

Sigrun Abels, Tania Becker
und Philipp Mahltig (Hg.)

Mobilität in China



Jahrbuch der
Deutschen Vereinigung
für Chinastudien 15

Harrassowitz Verlag

Jahrbuch der Deutschen Vereinigung
für Chinastudien 15

2021

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Mobilität in China

Herausgegeben von
Sigrun Abels, Tania Becker
und Philipp Mahltig

2021

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 <https://www.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 <https://www.dnb.de/>

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

© Otto Harrassowitz GmbH & Co. KG, Wiesbaden 2021

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

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Lektorat: Guje Kroh

Druck und Verarbeitung: docupoint GmbH

Printed in Germany

ISSN 1860-8531

ISBN 978-3-447-11724-1

eISBN 978-3-447-39158-0

Inhaltsverzeichnis

<i>Sigrun Abels, Tania Becker und Philipp Mahltig</i> Vorwort.....	3
<i>Johannes KÜchler und Susanne Stein</i> Mobilität in China: Welchen Erkenntnisgewinn verspricht ein <i>mobility turn</i> ?	7
<i>Silvia Freiin Ebner von Eschenbach</i> Innerstädtische Verkehrsinfrastruktur und Mobilität und ihre Einflussfaktoren. Dargestellt am Beispiel einer südostchinesischen Stadt unter der Qian-Dynastie (907–978) und der Nördlichen und Südlichen Song-Dynastie (960–1127, 1127–1279)	51
<i>Jörg Henning Hüsemann</i> Vom Nachttopf aufs Feld. Transportmethoden von Fäkaldünger im kaiserlichen China.....	91
<i>Konrad Herrmann</i> Standardisierung durch Modulbildung – am Beispiel des Wagenbaus im <i>Kaogong ji</i>	113
<i>Angelika C. Messner</i> Mobilität in der späten Kaiserzeit – ein Beitrag zur Wissens-, Sozial- und Medizingeschichte Chinas.....	129
<i>Kerstin Storm</i> Zwischen zwei Welten: Yung Wing, Vater des chinesischen Auslandsstudiums.....	157
<i>Carsten Schäfer</i> Mobilität als zweischneidiges Schwert: Die chinesische Diasporapolitik und die Auslandschinesen.....	177

Alexander Herzog

Chinesische Investitionen in Deutschland vor dem Hintergrund der
„Belt and Road“-Initiative..... 201

Tania Becker

Von Berlin bis Beijing in zweieinhalb Stunden: Hyperloop in China..... 221

Autorinnen und Autoren..... 241

Vorwort

Die Zunahme des Mobilitätsbedürfnisses verändert weltweit die Anforderungen an Mobilität. Dabei steht insbesondere China durch seinen rapiden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technologischen Wandel vor großen Herausforderungen. Zu den drängenden Problemen gehören die zunehmende Umweltverschmutzung und die folgenschwere Urbanisierung (inklusive Binnenmigration). Um diese Probleme zu lösen, sind Fragen der Infrastruktur und Mobilität von zentraler Bedeutung. Die Verkehrsinfrastruktur steht u. a. wegen der Überlastung und den hohen Emissionen vor einem Kollaps. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich China von einem Fahrradvolk zu einer Autonation gewandelt. Der Individualverkehr hat stark zugenommen und ist zu erheblichen Teilen auf PKW mit Verbrennungsmotoren verlagert worden. Die Suche nach alternativen Antrieben und Kraftstoffen rückt weiter in den Vordergrund. Und obwohl das Straßennetz im Nah- und Fernverkehr erheblich ausgebaut wurde, reichen die Kapazitäten nicht mehr aus.

Der vorliegende Band zur XXIX. Jahrestagung der Deutschen Vereinigung für Chinastudien (DVCS), die am 30. November und 1. Dezember 2018 am *Center for Cultural Studies on Science and Technology in China* der Technischen Universität Berlin stattfand, widmet sich dem Thema Mobilität in China. Mobilität wird aus verschiedenen Perspektiven betrachtet und soll in seiner gesamten semantischen Tiefe verstanden werden.¹ In diesem Sinne beschränkt sich Mobilität nicht nur auf technische Themen wie Logistik, Schienenverkehr oder e-Mobility, sondern umfasst Bewegungen bzw. Bewegungsmöglichkeiten aller Art und Transferprozesse im Allgemeinen: historisch-gesellschaftliche und philosophische Themengebiete, wie z. B. die Reisen der Gelehrtenbeamten, die Änderungen des Mobilitätsverhaltens im Laufe der Zeit, die infrastrukturellen Voraussetzungen für Mobilität, Tourismus, den Wandel der Gesellschaft und Darstellungen von Mobilitätsaspekten in der Literatur. Auch die

1 Auch wenn dies für die Übersetzung semantisch-komplexer Begriffe in der Regel der Fall ist, sei hier dennoch darauf hingewiesen, dass der Begriff Mobilität sich ohne eine Konkretisierung oder Kontextualisierung aufgrund seiner Bedeutungsfülle im Deutschen einer inhaltlich vergleichbar umfassenden Übersetzung ins Chinesische entzieht.

Mobilität von Ideen, wie Prozesse des Wissens- und Erfahrungstransfers in der chinesischen Geschichte und Gegenwart, werden hier in Betracht gezogen.

Neun ausgewählte Beiträge der Konferenz wurden im vorliegenden Jahresband der DVCS versammelt und spannen dabei einen Bogen vom chinesischen Altertum bis in die Gegenwart. Der Band wird eingeleitet durch den Beitrag von Johannes Kuchler und Susanne Stein. Sie erläutern die Vielfältigkeit des Mobilitätsbegriffs: Ihre Einordnung des aktuell häufig gebrauchten Begriffs von Mobilität spricht unterschiedliche Aspekte an und führt aktuelle Mobilitätsentwicklungen auf historische Fakten zurück. Mit der Begriffspaarbildung Mobilität/Immobilität diskutieren sie die aktuelle Debatte über Internierungslager in der Provinz Xinjiang und thematisieren ebenso die Mobilität des Klimas in Zusammenhang mit der zunehmenden persönlichen Mobilität.

Im Weiteren untersucht Silvia Ebner von Eschenbach in ihrem Beitrag die Verkehrsinfrastruktur und den Warentransport in der südostchinesischen Stadt Hangzhou von der Song- bis zur Ming-Zeit. Die Region war ein Umschlagplatz und Empfänger für den Gütertransport zu Wasser. Der Aufsatz geht der Frage nach, wie die Lokalverwaltung unterschiedliche Probleme wie den Schutz der Süßwasserkanäle vor einströmendem Meerwasser, den Schutz des Haupttransportkanals vor Versandung, aber auch Probleme sozialer und wirtschaftlicher Art (technisch) zu lösen versuchte.

Der Beitrag von Jörg Henning Hüsemann behandelt auf Grundlage originalsprachlicher Materialien, insbesondere landwirtschaftlicher Schriften (*nongshu* 農書) und westlicher Quellen das Sammeln, Transportieren und Ausbringen von Düngemitteln im kaiserlichen China. Der Bau moderner Abwassersysteme in chinesischen Städten des 19. und 20. Jahrhunderts hatte zur Folge, dass menschliche Ausscheidungen in unterirdischen Kanälen transportiert wurden. Diese Modernisierung führte zu Veränderungen sowohl im Bereich des städtischen Alltagslebens als auch im Bereich der Landwirtschaft – z. B. dem Verschwinden wichtiger Düngemittel.

Konrad Herrmann bespricht mit der Standardisierung durch Modulbildung am Beispiel des Wagenbaus im *Kaogong ji*, dem frühesten chinesischen Buch über Technologien, ein technikhistorisches Thema.

Der Beitrag von Angelika Messner thematisiert am Beispiel von Emotionen die Figur des Zirkulierens als eine zentrale Denkform in der chinesischen Wissenschafts- und Medizingeschichte. Emotionen im menschlichen Körper zirkulieren, wie sie auch den sozialen Raum auf je unterschiedliche Weise füllen. Wenn sie zu stark ‚pulsieren‘, sodass es zu einem Einhalt der Zirkulation kommt, dann geraten sie in die Beobach-

tungsradien von Ärzten. Deren kartografische Ordnungsmuster erfahren zu unterschiedlichen Zeiten subtile Veränderungen: Nicht nur, dass im menschlichen Körper neue Herrschaftszentren ‚etabliert‘ werden, auch die Explikationen emotionaler Prozesse erfahren Adjustierungen. Gestimmtheiten und Befindlichkeiten werden als prozesshafte leibliche ‚Geschehnisse‘ expliziert.

Kerstin Storm beschreibt Leben und Wirken von Yung Wing, dem sogenannten Vater des chinesischen Auslandsstudiums. Sie stellt die Frage, ob die bisherige Einordnung des Initiators der *Chinese Educational Mission* – entweder als Unterstützer der Verwestlichung Chinas oder als von den Qing nicht ausreichend gewürdigtem Patrioten – wichtige Aspekte seiner Persönlichkeit und seines Wirkens nicht berücksichtigt. Mithilfe seiner Autobiografie zeigt sie, dass er vielmehr zwischen den zwei Welten hin- und hergerissen war.

Carsten Schäfer analysiert in „Mobilität als zweiseitiges Schwert“ anhand chinesischer Migrantinnen und Migranten in Österreich die volksrepublikanische Diasporapolitik. Eine gezielte Umgarnung, aber auch eine wachsende Kontrolle der chinesischen Diaspora prägen das gegenwärtige Verhältnis des offiziellen China zu den weltweit 50 Millionen Auslandschinesen. Einerseits versprechen Auslandschinesen massive finanzielle, intellektuelle und politische Ressourcen für das chinesische Modernisierungsprojekt, andererseits sind sie stets auch eine potenzielle Bedrohung für die KPCh – eine ambivalente Rolle.

Alexander Herzogs Beitrag fasst die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Diskussionen über chinesische Investitionen in Deutschland zusammen. Dabei zeigt er, welche wichtige Rolle die „Belt and Road“-Initiative für das ökonomische Engagement chinesischer Akteure in Deutschland spielt.

Tania Becker wirft schließlich in ihrem Aufsatz einen Blick in die Zukunft und stellt eine technologische Innovation vor: Hyperloops in China. Hierbei handelt es sich um die Renaissance der Rohrpost im Gewand eines oberirdischen, teil-evakuierten und solarbetriebenen Transport-Röhrensystems, das es erlauben würde, Distanzen in einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 4000 km/h zu bewältigen. Die Vision: Eines nicht so fernen Tages werden solche Züge auch Richtung Europa rasen.

Die technische und gesellschaftliche Organisation von Transport sowie unterschiedliche Formen von Mobilität in China werden in den Beiträgen dieses Bandes betrachtet. Hierbei handelt es sich um eine alle Epochen und Kulturen übergreifende Kernaufgabe von Gesellschaften, wobei ein Vergleich zwischen den verschiedenen Prioritäten zu unterschiedlichen Zeiten und Themen in China und Europa zum weiteren Nachdenken anregt.

Die Herausgeberinnen und der Herausgeber danken Sophie Wohlgemuth für ihr präzises Lektorat, Kim Beese vom China Center der TU-Berlin für ihre professionelle Textgestaltung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Harrassowitz Verlags und dem Vorstand der DVCS für die fruchtbare und konstruktive Zusammenarbeit bei der Produktion dieses Bandes. Besonderer Dank gilt den Autorinnen und Autoren für ihr Engagement und ihre Beiträge.

Berlin, Februar 2021

Sigrun Abels, Tania Becker und Philipp Maltig

Mobilität in China: Welchen Erkenntnisgewinn verspricht ein *mobility turn*?

Johannes Küchler und Susanne Stein

The global intensification of mobility, with its technological, economic and social aspects, has become an international political concern, particularly because of its impact on the environment. Recent sensitivity to the complexity of mobility issues has encouraged the development of mobilities studies as a new approach within social scientific and historical research. There is also no doubt that mobility issues are crucial in today's China due to their extreme physical dimensions, as well as their implications for social control. At first glance, however, it seems that they have not yet received the attention they deserve in the broad field of China studies, although – at least for modern China – a great variety of research on transport, traffic, communication and social mobility has accumulated over the years. One may therefore wonder whether it is only a matter of putting old wine into new bottles when calling for a revision of our earlier perception of mobility in China. Using a historical approach, this paper will present various examples from late imperial and modern China to demonstrate the benefits and limitations of mobility as an analytical tool.

Vorbemerkungen, disziplinärer Kontext

Die Jahrestagung der DVCS fand 2018 an einer Technischen Universität statt, in einer für Sinolog*innen eher ungewöhnlichen Umgebung. Auch das Leitthema „Mobilität in China“ mit seinen engen Bezügen zu den Ingenieurwissenschaften wirkt auf Kulturwissenschaftler*innen vielleicht zunächst befremdlich. Doch Mobilität ist das Wort der Stunde. Der Abgas-Skandal in der deutschen Automobilindustrie und die nicht eingelösten Verpflichtungen vom Pariser Klima-Gipfel des Jahres 2015 bestärken die Forderung nach einer Mobilitätswende, d. h. nach einer Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Auch wenn wir an China denken, stellen sich Mobilitätsfragen mit größter Dringlichkeit. Wie in den älteren Industriegesellschaften erleben wir hier die Gleichsetzung von Modernisierung mit Mobilisierung. Das ganze Land ist in Bewegung auf Autobahnen, Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge, in Flughäfen, Häfen für den Container-Umschlag und U-Bahn-Systemen. Beinahe zeitgleich kam es zur Wiederentdeckung des Fahrrads, begann der Umstieg auf die E-Mobilität.¹ Die Smart

1 Oldenziel 2017; Zuev 2020.

City (*zhineng chengshi* 智能城市) als Faszinosum und das Zauberwort der „Neuen Seidenstraße“ (*xin sichou zhi lu* 新丝绸之路) sind Metaphern für höchst anspruchsvolle Verkehrsformen und Projekte in Kombination mit den Möglichkeiten lückenloser sozialer Kontrolle. Die fortschreitende Urbanisierung mit der Entstehung neuer Klassen von Konsument*innen und Immobilienbesitzer*innen, gegründet auf einem fragilen Unterbau von Wanderarbeiter*innen, verweist uns ganz unmittelbar auf die soziale Dimension von Mobilität. Längst gehört es zum *common sense* der Stadtforschung, dass man Mobilität nicht nur ingenieurwissenschaftlich auf ‚Verkehr‘ reduzieren kann. Vielmehr ist auch zu fragen nach dem politischen, historisch-kulturellen, sozialen und ökonomischen Kontext, in den diese sich beschleunigende revolutionäre Entwicklung von Mobilität einzuordnen ist.

Welche Anregungen bieten dazu die *mobilities studies*, die sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten besonders im angelsächsischen Raum als ein eigenes, interdisziplinäres Forschungsfeld an den Schnittstellen von Humangeografie, Sozialwissenschaften, Anthropologie und Kulturwissenschaften herausgebildet haben? Seit 2006, als die Soziolog*innen Kevin Hannam, Mimi Sheller und John Urry (1946–2016) in der Erstausgabe der von ihnen begründeten Zeitschrift *Mobilities* und in einem Themenheft der Zeitschrift *Environment and Planning A* Mobilität(en) als neues Paradigma für die Sozialwissenschaften postulierten, ist eine Vielzahl mobilitätsbezogener Untersuchungen zu einer großen Themenvielfalt veröffentlicht worden.² In der Folge sind zu Mobilität(en) immer neue Diskussionsforen entstanden, sowohl durch die Etablierung entsprechender internationaler Forschungsorganisationen,³ Periodika⁴ und Themenreihen wissenschaftlicher Verlage,⁵ als auch anlässlich von Themenschwerpunkten internationaler Konferenzen, Sommerschulen und wissenschaftlicher Zeitschriften sowie nicht zuletzt durch die Einrichtung von Forschungszentren und

2 Hannam, Sheller und Urry 2006; Sheller und Urry 2006. In beiden Editorialen ist von einem „mobility turn“ bzw. einem „new mobilities“ paradigm“ für die Sozialwissenschaften die Rede. Einen Überblick über die große Themenvielfalt bieten Adey et al. 2014 in Form des *Routledge Handbook of Mobilities*.

3 Dazu gehören unter anderem Mobile Culture Studies (MCS, 2006–2014, in <https://unipub.uni-graz.at/mcsj/wiki/about>, Zugriff am 5. Juli 2020) und die International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M, gegründet 2003, in <https://t2m.org/internal/about-us/>, Zugriff am 5. Juli 2020).

4 Hier sind die Zeitschriften *Mobilities* (seit 2006), *Transfers* (2011), *Mobility in History* (2010–2017), *Mobile Culture Studies* (2015) und *Applied Mobilities* (seit 2016) zu nennen.

5 So z. B. die Reihen *Changing Mobilities* (Routledge) und *Explorations in Mobility* (Berg-hahn).

Studiengängen zu *mobility studies*. Einen Überblick über diese Entwicklungen geben die Forschungsberichte von Tim Cresswell, Peter Merriman, James Faulconbridge und Allison Hui, die zwischen 2011 und 2017 erschienen sind.⁶ Immer häufiger ist in Erweiterung des *spatial turn* in den Geistes- und Sozialwissenschaften von einem fächerübergreifenden *mobility* bzw. *mobilities turn* die Rede.⁷ Gerade die *area studies* haben in diesem Forschungsfeld von Anfang an eine zentrale Rolle gespielt, und im Zuge dessen sind erste aufschlussreiche (Einzel-)Studien zu Mobilität(en) in China entstanden.⁸ Inwiefern eröffnet aber die gesteigerte Sensibilität für Mobilitätsthemen auch auf einer breiteren Basis neue Ansätze und Einsichten in der chinabezogenen Geschichts- und Sozialforschung? Wie verändert sich die Perspektive, wenn man Mobilität(en) zum Ausgangspunkt einer Neubetrachtung der historischen Prozesse und Zusammenhänge macht? An welche früheren Studien und Forschungsergebnisse lässt sich dazu anknüpfen und auf welche methodischen Grundlagen kann man sich hier stützen? Kurz: Zu diskutieren sind die Brauchbarkeit und die Grenzen von Mobilität als zentrale Analysekategorie mit Blick auf das spätkaiserliche und moderne China.

Facetten von Mobilität

Allgemein gesprochen beschreibt Mobilität bzw. Beweglichkeit eine Eigenschaft, eine Fähigkeit, ein Verhalten. *Panta rhei πάντα ῥε*. Das Fließen und das Statische, Mobilität und Immobilität bilden eine universale Polarität. Emotional deckt Mobilität die gesamte Bandbreite von euphorisierend bis extrem beängstigend ab. In Deutschland erfreuen wir uns an dem Schubertlied vom Wandern und vom Wasser, Chinas Schulkinder erlernen das „Lied vom Changjiang“ (*Changjiang zhi ge* 长江之歌): Die west-östliche Parallelität der positiven Erfahrung des Fließens und des Wanderns als Metaphern für Mobilität sind offensichtlich. In bestimmten Situationen beinhaltet Mobilität ein Freiheitsversprechen, ist ein Privileg der Jugend.⁹ Hingegen sind hier wie dort Flüchtlingsströme als Ergebnis von Hunger, Krieg und Umweltkatastrophen

6 Cresswell 2011, 2012, 2014; Merriman 2015, 2016, 2017; Faulconbridge und Hui 2016.

7 Bachmann-Medick 2019. In der Geschichtswissenschaft, insbesondere in der Global- und Wissensgeschichte, sei in diesem Zusammenhang das „Großnarrativ der ‚Zirkulation‘“ ausschlaggebend, so Dommann 2016, S. 526–534.

8 Siehe dazu die Überblicksdarstellung von Kim und Xu 2012 sowie die chinabezogenen Beiträge in den beiden nachfolgenden „Asia Issues“ der Zeitschrift *Transfers* (Heft 3, 2013 und Heft 3, 2014).

9 Meyer 2015.

ebenso wie jede Art von *forced migration* traumatisch besetzte Erscheinungsformen von Mobilität.¹⁰ Unsere zeitgenössische Hinwendung zur Mobilität geschieht vor einem ähnlich widersprüchlichen Spektrum der Gefühle und Gedanken. Diese Bandbreite begegnet uns auf jeder Skalenebene als Urbanisierung/ demografischer Wandel, Globalisierung, digitale Revolution, Industrialisierung und als Zerstörung natürlicher Lebensgrundlagen. Wegen ihrer noch vor wenigen Jahrzehnten unvorstellbaren quantitativen und qualitativen Dimensionen bewirkten diese fünf sich gegenseitig verstärkenden und überlagernden Prozesse inzwischen einen Wahrnehmungswandel: In der Vergangenheit bestanden Themenfelder wie Verkehr und (soziale) Mobilität eher separat nebeneinander. Heute sehen wir sie mehr und mehr verknüpft durch ein systemisches Mobilitätsverständnis mit einer Vielzahl räumlich-zeitlich variierender Facetten.

Mit demografischem Wandel beschreiben wir das dramatische globale Bevölkerungswachstum in den letzten Jahrzehnten, besonders in Asien: Vom Ende des 2. Weltkriegs bis 2020 – also innerhalb eines Zeitraums von kaum mehr als zwei Generationen – wuchs die Weltbevölkerung von 2,5 auf 7,8 Milliarden Menschen. Während die Bevölkerung Europas in diesem Zeitraum praktisch konstant blieb, hat sie sich in China weit mehr als verdoppelt. Eng verknüpft mit dieser Vermehrung ist die Urbanisierung, die sich in China gerade als ein gewaltiger Schub, verdichtet auf wenige Jahrzehnte, vollzieht. Die räumlichen und sozialen Dimensionen von Mobilität sind hier aufs Engste miteinander verknüpft.

Die Globalisierung, die bereits im 16. Jahrhundert begann, gewann seit den 1990er-Jahren eine ungeahnte Dynamik, beschleunigt durch das Ende des Kalten Krieges, die nachholende Industrialisierung in den sogenannten Schwellenländern, die Gründung der WTO im Jahr 1994 verbunden mit der Liberalisierung des Welt Handels und der Entstaatlichung und Entkommunalisierung bisheriger Gemeingüter. Durchgesetzt hat sich das Primat der Ökonomie gegenüber dem der Gesellschaft. Damit verbunden war eine völlig neu dimensionierte Mobilität von Kapital und Waren im Rahmen weltumspannender Netzwerke.

Noch um 1980 waren es nur wenige Insider, die bereits voraussahen, welche Wirkung die digitale Revolution entfalten sollte. Wissen wird mobilisiert wie nie zuvor. Seine allgemeine Zugänglichkeit wirkt emanzipatorisch, stellt politische und soziale

10 Siehe dazu u. a. die Beiträge im Themenheft „Forced Mobilites, New Moorings“ in *Mobile Culture Studies* 2016.2 (Open Access: in <https://unipub.uni-graz.at/mcsj/periodical/titleinfo/1679430>).

Kontrolle vor neue Herausforderungen, eröffnet ungeahnte Chancen der Perfektionierung und der Entmündigung. Gleichzeitig bildet diese Revolution eine neue, bisher ungeahnte Sphäre der Kapitalverwertung: In Millionstel-Sekunden, also fast-Lichtgeschwindigkeit, werden inzwischen Milliarden von Dollar oder Euro, nur noch gesteuert von Algorithmen und frei von politischer Kontrolle, ‚entgrenzt‘ von einem Finanzplatz zum anderen verschoben.

Mit dem Umbruch in China sind wir alle als Zeitzeug*innen aufgewachsen. Dabei musste sich unser Verständnis von Revolution erweitern: Der Sinologe Wolfgang Franke (1912–2007) verstand unter dem „Jahrhundert der chinesischen Revolution“ die Jahre von den beiden Opiumkriegen (1839–1842, 1856–1860) bis zur Gründung der Volksrepublik im Jahr 1949, womit aus damaliger Sicht die (politisch verstandene) Revolution zu einem vorläufigen Abschluss gekommen war.¹¹ Aus heutiger Sicht behandelt dieses Jahrhundert eher ein Vorspiel dessen, was sich innerhalb der letzten drei, vier Jahrzehnte als revolutionäre Mobilisierung vollzog und noch immer vollzieht.

Ein halbes Jahrhundert war schließlich notwendig, um ein Bewusstsein für die Umweltfolgen der genannten Prozesse durchzusetzen, die sich auch in physischer und sozialer Mobilität manifestieren. Sie beruhen bisher auf der weitgehend unbegrenzten Verfügbarkeit fossiler Energieträger. Einerseits beobachten wir eine Verdichtung und Intensivierung von Stoffströmen, andererseits begegnet uns Mobilität als unstrukturierte Diffusion von Materie und Energie.¹²

Diese fünf eng miteinander verknüpften Prozesse erzwingen wie ein Imperativ die Hinwendung zu ihrer Untersuchung als Erscheinungsformen von Mobilität.

Die fortwährende Umwälzung der Produktion, die ununterbrochene Erschütterung aller gesellschaftlichen Zustände, die ewige Unsicherheit und Bewegung zeichnet die Bourgeois-Epoche vor allen früheren aus.¹³

Was Karl Marx und Friedrich Engels 1848 erst *in statu nascendi* beobachten konnten, hat inzwischen eine solche Gewalt erhalten, dass sich niemand mehr dieser Dynamik entziehen kann, außerhalb ebenso wenig wie innerhalb Chinas. Insofern erscheint es nicht nur legitim, sondern sogar dringlich, der Mobilität, einem Schlüsselbegriff der abendländischen Wissenschaftsgeschichte, eine sinologische Fachtagung zu widmen,

11 Franke 1958.

12 McNeill und Engelke 2014.

13 Marx und Engels 1848/1965, S. 36.

selbst wenn es sich – zumindest auf den ersten Blick – um ein für die chinabezogene Forschung noch eher randständiges Thema handelt.

Mobilität in der abendländischen Tradition und in China – ein Rückblick

Die Dynamik von Wissenschaft und Technik bildet einen Aspekt der oben genannten Ökonomisierung der Welt, wie sie im Kommunistischen Manifest antizipiert wurde. Die wissenschaftliche und künstlerische Beschäftigung mit Mobilität begleitete diesen Prozess, eilte ihm auch gelegentlich voraus. Aus westlicher Sicht schien sich nur China dieser „ewigen Unsicherheit und Bewegung“ zu entziehen. Mobilität, gleichgesetzt mit Fortschritt, nahm der Westen für sich in Anspruch, Beharrung hingegen stand für Rückschrittlichkeit. Bis ins 20. Jahrhundert bildete das chinesische Reich dank seiner weltweit einmaligen Größe und der erfolgreichen Darstellung historischer Kontinuität und politisch-kultureller Geschlossenheit das lebendige Gegenbild zu jenem Westeuropa, von dem aus dieser sich selbst verstärkende Prozess einer „fortwährende[n] Umwälzung der Produktion“ seinen Ausgang nahm. Zuletzt erfuhr die klischeehafte Vorstellung vom ‚schlafenden China‘¹⁴ eine Wiederbelebung in den späten Jahren der Mao-Zeit, d. h. in den frühen 1970er-Jahren. Chinas Städte mit ihrem entschleunigten Fahrradverkehr in Abwesenheit eines individuellen PKW-Verkehrs vermittelten Besucher*innen aus westlichen Konsumgesellschaften den Eindruck einer weitgehend immobilien Gesellschaft. Auf dem Land fühlte man sich angesichts des vorherrschenden Fußgänger- und Zugtierverkehrs in jene vorindustrielle Lebenswelt zurückversetzt, die den Hintergrund der Märchen der Gebrüder Grimm bildete.

14 Das Bild vom schlafenden China begleitet die europäisch-chinesische Geschichte spätestens seit Napoleon (1769–1821), dem das berühmte Zitat zugeschrieben wird: „Laissez donc la Chine dormir, car lorsque la Chine s’éveillera le monde entier tremblera.“ („Lasst China nur schlafen, denn wenn China erwacht, wird die Welt erbeben.“). Antithetisch wird seit dem Ende der Qing-Dynastie (1644–1911) immer wieder vom „erwachenden China“ gesprochen, z. B. bei Wittfogel 1928.



Abbildung 1. Mobilität auf dem Land vor dem motorisierten Individualverkehr – Fußgänger*innen¹⁵

15 O. V. 1965. *Nongye shengchan gongju cankao ziliao* 农业生产工具参考资料 [Referenzmaterial für landwirtschaftliche Geräte] (Shanghai: Renmin chubanshe), O. V. 1973. *Renwuhua cankao ziliao* 人物画参考资料 [Referenzmaterial zur Darstellung von Menschen] (Shanghai: Renmin chubanshe). Wir danken Kart.-Ing. Wolfgang Straub für die Bildbearbeitung und dem Verlag für die Zustimmung zur Veröffentlichung.

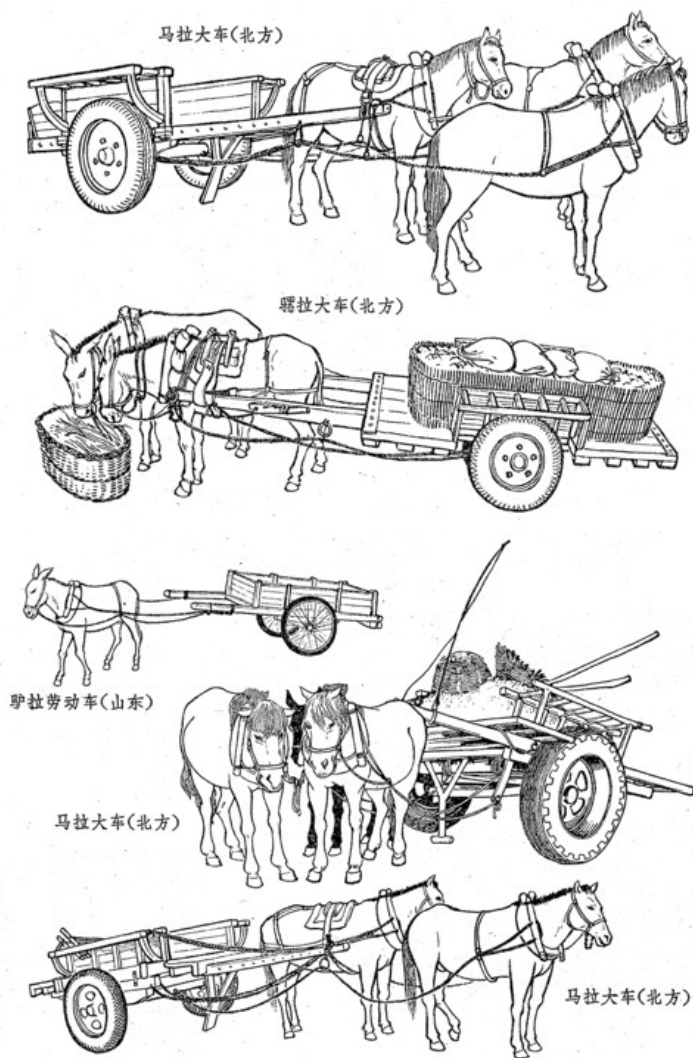


Abbildung 2. Mobilität auf dem Land vor dem motorisierten Individualverkehr – Zugtiergespanne¹⁶

16 Die Quellenangabe befindet sich in der Fußnote 15.

Etymologische Aspekte

Es spricht also einiges für die Vorstellung, Bewegung und Beweglichkeit hätten in der Kultur des ‚Westens‘ einen größeren Stellenwert als in China. Für den Bereich der Wissenschaften gilt sie mit Sicherheit. Fragen nach der Bewegung und Beweglichkeit standen von Anfang an im Mittelpunkt der neuzeitlichen Naturwissenschaft. Die Beobachtungen ihrer Pioniere, wie Nikolaus Kopernikus (1473–1543), Tycho de Brahe (1546–1601), Johannes Kepler (1571–1630) und Galileo Galilei (1564–1642), bezogen sich auf die Mobilität der Himmelskörper. Galilei formulierte erstmals das Gesetz von der zunehmenden Fallgeschwindigkeit eines Körpers, der Beschleunigung. Galilei steht exemplarisch für den von rationaler Erkenntnis geleiteten Wissenschaftler, der kirchlichen Dogmen widerspricht.¹⁷

Seitdem ist *movere* = ‚(sich) bewegen‘ zu einem Schlüsselbegriff geworden. In zahllosen Abwandlungen mit einer Vielfalt von Komposita hat er in den verschiedenen europäischen Sprachen eine breite Ausdifferenzierung erfahren. Man denke nur an abgeleitete Begriffe wie die Möbel, mobil, die Emotion, das Automobil, den Motor, die Motorik, die Immobilien, das Motiv, die Mobilmachung, den Mob, das Movie, und eben auch an die Mobilität. Bei der Übersetzung ins Chinesische verwenden wir Begriffe wie *dong* 动 und *yi* 移, mit einer ähnlichen, aber doch nicht so weit gespannten Bedeutungsvielfalt. Zudem handelt es sich bei den heute gebräuchlichen Äquivalenten für Mobilität, *yidongxing* 移动性 bzw. *liudongxing* 流动性, um Neologismen.¹⁸ Doch darf bei solchen Überlegungen nicht übersehen werden, dass auch in der chinesischen Tradition die Vorstellung ständiger Mobilität tief verankert ist, z. B. in der Dialektik zwischen *yin* 阴 und *yang* 阳. Politisch gedacht, verkörpert *yang* als männliches Prinzip Ordnung und Hierarchie, d. h. den Oberbau der chinesischen Kultur und Gesellschaft mit den Institutionen des Staates (und auf heute bezogen: der Partei). Es steht in ständiger Auseinandersetzung mit dem weiblichen Prinzip *yin*, das symbolhaft die „niedere“ Sphäre der chinesischen Kultur und Gesellschaft

17 Nach der Anhörung durch die Inquisition soll er den berühmt gewordenen Ausruf getan haben: „Eppur si muove“ („Und sie bewegt sich doch“), wobei er sich der italienischen Fassung des lateinischen Verbs *movere* bedient, dem Schlüsselbegriff unserer Tagung.

18 Bei Kim und Xu 2012, S. 160, Anm. 1, heißt es dazu: „The Chinese term *jiaotong* 交通 broadly covers transportation, the mobility of people and goods, communications and cultural exchange.“

repräsentiert, also mit dem Wilden, Ungebändigten, Vielfältigen, Naturwüchsigen, potentiell Revolutionären der vielen lokalen Volkskulturen.¹⁹

Mobilität im disziplinären Kontext

Seit der griechisch-römischen Antike begleitete die Polarität von Ruhe und Bewegung (Standbein – Spielbein) die abendländische Kunstgeschichte, auch die Geschichte der Literatur und Architektur. Den Extremfall bildet sicher die Musik, d.h. der künstlerische Umgang mit den Tönen und Klängen in der Zeit. Die italienisch geprägte Fachsprache belegt das deutlich mit ihren vielen Hinweisen auf Zeit und Bewegung.

Mobilität bildet auch in allen wissenschaftlichen Disziplinen in den unterschiedlichsten räumlich-zeitlichen Ausgestaltungen eine zentrale Thematik. Das gilt für die Physik und Chemie, die Bio- und Geowissenschaften ebenso wie für die Medizin und die Ingenieurwissenschaften, sogar die Jurisprudenz. Wenn wir aber nach Mobilität in China fragen, geht es vorrangig um das Abweichende und die Parallelen zur europäisch-westlichen Tradition. So wäre es lohnend, die von Joseph Needham initiierte Reihe *Science and Civilisation in China* (seit 1954) systematisch auf die Thematisierung von Mobilität in den chinesischen Varianten von Natur- und Ingenieurwissenschaften zu befragen. Doch aus sinologischer Sicht ist zunächst die Mobilitätsforschung in den Sprach-, Kultur- und Sozialwissenschaften von Interesse. So liefern z. B. linguistische Untersuchungen zu Lautverschiebungen und die Ortsnamen-Forschung (Toponomastik) Hinweise auf die historische Mobilität von Ethnien. Innerhalb der Soziologie begegnet uns Mobilität mit ihrer doppelten Ausrichtung, d. h. dem pragmatischen Nebeneinander von räumlicher (*vidong* 移动) und sozialer Mobilität (*shehui liudong* 社会流动), wobei es unstrittig ist, dass die eine nicht ohne die andere denkbar ist und der Übergang zwischen diesen beiden Themenfeldern fließend sein muss.

Das Untrennbare dieser beiden Schwerpunkte betonte bereits der amerikanische Sinologe und Sozialforscher George William Skinner (1925–2008). Es äußert sich in der Gliederung seiner monumentalen Bibliographie *Modern Chinese Society – An Analytical Bibliography*. Dem Altmeister der empirischen Sozialforschung zu China ging es bei diesem internationalen Projekt um eine Erhebung aller sozialwissenschaftlichen Forschungsergebnisse zur jüngeren chinesischen Geschichte, d. h. vom Beginn

19 Billeter 2020, S. 25–28. „La division de la société en deux sphères“ ist das erste von acht Prinzipien, mit denen der Schweizer Sinologe und Philosoph (geb. 1939) die chinesische politische Tradition charakterisiert.

der Qing-Zeit um 1644 bis zum Jahr 1973. Das Projekt wurde zwischen 1963 und 1973 durchgeführt, also in einer Zeit, die durch eine Politisierung innerhalb der verschiedenen *scientific communities* und eine starke disziplinäre Segregation zwischen ihnen gekennzeichnet war. Ein Motiv der Herausgeber*innen war es, auf das historisch-kulturelle Kontinuum über die Zäsur von 1949 hinweg zu verweisen wie auch über die Grenzen zwischen den Bürgerkriegsparteien zu blicken. Vor allem aber ging es darum, eine thematische Strukturierung in der Absicht zu entwickeln,

jener Tendenz von Sozialwissenschaftlern und Historikern einen Schlag zu versetzen, sich isoliert in klar begrenzten Gemeinschaften verharrend, abgeschirmt durch Sprache, politische Ausrichtung und Disziplin mit der chinesischen Gesellschaft zu befassen.²⁰

Der Rahmen der inhaltlichen Gliederung verzichtet weitgehend auf Sinizismen (z. B. statt *huiguan* 会馆 *Native Place Associations*) und ist damit grundsätzlich auf andere Gesellschaften übertragbar. Das dreibändige Werk widmet je einen Band den Publikationen in westlichen Sprachen, den japanisch- und den chinesischsprachigen Arbeiten. Mehr als 15 000 Autor*innen sind erfasst. Eine Publikation kann über die vier Indizes Autor*in, Geschichte/ Zeit, Geografie/ Raum und *Local Systems* erschlossen werden und wird nur einmal genannt, inklusive einer englischen Übersetzung des Titels, vorgestellt durch mehrere Deskriptoren. Der analytische Rahmen weist sieben Themenfelder (*subjects*) aus, die in 91 Unterthemen gegliedert sind. Unter diesen gibt es sechs (abgesehen von *Urbanization*, hier ausgeklammert), die sich explizit mit Mobilität beschäftigen:²¹

<i>Extra-national Migration & Nationwide Geographic Mobility</i>	27	11	146
<i>Regional and Local Geographic Mobility</i>	43	24	53
<i>(Nation-wide) Transport and Communications</i>	184	176	312
<i>Local Transport and Communications</i>	155	107	114
<i>Social Stratification and Mobility</i>	262	250	464
<i>Local Social Stratification and Mobility</i>	259	104	145
Sprachen:	Chin. Japan. Westl.		

20 Skinner 1973, S. IX, „striking a blow against the tendency of social scientists and historians studying Chinese society to remain isolated in discrete communities bounded by language, political alignment and discipline.“

21 Zusammenstellung durch den Autor (JK).

Diese Übersicht signalisiert, dass innerhalb des Spektrums der chinabezogenen Sozialforschung Mobilität in ihren verschiedenen Ausprägungen einen beachtlichen Platz einnahm. Von den mehr als 16 000 Einträgen befassen sich 2846, also fast 20 Prozent, mit geografischer und sozialer Mobilität, wobei *Social Stratification and Mobility* deutlich stärker vertreten sind als *Migration, Transport and Communication*. Unter den genannten 2846 Arbeiten erschienen 930 chinesischsprachige, 682 japanischsprachige und 1234 Beiträge in westlichen Sprachen.

Diese Bibliographie erweist sich nach einem halben Jahrhundert im Rückblick als höchst informativ. Sie beschreibt den Status quo der chinabezogenen Sozialforschung nur wenige Jahre vor dem Takeoff der von Deng Xiaoping 邓小平 (1904–1997) initiierten Reform- und Öffnungspolitik im Herbst 1978, ein Datum, das inzwischen als historische Zäsur ähnlich ernst genommen wird wie bis dahin 1949 als Gründungsjahr der Volksrepublik. Für die Jüngeren ist die Bibliographie ein wissenschaftshistorischer Augenöffner: Zwar ist sie selbst bereits computergestützt entstanden, doch stellt sie Forschungsergebnisse der vordigitalen Zeit zusammen und referiert die Ergebnisse von stark national geprägten Forschungstraditionen, die hinsichtlich ihrer Fragestellungen und Methoden häufig kaum aufeinander Bezug nahmen. Wirtschafts- und Sozialwissenschaft sind hier noch weit entfernt von der nachfolgenden Trennung. Weite Bereiche, die sich seitdem zu entfalten begannen, wie eine Soziologie des Rechts, der Medizin, der Künste, der Architektur, der Medien u. a. bildeten in Bezug auf China noch eine *terra incognita*. Positiv formuliert, offenbart die Bibliographie einen beachtlichen Reichtum an ausländischer chinabezogener Forschung und dokumentiert die Initialphase einer eigenständigen chinesischen Sozialforschung mit ihren Bezügen zur Methodik und Theoriebildung im Westen.

Mobilität in China war also für den Zeitraum der frühen ‚Moderne‘ keineswegs ein wissenschaftlich unbestellter Acker, wobei allerdings nur in Ausnahmefällen explizit nach Mobilität gefragt wurde. In unserem Zusammenhang ist es von besonderem Interesse, dass Skinner *social mobility* 社会流动 als eigenen Themenbereich ausweist, ein Forschungsansatz, der erst 1929 durch Pitirim Sorokin eingeführt worden war.²² Andererseits fehlt bei Skinner die Kategorie *spatial mobility*. Entsprechende Beiträge sind hier noch unter *transport and communications* (jiaotong 交通) eingeordnet.

22 Soziale Mobilität hat erstmals der russisch-amerikanische Soziologe Pitirim Sorokin (1889–1968) 1929 vorgestellt. Die mit Skinners Bibliographie zeitgleich erschienene *International Encyclopedia of the Social Sciences* widmete dem Stichwort *mobility* keinen eigenen Eintrag, wohl aber dem Begriff *social mobility* (Goldhamer 1968, 1972, S. 429–438).

Bei der nun folgenden Skizzierung der Mobilität in der Geschichte des modernen China werden wir auf den Begriff des Mobilitätsmusters (*mobility pattern*) zurückgreifen, der in der zeitgenössischen Mobilitätsforschung einen wichtigen Platz einnimmt.²³ Er erfuhr einen Bedeutungsgewinn in der jüngsten Vergangenheit durch die Verfügbarkeit von *big data*, z. B. für die Stadt- und Verkehrsplanung. Während noch bis zum Ende des letzten Jahrtausends z. B. aufwändige Verkehrszählungen die Grundlage für kostspielige und langfristige neue Projekte wie Tunnel- oder U-Bahnbauteile liefern mussten, ist es inzwischen dank der universellen Zugänglichkeit von App-generierten Daten in Echtzeit und unter Berücksichtigung einer Vielzahl sozioökonomischer Parameter möglich, die Dynamik von Mobilitätsmustern in beliebig dimensionierten Räumen abzubilden. Damit ist – zumindest technisch gesehen – die bisherige Differenzierung zwischen räumlicher und sozialer Mobilität hinfällig geworden. Wenn wir für den folgenden *tour d’horizon* nun auf diesen Begriff zurückgreifen, übertragen wir ihn aus der quantitativ gestützten empirischen Forschung auf eine Ebene qualitativer thesehafter Aussagen, i. d. R. für große Räume und Zeitspannen. Aber wir meinen, dass er sich gut dafür eignet, vorhandene Wissensbestände aus dem Blickwinkel von Mobilität(en) neu zu strukturieren.

Erscheinungsformen von Mobilität im vorindustriellen China

Die westliche Wahrnehmung Chinas als immobile Kultur speiste sich aus zwei Quellen: Zum einen stellten die Jesuiten, indem sie der Selbstdarstellung ihrer chinesischen Gesprächspartner folgten, den Staat der Qing als wohlgeordnetes, stabiles System vor. Zum anderen empfanden auch die Vertreter der westeuropäischen Seehandels- und Kolonialmächte – Portugiesen, Spanier, Niederländer, Briten, Franzosen – China als abgeschlossen und unbeweglich.²⁴ Zwar ist es – gerade gemessen an Westeuropa – durchaus berechtigt, von einem „stationären Charakter“²⁵ Chinas zu sprechen, aber

Für Leser*innen in Deutschland sei auf Ralf Dahrendorf 1965 verwiesen, besonders auf den Abschnitt „Gleichheit oder Der lange Weg in die Modernität“, Kap. 6–7.

23 Cresswell 2011, S. 551.

24 Nur Russland als kontinental orientierte Kolonialmacht empfand China als gleichberechtigtes Gegenüber. Zu den zeitspezifischen Wahrnehmungen Chinas durch den ‚Westen‘ siehe auch Spence 1990, S. 1–14.

25 So spricht z. B. Wittfogel (1956, S.161) vom „stationary character of the great Oriental civilizations“ im Gegensatz zu den „expanding commercial and industrial societies of the West“.

eher im Sinne von ortsgebunden, denn dieses Statische ist nicht gleichzusetzen mit Immobilität. Im Folgenden stellen wir exemplarisch einige Themen und Ergebnisse zur Mobilitätsforschung vor, die zur Korrektur dieser Vorstellung auffordern. Sie beziehen sich entweder auf den gesamten Zeitraum von der Qing-Zeit bis zum Beginn der Öffnungs- und Reformpolitik ab 1978 oder auf Teilzeiträume innerhalb dieser drei Jahrhunderte. Es geht im neuzeitlichen (*jindai* 近代) China²⁶ ganz überwiegend um Erscheinungsformen von Mobilität unter vorindustriellen Bedingungen. Zu unterscheiden ist dabei zwischen Mobilität in zwei sehr unterschiedlichen Zeiträumen: Zunächst lernen wir das Imperium der Qing, unter Kangxi 康熙 (r. 1662–1722), Yongzheng 雍正 (r. 1723–1735) und Qianlong 乾隆 (r. 1735–1796) als kulturelle Hochzeit des chinesischen Kaiserstaates schlechthin kennen. In diesem Zeitraum bildete China ein höchst mobiles System, dessen Dynamik allerdings noch nicht dem Zwang der Kapitalverwertung, also noch nicht einem Wachstumszwang unterworfen war. Im zweiten Zeitraum, spätestens seit den Opiumkriegen, wird das revolutionäre China Subjekt und Objekt einer umfassenden Mobilisierung, die nunmehr von der Dynamik des europäisch-amerikanisch dominierten Weltmarkts bestimmt war.²⁷

Zunächst ist zu fragen nach Mobilität/Mobilisierung in der Dialektik des Mensch-Natur-Verhältnisses: Zivilisatorischer Fortschritt war und ist untrennbar verbunden mit massiven Veränderungen der außermenschlichen (und menschlichen) Natur.²⁸ Dabei handelte es sich – historisch gesehen – letztlich um eine Beschleunigung von Wasserkreisläufen und Energieumsätzen. Der nacheiszeitliche Klimawandel, der sich z. B. in der Ausdehnung der winterkalten zentralasiatischen Trockengebiete äußerte, erfuhr spätestens seit dem Neolithikum eine Verstärkung durch menschliche Eingriffe: Der landwirtschaftliche Wasserbau und die großräumige Veränderung der Vegetation (Entwaldung) verminderten die Verdunstung über großen Landflächen, die Wasserrückhaltekapazität der Böden und beschleunigten deren Umlagerung durch Wasser- und Winderosion. Derartige menschlich induzierte, naturnahe Prozesse hat-

26 Die historische Forschung arbeitet je nach Erkenntnisinteresse der Autor*innen mit unterschiedlichen Periodisierungen. Für Skinner z. B. wäre bereits die gesamte Qing-Zeit *modern China* zuzurechnen, innerhalb dessen er sechs Zeiträume unterscheidet (Skinner 1973, S. XXXI). Zu den heute gebräuchlichen Periodisierungen siehe Dabringhaus 2009, S. 9f.

27 Zu den Folgen der Einbindung Chinas in den Weltmarkt am Beispiel des Getreidehandels siehe Davis 2004.

28 McNeill und Engelke 2014.