vom Meer begrenzt, wie Cosmas richtig von 'Brahmanen' hörte, jenseits Tzinista endet Seefahrt und Besiedelung (69, 13).

Selbst bereist hat Cosmas die ostafrikanische Küste bis Cap Aromata, er besuchte auch die Stadt Axum; im persischen Golf kam er wohl kaum über die Einfahrt hinaus; auch das Homeritenland scheint er nicht selbst besucht zu haben (62, 20). In Dioscorides erwähnt er die dort lebenden Griechen, die von den Ptolemaeern angesiedelt seien³⁷⁵⁾. Genauer berichtet er über die Westküste Vorderindiens und Ceylon (321 f.). Von der Ostküste Vorderindiens, Hinterindien und China weiß er wenig, hier sicher nur aus Berichten anderer. Einige Hauptentfernungen der Oikumene sind in Rasten — *μονή, mansio* — von 30 Meilen, 45 km, angegeben³⁷⁶⁾. — Haupthandelsplatz im arabischen Golf ist Adulis, der Vor- und Sammelhafen für Alexandrien und Aila, Aegypten und Syrien. In Vorderindien führt die Seefahrt der Adulitaner der Küste entlang vom Indus bis zum Chaberis, im Süden der Coromandelküste; die Hochseerouten werden nicht erwähnt. Cosmas nennt 11 Häfen mit ihren Produkten, auffallenderweise nicht Barygaza und Muziris, die also vielleicht den Adulitanern derzeit nicht zugänglich, etwa von den Persern gesperrt waren(?). Ceylon ist der weitaus wichtigste Umschlagplatz Südasiens, mit einem Fremdenhafen im Süden, wonach also die Insel südlich umfahren wurde. Als Maklerin *μεσίτις* empfängt Ceylon Waren aus Aethiopien, Persien, ganz Indien, also einschließlich Tzinista (s. u. S. 292), und versendet die Erzeugnisse des Ostens nach dem Westen, die des Westens nach dem Osten. Ob das auch mit eigenen Schiffen geschah, ergibt sich nicht; bei dem regen Missionsverkehr zwischen Ceylon und China möchte man es annehmen³⁷⁷⁾. Nur wenige wagen sich 'um des elenden Gewinnes willen' weiter nach dem Seidenlande Tzinista, wobei Cosmas seine Landsleute meint, nicht auch Inder und Perser, die ja damals regelmäßig mit China verkehrten. Cosmas und die Adulitaner handeln mit allem, was sie bekommen können, doch scheinen einige kostbare, nicht genannte Waren, wie Zimt oder Perlen, in festen Händen und ihnen nicht erreichbar zu sein. — Neben den Adulitanern üben die Bewohner der Barbaria eigene Seefahrt (70); sie bringen süd-arabische Aromata nach Persien und Indien, sicher auch nach Adulis. Die Homeriten scheinen an der Fernseefahrt nicht in größerem Maße beteiligt zu sein. Daß die arabischen Handelsnieder-

³⁷⁴⁾ Zitate nach F. O. Winstedt.

³⁷⁵⁾ I, 28.

³⁷⁶⁾ RE s. v. Mansio.

³⁷⁷⁾ s. u. S. 298.

lassungen an der Azania, die der Autor des *Periplus Maris Erythraei* kannte³⁷⁸), noch bestanden, war Cosmas anscheinend nicht bekannt³⁷⁹).

Der persische Seehandel im erythraeischen Meer hat jetzt den adulitanischen und römischen an Bedeutung erreicht, sogar weit übertroffen. Nestorianische Gemeinden, die ihre geistlichen Oberen aus Persien erhalten, also dauernde Niederlassungen von Persern, bestehen an allen wichtigen Orten — in Dioscorides, an der indischen Westküste, auf Ceylon (119). Im Einzelnen erwähnt wird die Ausfuhr persischer Pferde nach Ceylon (324,27). Auch den Handel mit China beherrschten neben den Indern die Perser, wie der Name Tzinista zeigt.

Über die Azania wußte Cosmas wie gesagt nichts. Eine vereinzelte anderweitige Nachricht, die in das 6. Jh. gehören könnte, würde bestätigen, daß die um 406 n. Chr. von Palladius erwähnte³⁸⁰) Verbindung zwischen der ausinischen Küste Ostafrikas, Aethiopien und Arabien einerseits, Südindien und Ceylon andererseits, weiter bestand. Nach einer von Tomaschek benutzten Quelle, die ich nicht ermitteln konnte³⁸¹), reiste ein Priester von Dioscorides nach Ceylon über 'Auxine', von wo er den Südwest-Monsun benutzte. Da Cosmas in Dioscorides Nestorianer erwähnt, deren Priester aus Persien kamen, ist zu vermuten, daß solche persischen Nestorianer auch in Auxine lebten, und daß natürlich auch Inder dorthin kamen; die später sehr bedeutende Auswanderung aus beiden Gebieten nach Ostafrika hatte also bereits eingesetzt^{381a}).

Das aus Cosmas zu erschließende Bild des Seeverkehrs im erythraeischen Meer wird wesentlich ergänzt durch die *Passio* des Arethas³⁸²). Dieser war Ethnarch der im Norden des Homeritenlandes gelegenen christlichen Stadt Neğran. Die mit seinem Martyrium zusammenhängenden Vorgänge fallen in die Zeit des Kaisers Iustinus. Der Bericht hierüber geht in seinen historischen und topographischen Angaben sichtlich auf einen wohl informierten Zeitgenossen wie Nonnus zurück. Es gibt mehrere Versionen, von denen die griechische die ausführlichste und glaubwürdigste ist, daneben kommt etwa noch eine aethiopische in Betracht. Im Homeritenlande leben auch jetzt³⁸³) römische Christen, Nestorianer, Juden und Heiden. Der König, Dunaan, ist Jude und verfolgt die Christen seines Reiches; die politischen Hintergründe sind hier nicht zu behandeln. In Neğran kommt es zu einem Massaker der Christen. Sie erbitten Hilfe von Iustinus, der nicht in der Lage ist einzugreifen. In seinem Auftrage ersucht daher der Patriarch von Alexandrien durch ein Schreiben den Axumitenkönig Elesbaas um Beistand für die be-

³⁷⁸) s. o. S. 238 f.

³⁷⁹) s. unten.

³⁸⁰) s. o. S. 284.

³⁸¹) W. Tomaschek, *Mohit* 29: 'So fuhr einst ein Priester (von Socotra) nach Taprobane, indem er von Auxine (nach Tomaschek Wasin gegenüber Pemba) ausfuhr und den Monsun benutzte.'

^{381a}) U. Monneret, *Note* . . . 334 ff.

³⁸²) *Acta Sanctorum* vom 24. Oct. Bd. 10, 661 ff. (griechische Version mit Einl.). — W. Fell, *ZDMG* 35, 1881, 51 ff. (aethiopische Version). — Th. Nöldeke, *Geschichte* 176 ff. 185. 188 ff. (arab. Versionen). — Procopius b. p. I c. 20. — Theophanes I p. 260 f. corp. scr. hist. Byz. — *RE* s. v. Elesbaas. — J. B. Bury, *History of the later Roman empire* I 322 ff. — E. Stein a.a.O. II 102. 265. 298 f. — A. A. Vasiliev, *Justin the first* (Cambridge Mass. 1950) 15 f. 292 ff. (*Bibliographie*). — U. Monneret, *Note* . . . 312 f. — G. F. Hourani a.a.O. 42 f. — N. S. Pigulevskaja a.a.O. 278 ff. 297 ff. (ausführlich, mit dem politischen Hintergrund). ³⁸³) s. o. S. 287.

drängten Glaubensbrüder. Der überlieferte Wortlaut des Briefes, wonach der Kaiser ein Landheer nach Aethiopien schicken würde, ist nicht authentisch, entspricht aber mindestens noch fortlebenden Praetentionen³⁸⁴). Elesbaas ist freudig bereit, sich in so verdienstlicher Weise des von den Axumiten stets begehrten Homeritenlandes zu bemächtigen. Für die Invasion wird 525 in der Nähe von Adulis aus römischen Schiffen, die, wie anzunehmen, der Kaiser stellt und aus anderen, die requiriert werden, eine Transportflotte gebildet. Es sind 20 Schiffe aus Clysma, 15 aus Aila, 2 aus Iotabe, 7 aus Berenice, 7 von den Farsan-Inseln — im Süden des arabischen Golfs —, 9 aus Indien; Elesbaas baut selbst 10 Indienfahrer und 100 kleine Fahrzeuge. Der aethiopische Text nennt noch 9 Schiffe aus Faran an der Westküste der Sinaihalbinsel, also im römischen Machtbereich. Auch persische Schiffe werden erwähnt, ohne Zahlenangabe. Im Ganzen sind es ohne diese 61, davon allein 44 aus römischen Häfen. Die aethiopische Version hat höhere, unglaubwürdige Zahlen. Dunaan erbittet vergeblich Beistand von Persien *ἔϊτε πλοῆ ἔϊτε πεζῆ*³⁸⁵). Der Seezug des Elesbaas gelingt, ohne Widerstand durch homeritische oder persische Schiffe zu finden; der König Dunaan kommt um. Der Patriarch von Alexandrien, nach der aethiopischen Version der Bischof von Axum, entsendet Priester und das ganze Land wird wieder einmal bekehrt.

Wie man sieht, stellen die Römer noch immer weitaus die meisten Schiffe. Sie kommen aus Clysma, Aila und Iotabe, sogar aus Berenice, von wo also anscheinend noch Landverbindung mit dem Nil bestand. Die Fārsān-Inseln sind ein Schiffahrtszentrum geworden, wahrscheinlich ein arabisches. Der Seeverkehr zwischen Adulis und Indien ist stark, mit besonderen Indienfahrern. Persische Schiffe kommen nach Adulis, vermutlich also auch adulitanische in den persischen Golf. Die Homeriten stehen der axumitischen Flotte wehrlos gegenüber.

Die Passio enthält ferner sehr summarische Entfernungsangaben von Neġran aus, z. T. maritimen Verkehrsrouten entsprechend, berechnet nach *μνοαι*³⁸⁶). Das Gebiet von Neġran — vielmehr das Homeritenreich — ist 30 Rasten zu 45 km lang, 25 breit; bis Phoinikon in Nordarabien sind es ebenfalls 30 Rasten, desgleichen bis Aethiopien; bis Romania 60, wobei es zwei Routen gibt, über Adulis zur See oder auf dem Landwege; bis Indien zur See 70, zu Lande — nur im aethiopischen Text — 170. Aus Indien kommen, wie dabei erwähnt wird, Pfeffer, Perlen, Gewürze und (chinesische) Seide; nach diesen Produkten zu urteilen, ist mit 'Indien' in erster Linie Südindien und Ceylon gemeint.

Unter I u s t i n i a n u s (527—565) war die dem ailanitischen Golf vorgelagerte Insel I o t a b e (Tiran) immer ein prekärer Besitz des Reiches, in den Händen von Juden, die durch einen förmlichen Feldzug vertrieben werden mußten. Choricus von Gaza besingt diesen Sieg in einem brillanten Panegyricus, der Historiker Procopius erwähnt ihn³⁸⁷); er weist dabei auf die Schwierigkeit der Seefahrt entlang der arabischen Küste des Golfes hin. —

³⁸⁴) s. u. S. 287.

³⁸⁵) Acta Sanctorum a.a.O. 743

³⁸⁶) s. o. S. 291.

³⁸⁷) Procopius b. p. Ic 19 f. — R. Dieterich a.a.O. 72—82. — Choricus von Gaza edd.

Im Verfolg der seit Constantius II. betriebenen Politik war Iustinianus bestrebt, zum Schutz der südöstlichen Flanke des Reiches im arabischen Golf einen Block christlicher, den Römern befreundeter Staaten zu erhalten³⁸⁸). Den Axumiten schlug er vor, den Handelsverkehr mit Persien abzubrechen, die arabischen und indischen Waren, besonders Seide, unter teilweiser Benutzung des Nilweges, also über Berenice (?), nach Alexandrien zu liefern³⁸⁹). Was die Seide betraf, entschuldigten sich die Axumiten; wenn sie auf indischen Schiffen nach Indien (und wohl auch Ceylon) käme, würde sie sofort von persischen Händlern übernommen. Der eigene Seeverkehr der Römer mit China hatte also aufgehört, oder doch fast; immerhin wußte ja Cosmas noch von einzelnen Schiffern, die selbst die Seide holten. — I u s t i n u s II. unternahm einen erneuten, ebenfalls ergebnislosen Versuch, die Axumiten als Vermittler fernöstlicher Waren zu gewinnen³⁹⁰). Sein Gesandter reiste 564 nach Axum, zunächst auf dem Nil, dann über das 'indische Meer' — hier den arabischen Golf —, dies vermutlich von Berenice aus.

Das H o m e r i t e n r e i c h wurde nach der Eroberung durch die Axumiten von Lehnsfürsten regiert, deren zweiter, Abraha, sich eine mächtige Stellung schuf³⁹¹). Die Beziehungen zu der römischen Regierung blieben eng. Als Abraha in seiner Residenz Sana eine prachtvolle Kirche baute, schickte der Kaiser ihm Architekten und Werkleute, Marmor und — fertige — Mosaiken.

Daß auch im späteren 6. Jh. immer noch römische Schiffe aus 'Indien' in Clysma und Aila landeten, berichtet um 570 der Pilger A n t o n i n u s von Placentia³⁹²). Nach Aila brachten sie außer Spezereien auch grüne Nüsse, die aus dem Paradies stammen sollten, also fremdartig waren, vermutlich Kokosnüsse. Daher meint Antoninus wohl das wirkliche Indien, nicht Aethiopien oder Südarabien.

Ein nach Zeitungsberichten von israelischen Forschern entdeckter Pilgerbericht aus dem 6. Jh. n. Chr. über eine Reise von Indien nach dem Katharinenkloster auf dem Sinai ist m. W. noch nicht veröffentlicht³⁹³). — Eine symptomatische Einzelheit über den Schiffbau im 6. Jh. erwähnt P r o c o p i u s³⁹⁴). Bei den in Aila stationierten römischen Schiffen wären die Planken durch eiserne Nägel verbunden, bei den aethiopischen und indischen nach der in ganz Südasien üblichen Art mit Bast vernäht. Es ist anzunehmen, daß auch die Schiffstypen verschieden waren, die mittelmeerländischen also nur auf den römischen Werften gebaut wurden.

Förster und Richstein Laud. Arat. et. Steph. § 66—78. — F. M. Abel, Revbibl. 47, 1938, 526 f. — A. A. Vasiliev a. a. O. 372.

³⁸⁸) Malalas p. 456 corp. scr. hist. Byz. — Theophanes I p. 377 corp. scr. hist. Byz. — J. B. Bury a. a. O. 322 ff. — N. S. Pigulevskaia a. a. O. 310—313 und passim.

³⁸⁹) Procopius b. p. I c. 20. — R. Dieterich a. a. O. 79 f. — Malalas p. 456—459 corp. scr. hist. Byz. — G. F. Hourani a. a. O. 44.

³⁹⁰) Theophanes I p. 377 corp. scr. hist. Byz. 564 n. Chr.

³⁹¹) RE s. v. Abraha. — Th. Nöldeke a. a. O. 201 f. 205. — J. B. Bury a. a. O. — A. A. Vasiliev a. a. O. 372. — G. F. Hourani a. a. O. 44. — N. S. Pigulevskaia a. a. O. 305—330, 316 f. Kirchenbau.

³⁹²) Itinera Hierosolymitana (CSEL 39) 185 ff. — A. A. Vasiliev a. a. O. 365.

³⁹³) The Ill. London News 229, 1956 No. 6133 S. 1076.

³⁹⁴) Procopius, b. p. I c. 19. — G. F. Hourani a. a. O. 89 ff. (eingehend).

Bald nach dem Tode des Iustinianus geht Südarabien den Axumiten und damit auch dem politischen Einfluß der Römer an die Perser verloren. Darüber berichtet Ṭabarī nach älteren Quellen. Die von den 'schwarzen Stieren' unterdrückten Homeriten erbitten zunächst vergeblich Hilfe bei Iustinus II. Dann wenden sie sich an Chosrau Anushirwan, den Feind Roms³⁹⁵). Dieser sendet 572 auf dem Seewege um Arabien 8 Schiffe, von denen 6 ankommen, mit je 100 Sträflingen. Der verlorene Haufe genügt, um zusammen mit den Einheimischen die Axumiten zu vertreiben. Das Land erhält persische Statthalter und so bleibt es bis zur islamischen Eroberung. Damit hatten die Perser sich Zugang zum arabischen Golf und zur Azania gesichert, wo sie in den folgenden Jahrhunderten die Seefahrt beherrschten³⁹⁶). Die bestehenden Verbindungen Südarabiens mit römischen Häfen im Golf und mit Adulis störten die Perser aber anscheinend nicht. So scheiterte gegen Ende des 6. Jhs. n. Chr. bei Djedda ein Schiff, das Holz, Marmor und Eisen für den Neubau einer von den Persern zerstörten Kirche in Südarabien bringen sollte; mit dem Holz erneuerten die Mekkaner das Dach ihrer Kaaba³⁹⁷).

Die römische Seefahrt im arabischen Golf und erythraeischen Meer scheint im späteren 6. Jh. n. Chr. hinter der adulitanischen weit zurückzustehen. Die Adulitaner waren von den Kaufherren des Hedjas als Piraten gefürchtet³⁹⁸). Erst die Schöpfung einer islamischen Seemacht durch Moawijah (661—680) ermöglichte es, sie zu besiegen und auszuschalten. Sie betätigten sich aber während ihrer großen Zeit nicht bloß als Seeräuber, vielmehr hauptsächlich als Kauffahrer auf den Routen nach dem persischen Golf, der Westküste Vorderindiens und Ceylon³⁹⁹). Oft sprechen die vor- und frühislamischen arabischen Dichter bewundernd von ihren großen schönen Schiffen. So wird das Reitergeschwader eines Helden verglichen mit einer Flotte, die am Morgen die Häfen von ad-Danha (Lage nicht bekannt?) oder ad-Dahalik (Inselgruppe vor Adulis) verläßt. Der Dichter Tarafā, der um 500 in Hīrā und Bahrein lebte, vergleicht den Schritt der edlen Kamele in der Karawane seiner Geliebten mit dem Dahingleiten der Schiffe einer Flotte von Adaula oder des Ibn Yamin (Benjamin, also eines Juden⁴⁰⁰), die der Steuermann lenkt, so daß sie die Wellen durchschneiden⁴⁰¹).

Das südafrikanische Ufer des arabischen Golfs und das Hinterland südlich der römischen Grenze erfährt in der Spätantike neben aegyptischem, starken asiatischen Einfluß aus Arabien, Mesopotamien, Syrien und auch In-

³⁹⁵) Th. Nöldeke, Geschichte a. a. O. 220 ff. — N. S. Pigulevskaja a. a. O. 322 ff. — Tha'alibi, Histoire des rois de Perse, trad. H. Zotenberg (Paris 1900) 616 ff. — U. Monneret, Note . . . 313 f.

³⁹⁶) s. u. S. 298.

³⁹⁷) G. F. Hourani a. a. O. 45 (Nachweise).

³⁹⁸) P. H. Lammers, La Mecque à la veille de l'Hégire, Mélanges Beyrouth 9, 1924, 285 ff. — G. F. Hourani a. a. O. 43 ff. — S. F. Fraenkel, Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen, 209 ff. (arabische Seefahrt).

³⁹⁹) s. o. S. 291 f. ⁴⁰⁰) s. u. S. 297.

⁴⁰¹) P. H. Lammers a. a. O. und 385 Anm. 7. — S. F. Fraenkel a. a. O. 214. — M. Seligsohn, Diwān de Tarafa ibn al-'Abd al Bakrī (Paris 1901) 31 v. 3—5. — G. F. Hourani a. a. O. 1 (Text).

dien, der einen bedeutenden Seeverkehr mit diesen Ländern voraussetzt. Der Kirchenbau in Nubien und Aethiopien ist ganz durch den mesopotamisch-syrischen bestimmt, nicht durch den mittelmeerländisch-ägyptischen. Das Gleiche gilt für den Palastbau. Der höchst eigenartige Palast von Maşawwarāt in Meroë umfaßt ferner einen kleinen Tempel, dessen Reliefs nicht ägyptisch oder meroitisch sind, vielmehr an himyaritisches und indisches anklingen; äußerlich datiert ist der Tempel nicht, er wird von Monneret de Villard in das letzte Jahrhundert der Römerherrschaft, also um 600 n. Chr. angesetzt. M. W. noch unbearbeitete Nekropolen in der Gegend des 2. Katarakts, aus dem 3.—6. Jh. n. Chr., lieferten außer ägyptischem und meroitischem Material auch asiatisches, indisches und vielleicht fernöstliches: ein Fragment eines golddurchwirkten jemenitischen Stoffes, einen anscheinend indischen Elfenbeinkamm, tierförmige Räuchergefäße mesopotamischer oder persischer Fertigung, chinesische Seide, Schwerter mit schräger Spitze, die an chinesische der Han-Zeit und japanische erinnern, außerhalb Ostasiens so nicht vorzukommen scheinen. Wenn es auch z. Z. nicht möglich ist, diese Funde chronologisch genauer einzuordnen, scheint doch so viel sicher, daß die Gebiete am oberen Nil etwa seit dem 3. Jh. n. Chr. ein Absatz- und Einflußgebiet für die Seehandel treibenden Länder Asiens geworden sind, ein Zustand, der in islamischer Zeit anhält⁴⁰²).

Über den vom persischen Golf ausgehenden Seeverkehr bringen die arabischen Geographen wichtige Angaben, wo sie von den Zuständen vor dem Islam sprechen. Das Material ist m. W. noch nicht vollständig gesammelt und kritisch gesichtet. Der bedeutendste Hafen für das Zweistromland war Apologus, Obollah⁴⁰³). Hierher kamen Schiffe aus Adulis, Aegypten, Aila, Indien und China. Wegen der Einfuhr aus Indien hieß das benachbarte, frühislamische Basra Fardj-al-Hind (Grenzmark?)⁴⁰⁴). Stromaufwärts gingen die Waren u. a. zur Messe in Batnae, von der ein in Gallien weilender Syrer dem Gregorius von Tours rühmend berichtete⁴⁰⁵). Auch der längst bestehende Verkehr Bahreins mit Indien wird bezeugt⁴⁰⁶). Der Dichter Ğarar (7. Jh.) vergleicht ziehende Wolken mit den Segeln eines Schiffes aus Indien, wenn es in den Hafen von Owāl (Bahrein) einläuft, u. a. m.

Bei der zweiten Eroberung von Bahrein durch die Muslime — Bahrein war nach dem Tode des Propheten wieder abgefallen — drangen diese auf der nördlich der Hauptinsel gelegenen kleinen Insel Darin über den Stapelplatz für indische Waren ein. Die im Hinterlande von Bahrein hergestellten be-

⁴⁰²) U. Monneret, Note . . . 326 ff. mit Nachweisen; 330 Kirchenbau, 331 f. Palast Maşawwarāt; 332 f. Nekropolen am 2. Katarakt. Die Beobachtungen Monnerets beruhen auf Autopsie; eine ausreichende Veröffentlichung ist mir nicht bekannt.

⁴⁰³) P. H. Lammers a.a.O. 111 Anm. 4. — G. F. Hourani a.a.O. 41—46. — Ders., JRAS 1947, 157 ff. — C. Caetani, Annali dell'Islam (Mailand 1905 ff.) III a. H. 14 § 77 (Basra = Fardj-al-Hind). — U. Monneret, Note . . . 30 ff. (Nachweise).

⁴⁰⁴) G. F. Hourani a. a. O. 41. — U. Monneret a. a. O. — Suleiman Nadvi, Islamic culture (Haiderabad) 1933, 281 ff.; 1937, 172 ff.; 1941, 435 ff.; 1942, 72 ff. 182 ff. 404 ff.

⁴⁰⁵) Gregorius Turonensis, Liber in gloria martyrum, MGH SS rer. Merov. 1, 507 f. — U. Monneret de Villard, Rendiconti dell'Accademia dei Lincei ser. VIII vol. VI 95.

⁴⁰⁶) F. Wüstenfeld, Bahrein und Jemama, Abh. Göttingen phil.-hist. Kl. 19, 1874, 180 ff. 185 Anm. 11.

rühmten chattischen Lanzen bestanden vermutlich aus indischem Teakholz. — Einen Hinweis auf das Fortbestehen und die Bedeutung der Seeverbindung mit Indien gibt die Tatsache, daß die Muslime schon 636/7 n. Chr. von Oman aus mit starken Flotten Raubzüge nach dem Indusgebiet und der Gegend von Bombay unternehmen konnten, wozu sie Schiffe und seekundiges Personal im persischen Golf requiriert haben müssen⁴⁰⁷).

Der Seeverkehr des persischen Golfs mit Indien wurde besser gesichert, als Chosrau Anushirvan die seit Kavadh I. (488—496) an die Hephtaliten verlorenen Gebiete in Nordwest-Indien zurückgewann⁴⁰⁸). Er erhielt auch Tribut aus Ceylon; wenn es allerdings heißt, er habe die Insel erobert⁴⁰⁹), so ist das wohl zu viel gesagt. Jedenfalls aber erreichte er die unbestrittene Vorherrschaft im erythraeischen Meer vom Süden des arabischen Golfs bis Ceylon und zur ostafrikanischen Küste⁴¹⁰). — Ob die aus China nach Apologus kommenden Schiffe⁴¹¹) chinesische oder eher persische waren, ist nicht ganz sicher zu entscheiden, sehr wahrscheinlich persische; auch die im 7. und 8. Jh. bezeugten persischen Handelsniederlassungen in Hainan und Kanton mögen schon bestanden haben, ehe Muslime nach China kamen⁴¹²).

Chosrau Anushirwan sorgte, wenigstens im persischen Golf, für Sicherheit im Seeverkehr. Als einmal persische Magier ein einem griechischen Kapitän gehöriges Schiff aus Indien geplündert hatten, beschwerte sich der Kapitän durch Vermittlung des römischen Kaisers und erhielt seine Waren zurück⁴¹³).

An der neupersischen Seefahrt werden eigentliche Iranier ebensowenig beteiligt gewesen sein, wie Abessinier an der adulitanischen, vielmehr Nachkommen der alten Mesener, Araber von Bahrein und der westlichen Küste des Golfs. Als Unternehmer traten ferner babylonische Juden hervor. Tarafā rühmte die Flotte des Benjamin⁴¹⁴); Theophylactus berichtet, daß babylonische Juden durch Handel mit indischen Kostbarkeiten reich würden⁴¹⁵). Doch war die seemännische *lingua franca* für die Seefahrer des persischen Golfs vor dem Islam das Persische, daher die arabischen Muslime eine Anzahl nautischer Ausdrücke aus dem Persischen übernahmen⁴¹⁶).

Welche Massen indischer und fernöstlicher Luxusgüter die späten Sassaniden besaßen, zeigen Nachrichten der Zeit kurz vor und nach Mohammed. Als Heraclius 618 das Schloß Dastegerd bei Bagdad verwüstete⁴¹⁷), fanden die Römer riesige Mengen von Aloe, Aloeholz, Pfeffer, Zucker, Ingwer, anderen

⁴⁰⁷) C. Caetani a. a. O. III a. H. 16 § 328–330. — J. Marquart, Eranšāhr (Anm. 159) 33.

⁴⁰⁸) Th. Nöldeke, Geschichte 156. — J. Marquart a. a. O. 32. 39.

⁴⁰⁹) Th. Nöldeke a. a. O. 168. 250. — Tha'alibi a. a. O. 615. — U. Monneret, Note . . . 315.

⁴¹⁰) s. o. S. 295.

⁴¹¹) s. o. S. 296.

⁴¹²) G. F. Hourani a. a. O. 61 f. — S. u. S. ???

⁴¹³) Patrologia Orientalis VII 160 f. — Vgl. The third part of the ecclesiastical history of John, bishop of Ephesus ed. Cureton (Oxford 1853). Nicht eingesehen.

⁴¹⁴) s. o. S. 295.

⁴¹⁵) Theophylactus p. 218 corp. scr. hist. Byz. (Juden). — G. F. Hourani a. a. O. 41. — C. Caetani a. a. O. III a. H. 16 § 328.

⁴¹⁶) G. F. Hourani a. a. O. 65.

⁴¹⁷) Theophanes I p. 494 corp. scr. hist. Byz. — Georgius Cedrenus I p. 732 corp. scr. hist. Byz.

Spezereien, Seide und kunstvollen Stoffen; im Wildpark waren ungewöhnlich große Löwen, indische Tiger, Pfauen und Fasanen. In Ctesiphon erbeuteten die Araber 636 Sandelholz, Moschus, Ambra und eine ganze Schiffsladung Kampfer⁴¹⁸).

Es ist wohl anzunehmen, daß das Routennetz der späteren sassanidischen Seefahrt schon ungefähr das der frühislamischen Zeit war, wie es die arabischen Geographen des 8./9. Jhs. n. Chr. beschreiben. Damals beherrschen die Seefahrer des persischen Golfs den Verkehr auch im arabischen Golf, wo die Adulitaner ihre Position verloren hatten⁴¹⁹); der Verkehr mit der Azania, dem Liefergebiet für Negersklaven, bis hinab nach Mozambique ist stark. Nach Indien und China fährt man unter dem Kalifat auf folgenden Wegen: Obollah — Siraf (der Hafen für Hochseeschiffe im mittleren Teil der persischen Küste) — der Küste entlang nach der Indusmündung oder über die hohe See nach Malabar — Palk Strait für kleine Schiffe oder südlich um Ceylon für große — Nikobaren — Malaya — Annam — Küstenfahrt über Tonking oder, östlich ausweichend, Hochseefahrt nach Kanton. Die Insel Hainan hat eine starke Kolonie persischer, indischer und malaiischer Händler, deren 120 000 bei einem Massaker 878 n. Chr. umkamen. Auch auf der früher selten bezeugten Route von Tonking nach Korea⁴²⁰) reisen gelegentlich arabische (persische?) Schiffer⁴²¹).

Auch die auf die nach wie vor weit ausgreifende indische Seefahrt bezüglichen Nachrichten wurden teilweise bereits erwähnt. Indische und wohl auch ceylonische Schiffe verkehrten mit Adulis, während vielleicht zufällig nicht berichtet wird, daß sie noch römische Häfen angelaufen wären. Die alten Seeverbindungen mit Südarabien und dem Somaliland bestanden natürlich weiter; die erwähnte Hochseeroute verband das ausinitische Gestade im tropischen Ostafrika mit der Malabarküste und Ceylon⁴²²). Indische Schiffe kamen nach Apologus im persischen Golf und nach Bahrein; der größte Teil der indischen Ausfuhr ging ja jetzt nach dem persischen Golf und dem Zweistromland. Im Osten erreichte die indische Seefahrt wie bisher Hinterindien, Indonesien mindestens bis Java und Borneo, endlich Südchina; von dort bringen indische Schiffe die Seide nach Ceylon⁴²³). — Zwischen dem Heimatlande des Buddhismus und China findet ein gesteigerter Missionsverkehr statt. Ceylonische Gesandtschaften nach China werden wiederholt erwähnt⁴²⁴). Ein berühmter Mönch, Bodhidharma, der erste buddhistische Patriarch Chinas, reist z. B. um 520 n. Chr. nach Kanton, später selbst nach Japan⁴²⁵); er war einer von vielen.

Die Auswanderung von Vorderindien nach Indonesien dauert im 6./7. Jh. n. Chr. weiter an. Nach einer allerdings als z. T. legendär geltenden Geschichte

⁴¹⁸) Tha'alibi, trad. H. Zotenberg (Paris 1900) III c. 49, 414 ff. — C. Caetani a. a. O. III a. H. 16 § 194 ff.

⁴¹⁹) s. o. S. 295.

⁴²⁰) s. o. S. 250.

⁴²¹) G. F. Hourani a. a. O. 69 ff. (mit Quellen). — A. Herrmann, Atlas 35. 39.

⁴²²) s. o. S. 284 und 292.

⁴²³) s. o. S. 291 und 293.

⁴²⁴) Yule-Cordier (Anm. 373) I 66–68. — Tripitaka (vgl. Anm. 207) app. II n. 105–131.

⁴²⁵) G. Ferrand, JAs 1919, 1, 461. — R. Hennig a. a. O. II 54 f.

der javanischen Fürsten wäre jetzt auch das nordwestindische Gujarat stark beteiligt gewesen⁴²⁶). Berichtet wird folgendes: Ein König von Gujarat befürchtete auf Grund einer Prophezeiung den Untergang seiner Herrschaft. Er besaß den in seiner Dynastie vererbten schriftlichen Bericht des Aji Saka über Java, der 78 n. Chr. dort aus Indien kommend gelandet sein und die javanische Aera begründet haben soll. Im Jahre 603 n. Chr., 525 javanischer Aera, rüstete der König eine Flotte von 6 großen und etwa 100 kleinen Schiffen aus, die unter Führung seines Sohnes in vier Monaten nach Java gelangte; sie trug 5000 Kolonisten: Bauern, Handwerker, Heilkundige, tüchtige Schreiber, d. h. Beamte und Soldaten. Da die Kolonisation in Java günstig anlief, erbat und erhielt der Prinz weitere 2000 Kolonisten, denen noch Verwandte und Freunde in größerer Zahl folgten. Die Angaben über die Verhältnisse in Java und den Verlauf der Ansiedelung klingen nicht fabelhaft oder übertrieben.

In der ersten Hälfte des 6. Jhs. findet sich auch die genaue Darstellung eines indischen Schiffes in den Grotten von Ajanṭā⁴²⁷). Es hat einen schweren Rumpf mit drei niedrigen Masten, rechteckigen Segeln, vergleichbar den großen Schiffen der Fremden, die im 3. Jh. n. Chr. von den Chinesen beschrieben wurden⁴²⁸). — Im Ganzen deckt sich das damalige indische Verkehrsnetz mit dem persischen, doch scheinen die Perser nicht nach Indonisien zu fahren; wenigstens wird es m. W. nicht erwähnt.

In der Zeit der *chinesischen* Dynastie Liang (502—556) sind außer Hinterindien auch Malaya, Sumatra, Java, Bali den Chinesen wohlbekannte 'Reiche' im Südmeer, wenn auch nicht zu erkennen ist, wie weit sie selbst dorthin fuhren oder indonesische Schiffe die chinesischen Häfen aufsuchten. Vermutlich durch die Inder erfuhren die Chinesen damals von der Bedeutung Ceylons als Austauschplatz zwischen Ost und West, über die Cosmas Indicopleustes berichtete (s. o. S. 291). Ma Tuan-lin berichtet folgendermaßen:

'Ce fut au temps des Leang qu'on entendit parler pour la première fois du royaume de Tun-Sun aussi appelé Tien-sun. Ce royaume est dans une île de la mer dont les rivages sont escarpés. Il est tributaire de celui de Fou-nan, situé à son nord, à la distance de 3000 li. L'étendue de son territoire est d'environ 1000 li. Ses frontières orientales sont tournées vers le Kiao-tchi (Tonking), tandis que ses frontières occidentales touchent à l'Inde et au Ngan-si (Drak). Les marchands de tous les royaumes placés au delà de ces régions éloignées arrivent en foule pour y commercer. La raison est que le Tun-sun s'avance dans la mer à plus de 1000 li et, comme cette mer (tchang-hai) n'offre aucun rivage abordable, les vaisseaux ne sauraient passer devant le port de Tun-sun sans y relâcher. Aussi l'orient et l'occident se rencontrent-ils dans le marché qui s'y tient. Plus de 10 000 étrangers y sont constamment réunis. Les marchandises précieuses et les raretés du toute sorte y abondent.' (Produkte:

⁴²⁶) Sir St. S. Raffles, *History of Java* (1817) II 82—84. 65 ff. (Adji Saka). Danach J. Hornell, *Memoirs of the Asiatic Society of Bengal* VII 3, 1920, 213.

⁴²⁷) G. F. Hourani a. a. O. Tafel zu S. 35 (Nachweise). — P. Paris, *BÉFEO* 1952, 272 (Datierung nach Ph. Stern, Nachweise). Ders., *Mededeelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde* (Leiden) 3, 1948, 33.

⁴²⁸) s. o. S. 273 f.

Granatapfel; Duftblume ho-hiang, *Betonica officinalis*; Tote den Vögeln vor-
geworfen; — Edelsteine und Perlen nicht erwähnt).

Gegen Ende des 6. Jhs. werden die Teilstaaten Chinas unter der Dynastie Sui (589—618 n. Chr.) geeinigt; ihnen folgten die T'ang, deren Zeit hier nicht mehr berücksichtigt wird. Der letzte Kaiser der Sui, Yang-ti (605—617) förderte energisch und planmäßig den die Teile des Reiches unter sich und das Reich mit den nördlichen und südlichen Nachbargebieten verbindenden Wasserverkehr. Das Kanalnetz wurde stark erweitert, die Flotte von Champa gründlich geschlagen, gegen Korea 300 Kriegsdorschunken eingesetzt⁴²⁹). Sofort nach seiner Thronbesteigung bemühte sich Yang-ti um intelligente und mutige Männer, die ferne Länder aufsuchen könnten. Zwei hohe Beamte gingen als Gesandte zur See nach Tch'i-t'u (Siam?). Auf diese oder ähnliche Erkundungsfahrten geht wohl auch die nähere Kenntnis der 'Reiche' auf Java und Malaya zurück; von vulkanischen Inseln im Osten Javas scheinen die Chinesen einiges gehört zu haben. Ein Militärbeamter reiste nach Ceylon, dies aber wohl auf einem indischen Schiff, denn die Schranke von Malaya scheinen auch die Pioniere Yang-ti's nicht überschritten zu haben. Über ein Unternehmen gegen Formosa liegt ein ausführlicher Bericht vor⁴³⁰). Ein Militärbeamter, Chu Kuan, der — mit anderen — den Auftrag hatte, nach unerforschten Ländern Ausschau zu halten, fuhr auf Mitteilungen eines chinesischen Schiffers hin 607 und 608 n. Chr. nach Formosa, wo er den Landesherrn zu einem Huldigungsbesuch am Kaiserhof einlud. Da dieser ablehnte, wurde 610 ein anderer General, Ch'en Ling, zu einer Strafexpedition nach Formosa entsandt, verwüstete die Hauptstadt und entführte Tausende von Einwohnern nach China. Die Chinesen werden dabei einiges mehr über Formosa und die Riu-kiu-Inseln erfahren haben. Die Philippinen scheinen ihnen hingegen unbekannt geblieben zu sein⁴³¹).

In dem Bericht des Sui-shu wird erwähnt, daß der chinesische Befehlshaber einige Kun-lun, d. h. indonesische Malaien, mitnahm, da diese die Sprache der Formosaner verstanden. Also kamen solche Kun-lun häufig nach den südchinesischen Häfen.

Nur selten gelangten auch fernerhin chinesische Schiffe nach den auswärtigen Gewässern im Südosten, selbst die Philippinen blieben ihnen unbekannt. Wohl aber kamen aus Indonesien nach wie vor Gesandtschaften, so z. B. 517 n. Chr. aus Bali. Die Erfolge der Aktionen des Kaisers Yang-ti waren gering; eine Erweiterung des geographischen Horizonts der Chinesen trat nicht ein.

Die japanische Seefahrt überschreitet ihr traditionelles Gebiet nicht.

⁴²⁹) J. Needham a. a. O. 122 ff. — Hauptquelle Sui-shu, wovon eine vollständige kritische Übersetzung m. W. nicht vorliegt. Danach Ma Tuan-lin II 466—522. 471 (Pioniere); 466—522 (Hinterindien, Indonesien, Erkundungsfahrt nach Siam). Dazu Fang Si Sun (Anm. 356) 18 ff. 30 f. — Ceylon: Yule—Cordier I 68 (Die chines. Quelle konnte ich nicht ermitteln).

⁴³⁰) Sui-shu c. 64. 81. — Kurakichi Shiratori, The Liu Ch'iu words in the Sui-shu; Mem. Toyo Bunko 8, 1936, 1—30. 1—3 (bisherige Forschungsliteratur). 5—7 (Texte). 18 ff. (Formosa). — O. Franke, Geschichte II 330 f. III 346.

⁴³¹) B. Laufer, The relations of the Chinese to the Philippine islands; Smithsonian misc. coll. 50 n. 1879 (Washington 1908). — S. Wada, Mem. Toyo Bunko 4, 1929, 121—166.

Die Angriffe auf das ostkoreanische Reich Silla dauern fort. Es wird erwähnt, daß 554 n. Chr. 40, 515 n. Chr. sogar 500 Schiffe eingesetzt waren; so berichten japanische und koreanische Quellen. Mit dem nordkoreanischen Reich Kokuryö werden Gesandtschaften ausgetauscht⁴³²). Der Verkehr mit China wird noch enger als bisher⁴³³), häufig gehen japanische Tributgesandtschaften dorthin, seltener chinesische Missionen nach Japan; davon spricht besonders die Chronik der Dynastie Sui, das Sui-shu. Der Buddhismus erreicht im 6. Jh., wie gesagt⁴³⁴), Japan⁴³⁵); unter den Missionaren waren Inder, so der erwähnte Bodhidharma, der nach 520 nach Japan reiste⁴³⁶). So kam Japan in den Gesichtskreis der Inder, was jedoch nicht zu direktem Verkehr geführt zu haben scheint. Japan erhielt seine Kultur weiterhin wesentlich von China und Korea.

Auch die tungusischen Anlieger des ochotskischen Meeres nördlich von Korea hatten in ihrer seit früher Zeit betriebenen Seefahrt⁴³⁷) Fortschritte gemacht. 544 n. Chr. greifen tungusische Piraten eine japanische Insel an⁴³⁸), wozu sie vielleicht bessere Fahrzeuge benötigten als Fischerboote. Näheres erzählten Japaner, Koreaner und Chinesen von der Seefahrt der Stämme im hohen Norden m. W. nicht.

Indonesische Malaien wanderten nach wie vor weithin in alle Richtungen, so wenig man auch von ihnen hört, unter anderem als zuverlässige Söldner. Die Muslime fanden sie im persischen Golf vor, wohin sie über Vorderindien gelangt sein sollen; man nannte sie Sayäbiga⁴³⁹).

Der mehr oder weniger regelmäßige direkte Seeverkehr von S y r i e n — Ta-ts'in, vermutlich von dem Hafen Aila aus, über Süd- und Hinterindien nach Südchina war seit dem späteren 3. Jh. von den Persern mehr und mehr verdrängt worden; auch die ständige Bedrohung von Aila durch Eindringlinge auf Iotabe mag ein Grund mehr gewesen sein, die gefährdete Route allmählich ganz aufzugeben. Nur einzelne verwegene Seefahrer fanden gelegentlich noch den Weg in das Land der Seide, wie Cosmas erfuhr⁴⁴⁰). Wohl erwähnen jüngere chinesische Annalen noch Ta-ts'in und seine Waren, entnehmen aber ihre Angaben früheren Schriften. — Wenn Yang-ti in seiner ausgreifenden Politik vergeblich versuchte, Beziehungen zu Fu-lin aufzunehmen, wie jetzt das oströmische Reich in China hieß, so ist dabei an den Landweg zu denken, da die Chinesen seit dem 5. Jh. wieder enge Handelsbeziehungen mit Iran unterhielten. Zu Lande reisten jedenfalls auch die Gesandtschaften aus Fu-lin, die 643 und 651 in China eintrafen, die erste wohl aus Constantinopel oder auch Alexandrien (?), die zweite von dem Kalifen

⁴³²) O. Nachod a. a. O. 363 f. 376—379. — A. Wedemeyer a. a. O. 76—80. — Kokuryö: Nachod a. a. O. 389.

⁴³³) Sui-shu c. 81, 13 ab: Tsunoda 29—33. — O. Nachod a. a. O. 382—386.

⁴³⁴) s. o. S. 298.

⁴³⁵) O. Nachod a. a. O. 281—283.

⁴³⁶) Vgl. Anm. 425.

⁴³⁷) s. o. S. 250 und 279.

⁴³⁸) W. Eberhard, Randvölker u. 13. 16. — O. Nachod a. a. O. 383. — Vgl. Ma Tuan-lin I 58—83. 407—409 (Stämme nördlich von Japan).

⁴³⁹) Enz. Islam s. v.

⁴⁴⁰) s. o. S. 291.

Othman⁴⁴¹). Nach der Besitznahme Aegyptens und Syriens durch die Muslime — wodurch das römische Reich endgültig vom direkten Verkehr mit den südasiatischen Meeren abgeschnitten wurde —, ferner der Machtentfaltung Chinas unter den T'ang, beginnt eine neue Aera für die süd- und ostasiatische Seefahrt, die eine Zeitlang von den Arabern beherrscht wird⁴⁴²).

Mit erfrischender Gleichgültigkeit gegenüber den Tatsachen fabulieren muslimische Historiker der Kalifenzeit nach früheren Quellen von der Geschichte Chinas und seiner Seeverbindungen mit den Westländern⁴⁴³). Die Chinesen sind ein seefahrendes Volk, Abkömmlinge Japhets. Sie wandern auf einer großen Arche in China ein, unter Führung eines Königs Čayn, der dem Lande seinen Namen gibt. 670 Jahre später schickt der fünfte König, Harabat, zur See Gesandte nach Rom, Babylon, Indien und allen anderen erreichbaren Küsten, um die dortigen Zustände zu erkunden und chinesische Waren anzubieten. Daraufhin beginnen auch die Fremden, Seehandel mit China zu treiben. Die Route von Irak nach China wird beschrieben; sie führt durch sieben Meere: 1) den persischen Golf mit dem Hafen Siraf; 2) ein großes Meer mit den Inseln der Wak-Wak, womit möglicherweise die Lakkadiven gemeint sein könnten, oder die Ostafrika vorgelagerten Inseln; 3) das schätze-reiche Meer von Harkand, Südindien mit Ceylon; 4) Kalah-bar, die Straße von Malacca; 5) das Meer Salahat; 6) das regenreiche Meer Kundrang; 7) die China-See, Čanhay oder Kangli genannt, bis zu einem großen Fluß mit der Stadt Hanfu, dem Sikiang und Kanton. Wie eingangs betont wird, beruht die Darstellung auf gründlichen Studien ernster Gelehrter, die in China gelebt hatten, chinesische Werke und Inschriften als Quellen verwerteten. — Die Sinologen können vielleicht beurteilen, ob es neben der höchst objektiven, offiziellen chinesischen Geschichtsschreibung auch populäre, für den chinesischen Nationalstolz erhebendere Darstellungen gegeben haben mag; denn eigentlich hatten ja Perser oder Araber keinen erkennbaren Grund, den Chinesen solche Leistungen zuzuschreiben.

R ü c k b l i c k .

Die ostafrikanische Küstenroute ist bezeugt vom Nildelta bis Cap Prason (Delgado) — ungefähr bei 10 Grad südlicher Breite. Innerhalb des arabischen Golfs wird sie durch Wüstenstraßen mit dem Nil verbunden und ähnliche Zubringerwege aus dem Inneren sind auch auf der südlich anschließenden Strecke zu vermuten.

Die pharaonische Schifffahrt reicht nur bis Punt, der nördlichen Somalikküste, wo von den Aegyptern in friedlichem Tauschverkehr afrikanische Rohstoffe — Gold, Elfenbein, Felle, Aromata — und Sklaven gegen Fertig-

⁴⁴¹) F. Hirth 294 f. — H. H. Schaeder, *Iranica* 2; *Abh. Göttingen phil.-hist. Kl.* 1934, 24 ff. 55 ff. (Gesandtschaft 643 von Kyros, Patriarch von Alexandrien?). — A. Herrmann (Anm. 208), *Mon. Serica* 6, 262—265.

⁴⁴²) O. Franke a. a. O. II 550 f. — G. F. Hourani a. a. O. 61 ff. (T'ang-Zeit).

⁴⁴³) G. Ferrand, *Les relations de la Chine avec le golfe Persique avant l'Hégire*; *Mélanges Gaudfroy—Demombynes* (Kairo 1935/45) 131—140. Übersetzung der einschlägigen Abschnitte bei Al-Yakubi und Masudi.

waren eingehandelt werden. Die Küste südlich von Cap Aromata, die Azania, war zur Zeit des Pharaos Necho den Phoeniziern (s. u.) jedenfalls nicht unbekannt, da sie von ihm den Auftrag übernahmen, Afrika zu umfahren; möglicherweise bestand auch schon, etwa gleichzeitig, ein Seeverkehr der Südaraber mit der ausinitischen Küste — gegenüber Zanzibar. — Die Ptolemäer sicherten die pharaonische Strecke durch Stützpunkte, auch die Inseln bei Cap Aromata, besonders Dioscorides. Der ptolemaeische Handel dringt seit dem 3. Jh. v. Chr. bis zum Äquator, vielleicht sogar bis zum Ende der Küstenroute vor. Die Eingeborenen der Azania waren auch selbst Seefahrer. Bezogen wurden aus der Azania besonders Elfenbein, Schildpatt, Gold und Sklaven. Eine Ansiedelung der am Verkehr beteiligten Völker erfolgte nur in beschränktem Maße durch Faktoreien. Um 300 n. Chr. besteht eine Verbindung mit dem persischen Golf, um 400 n. Chr. mit Südindien und Ceylon; beide können unbestimmt älter sein. Von Madagaskar scheint die hellenistische Welt unbestimmte Kunde zu haben, vielleicht durch Südaraber. Die Insel wird spätestens in der mittleren Kaiserzeit durch Malaien aus Java kolonisiert; ihr Reiseweg ist nicht bekannt, sie gelangten auch an die Azania. Das Goldland Rhodesien wurde im Altertum noch nicht entdeckt, sonst hätte die Geschichte Ostafrikas einen anderen Lauf genommen. — Im arabischen Golf gewinnt die Seefahrt der Adulitaner seit dem 3. Jh. n. Chr. steigenden Umfang; Adulis wird der Vorhafen für Alexandrien und Aila. Auch Nubien hat seine eigenen Seeverbindungen, die aber nicht sehr weit gereicht zu haben scheinen. — Die ptolemaeische Seefahrt geht nach Südosten zunächst nur bis Dioscorides, das im 3./2. Jh. v. Chr. der Umschlagplatz für südöstliche Waren ist. Gegen Ende des 2. Jhs. v. Chr. werden den Graeco-Aegyptern die schon von den Indern befahrenen Monsunrouten über das hohe Meer nach der Westküste Vorderindiens bekannt; im Anfang der Kaiserzeit gelangen Römer bis zum Ganges, dann, den Indern folgend, nach Hinterindien und Südchina, dies vielleicht zuerst auf dem Burmaweg, später, Hinterindien umfahrend, nach Ji-nan, der südlichsten Praefektur Chinas in Annam. Ihre Tätigkeit geht seit dem Eindringen der Sassaniden in die südasiatischen Meere zurück; im 6. Jh. n. Chr. kommen sie kaum noch über Ceylon hinaus; nach der islamischen Eroberung Syriens und Aegyptens sind sie ausgeschaltet, bald darauf auch Adulis.

Die von Aila ausgehende phoenizische Seefahrt in den südlichen Meeren wird um 1000 v. Chr. von Tyriern und Juden aufgenommen. Sie führte der arabischen Küste entlang; ihr Ziel, das Land Ophir, ist nicht zu ermitteln. Unter Pharaos Necho war den Phoeniziern anscheinend die ostafrikanische Küste eine Strecke weit bekannt (s. o.). Tyrus verkehrte mit dem Sabaeerland, vielleicht mit Aden und Hadramaut. Darius konnte phoenizische Schiffe um Arabien nach dem Zweistromland entsenden; diese Route war also schon üblich. Dann fehlen lange Zeit greifbare Angaben über die Phoenizier, die vermutlich auf allen offenstehenden Routen in den südasiatischen Meeren ihren Handel trieben. Im 2. Jh. n. Chr. wurde die Chinafahrt in erster Linie von Seefahrern aus Ta-ts'in, d. h. im engeren Sinne Syrien mit Phoenizien und Palaestina, geübt, die vermutlich von Aila ausfuhren und bis Ji-nan,

Tonking, später Canton gelangten. Das Emporkommen von Adulis, das Eindringen der sassanidischen Seefahrt in die südasiatischen Meere wird auch die Phoenizier aus diesen zurückgedrängt haben; dazu kam die wiederholte Blockade des Golfs von Akaba durch Araber oder Juden, die sich auf der Insel Iotabe festsetzten.

Von den *Sabaern* weiß man genau genommen nur, daß sie Verkehr mit der ausinitischen Küste an der Azania hatten. Die verbreitete Annahme, daß sie ausgedehnte Seefahrt nach Vorderindien und selbst darüber hinaus getrieben hätten, ist m. W. nicht durch sichere Nachrichten zu belegen.

Im *persischen Golf* befahren die Schiffe der sumerischen Stadtfürsten im 3. Jahrtausend v. Chr. die arabische Seite bis Oman; sie holen besonders dem irakischen Schwemmland fehlende Werkstoffe, Holz und Hartsteine. Zum Unterschied von dem Zustand im arabischen Golf sind die Anlieger des persischen an der Kultur des Zweistromlandes voll beteiligt, besonders auch Tylus. Ob die vom Indusland her kommende Schiffahrt (s. u.) erwidert wurde, ist nicht bekannt. Im 2. Jahrtausend läßt der Verkehr zwischen dem Zweistromland und den Ufern des Golfs nach, weil die benötigten Werkstoffe jetzt aus den festländischen Nachbargebieten bezogen werden. Darius fand außer der Route um Arabien auch die nach dem Indusland vor, die vielleicht niemals unterbrochen war (s. u.). Für Alexander wurde sie von Nearchus erkundet. Die Seleuciden beherrschten den Golf nicht vollständig, kontrollierten ihn jedoch militärisch; sie hatten Verbindung mit Dioscorides und dem Indusland, scheinen sich aber im erythraeischen Meer nicht expansiv betätigt zu haben. Die Versorgung des Zweistromlandes erfolgt nach wie vor hauptsächlich über Mesene, das alte Seeland. So bleibt es auch unter den Parthern. Das Eindringen in den persischen Golf scheint den Graeco-Aegyptern und Römern mindestens erschwert gewesen zu sein. Die *Sassaniden* werden zur See sehr aktiv. Die Westküste Vorderindiens mit Ausnahme der tamilischen Staaten im Süden wird dem Reich wenigstens locker angegliedert. Persische Schiffe verkehren mit Adulis und der Azania. Die Eroberung Südarabiens durch Chosrau Anushirwan sichert die persische Vormachtstellung im indischen Ozean; auch in der südlichen Hälfte des arabischen Golfs, die aber tolerant geübt wird. Persische Seefahrer dringen ferner in die Meere östlich von Vorderindien ein, bis Südchina, scheinen aber nicht nach Indonesien zu gelangen. Sie verdrängen die Römer und wohl auch die Phoenizier aus diesen Gebieten; der Süd- und Osthandel wird größtenteils in den persischen Golf umgelenkt; daher der Reichtum der Sassaniden. Dem Anschein nach waren die babylonischen Juden als Unternehmer am Seehandel des persischen Golfs stark beteiligt.

Gegenstand des westlichen Handels in den südlichen und östlichen Meeren ist der Eintausch westlicher Fertigwaren und Genußmittel — Parfüm, Wein — sowie Gold gegen die im parthischen, sassanidischen und römischen Reich unentbehrlich gewordenen Luxusgüter: Elfenbein, Schildpatt, Perlen, Edelsteine, feine Gewebe, aus China besonders Seide, Pelze, auch Stahl. Stapelwaren spielen im Verkehr keine größere Rolle. Holz geht immer von Indien in den persischen Golf, Baumwolle wird bloß in fertigen Geweben exportiert.

Die westlichen Händler unterhalten Faktoreien; Kaufleute und auch Handwerker und Künstler lassen sich in den erschlossenen Gebieten nieder.

Vorderindien besitzt durch die seemännische Initiative seiner Bewohner mit der Zeit eine führende Stellung in der südasiatischen Seefahrt. Zwischen dem 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. besteht von den Städten der Induskultur nach dem persischen Golf ein lebhafter Export, der nicht oder nicht mit gleicher Stärke erwidert zu werden scheint und dessen wirtschaftlicher Anlaß nicht bekannt ist. Träger dieses Verkehrs sind die vorarischen, wohl dravidischen Bewohner des Induslandes; nach dem zerstörenden Einfall der Arier um 1500 v. Chr. ist er nicht mehr nachweisbar. Unter Darius besteht er wieder oder noch; vom Pendschab geht Holz für den Palast des Darius nach Susa. Darüber hinaus dürfte die Fahrt des Scylax vom Pendschab nach dem Golf von Suez eine gewisse Kenntnis der südarabischen Strecke voraussetzen, die am ersten bei indischen Seeleuten zu vermuten wäre. In der Tat soll Alexander, vielleicht waren es erst die Ptolemaeer, eine indische Kolonie auf Dioscorides vertrieben haben, dies nach einer allerdings erst islamischen Quelle. — Um 500 v. Chr. werden beide Küsten der Halbinsel bis Ceylon umfahren, doch war die Seefahrt in Südindien, als Onesicritus im Auftrage Alexanders Nachrichten über diese Gebiete einzog, noch primitiv. — Im 2. Jh. v. Chr. bauen die baktrisch-indischen Könige den mittelindischen Hafen Barygaza für den Seeverkehr nach Westen hin aus. Vor dem Ende des Jahrhunderts besteht eine, vielleicht ältere Monsunroute über das offene Meer von Süd(?)indien nach der Einfahrt zum arabischen Golf. Sie wird von den Ptolemaeern übernommen und auch die beiden anderen damals aufkommenden Monsunrouten nach der Indusmündung und nach Mittelindien dürften vorher von den Indern befahren worden sein. Diese verstanden es also vor den Griechen, die Monsune für Hochseefahrt zu benutzen, was einen hohen Stand des Schiffbaus und der Navigationstechnik voraussetzt, wohl auch eine Segeltechnik, die es ermöglichte, gegen den Wind zu kreuzen. Später ändert sich an den Küsten- und Hochseerouten im indischen Ozean nichts Wesentliches mehr. Die Inder haben engen Verkehr mit der Somaliküste, auch mit Adulis und wohl Nubien, kommen aber seltener bis Alexandrien. Wie alt eine erst um 400 n. Chr. bezeugte Hochseeroute von Südindien nach der Azania sein mag, ist nicht festzustellen. — Über die Anfänge der Seefahrt auf der Ostseite Vorderindiens ist nichts Sicheres bekannt. Erst Megasthenes berichtet, daß Seeschiffe den Ganges aufwärts führen, aber nicht, woher sie kamen. Aus den Nachrichten über die Missionstätigkeit Asokas ergibt sich, daß im 3. Jh. v. Chr. vom Ganges aus regelmäßige und schnelle Seeverbindungen mit Südindien, Ceylon und auch Pegu bestand. Von dort aus gelangten möglicherweise Inder nach Tonking und an die südchinesische Küste, die sie eine Zeitlang befahren haben könnten; diese Vermutung beruht auf einer bei Plinius erhaltenen hellenistischen Quelle des 2. Jhs. v. Chr. Gegen Ende des Jahrhunderts reisten indische oder ceylonische Goldsucher nach Sumatra, das vielleicht schon sehr früh mit Südindien in Verkehr stand. Im 1. Jh. n. Chr. ist die gewaltige, langdauernde Auswanderung von Vorderindien, besonders der Ostseite, nach Hinterindien und Indonesien voll im Gange. Der bengalische Golf wird über-

quert, Hinterindien bis zur chinesischen Grenze umfahren, in Indonesien Sumatra, Java und andere Inseln hinduisiert. Die großen seetüchtigen Schiffe der Inder erregen das Staunen der Chinesen.

Alle indischen Seerouten werden auch von den Römern, später den sassanidischen Persern befahren, mit Ausnahme vielleicht der indonesischen. Die eigene Marine der hinduisierten Staaten Hinterindiens und Indonesiens hält sich innerhalb der Gewässer östlich von Malaya und spielt im Fernverkehr nach Westen keine Rolle. — Daß die vorindischen Bewohner Indonesiens sehr wagemutige Seefahrer waren und Madagaskar kolonisierten, wurde erwähnt. Wie über die schweigsamen Phoenizier weiß man nur wenig von ihnen (s. u.).

An der langen Küste des späteren chinesischen Reiches wird anfänglich die Seefahrt von den austroasiatischen Stämmen der Yüe geübt, die beim Vordringen der Chinesen aus dem Binnenlande unterworfen und sinisiert werden; zuletzt erobert gegen Ende des 1. Jhs. v. Chr. der große Kaiser der älteren Han, Wu-ti, endgültig das Gebiet zwischen Yangtse und Annam, nicht ohne heftigem Widerstand der seetüchtigen Yüe zu begegnen. Der gleiche Kaiser unterwirft Korea, wobei er eine starke Flotte einsetzt; noch unter den älteren Han wird Japan für die Chinesen zugänglich. — Die chinesische Seefahrt bleibt im Wesentlichen eine Ergänzung der wichtigeren Binnenschiffahrt auf den Strömen und Kanälen, war aber doch nicht ohne Bedeutung. Schon im 5. Jh. v. Chr. werden Seekämpfe zwischen den Staaten an den Mündungen des Hoangho und Yangtse gemeldet, die Unternehmungen Wu-ti's wurden eben erwähnt. Ausnahmsweise gehen kaiserliche Missionen zu Handels- oder politischen Zwecken schon seit Kaiser Wu-ti über die Reichsgrenze hinaus in die südöstlichen Meeresgebiete. Wu-ti schickt Agenten nach Huang-tche, das vielleicht in Sumatra zu suchen ist, die Kostbarkeiten der Barbaren einzuhandeln. Im 3. Jh. n. Chr. reist eine Gesandtschaft des südlichen Teilreichs Wu nach Fu-nan (Cambodja); sie sammelt dort Nachrichten über die südlichen Länder. Kaiser Yang-ti der Dynastie Sui entsendet zwei Beamte nach Siam; er läßt Formosa angreifen. Aber der eigene chinesische Verkehr außerhalb des Reiches bleibt gering und scheint nicht über Malaya und Sumatra hinauszugelangen — mindestens soweit er offiziell war. Vielmehr lag die Fernseefahrt bei den Barbaren, die nach China kamen, um ihre Waren gegen chinesische, besonders Seide, anzubieten. Es waren Syrer, Perser, Inder, Indonesier, Bewohner der verschiedenen Reiche Hinterindiens. Von privater chinesischer Seefahrt hört man nur ausnahmsweise; sie könnte aber bedeutender gewesen sein, als aus den Chroniken der chinesischen Dynastien zu ersehen ist. Seemächtig wird China jedenfalls erst seit der Dynastie Sung.

Von der japanischen Seefahrt erfährt man, seit nach der Eroberung Koreas durch Kaiser Wu-ti die südlichen Inseln Japans Verbindung mit China bekamen. Seitdem entwickeln die Japaner ihren Schiffbau, überfallen immer wieder die koreanische Westküste, tauschen Gesandtschaften mit China, nach der Auflösung des Gesamtreiches besonders mit dem nördlichen Teilreich der älteren Wei. Durch die kulturelle Sinisierung Japans und die buddhistische Mission steigert sich der Verkehr stetig. Von Japan geht

eine den Riu-kiu-Inseln folgende pazifische Inselroute weit nach Süden, bis Formosa und darüber hinaus; von ihr ist zuerst in den Annalen der jüngeren Han berichtet. Eine solche Verbindung, die auch Indonesien erreichte, wird nach prähistorischen Funden schon für viel frühere Zeit angenommen.

Die Stämme außerhalb der nördlichen Grenze des chinesischen Reichs, an der Küste der Mandschurei und Ostsibriens, besonders die I-l o u in der Gegend von Wladiwostok, treiben ebenfalls Seefahrt, die gelegentlich bezeugt ist, wenn sie das westliche Korea oder Japan als Seeräuber heimsuchen. Über ihre mögliche Verbindung mit Alaska ist hier nicht zu handeln.

Sehr wenig weiß man von den vielleicht kühnsten Seeleuten der alten Welt, den M a l a i e n Indonesiens; sie werden in den Berichten der schriftkundigen Völker nur gelegentlich erwähnt. Man findet sie in Südchina; eine alte Verbindung mit Südindien und Ceylon wird angenommen (s.u.); sie kolonisieren Madagaskar und verkehren an der ostafrikanischen Küste; die Muslime fanden sie als Söldner im persischen Golf vor. Wie weit sie im stillen Ozean gelangten, ist nicht sicher zu beurteilen. Vielleicht war ihre Bedeutung für die Erschließung der Seewege in den südlichen Meeren viel größer, als sich feststellen läßt.

Es wäre schließlich noch zu bemerken, daß die U m s c h i f f u n g A f r i k a s von Osten oder von Westen her zwar vielleicht niemals gelungen ist, aber von Pharao Necho bis auf Juba von Mauretanien als möglich betrachtet wurde. In der Kaiserzeit wird der Gedanke aufgegeben.

Die für die Verkehrsgeschichte höchst anregenden Ergebnisse und Vermutungen der historischen S c h i f f b a u f o r s c h u n g sollen hier nur gestreift werden, da das Material für die ältere Zeit spärlich ist⁴⁴⁴). Die alten A e g y p t e r bauen ihre für die Küstenfahrt nach Punt bestimmten Seeschiffe ähnlich den Nilschiffen. Der Schiffsrumpf steigt hinten und vorn sanft an; er besteht aus kurzen, zusammengesetzten Hölzern, die verdübelt und vernäht sind, ohne ein inneres Rippengerüst. Die niedrigen Gabelmasten tragen rechteckige Rahsegel. Die P h o e n i z i e r haben Schiffe mittelmeerländischer Bauart, aus langen Planken über einem Rippengerüst, durch eiserne Nägel verbunden. Der Bug ist scharf, der Mast einfach, das Segelwerk ähnelt dem ägyptischen. Mit solchen Tarshishfahnen glaubten die Phoenizier, die Umschiffung Afrikas wagen zu können. Im persischen Golf erscheinen seit der Zeit der Sumerer ebenfalls den Flußschiffen ähnliche Seeschiffe, deren beide Enden hoch ansteigen; sie haben einen Mast mit rechteckigem Segel. Dieser Typus findet sich auch in der Induskultur und im arabischen Golf, hier neben dem eigentlich ägyptischen. Schon die Assyrer verwenden im persischen Golf mindestens für Truppentransporte die vermutlich seetüchtigeren phoenizischen Typen, ebenso Alexander. Unter den Ptolemaern und Seleuciden dominieren in beiden Golfen die mittelmeerländischen Galeeren.

⁴⁴⁴) Hauptwerke: J. Hornell, *Water transport, origins and early evolution* (Cambridge 1946). — Ders., *The origins and ethnological significance of Indian boat designs; Memoirs of the Royal Asiatic Society of Bengal VII 3 (1920) 139—256.* — Ders., u. a.: *Origin of plank built boats; Antiquity 1939, 35 ff.* — J. Poujade, *La route des Indes et ses navires* (Paris 1946).

Auch der mittelmeerländische Handel der Kaiserzeit dürfte sich ähnlicher Schiffe bedient haben, teilweise sehr großer mit mehreren Masten, deren eines Philostratus nicht sehr anschaulich beschreibt. In *V o r d e r i n d i e n* waren bei der Ausdehnung der Küsten sehr verschiedenartige Formen üblich; es werden auch Namen genannt, besonders im *Periplus Maris Erythraei*, aber über das Aussehen der Schiffe ist wenig zu ermitteln. Die 'sumerischen' Fahrzeuge der Induskultur wurden erwähnt. An der Südspitze Indiens gab es für den Nahverkehr Einbäume mit aufgehöhten Wänden, auch doppelte Einbäume. Große Fernsegler dienten dem Verkehr mit dem hinduisierten Hinterindien, Indonesien und China. Nach den *Jātakas*, den chinesischen Berichten und einer bildlichen Darstellung waren es bauchige Fahrzeuge mit mehreren niedrigen Masten, rechteckigen Segeln, die so manipuliert werden konnten, daß es möglich war gegen den Wind zu kreuzen; diese Hochseeschiffe faßten mehrere hundert Menschen. Kleinere Zweimaster mit vorn und hinten ansteigendem Rumpf sind auf mittelindischen Münzen summarisch abgebildet. Von dem Aussehen der hinterindischen und indonesischen Seeschiffe für den Lokalverkehr weiß man fast nichts. Die langen Boote der vorchinesischen *Dongson*-Kultur in *Tonking* — vielleicht eher Flußschiffe — waren thormorph, indem Bug und Steven je einen Drachen- oder Vogelkopf und einen Schwanz oder Federstutz trugen.

Die *Dschunken Chinas* sind ganz eigenartig, in ihrer Art sehr vollkommen: der Rumpf vorn breit ausladend, so daß er mehr über die Wellen gleitet, als sie durchschneidet, nach rückwärts anschwellend, was für die Überwindung des Luftwiderstandes günstig ist, durch Querwände in Schotten abgeteilt; die Masten niedrig mit breiten Mattensegeln. Die Turmschiffe für den See- und Flußkrieg tragen hohe Aufbauten.

Aus dem Zustand der Neuzeit vor dem Eindringen der europäischen Schiffbau-Technik ist vermutet worden, daß die eigenartigen indonesischen und polynesischen Schiffsformen, nämlich solche mit einem oder zwei *Auslegern*, sich vom Osten nach Südindien, ferner nach Madagaskar und weiter nach Zentralafrika verbreitet hätten, wo derartige Boote auf den großen Seen in Gebrauch sind. Aus diesem Verbreitungsgebiet der Auslegerboote und -schiffe läßt sich auf entsprechend weitgreifende Seefahrten der Malaien Indonesiens schließen, über die — mit Ausnahme der Kolonisation Madagaskars von Java aus — historische Nachrichten nicht vorliegen (s. o.).

Technisch ist noch anzumerken, daß nur die mittelmeerländischen Schiffstypen mit eisernen Nägeln gezimmert sind, während bei allen anderen die Planken mit Bast vernäht werden.