

Marcus Hernig

China mittendrin

Geschichte, Kultur, Alltag



Ch.Links

Inhalt

Vorwort 7

老外

Laowai – Ausländer 13

Herr Wai kommt nach China 13 · China interkulturell: East is East and West is West 18 · »Das kommt mir Chinesisch vor« 23 · In China arbeiten: *laowai*-Karrieren 27 · Nach China auswandern? – *laowai*-Schicksale 31 · Deutsche *laowai* und der Alltag 36

百姓

Baixing – Inländer 41

Die hundert Familiennamen 41 · Minderheiten von Xinjiang bis nach Taiwan 44 · Die Gelben 51 · Zwischenmenschliche Beziehungen: *guanxi* von Chef bis Freund 54 · Harmonie im Gegensatz: die zwei Seelen der Chinesen 60 · Der Lauf des Lebens: – Kindheit 62 – Heirat und Ehe 66 – Scheidung 69 – Der Graben zwischen den Generationen 71

历史与政治

Lishi yu zhengzhi – Geschichte und Politik 74

Mauern, Mythen und Geschichte 74 · Zhongguo: von den vielen Reichen zum einen Reich der Mitte 76 · Das 20. Jahrhundert: große Sprünge aus der Vergangenheit 88 · China und die Fremden 96

形式与比赛

Xingshi yu bisai – Form und Wettbewerb 100

Bestform als Ziel: der größte Wettbewerb der Welt 100 · Lehr- und Lerngewohnheiten 104 · Bildung als Auslese 106 · Nach der Schule: Der Wettbewerb geht weiter 108 · Mega-Prüfung Olympische Spiele 109

财神

Caishen – Der Geldgott 114

Götter zum Reichwerden 114 · »Jedermanns« Wünsche an den Geldgott 117 · Giga-Geldgötter: »Einige werden zuerst reich« 123 · Falsche Geldgötter: kopieren, was gut ist 124

乡村

Xiangcun – Das Land 129

Eine Reise ins Landesinnere 129 · Landessitten und Landesfeiern 132 · Landmänner: Lao Mao und Lao He 139 · Landarmut 143 · Das Verschwinden des Landes 145

饮食之美

Yinshi zhi mei – Speis und Trank 147

Totalphänomen Essen 147 · Gesundheit: die Balance des Bauches 151 · Kleine kulinarische Reise 155 · Eine gesunde Verdauung macht glücklich 161 · Tischsitten, Tischgewohnheiten und Tischlisten 163 · Vom Glück des Teetrinkens 167

大都市

Dadushi – Metropolen 171

Grundstoff Beton 171 · Shanghai: Stadt ohne Gegenwart 172 · Weltausstellung 2010: Ideenplattform für Chinas Zukunft 176 · Shanghai: China oder nicht China? 177 · Meine »Straße der Blühenden Tugend« 180 · Shanghai: Stadt der Deutschen 181 · Antithese Peking 185 · Zukunft Megastadt-Region 190

Anhang 195

Anmerkungen 195

Literaturverzeichnis 201

Wichtige Printmedien und Internet-Quellen 203

Bildnachweis 203

Chinesisch-deutsches Glossar 204

老外

Laowai – Ausländer

Herr Wai kommt nach China

»To have an old friend come from afar, isn't it a joy?«, fragt ein Plakat hinter der breiten Reihe von Kontrollschaltern. Gezeichnet ist es mit »Konfuzius«, dem großen Philosophen, der vor rund 2500 Jahren in diesem Land lebte. Mit einem zehn mal acht Zentimeter großen Stückchen Papier, schief eingeklebt in den wenig größeren Reisepass, erreiche ich am Internationalen Flughafen Pudong die Grenzache. Meinen deutschen Familiennamen kann hier kaum jemand aussprechen. Doch das macht nichts. Die Chinesen kennen mich längst und haben mir einen neuen Familiennamen gegeben: *laowai*, wörtlich »alt außen«, der »alte« Ausländer oder einfach Herr Wai.

Wai heißt in China sonst niemand. Nur ich, der Fremde, trage diesen Familiennamen. Anders als zu Zeiten des Konfuzius reitet Herr Wai heutzutage allerdings selten über umwölkte Bergpässe hinein ins sagemumwobene Reich der Mitte, sondern strömt gemeinsam mit vielen anderen Menschen gleichen Familiennamens in großen Gruppen durch die stahlgläsernen Eingeweide modernster Flughäfen zu den Spalieren der Kontrolleure, die sich seines Ausweises und des Aufklebers annehmen. Fleißige Beamte mit schwarzen, festen Haaren, manchmal braun oder rotbraun eingefärbt, lesen seine Daten in ihre Maschinen ein. Endlich ist es geschafft: Der Grenzwächter gibt das wichtige Eintrittsdokument zurück. Rot gestempelt. Rot ist offiziell, verleiht jedem Dokument Gewicht und symbolisiert außerdem Glück. Ich atme auf, haste weiter zu den Gepäckbändern, die mir meine mitgebrachten Habe wiedergeben sollen. Auch das ist nach 15 weiteren Minuten erledigt. Es fehlt nichts – trotz Air-China-Fluges.

Nun liegt nur noch der Durchgang mit dem roten und dem grünen Ausgangsschild: »declare goods« oder »nothing to declare«, vor mir. Ich zögere kurz, schließlich sind drei Flaschen Wein und der heimische Schinken aus Westfalen im Gepäck. Standen da

nicht eben zwei große Schilder, die das Mitführen von Lebensmitteln jeder Art verboten haben? Soll ich nachfragen? Das deutsche Gewissen regt sich, ich zögere. Doch alle anderen strömen wie selbstverständlich durch den grünen Durchgang, Menschen mit beachtlichen Gepäckmengen, meist Chinesen. Die müssen es wissen. Also einfach hinterher. Die Flughafenzöllner sehen mich nicht einmal an, als ich mit unsicherem Blick meinen schweren Koffer hinter mir herziehe. Gelangweilt sitzen sie auf billigen Klappstühlen oder warten hinter Pulten in »Habt-acht-Stellung« darauf, dass einer der Reisenden ungewöhnlich viel Gepäck bei sich hat. Das wird dann schon einmal genauer inspiziert. Sonst gibt es keine weiteren Kontrollen, keine Fingerabdrücke, keine Schnüffelhunde, die nach meinem Schinken suchen. Auch keine argwöhnischen Fragen, wie lange man vorhabe, in diesem schönen Land zu verweilen. Keine dezenten Hinweise, dass man willkommen sei und wissen müsse, wann man wieder zu gehen habe. In Sekunden bin ich durch: »*Huanying nin dao Zhongguo lai, pengyou!*« – »Willkommen in China, mein Freund!«

Neben Hongkong hat China zwei Haupttore, durch die die meisten Ausländer das Land betreten. Den 2001 erweiterten und modernisierten Hauptstadtflughafen Beijing und den im Jahr 2000 eröffneten Shanghaier Flughafen Pudong. 2006 wurden allein im Hauptstadtflughafen 48 500 000 Passagiere abgefertigt. Damit liegt Peking, oder offiziell Beijing, auf Rang neun in der Welt und hinter Tokio auf Rang zwei in Asien. Frankfurt, der größte deutsche Flughafen, rangiert im Gesamtpassagieraufkommen nur noch einen Platz vor Chinas Hauptstadt. Das erstaunt, denn Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts landeten die Flugreisenden dort noch auf einem ackerlandartigen Areal und wurden mit Hilfe von Traktoren weiterbefördert. Inzwischen reiht sich Beijing mit dem neuen Terminal 3 im Olympiajahr 2008 endgültig in die Spitzengruppe der größten Flughäfen der Welt ein. Das futuristische neue Terminal, ein Entwurf des britischen Architekten Norman Foster, soll dazu beitragen, die derzeitigen Passagierkapazitäten bis 2015 noch einmal zu verdoppeln. Das erinnert ein wenig an die ehrgeizigen Pläne des Kommunisten Mao Zedong (1893–1976), der China bereits in den 60er Jahren zur führenden Weltmacht machen wollte. Die Grundideen ähneln einander, selbst wenn sich die Umstände, Mittel und Objekte des Konkurrenzkampfes völlig verändert haben.

Der Flughafen Pudong und die dazugehörige Stadt Shanghai streben ebenfalls nach Superlativen. Als Güterumschlagplatz rangiert der Airport bereits vor Frankfurt an sechster Stelle in der Welt. Und Pudong ist extrem ausbaufähig: Wer hier ankommt, wird überrascht sein, dass das alte Flughafengebäude des Jahres 2000 entlang einer Mittelachse gespiegelt wurde und sich 2008 einfach verdoppelt hat. Weiteres Wachstum ist vorgesehen. Modernes chinesisches Bauen wirkt organisch, weil ständig gebaut wird. Das funktioniert nach dem Prinzip der Zellteilung: Aus eins mach zwei, aus zwei mach vier etc. Anders als zu Zeiten, da China noch Agrarland war und die Aufteilung des Bodens den Bauern nichts als immer kleinere zweidimensionale Parzellen übrig ließ, plant das moderne, urbane China der Zukunft dreidimensional, also in Kubikmetern. Und die lassen erstaunlich viel noch freie Nutzfläche zu. Weder in Pudong noch im Hauptstadtflughafen reißt der Strom der *laowai* ab. In immer kürzeren Zeitabständen landen die Maschinen, die die beiden Metropolen ansteuern. Die Freunde aus aller Welt, die hier chinesische Erde betreten, kommen längst nicht mehr nur aus Tokio, Seoul, Pjöngjang, Los Angeles, New York, London, Moskau oder Frankfurt, wie noch vor einem Jahrzehnt. Karatschi, Neu-Delhi, Istanbul, Dubai und andere Destinationen haben längst das Erscheinungsbild der Ausländer in China bunter gefärbt – selbst wenn die meisten Ankömmlinge mit den üblichen kantigen Business-Koffern oder -Trolleys ausgestattet sind, die auf ähnliche Absichten schließen lassen.

Ich mache es mir in meinem Taxi bequem. Glücklicherweise ist es grün lackiert. Die grünen, die türkis- und goldfarbenen sowie die metallicblauen Taxis genießen in Shanghai absolutes Vertrauen. Sie gehören den großen Taxifirmen, die sehr gut organisiert sind. Ihre Fahrer sind meist höflich und verfügen über gute Ortskenntnisse. Am schlechtesten organisiert sind die dunkelroten Taxis der Kleinunternehmer. Die lasse ich gern leer vorbeifahren oder steige nur ein, wenn ich absolut keine andere Wahl habe. Bei einem einheitlichen Fahrpreis von umgerechnet rund 30 Eurocent pro Kilometer kann ich entspannen. Keine volle S-Bahn wie daheim in Frankfurt, kein verzweifelter Kampf mit dem Fahrscheinautomaten wie in München. Beim Blick aus dem Fenster stelle ich erstaunt fest, dass die eintönigen Marschlandfelder, die Pudong noch vor wenigen Jahren kennzeichneten, schon wieder deutlich weniger geworden sind. Der Flughafen frisst sich ins Land, und

wo er endet, erheben sich unzählige Fabriken und Firmenniederlassungen. Verloren und versprengt kauern unscheinbare Bauernhäuser dazwischen. Die letzten Biotope der »Ureinwohner« von Pudong. Der Taxifahrer beginnt mit mir einen Smalltalk, auf den der müde Ausländer sich gar nicht recht einlassen möchte: »Wo kommst du her? Wie lange bist du schon in China? Gefällt es dir?« Kurze Antworten nötigen dem Taxifahrer das Standardlob für jeden *laowai* ab, der ein paar Sätze Chinesisch zum Besten geben kann: »Du sprichst wirklich ein sehr gutes Mandarin.«

Für einen deutschen *laowai* ist die wichtigste Frage die erste: »Woher kommst Du?« Das knappe »*Deguo* – Deutschland« stärkt das Selbstbewusstsein, denn der Daumen des chinesischen Gesprächspartners schnellte für Sekunden in die Höhe. Dann setzt es Lobeshymnen auf deutsche Autos, deutsches Bier, deutsche Qualität und manchmal sogar bemerkenswerte deutsche Politiker namens Gerhard Schröder oder Adolf Hitler. Letzterer hat in den vergangenen Jahren in den Großstädten zu meiner Erleichterung an Popularität eingebüßt. Im Hinterland wie Anhui oder Shanxi aber gelten starke Führer weiterhin sehr viel.

Der VW Santana, der mich hinein in die Stadt trägt, vibriert stärker als vergleichbare Gefährte jüngerer Baureihen und Fabrikate. Dafür kann der Fahrer ihn selbst »schrauben«. Der Santana ist ein chinesisches Auto deutscher Herkunft und fährt nun schon in der dritten Modellgeneration durch die Stadt. Alle Teile können billig im Lande selbst produziert werden. Das macht ihn noch immer zum Volkswagen Chinas – seit 1988. 20 Jahre sind ein Jahrhundert für das schnelllebige Wirtschaftswunderland.

Mittlerweile haben wir die Yangpu-Brücke erreicht, die mit 7658 Metern Länge im Norden Shanghais den Huangpu-Fluss überspannt. »Two dragons playing the pearl«, sagt der Fahrer in gebrochenem Englisch. Der ausländische Freund wirft einen erstaunten Blick auf die Registrationsplakette im Volant des Fahrzeugs. Vier kleine rote Sterne weisen unter der fünfstelligen Nummer den fremdsprachenkundigen Elitefahrer aus, der auch einen Crashkurs in Touristik absolvieren durfte. Mit den zwei Drachen sind zwei der großen Brücken gemeint, die Yangpu- und die Nanpu-Brücke. Zwischen ihnen liegt die »Perle des Ostens«, der Fernsehturm, das Symbol des Fortschritts. Der *laowai* betrachtet prüfend die Silhouette des Turms, die im grau-feuchten Dunst der Stadt verschwimmt. Hier ist Chinas Kubikmeter-Architektur am dichten

testen, im Uferschlamm des Huangpu entsteht das neue Zentrum, wo die Welt in Einheiten von hundert Höhenmetern gemessen wird. Seit dem letzten Besuch sind die Türme wieder gewachsen. Auch hier gibt China sich organisch. Immer im Wachsen, immer im Fluss, immer in der Gegenwart. »Ich wohne da drüben in Yangpu«, sagt der Taxifahrer und deutet in eine andere Himmelsrichtung, wo schäbige, betongegossene Hochhaustürme zu erkennen sind. »Das da hinten ist eure Welt, die der *laowai* und der Regierung, nicht unsere Welt.«

Die genaue Zahl aller ausländischen Firmen in China kennt niemand, denn jede Statistik veraltet umgehend, die Gegenwart ist zu schnell für gründliche Recherche. Das neue Zentrum Chinas heißt Lujiazui, was so viel bedeutet wie der »Weiler der Familie Lu«. Angehörige der Familie Lu bewohnten noch in der grauen agrarischen Vorzeit, das heißt vor wenigen Jahrzehnten, die sumpfigen und mückenverseuchten Gestade am Ostufer des Huangpu-Flusses. Chinas Regierung verwandelte den einstigen Weiler zur Hochfinanz- und Dienstleistungszone. Die Lus von Shanghai mussten wegziehen und leben nun wie mein Taxifahrer in den hoch- und längsgekanteten Betonquadern der Randbezirke. Pudongs Finanz- und Dienstleistungszentrum ist Prototyp und Ideal von Chinas gegenwärtiger Zeitbeschleunigung. James Kynge nennt das »Kompression von Entwicklungszeit«.¹ Das Ergebnis dieses Prozesses ist ein Patchwork der Lebenswelten, das man als das Gleichzeitige des Ungleichzeitigen bezeichnen könnte: Wir fahren, nun schon auf der alten Shanghaier Seite Puxi, was »westlich des Huangpu-Flusses« heißt, an Obst- und Gemüsehändlern mit Verkaufskarren vorbei. Die gab es ähnlich schon zur alten Kaiserzeit. Dahinter recken sich die Glas-Beton-Wolkenkratzer in die Höhe, organisch eben.

Hongkonger, Taiwanesen sowie die junge Generation des Landes treffen im Finanz- und Dienstleistungszentrum mit *laowai* aus der ganzen Welt zusammen. Sie repräsentieren das neue China, inklusive der 60-Stunden-Wochen für Manager in den Investment-Objekten einer sozialistischen Regierung. Hier ist eine der Lebenswelten für Ausländer in China entstanden. Peking dagegen ist eher eine Flächenstadt, wirkt amerikanischer in der Anlage. Doch im Grunde bietet die Hauptstadt in ihren langgezogenen Glasbetonquadern Chinesen und Ausländern ein ähnliches Arbeitsumfeld. In Chongqing, Chengdu und Wuhan, den aktuellen Stars des Hinterlandes, finden sich vergleichbare Lebenswelten.