

gehen und sich mit Gewalt der Waffen den Weg nach den Tsung-ling-Pässen, dem Imaus der Griechen und Römer, und darüber hinaus nach Culturländern zu bahnen, deren Existenz ein einzelner Reisender kurz zuvor für die erstaunten Chinesen zum ersten Mal entdeckt hatte. Die Seide ist das treibende Moment, welches durch ein Jahrhundert den Verkehr aufrecht erhält. Die Chinesen ziehen reiche Kundschaft über noch ferner wohnende Völker ein und bewahren sie in Aufzeichnungen für folgende Generationen, während von Westen her nur die unmittelbar jenseits der Tsung-ling-Pässe wohnenden Völker Gesandtschaften nach China schicken und wol von der Grösse und dem Reichthum des Landes einen Begriff bekommen, der sich in unbestimmten Umrissen weiter verbreitet, in Betreff der geographischen Auskundschaftung jedoch weit hinter den Chinesen zurückbleiben. Aber die Beziehungen sind nicht von Dauer. Die Chinesen verlieren ihren Halt im Tarym-Becken, und der Verkehr erlischt. Noch zweimal wiederholen sich ähnliche Episoden; das erste Mal um 100 n. Chr., als die römische Macht am weitesten nach Osten reichte und mit der chinesischen beinahe in Berührung kam. Eine bessere Bekanntschaft als das erste Mal konnte angebahnt werden. Aber sie war von kurzer Dauer, und noch erscheinen die Chinesen den Mittelmeervölkern nur in nebelhaften Umrissen, während sie selbst eine weit bessere Kunde von dem Römischen Reich erhalten. Wiederum folgt eine vollständige gegenseitige Entfremdung. Dunkle Nacht deckt den weiten Zwischenraum zwischen den Culturvölkern des Westens und des Ostens; und als die Chinesen im siebenten Jahrhundert zum dritten Mal ihre Macht über die Steppen hinweg nach Westen ausdehnen, da finden sie dort kaum ein Volk, welches das Interesse hat, von ihrem eignen Land mehr als die Thatsache der blossen Existenz zu erfahren, wenn auch manches sich bestrebt, von einer politischen Verbindung mit ihnen Nutzen zu ziehen. Ihre Macht ist hin, als der geistige Aufschwung der Araber beginnt. Beinahe erfolglos für die östliche Ausbreitung der geographischen Kenntnisse in West-Asien und Europa geht daher diese Periode der chinesischen Machterweiterung vorüber, und abermals beschränkt das Tarym-Becken den Gesichtskreis von beiden Seiten durch mehrere Jahrhunderte. Da verbindet plötzlich das aus furchtbaren Vernichtungskriegen erstandene Mongolenreich alle Länder, von China bis nach Europa hinein, zu einem Ganzen. Frei ist der Verkehr fast über den ganzen Continent, und zum ersten Mal kommt, wenn auch noch von Wenigen beachtet, bestimmtere Kunde vom fernen Kataya nach Europa. Aber die Mongolenmacht zerfällt, und hermetischer als seit andert-halb Jahrtausenden sind Osten und Westen von einander geschieden.

Schon in früher Zeit sehen wir neben diesen periodischen Berührungen über die Steppenländer hinweg einen Verkehr auf dem Seeweg sich anbahnen. Auch er war Schwankungen unterworfen. Am lebhaftesten ist er zur Zeit der arabischen Schifffahrt im 8ten und 9ten Jahrhundert. Aber erst mit der Entdeckung des Seeweges um das Cap der Guten Hoffnung nimmt er einen Aufschwung, der schliesslich zu einer genaueren gegenseitigen Kenntniss führen musste. Selbst nach dieser wichtigen Epoche währt es noch längere Zeit, bis es in Europa klar wird, dass das