

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender

**Herausgeber:** Pro Juventute

**Band:** 77 (1984)

**Artikel:** Auf den Spuren Sindbad des Seefahrers

**Autor:** Günthardt, Walter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-989551>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.02.2026

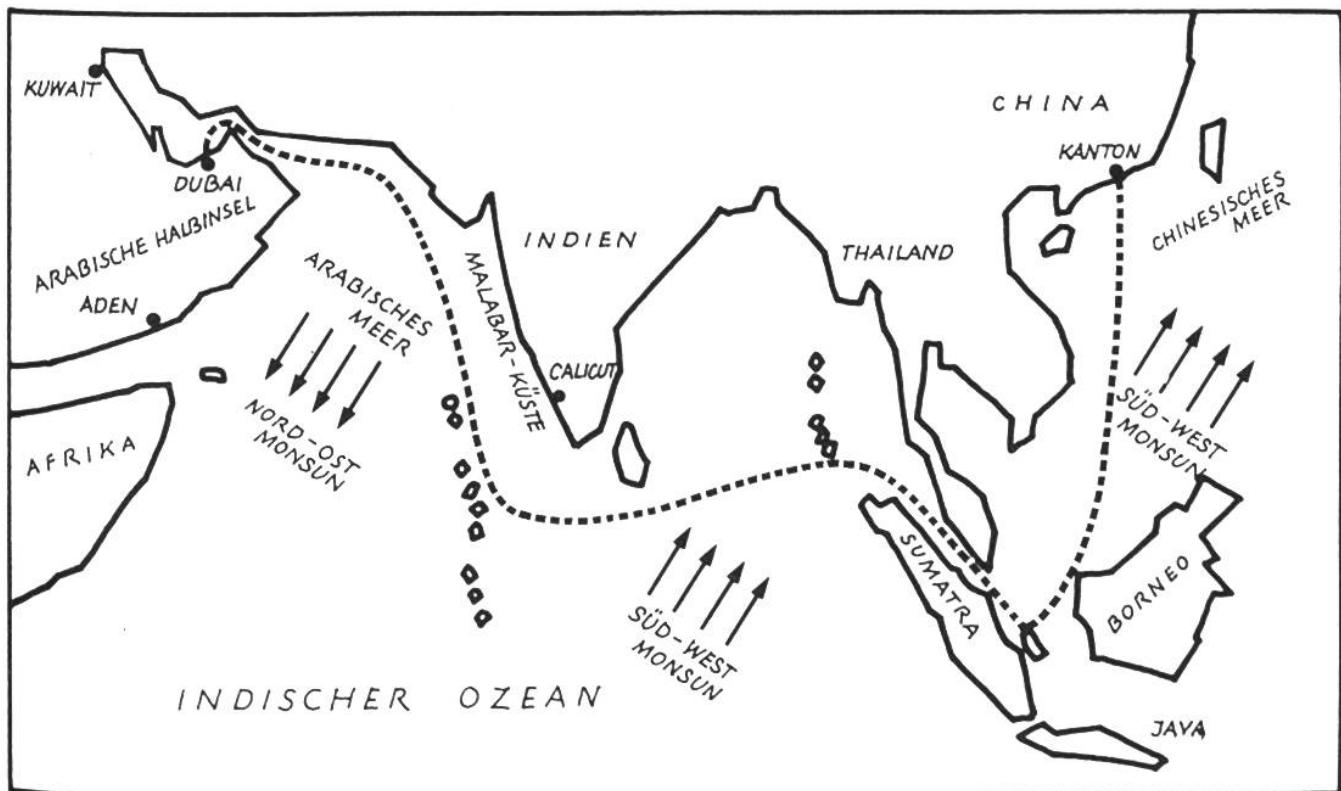
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Auf den Spuren Sindbad des Seefahrers

## Die Dhau – seit sechs Jahrtausenden Urkielschiff der sieben Weltmeere

Auf der klassischen Route der arabischen Seefahrer segelten die Dhaus unter Ausnutzung der entsprechenden Monsun-Winde vom Nahen Osten bis nach China und zurück. Der Beweis liegt vor, dass das heute noch möglich ist. ▼

Geschichte und Geschichten, Wirklichkeit und Legenden, Wahrheit und Dichtung hängen oft enger zusammen, als man lange Zeit geglaubt hat. So ist in den berühmten Erzählungen aus «1001 Nacht» – neben Ali Baba (und den vierzig Räubern) sowie Aladin (und der Wunderlampe) – **Sindbad der Seefahrer** eine der bekanntesten Gestalten. Hat es aber diesen sagenhaften Helden etwa wirklich gegeben?



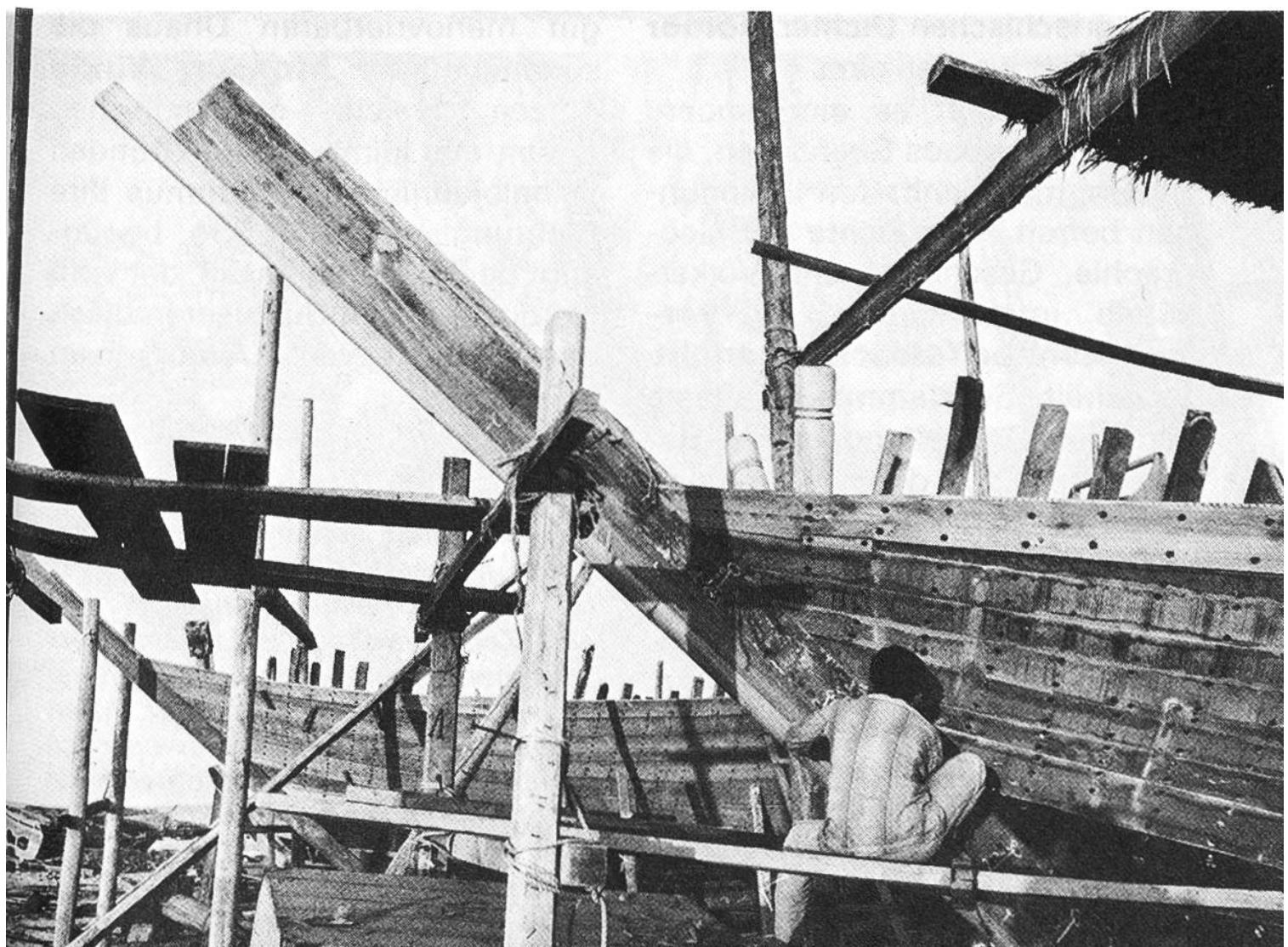
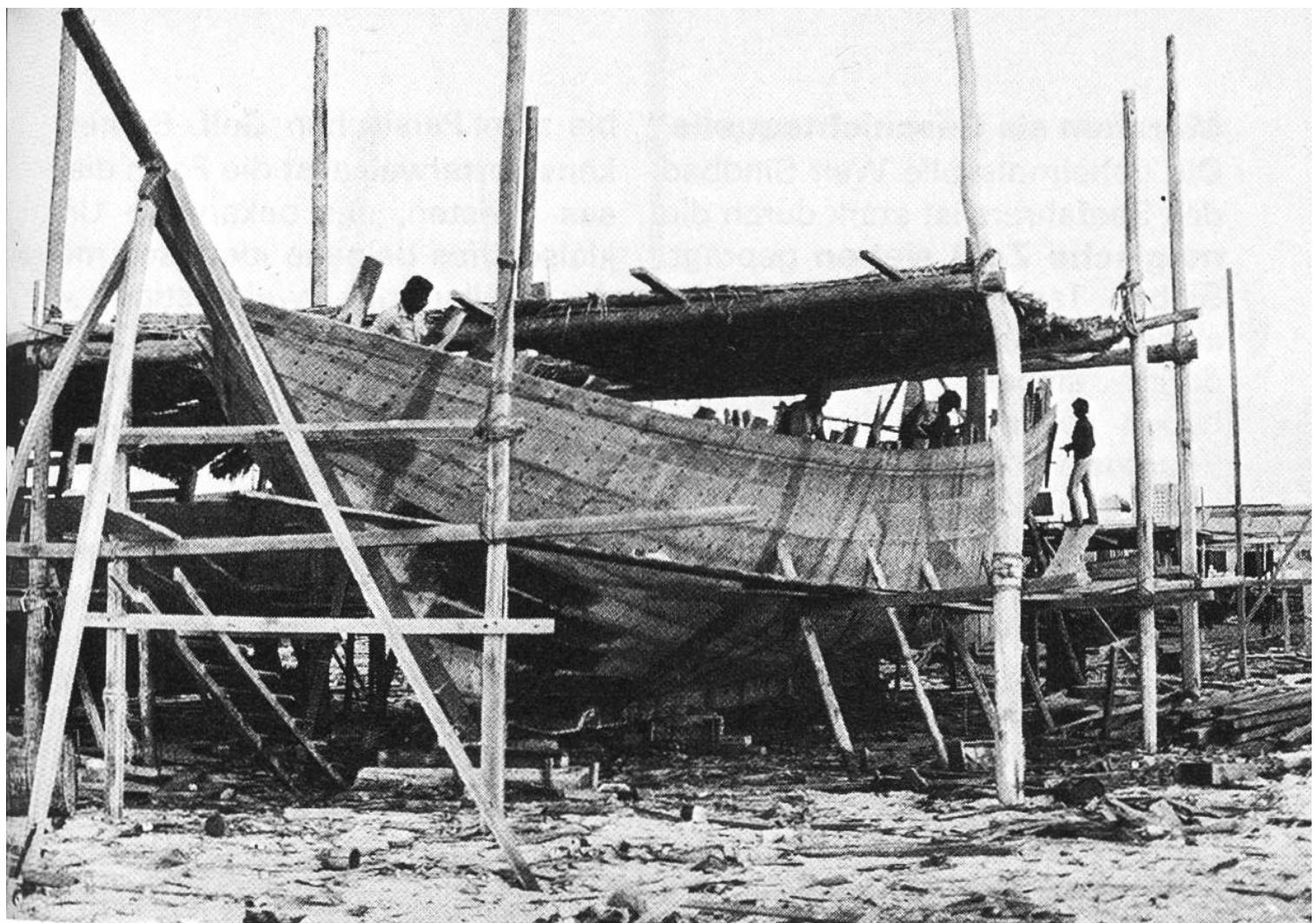
## Die Erzählungen aus «1001 Nacht» als Ausgangspunkt

In dieser bedeutendsten Sammlung nahöstlicher Märchen, die zwischen dem 8. und dem 16. Jahrhundert unserer Zeitrechnung entstanden ist, wird erzählt, dass in der Regierungsperiode des Kalifen **Harun al Raschid** (786–809 n. Chr.) in Bagdad, der Hauptstadt des damaligen arabischen Reiches, zwei Männer namens Sindbad lebten. Der eine war der bettelarme Sindbad der Lastenträger, der andere der steinreiche Sindbad der Seefahrer. An einem besonders heissen Sommertag musste **Sindbad der Lastenträger** eine ausserordentlich schwere Bürde, deren Gewicht ihn fast erdrückte, von einem Ende der Stadt zur anderen befördern. Als er nach einer Weile die gebündelte Last niedergelegt, um sich den Schweiss von der Stirn zu wischen und etwas auszuruhen, stand er gerade vor dem herrlichen Marmorpalast Sindbad des Seefahrers, den er nur vom Hörensagen kannte. Sindbad der Lastenträger ist vom Anblick dieser wunderbaren Säulenhallen, wo schöngekleidete Diener und Sklaven bei sanfter Musik und fremdartigen Wohlgerüchen die feinsten Speisen und Getränke an einem prächtigen Gartenfest auftragen, so tief beeindruckt, dass ihm seine Armeseligkeit noch grösser als bis an-

hin vorkommt. Er kann es nicht lassen, mit dem Schicksal zu paddern, und beginnt sich laut über die Ungleichheit von menschlichem Glück und Vermögen zu beklagen.

Sein wortstarker Vorwurf wird von Sindbad dem Seefahrer gehört, der den erstaunten Lastenträger an die Festtafel holen lässt, fürstlich bewirkt und dabei die Gelegenheit benutzt, um seinen vielen Gästen ausführlich zu erzählen, auf welch abenteuerliche Weise er selbst zu solch unermesslichem Reichtum kommen konnte. Das orientalische Fabulieren ist eindeutig darauf ausgelegt, zu beweisen, dass andere Menschen, die nicht den Unternehmungsgeist, die Einfälle, den Wagemut und die Tollkühnheit Sindbad des Seefahrers hatten, diese Reisen gar nicht überlebt hätten, geschweige denn mit solchen Schätzen zurückgekehrt wären. Die Moral der Geschichte ist denn auch klar: Sindbad der Lastenträger soll begreifen, dass sich sein Namensvetter durch ungewöhnliche Taten einen **Reichtum wohl verdient** hat, von dem gewöhnliche Menschen wie jener bestenfalls nur träumen können.

*Die Araber bauen ihre Dhaus wie vor Jahrtausenden von Hand.* ▶



## **Märchen als Geschichtsquelle**

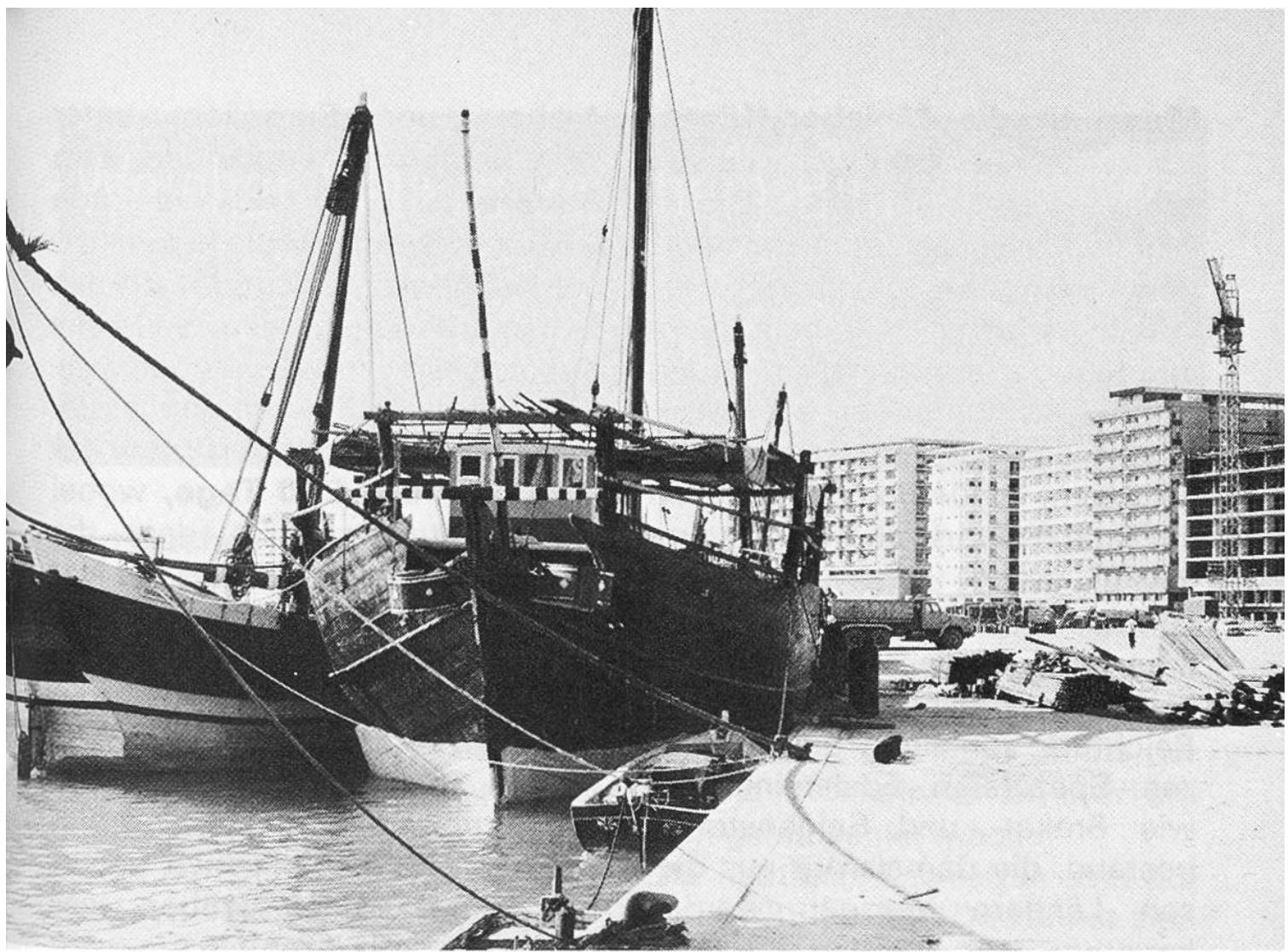
Die geheimnisvolle Welt Sindbad des Seefahrers ist stark durch die **magische Zahl sieben** geprägt. Sieben Tage lang weiss er von sieben Reisen zu erzählen, die ihn durch sieben Meere geführt haben sollen. Der dichterischen Phantasie scheinen dabei auf der einen Seite keine Grenzen gesetzt zu sein: Er trifft menschengrosse Seepferde, sieht fliegende Menschen, fliegt selbst auf Riesenvögeln, bekämpft Monster und Riesenschlangen, entflieht den Kannibalen und rettet sich bei der Verbrennung bei lebendigem Leibe. Vieles erinnert auch an die **Irrfahrten des Odysseus**, wie sie uns viele Jahrhunderte früher vom griechischen Dichter **Homer** überliefert worden sind.

Und doch gibt es eine andere Seite in Sindbads Seefahrten, die – von märchenhaften Erfindungen befreit – im Lichte der Geographie, Geschichte und Völkerkunde immer mehr als **verschlüsselter Tatsachenbericht** standhält. So stammt die älteste bildliche Darstellung eines Segelschiffes aus dem alten Ägypten, nämlich etwa aus dem Jahr 4000 v.Chr. Solche Einmaster segelten nicht nur im Mittelmeer, wo später die Kreter, Phönizier, Griechen und Römer die Gewässer beherrschten, sondern auch im Roten Meer, also entlang und rund um die Arabische Halbinsel

bis zum Persischen Golf. Bemerkenswerterweise ist die Form dieses ältesten, uns bekannten Urkielschiffes beinahe identisch mit der – allerdings zweimastigen – arabischen **Dhau**, die sowohl das Schiff Sindbad des Seefahrers war, als auch heute noch in den alten Häfen von Kuwait und Dubai photographiert werden kann. Und was Sindbads **Reiserouten** anbelangt, so genügt ein Blick auf die Weltkarte, um zu sehen, dass eine Schiffsreise vom Hafen **Basra** im **Arabisch/Persischen Golf nach Indien** nicht weiter war als diejenige von **Ägypten nach Rom**.

Dabei konnten die arabischen Seefahrer mit ihren besonders gut manövrierbaren Dhaus die sogenannten **Monsun-Winde** nutzen, welche im Indischen Ozean aus klimatischen Gründen in halbjährlichem Rhythmus ihre Richtung wechseln. So begünstigt der Winter-Monsun, der vom Nordosten nach Südwesten bläst, das Segeln vom **Arabischen**

*In den Häfen der arabischen Halbinsel, namentlich in Dubai, liegen heute noch Dhaus vor Anker, die aus der Zeit Sindbad des Seefahrers stammen könnten. Sie dienen immer noch dem Transport wichtiger Güter, wobei sie nur auf dem Seeweg nach Indien eingesetzt werden, obwohl sie China durchaus erreichen könnten. ▶*



**Meer an die Malabar-Küste**, während der Sommer-Monsun genau umgekehrt wirkt. Dieser Windwechsel, der auch im **Golf von Bengal** stattfindet, ermöglichte es den Arabern nicht nur, den ganzen Indischen Ozean in beiden Richtungen zu durchqueren und bis nach **Sumatra** zu gelangen, sondern auch noch von dort aus ostwärts zu den Gewürzinseln oder nordwärts nach **China** weiterzusegeln. Und wenn man bedenkt, dass der von Sindbad dem Seefahrer beschriebene Reichtum vor allem aus Gewürzen, Spezereien, Edelsteinen sowie Brokat- und Seidenstoffen bestand, die damals nur aus diesen Ländern bezogen werden konnten, dann werden die Märchen über die sieben Reisen durch die sieben Weltmeere plötzlich zur Geschichtsquelle.

### **Testfahrt als Probe aufs Exempel**

Dass solche Seefahrten möglich sind, wurde denn auch von Fachleuten kaum je grundsätzlich bestritten. Doch erst zu Beginn dieses Jahrzehnts ist der praktische Beweis erbracht, dass eine Dhau, die genau der arabischen Schiffsbautradition entspricht, auch heute noch vom Persisch/Arabischen Golf bis nach der südchinesischen Stadt **Kanton** segeln kann. Diese Reise hat nämlich eine kleine Mannschaft von

Arabern und Europäern unter dem Befehl des Engländer **Tim Severin** auf einer selbstgebauten Dhau bewältigt, für die kein einziger Nagel, wohl aber Edelholz aus Indien und handgerollte Seile aus Kokosnussfasern verwendet wurden. Für diese Strecke von insgesamt **6000 Seemeilen** brauchte die Dhau rund **230 Tage**, wobei es beachtenswert ist, dass die Mannschaft bewusst nur jene Navigationshilfsmittel einsetzte, die schon zu Sindbads Zeiten bekannt waren.

Damit ist zwar nicht bewiesen, ob je eine oder gar mehrere sagenumwitterte Personen dieses Namens gelebt haben, doch bestehen keine Zweifel darüber, dass die Araber mit ihren Dhaus während Jahrhunderten den Seeweg nach Indien allein beherrschten.

Und als der erste Europäer, **Vasco da Gama**, nach der Umsegelung Afrikas im Jahre 1498 nach **Calicut** an der Malabar-Küste gelangte und damit den Gewürzhandel für die Portugiesen erschloss, war es bezeichnenderweise ein **arabischer Seefahrer**, der ihn auf der Monsun-Strecke durch den Indischen Ozean lotste.

*Walter Günthardt*