

PETER HESSLER

ÜBER  
LAND

Begegnungen im neuen CHINA

Aus dem Amerikanischen  
von Friedrich Griese

Berliner Taschenbuch Verlag



März 2011

BvT Berliner Taschenbuch Verlags GmbH, Berlin

© 2009 Peter Hessler

Die Originalausgabe erschien 2010 unter dem Titel  
*Country Driving. A Journey by Car from Farm to Factory*

bei Harper Collins, New York

Für die deutsche Ausgabe

© 2009 BV Berlin Verlag GmbH, Berlin

Umschlaggestaltung: Rothfos & Gabler, Hamburg  
unter Verwendung einer Fotografie des Autors

Druck und Bindung: Clays Ltd, St Ives Plc

Printed in Great Britain

ISBN 978-3-8333-0174-0

[www.berlinverlage.de](http://www.berlinverlage.de)

für Leslie

## INHALT

**Buch I**  
DIE MAUER  
9

**Buch II**  
DAS DORF  
169

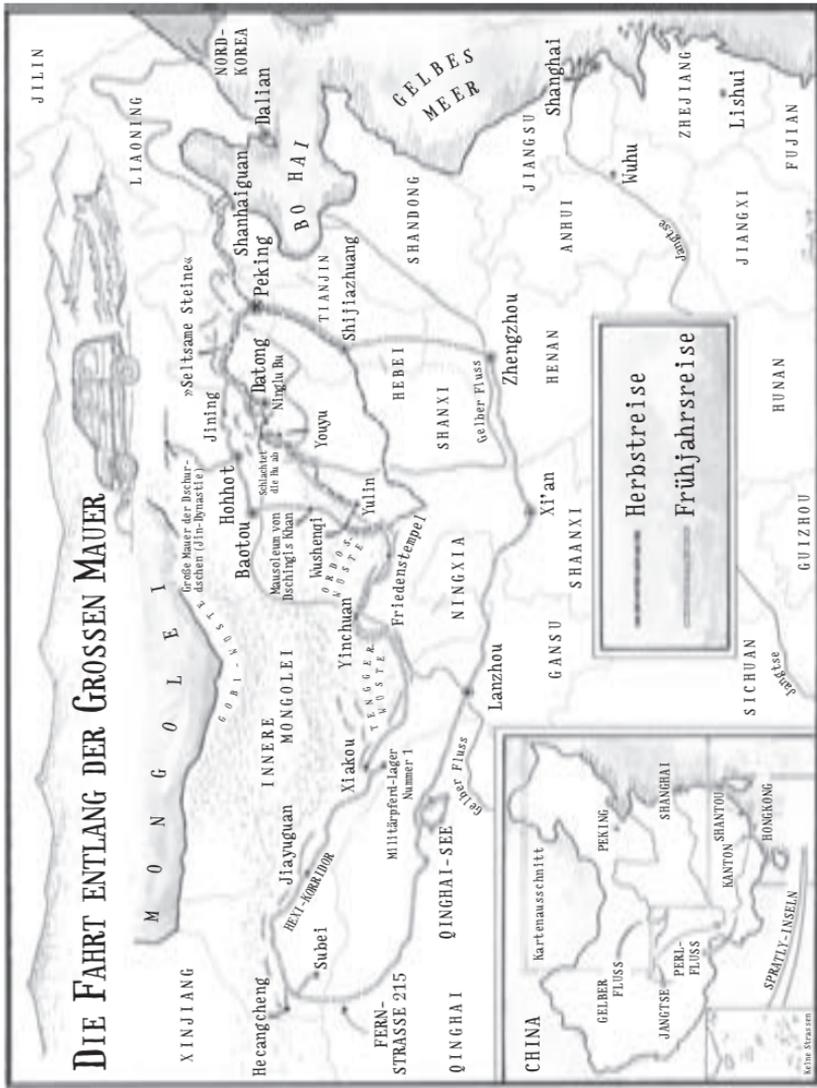
**Buch III**  
DIE FABRIK  
367

**Dank**  
555

# BUCH I

## DIE MAUER

# DIE FAHRT ENTLANG DER GROSSEN MAUER



# I

Es gibt noch leere Straßen in China, besonders in den Steppen des Westens, wo die Landstraßen, die zum Himalaja führen, kaum etwas befördern außer Staub und Wind. Leere Straßen findet man sogar in den Boomtowns an der Küste. Dort führen sie zu halbbebauten Fabrikbezirken und geplanten Wohnungskomplexen; sie schlängeln sich zwischen terrassenförmig angelegten Feldern hindurch, die dazu bestimmt sind, zu den Vorstädten von morgen zu werden. Sie verbinden Dörfer miteinander, deren Bewohner vor weniger als einer Generation ihre Reisen zu Fuß bewältigten. Es war der Gedanke an all diesen vergänglichen offenen Raum – die neuen Straßen zu alten Orten, die Landschaften vor dem Wandel –, der mich letztlich bewog, mir einen chinesischen Führerschein zu besorgen.

Als ich mich im Sommer 2001 an das Pekinger Amt für Verkehrssicherheit wandte, lebte ich seit fünf Jahren in China. In dieser Zeit hatte ich mich passiv per Bus und Flugzeug, Schiff und Bahn befördern lassen; ich döste bei der Fahrt durch Provinzen und schlief, wenn wir Städte durchquerten. Nun selbst am Steuer zu sitzen rüttelte mich jedoch wach. So ging es überall: Allein in Peking legten jeden Tag im Schnitt fast tausend Anwärter die Führerscheinprüfung ab, Vorreiter eines landesweiten Autobooms. Die meisten stammten aus der wachsenden Mittelschicht, für die das Auto ein Zeichen von Mobilität, Wohlstand und Modernität war. Für mich bedeutete es Abenteuer. Die Fragen der schriftlichen Führerscheinprüfung deuteten auf eine Welt hin, in der nichts selbstverständlich war:

223. Wenn Sie an eine überflutete Straße kommen, sollten Sie

- a) beschleunigen, damit der Motor nicht absäuft.
- b) anhalten, prüfen, ob das Wasser nicht zu tief ist, und langsam hindurchfahren.
- c) einen Fußgänger suchen und ihn bitten, Ihnen vorauszugehen.

282. Wenn Sie an einen Bahnübergang kommen, sollten Sie

- a) beschleunigen und ihn überqueren.
- b) nur dann beschleunigen, wenn Sie sehen, dass ein Zug sich nähert.
- c) bremsen und sich vergewissern, ob es ungefährlich ist, bevor Sie ihn überqueren.

Chinesische Führerscheinbewerber mussten sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, die schriftliche Prüfung ablegen, an einem technischen Kurs teilnehmen und dann eine zweitägige Fahrprüfung absolvieren. Es gab daneben jedoch die abgespeckte Version für Leute, die bereits eine ausländische Zulassung besaßen. Ich legte die Ausländerprüfung an einem grauen, schwülen Vormittag ab, der Himmel hing tief über der Stadt wie ein Schleier aus feuchter Seide. Der Prüfer war in den Vierzigern, und er trug weiße baumwollene Autofahrerhandschuhe, die Finger waren gelb von Zigaretten der Marke »Roter Pagodenberg«. Kaum saß ich im Auto, steckte er sich eine an. Es war ein Volkswagen Santana, der beliebteste Personenwagen des Landes. Als ich das Lenkrad anfasste, waren meine Hände schlüpfrig von Schweiß.

»Lassen Sie den Wagen an«, sagte der Prüfer, und ich drehte den Schlüssel um. »Fahren Sie los.«

Ein ganzer Straßenzug war ausdrücklich für Fahrprüfungen abgesperrt. Es war, als warte ein ganzes Viertel darauf, dass das Leben beginnt: Kein anderes Auto war zu sehen, keine Fahrräder, keine Menschen; nicht ein einziger Laden oder provisorischer Stand säumte den Gehsteig. Keine Dreiräder, hochbeladen mit Waren, keine Flachbettkarren mit tuckernden Zweitaktmotoren, keine Taxis, die auf der Jagd nach Fahrgästen wie Fische umherflitzten. Niemand bog ab, ohne zu blinken, niemand trat, ohne sich umzuschauen, vom Bürgersteig auf die Straße. Noch nie hatte ich eine so friedliche Straße in Peking gesehen, und in den Jahren danach wünschte ich manchmal, ich hätte Zeit gehabt, es zu genießen. Aber ich hatte gerade fünfzig Meter zurückgelegt, als der Prüfer sich wieder meldete.

»Fahren Sie an die Seite«, sagte er. »Sie können den Motor ausmachen.«

Der Prüfer füllte mit schwungvoller Schrift Formulare aus. Seine Zigarette war gerade mal zu einem Viertel abgebrannt. Eines der letzten Dinge, die er mir sagte, war: »Sie sind ein sehr guter Fahrer.«

Der Führerschein wurde unter meinem chinesischen Namen Ho Wei eingetragen. Er war gültig für sechs Jahre, und zum Schutz vor Fälschern war er mit einem Hologramm versehen, das einen Mann zeigte, der auf einem alten Pferdewagen steht. Die Gestalt trug wallende Gewänder und deutete mit einem erhobenen Arm in die Ferne. Im Verlauf jenes Jahres brach ich zu einer Fahrt quer durch China auf.

\* \* \*

Als ich mit meiner Reiseplanung begann, empfahl mir ein Peking-Fahrer *Das Kartenbuch des chinesischen Autofahrers*. Das Buch war erschienen bei einer Firma namens Sinomaps, die das Land in 158 Diagramme aufgeteilt hatte. Es enthielt sogar eine Straßenkarte von Taiwan, die aus politischen Gründen in jedem

Atlas des Festlandes enthalten sein musste, auch wenn niemand, der Sinomaps benutzte, jemals nach Taipei fahren wird. Noch unwahrscheinlicher war, dass ein chinesischer Autofahrer auf die Spratly-Inseln geraten wird, mitten im Südchinesischen Meer, ein Territorium, das sich zur Zeit fünf Länder streitig machen. Die Spratlys haben keine zivilen Bewohner, aber die Chinesen sind von ihrem Anspruch überzeugt, und deshalb enthielt das *Kartenbuch des Autofahrers* eigens eine Seite mit der Inselkette. Das war die einzige Karte ohne Straßen.

Das Studium des Buches weckte in mir den Wunsch, nach Westen zu fahren. Die Karten des Ostens und des Südens machten einen betriebsamen Eindruck – zahllose Städte und ein endloses Gewirr von Straßen. Seit dem Beginn von »Reform und Öffnung«, der von Deng Xiaoping 1978 eingeleiteten Periode marktwirtschaftlicher Veränderungen, hatten die Küstenregionen sich am stärksten entwickelt. Das ganze Land bewegt sich in diese Richtung: Zur Zeit meiner Reise hatten bereits an die hundert Millionen Menschen die Bauernhöfe verlassen, überwiegend in Richtung Südosten, und der gleichmäßige Gang des Landlebens wich stetig der Hast der Fabrikstädte. Im Norden und Westen gab es dagegen noch ausgedehnte Gebiete mit landwirtschaftlicher Nutzung, und die Karten dieser Regionen vermittelten ein Gefühl von Weite, das mich reizte. Es gab weniger Straßen und Städte. Manchmal war die halbe Seite mit Punkten besprenkelt, dem Zeichen für Wüste. Und die Karten im Westen umfassten mehr Raum – im nördlichen Tibet stand eine einzige Seite für ein Fünftel der Landmasse Chinas. Im Buch schien sie die gleiche Größe zu haben wie Taiwan. Auf keiner der Seiten war der Maßstab vermerkt. Hin und wieder gaben winzige Zahlen die Entfernung zwischen Städten in Kilometern an, aber ansonsten war man auf seine Vermutungen angewiesen.

Außerdem waren die meisten Straßen nicht gekennzeichnet. Schnellstraßen erschienen als dicke blaurote Arterien,

während die Nationalstraßen rote Venen waren, die zwischen den größeren Städten verliefen. Provinzstraßen trugen ein schwächeres Rot, und Kreis- und Ortsstraßen waren noch kleiner – winzige Kapillaren, die sich durch abgelegene Gebiete zogen. Die Idee, diesen kleinen roten Straßen zu folgen, gefiel mir, aber keine einzige hatte einen Namen. Die Seite für die Region Peking zeigte sieben Schnellstraßen, zehn Autobahnen und über hundert kleinere Straßen, aber nur die Autobahnen waren nummeriert. Ich fragte den Pekinger Fahrer nach den Kapillaren.

»Solchen Straßen gibt man keine Namen«, sagte er.

»Woher weiß man dann, wo man ist?«

»Manchmal gibt es Schilder, auf denen der Name der nächsten Stadt steht«, sagte er. »Wo es kein Schild gibt, können Sie anhalten und jemanden fragen, wie Sie dorthin kommen, wo Sie hinwollen.«

Die Führerscheinprüfung streifte auch dieses Problem:

352. Wenn ein anderer Fahrer Sie anhält und nach dem Weg fragt, sollten Sie

- a) ihm nicht helfen.
- b) geduldig und zutreffend antworten.
- c) ihm einen falschen Weg nennen.

Tausende von namenlosen Straßen durchzogen die Sinomaps, und es war unmöglich, eine klare Route in den Westen zu finden. Nicht so verwirrend war dagegen ein anders Symbol: 星星. Diese Markierung tauchte an der Nordostküste auf, bei der Stadt Shanhaiguan, und verlief von dort westwärts durch die Provinz Hebei. Sie setzte sich fort in die Provinzen Shanxi und Shaanxi und dann in die Innere Mongolei. Sogar in den Wüsten von Ningxia und Gansu, wo die Sandpunkte so dicht standen wie Sterne, durchbrachen die feinen Linien

von 长城 die Galaxie. Das war ein Teil einer Sinomaps-Karte, der leicht zu verstehen war – schon als Junge hätte ich erkannt, dass es sich um die Große Mauer handelt. In meiner ganzen Kindheit dachte ich, wenn ich eine Karte von China betrachtete: Stell dir vor, du würdest einer Mauer folgen, die sich durch ein ganzes Land zieht!

Irgendwann hatten die Chinesen sogar erwogen, die Große Mauer in eine Straße umzuwandeln. In den zwanziger Jahren richteten chinesische Intellektuelle ihren Blick auf die Vereinigten Staaten, wo das Automobil bereits die Landschaft veränderte. Chinesische Stadtplaner, von denen einige in den Staaten studiert hatten, forderten die Städte auf, ihre alten Stadtmauern niederzureißen und das Material für den Bau von Ringstraßen zu verwenden, die für den Autoverkehr geeignet waren. Bis 1931 hatte sich über zwei Dutzend Städte für diesen Weg entschieden, darunter die im Süden gelegene Stadt Kanton, die über 800 Jahre alte Bauwerke abriß. Unweigerlich richteten die Modernisierer ihre Aufmerksamkeit auf die Große Mauer selbst. Die Shanghaier Zeitung *Shenbao* brachte 1923 einen Artikel von Lei Sheng unter dem Titel »Nutzung von Abfallmaterial für den Bau einer Straße auf der Großen Mauer«. Der Verfasser unterstützte einen Vorschlag der Regierung, das Bauwerk zu erneuern, und sprach von einer »sehr guten Gelegenheit«: »Die Große Mauer verläuft von Shanhaiguan nach Yumenguan; sie ist eine durchgehende, gerade Linie, die sich über Tausende von *li* erstreckt. Würde man sie in eine Straße umwandeln, entstünde eine Verbindung zwischen Peking, Shanxi, Shaanxi und Gansu, die den Handel erleichtern würde ...« Die Diskussion über die Idee zog sich hin. 1931 sprach sich das einflussreiche *Students' Magazine* dafür aus und bemerkte, dass bei den vielen Steinen in der Mauer »kein großes Kapital nötig sein wird, und im Ergebnis schließen wir eine große Lücke der Verkehrsinfrastruktur, die von Osten nach Westen, vom Ozean ins Innere verläuft ...«

Dieser Plan wurde nicht befolgt, sicherlich, weil die Regionen der Großen Mauer so gebirgig und abgelegen sind. Aber siebenzig Jahre später fand ich als Fahrer Gefallen an der Generalroute. Von Osten nach Westen, vom Ozean ins Innere – eine solche Autoreise hatte ich in China schon immer unternehmen wollen. Die Zinnenmuster in meinem *Kartenbuch*  symbolisierten die Mauer; an vielen Stellen sah ich Straßen, die parallel zu ihr verliefen oder sie kreuzten, und meistens waren es Straßen vom Kapillartyp, die zum Teil etliche Kilometer an den Ruinen entlangführten. Die Große Mauer konnte mich durch das kleinstädtische China geleiten; ich konnte sie über die ganze Länge verfolgen bis an den Rand der tibetischen Hochebene. Nachdem ich den Gedanken einmal gefasst hatte, wurde ich ihn nicht mehr los, obwohl Freunde mich davor warnten, lange Strecken allein zu fahren. Aber auch das war in der Prüfung schon behandelt worden:

347. Wenn ein anderer Fahrer mit guten Absichten Sie vor etwas warnt, sollten Sie

- a) aufgeschlossen sein und genau zuhören.
- b) nicht zuhören.
- c) zuhören, aber den Rat nicht beachten.

\* \* \*

In Peking mietete ich mir einen Wagen und nahm Kurs auf Shanhaiguan, eine Stadt an der Küste, wo die Große Mauer auf die Bohai-See trifft. Von dort aus fuhr ich westwärts durch die Provinz Hebei. Es war Herbst, und die meisten Feldfrüchte waren schon geerntet; nur der Mais stand noch hoch auf den Feldern. Alles andere lag auf der Straße ausgebreitet – gesprenkelte Bahnen aus Erdnüssen, hier und da kleine Berge aus Sonnenblumenkernen, leuchtend rote Chilis, fächerartig

verteilt. Die Bauern breiteten die Früchte sorgsam am Rand des Asphalts aus, weil er die beste Fläche zum Trocknen und Sortieren bot. Das ungedroschene Getreide schütteten sie mitten auf die Straße, damit Autos darüberfahren. Das war verboten – nichts verstößt so offen sowohl gegen die Verkehrssicherheit als auch gegen die Lebensmittelhygiene. Im ländlichen China wird es dennoch weithin geduldet, denn das Dreschen ist am einfachsten, wenn ein anderer die Arbeit übernimmt. Anfangs fiel es mir jedoch schwer, über Nahrung hinwegzufahren. An meinem ersten Reisetag brachte ich den Wagen vor jedem Haufen mit kreischenden Bremsen zum Stehen, kurbelte das Fenster hinunter und fragte: »Darf ich da drüberfahren?« Die Bauern riefen ungeduldig: »Los, los, los!« Und so fuhr ich dann, wobei Hirse, Sorghum und Weizen unter meinen Rädern knisterten. Am zweiten Tag fragte ich nicht mehr, am dritten Tag lernte ich, beim Anblick von Getreide zu beschleunigen.

Wenn ich auf einen Haufen zufuhr, trat ich aufs Gas – krach! knirsch! –, und im Rückspiegel sah ich dann, wie die Leute sich mit Rechen und Besen auf die Straße stürzten. Das war mein Anteil an der herbstlichen Arbeit – eine Durchfahr-Ernte.

Die Berge von Hebei sind steil, das Gestein liegt offen zu-tage, und ich fuhr durch Dörfer mit felsigen Namen: Ochsenherzberg, Zweigipfeldorf, Berggeisttempel. Die Große Mauer beschattete diese Kleinstädte mit ihren roten Ziegeldächern. Die Befestigungen folgten gewöhnlich der Kammlinie, hoch über den Feldern, und ich bekam sie auf der kurvenreichen Fahrt durch die Berge immer wieder flüchtig zu sehen. Die Ming-Dynastie hatte diese Bauten errichtet, überwiegend im 16. Jahrhundert, und sie hatte gute Arbeit geleistet, denn das Steinfundament und die grauen Ziegelmauern schmiegen sich noch immer fest an den Bergkamm. Manchmal tauchte die Mauer in ein Tal hinab, und an diesen tiefen Stellen war das Bauwerk so sauber abgeerntet worden wie die Felder. Die Ziegelverblendung war völlig verschwunden; übriggeblieben

waren nur noch das Fundament und die Mauerfüllung aus gestampfter Erde, durch die Witterung pockennarbig geworden und zerbröselnd. Diese nackte Mauer durchquerte die Talsenke und kletterte wieder die Berge hinauf, bis schließlich von einer bestimmten Höhe ab die Ziegelverblendung wieder auftauchte. Auf beiden Seiten des Tales verlief die Grenze der Zerstörung in gleicher Höhe, so als markiere sie den Höchststand einer großen Sturzflut, die durch Hebei gebraust war. Diese Flut war aber von Menschen gemacht, und der Wasserpegel war ein Maß der Motivation. Er zeigte genau an, wie hoch die Menschen für kostenlose Ziegel zu klettern bereit waren.

In dem Dorf Yingfang machte ich halt, um einen dieser kahlen Abschnitte zu besichtigen, und auf dem Weg dorthin gesellte sich ein Bauer namens Wang Guo'an zu mir. »Als ich jung war, war sie in besserem Zustand«, sagte er. »Viel wurde während der Kulturrevolution abgerissen.«

Er führte mich hinter sein Haus, wo alte Ziegel säuberlich zu über einen Meter hohen Stapeln aufgeschichtet waren. »Die sind von der Großen Mauer«, sagte er. »Man sieht es an dem Mörtel – solch ein Mörtel wurde früher benutzt. Sie stammen von einem großen Turm im Dorf.«

Als ich ihn fragte, ob die Dorfbewohner noch immer die Befestigungen demontieren, schüttelte er den Kopf. »Das lässt die hiesige Verwaltung nicht mehr zu«, sagte er. »Diese Ziegel wurden vor vierzig Jahren beschafft und für den Bau eines Hauses verwendet, das vor kurzem abgerissen wurde. Wir werden jetzt etwas anderes daraus bauen.«

In diesen dichtbevölkerten Landschaften konnte alles zu irgendetwas nutze sein. Hebei ist ungefähr so groß wie der Bundesstaat Washington, aber die Bevölkerungszahl ist mehr als elfmal so hoch – insgesamt 68 Millionen. In die Berge wurden Ackerterrassen geschnitten, auf den Straßen werden Früchte getrocknet, vorbeifahrende Autos dienen als Drescher. Ist eine Mauer in der Nähe, wird sie genutzt, bisweilen zweimal.

Körperlich gesunde Menschen führen nicht selten ein Doppelleben; nachdem sie den Acker bestellt haben, gehen sie in die großen Städte. Dort arbeiten sie im Hochbau oder im Straßenbau oder am Fließband in einer Fabrik. Die höchste Zahl von Jobs, die ich auf einer einzigen Visitenkarte aufgelistet sah, war 27. Das war in der Provinz Shanxi, gleich hinter der Grenze von Hebei, und ich lernte den Mann auf einer Beerdigung kennen.

In diesem Teil Chinas haben selbst Beerdigungen etwas Geschäftiges an sich, und überall im Norden musste ich aus Rücksicht auf Leichenprozessionen anhalten. Sie fanden auf der Straße statt, so öffentlich wie das Dreschen, und gewöhnlich wurde ich zum anschließenden Leichenschmaus eingeladen. Es war möglich, quer durch Hebei und Shanxi von einer Beerdigung zur nächsten zu fahren, und es gab sogar Leute, die so lebten – eine endlose Autoreise, auf der jeder Halt gleichbedeutend war mit der ultimativen Endstation eines anderen. In der Stadt Xinrong lernte ich Wei Fu und seine Frau kennen, die sich darauf spezialisiert hatten, bei Gedenkfeiern Stücke aus der traditionellen Shanxi-Oper darzubieten. Sie fuhren einen alten Pritschenwagen der Marke Beijing, dessen Ladefläche sie für Aufführungen hergerichtet hatten. In Xinrong parkten sie auf der Hauptstraße, zogen die Handbremse an, nahmen die Plane ab, bauten ein Sonnendach auf und installierten zwei riesige Peavey-Lautsprecher. In einer knappen halben Stunde war die Bühne fertig, und auf der Straße versammelten sich Hunderte von Zuschauern. Die Beerdigung war ein Ereignis von sieben Tagen, und der besondere Aufwand erklärte sich damit, dass dem Toten das größte Geschäft in Xinrong gehört hatte, das Glücksquell-Kaufhaus. Die Familie hatte den Sarg des Mannes direkt am Eingang aufstellen lassen, und selbst im Tod machte er noch ein gutes Geschäft, weil die Menge von der Straße in das Kaufhaus strömte, sich am Sarg vorbeidrängte und Snacks kaufte, die sie verzehrte, während sie der Oper lauschte.

Am nächsten Tag stieß ich zu einer weiteren Beerdigung, unmittelbar nach der Grablegung. Es war auf dem Lande, auf einer weiten Ebene, deren Wahrzeichen ein hoher Meldeturm der Großen Mauer war. Es gab keine größeren Städte in der Nähe – in China, wo das Gesetz für die meisten Bürger die Einäschierung vorschreibt, sind Beerdigungen nur in abgelegenen ländlichen Regionen erlaubt. Unter dem Turm hatten sich zwanzig Männer und Frauen versammelt, gekleidet in weißes Sackleinen, das in der Taille durch ein rotes Seil zusammengehalten wurde. In der Ferne verkündete ein riesiges Schild eine staatliche Propagandaparole: »Wer den Ackerboden schützt, der schützt unsere Lebensgrundlagen«.

Ich wurde von dem einzigen Anwesenden begrüßt, der nicht das weiße Trauergewand trug. Er war 69 Jahre alt und rundlich, und er trug einen blauen Anzug und eine Mütze. Sein rundes Mondgesicht glänzte vor Schweiß. Er zeigte das breiteste Lächeln, das ich seit der Beerdigung vom Vortag gesehen hatte, als ich mit Wei Fu, dem Leiter der Operntruppe, geplaudert hatte. Bei einer chinesischen Beerdigung gibt es immer mindestens einen, der fröhlich ist.

»Kommen Sie her, kommen Sie her!«, sagte der rundliche Mann und zog mich am Arm. »Wir sind fast fertig!«

Er überreichte mir eine laminierte Visitenkarte. Die Vorderseite zeigte zwei einander umfassende Hände von Geschäftsleuten und dazu die Worte:

Zhang Baolong

Fengshui-Meister

Dienste für die gesamte Länge des Drachens,  
von Anfang bis Ende

Fengshui-Meister befassten sich von jeher damit, das Verhältnis zwischen Bauten und Landschaft zu bewerten, um Harmonie

zwischen dem Natürlichen und dem Menschengemachten herzustellen. Die Auffassungen dieser Schule hatten einst großen Einfluss auf militärische und politische Dinge gehabt. Die Ming-Dynastie hatte es zum Beispiel vermieden, einen dreißig Kilometer langen Bergrücken nordwestlich von Peking wegen der Nähe zu den kaiserlichen Gräbern mit der Großen Mauer zu bebauen. Strategisch eignete er sich hervorragend für Verteidigungsanlagen, aber Fengshui-Meister hielten ihn für eine *longmai*, eine »Drachenader«. Ein die Ader verletzendes Bauwerk konnte den Ming Unglück bringen, und daher ließ man den Bergkamm in Ruhe. Der Kaiser machte sich die Mühe, weiter nördlich Mauern zu errichten, wo das Gelände nicht so leicht zu verteidigen war und stärkere Befestigungen verlangte.

Als die Kommunisten 1949 an die Macht kamen, griffen sie viele kulturelle Traditionen als abergläubisch an, darunter die Religion, die Wahrsagerei und die Fengshui-Analyse. Auch nachdem die Reformen von Deng Xiaoping zu größerer Toleranz geführt hatten, kamen manche Gebräuche nicht mehr auf die Beine; der Taoismus zum Beispiel findet im heutigen China wenig Anhänger. Der Glaube an Fengshui hat sich jedoch als unverwüstlich erwiesen, hauptsächlich wegen des Zusammenhangs mit Geschäften. Gutes Fengshui kann Glück bedeuten, und für eine fachkundige Analyse ist man auch bereit, etwas springen zu lassen. Zhang Baolong war einer der neuen Meister – mit der Marktwirtschaft konnte er ebenso geschickt umgehen wie mit der Geographie. Seine Visitenkarte führte 27 verschiedene Dienste an, von der »Auswahl des Ehegatten« bis zur »Wahl der Grabstätte« – dies stand für die »gesamte Länge des Drachens«. Zu seinem Angebot gehörte ferner das Einsetzen von Holzbalken für Häuser, die Bestimmung des Standorts für ein Bergwerk und die Behandlung »ungewöhnlicher Krankheiten«. Er baute Särge. (»Das Holz müssen Sie selbst liefern.«) Er half bei der Beschaffung von Hochzeitslimousinen. Bei der Dienstleistung Nr. 21 auf seiner Karte ging es darum, Gebeine

umzubetten, eine nicht ungewöhnliche Aufgabe in einem Land, das einen Bauboom erlebt.

»Diesen Platz habe ich ausgewählt!«, sagte der Mann stolz und deutete auf den Fleck mit der frisch ausgehobenen Erde. Vor dem Grab machten die Trauernden der Reihe nach ihren Kotau: Sie knieten nieder, verbrannten ein Bündel Totengeld und stießen, während sie mit dem Kopf auf den Boden schlugen, Klagelaute aus. An meiner Gegenwart schien niemand Anstoß zu nehmen. Im Norden Chinas hatte ich die Erfahrung gemacht, dass die Teilnehmer an Bestattungen sich durchweg einladend verhalten, wohl auch, weil sie selten Ausländer sehen. Dennoch dämpfte ich meine Stimme, um zu fragen: »Wer wird denn begraben?«

Zhang Baolong schien meine Frage jedoch zu überhören; er sprach noch immer über Fengshui. »Es ist ostwestlich ausgerichtet«, fuhr er fort, auf das Grab deutend. »Mit dem Kopfe im Westen und dem Fußende im Osten. Und der Baum, den ich gepflanzt habe, ist eine Pappel. Für Männer pflanzen wir Pappeln, für Frauen Weiden, damit die Seele weiß, wo das Grab ist. Dieser spezielle Platz eignet sich aus vielen Gründen. Die Lage des Meldeturms dort ist zum Beispiel sehr wichtig. Dieser Platz ist gut, weil er hochgelegen ist, und der Bach dort, der nach Osten fließt, führt Wasser. Und oberhalb steht der Meldeturm, der das Grab schützt. Wer hier begraben liegt, wird viele begüterte Nachfahren haben, die es im zivilen, militärischen und wissenschaftlichen Bereich weit bringen werden.«

Die Männer waren fertig mit ihrem Kotau, jetzt waren die Frauen an der Reihe: Eine nach der anderen senkte ihren Kopf zu Boden. Die Frauen jammerten lauter, und ihre Wehklagen hallten über das ganze Tal.

»Mein Vater und mein Großvater waren beide Fengshui-Meister«, fuhr Zhang fort. »Das ist Tradition in meiner Familie. Und alle haben ein langes Leben. Mein Vater wurde fünfund-

neunzig, und meine Mutter war achtundneunzig, als sie starb. Meine Großmutter wurde neunundneunzig!«

Die Totenklage wurde lauter. Ich fragte mich, ob es nicht vielleicht eine bessere Gelegenheit gäbe, über Langlebigkeit zu sprechen, aber Zhang redete unbeirrt weiter. »Ich habe drei Söhne und drei Töchter«, sagte er. »Meine Söhne sind ebenfalls Fengshui-Meister! Und eine meiner Töchter« er strahlte, vielleicht beim Gedanken an die Sicherheit in dieser Welt und der nächsten »ist Krankenschwester!«

\* \* \*

Auf der Fahrt durch Hebei und Shanxi hatte ich ideales Wetter – morgens war es frisch, und die Sonne warf ein klares Licht auf die Terrassenfelder. Meistens wurde ich früh wach, aber ich hatte keinen festen Plan. Ich versuchte, mich in Sichtweite der Großen Mauer zu halten, und wann immer mich etwas interessierte, machte ich halt. Ich fuhr einfach los und klärte die weitere Route unterwegs; an manchen Tagen legte ich nur gut 300 Kilometer zurück. Auf dem Lande kommt man nur langsam voran, weil immer wieder etwas dazwischenkommt – die Bauern breiten das Getreide zum Dreschen auf der Straße aus, eine Schafherde kreuzt die Fahrbahn, oder ein Leichenzug hält einen auf. Auch die Straßen an sich waren völlig unvorhersehbar. Ein schmaler roter Strich auf meiner Sinomaps-Karte konnte sich als eine nagelneue Asphaltstraße entpuppen, aber genauso gut konnte es sich um einen Feldweg oder gar um ein trockenes Bachbett handeln. An vielen Stellen waren Ausbesserungsarbeiten im Gange. Seit 1998 hatte die chinesische Regierung viel in die ländlichen Straßen investiert, unter anderem als Reaktion auf die asiatische Finanzkrise, und dieses Projekt war noch im Gange, als ich meine Reise antrat.

Im modernen China war der Straßenbau des Öfteren das Mittel der Wahl, um der Armut oder einer Krise zu begegnen.

Das erste große Programm zum Bau von Autostraßen begann 1920, als der ganze Norden infolge einer Dürre von einer schrecklichen Hungersnot heimgesucht wurde. Es war schwierig, Nahrung zu den Hungernden zu bringen, weil das noch aus kaiserlicher Zeit stammende Straßennetz für Pferdegespanne ausgelegt war. Das amerikanische Rote Kreuz unterstützte den Bau moderner, für Lastwagen und Automobile geeigneter Straßen, und im Oktober 1920 begannen die Bauarbeiten in der Provinz Shandong. Zur Arbeit wurden die Bauern aus der Umgebung herangezogen, von denen viele dem Verhungern nahe gewesen waren; auf den neuen Straßen konnten die Lastwagen mit Nahrungsmitteln zu ihnen gelangen. Der amerikanische Ingenieur Oliver J. Todd, der das Shandong-Projekt leitete, schätzte, dass auf diese Weise eine halbe Million Menschen direkt oder indirekt mit Nahrung und Brennstoff versorgt wurde.

Das Straßenbauprogramm des Roten Kreuzes erstreckte sich schließlich auf vier nördliche Provinzen, und es war so erfolgreich, dass die chinesische Regierung Todd in ihre Dienste berief. Er blieb achtzehn Jahre und leitete den Fernstraßenbau im ganzen Land. Bei einem einzigen Projekt im Jahr 1928 standen ihm 200000 Arbeiter zur Verfügung, mehr Leute, als damals am Straßennetz der Vereinigten Staaten beschäftigt waren. Die Zahl der Personenwagen in China blieb gering – 1922 gab es in Peking rund 1500 –, aber das Interesse war lebhaft. In chinesischen Städten fanden Automobilausstellungen statt; die Shanghaier Zeitung *Shenbao* brachte wöchentlich eine »Automobil-Beilage«. Im Jahr 1935 besaß China 80000 Kilometer guter, nicht asphaltierter Straßen, und es war nur eine Frage der Zeit, bis das Land einen Autoboom erleben würde.

Dieser Boom wurde dann allerdings um über ein halbes Jahrhundert verschoben. Die japanische Invasion lähmte den jungen Automarkt, und nachdem Mao an die Macht gekommen war, machte das kommunistische Wirtschaftssystem es den Menschen jahrzehntelang unmöglich, sich ein Auto

zu kaufen. Das ländliche Straßennetz stagnierte, und erst in den Reformjahren konnte die Regierung diese Infrastruktur in größerem Stil ausbauen. Den Anstoß gab, so wie einst die Hungersnöte, die asiatische Finanzkrise, und wenn dabei auch die Stützung der Konjunktur im Vordergrund stand, so sah die Regierung doch zugleich eine Gelegenheit, den lange aufgeschobenen Autoboom endlich in Schwung zu bringen. Die Geschichte wiederholte sich. Dies war Chinas zweite Welle von Autopionieren, und sie fingen praktisch von vorn an. Im Jahr 2001, als ich meinen Führerschein machte, hatte das Land über 1,2 Milliarden Einwohner, aber weniger als zehn Millionen Personenwagen. Auf 128 Menschen kam ein Fahrzeug – das entsprach dem Stand der Vereinigten Staaten im Jahr 1911.

Für meine Reise mietete ich bei einer Pekinger Firma namens »Hauptstadt-Autos« einen in China gebauten Jeep Cherokee. Es war eine junge Branche – noch fünf Jahre zuvor wäre kaum jemand auf die Idee gekommen, sich für einen Wochenendausflug ein Auto zu mieten. Inzwischen hatte sich das Geschäft jedoch entwickelt, und meine örtliche Niederlassung von Hauptstadt-Autos verfügte über eine Flotte von rund fünfzig Fahrzeugen, überwiegend Volkswagen Santanas und Jettas, die in China gebaut wurden. Es waren kleine Limousinen, die auf demselben Basismodell beruhten wie der VW Fox, der früher in den USA verkauft wurde. Bei Hauptstadt-Autos mietete ich für Wochenendausflüge oft einen Jetta, und dabei lief ein kompliziertes Ritual ab. Erst füllte ich einen Berg von Papieren aus und zahlte meine 25 Dollar pro Tag. Dann öffnete der Chefmechaniker den Kofferraum, um zu beweisen, dass ein Ersatzreifen und ein Wagenheber an Bord waren. Schließlich wurde der Jetta von außen besichtigt, und eventuelle Dellen und Kratzer wurden in einer Umrisskizze des Wagens festgehalten. Das nahm oft eine ganze Weile in Anspruch – im Pekinger Verkehr geht es unsanft zu, und es oblag mir, jeden Kratzer an der Tür und jede Delle in der Stoßstange einzuzeichnen. Nachdem

der bereits vorhandene Schaden dokumentiert war, schaltete der Mechaniker die Zündung ein und zeigte mir die Tankuhr. Mal war der Tank zur Hälfte, mal nur zu einem Viertel gefüllt. Gelegentlich schaute er genau hin und verkündete: »Drei Achtel.« Meine Pflicht war es, den Wagen mit genau derselben Tankfüllung zurückzugeben. Von Woche zu Woche stimmte es nie genau, und eines Tages beschloss ich, etwas für die junge Branche zu tun.

»Wissen Sie«, sagte ich, »Sie sollten alle Wagen nur mit vollem Tank vermieten und vom Kunden verlangen, dass er ihn voll zurückgibt. So machen das die Autovermietungen in Amerika. Es ist viel einfacher.«

»Das würde hier nie funktionieren«, sagte Herr Wang, der gewöhnlich den Papierkram für mich erledigte. Er war der freundlichste der drei Männer, die im Kundenzentrum von Hauptstadt-Autos saßen und um die Wette qualmten. Hinter ihrem Rauchsleier war an der Wand ein Plakat zu erkennen, das die Kundeneinschätzung der Firma verriet:

Bewertung der Kundenzufriedenheit: 90 %

Leistungsbewertung: 97 %

Bewertung der gebührenden Ausdrucksweise: 98 %

Bewertung der DienstEinstellung: 99 %

»Das funktioniert vielleicht in Amerika, aber nicht hier«, fuhr Herr Wang fort. »In China würden die Leute das Auto leer gefahren zurückgeben.«

»Dann verlangen Sie einen Zuschlag fürs Auftanken«, erklärte ich. »Machen Sie das zur Regel. Wer sie nicht befolgt, zahlt einen Zuschlag. Dann werden die Leute es kapiieren.«

»Chinesen würden das niemals tun!«

»Bestimmt würden sie es tun«, sagte ich.

»Sie verstehen die Chinesen nicht«, meinte Herr Wang lachend, und die anderen nickten zustimmend. Als Ausländer

hatte ich das oft zu hören bekommen, und damit war die Diskussion beendet. Die Chinesen hatten den Kompass, das Papier, die Druckerpresse, das Schießpulver, den Seismographen, die Armbrust und den Regenschirm erfunden; im 15. Jahrhundert waren sie bis nach Afrika gesegelt; sie hatten die Große Mauer errichtet; in den letzten zehn Jahren hatten sie ihre Wirtschaft in einem Tempo ausgebaut, das man in den entwickelten Ländern noch nicht erlebt hatte. Sie waren in der Lage, einen Mietwagen mit genau drei Achteln einer Tankfüllung zurückzugeben, aber den Tank vollzumachen überstieg offenbar ihre kulturellen Möglichkeiten. Wir haben noch öfter darüber gesprochen, aber irgendwann ließ ich das Thema fallen. Mit einem so freundlichen Menschen wie Herrn Wang konnte man nicht streiten.

Besonders gutgelaunt wirkte er immer, wenn ich einen frisch beschädigten Wagen zurückgab. In den Staaten hatte ich nie einen Unfall gehabt, aber Peking war etwas anderes. Als ich zum ersten Mal in der Hauptstadt war und herumlief, fiel mir das grobe körperliche Verhalten der Fußgänger auf – dauernd wurde ich angerempelt. In einer Stadt mit dreizehn Millionen Einwohnern lernt man, mit solchen Kontakten zu rechnen, und als ich meinen Führerschein hatte, erkannte ich, dass es mit dem Autofahren nicht anders ist. Die ersten Male, als ich einen Jetta mit Beulen zurückbrachte, fühlte ich mich schrecklich; nach dem vierten oder fünften Mal hatte ich mich daran gewöhnt. Ich fuhr andere Autos an, andere Autos fuhren mich an. Wenn es eine Beule gab, regelten wir das auf der Straße, so wie es alle in China machen.

Einmal fuhr mir jemand in der Nähe des Lamatempels in der Pekinger Innenstadt in meinen Mietwagen. Ich stieg aus, um den Schaden zu besichtigen; der andere Fahrer sagte, statt sich vorzustellen, sofort: »Hundert Yuan.« Das entsprach ungefähr zwölf Dollar und war allgemein der Ausgangspunkt für eine mittlere Pekinger Beule. Als ich Herrn Wang dieses An-

gebot telefonisch übermittelte, war seine umgehende Antwort: »Verlangen Sie zweihundert.« Ich verhandelte ungefähr fünf Minuten, bis der andere Fahrer sich schließlich bereit erklärte, 150 zu zahlen. Herr Wang war zufrieden; er wusste, dass man nie genau das bekommt, was man verlangt hat. Und jeder Unfall hatte etwas Positives – Beulen waren ein gutes Geschäft. Diese Geschäfte werden ohne Papierkram abgewickelt, und ich hatte den Verdacht, dass die Männer am Schalter bei Hauptstadt-Autos das Geld zuweilen in die eigene Tasche steckten.

Ein andermal war ich nördlich von Peking auf dem Lande unterwegs, als ich einen Hund überfuhr. Das Tier flitzte hinter einem Haus hervor und stürzte auf meinen Jetta zu; ich wich aus, aber es war zu spät. So etwas passierte häufig, weil die Hunde genau wie Menschen in China an Autos noch nicht gewöhnt waren. Als ich den Wagen zurückgab, schien Herr Wang befriedigt zur Kenntnis zu nehmen, dass die Kunststoffabdeckung des rechten Blinklichts kaputt war. Er fragte mich, was ich erwischt hatte.

»Einen Hund«, sagte ich.

»*Gou mei wenti?*«, sagte er. »Der Hund hat wohl nichts abbekommen, oder?«

»Doch, er hat was abbekommen«, antwortete ich. »Er ist tot.«

Das Lächeln von Herrn Wang verstärkte sich. »Haben Sie ihn gegessen?«

»So ein Hund war es nicht«, sagte ich. »Es war einer von diesen winzigen Hündchen.«

»Manchmal erwischt ein Fahrer einen Hund«, erklärte Herr Wang. »Dann wirft er ihn in den Kofferraum, fährt nach Hause und brät ihn.« Ich konnte nicht erkennen, ob er einen Witz machte. Er besaß selbst einen Hund, aber das heißt in China nicht unbedingt, dass man sich in seiner Ernährung entsprechende Einschränkungen auferlegt. Für die Blinklichtabdeckung berechnete er mir zwölf Dollar – genauso viel wie für eine Beule mittlerer Größe.

Ich wurde nie gefragt, wo ich mit dem Jeep hinfuhr. Der Mietvertrag enthielt ein ausdrückliches Verbot, die Region Peking zu verlassen, aber ich beschloss, mich darüber hinwegzusetzen – wie weit ich gefahren war, würden sie erst bei der Rückgabe anhand des Kilometerzählers merken. Wenn man in China lebt, kommt man nicht umhin, Vorschriften zu ignorieren, und es gehört zu den Grundwahrheiten, dass Verzeihen leichter fällt als Erlauben. Der Jeep war das größte Fahrzeug, ein Cherokee 7250, und sie machten mir einen Sonderpreis von dreißig Dollar pro Tag. Er war weiß, mit roten Verzierungen an den Seiten, und die Türen zierten die englischen Worte »City Special«. Der Name war treffend, denn in rauem Gelände taugte das Ding nichts, weil es nur Hinterradantrieb hatte. Ich war mir sicher, dass ich irgendwann auf meiner Reise in Schlamm, Sand oder Schnee steckenbleiben würde, aber es war sinnlos, sich jetzt darüber Sorgen zu machen, denn etwas Besseres hatte Hauptstadt-Autos nicht zu bieten. Auf jeden Fall konnte ich, wenn ich im Westen in Schwierigkeiten geraten sollte, jederzeit Herrn Zhang, den Fengshui-Meister, anrufen. Auf seiner Visitenkarte bot er als Dienstleistung Nr. 22 »Autos und Lastwagen abschleppen« an, aufgeführt zwischen »Gebeine abholen« und »Hörner und Trommeln spielen«.

\* \* \*

Nach Westen zu war die Straße stetig angestiegen, und jetzt hatte ich im Norden der Provinz Shanxi eine Höhe von über 1200 Metern erreicht. Aus der dünnen staubigen Landschaft erhoben sich niedrige braune Kuppen, durchzogen von wasserlosen Bachbetten, die sich in ihre Flanken eingegraben hatten. Es war, als sei den Bergen jeglicher Glanz genommen worden, als sei die Farbe von den Hängen gespült worden und habe sich in den Feldern gesammelt, wo die Bauern dabei waren, Süßhafer zu ernten. Nur diese Täler zeigten lebhaftere Farben: das tiefe

Grün der Feldfrüchte, den dunklen Schimmer der Bewässerungskanäle und das leuchtende Blau der Baumwolljacken, die von älteren Chinesen auf dem Lande noch immer häufig getragen wurden. Die Landschaft war jedoch von einer schlichten Schönheit, und zum ersten Mal empfand ich sie als offen – eine Vorahnung der großen Steppen Zentralasiens.

Im Talgrund erhoben sich allenthalben die Überreste von Meldetürmen. Sie bestanden aus gestampfter Erde, in derselben staubigbraunen Farbe wie die Hügel, und sie waren über sechs Meter hoch. Manche Dörfer waren gänzlich von alten Verteidigungsanlagen umringt. Nach Norden zu waren es nur rund dreißig Kilometer bis zur Inneren Mongolei, und die Provinzgrenze war auf meiner Karte durch ein vertrautes Symbol markiert: .

Beim letzten Dorf vor der Grenze hielt ich an. Der Ort hieß Ninglu Bu – in dieser Region tragen viele Ortsnamen den Zusatz *bu*, der »Festung« bedeutet, weil sich dort ehemals Garnisonen der Ming-Dynastie befanden. In Ninglu erhob sich mitten im Ort eine alte Festung, und das Dorf war umgeben von Erdwällen. Diese Befestigungen überragten völlig die schlichten Häuser der heute gerade mal 120 Bewohner.

Wenn ich in Dörfern mit alten Ruinen haltmachte, fragte ich oft, ob jemand deren Geschichte kenne. In Ninglu ging eine Gruppe älterer Männer auf dem Dorfplatz sofort darauf ein. »Sprechen Sie mit dem Alten Chen«, sagte einer, und ein anderer schlurfte davon, um ihn zu holen. Fünf Minuten später kreuzte Chen Zhen auf. Er war 53 Jahre alt, hatte ein sonnengegerbtes Gesicht und kurzgeschnittene graue Haare. Er trug eine dunkle Polizistenhose, ein grünes Hemd mit den Goldknöpfen der Volksbefreiungsarmee und eine blaue Uniformjacke mit Epauletten auf den Schultern und Ärmelstreifen. Auf dem Lande tragen Männer oft überzählige Armee- und Polizeiuniformen, weil die billigen Kleidungsstücke praktisch sind. Meistens passen die Teile nicht zusammen, und sie sind zu

groß dem Alten Chen hingen die Ärmel bis zu den Fingerspitzen. Es schien, als habe er die Kluft geerbt, so wie Ninglu seine Erdwälle geerbt hatte – das Ganze, von den schlabbrigen Jacken bis zu den zerbröckelnden Befestigungen, hätte zu den Hinterlassenschaften einer geschlagenen Armee gehören können, die alles preisgegeben hatte und nach Süden geflohen war.

Er stand stocksteif da, während ich mich vorstellte. Ich erklärte, ich sei aus Peking gekommen und interessiere mich für die Große Mauer, und fragte ihn dann, ob er etwas über die Geschichte des Dorfes wisse. Der Alte Chen hörte aufmerksam zu und räusperte sich. »Kommen Sie mit«, sagte er, »ich habe Informationen.«

Er führte mich zu einer Gruppe von Häusern mit Lehmwänden und ließ mich in das größte davon eintreten. Der Raum wurde fast gänzlich von einem *kang* ausgefüllt, dem in Nordchina gebräuchlichen Ofenbett, das im Winter von unten durch die heiße Abluft einer Feuerstelle beheizt wird. Aber noch hatten wir Herbst, und der Alte Chen sparte sein Brennholz auf. Im Raum war es kalt. Chen schenkte mir eine Schale Tee ein, an der ich mir die Hände wärmte. Dann trat er an einen Schrank und holte aus einer Schublade einen Band aus dünnem Reisepapier hervor, den er mir stolz überreichte. Auf dem Vorderdeckel prangte ein handgeschriebener Titel:

Die Annalen von Ninglu Bu  
Untersuchung erstellt am 22. Januar 1992

Auf Seite 1 stand in der sorgfältigen Handschrift des Alten Chen: »Der Stadtwall wurde im 22. Jahr des Kaisers Jiajing (1543) errichtet und im ersten Jahr des Kaisers Wanli (1573) mit gebrannten Ziegeln umhüllt.« Ich durchblätterte das Buch Dutzende von Seiten, Hunderte von Daten. Es gab Karten: Eine Seite mit der Überschrift »Große Mauer« zeigte kreuz und quer verlaufende breite blaue Striche und Kreise.

»In dieser Gegend gibt es dreiunddreißig Meldetürme«, sagte der Alte Chen und deutete auf die Kreise. »Die sind von den Ming. Die Ming-Mauer verläuft entlang der Grenze zur Inneren Mongolei. Es gibt in dieser Gegend aber noch andere Mauern von anderen Dynastien.«

Er zog eine andere Schublade auf, entnahm ihr eine graue Tonscherbe und reichte sie mir. In meiner Handfläche fühlte sich der gehärtete Ton kühl an. »Was glauben Sie, aus welcher Dynastie sie ist?«, fragte er.

Als ich ihm gestand, dass ich keine Ahnung hätte, wirkte er enttäuscht. »Falls Sie noch einmal wiederkommen, könnten Sie einen Archäologen mitbringen«, sagte er. »Ich weiß, wo man eine Menge von diesen Töpferwaren findet, aber ich weiß nicht, aus welcher Dynastie sie sind.« Schatzsucher, erklärte er, hätten in der Gegend unbeschädigte Töpferwaren und bronzene Artefakte gefunden. »Die guten wurden alle verkauft«, sagte er. »Niemand unterbindet das.«

Forschen war sein Hobby – er war Bauer und hatte früher als Parteisekretär gedient, auf dem höchsten Posten der Kommunistischen Partei im Dorf. Jetzt war er Rentner, aber er besaß immer noch 0,8 ha Land, und zwar mit Kartoffeln. Er besaß fünf Schafe. Sein Jahreseinkommen betrug rund 200 Dollar, und er war nur sechs Jahre zur Schule gegangen, aber in Geschichte hatte er sich gebildet, so gut er konnte. Seit dem Ruhestand hatte er oft das 24 Kilometer entfernte Bezirksarchiv von Zuoyun aufgesucht. Dort stöberte er Informationen über die örtlichen Befestigungen auf, und auf Fahrten durch den Bezirk versuchte er, vorgefundene Ruinen den historischen Beschreibungen zuzuordnen. Er hatte auch die betagten Einwohner von Ninglu befragt, von denen einige sich noch an den Krieg gegen die Japaner erinnerten, als man Ziegel aus der Garnisonsmauer der Ming-Zeit entnommen und zum Hausbau verwendet hatte. Ich fragte ihn, warum er diese Mühe auf sich genommen hatte. »Weil es sonst niemand machte«, sagte er.