

Unterwegs auf einem Rad

Personenbeförderung per Schiebkarren im vorindustriellen China*

VON NANNY KIM

Überblick

Der Beitrag nimmt ein oft bemerktes, aber selten zur Kenntnis genommenes Beförderungsmittel in den Blick. Er zeigt die weite Verbreitung der Schiebkarre für alle Bevölkerungsgruppen, für die repräsentative Verkehrsmittel nicht bezahlbar, nicht wichtig oder zu unbequem waren, darunter auch einfache Frauen, Touristen und Händler. Im Folgenden werden historische Veränderungen, konkrete Praktiken und regionale Transportsysteme untersucht. Mit dem Schwerpunkt auf der späten Kaiserzeit (1368-1911) wird argumentiert, dass es sich bei der großrädrigen, überbauten Schiebkarre der Nordchinesischen Tiefebene und angrenzender Regionen um ein eigenständiges Fahrzeug handelte. Seine Verbreitung stellte eine ökonomische Antwort auf die Ausdehnung intensiver Landwirtschaft und der Straßentransportsysteme dar, in deren Folge die Kosten für tierische Arbeitskraft stetig stiegen und die Straßen angesichts des wachsenden Drucks auf nutzbare Flächen zugunsten angrenzender Felder verschmälert wurden.

Abstract

This paper explores history, technology and concrete uses of a vehicle that is frequently mentioned in passing but rarely noticed. Focusing on the late imperial period, the investigation shows wheelbarrows in common use by groups who did not have the means or the necessity for high status means of transport, or who simply found them inconvenient, including women of non-elite status, tourists and tradespeople. This paper argues that the large, housed-wheelbarrow of the North China Plain and adjoining regions in fact is a vehicle in its own right, different from other wheelbarrows. The increasing popularity of one-wheeled transport was an economic response in an intensive agricultural system and transport systems facing increasing costs for animal labour and pressure on the land that encouraged the narrowing of roads.

* Für die Unterstützung meiner Beschäftigung mit chinesischer Transportgeschichte und für wichtige Anregungen zur gesellschaftlichen Bedeutung der Schiebkarre danke ich Mareile Flitsch.

Die weite Verbreitung der Schiebkarre im Personentransport erschien China-reisenden des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts nahezu ausnahmslos als Inbegriff exotischer Armut und Rückständigkeit. Assoziationen mit dem Primitiven, die dem Vehikel anhafteten, trugen zum verallgemeinernden und statischen Blick bei. So finden sich auch am Ende des 20. Jahrhunderts beispielsweise bei Henry Petroski Bemerkungen zur chinesischen Schiebkarre, die von Stereotypen geprägt sind. Aufgrund einer einzigen, technisch zwar präzisen, aber die imperialistische Interpretation ihrer Zeit wiedergebenden Quelle geht er von einer seit achtzehn Jahrhunderten unveränderten traditionellen Form und einem primitiven technischen Stand aus, der wiederum rationalisiert wird, indem die dichten Wasserwege in der Region des Unteren Changjiang unversehens und irrig als für ganz China geltend präsentiert werden: „In China, wo es solch ein effektives Wasserstraßennetz gab, entwickelten sich lange Zeit die Straßen und die mit Rädern ausgestatteten Fahrzeuge nicht zu einer so ausgereiften Technik wie im Westen.“¹

Der vorliegende Aufsatz gibt eine differenziertere Perspektive, die regionale Konditionen, historischen Wandel und konkrete Praktiken berücksichtigt und zu einer Neueinschätzung der Technologie im Kontext spezifischer Transportsysteme kommt.

Die Schiebkarre als Vehikel kleiner Leute ist in China seit der Östlichen Han-Zeit (25-220) belegt. Ein Steinreliefbild aus einer Sequenz legendärer Beispiele kindlicher Pietät beispielsweise zeigt den guten Sohn namens Dong Yong, der seinen alten Vater trotz aller Armut nicht zu Fuß gehen lässt: er fährt ihn in einer Schiebkarre.²

Dieses Beförderungsmittel für Güter und Personen scheint sich ungebrochen bis in die Moderne erhalten zu haben. So beschreibt ein anonym Autor seinen Aufbruch als etwa Dreizehnjähriger aus seinem Heimatdorf rund 25 km nördlich des Changjiang zum Besuch einer höheren Schule in den 1950er Jahren:

„Bei Morgengrauen brachte mein Vater mich mit der Schiebkarre zum Ufer des Stroms. Ich erinnere mich, dass das Gepäck rechts geladen war – die Schiebkarren hatten nämlich in der Mitte einen hölzernen Radschutz – und ich saß links. Mein Vater warf sich den Schiebkarrenriemen über die Schulter und wir brachen quietschend auf. Den ganzen Weg schob Vater die Karre langsam und wortlos die eingefahrene Karrenspur entlang. Da er angestrengt wirkte, sprang ich ab; er aber sah mich nur stumm an, legte sich schräg, da die Karre aus dem Gleichgewicht gekommen war, und schob weiter. Nach einiger Zeit ließ er mich wieder aufsteigen, da ich nicht Schritt halten konnte. So ging es fort, wobei ich streckenweise auf der Karre saß, streckenweise nebenher lief, bis

- 1 Henry Petroski, *Messer, Gabel, Reißverschluss. Die Evolution der Gebrauchsgegenstände*, übers. von Inge Rau, Basel 1994, S. 281.
- 2 Wu Hung, *The Wu Liang Shrine. The Ideology of Early Chinese Pictorial Art*, Stanford 1989, S. 290.

wir mittags das Flussufer bei Bayu erreichten. Nachdem ich mit meinem Bündel auf dem Rücken das Boot bestiegen hatte, stand Vater noch lange am Ufer, die Hände auf die Schiebkarrengriffe gelegt, und sah mir starren Blicks nach.“³

Die beiden Beispiele scheinen auf den ersten Blick ein wenig aufseherregendes Randphänomen vorindustrieller Mobilität zu illustrieren. Bei näherem Hinsehen zeigt sich allerdings, dass es sich im Grunde um zwei verschiedene Vehikel handelt, von denen jedenfalls das zweite keineswegs ein Randphänomen darstellte. Die folgende Untersuchung zeigt, dass die große Einradkarre spätestens seit der Ming-Zeit (1368-1644) in weiten Teilen Chinas ein gängiges Mittel der Personenbeförderung war, das auf der sozialen Skala zwar unter der Fortbewegung in der zweirädrigen Karre, zu Pferd oder per Sänfte stand, diesen gegenüber in Bezug auf Kosten, Bequemlichkeit und Tagesleistung jedoch durchaus Vorzüge hatte. Entsprechend verbreitet war ihre Nutzung durch Männer und Frauen, die es sich leisten konnten, nicht zu Fuß zu gehen oder die nicht gut zu Fuß waren. Die Schiebkarre erweist sich damit als wichtiges Transportmittel. Die Neueinschätzung ihres Stellenwertes trägt zu unserem Verständnis eines Mobilitätssystems bei, in dem tierische Zugkraft soweit wie möglich durch menschliche Antriebskraft und Windkraft ersetzt wurde.

Zwei Arten von Karren

Die han-zeitliche Schiebkarre war, soweit sich den wenigen Quellen entnehmen lässt, in der Tat ein vorwiegend ländliches Vehikel für den Transport von Gütern auf kurzen Strecken, das gelegentlich – in Ermangelung eines

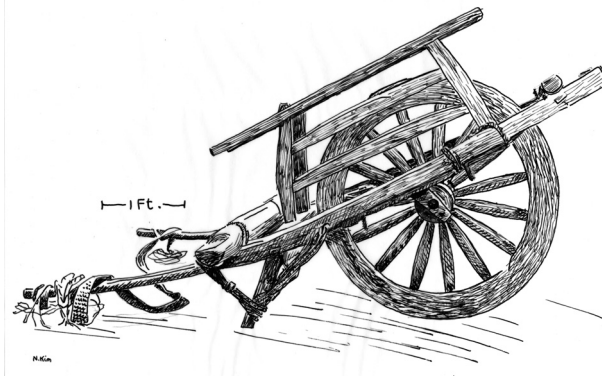


Abb. 1: Eine großrädige Schiebkarre in einem Bauernhof in Jiangxi in den 1930er Jahren. Quelle: Zeichnung der Autorin nach einem Foto von Rudolf P. Hommel, *China at Work. An Illustrated Record of the Primitive Industries of China's Masses, Whose Life is Toil, and thus an Account of Chinese Civilization*, Reprint, Cambridge, MA 1969, Abb. 483.

- 3 *Huainian dulunche* (Erinnerungen an die Schiebkarre), in: Yangzi wanbao, 30.1.2002, http://www.yangtse.com/epaper/yzwb/2007-08/31/node_4111.htm [Stand: 2.5.2005]. Bayu liegt heute im Stadtgebiet von Jingjiang in der Provinz Jiangsu.

Besseren – Verwendung im Personentransport fand. Mit anderen Worten, es handelt sich um ein Transportmittel, das weitgehend unseren Erwartungen entspricht.

Die anhand eines Beispiels aus der Region des Unteren Changjiang der 1950er Jahre beschriebene Karre jedoch ist eine völlig andere Konstruktion. Dieses Vehikel besaß in der einfachen ländlichen Ausführung ein großes Speichenrad mit einem Durchmesser von ca. 90 cm. Dessen oberes Drittel war mit einem Gehäuse überbaut, aus dem beiderseits Ladeflächen herausragten. Angetrieben wurde es von einem Mann, der es mithilfe der langen Schiebestangen und einer SchulterSchlinge schob und austarierte. Aufgrund der Größe des Rads und der Konstruktion der Ladeflächen zu beiden Seiten und über dem Radschutz ruht das Gewicht der Ladung bei dieser Karre – solange sie austariert ist – über der Radachse. Exemplare dieser Einradkarre aus dem Gebiet des Unteren Changjiang sind nicht selten in ethnologischen Sammlungen zu finden, so beispielsweise im Ethnologischen Museum in Berlin-Dahlem (siehe Abb. 1).

Im Gegensatz zur herkömmlichen Schiebkarre mit relativ kleinem Rad vorn unter der Ladefläche, bei der das Gewicht der Ladung zwischen Rad und Schiebendem verteilt wird, hatte die großrädige Schiebkarre einen entscheidenden Vorteil: Der Karrenmann leistete lediglich die Fortbewegung, ohne dabei die Ladung anheben zu müssen. Hierdurch konnten nicht nur erhebliche Ladungen transportiert werden, sondern die Karre war auf mittleren und sogar längeren Strecken einsetzbar. Karren wurden in der Regel von einem Mann geschoben, oft den ganzen Tag hindurch. In der Nordchinesischen Tiefebene waren auch größere Karren dieses Typs im Einsatz, die zusätzlich von einem oder mehreren Männern oder einem Esel und einem Mann gezogen wurden, der gleichzeitig den Esel antrieb und beim Ziehen half. Daneben wurden auch kleine TuchsegeI für zusätzlichen Antrieb eingesetzt.

Bei der großrädigen Schiebkarre haben wir es mit einem Verkehrsmittel zu tun, dessen Vor- und Nachteile sich wie folgt zusammenstellen lassen:⁴

Vorteile

- einfach zu bauen, mit minimalem Eisenbedarf und moderatem Holzbedarf
- ein einfaches Fahrzeug, das dennoch recht erhebliche Lasten transportieren kann, durchschnittlich etwa die Hälfte der Last einer zweirädrigen Karre
- hohe Energieeffizienz, da von einem Mann betrieben und nicht auf tierische Zugkraft angewiesen; daher billig
- leicht für verschiedene Zwecke anpassbar, z.B. für bäuerliche Transporte, für spezialisierte Lasttransporte oder für Personenbeförderung

4 Nanny Kim, The Housed-Wheel Barrow and Mobility Systems in the Plains of Pre-industrial China, in: The Journal of Transport History 28, 2007, S. 229-51, hier S. 237ff.

- kann auf schmalen Straßen und Wegen eingesetzt werden, solange sie eine glatte Oberfläche haben und nicht zu steile Gradienten aufweisen

Nachteile

- das Fahrzeug kann leicht umkippen; wird vor allem an Böschungen und bei plötzlichem Geschwindigkeitsverlust unsicher
- relative Stabilität kann nur bei zügigem Schieben erreicht werden
- schlecht manövrierbar, wenn nicht gut austariert
- relativ unkomfortabel für Passagiere, im Vergleich zur zweirädrigen Karre vor allem bei Regen und starker Sonne, im Vergleich zum Boot in jeder Hinsicht
- nicht für Bergland geeignet; auch kurze, steile Stellen, z.B. Aufgänge zu Bogenbrücken, stellen Hindernisse dar.

Die Aufstellung macht deutlich, dass die Vorteile überwiegen, zumal im urbanen Raum, wenn Platz knapp wird, die Straßen- und Wegeverhältnisse jedoch relativ gut sind. Der Effekt wird in dem Maße verstärkt, in dem sich die Haltung von Zugtieren verteuert.

Aufgrund dieser Überlegungen scheint es folgerichtig, dass die großrädrige Schiebkarre als typisches und überall anzutreffendes Vehikel zuerst in und um die song-zeitliche Stadt Kaifeng dokumentiert ist (960-1126).⁵ Zu dieser anscheinend natürlichen Entwicklung ist allerdings anzumerken, dass die großrädrige Schiebkarre zwar anspruchslos in Bezug auf Materialanforderungen, nicht jedoch in Bezug auf den Radbau war. In einer Analyse der unterschiedlichen Entwicklungswege von Radfahrzeugen in Europa und China hat André Wegener Sleeswyk gezeigt, dass Schiebkarrenräder dieser Größe extremen Belastungen durch Druck, Zug und Drehung standhalten müssen. Er argumentiert, dass die frühe Entwicklung und allgemeine Verbreitung von hochstabilen, aber dabei relativ leichten Speichenrädern in China die Voraussetzung für die Dominanz der zweirädrigen Karre und die Entwicklung der großrädrigen Schiebkarre waren.⁶ Seine Analyse erklärt, weshalb die Schiebkarre mit Speichenrad in China erstaunlich früh, nämlich bereits in der Han-Zeit, verbreitet war, und legt die Entwicklung der großrädrigen Variante im

- 5 V.a. die Bildrolle *Qingming shanghe tu* (Flussaufwärts am Qingming-Fest) von ZHANG Zeduan, die Roderick Whitfield zufolge in das späte 11. Jahrhundert, d.h. vor die Eroberung der Stadt durch das Jin-Reich zu datieren ist, vgl. Roderick Whitfield, *Chang Tse-tuan's Ch'ing-ming shang-ho t'u*, Ann Arbor 1984. Vgl.a. MENG Yuanlao, *Dongjing menghua lu* (Bericht der Traumpracht der Östlichen Hauptstadt), in: *Wenyuange Siku quanshu dianziban* (Elektronische Edition der Wenyuange-edition des Siku quanshu). Orig. 1773, Hong Kong 1998, der die Stadt rückblickend nach ihrem Fall beschrieb.
- 6 André Wegener Sleeswyk, Form and Function in the Evolution of the Wooden Wheel, in: HU Daojing (Hg.), *Explorations in the History of Science and Technology in China*, Shanghai 1982, S. 471-504.

Kontext der tang-zeitlichen Intensivierung und Entwicklung des Straßenverkehrs nahe (618-907).⁷

Schiebkarren in Transportsystemen der späten Kaiserzeit

Mit der Verdichtung der späten Kaiserzeit, insbesondere der Ausdehnung hochintensiver Landnutzung aus der Kernregion Jiangnan südlich des Unteren Changjiang über die gesamte Nordchinesische Tiefebene, ging vermutlich die allgemeine Verbreitung der Schiebkarre einher. Der Druck auf landwirtschaftlich nutzbare Flächen machte ein Fahrzeug, das nur schmale Straßen benötigte, attraktiv. Zugleich wurden Zugtiere, deren Futter eigens angebaut werden musste, teuer und menschliche Arbeitskraft im Vergleich billiger. Obgleich die Entwicklung selbst kaum fassbar ist, kennen wir ihren Endpunkt am Vorabend der Industrialisierung, beispielsweise aus dem eingangs angeführten Zitat. Im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert hatte sich im Tiefland entlang des Unteren Changjiang ein Transportsystem formiert, in dem Wasserwege das Hauptverkehrsnetz darstellten und Schiebkarren als einziges Radfahrzeug neben Trägern auf in der Regel schmalen, in der Mittelspur gepflasterten Straßen den lokalen und regionalen Transport zwischen den Wasserwegen übernahmen. In den ausgedehnten Ebenen nördlich des Huaihe blieben Straßen naturgemäß das vorrangige Verkehrsnetz, doch auch hier spielten Schiebkarren eine wichtige Rolle, neben Karren und den eher lokal und auf bestimmten Strecken vertretenen vierrädrigen Schwerlastwagen, Packtieren und Trägern. In den teils ebenen, teils hügeligen Becken, z.B. in Sichuan und Hunan, blieb man bei kleinrädigen Schiebkarren.⁸

Eine Beschreibung im Reisetagebuch eines koreanischen Gesandten vermittelt einen Eindruck des Überlandverkehrs nordöstlich von Beijing in der ausgehenden Ming-Zeit:

„Reisende Händler, die in Gruppen von zehn oder mehr dahinziehen, bilden eine ununterbrochene Kette. Alle Reit- und Packtiere sind entweder Esel oder Maultiere; große Wagen werden von zehn oder mehr gezogen, oder auch von fünf oder sechs; kleine Karren von zwei bis drei Ochsen oder Eseln. Von Menschen gezogen werden die Einradkarren, mit einem Mann, der hinten schiebt; ihre Ladung entspricht der Last eines Packtiers, bei schwereren Ladungen zieht ein Mann vorn, bei noch schwereren wird ein Esel eingespannt, und der Ziehende hält die Peitsche und treibt ihn an.“⁹

7 Zur „Revolution des Wassertransports“ und zu durchgreifenden Verbesserungen im Straßentransport in der späten Tang- bis Song-Zeit s. Mark Elvin, *The Pattern of the Chinese Past*, Stanford 1973, Kap. 5.

8 Joseph Needham, mit Wang Ling, *Science and Civilisation in China*, Bd. 4: *Physics and Physical Technology*, Teil 2: *Mechanical Engineering*, Cambridge 1965, S. 258-81, v.a. Abb. 507ff.

9 Kim Yuk, Chogyông illok (Tagebuch einer Audienzreise in die Hauptstadt), Manuskript 1636-7, Reprint in Yónhaengnok sônjip, Seoul 1976, Bd. 2, S. 113-139, hier S. 124b.

Während sich die Geschichte der großrädrigen Schiebkarre im Kontext der Transportsysteme in groben Zügen rekonstruieren lässt, ist es schwer, ein Bild der Karrenleute und der dieses Verkehrsmittel benutzenden Passagiere zu gewinnen. Mithilfe teilweise exotischer Quellen, insbesondere Gedichten, versucht dieser Beitrag, sich diesem Transportmittel der kleinen Leute anzunähern.

Antje Richter hat in einer Analyse von Schiebkarrendarstellungen in volkstümlichen Neujahrsdrucken gezeigt, dass die Schiebkarren hier als Transportmittel u.a. des Geldgottes durchaus positiv besetzt waren und weder Karrenschieber noch ihre Passagiere mit niederem sozialen Rang assoziiert wurden.¹⁰ Im Gegensatz hierzu legt eine Durchsicht von Texten der „ernsten“ Literatur, zu der neben den Klassikern und ihrer Exegese auch historische, politische und geografische Texte sowie Gedichte in klassischer Sprache zählen, den Schluss nahe, dass die Schiebkarre als Transportmittel allgemein und insbesondere im Personentransport in jeder Hinsicht zu gewöhnlich war, um der Erwähnung wert zu sein.¹¹ Während die großrädrige Schiebkarre in der Song-Zeit aufgrund eines gewissen Neuigkeitswerts und einer alltäglichen Details zugewandten Mentalität noch vergleichsweise häufig Erwähnung findet, verschwindet sie seit der Ming-Zeit nahezu aus literarischen Texten. Ein Wandel in der Benennung erschwert die Suche zusätzlich. Während in der späten Tang-Zeit die „Einradkarre“ *dulunche* als neuer Name auftaucht – meiner Vermutung nach als Bezeichnung der zu dieser Zeit als neu wahrgenommenen großrädrigen Schiebkarre – wird „kleine Karre“ *xiaochē* der in der späten Kaiserzeit gängige Ausdruck. Dieser Name ist allerdings nur in einem impliziten Gegensatz zur „großen Karre“ *dache* definiert und kann sich außer auf Schiebkarren auch auf zweirädrige Handkarren oder allgemein auf zweirädrige Karren beziehen. Während der Name *xiaochē* in sich die Gewöhnlichkeit und damit die große Verbreitung der Schiebkarre belegt, macht er die eindeutige Zuordnung oft unmöglich.¹² In Romanen der Ming- und Qing-Zeit (1644-1911), einer der Elitekultur nicht zugerechneten

- 10 Antje Richter, Mit Schätzen beladen heimkehren. Der Schubkarren als glückverheißendes Motiv in volkstümlichen chinesischen Drucken, in: Monumenta Serica 52, 2004, S. 277-324.
- 11 Die begriffsgeschichtliche Untersuchung stützt sich hauptsächlich auf eine Auswertung von Textstellen im *Siku quanshu*, der umfassenden imperialen Zusammenstellung von als hohe Literatur anerkannten Werken aus dem späten 18. Jh. Daneben wurden Romane der späten Ming- und Qing-Zeit zugezogen.
- 12 Die Bezeichnung *dulunche* verschwindet in der späten Kaiserzeit nicht völlig, wird jedoch fast durchgängig als Referenz auf song-zeitliche Textstellen verwendet. Wenn Eindeutigkeit gewünscht wird, scheinen ‚Einrad-Schiebkarre‘ oder ‚Ein-Mann Schiebkarre‘ (*dutuiche* oder *dutui xiaochē*) als gängige Bezeichnungen verwendet worden zu sein. Weitere Bezeichnungen, wie ‚Gockelkarre‘ (*gongjiche*) oder ‚Ziegenkopfkarrē‘ (*yangtōu xiaochē*), könnten sich auf Typen der großrädrigen Schiebkarre bezogen haben, sind jedoch nicht näher identifizierbar.

Form der Literatur, tauchen Reisen per Schiebkarren auf, allerdings ebenfalls nur vereinzelt und beiläufig.¹³

Karrenmänner

Die Quellenlage erlaubt kaum einen Einblick in Leben und Arbeit der Karrenmänner. Es besteht wenig Aussicht herauszufinden, wie sie arbeiteten, wie sie organisiert waren, ob sie vorwiegend saisonal arbeiteten oder ob, wo und wann eine Professionalisierung einsetzte. Einige wenige Aspekte ihrer Arbeit lassen sich jedoch ausmachen. So belegen qing-zeitliche Anekdoten für die Region von Ost-Henan und West-Shandong professionelle Karrenschieber im Ferntransport, die Reisende und ihr Gepäck über mehrere Tagesstrecken beförderten.¹⁴ Deutlicher fassbar, wenn auch ebenfalls anekdotisch, ist ein wichtiges Merkmal ihrer Arbeit. In Reisegedichten seit der Song-Zeit finden sich Beschreibungen, die den frühen Aufbruch der Lastschiebkarren, vor Tagesanbruch um die vierte Doppelstunde und vor allen anderen Teilnehmern des Straßentransports, erwähnen.¹⁵ Dieses Detail wirft ein Schlaglicht auf Organisation und Arbeitsbedingungen. Offensichtlich waren die Arbeitstage der Karrenleute extrem lang. Wie in ähnlicher Form auch für Bootsleute, z.B. für die Nachtbootverbindungen in Jiangnan bekannt,¹⁶ kamen hier Besonderheiten eines rein von menschlicher Arbeitskraft angetriebenen Transportmittels zum Tragen: Menschen kommen mit kürzeren Ruhephasen aus als Zugtiere, und sie organisieren sich selbstständig. Für ihre Auftraggeber dürfte dies im Hinblick auf Tagesleistungen, Sicherheit der Waren und Kosten vorteilhaft

- 13 Die bislang ergiebigste Quelle ist der spät-ming-zeitliche Roman *Qilu deng* (Laterne am Scheideweg), der in der ostchinesischen Provinz Shandong und in einem eher bescheidenen Milieu spielt, s. LI Haigun, *Qilu deng* (Laterne am Scheideweg), Zhengzhou 1980.
- 14 XU Ke, *Qingbai leichao* (Kategorisierte Materialsammlung aus qing-zeitlichen Quellen aller Art), <http://open-lit.com/index.php>, Kap. Xiayi, unpaginiert [Stand: 16.9.2007]; XU Xiling u. QIAN Yong, *Kangchao xinyu* (Anekdoten der Kangxi Ära), unpaginierter Text von 1824, <http://www.gxbd.com> [Stand: 16.9.2007].
- 15 FAN Chengda (1126-1193), *Xiaoxing* (Morgendlicher Aufbruch) und ZHOU Zhiyao (fl. 1368-1398), *Danyang dao zhong* (Auf der Straße von Danyang), in: CAO Xuequan (Hg.), *Shicang lidai shixuan* (Shicangs Auswahl von Gedichten aller Zeitalter), juan 343, in: *Wenyuange Siku quanshu dianziban* (wie Anm. 5); CAI Gui (?-1174), *Yanshan dao zhong* (Auf der Straße in den Yan-Bergen), in: *Zhongzhou ji* (Sammlung aus den Mittleren Landen), in: *Wenyuange Siku quanshu dianziban* (wie Anm. 5); TIAN Wen (1635-1704), *Guhuantang ji* (Sammlung aus dem Guhuan Studio), in: *Wenyuange Siku quanshu dianziban* (wie Anm. 5); *Jindong xinyong gubai* (Lied auf alte Zypressen im Spätherbst), datiert Qianlong Ära (1735-95), in: XU Ke (wie Anm. 14), Kap. Yaliang, unpaginiert und *Fufu jie jianxia* (Ein Ehepaar von Schwertkämpfern), in: ebd., Kap. Xiayi, unpaginiert.
- 16 Zusammenfassend s. Nanny Kim, Transport im China der späten Kaiserzeit, 1450-1850. Eine Bestandsaufnahme, in: Rolf Peter Sieferle (Hg.), Transportgeschichte im internationalen Vergleich: Europa – China – Naher Osten, Münster 2008, S. 266f. Zu Strecken und Veränderungen s. CHEN Xuewen, *Ming-Qing shiqi Taihu liuyu de shangpin jingji yu shichang wangluo* (Warenwirtschaft und Vertriebssysteme im Gewässersystem des Taihu der Ming- und Qingzeit), Hanzhou 2000, S. 63-68.



Abb. 2: Ein Schiebkarrenmann. Quelle: Georg Wegener, Im Innersten China. Eine Forschungsreise durch die Provinz Kiang-si, Berlin 1926, Tafel 63.

gewesen sein. Die Karrenleute hingegen waren zunehmend zur Selbstausbeutung gezwungen, insbesondere in Mangel- und Notzeiten, wenn mehr Männer um weniger Verdienstmöglichkeiten miteinander konkurrierten.¹⁷

Ein Auszug aus einem Gedicht aus der Sicht eines Händlers in der Region Jiangnan in der frühen Ming-Zeit vermittelt einen Eindruck von der Arbeit der Karrenleute:

„Ziegenköpfige kleine Karren mit eisenbeschlagenem Rad,
Hinten geschoben, vorn gezogen unter schrillum Quietschen.
Die Ebene dehnt sich: soweit das Auge reicht, nichts als verblichenes Gras;
Westwind, plötzlich aufkommend, nimmt die Sicht mit Staub.
Auf holpriger Strecke erst gute zehn Li vorangekommen,
Kurve um Kurve geht es vielfach gewunden weiter.
Unter dem Dach eines Kiefernwalds ist die Sonne nicht zu sehen;
Gefrorener Nebel wie Schnee setzt sich auf die Kleider.
Gelbe Lößhügel, hoch und steil,
Die Karrenmänner schnauben wie Stiere vor Anstrengung.
Später dann bergab, wie leicht es geht!
Kraftvoll wie junge Hengste will jeder der erste sein.“¹⁸

Ein Foto, aufgenommen von Georg Wegener in Nord-Jiangxi aus dem Jahr 1906, gibt einem Karrenmann der ausgehenden Qing-Zeit ein Gesicht (siehe Abb. 2).

17 Hohe Eintrittsgebühren der Schiebkarrengilden in der Stadt Chengdu in der ausgehenden Qing-Zeit und die Tatsache, dass mehrere Gilden Stadt und Umland unter sich aufgeteilt hatten, weisen auf hohen Konkurrenzdruck nach den Wirren der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hin. Notizen und Fotos westlicher Beobachter der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zeigen Karrenschieber als arm und oft schlecht ernährt, obgleich möglich ist, dass ihr Auskommen noch immer besser war als das kleiner Bauern.

18 ZHOU (wie Anm. 15).

Schiebkarrenpassagiere und -passagierinnen

Über Passagiere, die jedenfalls öfter als Karrenleute schriftkundig waren, ist etwas mehr zu erfahren. Die spärliche Quellenlage ist, wie bereits festgestellt, kein Beleg dafür, dass „man“ nicht Schiebkarren fuhr, sondern spiegelt lediglich wider, dass man diese Aktivität als Mitglied der Bildungselite nicht schriftlich festhielt.

Das Werk *Tiangong kaiwu* (Erschließung der Werke des Himmels) aus dem Jahr 1637 von SONG Yingxing (1587-?) liefert zwei Charakterisierungen großrädriger Schiebkarren, wobei der Autor zwischen einem größeren nördlichen und einem kleineren südlichen Typ unterscheidet.¹⁹ Er vermerkt für die nördlichen Karren:

„Reisende, die nicht reiten können, mieten sich diese. Zum Schutz vor Wind und Sonne sind oben gebogene Matten angebracht. Die Passagiere müssen auf beiden Seiten verteilt sitzen, sonst stürzt die Karre um. Diese Karre verkehrt von Chang'an und Jining geradewegs bis in die Hauptstadt. Wenn nicht Personen befördert werden, können vier, allenfalls fünf Dan [240-350 kg, N.K.] Güter geladen werden.“²⁰

Aus der Notiz geht hervor, dass das Reisen per Schiebkarren jedenfalls in den nördlichen Ebenen durchaus üblich war. Die vergleichsweise ausführliche Beschreibung der Reiseschiebkarre, die den Großteil des gesamten Eintrags zu Schiebkarren einnimmt, legt nahe, dass der Anblick für den Autor selbst oder für einen Teil seiner Leser einen gewissen Neuigkeitswert hatte, weil er ihnen aus ihrem Alltag nicht vertraut war. Das Vorhandensein von Matten zum Schutz der Passagiere lässt vermuten, dass es auf den Personentransport spezialisierte Karrenleute gab, die ihre Schiebkarren entsprechend angepasst hatten. Zudem erfahren wir, dass die Passagiere austariert zu sitzen und sich möglichst nicht zu bewegen hatten. Obschon diese Art der Fortbewegung wenig bequem erscheint, lässt die Formulierung, dass Reisende „die nicht reiten können“ – wörtlich „die das Sitzen beim Reiten nicht vertragen“ –, vermuten, dass nicht wenige Reisende Schiebkarren gegenüber Reittieren den Vorzug gaben, auch unter denen, die sich ein Reittier hätten leisten können.

In seiner neutralen Beschreibung der Reiseschiebkarre steht SONG Yingxing allein. Erwähnungen in anderen Quellen stellen dieses Transportmittel durchgängig in den Kontext niedriger sozialer Stellung und/oder akuter Notlage.

Die folgende Beschreibung des Verkehrs im Umland von Shanghai in den 1840er Jahren von F.E. Forbes vermittelt die soziale Hierarchie der Transportmittel in der Region Jiangnan:

19 SONG Yingxing, *Tiangong kaiwu* (Erschließung der Werke des Himmels), Reprint in: *Zhonghua congshu* (Chinareihe), Taipei 1955, juan 9. Die genaueste Übersetzung der Passage findet sich in Needham (wie Anm. 8), S. 273f.

20 Ebd.

„The travelling is mostly by water but when a canal will not serve, and a land journey must be undertaken, the mandarin travels in his sedan, and his lady in a species of palanquin, or litter. Subordinates content themselves with a kind of wheelbarrow, propelled by two coolies, the body of which holds the luggage, and a seat on each side of the wheel, (which is cased over,) and the two passengers, the whole thing being balanced with great nicety, so as to require little more labour than that of propulsion by the coolies. A poor man, who cannot afford this mode, slings a pole across one shoulder, with a basket hanging from each end, which may contain a child, or luggage, as the case may be, the poor wife making the best of her way, that her cramped feet will allow, behind him, carrying a basket in each hand.“²¹

Folgerichtig findet sich die Schiebkarre in der Literatur in Beschreibungen bäuerlichen Lebens, gelegentlich in Bildern friedlicher Landschaften, häufiger in solchen großer Not durch Katastrophen oder durch die Verarmung ganzer Landstriche in Shandong oder der Region Jiangnan.²² Daneben taucht sie als Reisevehikel junger Scholaren aus armen Verhältnissen auf.²³

Bei genauerem Hinsehen wird allerdings erkennbar, dass nicht nur arme Leute per Schiebkarren reisten. So ist das oben zitierte Gedicht von ZHOU Zhiyao aus der Perspektive eines Kaufmanns durchaus nicht vom Beigeschmack des Ärmlichen geprägt (siehe Abb. 3).

In einem reiseführerartigen Bildband des reichen und landschaftlich reizvollen Distrikts Taiping im Süden der Provinz Anhui erscheint die Schiebkarre als Standardtransportmittel, um zu berühmten Prunusbäumen auf einer Insel im Fluss Changjiang zu gelangen. Der zugehörige Holzschnitt zeigt einen Touristen rittlings auf einer mit Sonnenschirm ausgestatteten, von zwei Karrenmännern betriebenen Schiebkarre. Das im Original winzige Bild ist

- 21 F.E. Forbes, *Five Years in China. From 1842-1847, with an Account of the Occupation of the Islands of Labuan and Borneo by her Majesty's Forces*, London 1848, Reprint Taipei 1972, S. 45.
- 22 Für bäuerliche Szenen und Beschreibungen der Not der Landbevölkerung in Shandong und Jiangsu, siehe z.B. CHEN Zilong, *Xiaoche xing* (Schiebkarrenlied), frühes 17. Jh., in: SHEN Deqian, *Mingshi biecaiji* (Eine andere Kollektion ming-zeitlicher Dichtung), Reprint, Beijing 1974, juan 10; ZHU Xiang, *Jiyang dao zhong* (Auf der Straße von Jiyang), wohl spätes 17. Jh., in: YU Guojun u.a. (ausgewählt und annotiert), *Yong Lu shi xuanzhu* (Besungenes Shandon. Ausgewählte und annotierte Gedichte), Jinan 1983, S. 874; CHENG Dengtai, *Taomin* (Flüchtlinge), wohl um 1800, in: ZHANG Yinchang (Hg.), *Qingshi duo* (Glocke qing-zeitlicher Dichtung), 2 Bde. Reprint, Beijing 1983, S. 563; GU Chengzhi (fl. frühes 19. Jh.), *Chayang ge* (Reissetzlinge pflanzen), in: ebd., S. 161; WU Cihe (1778-1826), *Liumin yao* (Lied des fahrenden Volks), um 1800, in: ebd., S. 559; CHEN Luanxuan, *Tuiche yao* (Lied vom Karrenschieben), vor 1817, in: ebd., S. 557. Die Dichtung insbesondere der späten Kaiserzeit ist ein Genre genauer und lokalisierter Beschreibung, auch „kleiner“ Themen und daher eine für die Thematik wichtige Quelle.
- 23 Für einen besonders ärmlichen Prüfling, der zu Fuß und per Schiebkarren zur Hauptstadtprüfung anreiste, siehe die Anekdote zu Dong Wenmin, datiert in das Jahr 1787, in: XU (wie Anm. 14), Kap. Yaliang.



Abb. 3: Detail aus dem Bild *Jiangyu gumei tu* (Alte Prunusbäume auf der Changjiang-Insel). Quelle: ZHANG Wanxuan (Hg.), Xiao Yuncong (ill.), *Taiping shanshui tuhua* (Illustrierte Beschreibung der Landschaft Taipings), Orig. 1648, Reprint in: *Zhongguo gudai banhua congkan* (Alte chinesische Drucke), II-8, Shanghai 1994, S. 64.

besonders interessant, nicht nur weil es einen durchaus eleganten Touristen in einer eleganten Publikation und in einer der reichsten Regionen zeigt, sondern weil der Passagier nicht auf den bankartigen Auflagen, sondern auf dem Radkasten sitzt. Da mir bisher keine andere Quelle der späten Kaiserzeit bekannt ist, aus der sich diese Art der Passagierkarre bestätigen ließe, konnte nicht geklärt werden, ob dies die „bessere“ Reiseschiebkarre war, die sich hinter Bezeichnungen wie *gongji che* oder *xiaogan che* verbergen könn-



Abb. 4: Zwei Frauen und ein Kleinkind in festlicher Ausstattung unterwegs zu einem Tempel bei Shanghai. Photolithographie nach einer Tuschezeichnung von Wu Youru, vermutlich 1880er Jahre. Quelle: SUN Jilin (Hg.), *Wan Qing shehui fengsu baitu* (Hundert Abbildungen des gesellschaftlichen Lebens der späten Qing-Zeit), Shanghai 1996, unpaginiert.

te, die eine lokale Eigenheit darstellt, oder ob sie möglicherweise nur der Phantasie des Illustrators entsprang.²⁴

Bisher begegneten uns als Passagiere von Schiebkarren ausschließlich Männer. Dies war jedoch spätestens in der ausgehenden Qing-Zeit keineswegs zutreffend. Vor allem aus dem Raum Shanghai ist bekannt, dass gerade Frauen, die wegen ihrer gebundenen Füße im Laufen behindert waren, sich in aller Regel per Schiebkarren fortbewegten. Eine Tuschezeichnung von Wu Youru zeigt zwei elegante junge Damen mit Kleinkind auf einem Ausflug zu einem Tempel in den 1880er Jahren. Die genaue Darstellung lässt die Sitzhaltung und eine Fußschlinge für den äußeren, auf der Ladefläche nicht bequem unterzubringenden Fuß gut erkennen (siehe Abb. 4).

Ein späteres Foto vermittelt einen weniger eleganten, die normale Schiebkarrenpassagierin vermutlich jedoch wahrheitsgetreuer wiedergebenden Eindruck (siehe Abb. 5).²⁵

Beobachtungen und Fotos, zumeist von Reisenden aus dem Westen, bestätigen, dass Frauen in vielen Städten und Stadtrandgebieten der Nordchinesischen Tiefebene Schiebkarren benutzten.²⁶ Chinesische Quellen, die



Abb. 5: Zwei Frauen auf einem Schiebkarren am Rand von Shanghai. Quelle: Harry A. Franck, *Roving through Southern China*, New York 1925, Tafel gegenüber S. 8.

- 24 Die einzige Beschreibung einer Schiebkarre, auf dem der Passagier rittlings auf dem Radkasten saß, stammt aus dem 11. Jahrhundert und liegt damit zeitlich zu weit entfernt. SHEN Kuo (1031-1095) notiert, dass nach einer Pferdesuche große Schiebkarren als Pferdeersatz eingesetzt wurden, s. *Mengxi bitan* (Pinselplaudereien des SHEN Kuo), Repr. Harbin 1986, juan 23.
- 25 Für das früh-industrielle Shanghai findet sich eine Beschreibung, die dies bestätigt: „Ziegenhornkarren sind Einradkarren, die es im Norden wie im Süden gibt. Ein Mann zieht vorn, einer schiebt hinten, auch gibt es solche, die nur von einem Mann geschoben werden. Sie quietschen vernehmlich. Seitlich haben sie Sitze für Passagiere, in Shandong sind diese auch recht bequem gepolstert. Diese Karren wurden in der Tang-Zeit als Ziegenkopfkarren bezeichnet. Die Arbeiterinnen der Seidenspinnereien in Shanghai fahren alle auf diesen Karren zur Arbeit und zurück“, s. XU (wie Anm. 14), Kap. Zhouche.
- 26 Auch für andere Regionen, z.B. für die Ebene von Chengdu, ist für das frühe 20. Jh. die Schiebkarre im Personentransport für Passagierinnen belegt, s. Harry A. Franck, *Roving through Southern China*, New York 1925, Tafel gegenüber von S. 56.

diese Praxis für frühere Zeiten belegen könnten, sind jedoch äußerst rar. Ein koreanischer Gesandter, der im Jahr 1780 nach Beijing und Chengde reiste, dokumentierte, dass die Schiebkarre in dieser Zeit ein ausgesprochen gängiges Transportmittel der Landfrauen im Raum Beijing war. Er notierte unter den verschiedenen Einsatzmöglichkeiten der großrädigen Schiebkarre: „Auch sieht man oft Landfrauen, die zu zweit, jede auf einer Gestellseite sitzend, je ein Kind auf dem Schoß halten.“²⁷

Mit großem zeitlichem Abstand findet sich überraschenderweise bereits aus der frühen Ming-Zeit ein Beleg für die Normalität des Schiebkarren-transportes für einfache Frauen. Eine im späten 15. Jahrhundert von einem Beijinger Buchdrucker verlegte, mit Holzschnitten illustrierte Edition einer der zahlreichen Geschichten des aufrechten Richters Bao stellt die mit knapper Not aus den Fängen eines verdorbenen kaiserlichen Verwandten gerettete Frau Zhang auf einer Schiebkarre dar (siehe Abb. 6).

Anzumerken ist, dass die Geschichte in der Song-Zeit spielt und dass Frau Zhang demgemäß mit antikisierender Kopfbedeckung dargestellt ist. Dennoch ist zu vermuten, dass der Illustrator für die Schiebkarre und die



Abb. 6: Detail aus *Zhang-shi yu Taibai jinxing* (Frau Zhang trifft den Gott Taibei jinxing). Quelle: *Xinbian Bao Longtu duan Cao guojiu an zhuan* (Richter Bao löst den Fall des kaiserlichen Onkels Cao), anonym illustrierter Druck 1465-1487, Beijing, Reprint in: CAO Xinhui u.a. (Hg.), *Xinbian Zhongguo banhuashi tulu* (Neuer Katalog zur Geschichte des chinesischen Holzschnitts), 11 Bde., Beijing 2000, Bd. 3, S. 113.

27 Pak Chi-wôn, *Yôrha ilgi* (Rehe Tagebuch), Orig. ca. 1800, Reprint, Beijing 1996, S. 131f. Erwähnungen in der Romanliteratur des 18. Jh. und 19. Jh. bestätigen die verbreitete Nutzung der Schiebkarre als Verkehrsmittel von nicht der Elite angehörigen Frauen, s. z.B. CAO Xueqin (18. Jh.), *Honglou meng* (Traum der roten Kammer), <http://openlit.com/listbook.php?cid=51&gbid=6&bid=449&start=0> [Stand: 20.9.2007], Kap. 51.

Sitzhaltung der Passagierin auf seine Anschauung aus dem ming-zeitlichen Beijing zurückgriff und nicht eine rekonstruierende historische Darstellung beabsichtigte.²⁸ Interessant ist auch, dass die Schiebkarre anscheinend mit einer Stoffbespannung versehen, d.h. eindeutig auf den Personentransport spezialisiert ist.

Schiebkarre und vorindustrielle Mobilität

Der vorliegende Beitrag hat gezeigt, dass die großrädige Schiebkarre als gewöhnliches Verkehrsmittel für Männer und Frauen in Shandong und der Region der nördlichen Hauptstadt nachweisbar und im gesamten Gebiet der Nordchinesischen Tiefebene und der südlich angrenzenden Niederungen am Mittleren und Unteren Changjiang als wahrscheinlich anzunehmen ist. Damit ist das Bild des Güter- und Personentransports der späten Kaiserzeit um einige Aspekte zu ergänzen. Zum einen ist festzuhalten, dass insbesondere Straßentransportsysteme in sehr erheblichem Maß auf menschlicher Arbeitskraft beruhten. Diese „Rationalisierung“ erscheint nachvollziehbar im langfristigen Trend immer intensiverer Landnutzung und im damit verbundenen wachsenden Transportbedarf bei gleichzeitigem Druck auf Straßen als für die Landwirtschaft verlorene Flächen und bei einer steigenden Verteuerung von Arbeitstieren. Sie war verbunden mit den harten Arbeitsbedingungen der Karrenmänner. Zum anderen ergab sich hiermit in der Personenbeförderung eine zusätzliche Möglichkeit zwischen Reittier bzw. Sänfte und Schusters Rappen. Für Frauen lag die Nutzung eines Fahrzeugs besonders nahe, da gerade in der Nordchinesischen Tiefebene und in Ostchina nördlich des Südchinesischen Hügellands das Fußbinden in allen Gesellschaftsschichten praktiziert wurde. Auf der Schiebkarre jedoch, im Gegensatz zur Reisekarre oder zur Sänfte, saßen die Passagierinnen höchst sichtbar.²⁹ Diese öffentliche Sichtbarkeit, die in keiner Weise dem Dekor der sich nicht außerhalb des Hauses zeigenden Frau entsprach, mag Autoren aus der Elite peinlich erschienen sein und damit das verbreitete Schweigen der Quellen erklären. Im täglichen Leben jedoch waren Frauen auf Schiebkarren für alle Beteiligten Normalität. Schließlich bleibt zu notieren, dass die Gewöhnlichkeit der Schiebkarre möglicherweise Grundlage für die rasche Verbreitung des Fahrrads war, das vergleichbare Eigenheiten und Einsatzmöglichkeiten besitzt.

Adresse der Verfasserin: Nanny Kim, Zentrum für Ostasienwissenschaften, Sinologisches Institut, Universität Heidelberg, Akademiestr. 4-8, 69117 Heidelberg, E-Mail: nkim@sino.uni-heidelberg.de

28 Hierfür spricht neben der üblichen Praxis der Illustratoren, dass der Text kein Fahrzeug erwähnt. Zudem habe ich bislang in der Malerei kein Beispiel einer Schiebkarre mit Passagier finden können.

29 Mareile Flitsch machte mich auf die Bedeutung des Schiebkarrens für das Bild der Frauen in der Öffentlichkeit aufmerksam.

