Die staatliche Seefahrt der Ming (frühes 15. Jahrhundert)

Macht und Grösse: die staatlichen Flotten. Wenden wir uns nun, wie zu Beginn des Kapitels angekündigt, jenem kurzen Zeitabschnitt zu, in dem China für rund dreißig Jahre im Mittelpunkt stand. Nach dem Tode des ersten Ming-Kaisers (1398), der mit eiserner Hand regiert hatte, durchlief China zunächst eine kurze Periode innerer Kämpfe, aus denen Zhu Di als Sieger hevorging. Als dieser 1403 den Thron in Nanjing bestieg, begann in der Tat eine besondere Phase in Chinas Außenbeziehungen, denn der neue Kaiser, dessen Regierungszeit auch unter der Bezeichnung «Yongle» bekannt wurde, betrieb eine sehr viel offensivere Politik als seine Vorgänger. So initiierte er nicht nur mehrere Feldzüge gegen die weiterhin gefährlichen Mongolen im hohen Norden, sondern schickte seine Truppen auch nach Vietnam. Vor allem aber mobilisierte er frische Kräfte an der «Seefront» und löste damit eine Kette spektakulärer Ereignisse aus.

Originaldokument © Verlag C.H.Beck

Bis zu diesem Zeitpunkt gab es gleichsam zwei Ebenen, über die Chinas Küste mit der maritimen Welt in Verbindung stand: den illegalen Privathandel und den staatlich zugelassenen Tributverkehr. Unter dem Yongle-Kaiser wurden die Verbote, die den Privathandel betrafen, zwar rigoros fortgeführt, dafür aber weitete der Hof den zweiten Sektor systematisch aus, indem er nicht nur mehr Tributgesandtschaften zuließ als zuvor, sondern ebenso den eigenen Beitrag zum staatlich gelenkten Seeverkehr in durchaus ungewohnter Weise erhöhte.

Zu den markantesten Merkmalen der neuen Politik gehörte die Tatsache, daß die Zentrale in Nanjing gleich zu Beginn der Yongle-Periode ein großes Flottenbauprogramm auflegen ließ. In den Folgejahren wurden Hunderte seetüchtiger Fahrzeuge gezimmert. Die kaiserlichen Werften in der Hauptstadt, die Häfen Fujians und einige andere Orte mußten allesamt an diesem Bauprogramm mitwirken, was bedeutete, daß viele Menschen, die zuvor ihr Glück bei illegalen Geschäften gesucht hatten, nunmehr in staatliche Dienste übernommen wurden.

Die großen Überseeflotten, die der Hof bauen ließ, umfaßten angeblich bis zu zwei- oder gar dreihundert Einheiten. Darunter seien bis zu sechzig sogenannter «Schatzschiffe» (*baochuan*) gewesen –

Großraumtransporter, von denen es in späteren Quellen heißt, sie hätten riesige Ausmaße gehabt. Wahrscheinlich jedoch handelte es sich nur um drei- oder viermastige Konstruktionen, die gleichwohl andere Fahrzeuge, welche zu jener Zeit in Ostasien oder auf dem Indischen Ozean verkehrten, von ihren Dimensionen her weit übertrafen. Genaueres ist allerdings nicht überliefert, und wirklich eindeutige archäologische Belege fehlen bis heute, sieht man von einigen schwer zu interpretierenden Fundstücken in den Nanjinger Werftanlagen ab. Künftige Grabungen, die geplant sind, könnten uns hier eventuell voranbringen.

Originaldokument
© Verlag C.H.Beck

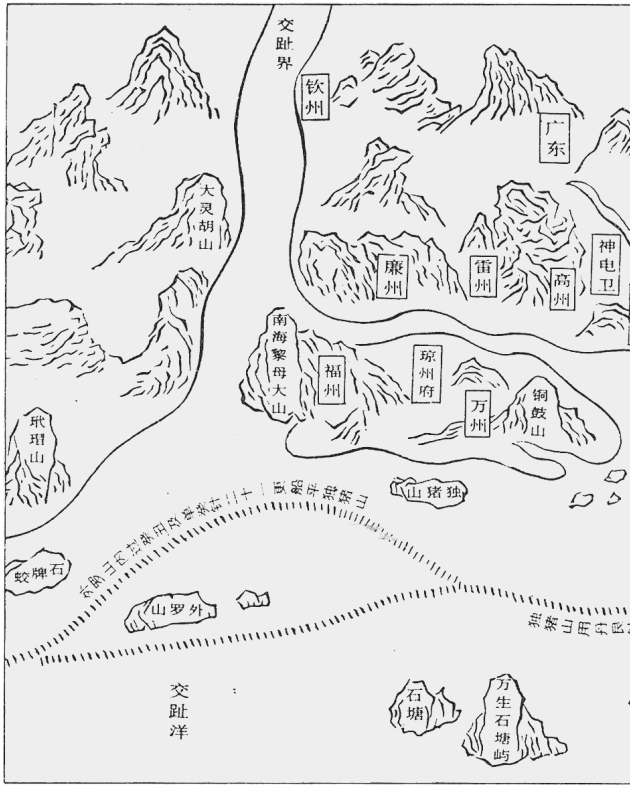
Geleitet wurden die kaiserlichen Schiffe zumeist von Palasteunuchen, von denen Zheng He und Wang Jinghong den größten Ruhm erlangten. Ersterer entstammte einer muslimischen Familie in Yunnan, der zweite soll in Fujian aufgewachsen sein. Zheng He verfügte vermutlich über Kenntnisse des Arabischen oder Persischen, außerdem über militärische Erfahrungen. Zwischen 1405 und 1433 führte er sieben große Flotten in den «Westlichen Ozean» (Xi yang), also in jene Regionen, die an der schon mehrfach erwähnten Westroute (*xi hang lu*) lagen, d.h. von Champa über die Malaiische Halbinsel und Java bis hin zu den Orten und Ländern rings um den Indik. Dabei unterstanden ihm angeblich bis zu 20 000 oder gar 30 000 Mann: Seeleute, Soldaten, Beamte, Mediziner, Techniker und andere.

Welche Waffen Zheng Hes Soldaten an Bord hatten, ist umstritten. Der Ausdruck «Feuerwaffen», der sich zwei- oder dreimal in den Texten findet, bleibt leider unbestimmt. Vielleicht handelte es sich um kleine Kanonen, die um diese Zeit schon in Ostasien zirkulierten, vielleicht auch nur um Minen, entzündbare Pfeile, Pechkübel oder dergleichen. Die Frage ist nicht ganz unwichtig, denn Zheng He geriet mit Feinden aneinander, und wären dabei Kanonen zum Einsatz gekommen, müßte die gängige Vorstellung, erst die Europäer hätten wirklich Gefechte auf See geführt, revidiert werden.

Geographische Dimensionen. Über die interne Organisation der großen Ming-Flotten und die logistische Seite ist fast nichts bekannt. Einige Textstellen belegen jedoch, daß es mehrere Unterverbände gab, die verschiedene Regionen aufsuchten, gleichsam gestreut wurden. Doch die genaue Streuung ist nicht überliefert. Da-

Chinesische Seerouten und die frühen Ming-Fahrten

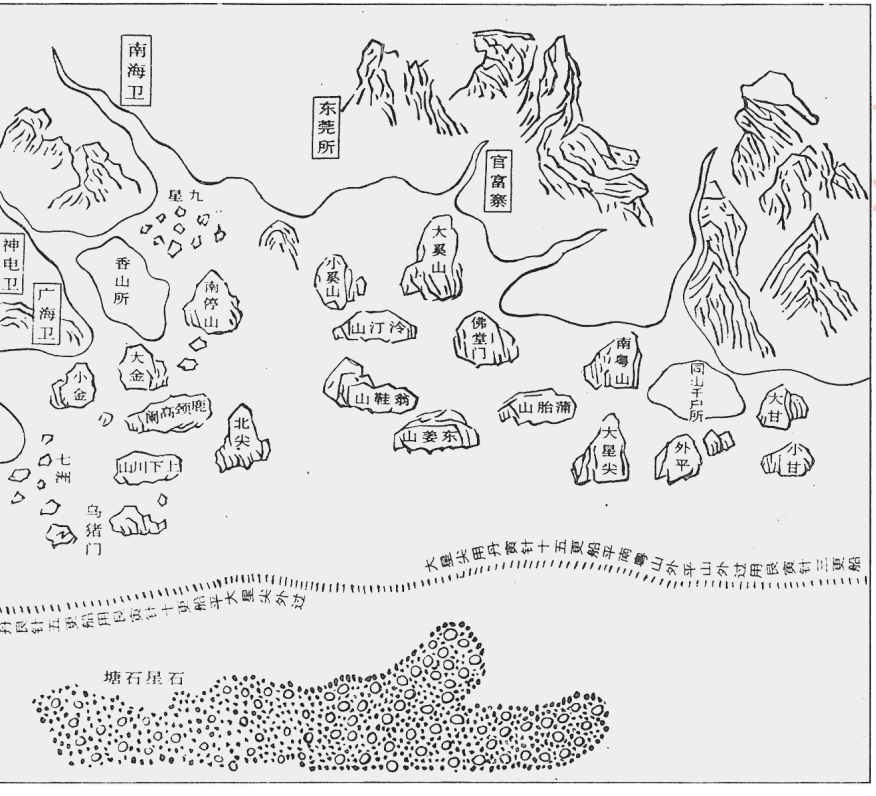
40°N
Beijing
Choson
Nanjing
Taicang
Ming
Okinawa
Ryukyu
Changle
Quanzhou
20°N
Pazifischer Ozean
Guangzhou
Bengalen
Chittagong
Luzon
Le
Süd-
engalisches Meer
Xianluo
Champa
chinesisches Meer
Qui-Nhon
Andamanen
Zhenla
Pulau Condore
Sulu-Ins.
0°
Nikobaren
Brunei
Samudra
Aceh
Lambri
Kelantan
Pahang
Melaka
Aru
Kalimantan
Billiton
Palembang
Surabaya
Timor
Cerbon
Java
100°Ost
120°Ost



Ausschnitt aus der «Zheng-He-Karte» (Zheng He hanghai tu), die vermutlich im frühen 15. Jahrhundert entstand. Diese Karte beschreibt die «Westroute» (xi hang lu) von China über Südostasien nach Indien, Hormuz, Aden und Ostafrika. Das Gesamtwerk besteht aus mehreren Blättern und muß von rechts nach links «gelesen» werden, wobei die einzelnen Stücke durch den gestrichelten Seeweg und die Küstenlinien miteinander verbunden sind. Die Schriftzeichen entlang der Seeroute markieren zumeist Richtungen und Entfernungen. Das abgebildete Segment zeigt einen Teil der südchinesischen Küste, unter anderem den Kreis Xiangshan (nahe der heutigen Stadt Macau), die große Insel Hainan sowie ganz links den Golf von Tongking und den Norden Vietnams. Die Punkte und Eilande am unteren Bildrand deuten auf die Xisha-Inseln und die Zhongsha-Riffe. Folglich führte der Weg von Fujian und Guangdong nach Vietnam zwischen Hainan und den Xisha-Inseln hindurch.

neben wissen wir von anderen, wesentlich kleineren Unternehmungen, die der Staat – parallel zu denen Zheng Hes – nach Bedarf anordnete. Die meisten betrafen gleichfalls die Westroute, während die Ostroute und die Seewege nach Japan und Korea wenig Interesse erweckten. Die staatliche Flottenpolitik konzentrierte sich demnach auf die Westhälfte Südostasiens und Teile des Indischen Ozeans.

Natürlich sind auch die Namen der Länder und Orte überliefert, in denen Zheng Hes Schiffe am häufigsten verkehrten. Entsprechendes findet sich in chinesischen Inschriften, den ethnographischen Werken Ma Huans, Gong Zhens und Fei Xins – alle drei begleiteten Zheng He auf seinen Fahrten – sowie in zahlreichen *Ming shilu*-Einträgen und vielen anderen Texten. Das Gros der Schiffe fuhr demnach von Nanjing über Fujian direkt bis zur Küste Vietnams, meist ohne län-



gere Aufenthalte in den Häfen Guangdongs und Hainans. Von Vietnam aus wurden Orte, die heute zu Thailand gehören, ferner die malaiische Ostküste, Ostsumatra und die nordjavanischen Häfen angesteuert. Jenseits der Straße von Singapur bildeten Melaka und Samudra-Pasai wichtige Ziele. Von dort ging es dann zumeist direkt nach Sri Lanka, Cochin und Kalikut. Bengalen lag nördlich dieser Hauptroute und wurde wohl eher von separaten Verbänden angelaufen. Tenasserim, Arakan und die Ostseite Indiens spielten hingegen kaum eine Rolle für Zheng He.

Schon bald sandte der Ming-Hof auch Schiffe quer durch die Arabische See. Diese brachen von den Kerala-Häfen auf und begaben sich entweder direkt oder über die Malediven zur Arabischen Halbinsel oder nach Hormuz. Hormuz spielte offenbar eine Schlüsselrolle,

zumal es häufig als Zielort erwähnt und sogar auf einer alten chinesischen Seekarte, die Zheng Hes Route beschreibt und darum unter dem Titel *Zheng He hanghai tu* bekannt ist, besonders hervorgehoben wird. Über regelmäßige Kontakte nach Cambay und zu den nordwestindischen Orten im allgemeinen ist dagegen nichts bekannt, obschon sie auf besagter Karte ebenso eingetragen sind. Eindeutig ist jedoch, daß mehrere Häfen an der ostafrikanischen Küste besucht wurden, wohl meist via Aden oder Hormuz, aber ebenso direkt von Südasien aus.

Originaldokument
© Verlag C.H.Beck

Das oben Gesagte legt nahe, daß Ming-Schiffe, die in staatlichen Diensten standen, auf vielen Meeresteilen zwischen Nanjing und Ostafrika verkehrten. Zwar hatten schon vorher kleinere Konvois lange Distanzen überwunden, bisweilen sogar den Fernen Osten mit der Golf-Region oder dem Roten Meer verknüpft – man denke etwa an die Bosi-Händler –, doch diese Unternehmungen waren fast immer auf private Initiativen zurückgegangen. Im übrigen war gezeigt worden, daß der asiatische Handelsraum eher in große Zonen zerfiel, die von jeweils unterschiedlichen Gruppen bedient wurden. Die Ming-Flotten durchbrachen diese Struktur radikal, denn erstmalig war nun eine Staatsmacht auf fast allen asiatischen Meeren präsent.