

in seinem Fach gewonnen. Das von ihm hinterlassene Werk ist ein praktischer Rathgeber auf dem Gebiet der Geographie des Welthandels, soweit er dessen Wege kannte. Eine Zeitlang hatte er in *Tana* am Schwarzen Meer, das von einer venezianischen Handelscolonie ein grosses Emporium geworden war¹⁾, gewohnt. Nach den Nachrichten, die er dort gesammelt hatte, beschreibt er die Handelsstrasse von *Tana* nach China, und zwar in solcher Weise, dass wir annehmen müssen, sie habe damals vielfach zum Reisen und zum Verkehr gedient. Der Bericht ist eines der wichtigsten Documente über die transcontinentalen Handelsbeziehungen; denn etwas Aehnliches hätte weder vorher noch nachher geschrieben werden können. Von *Tana* reiste man zu Wagen nach Astrachan, das man in 25 Tagen mit Ochsen gespann und in 10 bis 12 Tagen mit Pferden erreichte. In einem Tag von dort gelangte man nach *Sarai*, der grossen, später von TIMUR gänzlich zerstörten Hauptstadt des Reiches Kiptshak, an der Wolga. Dann ging es zu Wasser oder zu Lande in acht Tagen nach *Saracanco* (dem *Saraitshik* anderer Schriftsteller) am Ural-Fluss, eine Tagereise vom Kaspischen Meer entfernt²⁾. Hier miethete man Kameelwagen und gelangte in 20 Tagen nach *Organçi*, der ehemaligen Hauptstadt des jetzigen Khiwa, und gegenwärtig als Urgendsch bekannt. Dies war eine beträchtliche Handelsstadt. In 35 bis 40 Tagen kam man, immer noch in Kameelwagen, nach *Oltrarre*, welches diejenigen, die ohne Waaren gingen, in 50 Tagen von *Saracanco* erreichen konnten. Dies ist *Otrār*, einst eine der grössten Städte von Turkestan; sie lag in geringer Entfernung westlich von der heutigen Stadt Turkestan. Nun verliess man das ebene Steppenland, und daher geschah der weitere Transport mit Eseln. In 45 Tagen kam man nach *Armalec* (d. i. Almalik, s. oben S. 584) und von dort nach *Camexu* (Kan-tshóu-fu, wie YULE zuerst gezeigt hat) in 70 Tagen. Dann hatte man noch 45 Tage zu Pferde zurückzulegen, um an einen Fluss zu gelangen, auf dem man nach *Cassai*³⁾, d. i. Hang-tshóu-fu, hinabfahren konnte; von dort konnte man in dreissig Tagen nach der Reichshauptstadt gelangen. — Es lässt sich hieraus nicht klar entnehmen, welcher Weg damals von den Handelsreisenden von Ili (Almalik) aus eingeschlagen wurde. Die Frist von 70 Tagen, welche für die erste Strecke bis Kan-tshóu-fu angesetzt ist, stimmt mit den Entfernungen auf der grossen Reichsstrasse gut überein⁴⁾. Was die zweite Strecke, auf chinesischem Boden, betrifft, so macht es die für die Reise festgesetzte Zeitfrist

1) S. über *Tana* und seine Bedeutung bei HEYD, *le Colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel medio evo* (aus der Tübinger Zeitschrift für Staatswissenschaft übersetzt), vol. II, Venezia 1868, p. 54 ff.

2) In dieser und den folgenden Identificationen folge ich YULE's Commentar zu PEGOLOTTI's Beschreibung des Weges nach Cathay (*Cathay* p. 287, 288).

3) Die Aussprache *Cassai* für das *King-szě* der Chinesen, das *Quinsay* von MARCO POLO, *Khansa* von ABULFEDA scheint damals allgemeiner gewesen zu sein; denn ebenso findet sich der Name in dem »Buch von dem Reich des Grossen Khan« welches der Erzbischof von Soltania um das Jahr 1330 schrieb. Auch diese unzweifelhafte Deutung stammt von YULE.

4) Es wird gerechnet: von Ili nach Barkul 3210 li
 - Barkul nach Hami, 330 -
 - Hami - Sü-tshóu 1560 -
 - Sü-tshóu - Kan-tshóu 500 -,

also zusammen 5600 li, oder 56 gute Tagereisen, die sich bei einigem Aufenthalt leicht auf 70 steigern.