

## **Zheng He**

**1371 – 1433**

Zheng He war einer der größten Seefahrer aller Zeiten. Niemals zuvor in der Geschichte der Menschheit war versucht worden, Seereisen in solchem Maßstab, in so langer Zeit und mit so viel Menschen unter einem Kommando zu bewältigen.

Das im Internet verbreitete Bild des Admirals dürfte eine Idealvorstellung sein, die eigentliche Quelle ist unbekannt

Bei einer Befragung unter Europäern, welches wohl die größten Seefahrer in der Geschichte der Menschheit gewesen seien, würden wahrscheinlich vor allem solche Namen genannt werden: Christoph Kolumbus als Entdecker von Amerika (1492), Vasco da Gama als Finder des Seeweges nach Indien (1497/98), Fernando Magellan mit seiner ersten Weltumsegelung (1521). Höchst selten fiel der Name Zheng He. Die überwiegende Mehrheit der Befragten würde sicher überrascht nachfragen: „Zheng He, wer soll das sein? Den Namen habe ich ja noch nie gehört!“ Im Grunde würde durch diese Rückfrage nur unsere extrem eurozentristische Weltansicht belegt. Zheng He gehört unbedingt in den engen Kreis der größten Seefahrer aller Zeiten und das nicht nur, weil er bereits ungefähr ein Jahrhundert vor den oben genannten Persönlichkeiten die Meere befahren hat.

Wer war also Zheng He und worin bestanden seine Leistungen?

Zheng He wurde im Jahre 1371 zur Zeit der chinesischen Ming-Dynastie in Kunyang in der südchinesischen Provinz Yunnan in einer muslimischen Familie geboren. Sein Geburtsname lautete Ma He, wobei „Ma“ die chinesische Version des Namens „Mohammad“ war. Sein Urgroßvater soll in Persien Provinzgouverneur unter dem Mongolen-Kaiser Kubilai Khan gewesen sein, dem Begründer der Yuan-Dynastie. Seine Vorfahren stammten ursprünglich aus Buchara. Großvater und Vater von Ma He unternahmen Pilgerreisen nach Mekka, ihr Nachkomme wurde also in der Lehre des Islam unterrichtet. Unter dem Einfluss des Großvaters und des Vaters entwickelte der Junge bereits eine große Wissbegierde in Hinblick auf die außerchinesische Welt. Ma He's Vater blieb in den Wirren der Zeit der Yuan-Dynastie treu und geriet dadurch in Konflikt zur aufstrebenden Ming-Dynastie. Im Jahre 1381 überrannte die Ming-Armee Yunnan, wobei Ma He's Vater getötet wurde und der elfjährige Ma He in Gefangenschaft geriet. Die Armee nahm ihn nach Nanjing mit, wo er kastriert und in den kaiserlichen Dienst

übernommen wurde. Als Vierzehnjähriger schickte man ihn nach Beiping (Beijing), hier kam er zunächst als Diener an den Hof des Prinzen Zhu Di, dem vierten Sohn des Kaisers.

Der Prinz fand großen Gefallen an dem wissbegierigen Jungen, gab den Befehl, dem Jungen gründlich Lesen und Schreiben beizubringen, erschloss ihm die kaiserliche Bibliothek und ließ ihn von Beamten in Kriegskunst, Diplomatie und in den Lehren des Konfuzius unterrichten. Ma He wurde bald ein enger Vertrauter des Prinzen, soll mit ihm auch Staatsgeschäfte sowie diplomatische, militärische und strategische Angelegenheiten diskutiert haben. Bald hatte er sich ein breit gefächertes Wissen angeeignet.



Ma He erwies sich auch als sehr tapfer. Mit seiner massigen, großen Gestalt begleitete er den Prinzen zu dessen Schutz in vielen Kämpfen. Vor allem wurde er dem Prinzen unersetzlich, als es nach dem Tode des ersten Kaisers der Ming-Dynastie zu Thronstreitigkeiten kam. Als sich Zhu Yunwen, der Neffe des Kaisers, zum Nachfolger ernannte, kam es zu militärischen Auseinandersetzungen mit Zhu Di. Ma He war hierbei einer der kommandierenden Offiziere von Zhu Di. Im Jahre 1402 eroberte dieser die Ming-Hauptstadt, der Neffe wurde besiegt und getötet. Aber als Kaiser Cheng Zu (auch Yong Le - 1403-1424) benötigte er erst recht die tatkräftige Hilfe von Ma He. Da er nur der vierte Sohn des Kaisers war, entsprach seine Thronbesteigung nicht der Tradition und wurde als Staatsstreich angesehen. Das konfuzianische Gericht lehnte es ab, ihn zu unterstützen. Die Gefahr von Attentaten gegen den selbsternannten Herrscher lag in der Luft. Umso mehr

brauchte der neue Kaiser den tatkräftigen und geschickten Ma He. Für dessen Treue verlieh er Ma He den Ehrennamen „Zheng“. Als „Zheng He“ errang der Eunuche bedeutende Positionen am kaiserlichen Hof. Er wurde „Head Eunuch“ (Haupt aller kaiserlichen Eunuchen), das entsprach der Bedeutung eines Beamten 4. Ranges. In den folgenden Jahren wurde ihm auch der 5. Rang verliehen, damit war er der erste Eunuch, der eine so hohe Position in China bekleidete.

Der neue Kaiser erwies sich als ein tatkräftiger Politiker mit Visionen. Er initiierte große Pläne zur Ausbesserung des großen Kanals zwischen dem Gelben Fluss und dem Jangtse-Fluss. Vor allem war er aber bemüht, den internationalen Einflussbereich seines Kaiserreiches zu erhöhen. Er ließ große Trockendocks zum Bau einer riesigen Flotte von Hochseeschiffen errichten, wobei die Größe und Seetauglichkeit dieser Schiffe für diese Zeit erstaunlich und in der Welt einmalig waren. Angeblich sollen die sogenannten Schatzschiffe („Treasure Ships) eine Länge bis zu 133,2 Meter erreicht haben, ein mittlerer Schiffstyp 111 Meter und die kleinsten Versorgungsschiffe bis zu 60 Meter. Andere Quellen bekunden für die Schatzschiffe eine Länge von 120 und eine Breite bis zu 50 Metern. Die großen Schiffe hatten bis zu 12 Masten für die Segel. Das Admiralsschiff (unten) war ein Koloss mit drei Stockwerken auf der hinteren Seite, die über Treppen mit dem Oberdeck verbunden waren. Wenn solche Angaben auch Übertreibungen sein können und mit Vorsicht zu behandeln sind, so gab es zu dieser Zeit und auch noch lange danach in der Welt nichts annähernd Modernes. Das weit später gebaute Flaggschiff des Kolumbus, die Karavelle „Santa Maria“, mit ihren etwa 24 Meter Länge hätte sich neben diesen Schiffen wie eine Nusschale ausgenommen.

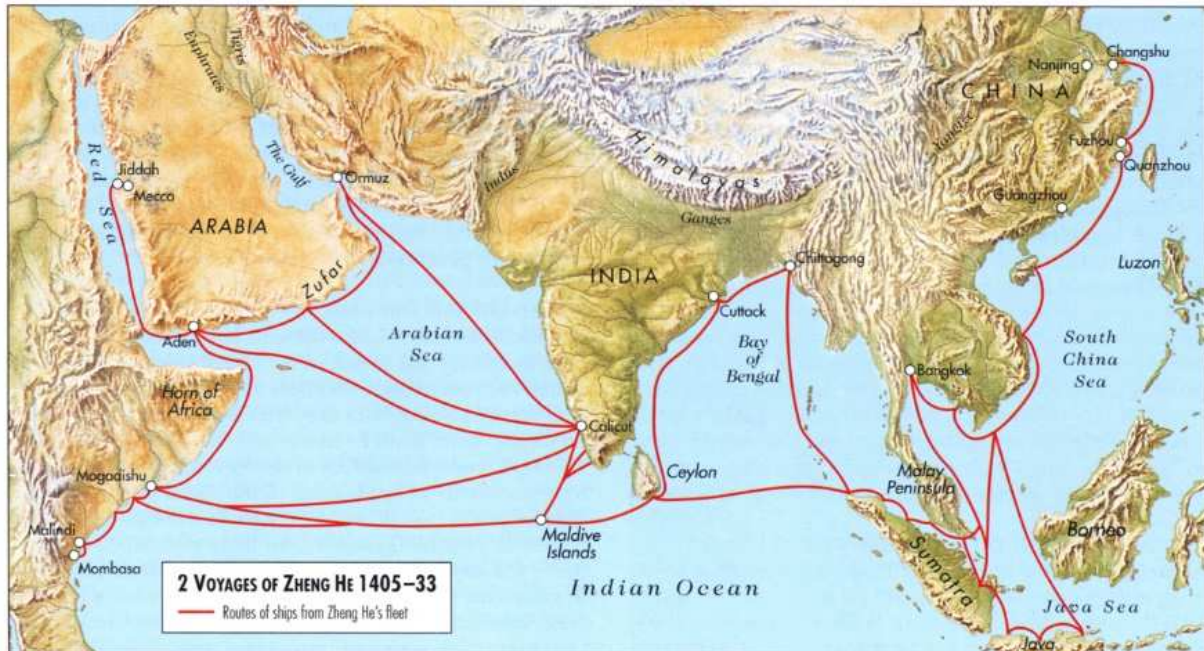


Die Flotteninitiative des Kaisers war für Zheng He eine einmalige Gelegenheit, seine Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Im Jahre 1403 ernannte der Kaiser ihn zum Admiral der Flotte. Offensichtlich hat Zheng He bereits den Bau der Schiffe maßgeblich beeinflusst und sich vorbereitend sehr intensiv mit Nautik und Navigation beschäftigt. Dank dieser gründlichen Vorbereitungen konnte Zheng He eine beispiellose Großtat wagen und vollbringen. Niemals zuvor in der Geschichte der Menschheit war versucht worden, Seereisen in solchem Maßstab in so langer Zeit und mit so viel Menschen unter einem Kommando zu bewältigen.



Beim Start zur ersten Reise im Jahre 1405 war Admiral Zheng He 34 Jahre alt. Mit 208 Schiffen, darunter 62 Schatzschiffen, und mit insgesamt 27.800 Menschen an Bord (Die drei Schiffe des Kolumbus hatten etwa 90 Mann an Bord!) begab sich die Flotte in eine weitgehend unbekannte Ferne. Weitere sechs Reisen folgten. In seinen sieben Reisen von 1405 bis 1433 führte Zheng He seine Flotte in über 30 Länder und Regionen in Südostasien, Südasien, Westasien und Ostafrika. Ziele lagen unter anderem im heutigen

Vietnam, Thailand, Ceylon, Borneo, Java, Malakka, Indien, Sumatra, Arabien, Aden, Somalia, Kenia, Mozambique.



Hin und wieder tauchten später Spekulationen auf, es könnten zumindest Teile der Flotte Zheng He's Australien oder sogar Amerika erreicht haben. Das wird wohl Spekulation bleiben müssen; ihr realer Kern besteht allerdings darin, dass angesichts der Fähigkeiten dieses Admirals und angesichts des Zustands seiner Flotte durchaus die Möglichkeit bestanden hätte, auch diese Ziele zu erreichen, wenn es denn in seiner Absicht gelegen hätte, weiter über das Meer ostwärts vorzudringen. Sein Auftrag war aber ein anderer, dazu kommen wir später.

Zunächst muss etwas mehr zur erstaunlichen Leistung des Admirals Zheng He gesagt werden. Man stelle sich vor, welche außergewöhnliche Navigationsleistung dazu gehörte, eine Flotte von über 200 Schiffen unterschiedlichster Bauweise und Bestimmung bei jedem Wetter über die Meere zu führen. Da gab es die riesigen „Schatzschiffe“ mit Luxuskabinen für Passagiere (Diplomaten, Dolmetscher, Beamte, ausländische Gesandte), spezielle Boote

zum Transport von Wasser, Soldaten, Pferden, von Handelsgütern aller Art (auch von wilden Tieren), Staatsgeschenken für ausländische Herrscher, seltene Rohstoffe, Gewürze, Seide etc. Allein die Überlegung, wie man in einem solchen Verband unterschiedlichster Schiffe auch nur die kleinste Kurskorrektur ausführen konnte oder bei Sturm die Zerschlagung des Verbandes verhindern konnte, macht die Kompliziertheit für den Admiral deutlich. Das ging nur über Flaggen, Signalzeichen, Trommeln, Laternen oder bei größeren Entfernungen auch über Brieftauben. Jede Kurskorrektur erforderte unbedingte Disziplin in der gesamten Flotte.

Zheng He galt als energisch, aber durchaus auch als umgänglich und war bei Matrosen und Soldaten beliebt und geschätzt. Und das wohl vor allem, weil ihr Schicksal von den seltenen Fähigkeiten des Admirals abhing. Er beherrschte die damals fortgeschrittensten Techniken und Methoden und war fähig, sie einzusetzen und auch zu vervollkommen. Sicher hatte er schon beim Bau der Schiffe durchgesetzt, dass sie mit wasserdichten Schotten und Ausgleichsrudern versehen worden waren. Bei Sturm konnte die Stabilität der Schiffe durch Flutung bestimmter Schotten gesichert werden. Es ist davon auszugehen, dass Zheng He über die frühesten internationalen Seekarten verfügte. Er beherrschte die Navigation durch Orientierung an den Sternen, aber er verfügte auch über einen Magnetkompass, um die Fahrtrichtung zu bestimmen. Es war eine Art Wasserkompass, bei dem eine Nadel im Wasser schwamm, eingefasst durch eine Rundscheibe mit 24 Skalen für die unterschiedlichsten Richtungen.

So gerüstet konnte Zheng He in der großen Zeitspanne von 1405 bis 1433 sieben komplizierte Seereisen erfolgreich bewältigen.

Zheng He war ein großer Seefahrer und Militärführer, aber er war auch ein geschickter Diplomat. Damit wird die Frage berührt, wel-

chen Zweck diese ganzen beschwerlichen und kostspieligen Reisen hatten. Das wird in der (nicht sehr umfangreichen) Literatur zum Teil sehr kontrovers interpretiert. In China gilt Zheng He heute vor allem als Diplomat und Friedensheld, der den friedlichen Handel Chinas mit vielen Ländern befördert hat. Seine Leistungen werden als großer Beitrag zur friedlichen Entwicklung der Menschheit und als Beitrag zur Entwicklung von Wissenschaft, Technik und Wirtschaft Chinas gewürdigt. Einen Gegenpol bildet die Meinung, Zheng He sei ein früher Prototyp eines Kolonialisten und Erobers gewesen, der die wirtschaftliche Expansion Chinas betrieb, Kolonialbasen geschaffen und militärische Okkupationsstrategien verfolgt habe.

Wie so oft liegt die Wahrheit wahrscheinlich irgendwo in der Mitte. Selbstverständlich steht fest, dass Zheng He ein Admiral der Ming-Dynastie war und der ganze Aufwand natürlich den Interessen dieser Dynastie zu dienen hatte. Das waren (wie auch bei den späteren Entdeckern) keine reinen Touristen- oder Forschungsreisen, auch nicht abstrakte außenwirksamen Prestigeunternehmen. Der Zweck dieser Reisen war vor allem diplomatischer und wirtschaftlicher Natur. Der Admiral hatte das volle Vertrauen des Kaisers Cheng Zu und nach dessen Tod im Jahre 1424 zumindest auch eines seiner Nachfolger (des Xuande-Kaisers), er war Gesandter des Kaisers mit allen Vollmachten. Er sollte die Anerkennung der Ming-Dynastie durch viele Herrscher der befahrenen Region erreichen und sie möglichst in die Reihe jener Staaten einbeziehen, die dem chinesischen Herrscher tributpflichtig waren und bei den abhängigen Staaten auch Tribute einfordern. Zugleich war er bevollmächtigt, Handelsverträge zu schließen. Dabei setzte er auf zwei Trümpfe: Zum einen brachte er neben seinem diplomatischen Geschick mit seiner Flotte auch sehr umfangreiche Staatsgeschenke mit, zum anderen verfügte er auch mit seiner militärischen Eskorte



innerhalb der Flotte über eine beträchtliche Militärmacht, um Druck aufbauen zu können.

Ihm aber zu unterstellen, er habe mit seinem Militär eine Aggressions- und Interventionspolitik betrieben (wie etwa später die Spanier und Portugiesen in Amerika), das ist wohl sehr überzogen. Wann hat er Militär eingesetzt? Mehrmals hat er in dieser Gegend massiv auftretende Piraten bekämpft, der Schutz seiner kostbaren Handels- und Tributgüter lag in der Logik seines Auftrages. Stützpunkte, die er unterwegs einrichtete, waren in der Regel Anlaufhäfen für den Handel, keine Basen für Interventionen. Richtig ist wohl, dass Zheng He sich auf seinen Reisen in einigen Fällen auch militärisch eingeschaltet hat. In Ceylon griff er zum Beispiel mit militärischen Mitteln ein, als der dortige Herrscher Schiffe der Flotte ausrauben wollte und nahm den König und seine Familie gefangen. Ihr Leben wurde geschont und sie konnten später nach Ceylon zurückkehren. In Sumatra unterstützte er im Jahre 1412 den dortigen Herrscher im Kampf gegen eine Rebellion.

All das schmälert nicht die überragenden Leistungen dieses Admirals. Er starb wahrscheinlich 1433 während seiner siebenten Reise auf der Rückreise und wurde auf See bestattet. Es gibt die Legende, dass seine Mannschaft bei der Rückkehr nach China seine Schuhe und ein Haarbüschel mitgebracht hätten, die in Nanjing ihr Begräbnis fanden. Dort steht ein großer Sarkophag aus hellem Stein, der offiziell als Grab und Gedenkstätte gilt, allerdings ist der Sarkophag nachweislich leer. Zum 580. Jahrestag der ersten Reise der Schatzflotte im Jahre 1985 wurde das Grabmal restauriert.

Angesichts dieser Großtaten des Admirals Zheng He wird es Erstaunen hervorrufen, warum er heute so wenig bekannt ist und warum die großartige chinesische Schiffsbau- und Seefahrertradition scheinbar im Dunkel der Geschichte verschwunden ist. Dafür gibt es eindeutige Gründe.

Zheng He's Unternehmungen brachten dem Kaiserhof hohe Kosten, aber vergleichbar wenig Profit. Besonders die Konfuzianer am Hofe brandmarkten die Ausgaben für die Schatzflotte als Verschwendung von Staatsgeldern. Schon der erste Nachfolger von Cheng Zu wollte die Reisen der Schatzflotte beenden und hatte Zheng He zeitweilig zum Militärkommandanten der Hauptstadt Nanjing ernannt. Nach der kurzzeitigen Fortsetzung unter dem Kaiser Xuande stellte sein Nachfolger Zhengtong die Seefahrtspolitik mit Hilfe der Schatzflotte völlig ein. Sie wurde nach und nach abgewrackt, ein Teil wurde in die kaiserliche Kriegsflotte integriert. In gewisser Hinsicht war der Kaiser dazu gezwungen, weil infolge großer Naturkatastrophen die ungeheuren Aufwendungen für die Flotte nicht mehr tragbar waren, denn das Geld brauchte man für den Wiederaufbau im Land. Die konfuzianische Beamten und Gelehrteneliten taten ihr Übriges, um die Tradition der Schatzflotte dem Vergessen zu überantworten, indem sie Zheng He im Nachhinein verteufelten und sogar Teile seiner Aufzeichnungen vernichten ließen.

Nachzutragen ist, dass das heutige China die Erinnerung an diese große, aber kurze Periode seiner Geschichte wieder belebt. Im Jahre 2005 wurde das 600-jährige Jubiläum von Zheng He's erster Reise groß gefeiert.





## Verwendetes Material

### Porträtmontage

Gemälde, Maler unbekannt, vielfach im Internet <http://staff.imsa.edu/~esmith/treasurefleet/treasurefleet/zhenghe.jpg>

Landkarte „Zheng He's Karte“ <http://infographicality.com/1418-zhenghe-world-map-chi-infographic/>

Variante 2 Gemälde, Maler unbekannt, vielfach im Internet <http://staff.imsa.edu/~esmith/treasurefleet/treasurefleet/zhenghe.jpg>

### Bilder im Text

Zheng He's Flotte Leo Suryadinata: Admiral Zheng He, Singapur 2005

Schatzschiff ebenda

Statue ebenda

Landkarte <http://www.meteoweb.eu/2013/07/zheng-he-il-cristoforo-colombo-cinese/215411/>

Briefmarken <http://www.shipsonstamps.org/Topics/html/zhenghe.htm>

### Text

[de wikipedia.org/wiki/Zheng\\_He](http://de.wikipedia.org/wiki/Zheng_He)

[chinavoc.com/history/ming/zh.htm](http://chinavoc.com/history/ming/zh.htm)

[asianhistory.about.com/od/china/zheng\\_hebio.htm](http://asianhistory.about.com/od/china/zheng_hebio.htm)

China Internet Information Center, [Chinaculture.org](http://Chinaculture.org) June 14, 2005

[Zeit.de/2005/08/A-Zheng\\_He](http://Zeit.de/2005/08/A-Zheng_He)

The Oxford Encyclopedia, Vo.4, Maritime H.

Zheng Liming: Zheng He's voyages down the western seas, China International Press, Beijing 2005.

Sabine Dabringhaus: Geschichte Chinas 1279-1949, München 2006.

Leo Suryadinata: Admiral Zheng He, Singapur 2005.

Leo Philip: Die Armada des Kaisers. In: GEO Epoche H8, Das alte China, Hamburg 2000.