

Universitätsbibliothek Wuppertal

Die Renaissance des Islams

Mez, Adam

Heidelberg, 1922

27. Flußschiffahrt

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)

27. Flußschiffahrt.

Verkehrstechnisch macht den Hauptunterschied zwischen dem Chalifenreich und dem mittelalterlichen Europa die Seltenheit der Wasserstraßen aus. In dem ganzen großen Reiche kann der Muqaddasî (S. 19) nur 12 schiffbare Flüsse aufzählen: Tigris, Euftrat, Nil, Oxus, Jaxartes, Saihân, Ğaihân, Baradân, Indus, Araxes, Nahr el-malik, den Fluß von Ahwâz¹. Davon sind weder die drei kleinasiatischen, noch die zwei kaukasischen, noch der indische Grenzfluß² streng zum Gebiete des Islâms zu rechnen, so daß außer dem Nil nur das Zweistromland mit seinem Anhängsel Chûzistân und dann der höchste Nordosten ein Binnenschiffahrtssystem bieten. Und davon hat wieder das nördliche Mesopotamien sehr schwierige Schiffahrtsverhältnisse, wenigstens auf den beiden Hauptströmen. „In Fergânah trägt der Syr (Jaxartes) nicht einmal einen Fischerkahn“, sagt einer der besten Erkunder des Landes³. Wasserstand und Bett von Oxus und Jaxartes verändern sich ständig und so stark, daß die russische Dampfschiffahrt auf dem letzteren eingestellt wurde und sich auf dem ersteren mit der größten Mühe hält. „Die Stromschnelle bei Kilif (Mittellauf des Stromes) kann zur Zeit des Hochwassers überhaupt von keinem noch so leichten Schiffe passiert werden⁴.“ Wegen der unregelmäßigen Strömung und der vielen Sandbänke war auch keine der Oxusstädte zu beiden Seiten des Stroms ge-

¹ Für den wirklichen Verkehr wird das stimmen, obwohl der Istachri S. 99 allein in seiner Heimatprovinz, der Persis, „elf große Flüsse zählt, welche Schiffe tragen, wenn man sie darauf fahren läßt.“ — Der Fluß Afghanistans, der Hilmend, der von dem Hindukusch und den anderen indisch-afghanischen Bergen abströmt, war nur zur Zeit des hohen Wasserstandes schiffbar (Ibn Hauqal, S. 301). — Strabo (XV, 1) spricht davon, daß der Jordan von Phöniziern stromaufwärts befahren werde. Im Mittelalter geschah das ebensowenig wie heute, nur kleine Schiffe fuhren auf dem Toten Meere zwischen Zoar und Jericho und den anderen Bezirken der Jordanniederung (Edrisî ed. Brandel, S. 4).

² „Die Kaschmirer haben 70 Tagereisen bis Mansûrah. Sie fahren den Indus herab, welcher zu derselben Zeit wie Euphrat und Tigris den höchsten Wasserstand hat. Sie tun Cosuswurzeln in Säcke, in jeden 7—800 Pfund, stecken die Säcke in Haut und beschmieren diese mit Pech, so daß das Wasser nicht durchdringt, paaren dann die Säcke und binden sie zusammen, so daß sie darauf stehen und sitzen können. So kommen sie in 47 Tagen zum Hafen von Mansûrah, ohne daß die Wurzeln auch nur naß geworden sind“ (Merv. de l'Inde, S. 104). ³ v. Middendorff, Mémoires de l'Académie de St. Pétersbourg VII, Bd. 29, S. 189.

⁴ v. Schwarz, Turkestan, S. 425.

baut wie Bagdâd oder Wâsit, mit Ausnahme von eben diesem Kilif¹. Auf den Nebenflüssen und Hauptkanälen wurde aber überall Schiffahrt betrieben². Für den weiteren Verkehr in Betracht kommende Seen gibt es überhaupt nicht, obwohl der größte, der Urmiasee, etwa zehnmal, das Tote Meer doppelt so groß ist wie der Bodensee. So daß Syrien, Arabien und ganz Persien sich als ungeheure, schiffahrtslose Breiten zwischen jene Systeme schieben. Im Mittelalter war davon ebensowenig die Rede wie heute. Dagegen sind die Wasserverhältnisse Babyloniens beispiellos günstig dadurch, daß der Euphrat etwas höher liegt als der Tigris, so daß auf den von ihm abgeleiteten Kanälen die Schiffe leicht nach Osten gleiten und nicht allzu schwierig nach Westen zu ziehen sind. Die Gelegenheit wurde auch im 4./10. Jahrhundert kraftvoll ausgenützt. Eine Menge der verschiedensten Fahrzeuge — ein kleines Verzeichnis davon gibt Abulqâsim ed. Mez S. 107, dazu noch im 4./10. Jahrhundert der „Flieger“ (tadjâr) und der hadîdi (pl. hadidijjât), der z. B. vor der Türe des babylonischen Herzogs wartet³ — fuhr im Irak umher, der Lärm der Schiffer ist neben dem Kreischen der Schöpfwerke der charakteristische Kulturlaut des Landes. „In einem Flieger auf dem Tigris zu fahren und das Geschrei der Schiffsleute zu hören, ist mir lieber als die Herrschaft über ganz Syrien,“ sprach in den 20er Jahren der Feldoberst Ibn Râ'iq⁴ und büßte dieses Heimweh mit dem Tode. Der Euftrat — von Samosata an schiffbar — vermittelte den Verkehr zwischen Syrien und Bagdâd, der Personenverkehr verschmâht aber die Kanäle. Ein vornehmer Mann reist von Damaskus über Ġisr Manbiġ auf dem Euftrat in die Hauptstadt, man holt ihn ein in er-Rahaba, dann in Hit und endlich in Anbâr, dort setzt man sich zu Pferde⁵. Anbâr spielt danach für die schnelle Beförderung die Rolle des heutigen Felûġah, in dessen Nähe es lag, dort ging wie heute eine Schiffbrücke über den Euftrat⁶; Entfernung von Bagdâd zwölf Parasangen⁷. Dort zweigte auch der vom Euftrat nach Bagdâd führende Kanal ab⁸. Der Lauf des Eufrats war damals übrigens auch im oberen Teile anders als heutzutage: nicht nur Hadîthah, auch 'Anah und Alosah lagen auf Inseln⁹.

¹ Muq., S. 291. ² Istachri, S. 301 ff. ³ Misk, VI, 44, 57, 111.
⁴ Tallquist, S. 29. ⁵ Wuz., S. 310. ⁶ z. B. für das 4. Jahrh. Ibn al-Athîr VIII, 125. ⁷ Ibn Chordâdbeh, S. 72. ⁸ Abulfeda, Geographie, S. 52: Bei Anbâr, bei einem Landgute namens al-Falûġah, zweigt der Nahr 'Isa ab. ⁹ Mas. III, 40, wo falsch Taûsah.

Die Massenartikel der Eufratschiffahrt waren Bauholz aus den armenischen Bergen und Olivenöl aus Syrien, die auf Flößen herunterschwammen, dann Granaten, die auf den mächtigen, schon von Herodot und Livius als Mittelmeerschiffe genannten Qerqûren durch das Land schwankten. Sie waren 16—20 Ellen breit¹. Das üppigste Kanalleben blühte bei Basrah, wo die alten Chroniken von 120 000 schiffbaren Bächen erzählen. Das schien dem Ibn Hauqal übertrieben, als er jedoch dort innerhalb Pfeilschußweite eine große Anzahl Bäche sah, worauf Schiffe liefen, hielt er die Angabe für möglich. Von der Stadt aus zogen sich zwei Tagereisen lang bis ans Meer ununterbrochen Kanäle und Palmenhaine mit Villen und Lustorten. Die meisten dieser Wasserläufe hatten schon Salzwasser, und bei der Ebbe waren die meisten Kanäle Basrahs leer². Auch auf dem Tigris wurde eifrig gefahren; über Mosul kamen die armenischen Waren, und außerhalb verproviantierte es Bagdâd mit dem Gemüse und Obst seines gemäßigten Klimas³. Sogar die Pilger aus dem Norden kamen zu Wasser; im Jahre 348/959 ertranken „1000“ von ihnen, die in zehn großen Kähnen (zauraq) von Mosul herabfuhren⁴. Bagdâd selbst war ein Venedig; „die Leute in Bagdâd kommen, gehen und setzen über zu Schiffe, zwei Drittel des Gutes Bagdâds liegen in dem Flusse“⁵, die Lastschiffe konnten an vielen Bazaren anlegen, und jeden Augenblick mußten die engen Straßen in einem hohen gemauerten Bogen über das Wasser steigen. Man zählte zu Anfang des 4./10. Jahrhunderts 30 000 Kähne für den Personen- und Stadtgütertransport, die Fährmannszunft versteuerte täglich 90 000 Dirhem Einkommen. Nach Name und Form waren diese öffentlichen Vehikel nicht die heutigen, die runden Guffahs, sondern sie hießen Sumairijjât „Sumererschiffe“⁶. Die Summe scheint richtig; selbst heute verdient ein Fährmann (Kuffaġi) täglich oft einen Meġidi (4—5 Dirhem)⁷, schon der Hof allein gab für seine Schiffsleute monatlich 500 Dinare aus⁸. Daneben flitzte noch eine Menge von Privatfahrzeugen herum; der behäbige Bagdâder mußte seinen Esel im Stall und seinen „Flieger“ (tajjâr) auf dem Flusse haben. Der Verkehr der vornehmen Welt spielte sich meist auf dem Wasser ab. Für Lustfahrten ließ sich um 200/800 der Chalife Emin sechs „Brander“ (harrâqât) in

¹ Wuz., S. 257. ² Ibn Hauqal, S. 158. ³ Muq., S. 138.
⁴ Misk., VI, 234. ⁵ Muq., S. 124. ⁶ Šabuštî, Kit. ed-dijârât, fol. 17a, 26b; Kit. Bagdâd ed. Salmon, fol. 36b: sumairijjât ma'barârijjât.
⁷ Maschriq, IV, 992. ⁸ Wuz., S. 19.

Gestalt eines Löwen, Elefanten, Adlers, Pferdes, Delphins und einer Schlange machen¹. Im Jahre 333/944 hieß der Staatsflieger des Chalifen „die Gazelle“². In der Gondel wurde die Leiche des Chalifen al-Râdî im Jahre 329/941 nach ihrer Grabstätte gebracht³. Nach der Niederschlagung des großen Dailemitenaufstandes im Jahre 345/956 fuhr Mu'izzeddaulah auf seinem Boote durch die Stadt, hinter ihm die gefangenen Anführer; das Volk stand am Ufer, segnete ihn und fluchte den anderen⁴. Im Jahre 364/974 trafen sich der Herzog 'Adudeddaulah und der Chalife in Bagdâd zu Wasser, „alle Welt war auf Kähnen und Gondeln dabei, man hätte auf den Schiffen von einem Ufer zum anderen gehen können“⁵. Als im Jahre 377/987 der Herzog Šarafeddaulah zum Chalifen zur Krönung fuhr, waren auf den Ufern des Tigris Zelte aufgeschlagen und die Häuser zu beiden Seiten des Flusses aufs schönste geschmückt⁶.

Um den Durchgangsverkehr zu ermöglichen, hatten die Schiffsbrücken Bagdâds auf der Ostseite zwei bewegliche Pontons (zanbarijjât), die ausgeschaltet werden konnten⁷. Die Wâsiter Schiffsbrücke hatte sogar auf beiden Seiten Durchfahrtsstellen⁸. Zum Hinaufziehen der Schiffe bediente man sich auf dem Tigris einer ganz eigenartigen Methode. Das lange Zugtau wurde um einen Punkt des Ufers oberhalb geschlungen, die Schiffszieher standen auf dem Schiffe selbst, hatten eine am Hauptseil angeknüpfte Schlinge⁹ über der Achsel — genau wie auf den assyrischen Bildern zu Lande schwere Lasten fortgezogen werden. Die Vorderen griffen dann stets wieder hinten an, bis das ganze Zugseil in schönen Ringen auf dem Verdeck aufgetürmt lag. Das Geschäft ging natürlich nicht ohne beständigen Gesang, der die Arbeit begleitete. Zwischen Sâmarrâ und Bagdâd, beim Städtchen 'Alth, lag eine schwierige Stelle: al-Abwâb „Die Tore“ genannt, wo der Fluß in einem Einschnitt zwischen Felsen dahinschoß. Die Schiffe mußten dort vor Anker gehen und sich einen Lotsen (hâdî) mieten. Der ließ das Steuerruder nicht aus der Hand, bis man hindurch war¹⁰. In Südbabylonien aber kam das größte Hindernis,

¹ Tab. III, 952f. bezeugt durch ein Gedicht des Zeitgenossen Abû Nuwâs. ² Mas. VIII, 377. ³ Kit. al-'ujûn wal-hadâ'iq III, Berlin, fol. 183b. ⁴ Misk. VI, 218. ⁵ Ibn al-Athîr VIII, 477. ⁶ Ibn al-Gauzi, Berlin, fol. 125a. ⁷ Ibn Abî Usaibi'ah I, 179; Gildemeister, NGGW 1882, S. 439. ⁸ Muq., S. 118. ⁹ Qamâjâ, Abulqâsim, S. 108; fehlt in den Wörterbüchern. ¹⁰ Šabustî, Kit. ad-dijârât, fol. 38b.

an dem die Tigrisschiffahrt die ganze arabische Zeit hindurch litt. Zwischen Wâsit und Basrah mußte die Last auf kleine Kähne umgeladen werden, denn jetzt spaltete sich der Tigris und betrat sein Sumpfgelände (Batâ'ih). Dort gab es nur einzelne Wasserwege, auf denen die Kähne, „wie in Gassen von Röhrich dahinglitten, von Zeit zu Zeit kam dann wieder ein Stück freies Wasser.“ An den Schilfgassen waren auf Schilfmatten Hütten erbaut für je 5 Mann, welche für die Sicherheit des Verkehrs in dieser Wasserromantik sorgen mußten. Ihre Wachthäuschen waren runde fensterlose Bienenkörbe, da sie sich nur in diesen der fürchterlichen Schnakenplage erwehren konnten¹.

Trotz der Bewachung war Babylonien unterhalb Bagdâd das ganze Jahrhundert nicht sicher. Die Räuber waren hauptsächlich Kurden; im Jahre 328/940 wurde sogar der Herzog Beğkem auf der Jagd bei Wâsit von kurdischen Räufern getötet². „Der Überfall des Pilgers durch den Kurden“ ist beim Chwârezmî ganz sprichwörtlich gebraucht³. Im späteren 4./10. Jahrhundert wird besonders ein Kurdenhäuptling Ibn Mardan genannt, der den Schiffen auflauerte und, obgleich diese sich meist zu ganzen Schiffskarawanen (Kâr) vereinigten, reiche Beute machte⁴.

Ein anderer berühmter Räuberhauptmann des 4./10. Jahrhunderts war Ibn Hamdûn, der zwischen Bagdâd und Wâsit sein Wesen trieb. Er war ein romantischer Rinaldo Rinaldini, ritterlich und edelmütig gegen die Armen, der nur die Reichen schröpfte⁵, und dessen herrliches Leben sprichwörtlich war⁶. Ein Räuberkönig in den Sümpfen, 'Imrân ibn Šâhûn, wuchs sogar zu politischer Bedeutung auf. Er verlangte von den Regierungsbeamten Zahlung der von ihm gestellten Bedeckung, schlug den Wesier Muhallabî des mächtigen Herzogs Mu'izzeddaulah, und dem Herzog blieb nichts übrig, als ihn im Jahre 339/950 zum Statthalter der Sümpfe zu ernennen⁷.

Piraten überfielen sogar einmal eine sehr erlauchte Gesellschaft, die flußabwärts fuhr, um einen hohen Herrn einzuholen. Unter ihr war der Wesier, die beiden 'Alidenhäupter er-Ridâ und el-Murtadâ. Die Räuber griffen sie auf sogenannten Brandern (Harrâgât) an und schrien: „Heraus mit den Hurengatten!“, was dem ebenfalls mitfahrenden Sekretär des Chalifen Gelegenheit zu dem

¹ Ibn Rosteh, S. 185. ² Jahjâ b. Sa'id, fol. 85a. ³ Rasâ'il, S. 79. ⁴ Ibn al-Hağğâğ, Diwân, London, fol. 170a; X, S. 218; Kit. al-farağ II, 107. ⁵ et-Tanûchî, al-farağ ba'd es-šiddah II, S. 108. ⁶ Tha'libî, ⁷ Umad el-mansûb, ZDMG VIII, S. 306. ⁷ Misk. VI, 171 ff.; Ibn al-Atîr VIII, 362, 368 f.

Witze gab: „Sie scheinen uns ausgekundschaftet zu haben, wie könnten sie sonst wissen, daß unsere Frauen Huren sind?“¹

Noch größeren Abbruch taten der Handelsschifffahrt im Innern die offiziellen Wegelagerer, vor allem die Hamdâniden in Aleppo, die sich neben der „Ritterlichkeit“ vor allem durch eine ungewöhnlich törichte Steuerpolitik auszeichneten. Der berühmteste Fürst aus diesem Hause, Saifeddaulah, hat den Hauptbinnenhafen Syriens, das am Eufratknie liegende Bâlis, durch schwere Durchgangszölle ganz zugrunde gerichtet. Er soll von den Kaufleuten, die dort ihre Lastschiffe voll Getreide und ihre Flöße voll Oel hatten, innerhalb weniger Monate gegen eine Million Dinare erpreßt haben². Auch in Babylonien ging es nicht ohne Binnenzölle ab. Zwischen Bagdâd und Basrah wurden von der Regierung um das Jahr 300/912 an zwei Orten Abgaben erhoben³, nachts wurde der Fluß von den Zöllnern gesperrt. „Auf beiden Seiten des Tigris waren je zwei Schiffe aneinandergebunden und am Ufer festgemacht, dann wurden Seile quer über das Wasser gespannt, deren Enden an die Schiffe befestigt wurden, damit man nachts nicht vorbei könne“⁴.

Auf dem Nil war der Schiffsverkehr im 4./10. Jahrhundert so stark, daß der Muqaddasî auf der Rhede Altkairo's erstaunt war ob der Menge der verankerten und fahrenden Schiffe. „Da fragt mich ein Ägypter: Woher bist Du? Aus Jerusalem! Er: Das ist eine große Stadt, aber ich sage Dir, o Herr, Gott stärke Dich, wenn alle die Schiffe, die von hier aus in die fernen Länder und in die heimischen Dörfer fahren, wenn die nach Jerusalem kämen, könnten sie seine Bewohner, seine Möbel und Geräte, die Steine und das Holz der Häuser fortschaffen, so daß man sagen würde: Hier ist eine Stadt gewesen!“⁵ Der Endpunkt der ununterbrochenen Nilschifffahrt war auch der Endpunkt Ägyptens⁶. Asuân war der große Stapelplatz für den Sudan; den Handel trieben nicht etwa nach Nubien vordringende Ägypter — das Handelswesen war nie eine Haupteigenschaft der Niltalbewohner —, sondern die nubischen Kaufleute aus dem Sudan, die oberhalb der Katarakte ihre Waren aus dem Nil herausnahmen und 12 Tage lang auf Kamelen neben dem Flusse herführten⁷. Das Gebiet südlich vom zweiten Katarakte war sogar allen Fremden streng verschlossen, eine Maßregel, die bis in die altägyptische Geschichte hinaufreicht.

¹ Jâq. Iršâd I, S. 235. ² Ibn Hauqal, S. 119. ³ Ibn Rosteh, S. 184. ⁴ Ibn Rosteh, S. 185. ⁵ Muq., S. 198. ⁶ Mas. III, 40; 'Abdallâh b. Sulaim (Ende des 4./10. Jahrhunderts bei Maqrizî; siehe Marquart, Die Benînsammlung, S. CCXLIX). ⁷ Edrisî, S. 20/21.