

Die Bedeutung des Kommunikations- und Transportsystems der Tokugawa-Zeit als Herrschaftssystem

Mansur SEDDIQZAI
Universität Bonn
Waseda Universität, Tōkyō

1. Einleitung

Die Herrschaft der Tokugawa-Dynastie währte über 250 Jahre und war politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich prägend für das moderne Japan. Viele Kommentatoren urteilen hart über den von Tokugawa Ieyasu geschaffenen Kastenstaat, der bis 1868 währte. Die starre Sozialpolitik läutete eine Rückkehr zum Feudalismus ein. Rigide staatliche Kontrollmaßnahmen zwangen weite Teile der japanischen Bevölkerung unter einer quasi Militärdiktatur zu leben. Eine restriktive Wirtschaftspolitik beschränkte den freien Handel. Schließlich war die Verfolgung des Christentums der Anfang einer strengen Isolationspolitik, welche Japan vom Weltgeschehen abschnitt.¹ Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass dieser Zeitabschnitt japanischer Geschichte auch als die Epoche des „Großen Friedens“ (*taihei*) bezeichnet wurde. Stabilität und sichere Lebensverhältnisse waren die Grundlage für die außerordentliche kulturelle, wirtschaftliche und militärische Entfaltung, die *nach* der Tokugawa-Zeit folgte.

Nach langen Perioden kriegerischer Gewalt und fragiler Ordnungen konnte die Etablierung des Tokugawa-Shōgunates im Jahr 1603 Japan innenpolitisch befrieden und ein stabiles Herrschaftssystem entstehen lassen. Der Schlüssel dieser neuen Ordnung war das *bakuban*-System. Dieses ausgeklügelte politische Ordnungssystem, das sich wie ein roter Faden durch die gesamte Tokugawa-Ära zieht, schlug während jener Zeit tiefe Wurzeln in die japanische Gesellschaftsstruktur. Das *bakuban*-System war ein orchestriertes Abhängigkeitsverhältnis: Der Tokugawa-Shōgun herrschte als „größter Feudal-

¹ Vgl. HALL 2000: S. 161.

herr [...] über die Daimyō, den Hof des Kaisers, Tempel, Schreine und alle anderen Feudalherren“². Dieses erzwungene Friedenssystem stützte sich auf eine extensive Bürokratie als Garant der Gewaltordnung, an deren Spitze Samurai als Beamtenelite standen – denn Krieger wurde im Frieden der Tokugawa kaum mehr benötigt. Das konfuzianische Ständeideal verbot jedoch die Abschaffung der Kriegerkaste, daher war es geboten, das Schwert durch den Schreibpinsel zu ersetzen.

Die Stadt wurde die Bühne des *bakuban*-Systems und leitete einen Trend zur Urbanisierung ein. Edo war Japans größtes Verbraucherzentrum und Ōsaka das mächtigste Handelszentrum des Landes. In den Städten entwickelte sich die prächtige Kultur der Kaufleute, den Nutznießern des Friedens, die ihren Reichtum einer florierenden Wirtschaft verdankten. Soziale Differenzierung und berufliche Spezialisierung waren Faktoren für den wirtschaftlichen Aufschwung in dieser Zeit. Landwirtschaft, Fischerei, Forstwirtschaft und Handwerk wurden verfeinert und das Produktivitätsniveau wurde stetig angehoben.³ Am Ende der Tokugawa-Ära war die Alphabetisierungsrate in Japan höher als in den meisten europäischen Ländern und erste Protoindustrien wurden etabliert.

Nur eine ausgebaute und gefestigte Verkehrs-, Transport- und Kommunikationsinfrastruktur konnte diese dynamischen und interdependenten Räume in politischer, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht miteinander verbinden.

Herrschaft und Infrastruktur

Zu allen Zeiten und an allen Orten ist die Effektivität eines politischen Systems abhängig von der Reichweite seines politischen Arms. Recht und Ordnung können nur hergestellt werden, wenn für die Herrschenden bzw. Regierenden ausreichende Möglichkeiten bestehen, in ihrem Herrschafts- bzw. Regierungsgebiet aktiv und gestalterisch einzugreifen.

Ein weit ausgedehnter Inselstaat wie der Tokugawa-Staat war stärker von einem engmaschigen Kommunikationsnetz abhängig als es ein vergleichsweise geografisch kompakter und zusammenhängender Staat gewesen wäre. Um des eigenen politischen Überlebens willen

² INOUE 2003: S. 203.

³ Vgl. ebd.: S. 225.

mussten Ressourcen und geistige Kapazität gebündelt werden, um ein funktionierendes Kommunikationsnetz aufzubauen. Dieses sollte aktiv ermöglichen, Informationen von Edo aus in alle Reichsteile zu verbreiten, als auch passiv den Informationsrückfluss gewährleisten. Hierzu wurden die Gokaidō, ein Straßensystem basierend auf fünf (*go*) großen Straßen, die sich in viele kleinere Nebenstraßen verzweigen, eingerichtet.

Die Gokaidō spielten eine wichtige Rolle für die Machtsicherung der Tokugawa-Herrschaft. Insbesondere bewährten sie sich im Zusammenspiel mit dem *sankin-kōtai*, ein System, das die Daimyō und ihren gesamten Haushalt regelmäßig nach Edo berief. Das Straßensystem der Tokugawa diente auch als Prestigeobjekt, und viele Besucher wie Engelbert Kämpfer (1651–1716) waren erstaunt über die Kapazität des Netzes.⁴ Daher verwundert es nicht, dass dieses prestigeträchtige, politische Instrument der Machterhaltung und Machtgestaltung bis zum Ende der Tokugawa-Zeit in ausgezeichnetem Zustand gehalten wurde. Selbst dem internationalen Vergleich hielt das Straßennetz stand – de facto war das Verkehrssystem Japans den europäischen Transportsystemen, insbesondere dem englischen und dem französischen, über lange Zeiten hindurch überlegen.⁵

Das Straßensystem war als Herrschaftsinstrument konzipiert und hatte aus der Perspektive des Bakufu (Shōgunatsregierung) vor allem militärische und politische Bedeutung. Der Ausbau der Straßen hatte einen weiteren, sehr positiv zu bewertenden Effekt: Es entstanden Verkehrswege für den Warenhandel. Die Gokaidō waren an vielen Punkten, denen strategische Relevanz zugemessen wurde, nicht für wirtschaftliche Nutzung freigegeben. Jedoch entwickelten die kleineren Nebenstraßen eine wichtige Bedeutung für regionale Märkte.⁶

Erst in der Edo-Zeit verbreitet sich das Reisen unter allen sozialen Klassen. Das neue Herrschaftssystem schützte seine Untertanen nun rigide und erfolgreich vor Banditen und Wegelagerern. Die politische Zersplitterung in unzählige Fürstentümer war zuvor ein Hemmnis für die Reisekultur gewesen,⁷ erst die Etablierung politischer Stabilität und eines rigorosen Polizeistaates verhalfen Japans Bevölkerung zum Luxus des Reisens. Anfangs unter religiösen Vorzeichen als Pilgerfahrt zu den verschiedenen Schreinen und

⁴ Vgl. VAPORIS 1987: S. 1.

⁵ Vgl. VAPORIS 1994: S. 38.

⁶ Vgl. INOUE 2003: S. 227.

⁷ Vgl. VAPORIS 1994: S. 13.

Tempeln in ganz Japan unternommen, entstand im Laufe der Zeit eine regelrechte Kultur des Tourismus.⁸ Diese Entwicklung stieß die Herausbildung einer Infrastruktur aus Dienstleistern an, die sich dem Transport, der Beherbergung und anderen Wünschen der Reisenden annahm.

Die Verbindung von Räumen durch die Gokaidō verband die Japaner auch kulturell stärker miteinander: Lebensräume näherten sich an, Erlebnisse weit entfernt Lebender wurden erfahrbar, Dialekte verbreiteten sich, Moden bahnten sich ungehinderter ihren Weg ins ganze Land.

Thematischer Schwerpunkt und Anmerkungen

Der Fokus des vorliegenden Aufsatzes liegt auf der Beschreibung des Verkehrsnetzes als Transport- und Kommunikationsinstrument. Die Funktion der Gokaidō als Kommunikationsmedium und ihre Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr sollen hervorgehoben werden. Hierbei sollen auch Genese, Struktur und Erhaltungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Die politische Bedeutung im Zusammenhang mit dem *sankin-kōtai*-System muss ebenfalls Erwähnung finden. Die Schifffahrt und die Wasserwege werden wegen ihrer nebensächlichen Bedeutung für den Informationsaustausch nur am Rande behandelt.

Die sehr speziell auf das Verkehrs- und Kommunikationssystem eingehenden Werke von Constantine N. Vaporis, „Breaking Barriers“ und seine Dissertation „Overland Communication in Tokugawa Japan“, fließen in starkem Maße in die vorliegende Arbeit ein. Die Schwierigkeit, ein Transportsystem zu beschreiben, das mehr als 250 Jahre bestand, ist offensichtlich. In diesem langen Zeitraum, der Generationen umfasst, sind die Gokaidō unzähligen Erweiterungen, Modifikationen, Streckenstillegungen unterworfen worden – die Details können nicht ausreichend gewürdigt werden, ohne den Rahmen des vorliegenden Aufsatzes zu sprengen. Diesem Umstand Rechnung tragend, wird nur ein allgemeiner Blick auf die Gokaidō und ihre Funktion im Tokugawa-Reich gewagt.

⁸ Vgl. DEAL 2006: S. 326.

2. Die Gokaidō

Geografische Voraussetzungen

Die Entstehung von Agglomerationsräumen wie Edo, Ōsaka und Kyōto ist im Allgemeinen auf ökonomische und außerökonomische Faktoren zurückzuführen. Die außerökonomischen Faktoren, die eine Standortwahl beeinflussen, umfassen „die Verteilung natürlicher Ressourcen, Verkehrswege und regional unterschiedlich ausgeprägte historisch-politische Voraussetzungen [...]“⁹. Die gebirgige Reliefgestaltung Japans und der daraus resultierende Mangel an Ebenen schränkt die Ansiedlung auf wenige Räume ein. So sind nur 52,1 Prozent des Landes als Besiedlungsfläche geeignet.¹⁰ Hierin liegt auch die Schwierigkeit, die Besiedlungsflächen miteinander zu verbinden. Demgemäß war es mühsam, ein Straßennetz überhaupt zu etablieren. Der Lastenverkehr wurde besonders auf gebirgigen Wegstrecken erschwert, was die Flussschiffahrt als Ergänzung des Seeweges unerlässlich machte.¹¹

Die Gokaidō waren fünf Fernstraßen:

1. der Tōkaidō verband Edo mit Kyōto,
2. der Nakasendō erfüllte den gleichen Zweck, führte jedoch über das Landesinnere,
3. der Kōshūkaidō führte von Edo nach Kōfū,
4. der Nikkōkaidō stellte die Verbindung nach Nikkō her
4. und schließlich der Ōshūkaidō, der nach Aomori führte.

Alle Straßen nahmen vom politischen Machtzentrum Edo ihren Ausgang und schlängelten sich – gleich Adern, die sich vom Herzen durch den gesamten Körper ziehen – in alle Richtungen der japanischen Hauptinsel Honshū. Die Straßen waren ausgestattet mit Poststationen, wo für amtlichen Bedarf ständig Pferde und Dienstleute abgestellt waren, um den Informations- und Güterfluss zu gewährleisten.

⁹ OBERMAUER 1996: S. 18.

¹⁰ Vgl. LÜTZLER 1995: S. 12.

¹¹ Vgl. MÜLLER 1988: S. 187.

Die Nebenstraßen, *wakiōkan*, verwuchsen mit den fünf Fernstraßen zum japanischen Verkehrsnetz. Für die Gokaidō mussten Brücken und Fähren eingerichtet werden; allein der Tōkaidō führte über zwölf Flüsse. Im Laufe der Zeit stieg das Verkehrsaufkommen und die Anzahl der Poststationen musste stetig erhöht werden.¹²

Installierung der Gokaidō

Bereits Oda Nobunaga (1534–1582) und Toyotomi Hideyoshi (1536–1598) waren sich der Bedeutung eines funktionierenden Verkehrsnetzes als politisches Instrument bewusst. Daher begannen beide Reichseiniger mit dem Aufbau einer Verkehrsinfrastruktur.¹³ Nach seinem Sieg bei Sekigahara (1600) war nun Tokugawa Ieyasu bestrebt, alle Landverbindungen seiner Kontrolle zu unterwerfen. Dazu gedachte er die Prinzipien des von ihm aufgebauten Verkehrsnetzes in seinem heimatlichen Fürstentum in Mikawa, Präfektur Aichi, auf den gesamten Staat anzuwenden.¹⁴ Schon 1601 befahl er, unter dem Gesichtspunkt, ein Kommunikationssystem zu errichten, die Inspektion des Tōkaidō, der „Hauptarterie“ Honshūs. Es entstanden Poststationen, die mit je 36 Pferden¹⁵ ausgestattet werden sollten, um zügig Güter und vor allem Informationen auszutauschen. Zu jenem Zeitpunkt war Ieyasus Herrschaftsanspruch noch nicht konkurrenzlos. Womöglich ist ein weiterer Grund für Ieyasus Absicht, ein Transportsystem zu installieren, aus strategisch-militärischem Kalkül entsprungen, denn die entscheidenden Kämpfe um die Vormacht in Japan waren zu jener Zeit noch nicht geschlagen.¹⁶ Allein ein ausgeprägtes Verkehrsnetz mit befestigten Straßen, Brücken und Raststätten, würde es erlauben, große Truppenkontingente zu mobilisieren und zu dislozieren.

Sämtliche Hauptstraßen wurden in den folgenden Jahren mit einem Netz von Poststationen überzogen. Allein auf dem Tōkaidō existierten 53 Stationen,¹⁷ die einen durchschnittlichen Abstand von

¹² Vgl. MÜLLER 1988: S. 186.

¹³ Vgl. DEAL 2006: S. 328.

¹⁴ Vgl. VAPORIS 1994: S. 19.

¹⁵ Das vermehrte Verkehrsaufkommen ließ jedoch im Laufe der Tokugawa-Zeit den Bedarf an Pferden pro Station stark ansteigen.

¹⁶ Vgl. HALL 2000: S. 163.

¹⁷ Vgl. DEAL 2006: S. 329.

ca. 8 km zueinander hatten.¹⁸ Im Jahre 1603 wurden 33 Stationen eingerichtet, die restlichen 20 in den darauffolgenden 29 Jahren. So bestanden die Gokaidō in ihrer endgültigen Form aus fünf Hauptstraßen und acht Nebenstraßen.¹⁹ Am Ende des Ausbaus säumten 248 Poststationen ein ausgreifendes Straßennetz.

Die neu geschaffene Infrastruktur durfte ausschließlich mit Erlaubnis des Bakufu genutzt werden. Jeder Missbrauch hatte schwere Konsequenzen (meist physische), im Falle unerwünschter Nutzung durch andere Daimyō auch gravierende politische Implikationen. Der politischen Bedeutung der Gokaidō als Kommunikations- und Transportsystem nach zu urteilen, war der Schutz des Netzes für das Shōgunat überlebenswichtig. Nicht umsonst wurde das Straßennetz metaphorisch als „Arme und Beine des Reiches“ bezeichnet.²⁰

Die Poststationen mussten, neben den bereitgestellten Pferden, auch Übernachtungsmöglichkeiten für Angehörige des Bakufu anbieten. Dem Leiter der Poststelle (*tonya*) waren weitere Mitarbeiter unterstellt, denen administrative Aufgaben oblagen. Die Herbergen waren nicht ausschließlich für die Angehörigen des Bakufu gedacht, sondern konnten gegen Bezahlung auch von anderen Reisenden in Anspruch genommen werden.²¹

Um die Poststationen bildeten sich Siedlungen. Die Anwohner spezialisierten sich auf Bewirtung und Transportaufgaben für Durchreisende. Die Auflösung einer Poststelle führte in den allermeisten Fällen auch zum Ende des Dorfes anbei.²²

Im Fall des Tōkaidō muss sich für den Reisenden der damaligen Zeit ein schillerndes Bild ergeben haben. Schon Philipp Franz von Siebold berichtete fasziniert von der schier nahtlosen Aneinanderreihung von Städten, Dörfern und Teehäusern, die auf seinen Fahrten rechts und links an ihm vorbeizogen.²³ Folgende Statistik kann eine Vorstellung von der Bevölkerungsdichte im Verhältnis zu den Poststationen vermitteln:²⁴

¹⁸ Vgl. VAPORIS 1994: S. 23.

¹⁹ Vgl. DEAL 2006: S. 323.

²⁰ VAPORIS 1994: S. 17.

²¹ Vgl. ebd.: S. 22.

²² Vgl. ebd.: S. 23.

²³ Vgl. ebd.: S. 24.

²⁴ Vgl. ebd.: S. 23.

| <i>Straßen</i> | <i>Stationszahl</i> | <i>Abstand zw. den Stationen (km)</i> | <i>Anzahl der Bewohner im Schnitt pro Station</i> |
|----------------|---------------------|---------------------------------------|---|
| Tōkaidō | 57 | 8,4 | 3.950 |
| Nakasendō | 67 | 5,2 | 1.165 |
| Nikkōkaidō | 21 | 5,0 | 2.264 |
| Ōshūkaidō | 10 | 7,9 | 1.186 |
| Kōshūkaidō | 45 | 4,2 | 779 |

Instandhaltung der Gokaidō

Die Gokaidō standen unter der absoluten Kontrolle des Bakufu. Die Daimyō, deren Fürstentümer einer der Gokaidō durchlief, hatten jedoch Befehl, diese Strecken instandzuhalten und zu sanieren. Vornehmlich nach Regenfällen waren die Straßen schwer begehbar. Daher instruierte das Bakufu 1612 die Instandhaltung des Transportnetzes wie folgt:²⁵

- Alle Straßen, sowohl Neben- wie Hauptstraßen, die abgenutzt sind, sollten an den entsprechenden Stellen mit Sand und Steinen saniert werden. Zusätzlich sollten an beiden Seiten der Straßen Regenrinnen entstehen.
- Gras am Wegrand durfte nicht entfernt werden, neu gepflanzte Bäume sollten den Straßen zusätzlich Festigkeit verleihen.
- In allen Gebieten mussten auffällige Brücken, gleich ob sie groß oder klein waren, von den dort Zuständigen repariert werden.

Im Rahmen des 1694 erlassenen *sukegō*-Systems²⁶ mussten Anwohner der Poststationen und der Straßen für Reparaturmaßnahmen zur Verfügung stehen.²⁷ Straßenschilder, Steinlaternen, die mit Öl betrieben wurden, und andere Eingriffe in das Erscheinungsbild der Gokaidō durften auf private Initiative getätigt werden.²⁸ Anders als in Europa durften Fuhrwerke die Straßen nicht benutzen, worauf die

²⁵ VAPORIS 1994: S. 42.

²⁶ Ein System, durch das die Bauern und andere Bewohner in der Nähe von Poststationen zu bestimmten Arbeiten und anderen Dienstleistungen gezwungen werden.

²⁷ Vgl. VAPORIS 1994: S. 59.

²⁸ Vgl. ebd.: S. 45.

gute Qualität der Straßen auf das Fehlen von Fuhrwerken zurückzuführen ist. Vermutlich befürchtete man, dass der Informationstransport durch breite Gespanne behindert werden könnte.²⁹

3. Wie funktionierte das Postsystem?

Das Postsystem des Bakufu zeichnete sich weniger durch ingenieurstechnische Innovationen als durch straffe Organisation aus. Die Poststationen funktionierten auf der Basis eines Relaisystems, das die Geschwindigkeit der Nachrichtenübermittlung zwischen den Stationen durch frische Relaispferde konstant hielt. Diese wurden an jeder Station gewechselt. Der rasche Informationsaustausch war also vor allem von der Geschwindigkeit der bereitgestellten Pferde abhängig.

Das Relaisystem ist keine japanische Erfindung. Das erste Relaisystem basierend auf Pferden ist für Persien im 5. Jahrhundert nachgewiesen.³⁰ In China wurde ebenfalls eine Infrastruktur in dieser Form etabliert. 200 Jahre vor Chr. betrug das chinesische Streckennetz 32.000 km. Alle 5 km fand der Reisende eine Raststätte vor und alle 16 km eine Relaisstation. In Japan wurde im Zuge der Taika-Reform (645) das chinesische Verkehrssystem übernommen. Allerdings wurde zu keiner Zeit die Qualität der organisatorisch vorbildlichen chinesischen Infrastruktur erreicht.³¹ Erst in der Edo-Zeit wurde ein einheitliches und straff geführtes Transportwesen eingeführt, welches sich mit den beschriebenen Systemen der Vergangenheit messen ließ.

Finanzierung des Transportsystems

Das Bakufu beschäftigte auf den Gokaidō und ihren 248 Relaisstationen eine schwer überschaubare Menge an Untertanen. Zudem mussten tausende Pferde konstant bereitgestellt und versorgt werden. Damit war das Bakufu auch der größte Dienstherr des Reiches – und

²⁹ VAPORIS 1994: S. 46.

³⁰ Dieses System wurde zwischen Susa und Sardis eingerichtet und verband die beiden 2.240 km auseinander liegenden Städte. Die einzelnen Stationen befanden sich im Abstand von ca. 19 km. Die Römer übernahmen dieses System und statteten ihr gewaltiges Verkehrsnetz, das insgesamt 77.600 km umfasste, mit Relaisstationen in Intervallen von 16 km und Raststätten im Abstand von 48 km aus. (Vgl. VAPORIS 1987: S. 9)

³¹ Vgl. HALL 1942: S. 127.

war davon überfordert. Die Relaisstationen konnten in der Realität nie die festgesetzten Richtwerte an Personal und Pferden aufweisen. Erhebliche ausstattungsbedingte Schwankungen von Station zu Station waren die Regel, und nur in seltenen Fällen existierten Stationen, die den Anforderungen des Bakufu voll entsprachen.³² Das *sukegō*-System sollte auch hier Abhilfe schaffen. Der Stationsvorsteher durfte demnach bei Engpässen an Relaispferden auf Pferde der ländlichen Bevölkerung zugreifen, überdies konnte er auch Bauern als Gepäckträger verpflichten.

Das Bakufu bezahlte die Stationsleiter und enthob die Stationen von der Landessteuer. Der Steuererlass richtete sich nach der Größe des Abstands der Stationen voneinander (je weiter, desto höher die Zuwendungen) sowie der Geländeschwierigkeit des Streckenabschnitts; ferner wurde jeder Station Reis zugeteilt. Allerdings konnten die einzelnen Relaisstellen nicht nur auf Angehörige des Bakufu warten, um das Bestehen der Station finanziell abzusichern. Daher erlaubte das Bakufu auch außerstaatliche Nutzung des Systems – es begünstigte diese Privatisierung sogar.³³ Das Bakufu erschwerte die Reise per Schiff, damit der Landweg über die Gokaidō genutzt wurde. Dieses künstlich vermehrte Verkehrsaufkommen speiste die Relaisstationen mit der finanziellen Versorgung, die sie zum Bestehen brauchten – das Bakufu subventionierte somit die Poststationen und ihre Anwohner erheblich.

Das System wurde vor allem dazu eingerichtet, die Herrschaftsausübung zu garantieren. Nicht autorisierte, aber sehr beliebte Abkürzungen, Trampelpfade und Schleichwege waren die Folge dieses grundlegenden Konzeptes, das die Gokaidō zum einzig legalen Transportwegesystem des Bakufu machte. Die staatlichen Erfordernisse korrespondierten allerdings nicht notgedrungen mit den wirtschaftlichen Anliegen und dem Wunsch nach schnellem Reisen in der Bevölkerung.³⁴ Zudem durften die Stationen grundsätzlich nicht übersprungen werden. Das sollte einerseits die Pferde schonen, andererseits jeder Poststation die Möglichkeit geben, Geld zu verdienen.³⁵ Eine weitere Möglichkeit des Zubrots für die Stationen bestand in der organisierten Prostitution. Das Bakufu legalisierte Prostitution in Herbergen und im Umfeld der Stationen. Obgleich das Shōgunat eine

³² Vgl. VAPORIS 1994: S. 58.

³³ Vgl. ebd.: S. 24.

³⁴ Vgl. ebd.: S. 77.

³⁵ Vgl. ebd.: S. 26.

harte moralische Linie gegen die Prostitution im Lande fuhr, beschönigte es diese in Bezug auf die Herbergen der Poststationen. Jeder Herberge wurde erlaubt, zwei weibliche Bedienungen (*meshimori onna*) einzustellen.³⁶ Die Prostitution war für fast alle Herbergen und Stationen ein existenzieller finanzieller Garant.

Das Bakufu verteidigte sein Monopol über das Transport- und Verkehrssystem und schützte die Wirtschaftsinteressen der Betreiber von Poststationen. Es unterdrückte jeden Versuch, die eigene restriktive Wirtschafts- und Verkehrspolitik zu unterwandern.

Richtlinien des Transportsystems

Der Dringlichkeit des staatlichen Informations- und Güterausstauschs war alles andere untergeordnet. So formten sich drei Richtlinien aus, die die Nutzung des Systems regulierten.³⁷

1. Ein Katalog von 79 Punkten unterschied Typen von Reisenden und Gütern, die das Transportnetzwerk ohne Bezahlung in Anspruch nehmen durften. Dazu gehörten u. a.: Jeder vom Shōgun autorisierte Reisende, hohe Beamte des Bakufu, Korrespondenz zwischen Daimyō und Bakufu, und Güter des Shōgun.
2. Weitere 17 Kategorien konnten das System zu einem Fixpreis nutzen. Dieser war dem Leiter der Relaisstation zu entrichten. Hierzu zählten vor allem Daimyō und von ihnen autorisierte Personen sowie niedere Bakufu-Beamte.
3. Abseits dieser Kategorien konnte jeder das System nutzen, der über die entsprechenden Mittel verfügte. Jedoch waren die Preise an jeder Station Verhandlungssache; so war der durchschnittliche Preis für Gütertransporte meist doppelt so hoch wie der Fixpreis (s. 2.).

Die Ladekapazität für Packpferde war geregelt. Diese Regelung sollte sowohl die Pferde als auch die Arbeiter vor Unfällen schützen. Ein weiterer positiver Effekt dieser Maßnahme sollte die Vermehrung des Profits der einzelnen Stationen sein; so konnten schließlich mehr Pferde vermietet werden.³⁸ Tatsächlich jedoch gebrauchten die meisten offiziellen Nutzer des Systems übermäßig viele Pferde und Ge-

³⁶ Vgl. VAPORIS 1994: S. 81.

³⁷ Vgl. ebd.: S. 26.

³⁸ Vgl. ebd.: S. 27.

päckträger. Die befohlenen Beladungsbeschränkungen wurden beständig ignoriert. Die Folge war der Versuch des Bakufu durch die Errichtung weiterer Poststationen das Gesamtsystem zu entlasten.³⁹

4. Sankin-kōtai und Gokaidō

Das *sankin-kōtai* war ein raffiniert durchdachtes System, das die Kontrolle des Bakufu über die restlichen Fürstentümer sicherstellen sollte. Zwar war der Shōgun Herr über das ganze Land, doch war er im engeren Sinne Primus inter Pares. Das Land setzte sich aus mehr als 260 feudalen Lehen zusammen, die semi-autonom von Daimyō geführt wurden. Der mächtigste unter diesen Daimyō war der Shōgun, und dieser wurde *nach* Sekigahara von den Tokugawa gestellt.⁴⁰

Das *sankin-kōtai*-System als Herrschaftsinstrument

Das *sankin-kōtai* bestand aus zwei grundlegenden Prinzipien⁴¹:

1. Die Daimyō waren verpflichtet, in bestimmten Abständen – diese variierten und wurden vom Shōgun festgelegt – nach Edo zu reisen und dort zu leben. Das heißt, die Daimyō verbrachten ihr Leben alternierend in Edo und in ihren eigenen Fürstentümern und mussten zwei Haushalte führen.
2. Die Familien der Daimyō, also Frauen und Kinder, mussten in Edo permanent als „Geiseln“ weilen.

Die Geiselnahme der Familien war natürlich keine in Fesseln und Kerkerhaft bei Wasser und Brot. Die Daimyō brachten ihre Familien standesgemäß in Edo unter und verhalfen der Stadt somit zu einem massiven wirtschaftlichen Aufschwung. Handwerker, Händler und Künstler wurden in großer Zahl gebraucht, um den Wünschen der Aristokratenfamilien nachzukommen. Die ungeheure Kaufkraft die sich nun in Edo konzentrierte, machte den enormen Ausbau Edos zur Metropole erst möglich. Hier kam (gezwungenermaßen) die intellek-

³⁹ Vgl. VAPORIS 1994: S. 75.

⁴⁰ Vgl. JANSEN 2000: S. 128.

⁴¹ Im Laufe der Tokugawa-Zeit war natürlich auch das *sankin-kōtai* vielen Abänderungen unterworfen; daher folgt nur eine allgemeine Beschreibung des Systems.

tuelle Elite des Landes zusammen – ein nicht zu verachtender Motor für die spätere Modernisierung des Staates in der Meiji-Zeit.

Die erzwungene doppelte Hofführung und die außerordentlichen Ausgaben für die Reisen wurden zu einer schweren finanziellen Last für die Daimyō.⁴² So zwang das Bakufu die Daimyō effektiv zur Kooperation und konnte seine eigene Position durch die Schwächung der *han*⁴³ ausbauen. Die Daimyō konnten wegen der Finanzlasten militärisch nicht aufrüsten und das Reich destabilisieren.⁴⁴

Welchen Effekt hatte das *sankin-kōtai* auf die Gokaidō?

Die Routen, die Daimyō mit ihrem Tross nutzen durften, waren vom Bakufu strikt vorgegeben. Es durften ausschließlich die Gokaidō benutzt werden.⁴⁵ Das Bakufu konnte auf diese Weise, mittels Grenzposten (*sekishō*), die gesamten Reisebewegungen der Daimyō überwachen.

Insgesamt waren 53 Grenzstationen über die Gokaidō verteilt. Diese Grenzstationen waren ohne offizielle Reiseerlaubnis nicht durchlässig. Besonders achtsam waren die Grenzposten bei Grenzübertritten von Frauen – aus Angst, Gattinnen der Daimyō könnten Edo verlassen. Auch bei der Suche nach geschmuggelten Gewehren galt oberste Wachsamkeit.⁴⁶ Die Kontrolle durch die Grenzposten offerierte dem Bakufu ein Instrument der Überwachung – wenn die Gokaidō „Arme und Beine“ des Staates waren, dann stellten ihre Grenzposten „Augen und Ohren“ dar. Diese „Augen und Ohren“ waren besonders wachsam, wenn Daimyō ihre Reise im Rahmen des *sankin-kōtai* antraten.

Das Misstrauen des Shōgunats gegenüber seinen Vasallen war enorm – die Angst, dass Daimyō mit einer Streitmacht nach Edo zögen, nötigte das Regime, Regeln für die Größe des vom Daimyō mitgeführten Trosses aufzustellen. Die Größe des Gefolges sowie die

⁴² Die Finanzschwierigkeiten der meisten Daimyō führten sie mit der Zeit in immer stärkere Abhängigkeit von den Krediten der Kaufmannsschicht. (Vgl. SHELDON 1958: S. 76.)

⁴³ Lehen, das vom Shōgun an die Daimyō vergeben wurde.

⁴⁴ Die Nachteile des Systems zeigten sich, als das Reich gegen ausländische Interessen geschützt werden musste. Das *sankin-kōtai* erzeugte zwar Stabilität nach innen, schwächte aber den Staat insgesamt nach außen.

⁴⁵ Vgl. TSUKAHIRA 1970: S. 70.

⁴⁶ Vgl. VAPORIS 1994: S. 122.

Anzahl der bewaffneten und berittenen Krieger wurde nach dem jeweiligen Einkommen der *han* festgelegt. Die reichsten Daimyō versammelten tausende von Vasallen, wohingegen andere kaum mehr als 30 Lehnmänner mitführen durften.⁴⁷

Das Geld für die Versorgung und Beherbergung der *sankin-kōtai*-Reisen wurde vom Daimyō selbst gestellt. Was das bei einem Gefolge von Hunderten oder Tausenden hieß, kann erahnt werden. Die Poststationen profitierten von diesem System ungemein. Der Transport und die Beherbergung waren wirtschaftlich außerordentlich gewinnbringend. Das *sankin-kōtai* als Machtsicherungsinstrument festigte somit gleichzeitig die Gokaidō als Kontroll-, Informations- und Transportapparat des Reiches.

5. Fazit

Die Gokaidō waren während der gesamten Tokugawa-Zeit für die Herrschaft über Japan von höchster Wichtigkeit; politisch und militärisch waren sie unentbehrlich. Der Wunsch des Shōgunats nach Regulierung und Ordnung wurde in dieser Institution besonders deutlich. Die Mühen, die das Bakufu aufwandte, um die Finanzierung, und damit den Erhalt der Gokaidō und all ihrer Einrichtungen sicherzustellen, führen die Wichtigkeit des Systems für den Staat deutlich vor Augen.

Durch die Gokaidō wuchs Japan zusammen. Trotz aller Restriktionen und Grenzposten wurde es allmählich möglich, im Land zu reisen. Die Etablierung der Gokaidō war somit auch verbunden mit der Entwicklung einer ausgeprägten Reisekultur. Besonders der Tōkaidō war wegen seiner facettenreichen Landschaft und der romantischen Herbergen und Teehäuser Anlass für vielerlei künstlerische Auseinandersetzung.⁴⁸

⁴⁷ Vgl. TSUKAHIRA 1970: S. 58.

⁴⁸ Man denke dabei an den Holzschnittzyklus „53 Stationen des Tōkaidō“ von Andō Hiroshige.

6. Exkurs in die Gegenwart: Afghanistans prekäre „Gokaidō“

Die Gokaidō waren für Japan ein Instrument des Staates, um die Wirtschaft zu stimulieren, die Bevölkerung zu kontrollieren und damit die eigene Position als Gewaltmonopolist zu zementieren. Ein Transportsystem jedoch hat nicht nur Vorteile für die Etablierung eines politischen Systems. Es kann zur falschen Zeit, am falschen Ort mehr Nachteile für Staat und Gesellschaft haben. Ein Blick in die Vergangenheit und in andere Länder kann eine Lehre sein, um die Konzeption dieser Systeme in der Gegenwart zu verbessern.

Afghanistan ist geopolitisch betrachtet ein Haus mit drei Eingängen: Im Norden Zentralasien (Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan), im Westen der Mittlere Osten (Iran) und im Osten Südasien (Pakistan). An jedem dieser Eingänge liegt ein größeres städtisches Zentrum: Im Norden Mazar-e Scharif, im Westen Herat, im Osten Kabul – die für Afghanistan wichtige Grenze mit Pakistan wird außerdem durch Kandahar als Verbindungszentrum im Süden betont. Diese pauschale Zusammenfassung der drei bedeutenden Räume, die Afghanistan miteinander verbindet, erklärt, warum Afghanistans Monarch in den 1960ern die Konstruktion eines umfassenden Straßennetzes in Auftrag gab. Das Transportnetz sollte innerafghanisch die genannten Städte miteinander verbinden, damit Reise sowie Handel erleichtert und beschleunigt werden. Darüber hinaus sollte es den Handel mit den anliegenden Großregionen ermöglichen und Afghanistan zum Transitland werden lassen.

Im Kalten Krieg nutzte die afghanische Regierung geschickt die beiden Antagonisten Sowjetunion und USA aus, um die sogenannte Ringstraße zu installieren. Beide Staaten investierten in deren Bau und schufen grob gesagt je eine Hälfte des Verkehrsnetzes; die USA vor allem die Streckenabschnitte im Osten und Westen, die Sowjets hauptsächlich die im Norden und Süden.⁴⁹ Die Sowjet-Invasion in den 1970ern beendete die Arbeit an dem Großprojekt jäh. Der nördliche Abschnitt blieb unvollendet. Erst nach 2001 begannen erneut Arbeiten, um das Verkehrsprojekt abzuschließen.

Das gesamte Straßennetz beträgt gegenwärtig ca. 4.247 km, davon sind ungefähr 2.000 km nicht asphaltiert. Die Ringstraße alleine

⁴⁹ Vgl. BARFIELD 2010: S. 209-210.

umfasst ca. 3.000 km.⁵⁰ Die Strecke Islam Qala–Herat–Dilaram–Kandahar–Kabul–Torkham (ca. 1.400 km) ist Teil der AH1 (Asian Highway 1). Die AH1 ist über 20.000 km lang und verbindet den fernen östlichen Teil Asiens mit seinem Zipfel im Westen.⁵¹

Die ISAF (International Security Assistance Force) benötigt das Straßennetz, um ihre Truppen und den Nachschub in Afghanistan zu bewegen. Der Ausbau der Strecken, insbesondere die Seitenstrecken, die in gebirgige, nahezu unzugängliche Regionen Afghanistans führen, ist für den Erfolg der ISAF-Mission von großer Bedeutung. Daher die erheblichen Geldsummen, die in die Straßenprojekte gepumpt werden.⁵² Die Ringstraße war zu Zeiten der Sowjet-Okkupation Afghanistans die wahre blutende Wunde der Roten Armee. Denn dort wurden effektive Angriffe der Mudschaheddin auf ihre Logistik und Soldaten ausgeführt.

Die Aufständischen behindern den Aufbau und Ausbau bestimmter Streckenabschnitte, besonders Ausläufer der Ringstraße, die ins Hinterland führen. Der strategische Vorteil der Insurgenten ist u. a. das schwierige Terrain, das es modernen Armeen schwierig bis unmöglich macht effektiv zu kämpfen. Daher ist die Behinderung des Streckenaufbaus ins Hinterland eines ihrer operativen Ziele. Jedoch nutzt ihnen die Ringstraße auch für die Finanzierung ihres Kampfes, denn dort kann Wegezoll erpresst werden, außerdem können Konvois gezielt angegriffen werden, da die hermetische Überwachung der Ringstraße unmöglich ist. Zudem lassen sich die Insurgenten von Bauunternehmen bezahlen, damit sie von Angriffen auf Bautrupps Abstand nehmen. Auch kriminelle Organisationen sowie korrupte Teile der afghanischen Polizei nutzen das Streckennetz, um aus Erpressung, Diebstahl und Entführung Kapital zu schlagen.⁵³

Die afghanische Regierung erhofft sich vom Bau der fehlenden und der Sanierung vorhandener Abschnitte die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie die Stärkung und Belebung des Handels – und

⁵⁰ Vgl. UNITED NATIONS ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific): http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2303/AfghanistanB5.pdf (06.10.2010). Siehe dazu auch THE WORLD BANK: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20694170~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html> (06.10.2010).

⁵¹ U. a. Japan, beide koreanische Staaten, China, Vietnam, Kambodscha, Thailand, Myanmar, Indien, Bangladesch, Pakistan, Iran und die Türkei.

⁵² Vgl. SMUCKER 2008. Dazu USAID 2003 und OSD WRITERS GROUP 2006.

⁵³ Vgl. WONACOTT 2009.

daraus resultierend mehr Legitimität in der afghanischen Bevölkerung.⁵⁴ Die Ambiguität des Verkehrsnetzes ermöglicht durch die gesteigerte Transportkapazität jedoch auch einen ausgreifenden Drogenhandel.

Wer nicht aus der Gegenwart lernen möchte, von dem kann man nicht verlangen, dass er aus der Vergangenheit gelernt hat. Damit sich das Fiasko der Ringstraße nicht wiederholt, ist es ratsam, auch aus der Vergangenheit weit entfernter Völker zu lernen. Die Entwicklungsgeschichte Japans kann anderen asiatischen Ländern in vielen Bereichen immer noch als Vorbild für die Formierungsphase zum modernen Staat dienen.

Verwendete Literatur

- DEAL, William E. (2006): *Handbook to Life in Medieval and Early Modern Japan*. New York: Facts on File.
- HALL, John W. (2000): *Das japanische Kaiserreich*. Frankfurt a.M.: Fischer Taschenbuch Verlag (12. Aufl., Erstauf. 1968).
- HALL, Robert (1942): *The Road in Old Japan*. In: CONFERENCE OF SECRETARIES OF THE AMERICAN COUNCIL OF LEARNED SOCIETIES (Hg.): *Studies in the History of Culture: The Disciplines of the Humanities*. Menasha, Wisconsin, S. 127–129.
- INOUE, Kiyoshi (2003): *Geschichte Japans*. Köln: Parkland Verlag (3. Aufl., Erstauf. 1963).
- JANSEN, Marius B. (2000): *The Making of Modern Japan*. Cambridge, Mass. u. a.: Harvard University Press.
- LÜTZLER, Ralf (1995): Ostasiatische Wirtschaftszonen und die Japanische Regionalentwicklung. In: DERS. u. HEMMERT, Martin (Hg.): *Wirtschaftliche Integration und Regionalentwicklung in Ostasien. Untersuchung am Beispiel Kyūshū und Okinawa*. Tōkyō: Selbstverlag, S. 11–19.
- MÜLLER, Klaus (1988): *Wirtschafts- und Technikgeschichte Japans*. Leiden: E. J. Brill.
- OBERMAUER, Andrea (1996): *Raumordnung und Regionalentwicklung in Japan: Die Bedeutung des Verkehrssystems für die industrielle Standortwahl*. Bonn: Holos Verlag.

⁵⁴ Vgl. SYNOVITZ 2007.

- SHELDON, Charles David (1958): *The Rise of the Merchant Class in Tokugawa Japan, 1600-1868. An Introduction Survey*. New York: Glückstadt.
- TSUKAHIRA, Toshio G. (1970): *Feudal Control in Tokugawa Japan: The Sankin Kōtai System*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- VAPORIS, Constantine N. (1994): *Breaking Barriers. Travel and the State in Early Modern Japan*. Cambridge, London: Harvard University Press.
- VAPORIS, Constantine N. (1987): *Overland Communications in Tokugawa Japan*. Princeton University (Dissertation).

Exkurs in die Gegenwart: Afghanistans prekäre „Gokaidō“

- BARFIELD, Thomas (2010): *Afghanistan. A Cultural and Political History*. Princeton, Oxford: Princeton University Press.
- OSD WRITERS GROUP (2006): *Afghanistan: Five Years Later*. In: *United States Department of Defense*.
<http://www.defense.gov/home/dodupdate/For-the-record/documents/20061006.html> (06.10.2010).
- SMUCKER, Philip (2008): Asphalt Dreams. Can Better Highways Save Afghanistan? In: *The Atlantic*.
<http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2008/06/asphalt-dreams/6792/> (06.10.2010).
- SYNOVITZ, Ron (2007): Afghanistan: Ring Road's Completion Would Benefit Entire Region. In: *Radio Free Europe/Radio Liberty (RFE/RL)*. <http://www.rferl.org/content/article/1078916.html> (06.10.2010).
- USAID PRESS OFFICE (2003): Afghans Celebrate Phase I Completion of Kabul to Kandahar Highway. In: *USAID*.
<http://www.usaid.gov/press/releases/2003/pr031214.html> (06.10.2010).
- WONACOTT, Peter (2009): Afghan Road Project Shows Bumps in Drive for Stability. In: *The Wall Street Journal*.
<http://online.wsj.com/article/SB125046546672735403.html> (06.10.2010).

8. Anhang

| | |
|-----------------------|---------------------|
| bakufu – 幕府 | ōshūkaidō – 奥州街道 |
| bakuhan – 幕藩 | sankin-kōtai – 参勤交代 |
| daimyō – 大名 | sekisho – 関所 |
| gokaidō – 五街道 | sukegō – 助郷 |
| han – 藩 | taihei – 太平 |
| kōshūkaidō – 甲州街道 | taika – 大化 |
| meshimori onna – 飯盛り女 | tōkaidō – 東海道 |
| nakasendō – 中山道 | tonya – 問屋 |
| nikkōkaidō – 日光街道 | wakiōkan – 脇往還 |