

ABHANDLUNGEN FÜR DIE KUNDE
DES MORGENLANDES
Band 95

Roderich Ptak

Fujian – Penghu – Taiwan

Frühe Kontakte, nach Texten zusammengefaßt
(ca. 200–1450 n. Chr.)



Deutsche Morgenländische Gesellschaft

Harrassowitz Verlag

ABHANDLUNGEN FÜR DIE KUNDE
DES MORGENLANDES

Im Auftrag der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft
herausgegeben von Florian C. Reiter

Band 95

Board of Advisers:

Christian Bauer (Berlin)
Desmond Durkin-Meisterernst (Berlin)
Lutz Edzard (Oslo/Erlangen)
Jürgen Hanneder (Marburg)
Herrmann Jungraithmayr (Marburg)
Karénina Kollmar-Paulenz (Bern)
Jens Peter Laut (Göttingen)
Joachim Friedrich Quack (Heidelberg)
Michael Streck (Leipzig)

2015

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Roderich Ptak

Fujian – Penghu – Taiwan

Frühe Kontakte, nach Texten zusammengefaßt
(ca. 200–1450 n. Chr.)

2015

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek
The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche
Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available on the internet
at <http://dnb.dnb.de>

Informationen zum Verlagsprogramm finden Sie unter
<http://www.harrassowitz-verlag.de>

© Deutsche Morgenländische Gesellschaft 2015

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft unzulässig
und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art,
Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Einspeicherung
in elektronische Systeme.

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Druck und Verarbeitung: ☉ Hubert & Co., Göttingen

Printed in Germany

ISSN 0567-4980

ISBN 978-3-447-10359-6

e-ISBN 978-3-447-19048-0

Inhalt

Einleitung	7
Frühe Erwähnungen	13
Fujian und der Küstenraum bis Mitte des 6. Jahrhunderts	13
Umstrittene Hinweise auf Taiwan in alten Schriftquellen	16
Yizhou in Quellen zur Sanguo-Periode	20
Die Sui- und Tang-Zeit	23
Liuqiu in den Annalen der Sui-Zeit	23
Umstrittene Hinweise auf Taiwan und Penghu unter den Tang	33
Fujian und Taiwan bis zu den Tang: abschließende Gedanken	37
Die Wudai- und Song-Zeit	41
Fujian von der Tang-Zeit bis zur Wudai-Periode	41
Fujian während der Song-Periode	43
Seerouten und Seeräume unter den Song	46
Fujian und die Philippinen	49
Pisheye, Penghu und Liuqiu	52
Song-China und Taiwan: abschließende Überlegungen	56
Die Yuan-Zeit	61
Die Eroberung Fujians und die Mongolen als Seemacht	61
Khubilai und Liuqiu	65
Die Ostroute und die Penghu-Inseln	73
Penghu unter chinesischer Administration	79
Die frühe Ming-Zeit	83
Epochen der Ming-Seefahrt und der Küstenraum	83
Taiwan und Penghu während der Ära Hongwu	89
Penghu, Taiwan und die staatlichen Flottenexpeditionen	95
Seerouten in nautischen Texten	103

Schluß	111
Bibliographie	115
Primärtexte und Quellen	115
Studien und Übersetzungen in europäische Sprachen	119
Karten	137
Taiwan und das Ostchinesische Meer	139
Die Taiwan-Straße	140
Die Penghu-Inseln (Pescadoreen)	141
Die Philippinen	142
Index	143

Einleitung

Über die Geschichte der Insel Taiwan, die ihr westlich vorgelagerte Penghu-Gruppe 澎湖群島 (Pescadoreen) sowie die Taiwan-Straße „an sich“ ist unendlich viel geschrieben worden. Vor allem chinesisch- und japanischsprachige Veröffentlichungen sind hier zu nennen, aber auch englische Werke, die zumeist das 17. Jahrhundert und spätere Epochen vorstellen. Das Quellenmaterial ist hinreichend bekannt; es umfaßt ostasiatische Texte neben spanischen, niederländischen und anderen Dokumenten aus der kolonialen Zeit. Weniger Verbreitung hat das archäologische Wissen gefunden. Zwar ist es für Studien zur frühen Geschichte unverzichtbar, aber viele Historiker und Sinologen, die über vorkoloniale Themen schreiben, ziehen es bis heute vor, sich hauptsächlich oder gar ausschließlich an den überlieferten Texten zu orientieren.

Auch das hier Gebotene beruht auf alten Schriftquellen und ihren Interpretationen. Behandelt wird der Zeitraum zwischen etwa 200 und 1450 n.Chr. Angesichts der vielen Sekundärwerke, die zum Thema vorliegen, mag man einwenden, ein weiterer Überblick sei im Grunde überflüssig, zumal er kaum neue Erkenntnisse vermitteln könne. Vielleicht ist dieser Einwand richtig, doch es ist ebenso unbestritten, daß die deutschsprachige Wissenschaft in jüngerer Zeit nur wenige Überblicke zur Geschichte Taiwans geliefert hat. Selbst einfache Lehrwerke, die Studierende und Personen mit weiter gefaßten Interessen – etwa für die maritime Geschichte der ostasiatischen Region insgesamt – durch ebendiese Materie geleiten, sind eher selten geblieben. Nicht zuletzt aus diesem Grunde ist die vorliegende Arbeit entstanden; sie ist in erster Linie als Einführung konzipiert worden und möchte, begleitend zum Unterricht, Hilfestellungen bieten.

Aber damit ist nicht alles gesagt. Bisweilen ist festzustellen, daß Taiwans Geschichte aus recht unterschiedlichen Blickwinkeln geschrieben wurde und die Meinungen hinsichtlich vieler Fragen weit auseinandergehen. Autoren aus der Volksrepublik China betonen die lange Zugehörigkeit der Insel zum Festland, taiwanesishe und andere Historiker rücken eigene Traditionen in den Vordergrund. Niederländische Autoren haben sich vor allem mit dem 17. Jahrhundert befaßt, und gelegentlich wird gar recht leichtfertig von einer „holländischen Epoche“ in der taiwanesischen Geschichte gesprochen. Iberische Forscher interessieren sich dagegen für die kurzzeitige Präsenz der

Spanier im Nordteil der Insel. Außerdem wird die Geschichte Taiwans oftmals isoliert betrachtet und nicht immer in übergeordnete Zusammenhänge eingebettet.

Die vorliegende Darstellung möchte politische Stellungnahmen meiden, also auch nicht – sofern derlei überhaupt möglich ist – für die eine oder andere Seite Partei ergreifen. Eben deshalb scheint es geboten, zumindest gelegentlich Bezüge zum größeren geographischen Kontext herzustellen, d.h. zur gesamten Region von Japan und den Ryukyu-Inseln im Norden bis hinunter zu den Gebieten rund um das Südchinesische Meer (Nanhai 南海).

Ethnologische Themen, welche die autochthonen Gruppen auf Taiwan betreffen, spielen hingegen keine Rolle. Statt dessen wird es um Seerouten, frühe Kontakte und Handel gehen, bisweilen sogar um Militärisches und Administratives. Da Fujian jene Region des chinesischen Festlandes bildet, die Taiwan und den Penghu-Inseln am nächsten liegt, sind zugleich grundlegende Entwicklungen auf der Westseite der Taiwan-Straße zu berücksichtigen, wenngleich freilich nur in sehr kondensierter Form. Bildlich gesprochen: Der Blick wandert von Fujian hinüber nach Penghu und Taiwan.

Eine zusammenfassende Auswertung der Schriftquellen, wie hier angestrebt, kommt nicht ohne philologische Komponenten aus. Häufig bereitet die Interpretation von Toponymen, kleinen Details und editionsgeschichtlichen Fragen große Schwierigkeiten. Oft variieren die Meinungen der Experten in erheblichem Maße, bisweilen sind sie sogar völlig konträr; einzelne Punkte wurden wiederholt behandelt, verworfen oder bestätigt, modifiziert und erweitert, eben kontrovers diskutiert. Selbstverständlich wird diese Studie nicht alle Einzelheiten erfassen können, eher möchte sie wesentliche Beobachtungen im Rahmen eines überwiegend chronologisch strukturierten Panoramas präsentieren. Zudem sollte auch der Versuch nicht ganz unterbleiben, kausale Zusammenhänge zwischen als gesichert bzw. annähernd gesichert geltenden Tatsachen zu konstruieren. Doch das ist leicht gesagt und schwer getan, zumal die vorhandenen Informationsbausteine häufig nur Fragmente sind. Wir sehen uns also nicht einer „sauberen“ Narration von Ereignissen gegenüber, sondern mehr einem Gemenge historisch-geographischer Daten, die locker miteinander verkettet scheinen. In gewisser Weise darf das hier Geschilderte deshalb nur als vorläufig gelten.

Vermutlich wäre es möglich, die gewählte Thematik mit einem besonderen Methodengerüst oder gar einem komplizierten Modell zu auszustatten. Aber das ist hier nicht wirklich intendiert. Die Indizien sind zu vage, theoriegeleitete Ansätze liefern Gefahr, recht bald zu kollabieren, wie Kartenhäuser. Aufgesetzte Strukturen würden wohl nur dann weiterhelfen, wenn die Gesamtschau auch die jüngere Geschichte mit einschloße, also die kurze

koloniale Epoche, die Herrschaft des Zheng-Klans, die Qing-Zeit, schließlich die Rolle der Japaner und die Guomindang-Periode. Nachhaltige Änderungen und Transformationen ließen sich so besser erkennen.

Dennoch sei ein Gedanke gestattet, den ich an anderer Stelle – mit Bezug auf einen längeren Zeitraum – als Modellvorschlag formuliert habe: Die Seeräume nördlich und südlich von Taiwan lassen sich als Austauschzonen wahrnehmen.¹ Das Chinesische und das Gelbe Meer werden von den Küsten der heutigen Provinzen Zhejiang, Jiangsu und Shandong gesäumt, von der Westseite Koreas, mehreren Inseln in der Korea-Straße und von der Inselwelt um Kyushu sowie der Ryukyu-Kette. Alle diese Gebiete standen zu unterschiedlichen Epochen miteinander in Kontakt, über die besagten Meeresteile hinweg. Ähnliche Beobachtungen gelten für das Südchinesische Meer. Im Norden wird es von Guangdong und Hainan begrenzt, auf seiner Westseite vom heutigen Vietnam und der malaiischen Ostküste, im Osten von der philippinischen Welt und im Süden von der Sarawak-Küste. Ob der Golf von Siam und die Sulu-See als „Unterbezirke“ des Südchinesischen Meeres zu sehen sind und wie weit man die Grenze zwischen diesem und etwa der Java-See nach Süden schieben muß, bleiben offene Fragen. Wichtiger ist jedoch etwas anderes: Auch das Südchinesische Meer bildete stets eine Austauschzone, die über lange Zeiträume mehrere Küsten miteinander „vernetzt“ hat (und natürlich noch immer verbindet). Taiwan lag (und liegt) also zwischen zwei Austauschräumen, wobei der Nordteil der Insel naturgemäß eher mit dem ersten Gebiet zu tun hatte, während die südlichen Gestade zum Einzugsbereich des Südchinesischen Meeres zählten.

Schwieriger wird es mit Taiwans Pazifik-Küste und der Taiwan-Straße. Erstere tritt in „voreuropäischer“ Zeit kaum in Erscheinung. Es gibt aus dieser Epoche keine Indizien für regelmäßige Nord-Süd-Kontakte längs der Ostseite Taiwans. Der Handel zwischen beiden Zonen, dem Ostchinesischen Meer und dem Südchinesischen Meer, erfolgte fast ausschließlich über die Taiwan-Straße, die allerdings nur selten als Nadelöhr im heutigen Sinne wahrgenommen wurde, sondern eher als Teil des gesamten Seeraumes vor der chinesischen Küste.²

Letzteres bedeutet, daß wir die Küste Fujians und die flache Westseite Taiwans als Gebiete ansehen dürfen, die in gewisser Weise mit beiden Austauschzonen gleichzeitig verbunden waren. Dabei kommt besonders den Pes-

1 Ptak, „Zwischen zwei ‘Mittelmeeren’: Taiwan als Barriere und Brücke“.

2 Zu möglichen Hinweisen auf den Pazifik in frühen chinesischen Texten z.B. Torck, „The Unimaginable“. Zu Seestraßen allgemein z.B. Ptak, „Some Glosses on the Sea Straits of Asia: Geography, Functions, Typology“.

cadoren eine trennende Funktion zu: Nördlich dieser Gruppe sind vor allem Kontakte zwischen Fujian, Nord-Taiwan, der Ryukyu-Kette und Japan zu erkennen. Südlich der Penghu-Inseln verläuft jener Korridor, der Fujian und Ost-Guangdong mit dem Südwesten Taiwans sowie mit Luzon und den inneren Segmenten des philippinischen Archipels verknüpft. Hierauf wird an geeigneter Stelle näher einzugehen sein.

Die Vorstellung von großen Austauschräumen und festen Handelswegen führt uns zu den Ideen Fernand Braudels.³ Mit anderen Worten: Taiwan lag, durch die Brille des „maritimen Historikers“ gesehen, dem es um seegestützte Verbindungen geht, zwischen zwei an sich separaten Zonen, die an das europäische Mittelmeer erinnern, quasi mittelmeerähnliche Räume bildeten. Dabei wurde Taiwan vor allem in späterer Zeit von Personen aus dem „Norden“ und „Süden“ und natürlich aus China aufgesucht. Für die frühen Perioden, bis hinein in das 15. Jahrhundert, sind entsprechende Hinweise eher rar, wenngleich es sie natürlich gibt und das betreffende Material keinesfalls übersehen werden darf. Doch bisweilen besteht der Eindruck, als habe Taiwan damals wie eine geographische Barriere gewirkt. Erst ganz allmählich, so darf man wohl sagen, wurde die Insel in größere Austauschkontexte hineingezogen. Davor waren ihre Kontakte mit der Außenwelt in der Regel auf unregelmäßige Verbindungen nach Fujian und zu anderen Orten beschränkt.

Um es zu wiederholen: Das hier Gebotene kommentiert die frühen Phasen; es befaßt sich allein mit jenen Epochen, während der Taiwan, übertrieben formuliert, einer isolierenden Trennwand glich. Vermutlich könnte man dies als eine Art *longue durée*-Phänomen betrachten, das zumindest bis in die Song-Zeit währt. Danach, ab den 11. oder 12. Jahrhundert, werden Änderungen sichtbar. Nun rückt Südostasien näher an China heran, und dies strahlt auch auf Taiwan und die Penghu-Gruppe aus, allerdings zunächst nur am Rande. Denn noch im frühen 15. Jahrhundert, als der chinesische Hof an der Seeseite besonders aktiv wird, bleibt Taiwan im Grunde „außen vor“ – gleichsam im Windschatten der „maritimen Seidenstraße“, die, über mehrere Teilräume laufend, Japan im äußersten Osten mit der Arabischen Halbinsel und Afrika im äußersten Westen verbindet.⁴ Just hier aber hört unsere Beschreibung auf.

3 Braudels Ideen sind während der letzten Jahre in unterschiedlicher Form auf ausgewählte Seeräume Asiens übertragen worden, das gilt besonders für den Indischen Ozean und seine „Untermeere“, aber auch für die Gebiete Ost- und Südostasiens. Sehr neu und umfassend hierzu ist das in vielerlei Hinsicht von Braudel inspirierte Monumentalwerk von Beaujard, *Les Mondes de l'Océan Indien*.

4 Konzeptuelles dazu in Ptak, *Die maritime Seidenstraße. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit*, besonders im ersten Teil. Ein chinesischsprachiger Über-

Noch etwas anderes fällt auf: In gewisser Weise umkreist das Dargestellte den eigentlichen Gegenstand des Themas, denn im Mittelpunkt stehen – aus Sicht der Insulaner – exogene Kräfte, welche Taiwans Geschehnisse von außen beeinflussen. Jedenfalls wird dies so angenommen. Es geht also fast ausschließlich um die nicht-autochthonen Gruppen, und auch die Texte, die über Taiwan berichten, stammen allesamt aus „anderer“ Hand, sprich aus China. Eine eigenständige taiwanische Berichterstattung gibt es in jenen frühen Zeiten nicht, und den Schriftenquellen der übrigen Anrainer rund um die genannten Austauschgebiete ist ebenso fast nichts zu entlocken.

Damit ist und bleibt die frühe Geschichte Taiwans und der Penghu-Inseln, zusammengestückelt auf Basis verstreuter Nachrichten in alten Texten, eine nahezu rein chinesische Angelegenheit; das liegt in der Natur des Themas. Und damit kann abschließend auch noch einmal an den Ausgangspunkt erinnert werden: Die folgenden Kapitel bieten einen historisch-geographischen Überblick, der sich lose mit einer größeren Idee verketten ließe, vielleicht als Zuarbeit hierfür verstanden werden kann, keinesfalls aber darüber hinausgehende Ansprüche stellt.

Einführungen in komplexe Materien erfordern häufig komplexe „technische“ Angaben. Hier genügen einige wenige Bemerkungen. Die Fußnoten verweisen meist nur auf ausgewählte Studien zur Geschichte und historischen Geographie Taiwans, der Penghu-Inseln und der angrenzenden Seeräume – vor allem der südlichen –, nennen zudem Werke, die Fujian betreffen, aber nur selten Literatur zu übergeordneten Entwicklungen auf dem chinesischen Festland sowie weithin bekannten Themen. Alte Texte und Quellen werden nach Titeln zitiert, für „moderne“ Arbeiten sind Autoren bzw. Übersetzer und Herausgeber maßgeblich. Entsprechend angeordnet ist die Bibliographie, die nur als eine Auswahlliste verstanden sein will. Bei der Nennung von Orten und Regionen ist eigentlich zwischen alten und neuen Namen zu unterscheiden; so hieß das Gebiet, welches wir heute als Fujian kennen, in früheren Zeiten ganz anders; aber aus Gründen der „Bequemlichkeit“ blieben solche Feinheiten oft unberücksichtigt, was der Leser verzeihen möge.

Am Schluß noch ein Wortes des Dankes an den Kollegen Florian Reiter für die Aufnahme dieser Schrift in die Reihe „Abhandlungen für die Kunde des Morgenlandes“ und an Herrn Dr. Marc Nürnberger für seine großzügige Hilfe beim „Layouten“ des Manuskriptes.

blick zur „Seidenstraße der Meere“: Liu Yingsheng 劉迎勝, *Silu wenhua. Haishang juan* 絲路文化. 海上卷.

Frühe Erwähnungen

Fujian und der Küstenraum bis Mitte des 6. Jahrhunderts

Beginnen wir unsere Darstellung nicht mit Taiwan selbst, sondern mit dem chinesischen Küstensaum und der Taiwan-Straße.⁵ Alte chinesische Texte lassen erkennen, daß bereits zur Westlichen bzw. Früheren Han-Zeit (西漢, 前漢; 206 v. Chr. bis 24 n. Chr.), wenn nicht sogar schon früher, häufig Schiffe vom heutigen Zhejiang aus nach Süden und in umgekehrter Richtung fuhren. Die technischen Voraussetzungen für solche Fahrten sind allerdings umstritten. Auch wissen wir nicht genau, wie die Schiffe wirklich aussahen und ab wann Navigationshilfen zum Einsatz kamen, die auf offener See benötigt wurden. Wahrscheinlich gab es Schriften, die rudimentäre Angaben zu Sternbildern enthielten und zur Orientierung dienten, mehr aber läßt sich hierzu kaum sagen.

Obgleich die Details nicht überliefert und archäologische Funde bislang wenig hilfreich sind, dürfte die Annahme stimmen, daß Händler und Soldaten zumeist in Sichtweite der Küsten verkehrten, sich gleichsam von Abschnitt zu Abschnitt vorantastend, wobei markante Punkte – einzelne Inseln, Felsen, Bergformationen, Wassertiefen, besondere Strömungen usw. – Auskunft über die jeweilige Position gaben. Ebenso ist davon auszugehen, daß die saisonalen Wind- und Wetterverhältnisse bekannt waren. Doch von regulärem Fernverkehr und komplexen Netzwerken zu sprechen, wäre sicher zu weit gegriffen. Wahrscheinlich haben wir es vor allem mit kleinen Schiffen zu tun, die in der Regel kurze Strecken zurücklegten. Gleichwohl muß es hier und da bereits hochseetaugliche Fahrzeuge gegeben haben, die größere Distanzen über offene Gewässer bewältigen konnten.

In der Wissenschaft ist gelegentlich auf Ähnlichkeiten zwischen einzelnen Küstenkulturen hingewiesen worden. Sie produzierten Reis und verfügten über Gerätschaften, die auf Kontakte untereinander schließen lassen, auch

5 Zu einigen der folgenden Ausführungen z.B. die umfassende Darstellung in Xu Xiaowang 徐曉望 et al., *Fujian tongshi* 福建通史, I, besonders Kapitel 3 und 4, oder Lo Jung-pang, *China as a Sea Power*, S. 34–38. – Eher für den allgemeinen Leserkreis: Tang Jintai 湯錦台, *Minnan haishang diguo* 閩南海上帝國, Kapitel 1. – Zum größeren Rahmen, also zur Qin- und Han-Geschichte im allgemeinen, etwa: Twitchett und Loewe, *Cambridge History*, Bd. 1.

über See, da die Wege durch das gebirgige Hinterland oft beschwerlich und nicht immer offen waren. Dieses Bild könnte z.B. auf weite Teile der alten Staaten Wu 吳 (bis 473 v. Chr.) und Yue 越 (konventionell bis 355 v. Chr., ebenso andere Daten) zutreffen, die noch in die Vor-Qin-Periode (Reichseinigung unter den Qin 秦 221 v. Chr.; Ende Qin 207 v. Chr.) gehören. Häufig heißt es sogar, schon damals hätten Chinas Verbindungen bis nach Japan gereicht. Die Fähigkeit, längere Entfernungen zu bewältigen, sollte man nicht abstreiten, doch ab wann und wie regelmäßig solche Reisen stattfanden, vermag heute niemand mehr zu sagen.⁶

Nicht nur unter den Westlichen Han, sondern auch den Östlichen bzw. Späteren Han (東漢, 後漢; 25 bis 220 n. Chr.) und vor allem unter den Wu 吳 (222–280), also dem Südoststaat der Sanguo-Periode 三國 (220–265), hat sich das navigatorische und technische Wissen, das für die Seefahrt erforderlich war, dann mit Sicherheit weiterentwickelt. Zahlreiche Hinweise in den Schriftquellen sprechen für ausgedehnte Überseebeziehungen, im Zuge derer z.B. Waren aus dem heutigen Südostasien nach China importiert wurden. Auch zeigen die vielen Beschreibungen überseeischer Orte, die etwa in den offiziellen Dynastie-Annalen erhalten sind, daß die maritime Welt mehr und mehr ins Bewußtsein des Hofes und der Geographen rückte.⁷

Ein wichtiges Element innerhalb dieser Konstellation war das heutige Fujian-Gebiet, das auch Min 閩 bzw. Min-Yue 閩越 genannt wurde (und noch immer unter dem Namen Min bekannt ist). Die zweite Bezeichnung erinnert daran, daß einige Getreue des untergegangenen Yue-Staates offenbar dorthin geflohen waren. Min hatte seine „Produktionszentren“ vermutlich im Küstenbereich und empfing Fahrzeuge aus anderen Regionen, dürfte aber ebenso selbst eine aktive Rolle auf See übernommen haben. Kaiser Wudi 武帝 (reg. 140–87 v. Chr.) der Han setzte Min dann jedoch unter Druck, und ein Teil der lokalen Bevölkerung scheint nach Norden verlegt worden zu sein. Seither hatte die Fujian-Region vergleichsweise wenige Menschen und war wirtschaftlich geschwächt, während z.B. die Region, die wir inzwischen als

6 Die Bezeichnung „Yue“ und andere mit ihr zusammenhängende Topo- / Ethnonyme (etwa Bai Yue 百越), die häufig in den Schriftquellen der Vor-Han-Zeit zu finden sind, werden bis heute unterschiedlich interpretiert. Einige Gedanken hierzu in Brindley, „Barbarians or Not?“.

7 Ein gut strukturierter Überblick zur Seefahrt von der Qin- bis zur Sanguo-Periode z.B. in Chen Jiarong 陳佳榮, *Sui qian Nanhai jiaotong shiliao yanjiu* 隋前南海交通史料研究, besonders S. 38–53. Chen beschreibt auch die erhaltenen Schriftquellen. Mit Blick auf Fujian ist z.B. die kurze Übersicht in Li Donghua 李東華, *Zhongguo haiyang fazhan...* 中國海洋發展..., S. 157–178, nützlich. Etwas veraltet, aber häufig zitiert: Wang Gungwu, „The Nanhai Trade“, hier besonders Kapitel 1 bis 3.

Zhejiang bezeichnen, reicher und wichtiger wurde. Auch das Guangdong-Gebiet im tiefen Süden, das damals anders hieß, gewann an Bedeutung; zudem bildete es die Brücke nach Hainan und zu Territorien, die heute vietnamesisch sind. Dennoch blieb Fujian weiterhin Durchgangsland für den Seeverkehr zwischen Nord und Süd. Erwähnungen fujianesischer Orte in den Quellen der Han- und Sanguo-Perioden deuten darauf.

Etwas später, unter der Östlichen Jin-Dynastie 東晉 (317–420), tobte eine Revolte, die zunächst von Sun En 孫恩 (?–402) und dann von Lu Xun 盧循 (?–411) angeführt wurde. Dieser Aufstand berührte Teile Zhejiangs und Fujians sowie viele Inlandsgebiete.⁸ Sofern die Quellenangaben stimmen, waren die Anhänger Suns in der Lage, mehrere tausend Mann zu mobilisieren, die unter anderem auf Schiffen vor der südöstlichen Küste befördert wurden. Nach Suns Niederlage übernahm Lu Xun die verbliebenen Truppen.

Zu ihnen sollen auch Personen der sogenannten Danmin 蛋民 gehört haben, über deren Herkunft und frühe Geschichte Dissens herrscht. Diese Menschen lebten auf Booten, trieben Handel, fuhren von Ort zu Ort und ließen sich vermutlich ungern von den Behörden registrieren. Ob sie als Nachkommen jener anzusehen sind, die vor den Han-Truppen geflohen waren, um auf abgelegenen Inseln vor der Küste – auch Fujians – Zuflucht zu suchen, bleibt ungewiß. Eine weitere These besagt, unter den „Küstennomaden“ habe es Personen gegeben, die ursprünglich aus Taiwan kamen. Sogar über mögliche Verbindungen zwischen mutmaßlichen Herstellern von Booten dort und auf dem Festland, noch unter den Wu, ist spekuliert worden.⁹

Wie dem auch sei, Lu Xun verstand es, seine Untergebenen neu zu formieren und vom heutigen Fujian aus mehrere militärische Unternehmungen durchzuführen, wobei er die wichtige Stadt Guangzhou 廣州, damals Panyu 番禺 genannt, von der See her kommend angriff und schließlich ebenso bis zur Metropole der Jin, nämlich Jianye 建業, vordrang. Doch am Ende wurde er von Liu Yu 劉裕 (363–422), der den südlichen Staat Song 宋 (auch Liu Song, 420–479) als Wudi 武帝 regierte (420–422), geschlagen und beging Selbstmord. Liu sandte im übrigen seinerseits eine Flotte nach Süden, die Panyu gleichfalls einnehmen sollte. Damals, so ist zu ergänzen, hatte das sogenannte Perlfuß-Delta, in dem Guangzhou liegt, andere Konturen; Panyu befand sich noch in unmittelbarer Nähe einer großen Bucht, die erst im Laufe

8 Zu diesem Aufstand z.B. Clark, „The Religious Culture of Southern Fujian“, S. 215, und Literatur dort.

9 Zu den Dan z.B. Xu Xiaowang, *Mazu de zimin* 媽祖的子民, S. 92–96. Zu taiwanesischen Gruppen auf dem Festland – vor allem im Zusammenhang mit den sogenannten Baishuilang 白水郎 – und den Booten jüngst Zhou Yunzhong 周運中, „Xian Qin“ 先秦, S. 191ff.