

in den Besitz von Aegypten gesetzt hatte, reichte unter den Omaiaden und Abassiden die Küste des arabischen Reiches von Massaua bis jenseits des Indus-Delta's und umsäumte Aegypten, Arabien und Persien. Sie umschloss eine Anzahl bedeutender Seehäfen, und darunter diejenigen, welche den ostindischen Handel beherrschten. Allerdings blieben wahrscheinlich noch immer die Perser die vorwiegenden Rheder und Schifffahrer; aber sie segelten unter der Flagge des Khalifen, und der grosse Aufschwung der Unternehmungen hing grossentheils mit der weltlichen und geistigen Macht des Islam zusammen. Die Khalifen selbst mochten die Befestigung ihrer Macht zur See erstreben. Schon im Jahr 637 konnte OMAR eine Flotte von dem Hafen von Oman nach dem Indus und der Westküste von Indien ausschicken, wo arabische Kaufleute sich in verschiedenen Handelsstädten festsetzten<sup>1)</sup>. Zu höherer Blüthe gedieh der Handel, als die Abassiden den Sitz der Regierung nach dem Tigris verlegten und in *Baghdad*, der reichsten Stadt des Orients, ein Reich beherrschten, das zwischen dem Mittelmeer und Indien weite Länderstrecken umfasste. Der Seehafen von Baghdad war *Sirāf*, später die Insel *Kisch* und noch später *Hormuz*, welches seine Bedeutung bis zum Ende des Mittelalters behielt. Wir haben im vorigen Abschnitt (S. 520) gesehen, dass die Schifffahrt der Araber und Perser vor dem Ersten des Islam nur wenig über Ceylon hinaus ging, und die Chinesen ihnen nicht nur bis dort entgegen kamen, sondern bis in den Euphrates hinaufgingen, und ihre Handelsflotten vor *Sirāf* und *Hormuz* lagen. Zur Zeit der Thronbesteigung der TANG stand die Ausdehnung des chinesischen Seeverkehrs auf ihrem Höhepunkt. In den Annalen des ersten Jahrhunderts dieser Dynastie wird der Cours der Dschunken über Ceylon nach *Sirāf* genau beschrieben. EDRISI führt sogar *Aden* und *Baroch* als Orte an, die von ihnen besucht wurden. In damaliger Zeit spielten die Chinesen in den Häfen Indiens und des Persischen Meeres eine ähnliche Rolle, wie sie im Anfang dieses Jahrhunderts die Europäer in den Häfen China's hatten. Sie brachten ihre Waaren und die Schätze von Hinterindien zu Markt und tauschten dafür ein was sie bedurften. Die Kenntniss des Compasses und die Erfahrung erlaubten ihnen grössere Freiheit in der Bewegung als die Araber sich zutrauen durften, und ihre Schiffe waren denen des Westens weit überlegen.<sup>2)</sup>

Allein die Araber lernten, wie es scheint, bald den Compass kennen; und die Concurrenz um die Vortheile des Handels brachte sie gewiss auch dazu, sich im

1) REINAUD, *Relation des voyages faits par les Arabes etc. Discours préliminaire* p. XLVI ff.

2) Die chinesischen Schiffe waren so stark gebaut, dass ihre Führer es wagen konnten auf das hohe Meer hinauszufahren; die der Araber hingegen waren ungefähr in demselben Zustand geblieben, in dem sie sich zur Zeit der Römer befunden hatten. Sie waren aus »Kokos-Planken« gebaut, die mit hölzernen Klammern zusammengehalten wurden; dies geschah, weil im Indischen Meer das Eisen schnell abgenutzt wird. Die Taue waren aus den Fasern der Kokosnüsse zusammengeflochten. Wegen dieser Bauart ihrer Schiffe mussten die Arabischen Seefahrer sich so viel als möglich in der Nähe der Küsten halten. LASSEN, IV, p. 915. — ABU SAÏD (s. unten) sagt, dass die Araber die einzige Nation seien, deren Schiffe ohne Eisen zusammengefügt seien, und schliesst aus dem Umstand, dass im mittelländischen Meer die Trümmer eines so gebauten Schiffes erschienen, dass eine Meeresverbindung von China aus um das nördliche Asien herum vorhanden sein müsse.