## Werk

**Titel:** Die alten Verkehrswege zwischen Indien und Süd-China nach Ptolemäus

**Autor:** Hermann, Albert

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1913

**PURL:** https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1913|LOG_0176

## Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

# Die alten Verkehrswege zwischen Indien und Süd-China nach Ptolemäus.

Von **Dr. Albert Herrmann**-Charlottenburg.

## Einleitung.

Als die Chinesen durch die Besitznahme von Tungking und dem nördlichen Annam (110 v. Chr.) zum ersten Male mit Seevölkern in engere Fühlung traten, vermittelten hier höchst wahrscheinlich die Sabäer, die bekanntlich schon in früheren Zeiten aus ihren südarabischen Handelsplätzen weite Fahrten unternommen hatten, den Seeverkehr mit dem Westen[1]). Aber im Anfang unserer Zeitrechnung scheint eine Wendung eingetreten zu sein; den Sabäern ging ihre Vormacht im Kampfe mit der römisch-ägyptischen Schiffahrt verloren, zugleich wurde die Verbindung mit China unterbrochen, zumal da die ägyptischen Handelsschiffe in der Regel nur Vorder-Indien als Ziel hatten. Erst seit dem Ende des 1. Jahrhunderts n. Chr., als man vermittelst der Monsunwinde schnellere und kürzere Seewege erschlossen hatte und im Römischen Reich der Bedarf nach chinesischer Seide ständig zunahm, scheint wieder ein Seeverkehr mit dem fernen Osten begonnen zu haben; wenigstens wissen wir, daß seit etwa 100 n. Chr. ägyptische und indische Kaufleute bis zur Südgrenze Chinas gelangt sind.

Der wahrscheinlich um 90 n. Chr.[2]) verfaßte Periplus des Erythräischen Meeres, eine für Seefahrer bestimmte Beschreibung der Küsten des Indischen Ozeans, verrät nur dunkle Kunde über den Seeweg von Vorder-Indien nach China. So setzt er in die Nähe der Ganges-Mündung eine im Ozean liegende Insel Chryse[3]), worin wir die Malaiische Halbinsel zu erblicken haben; darüber hinaus soll das Meer irgendwo in dem Lande Thin — dem heutigen China — zu Ende gehen, in dessen Innern, ganz im Norden, eine sehr große Stadt, namens Thinae, liege (Kap. 63 f.).

Die einzigen ausführlichen Nachrichten finden sich in der Geographie des Claudius Ptolemäus (um 150 n. Chr.), und zwar unter den Angaben über Indien jenseits des Ganges und über das

---

[1]) Vgl. meine Abhandlung: Ein alter Seeverkehr zwischen Abessinien und Süd-China bis zum Beginn unserer Zeitrechnung (Ztschr. Ges. Erdk. Berlin 1913, S. 553 ff.).

[2]) Ebenda S. 553, Anm. 3.

[3]) Vgl. auch Pomp. Mela III 7, 7 (70), Plinius h. n. VI 55.

Land der Sinen (VII, 2. 3). Es ergibt sich also die Aufgabe, aus der Darstellung der Küsten und der anliegenden Städte sowie aus einigen ergänzenden Daten, die uns Ptolemäus in seinem einleitenden Buch überliefert hat, die alten Seewege zu ermitteln.

## 1. Allgemeine methodische Betrachtungen.

Die Versuche, diesen Teil der Geographie des Ptolemäus zu erklären, haben bisher nur wenig Erfolg gehabt. So war es schon Chr. Lassen[1]) nicht möglich, nur bis zur Goldenen Chersones, die sich nach Ptolemäus bis 3° südl. Breite erstreckt, trotz ihrer großen Ähnlichkeit mit der Malaiischen Halbinsel die einzelnen Teile des Küstenverlaufs befriedigend zu deuten. Und je weiter man nach Osten vorging, desto rätselhafter erschien die Küstenzeichnung. Denn wenn man sieht, wie sich bei Ptolemäus die Küste von der Goldenen Chersones an zunächst 6 Längengrade in rein östlicher Richtung hinzieht, darauf einen großen Bogen nach Norden, den Magnus sinus, bis fast zur Breite der Ganges-Mündung beschreibt und sich dann wiederum weit nach Süden bis zur Stadt Cattigara, dem Endpunkt der Schiffahrt unter $8\frac{1}{2}$° südl. Breite, erstreckt, um von da schließlich in die zur ostafrikanischen Küste hinüberleitende terra incognita überzugehen —, dann muß man sich vergeblich fragen, wo eigentlich die Küsten von Siam, dem unteren Mekhong-Gebiet, Annam und Süd-China zu suchen sind. (Vgl. die Karte.)

Infolgedessen war willkürlichen Deutungen oft großer Spielraum gelassen, so daß die Resultate manchmal sehr verschieden ausfielen. Die einen Erklärer ließen die Seeroute schon in Singapur endigen, welches somit für Cattigara gehalten wurde; andere, wie H. Kiepert[2]), der dem ptolemäischen Küstenverlauf am konsequentesten gefolgt ist, gingen bis nach Hang-tschou, südlich der Jang-tse-Mündung, hinaus. W. Volz[3]) ließ sich durch die südliche Richtung der letzten Küstenlinie verleiten, die Seeroute nach Borneo zu führen und hier den Hafenort der Sinen, und zwar als Ausfuhrplatz für Diamanten, anzusetzen.

Am meisten hat sich um diese Fragen Ferdinand Freiherr von Richthofen verdient gemacht[4]). Wenn sich auch seine Ansicht, die ptolemäische Bezeichnung Sinae sei ursprünglich aus dem Namen der südlichsten chinesischen Provinz Jï-nan abgeleitet, als hinfällig erwiesen hat — in Wirklichkeit liegt, wie schon früher angenommen, der

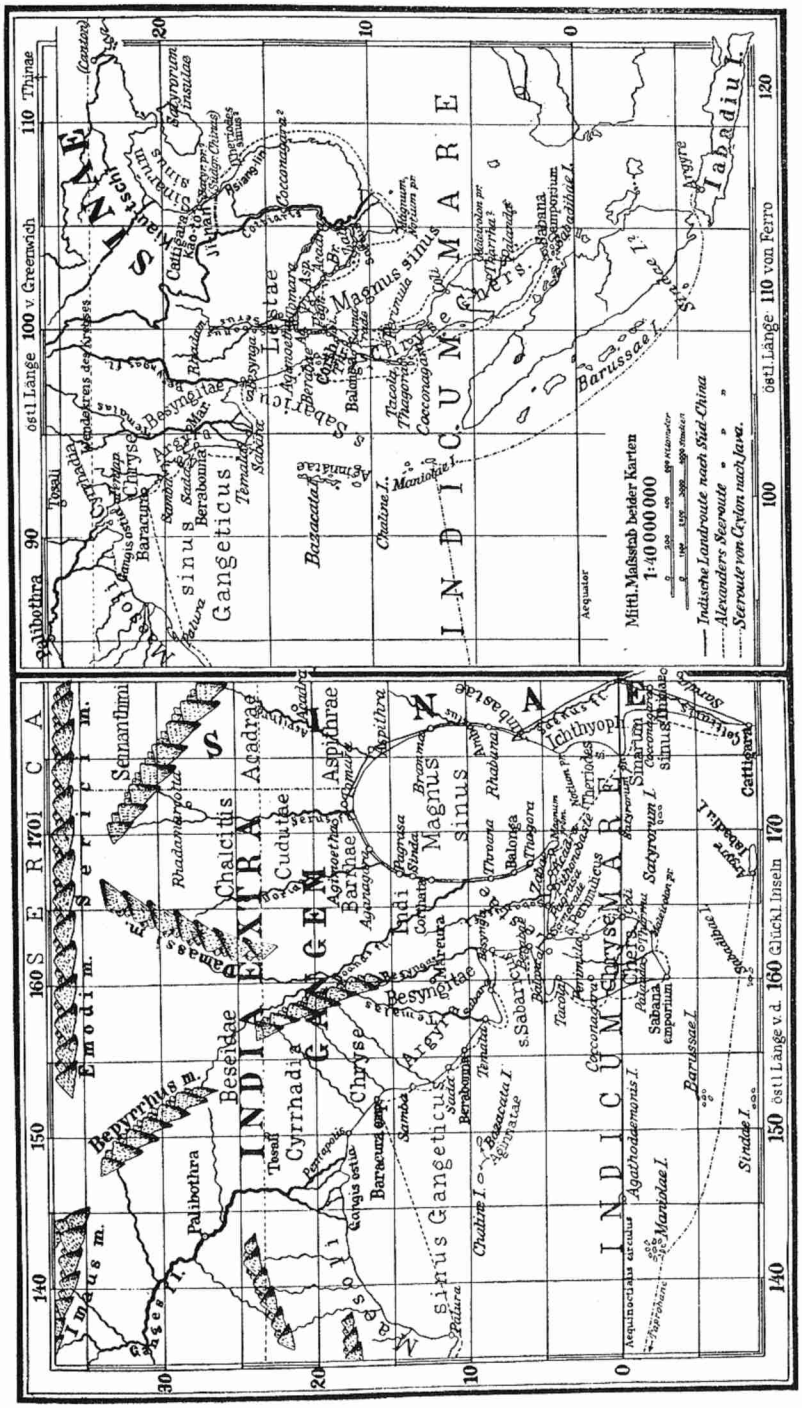
---

[1]) Indische Altertumskunde, Bd. III, Leipzig 1858, S. 7 f., 225 ff.

[2]) Lehrbuch der alten Geographie, Berlin 1878, S. 44.

[3]) Südost-Asien bei Ptolemäus, Geogr. Zeitschr. 1911, S. 31 ff.

[4]) China, I. Bd., Berlin 1877, S. 503 ff.




Abbild. 62.

Hinter-Indien nach Ptolemäus.

Name der Dynastie T's'in zugrunde —, so sollte nach seinen Darlegungen niemals mehr ein Zweifel bestehen, daß Ptolemäus unter den Sinae die Chinesen verstanden hat, ohne sich dessen bewußt zu sein, daß sie mit den Serae, den Seidenleuten, über die er sich nur auf dem Landwege durch Inner-Asien unterrichtet hatte, identisch waren. Weiter lieferte v. Richthofen aus den chinesischen Quellen der Han-Dynastie den wichtigen Nachweis, daß die antike Seeroute nicht weiter als bis Tungking gereicht hat, so daß hier Cattigara anzusetzen sei; später hat F. Hirth[1]) das Resultat dahin berichtigt, daß der Platz ein wenig südlicher im nördlichen Annam liegen müsse. So groß dieser methodische Fortschritt war, die Fragen, die sich an die rätselhafte Küstendarstellung bei Ptolemäus knüpfen, waren damit keineswegs gelöst.

Neuerdings ist über diesen Gegenstand eine umfangreiche Arbeit von G. E. Gerini[2]) erschienen, welcher dort nach einem neuen Verfahren zu überraschend genauen Resultaten gelangt sein will. Es ist anzuerkennen, daß er mit großem Fleiß, an der Hand reicher Orts- und Sprachkenntnis, zur Erläuterung eine Fülle neuen, bisher teilweise unbenutzten Materials zusammengetragen hat. Aber, wie mit Recht getadelt ist[3]), fehlt seinen grundlegenden Behauptungen sowie den etymologischen Erklärungen jeder genügende Beweis. Gerini erhebt einige ptolemäische Ortschaften zu Hauptstationen von Routen, und ohne jegliche Begründung stellt er ihre Identifikation als gesichert hin; darauf baut er die gesamte Untersuchung auf, indem er an der Hand einiger Korrektionsformeln, die er aus einem Vergleich zwischen der geographischen Lage bei Ptolemäus und ihrer — angeblich — wahren Lage gewinnt, die übrigen Punkte zu bestimmen sucht. Auf diese Weise entsteht nicht allein eine erst in Hangtschou endigende Seeroute, sondern auch verschiedene, teilweise ganz unmögliche Landrouten, die bis ins Innere Chinas und Tibets reichen. Ein solches Verfahren kann natürlich vor einer sorgfältigen Kritik nicht bestehen. Der Hauptfehler beruht darin, daß sich Gerini mit den Grundlagen der ptolemäischen Karten nicht vertraut gemacht hat.

---

[1]) Zur Geschichte des antiken Orienthandels, Verhandl. d. Ges. Erdk., Berlin 1889, S. 61 ff., desgl. Chines. Studien I, München u. Leipzig 1890, S. 19 ff. Vgl. auch: Syrisch-chinesische Beziehungen im Anfang unserer Zeitrechnung; in: R. Oberhummer u. H. Zimmerer, Durch Syrien und Kleinasien, Berlin 1899, S. 447 Anm.

[2]) Early Geography of Indo-China; Journ. R. Asiat. Soc. 1897, S. 557 ff. Eine erweiterte Arbeit: Researches on Ptolemy's Geography of Eastern Asia. (Asiat. Soc. Monographs, Vol. I, 1909).

[3]) Vgl. P. Graf v. Teleki, Die Ptolemäische Geographie von Ost-Asien, Peterm. Mitt. 1910, II, S. 304 f.; E. Chavannes, T'oung pao 1910, S. 296 ff.; H. Maspéro, Bull. de l'École française d'Extrême-Orient 1910, S. 422 ff.

Was für Quellen lagen denn dem Ptolemäus vor? Ohne wesentliche Bedeutung waren die direkten Mitteilungen indischer Kaufleute über Cattigara und das Hinterland (I 17). Die Hauptgrundlage bildete die entsprechende Karte des Marinus von Tyrus (um 100 n. Chr.), dessen leider verlorenes Werk Ptolemäus in neuer Auflage herausgegeben hat. Hier griff dieser aber insofern entscheidend ein, als er die Karte seines Vorgängers nach ihrer Länge um 45° und nach ihrer Breite um 7° reduzierte und dadurch das gesamte Kartenbild zusammenschob. Man hat bisher nicht genügend beachtet, daß durch diesen Eingriff hauptsächlich die Küstenlinie vom Kap Cory, der Südspitze Vorder-Indiens, bis Cattigara im fernsten Osten betroffen worden ist. Ptolemäus gibt im 13. Kapitel des ersten Buches im einzelnen die Gründe an, weshalb er glaubte, jene Küstenlinie, auf der die betreffende Karte aufgebaut ist, um ein so großes Maß reduzieren zu müssen. In Wirklichkeit sind es aber nur Willkürlichkeiten oder Trugschlüsse, sein eigentlicher Plan war, die Länge der Ökumene von 225° auf 180° zu verkürzen[1]). Ptolemäus setzt sich selbst ins Unrecht, wenn er eine fremde Karte umändert, ohne daß ihm das Material zu dieser Karte im einzelnen bekannt ist.

Daher darf für unsere Untersuchung nicht die Karte des Ptolemäus, sondern die des Marinus als Vorlage dienen, vor allem, wenn die einzelnen Punkte aus der Größe der Entfernungen bestimmt werden sollen. Eine Rekonstruktion der marinischen Karte über Indien jenseits des Ganges und das Land der Sinen ist, von Einzelheiten abgesehen, durchaus möglich, da Ptolemäus bei Begründung seines Reduktionsverfahrens über die Lage wichtiger Küstenpunkte spricht, wie sie bei Marinus angegeben ist. Die Veröffentlichung einer solchen Karte, wie ich sie nach diesen Grundsätzen versucht habe, muß ich mir für später vorbehalten. Hier sei aber schon auf einige merkwürdige Ergebnisse hingewiesen, soweit sie für unsere Hauptaufgabe wichtig sind.

## 2. Die Seewege von Vorder- nach Hinter-Indien.

Zunächst stehen wir vor der Frage, welche Seewege zur Zeit des Marinus (um 100 n. Chr.) von Vorder- nach Hinter-Indien geführt haben. Der Verfasser des erwähnten Periplus kennt nur den einen Weg, welcher der Küste bis zur Ganges-Mündung hinauf folgte (Kap. 63). Doch wenn man schon damals unter Benutzung des Monsunwindes von Arabien durch das offene Meer direkt nach der Westküste Vorder-Indiens zu fahren

---

[1]) Vgl. auch H. Berger, Geschichte der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen, 2. Aufl., Leipzig 1900, S. 625.

pflegte, so darf man im Bengalischen Meerbusen ähnliche Verhältnisse erwarten.

Aus der marinischen Karte läßt sich unschwer eine Seeroute zwischen den Inseln Taprobane und Jabadiu rekonstruieren; unterwegs berührt sie nur kleinere Inselgruppen, nämlich 10 Maniolae, 5 Barussae und 3 Sindae insulae, während die darauf folgenden 3 Sabadibae insulae anscheinend nur durch einen Zufall dorthin geraten sind (näheres unten S. 779). Über jene Namen herrschen, da Taprobane Ceylon und Jabadiu Java ist, keine großen Meinungsverschiedenheiten. Die 10 Maniolae scheinen auf die Gruppe der Nikobaren hinzuweisen[1]), die 5 Barussae auf die Mentawei-Inseln[2]), während unter den Sindae insulae wohl hauptsächlich das südliche Sumatra, das alte Hsin-t'o des Tschau Ju-kua[3]), zu verstehen ist.

Auf diese Weise lernen wir einen alten Seeweg kennen, welcher von Ceylon aus in östlicher Richtung quer durch den Ozean führte. Daher ist es sehr wahrscheinlich, daß auf dieser Linie nicht allein die Insel Java, sondern auch die Häfen der Malakka-Straße und in den ferneren Teilen Hinter-Indiens aufgesucht wurden. Marinus hat hierüber anscheinend keine Kunde gewonnen, dagegen spricht er von einer anderen Route, die sich in nördlicheren Breiten bewegte und dabei die Küstenschiffahrt bis zum Ganges schon beträchtlich abkürzte[4]). Zunächst wurde die Küste Vorder-Indiens bis über die Mündung des Maesolus (Godavari) hinaus verfolgt. Dann aber, etwa bei der heutigen Hafenstadt Cicacole, fuhr man auf die hohe See und erreichte in ostnordöstlicher Richtung die Landschaft Chryse, das jetzige Arakan in Nieder-Burma. Daß auch andere Fahrten quer durch den Bengalischen Meerbusen unternommen wurden, beweisen bei Marinus die Inseln Bazacata und Chaline, bewohnt von nackten Wilden, den sogenannten Aginnatae. Auf der antiken Karte liegen sie zum Mündungsgebiet des Temalas (Irawadi) in westlicher Richtung, von uns sind sie aber nach Süden zu setzen, da wir nur hier abseits gelegene Inseln wie die Andamanen und Nikobaren kennen; Gerini[5]) hat wohl recht, wenn er Bazacata mit der größten Insel der Andamanen und Chaline mit der nördlichsten der Nikobaren identifiziert, zumal da die letztere Insel um 800 n. Chr. in einem chinesischen Reisebericht unter dem ähnlich lautenden Namen Chia-lan erscheint.

---

[1]) Vgl. Gerini a. a. O. S. 382 Anm. Die abseits gelegene „Insel des guten Geistes", Agathodaemonis insula, könnte vielleicht das nördliche Sumatra sein, ihr Name freilich verweist sie eher in das Gebiet der Sage.

[2]) Ebenda S. 427, vor allem W. Volz a. a. O. S. 31 ff.

[3]) Näheres Gerini a. a. O. S. 450.

[4]) Vgl. Ptol. geogr. VII 1, 15.

[5]) a. a. O. S. 397, 407, 427.

## 3. Von der Westküste Hinter-Indiens nach Süd-China.

### a) Allgemeines.

Wenn wir dazu übergehen, nach Marinus die Küstenlinie vom Ganges-Delta bis zur äußersten Stadt Cattigara zu betrachten, so dürfen wir aus den eingetragenen Namen der Handelsemporien, der kleineren Seestationen, wichtiger Handelsprodukte usw. schließen, daß im allgemeinen Angaben eines erfahrenen Schiffskapitäns zugrunde liegen, und zwar in ähnlicher Fassung, wie sie uns aus dem Periplus des Erythräischen Meeres bekannt ist. Dort, wo Ptolemäus die Fahrt von der Goldenen Chersones nach Cattigara bespricht (I 14), lernen wir eine besondere Quelle seines Gewährsmanns kennen, die einen gewissen Alexander, offenbar einen ägyptischen Seefahrer, zum Verfasser hatte und die zurückgelegten Entfernungen in Tagereisen angab. Hiernach sollte man naturgemäß erwarten, daß dasselbe Schiffsbuch auch die vorausgehenden Fahrten, vor allem die Umfahrt um die Chersones selbst, beschrieben hat. Dies scheint in der Tat der Fall gewesen zu sein; denn die Küstenabschnitte stimmen, wenn wir uns beim Abmessen zunächst auf die Chersones beschränken, mit den tatsächlichen Verhältnissen nahezu überein, was zugleich ein sicherer Beweis dafür ist, daß sich die Goldene Chersones mit der Malaiischen Halbinsel vollkommen deckt. Verfolgen wir aber die Küstenlinie weiter zurück, so muß es auffallen, daß von Sabara an, das an der Hauptmündung des Irawadi zu suchen ist, die Distanzen auf der marinischen Karte plötzlich zu lang erscheinen; wir müssen jedesmal die Abschnitte etwa um das zweieinhalbfache verkürzen — und zwar sogar westlich über das Ganges-Delta hinaus —, um die wahren Entfernungen zu gewinnen.

Diese merkwürdige Erscheinung findet wohl darin ihre beste Erklärung, daß in Sabara am Irawadi zwei verschiedene Küstendarstellungen zusammentreffen; die eine rührt anscheinend von dem Kapitän Alexander her und beschreibt die Linie von Sabara um die Goldene Chersones herum bis nach Cattigara; welche Bewandtnis es mit der anderen Quelle hat, die mit Sabara abschließt, dafür bieten folgende Beobachtungen gewisse Anhaltspunkte.

Ebenso wie die Ganges-Irawadi-Linie erscheint auch der Küstenbogen des Magnus sinus in ungewöhnlicher Ausdehnung; hier sind die Distanzen mindestens dreimal zu lang, wenn wir den Meerbusen, was sich unten erweisen läßt, mit dem Golf von Siam gleichsetzen. Um dasselbe Maß ist auch die Insel Taprobane (Ceylon) überschätzt worden. Offenbar ist das Längenmaß, das überall zugrunde lag, Marinus in seinem richtigen Verhältnis zum griechischen Stadion unbekannt gewesen; als indisches Maß könnte es vielleicht das Yojana sein.[1])

[1]) Nach A. Cunningham (The Ancient Geography of India, I, London 1871,

Damit wäre ein neuer Weg gefunden, wie die marinische Karte zu erklären ist. Wir wissen jetzt, daß der vom Großen Kap bis zum Südkap führende Magnus sinus mit seinem Küstengebiet aus einer besonderen, wahrscheinlich indischen Beschreibung herrührt und mit der Schiffahrtsroute nach Cattigara nichts zu tun hat. Die auf Alexanders Angaben beruhende Küstenlinie bricht also am Großen Kap ab und setzt erst beim Südkap wieder ein, so daß die Fahrt zwischen diesen beiden Vorgebirgen durch das offene Meer führte, indem sie den ganzen Magnus sinus abseits ließ; diese Auffassung, welche Ptolemäus in den Angaben über die letzte Fahrt nach Cattigara bestätigt (I 14), beruht zweifellos auf einem Irrtum. Denn da die Linie von der Goldenen Chersones, der Malaiischen Halbinsel, bis zum Großen Kap trotz ihrer rein östlichen Richtung nichts anderes als den Küstenbogen des Golfs von Siam darstellen kann, so ist nicht einzusehen, wo denn eigentlich die Schiffer auf ihrer weiteren Fahrt nach Süd-China die Nähe der Küste verlassen und die hohe See aufgesucht haben sollten; das natürlichste ist doch, daß sie der Küste Annams bis zum Golf von Tungking gefolgt sind.

Auch einen zweiten, noch verhängnisvolleren Fehler, der zugleich eine weitere Erklärung des ersten Fehlers gibt, hatte der Einschub des Magnus sinus zur Folge. Auf der marinischen Karte zeigt das letzte kleine Stück der an der Goldenen Chersones beginnenden Küstenlinie nicht mehr die östliche, sondern eine südöstliche Richtung; es ist die kurze Strecke zwischen Zabae, etwa dem heutigen Kampot, und dem schon erwähnten Großen Kap, dem jetzigen Kap Ca-mau. Diese der Wirklichkeit sehr nahe kommende Zeichnung geht auf die überlieferte Angabe des Kapitäns Alexander zurück, von Zabae aus ginge die Fahrt nach Südosten[1]). Wenn Alexander diese richtige Beobachtung gemacht hat, dann wird er, als er auf der Höhe des Kaps Ca-mau war, schwerlich die Tatsache verschwiegen haben, daß am Großen Kap die Küste eine scharfe Wendung nach Norden mache. Und wirklich findet sich eine solche Angabe auf der Karte des Marinus bzw. des Ptolemäus wieder, aber — nicht in dem Sinne, wie es ihr Gewährsmann Alexander aufgefaßt wissen will. Dieser verstand darunter offenbar dieselbe Küste, welcher er auf seiner letzten Fahrt bis Cattigara gefolgt ist. Marinus aber übertrug die nördliche Umwendung auf eine Küstenlinie, die von der Seeroute abseits führte, nämlich auf den nach Norden leitenden Bogen des von ihm

S. 571 ff.) ist ein Yojana etwa = 12 km oder 65 Stadien; verdreifachen wir die letzte Größe, so erhalten wir einen Wert, der der Zahl 200 sehr nahe kommt; vermutlich hat also Marinus mit dieser Zahl operiert, um für das indische Maß das Stadion zu erhalten.

[1]) Ptol. geogr. I 14.

eingeschobenen Magnus sinus, dagegen behielt er die südöstliche Fahrtrichtung, die nur für das kleine Stück von Zabae nach dem Großen Kap gelten sollte, auf der ganzen letzten Strecke bis Cattigara bei. Hieraus ergab sich schließlich der merkwürdige Fehler, daß sich das Land der Sinen nicht, wie es in Wirklichkeit der Fall ist, nach Norden oder Nordosten, sondern umgekehrt nach Süden über den Äquator hinaus bis zur terra incognita erstreckte; damit ist zugleich einer der Hauptmängel erklärt, an denen die Gesamtdarstellung der Ökumene leidet.

### b) Der Seeweg nach Cattigara.

Es ist nun nicht mehr schwierig, die einzelnen Teile der zu betrachtenden Routen festzustellen. Was zunächst den Seeweg des Kapitäns Alexander betrifft, so ergab sich bereits aus der marinischen Küstendarstellung, daß sein Schiff die hinterindische Küste von dem Ort Sabara an (Irawadi-Mündung) verfolgt haben muß; wenigstens scheinen erst hier die Angaben über die Länge der Küstenfahrten eingesetzt zu haben. Bis dahin dürfte sich der Kapitän an indische Segelanweisungen gehalten haben; denn es ist doch wohl anzunehmen, daß er die hinterindische Küste bereits in Chryse, dem heutigen Arakan (s. oben S. 776), wenn nicht sogar schon gleich hinter dem Ganges-Delta, aufgesucht hat.

Während der ganzen Fahrt hielt sich das Schiff in der Nähe der Festlandsküste und lief verschiedene Häfen an, was aus der großen Anzahl der Ortschaften, die Marinus auf der Malaiischen Halbinsel und in Siam angibt, zu schließen ist. Die Erwähnung eines Emporiums Sabana auf der Südspitze der Chersones beweist, daß schon damals eine wichtige Handelsstation die Stellung des heutigen Singapur eingenommen hat[1]). Merkwürdig ist jedoch, daß nirgends die Malakka-Straße angedeutet ist. Dagegen scheint auf die Singapur-Straße die Angabe der drei Sabadibae insulae hinzuweisen. Auf der Karte liegen die Inseln genau südlich von Sabana; daß sie dabei weit ins Meer hinausgesetzt sind, ist bei Marinus-Ptolemäus nichts Außergewöhnliches. Beachtet man ferner, daß sich die beiden letzten Silben des Namens leicht auf sanscr. dvîpa = Insel zurückführen lassen, so erhält man die Bedeutung „Inseln bei Sabana", eine Bezeichnung, die am besten auf den Riou-Archipel südlich der Singapur-Straße paßt.

Im Lande der Räuber, dem heutigen Siam, scheint die Mündung des Sobanus, dessen Name sich wohl in Supan, der Bezeichnung für

[1]) Da in früherer Zeit diese Häfen von den Sabäern aufgesucht wurden, so liegt es nahe anzunehmen, daß der Anklang an Sabana kein Zufall ist, sondern daß wir es hier mit einer sabäischen Kolonie zu tun haben. Vielleicht trifft diese Behauptung auch für Zabae (Kampot) am Golf von Siam zu.

den rechten Flußarm des unteren Menam, erhalten hat, nicht angelaufen zu sein, weil an dieser Stelle der Name einer Station fehlt. Während die fast bis zuletzt östlich verlaufende Küstenlinie von der Goldenen Chersones nach dem Großen Kap die angeblich zwanzig Tage währende Fahrt von der Malaiischen Halbinsel bis zum Kap Ca-mau darstellt — der sinus Perimulicus wird dadurch zum Golf von Siam —, ist das weitere Bild durch den willkürlichen Einschub des Magnus sinus vollkommen verschoben: vom Großen Kap an ist das letzte Stück des Weges auf die hohe See hinausgerückt und zugleich in eine südöstliche und bald nahezu südliche Richtung gebracht; in Wahrheit blieb auch diese Strecke in der Nähe der Küste, die in nordöstlicher und bald darauf in nördlicher Richtung verlief. Über die Reisedauer liegen nach dem Zeugnis des Ptolemäus keine bestimmten Mitteilungen vor, dagegen scheinen der Küste selbst und benachbarten Inseln einige Worte gewidmet zu sein; hierauf läßt die Darstellung vom Südkap bis Cattigara schließen, wobei jedoch zu beachten ist, daß das Südkap selbst nicht bei Alexander, sondern, wie sich zeigen wird, in der indischen Quelle erwähnt ist und deshalb zweifellos mit dem Großen Kap, d. h. dem Kap Ca-mau, zusammenfällt. Die folgenden Angaben, die mit dem Golf der wilden Tiere beginnen, sind natürlich auf dem Seewege vom Kap Ca-mau an längs der Küste Annams zu suchen. Der Golf der wilden Tiere (Theriodes sinus) bezieht sich wahrscheinlich auf eine kleine Bucht in der Gegend der Stadt Tourane; hier kennen nämlich die chinesischen Annalen ein Land Hsiang-lin, das einzige, welches die Schiffer zwischen dem Golf von Siam und der Grenze Chinas anzulaufen pflegten[1]). Im Kap der Satyrn scheint uns das von Boung-quiua entgegenzutreten, da die gegenüberliegenden Inseln der Satyrn recht gut auf Hai-nan passen. Von der größten Bedeutung ist aber, daß nach diesen Voraussetzungen der sinus Sinarum ohne weiteres als der Golf von Tungking zu erkennen ist; danach ist das dort gelegene Cattigara, wenn es den ersten erreichbaren Küstenplatz darstellt, auf die heutige Stadt Ha-tinh im nördlichen Annam zu übertragen.

Somit gelangen wir ungefähr an die Stelle, wo die chinesischen Annalen die Südgrenze des alten Reiches ansetzen. Demgegenüber dürfen wir uns nicht dadurch beirren lassen, daß nach Marinus die Grenze der Sinae von Norden her an den Magnus sinus, d. h. an den Golf von Siam (s. unten S. 782), herantritt; denn diese Linie macht ganz den Eindruck einer rein hypothetischen Zeichnung, so daß in der schriftlichen Vorlage über die Lage der Grenze nichts Bestimmtes ausgesagt sein kann.

[1]) Vgl. besonders die Angaben über den Seeweg von Huang-tschi (Abessinien) nach Süd-China (von mir zitiert in der Ztschr. Ges. Erdk. Berlin 1913, S. 555).

Wenn wir uns nun dem Beweismaterial zuwenden, von dem F. v. Richthofen und F. Hirth zur Bestimmung der Lage von Cattigara ausgegangen sind, so läßt sich jetzt nicht mehr bestreiten, daß zwischen dem griechischen Geographen und den chinesischen Annalen die beste Übereinstimmung besteht. Richthofen ging freilich insofern fehl, als er die Südgrenze des Reiches zu weit nördlich annahm und Cattigara deshalb an die Mündung des Song-koi brachte; Hirth wies nämlich darauf hin, daß die südlichste chinesische Provinz Jï-nan im nördlichen Annam lag.

Besonders wichtig ist, daß Hirth den Namen Cattigara in den alten chinesischen Aufzeichnungen über die Geographie Annams glaubt nachweisen zu können. Wenn wir die an altindische Formen anklingende Endung gara oder ara abstreifen, so behalten wir als den wahrscheinlich lokalen Namen die Silben Ka-ti oder Ka-tik übrig. Hiermit stimmt auffälligerweise nahezu überein der alte Name für einen Teil des heutigen Annam; heute wird er Kao-tö gelesen, seine alte Aussprache war Kotik oder ein ganz ähnlicher Laut. Im Anschluß daran bemerkt Hirth, daß von chinesischen Geographen eine Stadt Huan-tschou im Südosten von Nge-an (einem alten Bezirk am Golf von Tungking) gegenüber der Südspitze von Hai-nan als der Platz bezeichnet wird, wo sich das alte Kao-tö als Hauptstadt eines der drei Fürstentümer, in die im Anfang des dritten Jahrhunderts Annam geteilt wurde, befunden hat. Die betreffenden chinesischen Karten waren mir leider nicht zugänglich. Höchst merkwürdig ist aber, daß unsere modernen Karten ungefähr an der Stelle, wo wir die von Chinesen bezeugte Stadt Huan-tschou oder Kao-tö annehmen müssen, die für kleinere Seeschiffe erreichbare Stadt Ha-tinh verzeichnen[1]); denn ebendort mußten wir nach Ptolemäus Cattigara ansetzen. So gewinnen wir ein neues Argument dafür, daß zu den Zeiten des Marinus und Ptolemäus die Schiffahrt im Osten bis nach dem heutigen Ha-tinh am Golf von Tungking gereicht hat.

Bevor wir unsere Betrachtungen über die Seeroute des Kapitäns Alexander schließen, stellen wir die Ortsangaben, die aus seinem Schiffsbuch in die Karte des Marinus bzw. Ptolemäus übergegangen sind, der Reihe nach zusammen, um lediglich aus ihren Lageverhältnissen und gegenseitigen Entfernungen ihre wahre Position zu bestimmen; wir wollen damit keine abschließenden Resultate geben, sondern nur zu weiteren Forschungen anregen. Aber schon das folgende möge lehren, daß unseren Identifikationen keine Schwierigkeiten mehr im Wege stehen:

[1]) Vgl. besonders J. L. Dutreuil de Rhins, Carte de l'Indo-Chine orientale, Paris 1881, Maßstab 1 : 750 000. Auch G. E. Gerini (Researches etc., S. 227) identifiziert Kao-tö mit Ha-tinh, jedoch ohne jede Begründung.

Sabara = Station an der Hauptmündung des Irawadi[1]), Besyngas flumen = Saluen, Besynga = Amherst, Berabae = Mergui.

Auf der Goldenen Chersones, der Malaiischen Halbinsel, Tacola = Takuwatung = Ko-ku-lo des Kia Tan (um 800 n. Chr.) = Quaquola des Ibn Batuta, im Binnenlande Cocconagara = Tarang?, Chrysoana flumen = Perak, Sabana emporium = Singapur, Palandas flumen = Pahang, Maleicolon promontorium = Kap Labuan, Attaba flumen = Kelantan, Coli = Patani, Perimula = Bandon, auf dem Isthmus der Halbinsel Balonca = Pakchan.

Im Gebiete der Lestae (Räuber), das wahrscheinlich nicht den ganzen Küstenstrich, sondern nur das westliche Siam umfaßt hat, und zwar am sinus Perimulicus, dem Golf von Siam, Samarade = Dorf Samalan, Pagrasa = Pran, Sobanas flumen = Supan, rechter Flußarm des unteren Me-nam, Pithonobaste = Rayawng, Acadra = Krat, Zabae = Kampot, Magnum promontorium = Kap Ca-mau.

Im Lande der Sinae, das irrtümlicherweise bis an den Magnus sinus geführt ist, Theriodes sinus = eine Bucht bei Tourane, Satyrorum promontorium = Kap Boung-quiua, gegenüber im Ozean Satyrorum insulae = Insel Hai-nan, Sinarum sinus = Golf von Tungking, Cattigara = Ha-tinh, (Sarata = Station auf dem Landwege nach Thinae, Thinae = Lo-yang, Ho-nan-fu).

### c) Der Landweg nach Cattigara.

Die Mitteilungen des Kapitäns Alexander über den Seeweg nach Cattigara werden ergänzt durch die erwähnten Angaben einer indischen Quelle über den Magnus sinus und sein Küstengebiet. Zweifellos ist dieser Meerbusen der Golf von Siam. Man beachte zunächst den bogenförmigen Verlauf der Küstenlinie und die südliche Verbindung mit dem offenen Meer; schwer ins Gewicht fällt sodann der Umstand, daß derselbe Name „Großer Meerbusen" auch in alten chinesischen Quellen für den Golf von Siam bezeugt ist[2]). Entscheidend sind aber erst die längs

[1]) Was die voraufgehenden Stationen betrifft, deren Namen anscheinend aus einer indischen Quelle stammen, so ergibt sich folgendes: Pentapolis = Chittagong, Baracura emporium = Mungdu?, Samba = Akyab, Sada = Ramri-Insel, Berabonna emporium = Sandoway, Temala = Ort an der Bassein-Mündung, Temalas flumen = Irawadi.

[2]) Nach der Übersetzung von P. Pelliot (Bull. de l'École d'Extrême-Orient, 1903, S. 254) heißt es im Tsin-schu (Zeitraum 264—415): „Das Königreich Fu-nan (Cambodja und Nieder-Cochinchina) liegt mehr als 3000 li westlich von Lin-yi an einem großen Meerbusen". Ebenso berichtet das Liang-

der Küste eingetragenen Ortsnamen. Ist nämlich unsere Behauptung richtig, dann ist die notwendige Folge, daß der Magnus sinus eine Wiederholung des sinus Perimulicus darstellt, da ja dieser bereits als der Golf von Siam nachgewiesen ist, ein Umstand, der dem griechischen Geographen wegen der Verschiedenartigkeit seiner Quellen nicht auffallen konnte. Oder mit anderen Worten: die Ortsnamen, die längs der Linie von der Goldenen Chersones bis zum Großen Kap angeführt sind, müssen vollzählig oder in überwiegender Mehrzahl auf der Linie vom Großen Kap bis zum Südkap wieder auftreten, und zwar in derselben Reihenfolge und in denselben Entfernungsverhältnissen. Alles dies bestätigt sich in glänzender Weise, wie der folgende Vergleich zeigt.

| Nach Alexander: | Nach der indischen Quelle: |
|---|---|
| 1. Balonca. | 2. Balonga metropolis. |
| 2. Samarade. | — |
| 3. Pagrasa. | 6. Pagrasa. |
| 4. Pithonobaste. | 11. Volk der Ambastae. |
| 5. Acadra. | 12. „ „ Acadrae[1]). |
| 6. Zabae. | 14. Rhabana[2]). |

Mit diesem Resultat ist zugleich die Frage beantwortet, was für eine Route durch die Ortsnamen der indischen Quelle in Wirklichkeit bezeichnet ist. Falsch ist zunächst der Ansatz der Hauptstadt Balonga und des voraufgehenden Ortes Thagora, der dicht auf das Große Kap folgt; beide sind nämlich an die Westküste des Magnus sinus gebracht, nach Alexander aber, dessen Angaben sich hier als zuverlässiger erweisen, liegt dieselbe Stadt Balonca abseits von der Küste und zwar, wie sich deutlich aus der Karte ergibt, auf der einzigen Landenge der Goldenen Chersones. Dementsprechend ist Thagora an die Westküste der Halbinsel zu rücken und zwar am ehesten dorthin, wo nach Alexander die Hafenstadt Tacola, das heutige Takuwatung, lag. So lernen wir eine alte Überlandroute über den Isthmus von Krah kennen, den sicherlich mancher Kaufmann benutzt hat, um den langen und gefahrvollen Umweg um die Südspitze der Halbinsel abzukürzen. Auch längs des Golfs von Siam scheint man zu Lande weiter gereist zu sein; denn die Ortschaften

schu (Zeitraum 502—556, ebenda S. 263): „Das Königreich Fu-nan befindet sich im Süden der Provinz Jĭ-nan (nördl. Annam) an einem großen Meerbusen westlich des Meeres.

[1]) Überdies ist eine Stadt Acadra im Binnenland nach Nordosten zu angegeben.

[2]) Rhabana deckt sich besonders seiner Lage nach genau mit Zabae, so daß ihr schon an sich geringer lautlicher Unterschied völlig ohne Belang ist.

am Magnus sinus folgen, wenn wir die Distanzfehler des Marinus abziehen, aufeinander in so kurzen Entfernungen und ihre Zahl ist im Vergleich zu den entsprechenden Angaben Alexanders so groß, daß sie schwerlich alle auf dem Seewege besucht sein können; dazu kommt, daß auch das Binnenland viele Länder- und Ortsnamen enthält. Rhabana, die letzte Station am Magnus sinus, die der Stadt Zabae des Alexander und etwa dem heutigen Kampot entspricht, bildete noch nicht den Endpunkt der Landroute; denn diese führte noch weiter landeinwärts über den Fluß Cottiaris auf Cocconagara zu. Im Cottiaris ist deutlich der Me-khong wiederzuerkennen, vor allem wenn man beachtet, daß er außer seinem Hauptarm, der ins offene Meer fließt, einen rechten, nach dem Magnus sinus führenden Nebenarm, den sogenannten Saenus, besitzt, welcher als ein ehemaliger, geschichtlich bezeugter westlicher Mündungsarm zu deuten ist[1]). Was Cocconagara betrifft, so kommt, sobald wir seine Lage zu den beiden Mündungsarmen des Cottiaris und seine Entfernung von Rhabana ins Auge fassen, eine Niederlassung in der Gegend von Khong an der Nordgrenze Cambodjas in Frage. Seiner Lage nach konnte ein solcher Platz für den reisenden Kaufmann schwerlich die Bedeutung einer Endstation haben; vielmehr sprechen die Umstände dafür, daß die Landroute erst an der Südgrenze Chinas, wo Cattigara der Sammelplatz der Fremden war, ihren Abschluß fand. Hiernach würde es sich um einen Weg handeln, welcher den Me-khong bis etwa zur Breite von Hué hinaufführte und nach dem Übergang über das Gebirge Annams die Küste erreichte, der sie bis zu ihrem Ziel, dem heutigen Ha-tinh, folgte.

Die marinische Karte läßt freilich nicht darauf schließen, daß in der indischen Quelle Entfernungsangaben über einen Weg von Cocconagara nach Cattigara vorgelegen haben; hierzu haben wir aber dieses Mal keinen bestimmten Anlaß, weil ein so langer und schwieriger Weg wie dieser vielleicht überhaupt nicht abgeschätzt worden ist. Dagegen besitzen wir andere Argumente, nach welchen wir eine alte Landverbindung mit Cattigara annehmen dürfen. Die chinesischen Annalen berichten, daß im Jahre 42 n. Chr. der tatkräftige Feldherr Ma-yüan im mittleren Annam Straßen durch die Wildnisse anlegen und die Grenze durch zwei eherne Säulen bezeichnen ließ; wir dürfen daraus schließen, daß er auf diese Weise einen offenen Weg nach dem Me-khong-Gebiet geschaffen hat. Was insbesondere die Errichtung der ehernen Säulen betrifft, so kann ich Hirths Satz nur unterschreiben, daß sie wahrscheinlich die Grundlage zu einem nach dem Westen gebrachten Märchen bildete, gegen das sich Ptolemäus mit den Worten wandte: „Die Hauptstadt Sinae oder Thinae soll

[1]) Vgl. Gerini a. a. O. S. 193 f., 775.

weder eherne Mauern haben noch sonst eine besondere Merkwürdigkeit"[1]). Ich vermute, daß dieser Bemerkung folgende Tatsachen vorausgegangen sind. Auf dem Landwege durch Hinter-Indien hatten fremde Kaufleute in Erfahrung gebracht, daß die Südgrenze der Sinae durch eherne Säulen bezeichnet sei. Marinus, der hiervon nur dunkle Kunde erhielt, beging den leicht begreiflichen Irrtum, daß er das, was von der Landesgrenze berichtet ward, auf die gleichnamige Hauptstadt übertrug und daraufhin in seinem Kartenwerk die Worte einflocht, die Hauptstadt Sinae oder Thinae sei von ehernen Mauern umgeben. Als dann Ptolemäus, wie er selbst bezeugt (I 17), über Cattigara und das Hinterland neue Mitteilungen einzog, fand sich nichts, was die Aussage seines Vorgängers bestätigte, so daß er sie in der obigen Bemerkung abweisen mußte.

Fassen wir alles zusammen, so besteht die größte Wahrscheinlichkeit, daß in der indischen Quelle des Marinus ein Landweg beschrieben wurde, welcher an der Westküste der Malaiischen Halbinsel begann, den Isthmus von Krah benutzte, dann den Bogen um den Golf von Siam beschrieb, hierauf das Tal des Me-khong hinaufführte und nach dem Übergang über das Gebirge Annams der Meeresküste folgte, bis sie bei den von Ma-yüan errichteten ehernen Säulen in chinesisches Gebiet eintrat. Stellen wir die einzelnen Stationen zusammen, soweit sie sich aus der marinischen Karte ergeben, dann erhalten wir auf Grund ihrer gegenseitigen Entfernungen folgende Resultate[2]):

Thagora = Tacola = Takuwatung, Balonga metropolis = Pakchan, Throana = Patiyu, Cortatha metropolis = Twun, Sinda = Kuwi, Pagrasa = Pran, Aganagara = Petschaburi (Serus flumen = Me-nam), Agimoetha, altind. Ajodhjâpura = Ayuthia, Tomara = Thamaburi (Bangkok)?, Aspithra = Schantabun, Volk der Ambastae ebendort, Acadrae mit der Stadt Acadra = Gegend von Krat, Bramma = So-ton, Rhabana = Kampot, (Saenus flumen = alter westlicher Arm des Me-khong zwischen Chau-doc und Ha-tien, Cottiaris flumen = Me-khong), Coccona gara = Khong?, Cattigara = Ha-tinh.

---

[1]) Hirth fügt hinzu (a. a. O. S. 61), er erinnere sich, in einem der klassischen Geographen eine Stelle gelesen zu haben, wonach das Gebiet oder die Stadt der Thinae von einer ehernen Mauer eingeschlossen war. Hier liegt aber ein Irrtum vor, da außer Ptolemäus kein andrer Schriftsteller, auch nicht der Verfasser des Periplus, eine ähnliche Angabe überliefert hat.

[2]) Es sind nur vorläufige Ergebnisse, die mit Hilfe anderer geographischen Quellen eingehender zu prüfen sind. Warum Marinus außer dem Serus (Me-nam) und Saenus (Nebenarm des Me-khong) vier andere große Flüsse in den Magnus sinus geführt hat, ohne daß sich diese feststellen lassen, dafür vermag ich vorläufig keine genügende Erklärung zu finden.

## Schluß.

Als das wesentlichste Ergebnis unserer Untersuchungen dürfen wir die Tatsache bezeichnen, daß nach Marinus-Ptolemäus nicht allein ein Seeweg, sondern auch ein Landweg zwischen der Westküste Hinter-Indiens und Chinas Südgrenze bestanden hat; dabei ist es sicherlich kein Zufall, daß diejenige Quelle, die von der Landroute spricht, indischen Ursprungs ist. Denn es ist bekannt, daß die Inder besonders im Altertum der Seeschiffahrt ablehnend gegenüberstanden; und wenn wir dann in Betracht ziehen, daß bereits in vorchristlicher Zeit die Gegenden am Golf von Siam unter indischem Einfluß gestanden haben, so werden wir wiederum auf den Weg gewiesen, der über den Isthmus von Krah ging.

Laßt uns unter diesem neuen Gesichtspunkt auch die chinesischen Nachrichten über den hinterindischen Verkehr betrachten. Das seetüchtige Volk der Sabäer, welches den älteren Han-Annalen zufolge bereits im 1. Jahrhundert v. Chr. mit Süd-China in Beziehungen gestanden hat, wird sich auf der ganzen Reise sicherlich dem Meere anvertraut haben[1]). Dasselbe gilt auch von der im Jahre 2. n. Chr. erschienenen Gesandtschaft aus Abessinien (Huang-tschi), der ersten, welche nachweislich aus dem fernen Westen kam; die beiden letzten aufgesuchten Hafenplätze lagen nach den Han-Annalen in Hsiang-lin (mittleres Annam) und Jï-nan (nördliches Annam), wofür bei Ptolemäus wahrscheinlich der Golf der wilden Tiere und die Stadt Cattigara eintreten (s. oben S. 780).

Die folgenden chinesischen Berichte gehören erst dem 2. Jahrhundert n. Chr. an. Wichtig ist zunächst eine Stelle im Liang-schu[2]): „Die Kaufleute von Groß-Ts'in (Römischer Orient, in diesem Fall wohl Ägypten) besuchten häufig Fu-nan (Cambodja, Nieder-Cochinchina), Jï-nan (nördliches Annam) und Kiau-tschï (Tungking); aber von den Bewohnern dieser Grenzstaaten sind wenige bis Groß-Ts'in gekommen." Hier bleibt es fraglich, ob die genannten Länder auf dem See- oder dem Landwege besucht worden sind. Die Gesandtschaft, die im Jahre 132 aus Java (Ye-tiau) Tribut brachte[3]), wird sicherlich zu Schiff nach China gelangt sein. Anders haben wir uns dagegen zu den Angaben zu stellen, die sich auf die indischen Gesandtschaften in den Jahren 159 und 161 beziehen[4]); während ihr Weg sie bisher durch Inner-Asien geführt hatte, kamen sie diese beiden Male, wie es ausdrücklich heißt, „außerhalb der

[1]) Vgl. meine Abhandlung in der Ztschr. Ges. Erdk. Berlin 1913, S. 560.
[2]) Hirth, China and the Roman Orient, S. 47.
[3]) Vgl. Pelliot, T'oung pao 1912, S. 457.
[4]) Vgl. E. Chavannes, ebenda 1907, S. 194.