

Universitätsbibliothek Wuppertal

Die Renaissance des Islams

Mez, Adam

Heidelberg, 1922

29. Seeschiffahrt

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)

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. Klysmâ), 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.

Bohrer nahe an ihren Enden angebohrt und hölzerne Nägel und Pflöcke hineingetrieben; so fügt man sie zusammen. Hierauf werden sie mit einer Art Kabelgarn, das man aus der Schale der indischen Nüsse erhält, zusammengebunden oder vielmehr genäht. Pech verwendet man nicht; man schmiert die Planken mit einem Öl¹ ein, das aus Fischfett bereitet wird. Dieser, aus dem Herkommen stammenden Verschiedenheit schob man wie üblich Nützlichkeitsgründe unter. Nach Marco Polo „ist das Holz zu hart und zersplittert so leicht wie Ton. Wenn man versucht einen Nagel hineinzuschlagen, treibt es diesen zurück, wobei der Nagel häufig zerbricht.“ Nach Ibn Gubair „bezwecken sie mit der Ölung des Schiffes, daß sein Holz weich und geschmeidig werde wegen der vielen Strudel in diesem Meer, die auch der Grund dafür sind, daß sie keine genagelten Schiffe laufen lassen.“ Drittens sollte das Ozeanwasser die Nägel angreifen², andere endlich redeten sogar von den im Roten Meere liegenden Magnetbergen, welche die Nägel anziehen und so die Schiffe auseinanderreißen³. Die Schiffe des Mittelmeeres waren größer als die des Ozeans. Bewundernd meldet der chinesische Zollinspektor Chan-Ju-Kua im Anfange des 13. Jahrhunderts n. Chr.: „Ein einziges Schiff trägt mehrere tausend Mann, an Bord findet man Wein- und Lebensmittelläden sowie Webstühle⁴“. Schiffe mit zwei Steuerrudern gab es nur auf dem Mittelmeere⁵; die des Ozeans hatten stets nur ein Deck und meistens nur einen einzigen Mast⁶. Die Schiffe des Roten Meeres waren breit, ohne Tiefgang — der vielen Klippen wegen⁷ —, die basrischen weiß, weil mit Fett und Kalk gedichtet⁸. Unter den östlichen Schiffen waren die „chinesischen“ die größten. Sie konnten im Persischen Meere eine anderen Schiffen zugängliche Enge nicht passieren⁹; sie zahlten im malabarischen Hafen eine 5–50mal so große Abgabe als die anderen¹⁰, und schon im 8. Jahrhundert n. Chr. fielen sie in Canton als besonders groß auf, „so hoch über dem Wasser, daß man Leitern von einigen zehn Fuß

¹ I, 18. ² Mas., I, 365. ³ Zuerst Edrisi Jaubert I, 46 nach den 'Agâ'ib des Hassân ibn al-Mundhir, einem blutigen Vertreter der Mirabilialiteratur. Dann Qazwini ed. Wüstenfeld I, 172. Der tief innen in Persien schreibende Mutahhar hat die Geschichte verwechselt und behauptet, im westlichen Meere fahren keine Schiffe, weil ihnen die Magnetberge die Nägel ausziehen (ed. Huart I, S. 89). ⁴ Fr. Hirth, Die Länder des Islam nach chinesischen Quellen. ⁵ Ibn Gubair ed. Wright, S. 235. ⁶ Marco Polo I, 18; III, 1. ⁷ Edrisi ed. Brandel, S. 2. ⁸ Mas. VIII, 128. ⁹ Salsalet et-tawârich ed. Reinaud, S. 16. ¹⁰ Ibid., S. 17.

Länge brauchte, um an Bord zu kommen“. Befehligt wurden sie aber von nichtchinesischen (fan) Kapitänen¹. Das kostbarste Schiffsbauholz kam vom Labbachbaume, der nur in Antinâ (Antinoë) wuchs; eine einzige Planke wurde mit 50 Dinaren bezahlt. Man band stets zwei zusammen und ließ sie ein Jahr im Wasser, bis sie zu einer einzigen ineinanderschollen². Im 4./10. Jahrhundert lieferte auch Venedig den Sarazenen Schiffsbauholz, so daß der griechische Kaiser sich darüber beim Dogen beschwerte. Der verbot es und erlaubte nur den harmlosen Holzhandel: Bretter aus Eschen- und Pappelholz, höchstens 5 Fuß lang und $\frac{1}{2}$ Fuß breit, sowie hölzerne Geräte³. Das gab in Ägypten solche Holznot, daß man bei der Ausrüstung einer neuen Kriegsflotte sich die Masten aus den Dachbalken des Münzhauses und des Spitals am Taubenmarkte holte⁴.

Das Steuer der Meerschiffe wurde wie unser Nachensteuer durch zwei Stricke gelenkt⁵. Von dem Kompaß, den zuerst der Kapčaki im Jahre 1282 n. Chr.⁶ und dann der Maqrîzî (gest. 845/1442)⁷ beschreiben, sagen die Schriftsteller unserer Zeit nichts. Anker — auch mit dem griechischen Namen Anğur bezeichnet — gab es mehrere an Bord⁸; zur Tiefenmessung diente ein Bleilot (sibâk)⁹. Das Schiffsboot (qârib) wurde auch dazu benützt, im Notfalle das Schiff mit Rudern zu schleppen¹⁰. Geschicktes Kreuzen fiel dem weitgereisten Ibn Hauqal bei Tinnis im ägyptischen Delta auf, wo „zwei Schiffe einander begegneten und berührten, das eine auf-, das andere abwärts fahrend, mit ein und demselben Winde, jedes mit windgefüllten Segeln und in gleicher Geschwindigkeit der Fahrt“¹¹. Auch ein Taucher gehörte zur Schiffsmannschaft¹². Auf den chinesischen Schiffen des 11. Jahrhunderts n. Chr. waren es schwarze Sklaven, die mit offenen Augen tauchen konnten¹³. Ein Araber des 8./14. Jahrhunderts berichtet, daß die

¹ Hirth u. Rockhill, Chau Ju-kua, S. 9. ² Maqrîzî, Chitât I, 204 nach Dinawarîs Pflanzenbuch (die Ausgabe hat irrtümlich Bengbaum), Jâq. I, 381. ³ Scheube, Handelsgeschichte der romanischen Völker, S. 23f. Noch im Anfang des 19. Jahrhunderts n. Chr. bezog Ägypten alles Bauholz von Venedig, Brennholz zum Teil aus Kleinasien (U. J. Seetzens Reisen III. 207), und noch heute sollen die Maste der Nilschiffe meistens aus dem Schwarzwalde kommen. ⁴ Jahjâ ibn Sa'îd, fol. 113a. ⁵ Muq., S. 12. ⁶ Klaproth, Lettre sur l'invention de la boussole, Paris, 1834. ⁷ Chitât I, 210. ⁸ Merveilles de l'Inde, S. 87. ⁹ Dasselbst, S. 30. ¹⁰ Dasselbst, S. 46. ¹¹ S. 103. Im Osten bediente man sich bei widrigem Wind der Segel der Schiffsboote zum Kreuzen (Marco Polo III, 2). ¹² Merveilles de l'Inde, S. 7. ¹³ Chau Ju-kua, S. 32.

Schiffe des Indischen Ozeans gewöhnlich vier Taucher (gattás) mit sich führen, die „wenn im Schiffe das Wasser steigt, sich mit Sesamöl einreiben, die Nasenlöcher mit Wachs verkleben und so während der Fahrt um das Schiff herumschwimmen und die Lecke mit Wachs stopfen; sie können 20-30 am Tage bewältigen¹. Aus dem 9. Jahrhundert n. Chr. erzählt ein Chinese: „Auf den Seeschiffen der Perser wurden viele Tauben gehalten. Diese können mehrere tausend Li fliegen und kehren losgelassen in einem Flug nach Hause zurück, so als Bote guter Nachricht dienend².“ Auf den Ozeanfahrrern wurde täglich eine Schüssel Reis mit Fett den Schiffsgewinen aufgestellt³.

Über das Mittelmeer hat Europa im 10. Jahrhundert n. Chr. keine Macht, es ist ein arabischer See. Wer etwas erreichen will, muß sich wie Neapel, Gaeta und Amalfi den Sarazenen verbünden. Die europäische Schifffahrt selbst erscheint kläglich. Im Jahre 935 n. Chr. konnten die Schiffe des fátimidischen Mahdís Südfrankreich, Genua und noch in den Jahren 1004 und 1011 Pisa überfallen und ausplündern, und trotzdem muß die Fátimidenflotte damals der syrischen an Wert bedeutend nachgestanden haben, denn im Jahre 301/913 werden 80 ihrer Schiffe von nur 25 syrischen vollständig geschlagen. Für das Mittelmeer „vom Atlantischen Ozean bis zum Hafen Antiochiens“ rechneten die Araber 36 Tagereisen⁴. Dieser „Hafen Antiochiens“ war Seleucia, im 3./9. Jahrhundert der wichtigste Handelshafen Syriens⁵; der Chalife al-Mu'tasim hatte ihn befestigt⁶. Er litt allerdings an dem großen Nachteil, daß zwischen ihm und Cypern die berühmte Untiefe (sofâlah) lag, wo die meisten Schiffe zugrunde gingen⁷. Auch von dem syrischen Tripolis wird gegen Ende des 3./9. Jahrhunderts berichtet, daß sein Hafen 1000 Schiffe faßt; der Kriegshafen gegen Byzanz war damals Tyrus, durch gewaltige Befestigungen geschützt⁸. Aber das Vordringen der Byzantiner im 4./10. Jahrhundert änderte alle diese syrischen Verhältnisse. Die östliche Hälfte der nordafrikanischen Küste ist für die Schifffahrt so schlecht wie möglich eingerichtet. Zwischen Alexandrien und dem Golfe von Tunis ist die einzige natürliche Rhede die von Tripolis. Und

¹ Gildemeister, GGN 1882, S. 444. ² Chau Ju-kua S. 28.
³ Merveilles de l'Inde, S. 46. ⁴ Edrisí ed. Dozy, S. 214. ⁵ Antiochia ist z. B. noch für Procop die erste aller römischen Städte des Orients (Heyd, Levantehandel I, 24). ⁶ Ibn Chordâdbeh, S. 153; Michael Syrus ed. Chabot, S. 527, 537. ⁷ Mas., I, 332. ⁸ Ja'qûbî, Geogr., Seite 327.

diese genügte selbst dem geringen Tiefgang der damaligen Schiffe nicht; die Einwohner unterstützten kostenlos auf ihren Booten die schwierige Landung der Fremden¹. Dann kam vor allem Tunis, der Hafen Qairawâns, ganz nahe der Stätte des alten seebeherrschenden Karthagos. Wohl in das 4./10. Jahrhundert fällt die Geschichte von den „Westlandfahrern“² in Lissabon. „Sie zogen aus, den Ozean zu erforschen, was darin sei und wie weit er reiche.“ Sie bauten — 8 Vettern — ein Transportschiff, taten Wasser und Lebensmittel für Monate hinein und stachen beim ersten Stoß des Ostwindes in See. Sie liefen etwa 11 Tage, kamen aber dann in ein Meer mit schweren Wellen, trüber Luft, vielen Klippen und wenig Licht³. Da fürchteten sie umzukommen, stellten ihre Segel auf die andere Hand und liefen 12 Tage nach Süden, bis sie zur Schafinsel kamen. Von da abermals 12 Tage weiter zu einer Insel mit Ackerbau. Dort wurden sie ergriffen, in die Hauptstadt gebracht, in das Gefängnis geworfen und nach drei Tagen durch einen arabischen Dolmetsch ausgefragt. Verbundenen Auges wurden sie beim nächsten Westwinde zur Küste gebracht und durften abfahren. Nach etwa drei Tagen kamen sie an ein von Berbern bewohntes Land. Nach Spanien zurück brauchten sie 2 Monate⁴.

Das Rote Meer war ob seiner Klippen und widrigen Winde gefürchtet; man konnte es nur am Tage befahren⁵ und seiner eigentümlichen Windverhältnisse wegen zu einer bestimmten Zeit nur von Norden nach Süden, zu einer anderen nur umgekehrt. Deshalb behielt die parallellaufende Wasserstraße des Niles auch für die Seeschifffahrt ihre große Wichtigkeit. Der Umschlagshafen war 'Aidâb, „tief und sicher, man fuhr durch eine Schlucht hinein“⁶. Die Waren Abessyniens, Jemens und Zanzibars wurden hier umgeladen, gingen auf 20 tägiger Wüstenreise nach Asuân oder Qûs und von da auf dem Nile nach Kairo⁷. Gegen Ende des 5./11. Jahrhunderts kam 'Aidâb zu großer Blüte, wurde „einer der ersten Welthäfen,“ aus unbekanntem Gründen ging der nordafrikanische Verkehr nach Osten hier durch, ja „von 450—660/1058—1258 sind sogar die ägyptischen Pilger über 'Aidâb gereist; erst im

¹ Ibn Hauqal, S. 46. ² So, mugarribûna ist zu lesen. ³ Den äußersten Ozean haben sich die Araber nach antikem Vorgange dunkel gedacht. So heißt auch im Osten das äußerste Meer al-bahr al-zeffî „Pechmeer“, weil „sein Wasser trüb, die Winde heftig und die Finsternis fast dauernd ist“ (Reinaud, Abulfedâ II, S. 25). ⁴ Edrisî ed. Dozy, S. 184. ⁵ Istachri, S. 30; Mas. III, 56; Edrisî ed. Brandel, S. 1. ⁶ Wüstenfeld, Qalqaşandî, S. 169. ⁷ Nâsir Chosrau, S. 64, der die Stadt im Jahre 442/1050 besuchte.

Jahre 823/1420 gab es seine Bedeutung an 'Aden ab¹. Damals wurde dort von jedem Pilger eine Steuer von 8 Dinaren erhoben². Auch der Reisende Ibn Ġubair fand im Jahre 579/1183 'Aidāb „einen der befahrensten Häfen der Welt, da dort die Schiffe aus Indien und Jemen landen, abgesehen von dem Pilgerverkehr.“ Als Hauptgut nennt er den indischen Pfeffer³.

Der Mas'ūdī schreibt im Jahre 332/943: „Ich habe eine gute Zahl von Meeren befahren, das Chinesische, das Römische, das Chazarische, das Rote und das Arabische Meer und habe darin unzählige Schrecken erfahren, schrecklicheres aber nicht erlebt als das afrikanische Meer.“ Er fuhr im Jahre 304/916 von Zanzibar (Qanbalū) nach 'Omān, die Schiffer, mit denen er die Hin- und die Rückreise gemacht hat, sind alle später auf dem Meere geblieben⁴. Zanzibars Herren waren damals schon Muhammedaner⁵; das äußerste Ziel der muhammedanischen Afrikafahrer war Sofālah (Mozambique), wo die Goldschätze des Maschonalandes lockten⁶, und woher hauptsächlich das Eisen nach Indien zur Verarbeitung gebracht wurde, das dort die hochwertigste Ware lieferte⁷. Die modernen Historiker wissen sogar ganz genau: um 908 wurden Mahdišu (Mogadoxo in Italienisch-Somal-Land) und Brawa, um 975 Kilwa in Deutschostafrika gegründet⁸. Das geht auf Rizbys „Report on the Zanzibar Dominions“, S. 47 zurück, der nach den heute dort umlaufenden Historien berichtet. Alte Quellen darüber haben wir nicht, vielleicht daß die süd-arabischen Geschichtsschreiber uns davon erzählen werden.

Das Persische Meer fing dem muhammedanischen Seemann bei 'Aden an, ging um Arabien herum in den persischen Meerbusen hinein und endete etwa da, wo heute Beluċistān beginnt. Alles andere war Indischer Ozean. Die beiden Meere hatten entgegengesetzte Fahrzeiten: war das eine ruhig, so war das andere bewegt, und umgekehrt. Die schlimme Zeit des Persischen Meeres beginnt mit der Herbst-, die des Indischen mit der Frühlingstag- undnachtgleiche. Das Persische Meer wird immer befahren, das Indische aber nur im Winter⁹. Dafür bildete ersteres das Hauptgebiet der Seeräuber, wegen derer namentlich die arabische Küste in übelstem Rufe stand. Schon um das Jahr 200/815 hatten die Einwohner Basrahs eine unglückliche Expedition gegen die Pi-

¹ Maqrizī, Chit. I, 194—97; 202—03. ² Edrīsī Jaubert I, 133.

³ S. 66. ⁴ Prair. I, 233f. ⁵ Prair. III, S. 31. ⁶ Mas. III 6.

⁷ Edrīsī Jaubert I, 65. ⁸ z. B. Schurtz in Helmolts Weltgeschichte, Bd. 3, S. 428. ⁹ Ibn Rosteh, S. 86f.

raten in Bahrain unternommen¹; im 4./10. Jahrhundert durfte man im Roten Meere die Schifffahrt nur mit Soldaten und namentlich Artilleristen (naffâtîn) an Bord wagen². Namentlich die Insel Soqotra galt als gefährliches Piratennest, an dem man nur mit Zagen vorbeifuhr. Es war der Stützpunkt indischer Seeräuber, die dort den Gläubigen auflauerten³. Als eine schimpfliche Sitte des bürgerlichen Lebens wurde der Seeraub nie aufgefaßt, nicht einmal als eine besondere und auffallende. Das Arabische hat kein eigenes Wort dafür gebildet; Istachrî (S. 33) nennt die Leute nicht einmal Seeräuber, sondern mit dem viel milderem Ausdruck „die Räuberischen“. Sonst braucht man den indischen Ausdruck „die Barken“⁴.

Die bedeutendsten Häfen des Reiches am Ozean waren: 'Aden, Sirâf und 'Omân. In zweiter Linie erst standen Basrah, Daibul (an der Mündung des Indus) und Hormuz, die Hafenstadt Kirmâns.

'Aden war der große Mittelpunkt des afrikanisch-arabischen, der Stützpunkt des chinesisch-indisch-ägyptischen Handels. Der Muqaddasî nennt es den „Vorplatz Chinas“⁵. Man konnte dort hören, daß ein Mann mit 1000 Dirhems auszog und mit 1000 Dinaren heimkam, daß ein anderer mit 100 auszog und mit 500 wieder einfuhr. Ein Dritter zog mit Weihrauch aus und kam dafür mit demselben Quantum Kampfer zurück⁶.

Sirâf war der Welthafen des Persischen Golfes, der den Export und Import für ganz Persien vermittelte⁷. Er war speziell der Hafen für China; sogar die jemenischen, dorthin bestimmten Güter wurden in Sirâf umgeschlagen⁸. Die dort erhobenen Schiffsgebühren betragen um 300/912 jährlich 253 000 Dinare⁹. Die Sirâfer waren die reichsten Kaufleute in ganz Persien; sie zeigten das hauptsächlich in ihren hohen, mehrstöckigen Häusern aus dem kostbaren Teakholz, ein Bekannter Istachrîs hatte 30 000 Dinare auf seine Wohnung verwandt. In der Kleidung aber waren die großen Handelsherren auffallend einfach, sodaß der Istachrî (S. 139) erzählt, man könne dort einen sehen, der 4 Millionen Dinare besitze oder noch mehr, und in seinem Anzug unterscheidet er sich nicht von seinen Angestellten. Sirâfer trieben auch

¹ Michael Syrus ed. Chabot, S. 514. ² Muq., S. 12. ³ Mas. III, 37; Muq., S. 14. ⁴ Gloss. Geogr., S. 195; Merveilles de l'Inde, S. 193. ⁵ S. 34. ⁶ Muq., S. 97. ⁷ Istachrî, S. 34. ⁸ Salsalet et-tawârîch ed. Langlès (verfaßt um 300 d. H.), S. 15. ⁹ Ibn al-Balchî, JRAS 1912, S. 888.

von Basrah aus ihre Geschäfte; Ibn Hauqal traf einen solchen, der gegen 3 Millionen Dinare Vermögen besaß, was der Reisende sonst nirgends gesehen hatte¹. Mancher Sirâfer verbrachte sein ganzes Leben auf dem Meere, was sich zu der Anekdote verdichtete, daß einer 40 Jahre lang von einem Schiff ins andere stieg und nie das Land betrat². Sirâfer war auch der damals berühmteste Rheder Muhammed ibn Bâbišâd, den ein indischer König als den hervorragendsten seiner Zunft abkonterfeien ließ. Denn „sie haben die Sitte, von allen Arten der Menschen die Ausgezeichnetsten abzubilden³.“ Diese Stellung Sirâfs brachte es mit sich, daß die Hauptsprache der muhammedanischen Indien- und Ostasienfahrer persisch war, wenigstens geben selbst die arabischen Schriften unserer Zeit viele Seemannsausdrücke persisch wie *nâchodâ* „Schiffspatron“⁴, *dîdbân* „Ausgucker“, *rubbân* (wohl *rah bân*) „Kapitän“. Dagegen führt „der Zurufer“, welcher des Lotsen Befehle dem Steuermann weitergibt, den auch sonst im arabischen Leben häufigen Namen *Munâdî*⁵. Die Kapitâne mußten schwören, „kein Schiff mutwillig dem Verderben preiszugeben, solange es noch existiere und das Geschick nicht über es hereinbreche“⁶.

Basrah war zwei Tagereisen flußaufwärts vom Meere entfernt⁷. Vor der Flußmündung lag als eine Art Helgoland, eine Insel mit dem kleinen Fort 'Abbâdân, dessen Bewohner sich durch Anfertigung von Halfamatten ernährten⁸, und wohin man ging, um Buße zu tun⁹. Hier wurde von den Schiffen Zoll erhoben¹⁰; auch eine Garnison gegen die Seeräuber lag da. Sechs Meilen weiter seewärts stand ein Pfahlbau: Hölzer (*chašabât*) waren in den Grund gerammt, darauf stand ein Wachturm, der nachts beleuchtet wurde, damit die Schiffe sich von der Stelle fern halten¹¹. Ein basrischer Dichter verspottet einen Klapperdürren:

¹ S. 206. ² *Istachri*, S. 138. ³ *Merv. de l'Inde*, S. 98.

⁴ Nicht „Kapitän“, wie gewöhnlich übersetzt wird; der heißt *ra's*, oder *rubbân* (*Muq.*, S. 31). Der *nâchodâ* Bâbišâd, der auf seinem Schiff fährt, hat z. B. „den *rubbân* seines Schiffes“ bei sich, der die Navigation besorgt. Irgendwelche nautische Geschicklichkeiten werden nie am *nâchodâ* gerühmt, stets am *rubbân*. Heute unterscheidet man am Roten Meere den *nâchodâ el-bahr*, „der wirkliche Schiffshauptmann, der die Matrosen befehligt und sonderbarerweise zugleich Steuermann und Pilot ist“, und den *nâchodâ el-berr*, den Rheder (v. Maltzan, *Meine Wallfahrt nach Mekka*, 1865, I, S. 71). ⁵ *Merveilles de l'Inde*, S. 23.

⁶ *Merv. de l'Inde*, S. 22. ⁷ *Istachri*, S. 79. ⁸ *Muq.*, S. 118.

⁹ *Wuz.*, S. 73. ¹⁰ *Jâq. Iršâd* I, 77. ¹¹ *Istachri* 32; *Muq.*, S. 12, welcher von mehreren „Häusern“ spricht, die beleuchtet wurden.

„Ein Gesicht wie 'Abbādān, nachher kommt für seinen Liebhaber nichts mehr als Holz¹.“

Im 4./10. Jahrhundert spricht Mas'ūdī von drei solchen Holztürmen², im 5./11. Nāsīr Chosrau von zwei³. Letzterer beschreibt sie genauer: „Vier große Pfähle von Teakholz sind in einem Viereck schräg eingerammt, sodaß die Basis breit, die Spitze schmal ist. Sie ragen 50 Meter über den Meeresspiegel auf, auf der Spitze ist ein viereckiges Häuschen für den Wächter erbaut.“ — Das deutet auf die Schwäche der Hafenstadt am Šatt el-'Arab hin: die seichte und enge Einfahrt. „Von 40 Schiffen, die hindurchfahren kommt eines wieder zurück,“ läßt sich der Muqaddasī erzählen⁴.

Die Geschichte der muhammedanischen Handelsfaktoreien im äußersten Osten war ziemlich bewegt⁵. Aus dem 8. Jahrhundert n. Chr. schon wird berichtet, daß die ausländischen Kapitäne im Seehandelsamt zu Canton eingeschrieben wurden, daß dieses Amt, bevor es die Erlaubnis zur Löschung der Ladung gab, Einsicht in die Schiffspapiere verlangte und den Ausfuhrzoll wie die Frachtgebühren erhob. Die Ausfuhr wertvoller und seltener Waren war verboten, Schmuggelversuche wurden mit Gefängnis bestraft⁶. Vielleicht bestanden damals muhammedanische Handelsfaktoreien auch schon an anderen chinesischen Orten, in Canton aber war die westliche Kolonie schon so zahlreich, daß sie im Jahre 758 n. Chr. die Stadt plündern, die Lager verbrennen und mit der Beute abfahren konnte⁷. Zu Anfang des 9. Jahrhunderts n. Chr. finden wir wieder in Canton an der Spitze der muhammedanischen Kolonie ein vom chinesischen Kaiser aufgestelltes muhammedanisches Haupt, das ihr Recht sprach, predigte und für den Kaiser von China im Kirchengebet betete⁸. „Wenn damals ein Schiff einlief, nahmen die Chinesen die Ladung, brachten sie in die Schuppen und übernahmen auf sechs Monate die Garantie dafür, bis der letzte der Seeleute eintraf, dann wurden drei Zehntel davon weggenommen, der Rest den Kaufleuten gegeben. Was die Regierung brauchte, nahm sie zu den höchsten Preisen, bezahlte bar ohne irgend eine Ungerechtigkeit. Dazu gehört der Kampf, den sie mit 50 000 Kupferstücken das Manā bezahlt. Wenn die Regierung ihn nicht nimmt, gilt der Kampf nur die

¹ Jatimah II, 134. ² Mas. I, 230. ³ S. 90. ⁴ S. 12. ⁵ Die chinesischen Quellen zuletzt zusammengestellt von Fr. Hirth und W. W. Rockhill, Chau Ju-kua, St. Petersburg, 1912, S. 9 ff. ⁶ Chau Ju-kua, S. 9. ⁷ Chau Ju-kua, S. 14 f. ⁸ Reinaud, Relation, S. 14.

Hälfte¹.“ Andere Einfuhrgüter waren Elfenbein, Kupferbarren Schildkrott und Rhinozeroshorn „aus dem die Chinesen Gürtel machten (?)“². In jener ganzen Zeit schifften nicht nur die Muslims nach China, sondern auch die „chinesischen Schiffe“ nach Omân, Siráf, Ubullah und Basrah³.

Die von den arabischen Seeleuten berichtete Zerstörung der muhammedanischen Handelsniederlassungen in China⁴, besonders in Khanfu (dem heutigen Canton)⁵, um das Jahr 880 n. Chr. wird von den chinesischen Annalen bestätigt. Mit dem Niedergang der Tangdynastie wurde in Südchina alles zugrunde gerichtet⁶, und das Bild des Seehandels verschob sich. Die wesentlich die Sachlage des 4./10. Jahrhunderts abspiegelnden Merveilles de „l'Inde“ zeigen, daß zu ihrer Zeit Kalah oder Kedah auf Malakka, die Vorgängerin des heutigen Singapur, den Endpunkt der muhammedanischen Schifffahrt bildete. Abû Dulaf sagt das ausdrücklich: „Kalah ist der Anfang Indiens und der Endpunkt der Schifffahrt, weiter können die Schiffe nicht, da sie sonst untergehen“⁷. Ebenso der um 332/944 schreibende Mas'ûdi: In Kalah treffen sich heute die Muhammedaner von Siráf und 'Omân mit den von China kommenden Schiffen. Dort besteigt auch der nach China reisende Kaufmann aus Samarqand ein chinesisches Schiff⁸. Am Ende des 10. Jahrhunderts aber machte die chinesische Regierung große Anstrengungen, den Überseehandel wieder direkt ins Land zu ziehen. Eine Gesandtschaft wurde ausgeschiedt, um „die fremden Kaufleute des Südmeeres und die über See in fremde Länder gehenden“ einzuladen, nach China zu kommen, und ihnen Vergünstigungen für die Einfuhr zu versprechen. Im Jahre 971 n. Chr. wurde das Seeamt zu Canton reorganisiert, ca. 980 wurde der auswärtige Handel zum

¹ Reinaud, Relation, Seite 36. ² Reinaud, Relation, Seite 35.
³ Mas. I, 308; Hirth und Rockhill in Chau Ju-kua, S. 15, Anm. 3, erklären es für äußerst unwahrscheinlich, daß diese „chinesischen Schiffe“ Chinesen gehörten oder von ihnen gesteuert wurden, weil den Chinesen bis ans Ende des 12. Jahrhunderts sogar die Namen 'Aden und Siráf unbekannt waren. Dazu stimmt, daß auch die Araber nie von chinesischen Seeleuten zu erzählen haben, und daß mit der Zerstörung der muhammedanischen Faktoreien in China auch die „chinesischen Schiffe“ nicht mehr ins arabische Wasser kommen. Es werden also muhammedanische „Chinafahrer“ darunter zu verstehen sein. ⁴ Reinaud, Relation, S. 62 ff. u. Mas'ûdi (I, 302); Abulfidâ Annalen, Jahr 264.
⁵ Für die Gleichstellung siehe Fr. Hirth und W. W. Rockhill, Chau Ju-kua, S. 15. ⁶ Riechthofen, China I, 572. ⁷ Jáq. III, S. 453. ⁸ I, 308.

Staatsmonopol, und Privatgeschäfte mit Fremden sollten mit Brandmarkung des Gesichtes und Verbannung bestraft werden. Damals und in den folgenden Jahren werden eine Reihe muhammedanischer Kaufleute erwähnt, die den Hof des chinesischen Kaisers besuchen und dort auffallend freundlich aufgenommen werden. Im Jahre 976 n. Chr. führte ein Araber dem chinesischen Hofe den ersten schwarzen Sklaven zu, im 11. Jahrhundert haben die reichen Leute in Canton deren schon eine Menge¹. Außer in Canton saßen auch in Tsüan chou schon länger fremde Kaufleute; im Jahre 999 wurden außerdem noch in der Hafenstadt Hang chon und Ming chon Seehandelsämter eröffnet, „auf Ersuchen und zur Bequemlichkeit der fremden Beamten“². Ein im Jahre 1178 schreibender Chinese erklärt: „Von all den reichen fremden Ländern, die einen großen Vorrat von köstlichen und mannigfaltigen Gütern haben, übertrifft keines das Reich der Araber. Nach ihnen kommt Java, das dritte ist Palembang (Sumatra), viele andere kommen darnach“³. Derselbe berichtet auch über eine weitere Neuerung der Schiffahrt nach China: „Die vom Lande der Araber (Ta-shi) Kommenden reisen zuerst südwärts nach Quilon (Malabar) auf kleinen Schiffen und laden dort in große um, worauf sie ostwärts nach Palembang (Sumatra) fahren“⁴. Der Weg nach China wurde von den Monsuntriften diktiert, die allein die Hochseeschiffahrt ohne Kompaß ermöglichten; er ist in der *Salsalet et-tawârich ed. Langlès* (bei Reinaud, *Relation des voyages*, Paris 1845) S. 16 ff. und bei Ibn Chordâdbeh S. 61 ff. beschrieben, auch noch in den *Merveilles de l'Inde* zu rekonstruieren. Man fuhr die indische Küste entlang, oder von Maskat direkt in etwa einem Monat nach dem malabarischen Hafen Kûlam (heute Quilon), ließ dann Ceylon rechts liegen und ging nach den Nikobaren (10—15 Tage von Ceylon), dann nach Keda auf Malakka — von Quilon aus eine Fahrt von etwa einem Monat⁵ — dann nach Java und der Sundainsel Mâ'it. Von da in 15 Tagen nach Kamboğa, darauf Cochinchina und China. Die chinesische Küste allein beanspruchte zwei Monate Fahrzeit, überdies mußte man, da es dort jedes halbe Jahr nur einen Wind gibt, den günstigen abpassen⁶. Auf dem Heimwege fuhr man 40 Tage von

¹ Chau Ju-kua, S. 31 f. ² Chau Ju-kua, S. 17 ff., 119. ³ *Ibid.*, S. 23. ⁴ *Ibid.*, S. 24. ⁵ Auch der Chinese Chau Ju-kua im 13. Jahrhundert rechnet mit dem Monsun einen Monat von Sumatra nach Malabar (Chau Ju-kua, S. 87). ⁶ Marco Polo III, 4. Ebenso war auch schon im 5. Jahrhundert n. Chr. der Pilger Fa Hien von Indien nach Hause gefahren. Chau Jukua, S. 27 f.

Tsuanchou nach Atjeh (Nordwestspitze von Sumatra), wo man handelte, und stach im nächsten Jahre wieder in See, um mit Hilfe der regelmäßigen Winde in etwa 60 Tagen heimzukommen¹. Beim Fehlen aller Navigationsinstrumente war diese Reise ein Abenteuer; ein Kapitän, der sie siebenmal machte, wird mit der größten Bewunderung genannt². „Wenn einer auf der Hinreise wohlbehalten blieb, war es ein Wunder; auch heil zurückzukehren, schier unmöglich³.“ Sodaß es nicht wunder nimmt wenn beim ersten Anblick der Heimat der Ausgucker vom Mast herunterruft: „Gott erbarme sich aller, die rufen: Gott ist groß!“ und alles antwortet: „Gott ist groß!“, sich beglückwünscht und weint vor Freude und Seligkeit⁴.

¹ So wenigstens erzählt ein chinesischer Bericht des 12. Jahrhunderts n. Chr. Chau Ju-kua, S. 114. ² Merv. de l'Inde, S. 85.

³ Dasselbst. ⁴ Merv. de l'Inde, S. 91.