

A. Herrmann: Ein alter Seeverkehr zwischen Abessinien und Süd-China. 553

pfaden ergänzt ihn. Wegen dieser Eigenart des Verkehrs hat jedes Stromgebiet seine eigene Kultur, wie im Osten meines Gebietes.

Die bedeutenden Städte liegen am schiffbaren Wasserweg, mit einziger Ausnahme der Stadt Kuhseng, die nur politische, jedoch nicht wirtschaftliche Bedeutung besitzt.

Entsprechend seinen Naturverhältnissen ist das Gebiet ein über-völkertes Land, so daß bereits seit alter Zeit eine starke Auswanderung von hier stattfindet.

2545

#### IV.

### Ein alter Seeverkehr zwischen Abessinien und Süd-China bis zum Beginn unserer Zeitrechnung.

Von Dr. A. Herrmann, Charlottenburg.

Die Chinesen sind von Natur kein seefahrendes Volk, so daß in der älteren Zeit ihr ganzer Handel auf das Binnenland beschränkt blieb. Eine Bevölkerung, die Seehandel trieb, lernten sie zum ersten Male kennen, als ihr Kaiser Ts'in Schi-huang-ti die hafendreiche Küste Süd-Chinas und Tungking eroberte (um 220 v. Chr.<sup>1)</sup>). Aber sie selbst hielten sich weiterhin von der Seeschiffahrt fern, auch als das Küstengebiet unter dem Kaiser Wu-ti, den mächtigsten aus dem glanzvollen Hause der Han, dem Reiche endgültig einverleibt wurde (110 v. Chr.). Die chinesische Politik war nämlich damals hauptsächlich nach dem Innern und Westen Asiens gerichtet; man hatte auf dem Landwege soeben eine neue Kulturwelt entdeckt, und denselben Weg durch Inner-Asien benutzte man, um mit ihr in dauernde Verbindung zu treten, die mit einigen Unterbrechungen von 114 v. bis 127 n. Chr. bestanden hat.<sup>2)</sup>

Die Verbindung zur See blieb den fremden Handelsvölkern vorbehalten. Welche Wege man zu diesem Zwecke einschlug, darüber belehren uns vor allem der Periplus des Erythräischen Meeres (um 90 n. Chr.<sup>3)</sup>), eine Art Segelhandbuch über die Fahrten durch den Indischen

<sup>1)</sup> Über die Legende, daß im Jahre 1110 v. Chr. eine Gesandtschaft aus Yüetsch'ang (Tungking?) am kaiserlichen Hof empfangen und zurückgeleitet sei, vgl. F. Hirth, The ancient history of China to the end of the Chou-Dynasty, New York 1908, S. 126 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. meine Abhandlung: „Die alten Seidenstraßen zwischen China und Syrien“, I, Berlin 1910, S. 1—10 (Sieglins Quellen u. Forschungen zur alten Geschichte und Geographie, Heft 21).

<sup>3)</sup> Nach B. Fabricius (Einleitung zu seiner Textausg.) u. a. soll der Periplus kurz vor dem Jahre 77 n. Chr., wo die Naturgeschichte des älteren Plinius erschien, geschrieben sein; den angeführten Grund halte ich aber nicht für zwingend. Demgegenüber ist entscheidend, daß der im Kap. 64 geschilderte Landverkehr von

Ozean, und die Geographie des Claudius Ptolemäus (um 150 n. Chr.). Beide Werke behandeln jedoch nur die Verhältnisse, wie sie von der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. an bestanden; über die Anfänge des Seeverkehrs nach China geben sie uns keine Aufschlüsse. Diese Lücke wird durch einen chinesischen Bericht ausgefüllt, der bis vor kurzem unbekannt geblieben ist; er findet sich im 28. Kapitel der Annalen der früheren Han-Dynastie (Ts'ien Han-schu, Zeitraum 206 v. bis 24 n. Chr.) und ist erst im vorigen Jahre durch den Sinologen P. Pelliot ans Licht gezogen<sup>1)</sup>. Am meisten interessieren dort die Angaben über einen anscheinend wiederholt benutzten Seeweg, der nach einem in weiter Ferne gelegenen Lande Huang-tsch'i führte. Beim ersten Lesen erscheint einem der Inhalt des Textes rätselhaft und wertlos. Erst eine eingehende Prüfung der geographischen Angaben macht das Dokument zu einer wertvollen Quelle.

Der chinesische Text über den Seeweg nach Huang-tsch'i lautet nach Pelliot's Übersetzung folgendermaßen:

„I. Wenn man von den Grenzstationen von Ji-nan (nördliches Annam), Hsü-wön und Ho-p'u (zwei Präfecturen an der Südküste von Kuang-tung) ausgeht und mit dem Schiff etwa 5 Monate fährt, so gelangt man nach dem Königreich Tu-yüan. Nach einer weiteren Schifffahrt von etwa 4 Monaten kommt man nach dem Königreich I-lu-mo. Nach 20 Tagen ist man im Königreich Schön-li. Reist man dann etwa 10 Tage zu Lande, so gelangt man nach dem Königreich Fu-kan-tu-lu. Fährt man von dort im Schiff weitere 2 Monate, so erreicht man das Königreich Huang-tsch'i. In seinen Sitten ist das Volk im ganzen den Leuten von Tschu-yai (Kiung-tschou auf der Insel Hai-nan) ähnlich.

„Diese Inseln (oder Länder) sind groß, ihre Bewohner sind zahlreich und besitzen viele fremde Produkte. Von der Zeit des Kaisers Wu-tian (140—86 v. Chr.) haben sie alle Tribut gebracht. Es gibt dort höhere Dolmetscher, die mit der Verwaltung des Palastes betraut sind (Eunuchen!). Mit ausgehobenen Mannschaften durchfahren sie das Meer und kaufen glänzende Perlen, Glas(?), Edelsteine und sonstige fremde Produkte ein, wogegen sie Gold und verschiedene Seidenwaren eintauschen. In den Ländern, die sie besuchen, liefert man ihnen Lebensmittel, und die Einheimischen verkehren mit ihnen. Die Handelsschiffe der Barbaren befördern sie der Reihe nach an ihren Bestimmungsort. Auch die Barbaren ziehen aus diesem Handel Nutzen; oder sie berauben und töten die Reisenden. Diese

---

China nach Baktrien erst für das Jahr 87 n. Chr. zutrifft, wo die etwa sechzig Jahre lang unterbrochenen Handelsbeziehungen wieder aufgenommen wurden. Hiernach kommt für die Niederschrift des Periplus ungefähr das Jahr 90 n. Chr. in Frage.

<sup>1)</sup> T'oung pao 1912, S. 457—59 (ohne geographischen Kommentar).

haben außerdem die Stürme zu fürchten, in denen sie durch Ertrinken den Tod finden. Wenn nichts von allen diesen Fällen eintritt, verwenden sie auf die Aus- und Heimreise mehrere Jahre. Die großen Perlen erreichen eine Größe von sieben Zoll.

„2. In der Zeit des Kaisers P'ing, und zwar zwischen 1—6 n. Chr., hatte Wang Mang, als er die Regierung umbildete, den Wunsch, die Kraft seiner Majestät zu offenbaren; er sandte reiche Geschenke an den König von Huang-tsch'i mit dem Auftrage, dieser solle ihm eine Gesandtschaft schicken, um ihm als Tribut ein lebendes Rhinoceros zu überbringen.

„Fährt man von Huang-tsch'i zu Schiff etwa 8 Monate, so kommt man nach P'i-tsung. Nach einer weiteren Schifffahrt von 2 Monaten erreicht man die Grenze von Hsiang-lin (mittl. Annam, bei Tourane) und von Ji-nan (nördl. Annam). Man sagt, daß sich südlich von Huang-tsch'i das Königreich Ssü-tsch'öng-pu befinde. Von dort kehrten die abgesandten Dolmetscher der Han zurück.“

Schon Pelliot<sup>1)</sup> hat darauf hingewiesen, daß diesem chinesischen Bericht zwei Urquellen zugrunde liegen. Die erste — sie ist hier mit 1 angegeben — reicht zurück bis in die Zeit des Kaisers Wu-ti (140—86 v. Chr.). Den terminus ante quem können wir aus der Notiz bestimmen, daß das Volk von Huang-tsch'i in seinen Sitten dem von Tschu-yai ähnlich sei. Tschu-yai, das heutige Kiung-tschou auf Hai-nan, war in der Zeit von 110 bis 48 v. Chr. eine besondere chinesische Präfektur; von da an war die ganze Insel unter dem neuen Namen Tschu-lu der auf dem gegenüberliegenden Festlande befindlichen Präfektur Ho-p'u untergeordnet, welcher sie bis in die Zeit der späteren Han-Dynastie angehörte<sup>2)</sup>. Aus diesen Tatsachen geht hervor, daß die erste Urquelle aus der Zeit vor dem Jahre 48 v. Chr. stammt, als der Name Tschu-yai noch gebräuchlich war. Die zweite Urquelle behandelt, wie ohne weiteres zu ersehen ist, die Zeit des Thronprätendenten Wang Mang im Beginn unserer Zeitrechnung. Beiden Urquellen ist das gemeinsam, daß sie einen Seeweg von der Südküste Chinas bis nach einem Königreich Huang-tsch'i beschreiben; jedoch besteht der Unterschied, daß nicht dieselben Zwischenstationen genannt werden und nach der einen Urquelle die Reisedauer insgesamt 12, nach der anderen 10 Monate beträgt.

Wenn wir fragen, welche Völker an dem oben geschilderten Verkehr teilgenommen haben könnten, so kommen in der Zeit, wo die erste Urquelle entstand, im Osten die Bewohner der hinterindischen Küsten und

<sup>1)</sup> Ebenda S. 460.

<sup>2)</sup> Vgl. W. F. Meyers, A historical and statistical sketch of the island of Hai-nan; Journ. North-China Branch R. Asiat. Soc., N. S. VII, 1871—2, S. 1 ff.

der benachbarten Sunda-Inseln in Betracht, im Westen ist es am ehesten die durch ihren frühen Seehandel bekannte Bevölkerung Süd-Arabiens. Als dann im Jahre 30 v. Chr. Ägypten römische Provinz wurde, traten die Kauffahrer des römischen Reichs in erfolgreichen Wettbewerb, so daß der indische Seehandel bedeutend zunahm. In diese Zeit fällt die Abfassung der zweiten chinesischen Urquelle.

Was zunächst die Mitteilungen über das Königreich Huang-tsch'i, den Terminus der Seefahrten, anbelangt, so wird ihre Glaubwürdigkeit durch eine besondere Nachricht, die sich im 12. Kapitel der selben Han-Annalen findet, außer allen Zweifel gesetzt. Hier lesen wir daß im Frühling des Jahres 2 n. Chr. aus Huang-tsch'i ein Rhinoceros als Tribut gebracht sei; zu diesem Zwecke hatte ja, wie der obige Bericht sagt, Wang Mang eine Gesandtschaft nach Huang-tsch'i ausgesandt. Zu erwähnen ist auch eine Nachricht aus dem 2. Jahrhundert n. Chr.: „Das Königreich Huang-tsch'i befindet sich im Süden von Ji-nan (nördl. Annam); es ist 30 000 li von der (chinesischen) Hauptstadt entfernt“<sup>1)</sup>. Eine solche Ansicht darf natürlich nicht wörtlich aufgefaßt werden, sie beweist aber, daß die alten Chinesen in weitester Ferne ein Land Huang-tsch'i kannten.

Der Seeweg, auf dem man Huang-tsch'i erreichte, folgte damals sicherlich den Küsten des Festlandes; die Fahrten gingen noch recht langsam vonstatten, in diesem oder jenem Hafen wurde längerer Aufenthalt genommen, besonders wenn zur Weiterfahrt ein anderes Schiff benutzt werden sollte. Daher ist es begreiflich, daß die ganze Fahrt 12, bzw. 10 Monate in Anspruch genommen haben soll. Aber die Zahl der Monate erscheint doch wiederum so groß, daß wir uns veranlaßt sehen, Huang-tsch'i nicht in Indien, sondern weiter westlich zu suchen. Wenn es heißt, daß man dort ähnliche Sitten fände wie in Tschu-yai auf der Insel Hai-nan, so soll damit wohl im ganzen gesagt werden, daß die Bevölkerung auf niedriger Kulturstufe stände. Hiernach können die Ägypter oder ein Handelsvolk am Persischen Golf nicht in Frage kommen.

Unser Versuch, die Lage von Huang-tsch'i zu bestimmen würde zu keinem positiven Resultat führen, wenn uns nicht zugleich indirekt gesagt wäre, daß dort das Rhinoceros beheimatet sei. Die Griechen und Römer kannten sowohl das indische als auch das afrikanische Rhinoceros, jenes mit einem, dieses mit zwei Hörnern auf der Nase; in der Arena zu Rom erschien seit dem Kaiser Augustus gewöhnlich das äthiopische Nashorn, das man auf dem Wege über Ägypten aus Abessinien und Nubien einfuhrte<sup>2)</sup>. Höchst bemerkenswert ist, daß der Periplus des Ery

<sup>1)</sup> T'oung pao 1912, S. 459.

<sup>2)</sup> Vgl. O. Keller, Die antike Tierwelt, I, Leipzig 1909, S. 383 ff.

thräischen Meeres, der uns über die verschiedensten Handelsprodukte der einzelnen Länder am Indischen Ozean unterrichtet, nirgends das Horn des indischen Rhinozeroses, sondern nur das des äthiopischen erwähnt (Kap. 6 u. 17); das indische scheint er überhaupt nicht zu kennen, weil er es in der Aufzählung der wilden Tiere Indiens ganz übergeht (Kap. 50). Dagegen wird ausdrücklich hervorgehoben, daß das Nashorn im Innern des Axumitischen Reiches, des alten Abessinien, lebe (Kap. 4). Mit diesen Tatsachen stimmt vortrefflich überein, was wir über die Lage von Huang-tschì gesagt haben. Wenn man dazu in Betracht zieht, daß die am Roten Meer wohnende Bevölkerung Abessinien als Nachbar der seetüchtigen Volksstämme Süd-Arabiens schon seit alters dem Seehandel zugetan gewesen sein muß, so bleibt uns keine andere Wahl, als auf sie den chinesischen Namen Huang-tschì zu übertragen.

Leider ist es nicht möglich, die chinesische Darstellung durch gleichzeitige Nachrichten aus dem Westen zu ergänzen, da die abessinische Geschichte erst im Anfange unserer Zeitrechnung — bis dahin reicht gerade der obige Bericht — aus ihrem Dunkel heraustritt<sup>1)</sup>. Soviel scheint aber festzustehen, daß es im 1. Jahrhundert v. Chr. einen Einheitsstaat mit Axum als Mittelpunkt noch nicht gegeben hat. Andererseits haben die italienischen Ausgrabungen in dem alten Hafenplatz Adulis (bei Massaua) einen früheren Außenhandel ergeben, der vielleicht sogar vor die Zeit der Ptolemäer in Ägypten zurückreicht. An dieser Stelle dürfen wir also den Endpunkt des Seeweges nach Huang-tschì suchen.

Welcher Name der chinesischen Bezeichnung zugrunde liegt, dafür scheint die durch den griechischen Reisenden Kosmas erhaltene Inschrift von Adulis einen sicheren Anhaltspunkt zu geben. Dieses wertvolle Dokument gehört der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. an, steht also unserer chinesischen Beschreibung zeitlich sehr nahe; in griechischer Sprache behandelt es die Großtaten des Begründers des Axumitischen Reiches. Unter den Völkern, die der König im Osten und Süden von Axum unterworfen haben will, steht an erster Stelle das Γάζη ἔθνος; hierzu bemerkt ein Scholion: „Γάζην λέγει τοὺς [Ἀ]ξωμίτας ἀχρη [γὰρ καὶ] τοῦ νῦν Ἀγάζη αὐτοὺς ὀνομά[ζου]σι.“ Das ist das an der Küste wohnende Volk der Ge'ez oder Ag'āzī, nach dem die Sprache der alten Axumiten ihren Namen erhalten hat<sup>2)</sup>. Da wir voraussetzen dürfen, daß der alte Laut Huang-tschì von dem heutigen

<sup>1)</sup> Vgl. Dillmann, Über die Anfänge des Axumitischen Reiches, S. 188 ff. (Philol. u. histor. Abh. Kgl. pr. Akad. Wiss. Berlin 1878). Deutsche Aksum-Expedition, Bd. I: E. Littmann u. Th. v. Lüpke, Reisebericht der Expedition, Topographie und Geschichte Aksums, Berlin 1913, S. 42 ff.

<sup>2)</sup> Deutsche Aksum-Exped., I, S. 43.

kaum abweicht, so dürfen wir aus seinem nahen Anklang an Ag' eine etymologische Übereinstimmung schließen. Weniger leicht ist es, dem Namen des Landes S s ü - t s c h ' ö n g - p u , welches in der Anfang unserer Zeitrechnung angehörenden Quelle südlich von H u a t s c h i gesetzt wird, ein Analogon zu finden; vermutlich ist es die *Συγαβηνέ*, die sich in der Adulitischen Inschrift auf ein nicht näher bestimmtes Volk südlich von Axum bezieht.

Während sich die Angaben über H u a n g - t s c h i ohne jeden Zwang erklären lassen, ist der Versuch, die Namen der anderen fremden Örtlichkeiten festzustellen, mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. Zweifellos sind sie an den Küsten Vorder- und Hinter-Indiens zu suchen. Angaben, die Zahl der Bewohner sei groß, hochgestellte Dolmetscher offenbar Eunuchen — seien mit der Verwaltung eines Königspalastes betraut, vor allem die Erwähnung eines Ausfuhrgegenstandes wie der Perle alles dies sind deutliche Hinweise auf Vorder-Indien.

Wenn wir nun an die Aufgabe herantreten, für die chinesischen Namen die entsprechenden indischen zu suchen, so ist von vornherein zu beachten, daß wir es mit stark entstellten Formen zu tun haben. Das beruht hauptsächlich an der Unfähigkeit der Chinesen, fremde Laute mit nähernd gleichem Klange wiederzugeben. Dazu kommt, daß die Transkription, in der die Namen uns vorliegen, leider nicht ihren altertümlichen Inhalt enthält, der von dem heutigen gewisse Abweichungen zeigte, ohne die wir darüber bislang näher unterrichtet sind.

Daher bleiben die folgenden Identifikationen mehr oder minder hypothetisch. Am einfachsten läßt sich noch der in der zweiten Urquelle gegebene Name P' i - t s u n g erklären. Wenn wir von den Entfernungsbestimmungen ausgehen — von Huang-tschì—Abessinien 8 Monate von der Südgrenze Chinás 2 Monate —, dann müssen wir die Namen irgendwo an der Westküste Hinter-Indiens suchen. Hier kennt Ptolemäus (VII, 2, 4. 10) das Volk der Besyngeten an der Stadt Besynga, die an der Mündung des Flusses Besynge des jetzigen Saluen, gelegen ist. Der deutliche Anklang an P' i - t s u n g rechtfertigt ihre Gleichsetzung. Wenn wir uns dann zu den in der ersten Urquelle angeführten Namen wenden, so liegt es am nächsten, sie auf die wichtigsten Hafenplätze Vorder-Indiens zu übertragen. Die Insel Ceylon, die sicherlich schon im 1. Jahrhundert v. Chr. eine wichtige Rolle spielte, kommt am ehesten der Name I - l u - m o in Frage, der eine verderbte Bildung aus dem altindischen S i n h a l a oder S i h a l a sein kann; diese Annahme wird dadurch um so wahrscheinlicher, weil I-lu-mo sonst keine ähnlich lautende Örtlichkeit an der indischen Küste zu finden ist. Rücksichtlich der überlieferten Angaben über die Fahrzeit

ist der Name Tu-yüan auf der Route zwischen Ceylon und Malakka, Schön-li und Fu-kan-tu-lu zwischen Ceylon und Arabien anzusetzen. Wenn von den beiden letzten „Königreichen“ gesagt ist, sie würden durch eine Landroute von 10 Tagereisen verbunden, so ist wahrscheinlich an eine Verkehrsstraße längs der Malabar-Küste zu denken; analoge Bezeichnungen sind hier freilich ebensowenig zu finden wie anderswo an der Küste Indiens. Auf Tu-yüan paßt am besten die alte Hafenstadt Katurgrâma, welche, östlich der Ganges-Mündung gelegen, bei Ptolemäus Pentapolis heißt und das heutige Kittagong ist.

Mag auch über diese Punkte keine genügende Klarheit herrschen: so steht doch, wenn das wesentliche zusammengefaßt wird, folgendes fest, Schon während des 1. Jahrhunderts v. Chr. bestand ein regelmäßiger Seeverkehr vom Roten Meer bis zu den südchinesischen Gewässern; er hielt sich stets in der Nähe der Küste, und sicherlich häufiger, als die Zahl der chinesischen Namen zeigt, wurden Hafenplätze aufgesucht, so daß auf die Hin- und Rückfahrt einige Jahre verwandt wurden.

Höchst wertvoll sind die Mitteilungen, die über den Austausch der Waren gemacht werden. Nach China gelangten vor allem indische Luxusartikel wie Perlen, Glas und Edelsteine; aber auch das ebenfalls erwähnte Gold und das Horn des Rhinoceroses von Huang-tschü (Abessinien) werden nicht gefehlt haben. Besondere Geschenke, die an den kaiserlichen Hof gebracht wurden, faßte man hier wie üblich als Tributgegenstände auf. Im chinesischen Text wird außerdem von verschiedenen Seidenwaren gesprochen; das ist das Handelsprodukt, welches der Westen von China empfing. Das wichtigste Absatzgebiet war anscheinend Vorder-Indien mit seinen glänzenden Palästen. In den nächsten Kulturländern am Mittelmeer wie Ägypten und Syrien konnte die Seide erst seit dem Jahre 30 v. Chr., als die ägyptischen Kaufleute am indischen Handel regeren Anteil nahmen, allmählich den Markt beherrschen. Solange zugleich ein ununterbrochener Verkehr durch Inner-Asien bestand (bis etwa 20 n. Chr.), wird sicherlich wenigstens in Syrien, wo die beste Seidenindustrie entstand, mehr die auf dem Landwege eingeführte Ware abgesetzt sein.

Dieselben chinesischen Angaben über den Warenaustausch leiten hinüber zu der Frage, welches Volk diesen Handel hauptsächlich vermittelt hat. Wenn es heißt, daß die seefahrenden Kaufleute gegen Gold und Seide indische Luxusartikel eintauschen, dann können sie natürlich selbst keine Inder sein; das ist um so begreiflicher, weil damals die Inder ebenso wie die Chinesen dem Seewesen gleichgültig gegenüberstanden. Aus den weiteren Angaben geht deutlich hervor, daß dieselben Kaufleute streng von den Barbaren unterschieden werden, welche sie auf ihren Schiffen weiterbefördern, oft aber ausrauben und töten sollen. Offenbar sind unter den

Barbaren die halbwilden Bewohner der Küsten Hinter-Indiens und der benachbarten Inseln zu verstehen; sie waren ebenso tüchtige wie verschlagene Seefahrer, die ja noch heute das Piratenleben nicht ganz abgelegt haben. Nur außerhalb der hinterindischen Gewässer vermochten die Kaufleute die Schifffahrt zu beherrschen. Wie nicht anders zu erwarten ist, können sie nur aus Süd-Arabien stammen, dessen Bewohner nach dem damals am meisten hervortretenden Stamm Sabäer, in späterer Zeit nach einer anderen Homeriten genannt wurden. Die Bemerkung des chinesischen Berichts, die Kaufleute beführen mit ausgehobenen Mannschaften das Meer und ständen zu den Bewohnern der Länder, die sie besuchten, in engen Beziehungen, erinnert auf das deutlichste an eine Stelle im *Periplus des Erythräischen Meeres*, wo speziell über die Kaufleute von *Muzä*, dem heutigen Mokka in Jemen, gesagt wird (Kap. 16): „Sie nehmen vom Könige von *Rhapta* (in der Gegend von Sansibar) Tribute und senden dorthin ihre Handelsschiffe, meistens bemannt mit arabischen Kapitänen und Matrosen, welche mit den Eingeborenen zu verkehren gewohnt und oft durch Heirat verknüpft, sowie der Örtlichkeiten und der Landessprachen kundig sind.“ Nach den ähnlichen Andeutungen in den chinesischen Annalen dürfen wir annehmen, daß die Sabäer auch auf dem Seewege nach Süd-China einige Stützpunkte besaßen. Sollten sich hierauf vielleicht die vier Namen beziehen, die in der ersten Urquelle vor *Huang-tschü* angegeben sind? In diesem Sinne sind sie wenigstens eher zu verstehen, als wenn wir sie lediglich als die unterwegs angelaufenen Hafenplätze ansähen, deren Zahl doch sicherlich viel größer gewesen ist.

Die Sabäer sind es gewesen, welche anscheinend auch den Seehandel mit Abessinien, dem Lande *Huang-tschü* der chinesischen Annalen vermittelt haben. Doch ist es nicht unwahrscheinlich, daß auch abessinische Händler ihre Fahrten unternommen haben, da beide Völker nach Abstammung und Kultur eng miteinander verbunden waren. In China machte der Usurpator *Wang Mang* den ersten Schritt zu einer selbständigen Seepolitik, indem er eine Gesandtschaft nach Abessinien ausschickte. Wenn in dem Bericht kein Irrtum vorliegt, traten die Reisenden im Jahre 1 n. Chr. ihre Seefahrt an, und bereits im Frühling des folgenden Jahres kehrten sie mit dem geforderten Rhinoceros als Tribut zurück.

Für die nächste Zeit dürfen wir einen Rückgang des Seeverkehrs mit China annehmen. Der Gegensatz zur römisch-ägyptischen Schifffahrt hatte schon längst zu ernstest Verwicklungen mit den Sabäern geführt. Während im Jahre 25 v. Chr. die von *Augustus* ausgesandte kriegsrische Expedition unter *Aelius Gallus* mit einem schmachvollen Mißerfolg geendet hatte, führte ein neuer Vorstoß schließlich zur Zerstörung von *Adane*, dem heutigen Aden (Anfang des 1. Jahrhunderts n. Chr.);

damit ging den Sabäern ihr Haupthandelsplatz verloren<sup>1)</sup>. Seitdem müssen ihre größeren Seeunternehmungen erheblich zurückgegangen sein, wenn nicht sogar aufgehört haben, während die ägyptischen Kaufleute in der Regel nur bis Vorder-Indien fuhren. Erst um 100 n. Chr. scheinen diese, wie sich aus Andeutungen des Ptolemäus ergibt, ihre Schifffahrt bis nach Süd-China ausgedehnt zu haben, wo als ihr Handelsplatz die Stadt Cattigara genannt wird<sup>2)</sup>.

## Nachrichten von der Deutschen Neuguinea-Expedition.

### V.

Von Dr. W. Behrmann sind neue Berichte, die an den letzten in diesem Bande der Zeitschrift (S. 298) anschließen, beim Reichs-Kolonialamt eingelaufen. Wir können denselben mit gültiger Erlaubnis des Reichs-Kolonialamtes das Folgende entnehmen.

Die genaue Erkundung des Kaiserin-Augusta-Flusses war Mitte Januar 1913 von 141° 30' bis etwa 143° 30' östl. L. beendet, so daß vornehmlich der Unterlauf genauer zu erforschen blieb. Dieser Aufgabe waren der Rest des Januar, der Februar und die erste Hälfte des März gewidmet. Hierbei wurde 1. ein großer Nebenfluß, der Töpfer-Fluß, entdeckt, der in weitem Sumpflande quer durch ein Gebiet läuft, für das auf dem großen Kolonial-Atlas zwischen Kaiserin-Augusta-Fluß und dem Ramu ein Gebirge verzeichnet ist, 2. wurde ein Vorstoß zu Lande unternommen nach den Korallenkalkhöhen am Unterlauf dieses Flusses, 3. wurde ein weiterer größerer Nebenfluß befahren, wobei die Vorberge des Zentral-Gebirges wieder erreicht wurden und zahlreiche Dörfer erstmalig besucht wurden, 4. wurden alle Lagunen und Fließchen im Mündungsgebiet untersucht. Ein größerer Nordvorstoß, der geplant war, mußte aufgegeben werden, da hoher Wasserstand das Sumpfland hinter dem Flußdamm zu weit überschwemmt hatte.

Zu den einzelnen Punkten sei das folgende Detail mitgeteilt.

1. Der Töpfer-Fluß wurde vom 6.—12. Februar sowie vom 4.—15. März befahren. Er ist an seiner Mündung durch den niederen Damm des Sepik so eingeengt, daß er hier vom Hauptfluß aus unbedeutend erscheint. Etwas weiter oberhalb dagegen kann er sich in sumpfigem Gelände ausdehnen. Überall bewahrt er eine Breite von 130—150 m bei einer Tiefe

<sup>1)</sup> Vgl. Mommsen, Röm. Gesch., V<sup>6</sup>, Berlin 1909, S. 604 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. F. v. Richthofen, Über den Seeverkehr nach und von China im Altertum und Mittelalter; Verh. Ges. Erdk. Berlin 1876, S. 86 ff. Dsgl. China, I, Berlin 1877, S. 503 ff.