

Chi-hua's Monograph Series No. 1: WU Chi-hua, *Ming-tai she-hui-ching-chi shih-jun-ts'ung* [1] (Studies on Socio-Economic Problems of the Ming Period). 2 Bände; Taipei, Sept. 1970.

Die beiden Bände von Wu Chi-hua enthalten 14 einzelne Studien, die sozio-ökonomische Probleme von verschiedenen Seiten beleuchten; einige dieser Arbeiten wurden schon früher veröffentlicht, so ergeben sich stellenweise thematische Überschneidungen.

Themen der ersten drei Arbeiten sind Finanzprobleme, insbesondere die Steuerpolitik in den sog. höchstbesteuerten Gebieten, vor allem den Präfekturen Su-chou und Sung-chiang im heutigen Kiangsu. Der Autor geht von einer Revision der im Kapitel über Geographie der Ming-Geschichte vertretenen und seitdem von den meisten chinesischen Historikern übernommenen These aus, daß die außergewöhnlich hohen Steuersätze in Su-chou und Sung-chiang allein das Resultat einer Repressionspolitik des Hung-wu-Kaisers der Bevölkerung dieser Gebiete gegenüber war, die noch zu Beginn der Ming-Zeit den in den letzten Jahren der Yüan ausgebrochenen Aufstand des Chang Shih-ch'eng [2] unterstützt hatte. Nach einer Untersuchung der wirtschaftlichen Entwicklung Chiang-nans, d. h. der südlich des Yangtse gelegenen Teile von Kiangsu und Anhui, in der Geschichte kommt der Autor zu dem Schluß, daß schon seit der Han-Zeit Chiang-nan die relativ höchsten Steuern aufgebracht hatte; unter anderem als Folge der ständigen Vergrößerung des Staatslandes, dessen Steuer- bzw. Pachtrenten höher lagen als auf privatem Land (meistens mehr als ein *shih* pro *mou*, d. h. ungefähr 60 kg pro 6,5 Ar).

Die Ursachen für die hohe Steuerbelastung Chiang-nans in der Ming-Zeit lagen mithin in der Notwendigkeit, für die Sicherung der Ming-Herrschaft große wirtschaftliche Ressourcen zu erschließen, und in einer sich daraus ergebenden Ausweitung von Landkonfiskationen zusammen mit allgemeinen Steuererhöhungen auf dem besonders ertragreichen Land Chiang-nans, weniger im „Zorn T'ai-tsus“. Das seit altersher im Staatsbesitz befindliche Land zusammen mit dem zu Anfang der Ming-Zeit neu konfiszierten machte in Chiang-nan nahezu doppelt soviel aus wie das private Land. Die Belastungen auf konfisziertem Land waren gewöhnlich am höchsten, geringer die auf Staatsland und Pachtland und am niedrigsten die auf privatem Land.

So brachte z. B. die Herbststeuer in Su-chou von privatem Land 150 000 *shih*, vom Staatsland aber 2 596 000 *shih*; der hervorragende Ausbau der Wasserregulierung am Unterlauf des Yangtse bildete die wichtigste Voraussetzung für diese hohen Erträge. Zu Anfang der Ming-Dynastie machte das Steueraufkommen aus den beiden Präfekturen Su-chou und Sung-chiang allein 13,68 % der gesamten Steuereinnahmen des Reiches aus.

Eine Neuordnung der Steuern in Chiang-nan in der Zeit von 1425 bis 1440, einer Periode der Konsolidierung, wurde durch eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen, die wichtige Änderungen der sozio-ökonomischen Situation zur Folge hatten: a) Beseitigung der Korruption der die Steuern einziehenden Beamten durch allgemeine Einführung geeichter Maße; b) Speicherung des Steuergetreides an den Verladeplätzen, wodurch Unterschlagungen vermieden wurden; c) Einführung eines Standardmaßes, *p'ing-mi* [3], d. h. eine Zusammenziehung der regulären Getreidesteuer und des Aufschlages für Schwundgetreide, *hao-mi* [4]; d) direkter Transport auf dem Großen Kanal; e) Einrichtung von Kreisspeichern; f) Einführung einer Steuer in Silber anstelle der althergebrachten Getreidesteuer.

Diese Neuordnung wirkte sich unmittelbar in einer Stabilisierung der dörflichen Wirtschaft aus, der vor allem die Vermeidung des Einsatzes bäuerlicher Arbeitskräfte beim Getreidetransport zugute kam, und weiterhin in der Entstehung von Spinnereien und Webereien, die unter der neuen Silbersteuer ihren Aufschwung

[1] 吳緝華：明代社會經濟史論叢 [2] 張士誠 [3] 平米
[4] 耗米

nehmen konnten. Wu Chi-hua schließt mit der Bemerkung, daß sich eine neue Lage für Wirtschaft und Gesellschaft ergeben habe, die für die wirtschaftliche Entwicklung des heutigen China bestimmend wurde*.

Die Studien 4 bis 6 befassen sich mit Problemen des Getreidetransports aus den Ebenen des Huai und des unteren Yangtse, den Wirtschaftszentren des Südens, in den Norden; diese Arbeiten bauen im wesentlichen auf der 1961 vom Verfasser veröffentlichten „Studie über den See- und Kanaltransport in der Ming-Zeit“^[9] auf, gehen jedoch über sie hinaus und revidieren sie in Einzelheiten. Der Transport des Steuergetreides aus Chiang-nan über die Seeroute nach Peking und Liaotung war durch die Ch'in eingeführt und unter den Tang nur sporadisch für begrenzte Mengen benutzt worden. Die Yüan bedienten sich ihrer nach 1282 in großem Umfang für die Versorgung ihrer Hauptstadt Khanbalik (Ta-tu), der Erfolg dieser Unternehmung beruhte hauptsächlich auf der Mitarbeit dreier ehemaliger Piraten, Chu Ch'ing, Chang Hsüan und Lo Pi^[10]. 1283 wurden 46 000 *shih* befördert, 1329 3,5 Mio. *shih*, (der Autor erwähnt indes nicht die konkurrierenden Flußtransportwege). Die Transporte nahmen gegen Ende der Dynastie unter dem Druck von Aufständen und Piraterie ab und kamen 1363 zu einem vorläufigen Stillstand. Zu Beginn der Ming-Dynastie 1368 ließ der Hung-wu-Kaiser den Seetransport — wegen der Piraterie unter militärischer Leitung — zur besseren Versorgung seiner Armeen im Kampf mit den Mongolen wieder aufnehmen; allerdings wurden kaum mehr als 700 000 *shih* jährlich verschifft — die durch Transporte auf einer kostspieligen und unbefriedigenden Überlandroute ergänzt wurden —, und gegen Ende 1397, als der Frieden gesichert war und die wirtschaftliche Grundlage der Militärkolonien des Nordens sich stabilisiert hatte — auch wegen zahlreicher Schiffbrüche —, verlor der Seetransport wiederum an Bedeutung.

Der Yung-lo-Kaiser sah sich gezwungen, ihn wieder stärker in Anspruch zu nehmen — kombiniert mit Landtransporten —, als er seine Politik der Entwicklung des Nordens einleitete, mit dessen Sicherung und engeren Integrierung ins Reich die Ming-Herrschaft konsolidiert werden sollte. 1404 und 1405 wurden in den wichtigsten Gebieten des Nordens zeitweilig die Dienstleistungsverpflichtungen aufgehoben und die Landsteuern gesenkt, kaiserliche Truppen ersetzten aus strategischen Gründen die Provinzgarnisonen an den Nordgrenzen und unternahmen des öfteren Feldzüge gegen die Mongolen, das Verteidigungssystem insgesamt wurde ausgebaut, und 1421 das Zentrum der Verwaltung von Nanking nach Peking verlegt; diese Maßnahmen erforderten in noch höherem Maße als zuvor die Unterstützung durch die Wirtschaft Chiang-nans und mithin einen reibungslos funktionierenden Warenverkehr; 1403 waren deshalb kombinierte See- und Kanaltransporte eingeführt worden (1409 z. B. wurden 1,8 Mio. *shih* Reis in den Norden transportiert).

* In diesem Zusammenhang geben die Arbeiten von Fu I-ling (*Ming-tai nung-t'sun she-hui ching-chi*^[9], Peking 1961) und: „Kuan-yü Chung-kuo feng-chien she-hui hou-ch'i ching-chi fa-chan ti jo-kan wen-t'i ti k'ao-ch'a“, *LSYC* 1963, 4, pp. 47—66)^[9] und Lo Yao-chiu („Ming-tai chung-yeh ti ku-yung lao-tung shih tzu-pen-chu-i hsing-chih ti ma?“^[7] *LSYC* 1961, 1, pp. 57—73; und: „Tsai lun Ming-ch'ao Wan-li nien-chien ku-yung lao-tung ti hsing-chih: Yü Fu I-ling hsien-sheng shang-ch'üeh“^[6], *LSYC* 1962, 4, pp. 78—103) mit ihren differierenden Thesen über Ansätze einer Entwicklung zu dem europäischen Kapitalismus vergleichbaren Formen hin eine zusätzliche Perspektive; s. auch unten, Studie 14, 6. Abschnitt, im Zusammenhang mit der Stellung der Handwerker und Bergleute.

[5] 傅衣凌：明清農村社會經濟

[6] 關於中國封建社會後期經濟發展的若干問題的考察

[7] 羅耀九：明代中葉的雇用勞動是資本主義性質的嗎

[8] 再論明朝萬曆年間雇傭勞動的性質(與傅衣凌先生商榷)

[9] 明代海運及運河的研究 [10] 朱清, 張瑄, 羅璧

Nachdem 1411 die Shantung-Sektion des Großen Kanals, der Hui-t'ung Kanal^[11] von Tung-p'ing^[12] bis Lin-ch'ing^[13] am Zusammenfluß mit dem Wei-Fluß, der zwei Jahrzehnte zuvor von einer Flut zerstört worden war, wieder instand gesetzt und die gesamte Länge des Großen Kanals vertieft worden war, und als im folgenden Jahr mehr als 2,5 Mio. *shih* Getreide über den Kanal transportiert werden konnten, gab die Ming-Regierung 1415 die See- und Überlandrouten auf und verließ sich ausschließlich auf den Großen Kanal.

Die 7. Studie befaßt sich mit den zur Ming-Zeit gegründeten Fürsten-Domänen (*tsung-ian*^[14]), den Gütern der kaiserlichen Prinzen und ihrer Bevölkerung. Anhand der Bevölkerungsstatistiken dieser Ländereien sollen die Auswirkungen der Verschwendung und Korruption bei den Unterhaltszahlungen an die kaiserlichen Verwandten auf die wirtschaftlichen Verhältnisse im Reich gezeigt werden.

Die Anzahl derer, die zu Einkünften aus diesen Gütern berechtigt waren, war beträchtlich; vom ältesten Sohn abgesehen, waren alle anderen Söhne der legalen und Nebenfrauen sowie deren Nachkommen als Angehörige des kaiserlichen Clans privilegiert, von solchen Gütern zu leben — bei der Vererbung verringerten sich der Rang und mithin die Einkünfte um jeweils einen Grad, von der 6. Generation ab jedoch behielten alle folgenden Generationen ihren Rang —; dazu kam noch eine weitläufige Verwandtschaft anderen Familiennamens. Diese prinzlichen Domänen lagen meistens im Südosten des Reiches, weit von der Hauptstadt entfernt, in Gebieten mit reichen Steuererträgen; die Prinzen waren so von jeglicher Einflußnahme auf Regierungsangelegenheiten ausgeschlossen, sie hatten nur gelegentlich mit ihren privaten Truppen an militärischen Aufgaben teilzunehmen.

Für den Zeitraum von 1505 bis 1626 kommt der Autor (unter Vorbehalten) auf eine Zunahme der Bevölkerung in den 26 Prinzenresidenzen (*wang-lu*), d. h. der kaiserlichen Angehörigen und aller von ihnen abhängigen Bauern und Pächter, von 2451 auf 627 424 Menschen; die alle 15 Jahre angesetzten Stichdaten zeigen eine annähernde Verdopplung der Einwohner dieser Domänen innerhalb dieses Zeitabschnitts.

Mehrere detaillierte Tabellen vergleichen die aus den verschiedenen Geschichtswerken entnommenen und stark differierenden Daten und illustrierten die Beweisführung; in den Anmerkungen werden eingehend die einzelnen Quellen erörtert. Diese Untersuchung bildet allerdings nur eine Vorbereitung, die Konsequenzen der Gründung dieser Domänen und ihres Ausmaßes auf die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse im Reich behält Wu Chi-hua einer späteren Abhandlung vor.

Die folgenden Studien erörtern die militärische und wirtschaftliche Bedeutung einiger Grenzdistrikte. Studie 8 enthält eine quellenkritische Untersuchung nicht übereinstimmender Angaben in einigen geographischen Werken der Ming-Zeit über das Grenzgebiet Yen-sui^[15], das im Kapitel über Geographie der *Ming-Geschichte* keine Erwähnung findet. Im *Huang-yü k'ao*^[16] wird Yen-sui als eines der neun Grenzgebiete genannt, das *Huang-ming chiu-pien k'ao*^[17] aber führt unter den neun Grenzgebieten Yü-lin^[18] anstelle von Yen-sui an. Huang Tsung-hsi reiht in seinem *Ming-i tai-fang lu* sowohl Yen-sui als auch Yü-lin unter die Grenzgebiete ein; ein Irrtum, den Wu Chi-hua durch Vergleich der Quellen berichtigt und zeigt, daß Yen-sui ursprünglich nördlich des Ordos-Bogens des Huang-ho lag, mit dem Zentrum um Tung-sheng^[19]; dieses Gebiet spielte eine entscheidende strategische Rolle in der Verteidigung der Ordos-Region gegen Invasionen aus dem Norden. Deshalb hatte 1371 der Hung-wu-Kaiser dort die Garnison Yen-sui eingerichtet. Sie wurde allerdings schon 1403 wieder aufgegeben und weiter nach Südwesten verlegt, da der Yung-lo-Kaiser sie nicht für wichtig hielt im Hinblick auf seine offensive Politik den Mongolen gegenüber. 1409 wurde Tung-sheng dann von den Mongolen

- [11] 會通河 [12] 東平 [13] 臨清 [14] 宗藩 [15] 延綏
[16] 皇輿考 [17] 皇明九邊考 [18] 榆林 [19] 東勝

erobert, die nun den Huang-ho überschreiten und in das Ordos-Gebiet eindringen konnten. Die Garnison von Yen-sui war deshalb unter dem Ch'eng-hua-Kaiser in Yü-lin wieder eingerichtet worden, unmittelbar südlich der Großen Mauer an der Grenze zwischen Shensi und Shansi.

Die 9. Studie beschreibt den Übergang von militärischer zu wirtschaftlicher Bedeutung der Distrikte Lin-ch'ing und Te-chou [20] im Nordwesten Shantungs. Ihr Rang als Stützpunkte schwand, als die Zentren der Verwaltung nach Norden verlegt wurden, und in der Folge entwickelten sie sich zu bedeutenden Markt- und Umschlagplätzen aufgrund ihrer geographischen Lage am Großen Kanal als Bindeglieder zwischen dem Süden und dem Norden für den Land- und Seetransport.

Die Studien 10 und 11 nehmen noch einmal Probleme des Getreidetransports auf; No. 10 im besonderen solche der Direktion des Seetransports, des *che-yang-tsung* [21]. Der Seeweg als eine Möglichkeit des Transports war nach 1415 nicht gänzlich aufgegeben worden, er spielte allerdings nur noch eine untergeordnete Rolle auf der kurzen Strecke über den Golf von Po-hai, die eigens zur Versorgung der Garnison von Chi-chou [22] nordöstlich von Peking, eines der neun Grenzgebiete, aufrecht erhalten wurde. Die Aufsicht darüber verblieb bei der Direktion des Seetransports, die sie bis zu ihrer Auflösung im Jahre 1573 als einzige Aufgabe wahrnahm.

Der Transport über den Großen Kanal, auf dem die Stärke und Sicherheit der Ming-Regierung beruhte, verlief nur ungefähr 30 Jahre lang reibungslos; seit 1448 wurde der Große Kanal wiederholt vom Huang-ho überflutet, mit Schlamm gefüllt und zerstört, was kostspielige Reparaturen erforderte und den Verkehr behinderte und zu Zeiten völlig lahmlegte (s. u., Studien 12, 13). Die Effektivität des Kanalverkehrs verringerte sich, als die Erfordernisse der Regierung stiegen. Im Jahre 1620 konnten nur 2,6 Mio. *shih* über den Kanal transportiert werden, während 8 Mio. *shih* von den Truppen an der mandchurischen Grenze gebraucht wurden. Diese akute Knappheit bei der Versorgung der Armeen und der Hauptstadt war einer der Faktoren, die schließlich zum Sturz der Ming-Dynastie beitrugen.

Die augenfällige Lösung wäre die Wiederaufnahme des Seetransports als Alternative oder sekundäre Transportroute gewesen; und tatsächlich hatten bis zur Abschaffung der Direktion des Seetransports immer wieder Beamte diese Möglichkeit befürwortet, so vor allem der Zensor Sung Liang-tso [23] im Jahre 1572. Aber trotz der verzweifelten Notlage der Versorgung und trotz des Erfolges einiger kleinerer Transporte über See weigerte sich die Ming-Regierung, ihn in Betracht zu ziehen und gab den Seeweg 1573 endgültig auf.

Welche Gründe die Ming-Regierung zu dieser Politik veranlaßt haben mögen, und vor welchem Hintergrund der allgemeine Rückzug der Chinesen vom offenen Meer in der zweiten Hälfte des 15. Jahrh. zu sehen ist — 1456 z. B. wurde eigens ein Kanal von Tientsin bis zum Chi-Fluß gebaut, nur damit die Transporte für die Garnison von Chi-chou nicht die 20 oder 30 Meilen über den Golf von Po-hai zu fahren brauchten —, wird vom Autor leider nicht weiter untersucht.

Man kann indes annehmen, daß die Erwerbsmöglichkeiten, die der Große Kanal den 120 000 Mann der Transporttruppen bot, den für den Transport verantwortlichen Beamten, die in ihm eine Quelle zusätzlichen Einkommens fanden, und den Kaufleuten, die den Passagiertransport und Mannschaften unterhielten, einen nicht unbedeutenden Faktor bei der Opposition gegen den Seeweg bildeten.

Die Versorgung der Garnisonen und kämpfenden Truppen in Liao-tung und die Aufrechterhaltung des Transports während der Zeit des Niedergangs der Ming und der ersten Kämpfe mit den Mandchus seit 1583 sind Themen der 11. Studie. Als eine der Ursachen für den Fall der Ming schildert der Autor die Korruption am Hofe und die damit zusammenhängende katastrophale Lage der Finanzen. 1583 z. B. betrug die jährlichen Einnahmen des Schatzamtes etwas mehr als 3,5 Mio. Unzen Silber, die Ausgaben indes lagen bei ungefähr 4,5 Mio. Unzen. Bis zum Jahre 1619 machten die Kosten für die 150 000 Mann starke Armee in Liao-tung nahezu

[20] 德州 [21] 遮洋總 [22] 薊州 [23] 宋良佐

8 Mio. Unzen Silber aus; mithin wurden in diesem Jahr die Landsteuern heraufgesetzt und zu den übrigen Steuern zusätzlich über 5,3 Mio. Unzen eingetrieben — Maßnahmen, die das Elend der bäuerlichen Bevölkerung noch vergrößerten.

Die Teile 12 und 13 behandeln die Laufänderung des Huang-ho im Jahre 1493 und deren Folgen für den Kanaltransport. Studie 12 ist vornehmlich eine kritische Untersuchung der Quellen zur Feststellung des genauen Datums der dritten Überschwemmung des Huang-ho zur Ming-Zeit im Gebiet von Chang-ch'ü^[24], nördlich des Wen-Flusses am Großen Kanal; Studie 13 beschreibt sodann die Flußregulierung durch Liu Ta-hsia^[25] zur Hung-chih-Zeit (1488—1505), durch die der Lauf des Huang-ho nach Süden abgelenkt wurde und zusammen mit dem Huai-Fluß mündete. Häufige Überschwemmungen hatten zuvor den Flußtransport auf dem Hui-t'ung-Kanal unterbrochen (s. o., Studie 10), so daß ein neuer, nach Süden verlegter Lauf des Huang-ho die einzige Möglichkeit bot, den Hui-t'ung-Kanal offen und damit den wichtigsten Transportweg im Gebiet von Chang-ch'ü aufrecht zu halten.

Die letzte Arbeit nimmt den weitaus größten Raum unter den Studien der beiden Bände ein; es ist ein kurzer wirtschaftsgeographischer Abriss der Ming-Zeit.

Der erste Abschnitt behandelt die Aufteilung der Verwaltungsbezirke. 1376 änderte der Hung-wu-Kaiser die von den Yüan gegründeten Zweig-Sekretariate (*hsing chung-shu sheng*^[26]) in Provinziale Verwaltungsbehörden (*pu-cheng shih ssu*^[27]) um. 1382 wurde in Yünnan eine Provinziale Verwaltungsbehörde eingerichtet, 1407 eine in Annam (in der Hsüan-te-Zeit — 1426—1435 — allerdings wieder aufgegeben), 1423 eine in Kueichou. Zu dieser Zeit war das Reich in die beiden Hauptstadregionen und 13 Provinziale Verwaltungsbehörden aufgeteilt, diese wiederum in 140 Präfekturen (*fu*), 193 Unter-Präfekturen (*chou*) und 1138 Kreise (*hsien*). Im Folgenden befaßt sich der Autor mit den unterschiedlichen administrativen Problemen im Norden und Süden. Die ungleiche Verteilung der Provinzialen Verwaltungsbehörden — im Norden vier, im Süden neun — ist auf die geographische Situation als auch vor allem auf die unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung und Erschließung zurückzuführen, die sich aus der fortwährenden Bedrohung der Nordgrenze einerseits erklärt, die die Garnisonen in Abhängigkeit von der Wirtschaft des Südens hielt und generell Stagnation bedeutete, und aus der Lage im Süden andererseits, dessen Wirtschaft sich ständig entwickelte, und im Südwesten, wo eine große Anzahl eigens zur Verwaltung der Minderheiten bestimmter Behörden ebenfalls zur wirtschaftlichen Entwicklung und Erschließung beitrug.

Der zweite Abschnitt behandelt die Verteilung der Bevölkerung. Das Kapitel über Geographie in der Ming-Geschichte nennt dafür folgende Daten: 1393 wurden in den nördlichen Provinzen — Peking, Shantung, Shansi, Honan und Shensi — ungefähr 15,5 Mio. Menschen gezählt, in den südlichen Provinzen 45 Mio.; 1578 ungefähr 25 Mio. im Norden und 39 Mio. im Süden. Diese divergierende Entwicklung ergab sich zum Teil aus der Umsiedlung von landlosen Bauern und anderen Staatsbürgern in großem Umfang in die Nordgebiete — unter dem Hung-wu-Kaiser allein nahezu 60000 Familien —, zur Entwicklung dünn besiedelten und Urbarmachung brachen Landes, und aus der Anordnung, besitzende Familien (*tu-hu*) zur Erhöhung der Steuereinkünfte in der Hauptstadt anzusiedeln — unter dem Yung-lo-Kaiser aufgegeben und zur Hsüan-te-Zeit repatriiert —. Diese zwangsweisen Umsiedlungen und Kolonisierungen führten notwendig zu Verarmung, Landflucht und mithin zu umfangreichen Rückgängen in den Dienstleistungen und Steuereinnahmen.

Banditentum und allgemeine Unsicherheit waren die Folgen, zugleich auch der sprunghafte Anstieg eines Kliententums, kleiner Bauern und Pächter, die sich zur Sicherung ihrer wirtschaftlichen Position in Abhängigkeit von einflußreichen Familien begaben.

Der dritte Abschnitt ist einer Beschreibung der Situation der Wissenschaften und Künste gewidmet; er befaßt sich mit Bedeutung und Auswirkung der zahlreichen Gründungen von öffentlichen und privaten Akademien und philosophischen Gesell-

[24] 張秋 [25] 劉大夏 [26] 行中書省 [27] 布政使司

schaften (*chiang-hsüeh*, *hsüeh-she* [28]) gegen Mitte der Ming-Zeit auf das öffentliche Leben. Diese Gruppen standen vornehmlich unter dem Einfluß Wang Yang-mings, der die zu Anfang der Ming-Zeit vorherrschende Ch'eng-Chu-Schule [29] abgelöst hatte. Der Autor versucht hier den Platz der philosophischen Forschung und Bildung im gesellschaftlichen Rahmen zu bestimmen und die Gründung privater Stätten der Gelehrsamkeit als Reaktion auf die Formalisierung der Bildung in den staatlichen Examina zu zeigen. Er geht dabei nicht im einzelnen auf die philosophischen Lehren ein und enthält sich so einer Stellungnahme in der Kontroverse um das Epigontum oder den schöpferischen Beitrag der Ming-Philosophie — der Ch'ing-Philosoph Huang Tsung-hsi z. B. vertrat letzteres gegenüber der traditionellen Auffassung —; allerdings sieht er das Resultat des Einflusses der Yang-ming-Schule in einem allmählichen Wandel des Charakter vieler Akademien von dem der Bildung und Ausbildung (*hsüeh-hsiao* [30]) zu einem mehr religiösen (*tsung-chiao* [31]). Leider geht Wu Chi-hua hier nicht näher auf die gesellschaftlichen Konsequenzen dieser Inkorporierung buddhistischer Vorstellungen in den Neo-Konfuzianismus ein, er bemerkt allein, daß als Folge unter dem Chia-ching-Kaiser viele Akademien aufgelöst und geschlossen, mangels Durchsetzungskraft der Regierung und stillschweigender Duldung vieler lokaler Beamter aber allenthalben neu gegründet wurden.

Der vierte Abschnitt gibt einen kurzen Überblick über Herkunft, Tätigkeitsbereich und Einfluß der wichtigen Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens der Ming-Zeit, der zivilen und militärischen Verwaltung, der Wissenschaften und der den Herrschern in irgendeiner Weise nahestehenden Personen.

Im fünften Abschnitt werden Ausmaß und Leistung der Wasserregulierungsarbeiten während der Ming-Zeit zusammengefaßt. Im Süden Chinas mit seinen reicheren wirtschaftlichen Ressourcen konnten diese Aufgaben im allgemeinen umfangreicher und sorgfältiger in Angriff genommen werden; in manchen Jahren im 15. und 16. Jahrh. wurden 200 000—600 000 Bauern und Soldaten zur Arbeit herangezogen. Sie gingen zwar als Arbeitskräfte der Landwirtschaft zeitweilig verloren, die Effektivität dieser öffentlichen Arbeiten indes kann daran ermessen werden, daß Ackerbau und Wirtschaft dennoch schnell ihren Aufschwung nahmen, während sich im Norden aufgrund der Landflucht usw. die wirtschaftliche Lage verschlechterte und Wasserregulierungsbauten nur in geringem Umfang vorangetrieben werden konnten. Auch hier finden wir die Untersuchung der sozio-ökonomischen Aspekte, wie sie sich aus den Wasserregulierungsarbeiten ergaben, leider nur gestreift.

Der sechste Abschnitt über Landwirtschaft und Industrie gibt einen kurzen Abriss über Anbau, Verteilung und Ertragsraten in den verschiedenen Gebieten, über Handwerk und Manufakturen wie Porzellan- und Seidenherstellung, Kupfer-, Lack- und Emailleverarbeitung sowie über den Bergbau. Die Darstellung beschränkt sich auf allgemeine Informationen, Daten zu Geschichte und Ausmaß der Handwerkszweige und des Bergbaus; zusammenfassend stellt der Autor einen generellen Aufschwung zur Ming-Zeit fest, mit Ausnahme allerdings des Bergbaus, dessen Entwicklung einerseits durch verschiedene Verbote gehemmt wurde, andererseits aber in Zeiten ungehemmter Erschließung neuer Minen Elend und Verarmung der Bauern zur Folge hatte, die fruchtbares Land dadurch verloren, so vor allem in Fukien, Chekiang, Kuangtung und Yünnan im 16. Jahrh. Leider ist er hier weder detailliert auf die Gründe für die Verbote des Bergbaus eingegangen, noch auf die Probleme und Veränderungen des gesellschaftlichen Kontextes, wie sie das Auftreten größerer Zahlen von Handwerkern und Bergleuten als je zuvor mit sich gebracht haben mußten.

Der siebente Abschnitt befaßt sich mit der Entwicklung und Situation des Handelsverkehrs, im besonderen des Tee-, Pferde-, Holz- und Überseehandels. Diese Sparten standen unter staatlicher Regie, da sie hauptsächlich den Außenhandel bildeten. Der Hung-wu-Kaiser setzte — auch deshalb — die Überprüfung der Markt-

ämter (*shih-ssu* [32]) durch Aufsichtsbehörden (*ping-ma-ssu* [33]) für sämtliche Handelszweige wieder strenger durch, mit dem Zweck, auf die Übereinstimmung der gebrauchten Maße mit den geeichten Einheiten des Ming-Sekretariats [34] zu achten, zugleich auch, um von Zeit zu Zeit die fluktuierenden Marktpreise zu fixieren, damit so die Abgaben für die Steuer einigermaßen kalkulierbar wurden.

Tee bildete den wichtigsten Exportartikel; vom Überseehandel abgesehen, tauschte man ihn vor allem gegen Pferde, denn die Hauptanbaugebiete grünen Tees lagen zum größten Teil im Nordwesten. Nach einer Statistik des Finanzministeriums waren in Shensi nahezu 3500 ha mit Tee bepflanzt; $\frac{1}{10}$ der Ernte jedes mou wurde als Steuer abgeführt. Im Tauschhandel brachten 120 Pfund Tee ein gutes Pferd, 50 Pfund ein Fohlen; in der Wan-li-Zeit (1573—1619) wurden so in einem Jahr mehr als 11 900 Pferde eingehandelt.

Für den Außen- und Überseehandel wurden 1374 die traditionellen Intendanturen für die Handelsschiffahrt, die *shih-po-ssu* [35], wieder eröffnet, denen früher die Kontrolle der von den ausländischen Gesandtschaften eingeführten Waren oblagen hatte; 1505 wurden ihnen die Fremdgasthöfe, *i-kuan* [36], angeschlossen. Aufgrund eines diplomatischen Zwischenfalls mit einer japanischen Gesandtschaft wurden die *shih-po-ssu* 1498 aufgelöst, die Kontrolle über den Außenhandel lag seitdem bei den Beamten der Küstenstädte. Da indes als Folge der Außenhandel in private Hände geriet, ließ der Chia-ching-Kaiser die *shih-po-ssu* ihre Arbeit wieder aufnehmen, allerdings unter der Leitung des Eunuchenamtes. Die Tee-, Pferde-, Holz- und Überseemärkte waren anfangs mit der Absicht gegründet worden, diese Handelszweige unter staatlicher Kontrolle zu halten; im Laufe der Zeit aber fanden immer mehr private Kaufleute Beteiligung an diesem Handel.

Der achte Abschnitt über das Verkehrswesen wiederholt im allgemeinen noch einmal die Erörterungen der vorangegangenen Studien über den See- und Kanaltransport. Für den Transport des Steuergetreides bediente man sich nacheinander dreier verschiedener Wege: (a) eines militärischen Transports, *tui-yün* [37], bei dem Truppen das Getreide von den Speichern in Huai-an [38] in Nordost-Kiangsu und Kua-chou [39] am Unterlauf des Yangtse, östlich von Nanking, bis in den Norden transportieren; für das dabei vergeudete Getreide hatten die Bauern das *hao-mi* zu entrichten, manchmal auch als weiteres Entgelt an die Truppen das *chiao-mi* [40]; (b) eines bäuerlich-militärischen Transport, *chih-yün* [41], oder Relaistransport, bei dem das Getreide von den Bauern zu den Speichern in Huai-an, Chi-ning [42] südlich des Wen-Flusses und Lin-ch'ing am Großen Kanal gebracht wurde, von wo dann Truppen viermal im Jahr den Weitertransport nach Peking und zu den Speichern von T'ung-chou [43] östlich von Peking übernahmen; (c) eines sog. reformierten Transportsystems, *kai-tui* [44], bei dem das Getreide in das „Silber zur Erleichterung des Transports“ (*ch'ing-chi-yün* [45]) gewechselt wurde, das die Ablösung für das Getreide und das Entgelt für das Schwundgetreide umfaßte; diese Methode wurde bis zum Ende der Ming-Zeit am meisten angewandt. Eine jährliche Quote für das zu liefernde Steuergetreide wurde erst 1472 auf 4 Mio *shih* festgesetzt — obwohl im Jahre 1431 einmal 6,7 Mio. *shih* über den großen Kanal transportiert worden waren —.

Der neunte Abschnitt befaßt sich mit den Zentren der zivilen und militärischen Verwaltung, den Städten. Nanking war anfangs als Hauptstadt gewählt worden, weil es bei der Gründung der Dynastie zu allererst darum ging, die Wirtschaftsgebiete Chiangs-nans zu sichern. Nach seinem erfolgreichen Aufstand als Fürst von Yen führte der Yung-lo-Kaiser eine Politik der Auflösung der militärischen Macht der Territorialfürsten durch; als Folge davon war der Norden weitgehend ohne ausreichenden Schutz und Verbindung mit den militärischen und administra-

- [32] 市司 [33] 兵馬司 [34] 中書省 [35] 市舶司 [36] 驛館
[37] 兌運 [38] 淮安 [39] 瓜州 [40] 脚米 [41] 支運
[42] 濟寧 [43] 通州 [44] 改兌 [45] 輕濟銀

tiven Zentren, weshalb 1421 Peking zur gleichrangigen Hauptstadt neben Nanking gemacht wurde. Nanking hatte allerdings faktisch schon seit 1409 seine Bedeutung für die Regierungsangelegenheiten verloren. Des weiteren werden Rang und Funktion der einzelnen für die Grenzverteidigung und als Knotenpunkt der Wirtschaft wichtigen Städte erörtert.

Die Abschnitte 10 und 11 greifen noch einmal die strategisch wichtigen Grenzgebiete auf und beschreiben die Lage bei den verschiedenen Grenzvölkern. Die Mongolen waren zwar besiegt und vertrieben, nicht aber unterworfen; Plünderungen und Brandschatzung blieben eine ständige Bedrohung an den Nordgrenzen.

Dennoch aber war die Gefährdung im Norden durch die Mongolen, die Ta-ta^[46] und Wa-la^[47] (Oiraten), in Heilungkiang durch die Wu-liang-he^[48] (wu'anghai) und im Südwesten durch gelegentliche Aufstände der Man keineswegs so bedrohlich wie die durch die Mandschus, vor allem die Ai-hsin-chüeh-lo^[49] im Nordwesten.

Der zwölfte Abschnitt enthält quellenkritische und wertende Untersuchungen über die zahlreichen Kompilationen von Karten- und topographischen Werken der Ming-Zeit.

Wu Chi-huas Studien zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Situation der Ming-Zeit enthalten eine Fülle von Daten und Material. Die Beschränkung auf einzelne Teilgebiete, die Kernpunkte einer Analyse der Wirtschaft bilden, ermöglichen in jedem Fall eine eingehende Behandlung des Themas. Die Arbeit stellt mithin eine sehr nützliche und Perspektiven öffnende Bearbeitung des Quellenmaterials dar; umfangreiche Anmerkungen diskutieren die Quellen, bilden allerdings auch den Ersatz einer Bibliographie — Werke in japanischer oder englischer Sprache wurden nur in geringem Umfang herangezogen (Hoshi Ayao's „Studie über das Tributgetreide-System zur Ming-Zeit“^[50] erschien erst 7 Jahre nach der Veröffentlichung von Wu Chi-hua's erster Arbeit zum Seetransport und 2 Jahre nach seiner ersten umfassenden Monographie über den See- und Kanaltransport (in: CYYY; Taipei 1961; Spec. Publ. No. 43.348). Nach einer Bemerkung Hoshi Ayao's über seine und Wu Chi-hua's Arbeit „stimmen Teile beider Arbeiten überein und ergeben auch kaum differierende Beurteilungen“. Die vorliegenden Studien schließen eine Lücke in der Erforschung wirtschaftlicher Verhältnisse und bringen wichtige Aspekte der dynamischen Kräfte im China der Ming-Zeit zur Aufmerksamkeit. Es bleibt zu hoffen, daß sich der Autor weiter mit diesem Fragenkomplex befaßt und die sich aus der dargestellten wirtschaftlichen Situation aufdrängenden Fragestellungen über Hintergründe und Rückwirkungen im gesellschaftlichen Kontext noch weiter verfolgen wird.

W. Andreas Mixius (Hamburg)

[46] 韃靼

[47] 瓦剌

[48] 兀良哈

[49] 愛新覺羅

[50] 尾斌夫：明代漕運の研究