

Universitätsbibliothek Wuppertal

Die Renaissance des Islams

Mez, Adam

Heidelberg, 1922

28. Landverkehr

Nutzungsrichtlinien Das dem PDF-Dokument zugrunde liegende Digitalisat kann unter Beachtung des Lizenz-/Rechtehinweises genutzt werden. Informationen zum Lizenz-/Rechtehinweis finden Sie in der Titelaufnahme unter dem untenstehenden URN.

Bei Nutzung des Digitalisats bitten wir um eine vollständige Quellenangabe, inklusive Nennung der Universitätsbibliothek Wuppertal als Quelle sowie einer Angabe des URN.

[urn:nbn:de:hbz:468-1-1144](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:468-1-1144)

28. Landverkehr.

Der Straßenwirtschaft des Orients konnte die Herrschaft der Araber keinen Aufschwung geben. Sie sind ein Reitervolk ohne Sinn für Heerstraßen und Fuhrverkehr. Der Wagen war man so ungewohnt, daß bei der Herübernahme des Schachspiels aus Indien die Figur des „Wagens“ (ratha) nicht verstanden und zum Ruch wurde. Auf Wagen fuhr erst im Norden die tatarische Welt¹. Der römische Infanterist hatte allerdings Straßen in einem kleinen Teile Arabiens gebaut, was davon übrig blieb war das Wort „Straße“ (sirât) im frommen Sprachgebrauch; das sehr seltene Wort iter „Gehweg“ und einige Meilensteine². Der Typus der „Regierungsstraße“ war wie der Name vom persischen „Königsweg“ übernommen³. Es war wohl wie heute ein mehr oder minder breites Gewirre von ausgetretenen Pfaden und Geleisen. Von irgendwelcher Straßenpflege hört man wenig; Ägypten gab für die Landstraße, welche den Nil entlang zog, jährlich 10 000 Dinare aus⁴, der Bergpaß zwischen Ailah und der Wüste et-Tih, welcher für den Reiter wegen seiner Steilheit fast unpassierbar war, wurde im 3./9. Jahrhundert von dem Tülüniden Chumârawaihi, der auch sonst für den Verkehr Verständnis zeigte, geebnet⁵. Am Ende des 4./10. Jahrhunderts baute Sebuktekîn in Südafghânistân die Straßen, auf welchen dann sein großer Sohn Mahmûd in Indien eindrang⁶. Heerstraßen großen Stils durch die mittelasiatischen Alpen hat Gîngischân bauen lassen, auch darin Napoleon ähnlich, z. B. durch die Schluchten des Tien-Sans südlich vom Sairamsee eine mit 48 Holzbrücken, auf denen zwei Wagen nebeneinander fahren konnten⁷. Meistens beschränkte man sich auf Sicherung, auf Einrichtung von Herbergen oder wenigstens Wasserversorgung der Straße. So stand auf dem kürzesten Wege durch die ostpersische Wüste alle 12—18 Kilometer (2—3 Parasangen) ein Kuppelbau mit einem Teich Wasser⁸. In Armenien, am Wânsee, fand Nâsir Chosrau den Weg durch in den Boden eingerammte Holzstangen bezeichnet, für Schnee- und Nebelwetter⁹. Auch in den nordafrikanischen Salzmooren war der Weg

¹ Marco Polo I, 48. ² Hamdâni 183; aitâr sind die Bänder (hibâl) eines Weges. ³ Was Hamdâni 183: die „arabischen Araber nannten ihn mulaikî“, mit einer falschen Etymologie berichtet. ⁴ Nâsir Chosrau, S. 118. ⁵ Maqrîzî I, 213. ⁶ Birûnî, India, transl. Sachau I, S. 22. ⁷ Reise des Tschang Tschun im Jahre 1221; Bretschneider, Mediaeval Researches I, 69. ⁸ Istachri, S. 197; Nâsir Chosrau 256. ⁹ S. 22.

durch Stangen bezeichnet¹. Die Gasthäuser an öden Straßen waren fromme Stiftungen; am häufigsten standen sie in dem religiösen Turkestan, das mehr als 10 000 solcher Herbergen zählte, in vielen davon bekam der Bedürftige sogar Futter für sein Tier und Zehrung für sich selbst². Überhaupt war der Osten entschieden gastfreier als der Westen. Ein persischer Großgrundbesitzer hielt auf seinen Gütern Gasthäuser, mit 100 und mehr Kühen begabt, deren Milch die Wanderer labte; aber auch die persischen Dörfer wählten einen Gazir, welcher die Gastfreundschaft innerhalb der Gemeinde zu regeln und die Fremden an die Einwohner zu verteilen hatte³. In Chüzistan waren in Zwischenräumen von je einer Parasange an der Straße Eimer mit Wasser aufgestellt, das manchmal weit hergeholt werden mußte⁴. In den ehemals christlichen Landen übten die Klöster eine großartige Gastfreiheit; vornehme Reisende stiegen stets dort ab⁵. Das Johanneskloster bei Takrit am Tigris sowie Bâ'arbâ weiter nördlich hatten ein eigenes Haus für die Bewirtung der Vorüberziehenden⁶. Nur in den ehemals persischen Landen hört man von Hospizen in den Städten, so stand in Nisâbûr ein Šebistân „Nacht-haus“, in Širâz ein anderes, während es in Ägypten vor der Zeit der Ajjubiden (spätere Kreuzzugszeit) keine Herbergen und Gasthäuser gab⁷. Doch in den wüsten und unsicheren Gegenden des Westens sorgten wieder Stiftungen für Unterkunft und Schutz, denen „Almosen aus allen Ländern zufließen“⁸.

Zur Sasanidenzeit hatte es über den Tigris feste Brücken gegeben; im 4./10. Jahrhundert will Ibn Hauqal die Reste einer Backsteinbrücke bei Tekrit gesehen haben⁹, ein schöner Spitzbogen einer solchen steht noch heute bei Gazrah¹⁰. Im 4./10. Jahrhundert sind sie aber alle eingestürzt und durch Schiffbrücken (ğisr) ersetzt, z. T. bewegliche wie in Bagdad und Wâsit. Sehr viele gab es aber auch davon nicht, namentlich im Norden soll man sie nicht gekannt haben: anfangs des 5./11. Jahrhunderts

¹ Bekri ed. Slane, S. 48. Heute ist die sogenannte „Straße“ von Jezd nach Tebes durch die persische Salzwüste durch fünf Steinpyramiden abgesteckt, welche Parsis aus Jezd haben errichten lassen. Sven Hedin, *Zu Land nach Indien II*, 6. Steinmale stehen in dieser Gegend auch an den Kreuzungen der Hauptstraßen, II, 36. ² Istachri, S. 290. ³ Fihrist, S. 343. ⁴ Muq., S. 416. ⁵ Šabuštî, fol. 95 b, 113 a. ⁶ Šabuštî bei Streck, *Landschaft Babylonien*, S. 179; Jâq. II, 645. ⁷ Qalqašandi übersetzt von Wüstenfeld, S. 82. ⁸ Ibn Hauqal, S. 49. ⁹ S. 168. ¹⁰ Photographie bei Hugo Grothe, *Geographische Charakterbilder aus der asiatischen Türkei*.

überschritt der Mahmûd den Oxus mit einem Heere gegen die Türken „auf einer Brücke von Schiffen, die mit Ketten aneinander befestigt waren. Eine solche Brücke wurde zum ersten Male in diesen Gegenden erblickt¹“. Der chinesische Reisende Čan-Čung aber fand später, im Jahre 1221, auch über den Jaxartes eine Schiffbrücke². Eine feste Brücke mit fünf „Türen“, einer großen und vier kleinen, führte über den 'Isâkanal, da wo er vom Euftrat abzweigte. Am Ende des 3./9. Jahrhunderts wurde die Breite der großen Türe auf 22, die der kleinen auf je 8 Ellen festgesetzt, nachdem man sich vergewissert hatte, daß dann auch die größten Schiffe durchkommen könnten³. In Chûzistân stand die Brücke von Dizfûl, östlich des alten Susa, 320 Schritte lang und 15 Schritte breit, auf 72 Bogen erbaut, von Ibn Serapion „Römerbrücke“ genannt⁴; in Ahwâz die aus Backsteinen erbaute „Inderbrücke“, worauf eine Moschee stand⁵ und über den oberen Qârûn die Brücke von İdağ, die in einem einzigen steinernen, durch Eisenklammern zusammengehaltenen Bogen sich 150 Ellen hoch über den Fluß spannte. Sie wurde zu Ende des 4./10. Jahrhunderts mit einem Kostenaufwande von 150 000 Dinaren ausgebessert⁶. Der bewundernswürdigste Brückenbau des ganzen muhammedanischen Reiches entstammt europäischer Art, ist die von Kaiser Vespasian geschaffene Brücke über den Gök Su, einen Nebenfluß des Eufrats, bei Samosata. Sie wurde unter die Weltwunder gezählt, weil sie sich „hoch über eine Schlucht schwang, in einem einzigen Bogen aus Quadern, deren jeder 10 Ellen lang und fünf hoch war“⁷. Die bedeutendste Holzbrücke scheint die über den Tâb, den Grenzfluß zwischen Chûzistân und Fâris gewesen zu sein, welche sich etwa 10 Ellen über das Wasser erhob⁸. Ein einziger Autor des 4./10. Jahrhunderts endlich rühmt bei dem turkestanischen Chotan eine Brücke, die sich von einem Berg zum andern schwingt. Sie sei nicht von den Chinesen erbaut worden⁹.

Wie alt die Art der Föhre ist, die ich am Châbûr in Mesopotamien sah, wo ein Schiffsmann an einem über den Fluß gespannten Seile mit der Hand entlang greift, weiß ich nicht, auch im Tarimbecken ist sie gebräuchlich¹⁰.

¹ Ibn al-Athîr, IX, 210. ² Bretschneider, Med. Res. I, 75.
³ Wuz., S. 257. ⁴ Le Strange, S. 239. ⁵ Muq., S. 411. ⁶ Jâqût. s.v.
⁷ Tha'âlîbî 'Umad el-mansûb, ZDMG VIII, 524f.; Istachri 62; Mas-
 'ûdî, Tanbih 64, 144; Muq., S. 147; siehe Le Strange, The Lands of the
 eastern caliphate, S. 124. Anm. Schon von den römischen Itinerarien
 als wichtig vermerkt, Tab. Peut.: ad pontem Singe. Miller Itin. Romana,
 S. 756. ⁸ Ibn Hauqal, S. 170. ⁹ al-Mutahhar ed. Huart IV, S. 87.
¹⁰ Sven Hedin, Durch Asiens Wüsten, II, S. 152.

Die Post (berîd) ist eine sehr alte Erfindung; jedenfalls verdankt sie ihre Ausbildung dem strafferen Zusammennehmen des großen vorderasiatischen Reiches durch Darius I¹. Fast die ganze postalische Terminologie ist noch unter den Chalifen persisch: furâniq² oder faiğ³ oder šâqirî⁴ „der Postreiter“, askudâr „der Begleitschein“, worauf die Zahl der Briefbeutel und Briefe, sowie die Ankunfts- und Abgangszeit auf den einzelnen Stationen vermerkt wurde. Die Post scheint an einem bestimmten Punkte erfunden zu sein, denn sowohl die byzantinische, als die muhammedanische, als die chinesische Post kürzte ihren Tieren als besonderes Kennzeichen den Schweif. Nur hatten die Byzantiner Pferdepost⁵, wie auch die heidnischen Araberkönige⁶; die chinesische und muhammedanische Post lief mit Maultieren⁷. Westlich des Eufrats rechnete die Chalifenpost nach Meilen, im Osten nach Parasangen (Farsach)⁸. Für den Meilenstein gibt es nur den römischen Namen mîl, auch da, wo niemals römisches Gebiet war⁹; die persische Post scheint ihn nicht gebraucht zu haben¹⁰. Dagegen standen in beiden Reichshälften übereinstimmend alle 6 Meilen oder 2 Parasangen die Stationen (sikak) mit Maultier- oder Reiterrelais¹¹. Die Postillone selbst aber ritten die ganze Strecke: im Jahre 326/937 ist die Rede von einem, der den Postsack auf der gewaltigen Strecke Bagdâd—Mekkah beförderte¹². Im Osten und

¹ Auch nach arabischer Tradition (Maqrîzî, Chitat I, 229).

² Schon bei Imrulqais Ahlwardt, Six Divans, S. 130, Vs. 27.

³ Eigentlich „Fußgänger“, der Stamm ped steckt darin. Eine indische Form bâtak steht Merv. de l'Inde, S. 106. ⁴ Eigentlich „Jäger“.

Für das 4. Jahrhundert bezeugt Chwârezmî, Ras., S. 53. ⁵ Ibn Chordâdbeh, S. 112. ⁶ Mubarrad Kâmil, Kairo 1308, I, S. 286.

⁷ Salsalet et-tawârîch, Seite 113. Die Kupierung als Abzeichen ist schon vorislamisch (Ahlwardt, Six Divans, S. 138. Vs. 28). Hamsa al-is-fahânî (gest. zwischen 350—60/961—70) leitete das Wort berîd „Post“

vom persischen berideh dhanab „mit kupiertem Schweif“ ab (Annalen ed. Gottwaldt, S. 39), was ihm Tha'âlibî, Rois des Perses ed. Zotenberg, S. 398, gleich nachredete. ⁸ Die Parasange wurde zu drei Meilen angenommen. Ibn Chordâdbeh, S. 83; Muq., S. 65; Mutahhar ed.

Huart IV, 85. ⁹ z. B. in Südarabien Qodâmah S. 190, in Ostpersien Ibn Rosteh, S. 168. ¹⁰ In Indien stand schon vor Alters alle 10

Stadien eine Säule, die die Nebenwege und Entfernungen anzeigte. Strabo XV 1. ¹¹ Mafâtiḥ al-'ulûm S. 63. Muq., S. 66. Nach letz-

terer Stelle sollen in der Wüste und in Babylonien die Stationen 12 Meilen = 4 Parasangen entfernt gewesen sein. Für Babylonien stimmt

das nicht mit Qodâmah. Das Auseinanderrücken müßte höchstens in der letzten Zeit, als Babylonien zur Wüste wurde, geschehen sein. Ein

Postbuch des 3./9. Jahrhunderts beziffert die Zahl der sämtlichen Stationen auf 930 (Ibn Chordâdbeh, S. 153). ¹² Al-Sûlî Aurâq, Paris, S. 136.

Westen war internationaler Anschluß; die türkische Post (berîd et-turk) lief bis zur chinesischen Grenze¹, und die kleinasiatische, die alle drei Meilen eine Station hatte, nach Konstantinopel².

Die Hauptpoststraßen gingen:

1. Von Bagdâd den Tigris hinauf nach Mosul, Beled³, dann durch Mesopotamien über Singâr, Nisibis, Ras 'Ain, Raqqah, Menbiğ, Aleppo, Hamât, Hims, Balbekk, Damaskus, Tiberias, Ramleh, Gifâr, Kairo, Alexandrien und dann weiter nach der Kyrenaika⁴;

2. von Bagdâd nach Syrien auf dem westlichen⁵ Ufer des Eufrat, den man in Anbâr erreichte. Bei Hit wurde auf das Westufer des Euphrats übergesetzt, der Verkehr war ungeheuer; im Jahre 306/918 brachte die Fähre von Hit der Regierung eine Einnahme von 80 250 Dinaren⁶.

Von dem im Altertume wichtigen und heute wieder etwas begangenen und durch Wachthäuser geschützten Weg Damaskus-Dêr über Palmyra ist in den Routenbüchern — selbst bei dem Muqaddasî, der die Straßen der syrischen Wüste genau verzeichnet — keine Rede. Auch die heutzutage tadellos laufende Kamelpost zwischen Bagdâd und Damaskus bestand damals nicht. Der von ihr benutzte Weg Hit—Damaskus wurde aber als kürzester Weg von Bagdâd nach Syrien von einzelnen Reisenden geritten. Der Amtmann in Hit gab dann Bedeckung (chufarâ) mit, die von Beduinen gestellt wurde⁷.

3. Die Hauptstraße nach Osten ging hinter Bagdâd über die Nahrawânbrücke, erklomm hinter Holwân mit einer berühmten Steige das alte medische Land und erreichte hinter Asadâbâd nochmals steigend — auf der Mitte des Passes verkauften Leute Datteln und Käse⁸ — die Höhe von Hamadân. Die Straße ist schon auf den antiken Karten verzeichnet, sie war jedenfalls schon der Weg der Perserkönige zwischen ihrer Winterresidenz

¹ Ibn Chordâdbeh, S. 29. ² Ibn Hauqal, S. 130. ³ Die großartige direkte Wüstenstraße Ktesiphon-Hatra-Harrân, wie sie in der Peutingerschen Tafel steht, war längst verödet. ⁴ Qodâmah S. 227 f. ⁵ Im Altertum führte die Straße am Ostufer des Euphrats hinauf (Tab. Peuting.). ⁶ v. Kremer, Über das Einnahmehudget des Abbasidenreiches, Denkschriften der Wiener Akademie, Bd. 36, S. 307. ⁷ Tanûchî, Kitâb al-farağ II, 76. Andere zweigten weiter oben am Euphrat ab und machten den Umweg über Rusafah, um nach Damaskus, Ibn Botlân im Jahre 440/1048 sogar, um nach Aleppo zu kommen (Ibn al-Qiftî S. 295). Aber auch da drohte Plünderung durch die Beduinen (Kit. al-farağ II, 109). ⁸ Ibn Rosteh, S. 167.

in Babylonien und ihrer hochgelegenen Sommerwohnung in Ekbatana. Von da nach Rai (nicht weit vom heutigen Teherân), nach Nisâbûr, Merw, Buchârâ, Samarqand, welches schon ein „Chinesentor“ hatte¹.

Die Fortsetzung durch das türkisch-chinesische Grenzland hing von der hier sehr unstäten Wegsicherheit ab. Die ganze Zeit des ersten Islâms hindurch, auch noch im 4./10. Jahrhundert, ist die nächste Straße die durch Fergâna und das Tarimbecken, welche im 8. Jahrhundert n. Chr. von den Chinesen² bevorzugt war, und die auch Marco Polo wieder zog, nicht beliebt, sie wird wenigstens nirgends erwähnt. Sogar von Uzkend in Ober-Fergâna aus benutzte man nicht etwa die Alaipäße, sondern ging durch den Paß von Atbâs oder Tabâs „auf einem steilen Anstieg, der bei Schnee unpassierbar ist“, nach Baršân, das südwestlich vom Issyksee liegt³. Dort mündete die Straße Samarqand—China ein, die in weitem Bogen über Šâš (Taškent), Tarâz (Aulie-ata) Birki (Merka) nach Baršân führte⁴. Von da an bestimmt der Zein el-achbâr des Gurdezi (geschrieben um 1050 n. Chr.) die Strecke weiter: Man zog über Pençul nach Kuçâ im Tarimbecken und dann östlich bis nach Çinânčeket an der Grenze Chinas⁵. Diesen Weg hat

¹ Muq., S. 278. ² Richthofen, China I, 456. ³ Aussprache und Lage dieses Ortes sind jetzt endlich durch Gurdezi festgestellt (ed. Barthold, S. 89f.). Daß de Goeje in Nuschadschân die Landschaft um Chotan sah (De Muurvan Gog en Magog, Versl. der Amsterd. Acad. 1888, S. 114), ist wohl hauptsächlich auf Qodâmas Angabe (S. 208) zurückzuführen, der Paß von Atbâsch liege zwischen Tibet, Fergâna und Nuschadschân. Aber auch dann paßt die Angabe nicht, weil die Straße nach dem Paß von Usch über Uzkend deutlich nach Norden abbiegt. Die Schwierigkeiten lösen sich dadurch, daß man zu jener Zeit das Tarimbecken noch zu Tibet rechnete, z. B. der Reisende Abû Dolaf (Jâq. III, 447); beim Mutahhar (ed. Huart IV) wird Chotan sogar die Hauptstadt Tibets genannt. Das stimmt auch zu den chinesischen Quellen; schon im 8. Jahrhundert n. Chr. steuerten die Städte zwischen dem Altyn und Tienschan an Tibet (JA 1900, Bd. 15, S. 24), das sie den größeren Teil des 9. Jahrhunderts n. Chr. noch im Besitze hielt und sie dann erst an die Uiguren und Charluktürken verlor (JRAS 1898, S. 814). Auch Ibn Chordâdbehs Angabe (S. 30): „Atbâsch liegt auf einer hohen Steige zwischen Tibet und Fergâna“ schlägt Ostturkestan zu Tibet. Der Edrisî (ed. Jaubert I, 490) nennt um 550/1150 Chotan „die Hauptstadt Tibets“, und endlich spricht gegen de Goejes Identifizierung von Chotan und Nuschadschân, daß sowohl Birûni als Gurdezi als der Sama'ânî (gest. 562/1167) bei Abulfeda, Géogr. ed. Reinaud, S. 505, die Stadt Chotan mit ihrem heutigen Namen nennen. ⁴ Ibn Chordâdbeh 28ff.; Qodâmah 204ff.; Muq., S. 341. ⁵ ed. Barthold, S. 91.

schon ums Jahr 630 n. Chr. der Chinese Hsüen-Tsang genommen, der von Kučâ über Paluqia (wohl gleich dem Pečul Gurdezis und etwa das heutige Aqsu) an den Issyqsee zog¹. Noch heute geht der Hauptverkehr des mittleren Tarimbeckens mit Taškent ebenso über Aqsu—Bedelpaß—Qaraqol—Pišgek—Aulie-ata². Wie im 3./9. Jahrhundert Sellâm, im 4./10. Abû Dulaf gereist sind, ist leider nicht mehr auszumachen³. Aus der Stelle Mas'ûdis, „er habe viele Chinareisende kennen gelernt und erfahren, der Weg von Chorâsân über Sogdiana nach China gehe über die Berge, welche das Ammoniaksalz geben“, geht hervor, daß auch im 4./10. Jahrhundert die Chinastraße dieselbe wie bei Hsüen-tsang und Gurdezî war, denn nach chinesischen Angaben liegen diese Berge im Tien-tsan nördlich von Kučâ⁴. Erst ein Jahrhundert später, um 550/1155, beschreibt der Edrîsî als der erste Araber die Straße von Fergâna über den Pamir nach dem Tarimbecken⁵; das hängt wohl damit zusammen, daß am Ende des 4./10. Jahrhunderts die Bografürsten Westturkestan eroberten und ihre Residenz nach Kašgar in Ostturkestan verlegten, so daß der Verkehr sich wieder den Pamirpässen zuwenden mußte.

In Merw zweigt die Poststraße durch Zentralchorâsân ab. Sie geht nicht gerade auf Balch zu, sondern macht den gewaltigen Umweg von 300 Kilometern den Merwfluß entlang nach Merw er-rûd — genau wie schon zur Zeit der Peutingerschen Tafel. Eine Parasange dahinter fing das Gebirge an, in dem sie eine Schlucht bis Tâlaqân benutzte. Hinter Balch geht sie bei Tirmid über den Oxus und dringt bei Râst in Fergâna ein⁶.

Die Straße, welche Iran diagonal durchzieht, von Širâz über Jезд nach Nisâbûr, ist noch bei Ibn Chordâdbeh, S. 50, verzeichnet, bei Ibn Rosteh und Qodâmah fehlt sie. Das hängt jedenfalls mit den Unruhen im persischen Osten zusammen, welche in der großen Wüste zwischen Jезд und Tabas die Räuber und Wege-lagerer mächtig werden ließ. Erst 'Adudeddaulah (gest. 372/982) schaffte dort wieder Ordnung; seitdem hatte jeder Statthalter von Fars ständig Geiseln dieser Räuber in der Hand, die sich ablösten, sodaß Karawanen, welche unter Regierungsbedeckung reisten,

¹ Richthofen, China I, 540. ² Sven Hedin, Durch Asiens Wüsten I, 466. ³ de Goeje, de Muur van Gog en Magog; Marquart, Osteuropäische Streifzüge, S. 74 ff. ⁴ Richthofen, China I, 560. Ebenso auch Wang-jen-te, der 981—83 reiste (Journal asiatique, 1847, I, 63). ⁵ Richthofen, China I, 562. ⁶ Ja'qûbi, Kit. al-buldân, S. 287; Qod. 209 ff.

ungefährdet durchziehen konnten. Er ließ dort um die Mitte des 4./10. Jahrhunderts ein Wachhaus mit Süßwasserleitung bauen, wie der Muqaddasî in allen persischen Landen kein schöneres gesehen hat, „aus Steinen und Gips, wie die Festungen Syriens“¹. Gut war aber die Straße noch nicht wieder, denn der Muqaddasî, der von Tabas nach Jezd wollte, brauchte für diese von Ibn Chordâdbeh, auf 68 Parasangen veranschlagte Strecke 70 Tage, da seine Karawane sich verirrtete. Nach ihm sind die dort hausenden räuberischen Qufs „wildes Gesichts und harten Herzens, begnügen sich nicht mit Geld, sondern töten, wen sie erwischen, wie man die Schlangen tötet: sie halten den Kopf des Mannes auf einer Steinplatte fest und schlagen mit Steinen darauf, bis er zerschmettert ist“².

Die Pilgerstraße von Bagdâd aus überschritt den Euphrat bei Kûfah, und drang bei al-'Udaib in die Wüste ein³. Trotz seiner furchtbaren Entlegenheit zog Mekkah zur Zeit des Pilgerfestes den größten Verkehr der ganzen muhammedanischen Welt an sich. Nicht nur das gute Werk der Wallfahrt lockte, auch die relative Sicherheit der gewaltigen Pilgerzüge, die aus allen Richtungen dort einmündeten. Im Jahre 331/943 wanderten viele bagdâdische Kaufleute mit dem Pilgerzug nach Syrien und Ägypten aus, ob der harten Bedrückung durch die Regierung Babylonien⁴. Umgekehrt schlossen sich im Jahre 335/946 viele Syrer, die vor den Byzantinern flüchten wollten, dem Pilgerzug an und machten den gewaltigen Umweg über Mekkah, darunter der Qâdî von Tarsus mit 20 000 Dinaren⁵.

In Nordafrika steuerten die meisten Straßen im 3./9. Jahrhundert auf Qairawân los. Damals hatte das tüchtige Haus der Aglabiden dort Ordnung geschaffen und seine besondere Sorgfalt dem Verkehr zugewendet. Die ganze Küste entlang standen Wachthäuser, und der Verkehr war gesichert⁶. Von Unterägypten aus gingen zwei große Straßen nach Westen, eine längs dem Meeresufer — wie im Altertum — die andere südlicher. Die Post folgte anfänglich der letzteren (tarîq es-sikkah)⁷, wandte sich dann Tripolis zu, ging von da auf Qairawân los und führte dann an der

¹ Muq., 493. Im Jahre 1881 und 1892 ist wieder von Jezder Privatleuten auf dem Schnittpunkt der Straßen Teheran-Tebes und Jezd-Tebes und nördlich davon ein prächtiges Gebäude für die Wanderer gebaut worden (Sven Hedin, *Zu Land nach Indien II*, S. 37 ff.).

² Muq., S. 488 f. ³ Qodâmah, S. 186. ⁴ Ibn al-Gauzi, fol. 71 a.

⁵ Ibn al-Gauzi, fol. 98 b. ⁶ Abulmahâsin I, S. 174. ⁷ Deshalb fehlt der Küstenweg bei Qodâmah, S. 222.

Küste weiter. Sie hatte Meilenbezeichnung: von Qairawân nach Sûs el-adnâ am Atlantischen Ozean 12 150 Meilen¹, sie war die große Landstraße des spanisch-orientalischen Verkehrs². Eine Südstraße führte über die Oasen Dachil und Kufrah³ in den westlichen Sudan, nach Ganah und Audagušt. Sie war im 4./10. Jahrhundert wegen der Sandstürme und Überfälle verödet⁴.

Die Post war Staatspost; sie „ließ für die Söhne des ‘Abbâs“⁵, für die Beförderung von Personen aber hatte sie mit ihrer Beschwerlichkeit nur in den dringendsten Fällen zu dienen⁶. Außer Briefen übernahm sie auch andere mehr oder weniger offizielle Sachen zur eiligen Beförderung. So brachte sie dem Prinzen Ma'mûn, als er noch Statthalter in Chorâsân war, frische Spezereien aus Kâbul⁷, dem Chalifen Geschenke, welche keinen langen Transport vertrugen⁸. Als Gauhar seinem Chalifen Marokko erobert hatte und an den Atlantischen Ozean gekommen war, schickte er ihm als Zeichen der Seeherrschaft einen Fisch in einer gläsernen Flasche mit der Post⁹. In Feldzügen wurde für die Regierung eine Feldpost eingerichtet. Als z. B. der bagdâdische Feldherr im Jahre 302/914 nach Ägypten zog, um die fâtimidischen Eindringlinge zurückzuschlagen, befahl der Wesier, eine Post auf Rennkamelen einzurichten, die täglich Ägypten und Bagdâd verbinden sollte¹⁰. Um mit seinem in anderen Provinzen herrschenden Bruder schneller verkehren zu können, hat Mu'izzeddaulah den Postverkehr beschleunigt, er hat als Postillone (fujûğ) Eilboten (su'ât) eingeführt¹¹. Die jungen Leute Bagdâds waren ganz versessen auf diesen neuen Beruf, und die Armen übergaben dem Herzog ihre Söhne zur Ausbildung darin. Besonders zeichneten sich zwei Eilboten aus, die beide von Sonnenauf- bis -niedergang mehr als 30 Parasangen (ca. 180 Kilometer) machten. Sie waren allgemein beliebt; der Historiker überliefert sogar ihre Namen und daß der eine Sunnit, der andere Šî'it war. Auf jeder Parasange des Weges stand ein Fort (hisn)¹². Wahrscheinlich hatten sie nicht mehr Postpferde, sondern Rennkamele (ğammâzât). Auf solchen geht z. B.

¹ Ibn Chordâdbeh, S. 89. ² Dasselbst, S. 55. ³ J. Marquart, Beninsammlung, S. CV. ⁴ Ibn Hauqal, 42, 66. ⁵ Mas'ûdi VI, 263. ⁶ Baihaqî ed. Schwally, S. 429. ⁷ Belâđori, S. 402. ⁸ Ibn Taifur, fol. 131 b. ⁹ de Goeje, ZDMG 52, S. 76. ¹⁰ 'Arîb, S. 53. ¹¹ Ibn al-Ğauzi, fol. 34. Quatremère, Hist. Maml. II, 289 nach dem Kit. al-inschâ. Der Name sâ'i ist dem Postillon bis heute geblieben. ¹² Ibn al-Ğauzi, fol. 34; Ibn al-Athîr VIII, 425 (mehr als 40 Parasangen).

im Jahre 364/975 der Būjidenwesier in höchster Eile von Bagdād aus zu seinem Herrn in Persien¹.

Daneben gab es wenigstens in einigen Gebieten und für kürzere Entfernungen eine Privatpost, zunftmäßig organisierte Boten. Die unterägyptischen Briefträger, Symmachoi genannt, waren wegen ihrer Schnelligkeit schon im 5. Jahrhundert n. Chr. berühmt. Sie bestanden noch im 8. Jahrhundert n. Chr., wie ein Papyrus Rainer zeigt, und aus neuerer Zeit sagt der Reisende M. Wansleb: „Wer in Alexandrien Bote werden will, muß in einem Korbe, der wie ein Feuerbecken gemacht und an einer mannhohen, mit vielen eisernen Ringen beschlagenen Stange befestigt wird, ein Feuer in einem Laufe von 27 Meilen auf dem Weg nach Rosette tragen und an demselben Tage vor Sonnenuntergang wieder in die Stadt zurückkehren².“

Der Feuerelegraph, dessen man sich im byzantinischen Reiche bediente, ist von den Muslims in den früher griechischen Landen beibehalten, in den anderen Provinzen aber nicht eingeführt worden. An der nordafrikanischen Küste soll er — die Nachricht gilt für das 3./9. Jahrhundert — besonders gut gearbeitet haben: in einer Nacht kam eine Nachricht von Ceuta³, in 3–4 Stunden von Tripolis nach Alexandrien. Die letztgenannte Linie ging erst 440/1048 ein, als sich der Westen gegen die Fātimiden empörte, und diese die Forts nicht mehr vor den Beduinen schützen konnten⁴.

Dagegen haben die Muhammedaner die schon in der römischen Zeit bekannte⁵ Briefftaubenpost kräftig entwickelt. Planvoll und in größerem Maßstabe scheint sie zuerst der Gründer der Qarmatensekte (3./9. Jahrhundert) organisiert zu haben. Er ließ sich von Anfang an aus allen Ecken durch Vögel Nachrichten in seinen babylonischen Standort bringen, um dann leicht und sicher prophezeien zu können⁶. Zu Anfang des 4./10. Jahrhunderts mehrten

¹ Ibn al-Athīr VIII, 480 Es sind nach der Beschreibung bei Tha'ālibī Latāif al-Ma'ārif S. 15, Paßgänger (ġamaza heißt paßgehen). Das schnellste Kamel des persischen Ostens ist heute noch der belutschische Renner, „ġambas“ genannt, ein Paßgänger, der ohne die geringste Schwierigkeit 100 Kilometer an einem Tage macht (Sven Hedin, Zu Land nach Indien II, 346 ff.). Also wird Ġambas persische Volksetymologie sein. ² Führer durch die Ausstellung Rainer, S. 53. ³ Ābulmahāsīn I, S. 174. ⁴ Marrākešī trad. p. Fagnan, S. 299. ⁵ Diels, Antike Technik, S. 68. ⁶ de Goeje, Mém. sur les Carmathes, S. 207. In China werden Briefftauben zuerst um 700 n. Chr. erwähnt und scheinen durch indische oder arabische Händler dort eingeführt worden zu sein (Chau-Ju-Kua übers. v. Hirth und Rockhill, S. 28, Anm. 2.)

sich dann die Nachrichten über ihre Verwendung in Babylonien. Im Jahre 304/916 meldet der neuernannte Wesier seine Ankunft durch Brieftauben¹. Als die Qarmaten im Jahre 311/923 Basrah überfielen, konnten sie der Bürgerschaft den vor vier Tagen erfolgten Kanzlerwechsel mitteilen, den sie durch ihre Brieftauben erfahren hatten². Im Jahre 315/927, beim Qarmatenfeldzug, schickte der spätere Wesier Ibn Muqlah einen Mann mit 50 Brieftauben nach Anbâr und ließ sich von dort in bestimmten Intervallen nach Bagdâd berichten³. Der Wesier stellt im selben Jahre gegen die Qarmaten bei Aqarqûf Posten von 100 Mann mit 100 Brieftauben auf und verlangt jede Stunde Nachricht⁴. Im Jahre 321/933 kann ein Privatmann den Wesier über das Schicksal Kûfahs beruhigen, da die Brieftauben seines Nachbars, eines Kûfiers, günstigeren Bescheid brachten als die offiziellen Brieftauben⁵. Im Jahre 328/940 soll der Herzog von Bagdâd eine Briefftaube eingefangen haben, durch die sein Schreiber ihn dem Feinde verraten wollte⁶. Raqqah und Mosul verständigten sich jetzt mit Bagdâd, Wâsit, Basrah und Kûfah durch Brieftauben binnen 24 Stunden⁷. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts hielt der 'Alide Muhammed ibn 'Omar in Bagdâd und Kûfah Briefftauben, um schnell Nachrichten zwischen den beiden Städten zu übermitteln⁸. Als ein Gesandter der Qarmaten angemeldet wurde, befahl 'Adud-eddaulah diesem Adligen, ihn in Kûfah bei seinem Stellvertreter absteigen zu lassen. Der 'Alide schickt einen „kûfischen Vogel“, der Stellvertreter in Kûfah antwortet durch einen bagdâdischen, und in wenigen Stunden ist die Sache erledigt⁹.

Der reisende Privatmann blieb von der Regierung im allgemeinen unbehelligt, einen Torschreiber und eine Feststellung der zum Stadttor Einziehenden gab es im Osten — wenigstens im 2./8. Jahrhundert — sicher nicht¹⁰. Auch aus der ersten Hälfte des 3./9. Jahrhunderts redet eine Nachricht von dem in China gebräuchlichen Paßwesen als von etwas ganz Fremdem¹¹. In Ägypten dagegen hatte schon in den ältesten muhammedanischen Zeiten ein scharfer Paßzwang geherrscht. Niemand durfte seinen

¹ Wuz., S. 33. ² 'Arîb ed. de Goeje, S. 110f. ³ Misk., V, 306; Ibn al-Athîr VIII, 135; anderes Ibn al-Athîr VIII, 240. ⁴ Misk., V, 298. ⁵ Misk., V, 416. ⁶ Misk., VI, 22. Das Wort tritt in späteren Chroniken öfter auf. ⁷ Tha'âlibî 'Umad el-mansûb, ZDMG VIII, 512. ⁸ 'Umdat et-tâlib, Paris, Mscr. arab. 636, fol. 171a. ⁹ Ibn al-Gauzî, Berlin, fol. 145a. Andere Taubentelegramme Misk. VI, 13, 19, 412. ¹⁰ Ag. XIX, 147. ¹¹ Silsilet et-tawârich ed. Reinaud, S. 42.

Bezirk ohne Erlaubnis der Behörden verlassen. „Wer irgendwo sei es auf dem Marsche oder beim Übersetzen von einem Ort zum andern, beim Aus- oder Einsteigen in ein Schiff ohne Paß (sigill) angetroffen wird, der soll festgenommen werden, das Schiff und sein Inhalt soll beschlagnahmt und verbrannt werden,“ so soll der Statthalter um das Jahr 100/720 befohlen haben. Solche Pässe sind uns in den Papyrisammlungen erhalten¹. Unter den Tülüniden bedurfte es eines Passes (ğawâz), in dem selbst die mitreisenden Sklaven aufgeführt werden mußten, um Ägypten verlassen zu dürfen². Im Osten dagegen wird am Ende des 4./10. Jahrhunderts als große Besonderheit hervorgehoben, daß in Širâz, der Hauptstadt des Bûjiden 'Adudeddaulah, der Reisende festgehalten werde, und man nur mit Erlaubnis wieder herauskomme³.

29. Seeschifffahrt.

Die Schifffahrt der Muhammedaner hatte sich in zwei ganz gesonderte Gebiete zu teilen: das Mittelmeer und den Indischen Ozean. Die Landenge von Suez versperrte die Verbindung. Wer aus dem Mittelmeere nach Indien und Ostasien wollte, mußte in Faramâ seine Waren auf Kamele verladen und dann 7 Tagereisen lang durch die Wüste bis nach Qulzûm (griech. Klysmä), wo er sich wieder einschiffen konnte⁴. Auch der Typus der Schiffe war verschieden: im Mittelmeer waren die Planken aneinander genagelt, im Roten Meere und Indischen Ozean genäht⁵, jedenfalls einst überall die ältere Form des Schiffsbaus. Für das 6./12. Jahrhundert berichtet Ibn Ğubair: „An die Schiffe des Roten Meeres kommt überhaupt kein Nagel, sie sind nur mit Stricken aus Kokosrinde zusammengenäht. Man durchlöchert die Planken mit Pflöcken aus Dattelholz, dann tränkt man sie mit Hammelfett, Rizinus- oder Haifischöl, letzteres ist das beste.“ Für das 7./13. Jahrhundert schreibt Marco Polo von den zu Hormuz gebräuchlichen Schiffen: „Die Fahrzeuge, die man in Hormuz baut, sind von der schlechtesten Art und sehr gefährlich. Dies rührt daher, daß keine Nägel bei ihrem Bau verwendet werden können, . . . die Planken werden so vorsichtig wie nur möglich mit einem eisernen

¹ C. H. Becker, Islam II, 369. ² Mugrib des Ibn Sa'îd ed. Vol-
lers, S. 53. ³ Muq., S. 429. ⁴ Ibn Chordâdbeh, S. 153; Edrisî ed.
Brandel, Upsala, S. 2; Maqrizî I, 213. ⁵ Mas. I, S. 365. ⁶ S. 68;
auch Edrisî a. a. O.