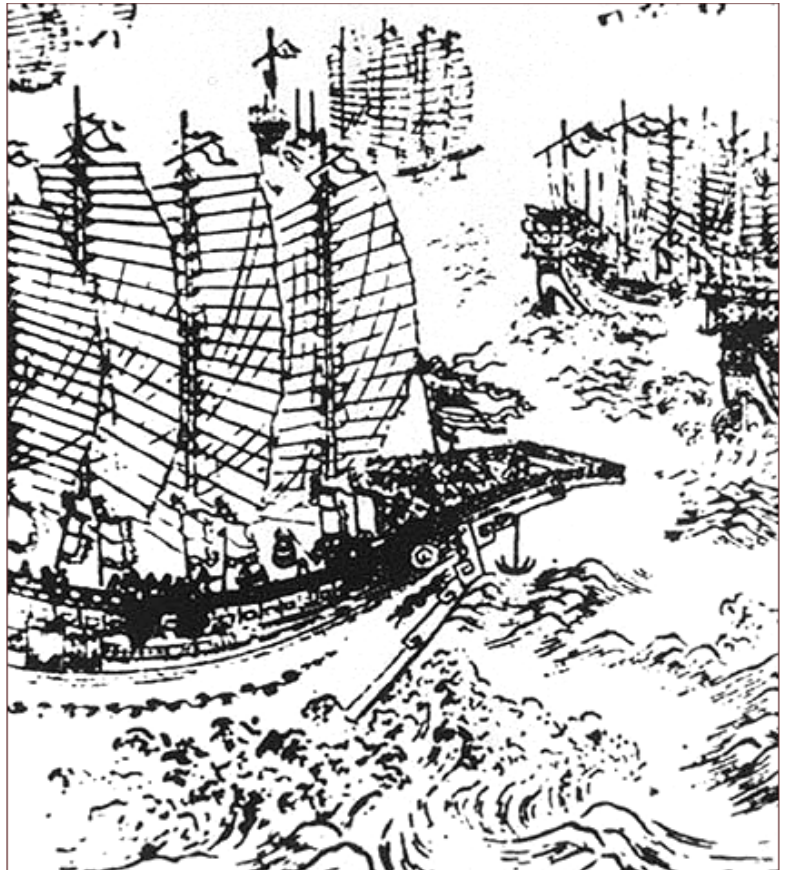


Jörg Becker Die chinesische Hochseeflotte

1325 begab sich der fromme, aus Marokko stammende, Muslim Abu Abdullah Muhammad ibn Battuta (1304-1377) auf eine Weltreise, die ihn u. a. auch nach Quanzhou in der chinesischen Provinz Fujian an der Küste gegenüber Formosa führte. In seiner Biographie schreibt er: „Vor der Abreise unterrichtete ich mich über die Arten der chinesischen Schiffe. Die großen Dschunken haben drei bis zwölf Segel. Dem Schiff setzt man vier Verdecke auf; jedes enthält Zimmer, Kabinen und offene Salons für die Kaufleute. Es gibt Kabinen, die Zimmer und Toiletten enthalten. Es ist üblich, seine Frauen und Sklavinnen mit sich zu nehmen.“

Weltgeschichtlich betrachtet heißt Globalisierung im Mittelalter, über Handel und Schifffahrt der Araber und vor allem der Chinesen nachzudenken. Nur fünfzig Jahre nach ibn Batutas Seereise nach China, erlebte die chinesische Staatsflotte während des Ming-Kaisers Zhu Di (1360-1424) unter ihrem Admiral Zheng He (1371-1433) – im übrigen wie ibn Batuta ein Muslim – einen Höhepunkt. Schon im 11. Jh. hatte der chinesische Naturwissenschaftler Shen Kuo 200 Jahre vor den Europäern den Kompass erfunden und im 12. Jh. hatten chinesische Staatsingenieure arabische Methoden der Navigation imitiert und hatten eigene See- und Sternekarten entworfen. 1237 standen 52.000 Matrosen im Dienst der Song-Kaiser und 1281 verfügte die chinesische Kriegsflotte bei einem Angriff auf Japan über 4.500 Schiffe mit rund 150.000 Soldaten an Bord. Sieben sehr erfolgreiche Handelsreisen führten die 317 Schiffe der Flotte von Zheng He mit ihren 28.000 Mann Besatzung bis nach Dschidda am Roten Meer und Mombassa in Kenia.



Die Flotte von Zheng He (Holzschnitt aus dem 17. Jh.)

Allerdings gab es in China zwischen 1399 und 1522 ein komplettes Seefahrtsverbot. Ab 1500 wurde der Bau von hochseetauglichen Schiffen verboten und 1525 wurden alle Hochseeschiffe absichtlich zerstört. Warum? Einerseits diente die

Seeverbotspolitik der kaiserlichen Zentralmacht dazu mit einem hermetischen Abschluss alle Küsten zu sichern und damit den Auslandsverkehr genauestens zu kontrollieren, andererseits kannte ein konfuzianisch geprägtes China stets auch die Idee, nach der es sich auf keinen Fall lohnen könne, andere Länder zu kolonialisieren. Man selbst war ja das Reich der Mitte.

Dieses friedenspolitisch bedeutsame Moment ist in der chinesischen Außenpolitik kein Einzelfall. Auch dem Bau der weltberühmten Großen Mauer, die ihre heutige Form und Länge ebenfalls der Ming-Dynastie zu verdanken hat, liegt eine friedenspolitische wichtige Erkenntnis zugrunde: Es ist billiger und ethisch vernünftiger, sich vor nördlichen Mongolen defensiv zu schützen als sie offensiv mit militärischen Mitteln anzugreifen.

Beide Beispiele wurzeln in den uralten Ideen über „Die Kunst des Krieges“ des chinesischen Generals Sunzi (500 v. Chr.): „Die größte Leistung besteht darin, den Widerstand des Feindes ohne einen Kampf

zu brechen.“ Oder: „Denn in hundert Schlachten hundert Siege zu erringen ist nicht der Inbegriff des Könnens. Der Inbegriff des Könnens ist, den Feind ohne Gefecht zu unterwerfen.“

Diesen uralten Konstanten einer friedlichen chinesischen Außenpolitik widerspricht es nicht, wenn sich das Reiche der Mitte seit dem achtzehnten Jahrhundert – aber eben nicht früher – mit kriegerischen Mitteln ausdehnte, denn alle gewaltsamen territorialen Erweiterungen betrafen stets nur das geographische Umfeld von China (z. B. Zentralasien, Taiwan), griffen aber wie der europäische Imperialismus nie weiter aus. Und so stehen auch die gegenwärtigen Drohgebärden und halbkriegerischen Attacken der chinesischen Marine um die Vorherrschaft der umstrittenen Inselgruppen im südchinesischen Meer noch voll in dieser nicht-imperialistischen Tradition, japanische Attacken stehen gleichermaßen in einer langen imperialistischen Tradition dieses Landes.

Der gegenwärtig dennoch festzustellende Paradigmenwechsel einer einst stets friedlichen chinesischen Außenpolitik lässt sich aber trotzdem feststellen. Und zwar an dem früheren Flugzeugträger der Sowjetmarine „Varyag“, den China 1990 von der Ukraine gekauft und im letzten Jahr auf eine Probefahrt geschickt hatte.

Quelle: unveröffentlichtes Ms. vom Herbst 2012.