

Nominiert für
den Nationalen
Wenjin Buchpreis
2024

Chinas Geschichte lebendig erzählt!

Der Große Kanal – seit 2014 UNESCO-Weltkulturerbe –
ist ein Meisterwerk der Wasserbaukunst und gilt
als eine der größten Ingenieurleistungen
in der chinesischen Geschichte.

Dieses Buch nimmt uns auf eine Reise entlang
des knapp 1800 Kilometer langen Wasserweges
von Beijing nach Hangzhou mit.

Anhand von 25 historischen Gemälden beleuchtet
der Autor ZENG Zirong die einzelnen Stationen entlang
dieser wichtigen Lebensader und macht Herrscher,
Dichter, Ingenieure und die Vielfalt kultureller
Besonderheiten alter Zeiten lebendig.

ISBN 978-3-943314-90-8
www.drachenhaut-verlag.com



ZENG Zirong Entlang des großen Kanals

ZENG Zirong Entlang des Großen Kanals

Eine historische Reise durch China
von Beijing nach Hangzhou



DRACHENHAUS
VERLAG



ZENG Zirong 曾孜荣

ist Kurator chinesischer Gemäldekunst, bekannter Kunstvermittler für Kinder und Jugendliche sowie bekannter Autor zahlreicher Bücher. Bevor er die Aufgabe als Chefredakteur des Publikationszentrums am Nationalen Museum von China in Beijing übernahm, war er Direktor des Citic Art Museum und Chefredakteur der Zeitschrift Oriental Art. Zu seinen aktuellen Publikationen gehören die Titel *Eine kurze Kunstgeschichte Chinas für jüngere Leser:innen* (2022) und *Wie schön war der Sommerpalast* (2024).



ZENG Zirong

aus dem Chinesischen übersetzt von Christoph Palm

Entlang des Großen Kanals

Eine historische Reise durch China
von Beijing nach Hangzhou

Impressum

Titel: Entlang des Großen Kanals
Eine historische Reise durch China von Beijing nach Hangzhou
Titel des Originals: 大运河：从北京出发，下江南！
Erstmals erschienen 2023 bei Zhongxin Chubanshe 中信出版社
Verantwortlich für Lizenz und Übersetzung der deutschen Ausgabe:
Pansonne UG (haftungsbeschränkt)

Text: Zeng Zirong 曾孜荣
Übersetzung: Christoph Palm
Lektorat: Sabine Müller
Redaktion: Nora Frisch
Covergestaltung: Bauer+Möhring, Berlin
Layout und Satz: Bauer+Möhring, Berlin
Karten: Peter Palm, Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet unter <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2023 Zhongxin Chubanshe
© 2024 Drachenhaus Verlag

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die
Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Gedruckt in Tschechien auf FSC-Papier.

ISBN: 978-3-943314-90-8

Lieferbares Programm und weitere Informationen:
www.drachenhaus-verlag.com
www.facebook.com/drachenhaus
www.instagram.com/drachenhaus.verlag



Inhalt

- 1 Ein jahrhundertealtes Netzwerk der Dinge:
Wasserkanal statt Glasfaser
- 2 Erste Station: Beijing
- 6 Zweite Station: Tianjin
- 24 Dritte Station: Dezhou
- 30 Vierte Station: Tai’an
- 36 Fünfte Station: Huai’an-Qingkou
- 46 Sechste Station: Yangzhou
- 54 Siebte Station: Guazhou
- 60 Achte Station: Suzhou
- 72 Neunte Station: Hangzhou

Ein jahrhundertealtes „Netzwerk der Dinge“: Wasserstraßen statt Glasfaser

Topographisch ist China im Westen größtenteils bergig und im Osten größtenteils flach, so dass fast alle großen Flüsse von West nach Ost fließen, so wie der Gelbe Fluss oder der Huai-Fluss, der eine natürliche Grenze zwischen Norden und Süden markiert, oder der Yangzi-Fluss im Süden. Ein Blick auf eine heutige Landkarte offenbart noch weitere solcher Wasserläufe von West nach Ost.

Dagegen gibt es in China fast keine „vertikalen“ Flüsse, die den Süden mit dem Norden verbinden. Deshalb ist es von alters her ein großes Problem, einen Wasserstraßenverkehr zwischen Norden und Süden aufzubauen. Das gilt insbesondere für den wirtschaftlich bedeutenden Transfer großer Mengen von Reis, Seide oder Porzellan aus dem Süden in den Norden.

In vormoderner Zeit gab es weder Eisenbahn noch Autoverkehr. Jeder Transport auf dem Landweg war auf die Muskelkraft von Menschen oder Tieren angewiesen. Dabei mussten Berge und Gewässer überwunden werden, was nicht nur ein geringes Tempo, sondern auch geringe Transportkapazitäten zur Folge hatte. Ein von Menschen bewegter Handwagen konnte zum Beispiel nur etwa fünfzig Kilogramm Waren transportieren und dabei nur maximal fünfundzwanzig Kilometer am Tag zurücklegen.

Wurden Waren hingegen auf dem Seeweg transportiert, war man oft mit Unwettern konfrontiert, Schiffe kenterten oder gingen sogar unter, das Risiko und der Schaden einer Havarie waren enorm. Die ganze Angelegenheit war sehr unsicher. Die für den Transport zuständigen Beamten benutzten früher oft den Ausdruck „verschlucken“, um die Verluste zu umschreiben: Schiffe und Waren verschwanden im Meer.

Zu manchen Zeiten betrug der Verlust durch das „Verschlucken“ sogar dreißig bis vierzig Prozent! Was konnte man dagegen tun?

Das Problem wurde schon vor etwa 2500 Jahren von ambitionierten Herrschern erkannt. Um 500 v. u. Z. wollte König Fuchai aus dem Reich Wu (in der heutigen Provinz Jiangsu) das Reich Qi im Norden (in der heutigen Provinz Shandong) erobern, um das Flachland in der Mitte Chinas kontrollieren zu können. Doch das erste Problem, das bei einer solchen Expansion nach Norden gelöst werden musste, war das des Transports. Also mobilisierte der König eine große Zahl von Menschen und ließ den Han-Graben zwischen dem Yangzi-Fluss und dem Huai-Fluss ausheben. Auf diese Weise konnte er seine Truppen ebenso wie deren Verpflegung direkt vom Yangzi bis zum Huai transportieren und so die militärische Kontrolle über das zentrale Flachland erlangen. Nach verlässlichen Aufzeichnungen ist der Han-Graben der erste große, von Menschen geschaffene Kanal in der Geschichte.

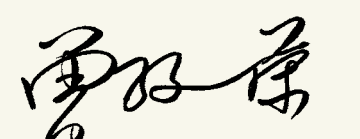
Vor mehr als 1400 Jahren, als die Sui-Dynastie (581–617) das Reich geeint hatte, wurden einige große Infrastrukturprojekte durchgeführt. Eins davon war die Schaffung eines Transportweges auf Flüssen und Kanälen. Grundlage dafür war der Han-Graben sowie andere alte Kanal-Abschnitte, die den Norden mit dem Süden verbinden sollten. So wurden große Flüsse wie der Hai-Fluss, der Gelbe Fluss, der Huai-Fluss, der Yangzi-Fluss, der Qiantang-Fluss und viele dazwischen liegende Wasserläufe und Seen miteinander verbunden. Dieses gewaltige Ingenieursprojekt wurde erst in der anschließenden Tang-Dynastie (618–907) vollendet. Als Ergebnis trat der „Große Kanal der Sui- und Tang-Dynastie“ auf den Plan. In deutschsprachigen Texten wird er auch „Kaiser-Kanal“ genannt. Luoyang, heute in der

Provinz He’nan, war eine zentrale Station dieses Kanals, denn Luoyang war die Residenzstadt des zweiten Kaisers Yang Guang der Sui-Dynastie. Im Jahr 1271 gründete Kublai Khan die Yuan-Dynastie (1271–1368) und machte die Stadt Dadu, also das heutige Beijing, zur Hauptstadt. Luoyang verlor daraufhin an Bedeutung. Der Große Kanal sollte dazu dienen, die neue Hauptstadt mit den wohlhabenden Gebieten im Süden, insbesondere mit den Städten Suzhou und Hangzhou als Zentren der Herstellung hochwertiger Produkte, zu verbinden. Der Große Kanal verlief von Dadu bzw. Beijing an dem heiligen Berg Taishan vorbei bis Hangzhou. Dieser nun als „Jing-Hang-Kanal“ (Jing = Beijing, Hang = Hangzhou) bekannte Wasserweg war neunhundert Kilometer kürzer als sein Vorgänger. Der Austausch von Waren und Personen konnte dadurch noch effektiver gestaltet werden.

Mit der Nutzung des Großen Kanals verbesserten sich die wirtschaftlichen Aktivitäten hinsichtlich der Geschwindigkeit als auch der Kapazitäten enorm. Insbesondere konnten die Transportverluste durch „Verschlucken“ deutlich verringert werden. Der Große Kanal diente fortan als wichtige Hauptverkehrsader und entwickelte sich im alten China geradezu zu einer „Hochgeschwindigkeitsstrecke“, die erst in moderner Zeit durch Auto und Eisenbahn übertrumpft wurde.

Während das alte chinesische Reich sich über die Seidenstraße nach außen öffnete, entfaltete das Wassernetzwerk im Landesinneren wirtschaftliche und kulturelle Potentiale. Zwei historisch bewährte Prinzipien, nämlich Weltoffenheit und Erfindergeist, ermöglichten den Wohlstand Chinas und prägten die Entwicklung von Politik, Wirtschaft und Kultur.

Die Bedeutung des Großen Kanals liegt heute eher im Geistigen und Kulturellen und weniger im Materiellen. Er ist ein beachtenswertes Symbol und verdient unsere Aufmerksamkeit wegen seiner städtebaulichen Schönheit und historischen Relevanz. Nach historischen Gemälden und alten überlieferten Gedichten beschreibt das Buch anhand von neun Stationen die Landschaften und das Leben entlang des Großen Kanals von Norden nach Süden. Es ist eine Hommage an eine großartige Kulturleistung des alten China.


ZENG Zirong



1. Station Beijing



Das weit verzweigte Wasserstraßennetz in Beijing



Qing-Dynastie, Unbekannter Künstler: *Farbige Gemälderolle mit Landschaften am Kanal* (Ausschnitt)

Kublai Khan gab im Jahr 1271 seinem mongolischen Reich den Namen Yuan und entschied sich, seine Residenz nach Dadu, dem heutigen Beijing, zu verlegen. Es herrscht dort jedoch ein trockenes Klima, und das Getreide reichte nicht aus, um die große Bevölkerung der Hauptstadt zu ernähren. Um genügend Nahrungsmittel zur Verfügung stellen zu können, strengte die Yuan-Dynastie ein großes Projekt an, um den seit dem 7. Jahrhundert bestehenden „Großen Kanal der Sui- und Tang-Dynastie“ mit der zentralen Achse Luoyang-Kaifeng zu dem „Großen Jing-Hang-Kanal“ zu erweitern, der von Hangzhou südlich des Yangzi-Flusses bis nach Beijing führte.

Der Wassermangel aufgrund des trockenen Klimas war ein häufig auftretendes Problem für den letzten Abschnitt bis zur Hauptstadt. Der Transport auf diesem Abschnitt, der über den Fluss Tonghui zwischen Beijing und Tongzhou führte, konnte nur unregelmäßig erfolgen. Das größte technische Problem bei den Arbeiten für den Großen Kanal stellte sich mit der Frage: Wie kann das topographische Profil des Geländes genutzt werden, um Wasser aus vorhandenen Gewässern oder Quellen nutzbringend einzuleiten?

Im Jahr 1292 entwarf Guo Shoujing, ein für Wasserbauarbeiten zuständiger bedeutender Wissenschaftler der Yuan-Dynastie, nach aufwendigen Vermessungen einen gewundenen Wasserlauf, durch den sich viele Quellen im Nordwesten Beijings (wie z. B. die Baifu-Quelle), unter Umgehung der Flüsse Sha und Qing, die niedriger lagen als Beijing, mäandernd in den Wengshanbo-See (den heutigen Kunming-See auf dem Gelände des Sommerpalastgartens) ergießen konnten. Vom westlichen Vorort Beijings aus floss das Wasser durch den Chang-Fluss in den Jishuitan-See innerhalb der Stadt Beijing (später zum heutigen Shichahai-See verengt) und wurde schließlich in den Fluss Tonghui eingeleitet. Jetzt konnten Waren letztendlich über den Wasserweg südlich des Yangzi-Flusses über den „Großen Jing-Hang-Kanal“ bis ins Zentrum der Hauptstadt gelangen.

Warum wurde der Tonghui-Abschnitt gegraben?

Zu Beginn der Yuan-Dynastie führte der Große Kanal nur bis nach Tongzhou im Osten Beijings. Es war sehr mühsam, die Menge der Waren auf dem Landweg über Dutzende von Kilometern in die Hauptstadt zu transportieren. Daher ordnete Kublai Khan Grabungsarbeiten am Tonghui-Abschnitt an, damit der Große Kanal die Hauptstadt schließlich direkt erreichen konnte.



Vom Berg Taishan aus ist alle Welt klein

Von der Stadt Tai'an aus ist es zum Berg Taishan nicht mehr weit. Verlassen wir doch für einen Moment den Kanal und machen eine Pilgerreise zu Pferd, um einem der Heiligen Berge Chinas, dem „Berg der Berge“ unsere Reverenz zu erweisen! Vielleicht können wir nachfühlen, was der große Tang-Dichter Du Fu (712–770) einst empfunden hatte:

*Ach, Daizong (Taishan)! Du reichst weiter als das Grün von Qi und Lu!
Wie großartig arbeitet doch die Schöpfung, dein Licht und dein Schatten trennen Abend und Morgen!
Wie die Wolken am Himmel, so mein Herz, die Vögel kehren schon heim, nicht aber ich.
Ich muss den Gipfel hinauf! Alle anderen Berge sind doch nur Hügel.*

Wenn wir nun schon in Tai'an sind, sollten wir auch unbedingt den Taishan besteigen.

Am Ende der Strecke „18 Kehren“ steht das Südliche Himmelstor.

Diese steilste Strecke „18 Kehren“ hat mehr als 1.600 Steinstufen. Heute finden dort wieder Zeremonien statt!

Wie geschäftig ist dieser Tempel, überall Weihrauch!

In der Welt der Mythologie bildet es den Eingang zu himmlischen Gefilden.

Qing-Dynastie, Wang Hui: Kaiser Kangxi auf Inspektionsreise in den Süden – Von Jinan nach Tai'an (Ausschnitt)

Die Schönheit Yangzhous in den vier Jahreszeiten

Was zeichnet Yangzhou im Lauf der vier Jahreszeiten eigentlich aus? Genießen wir doch einen Blick auf die Darstellungen „Vier Szenen in Yangzhou“ des Qing-Malers Yuan Yao!



FRÜHLINGSTERRASSE IM MONDSCHNEI

Der Mond prangt in der Ferne, die Dachgiebel der Xichun-Terrasse ragen kühn empor. Das Innere der Halle ist erleuchtet, draußen blühen Magnolien. Die Weiden und Pappeln wiegen sich am Schmalen West-See, man sieht zwei, drei Boote mit hoch aufgehängten Laternen. Manche Gäste auf den Booten blicken zum Mond, andere prosteten sich zu. Die Szene mit dieser wunderschönen Frühlingslandschaft scheint zu fragen: „Ist das Leben nicht kurz wie ein Traum? Sollten wir das Vergnügen nicht lieber mit Laternen bis in die Nacht hinein verlängern?“

SANFTER SEE, RAUSCHENDER WASSERFALL

Üppig stehen Kiefern am Hang und andere Gehölze am Ufer des Sees. Eine Pavillonbrücke mit geschwungenen Dachfirsten thront darauf, Wasser rauscht vorbei, fließt unter einer kleinen Brücke hindurch und stürzt dann mit sanftem Getöse in den Schmalen West-See. In der unteren rechten Ecke sind Fischer in kurzen Hemden und Hosen auf dem See fleißig dabei, ihre Netze einzuholen. Das ist Yangzhou im Sommer.



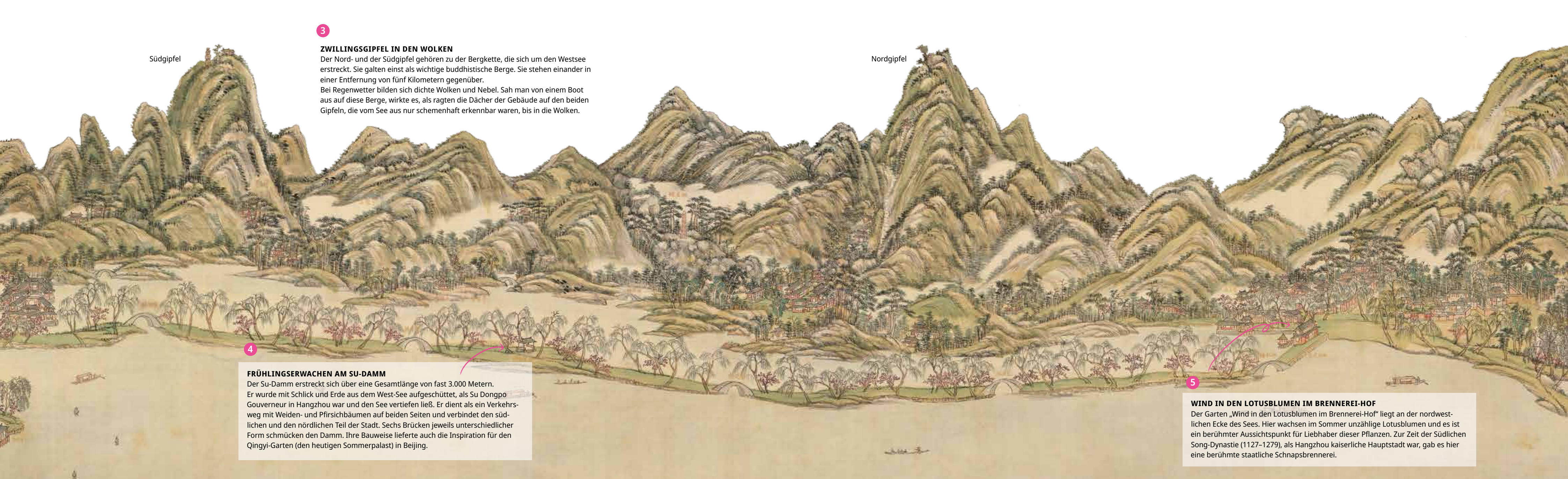
HERBSTFARBEN UND IMMERGRÜN

Die Berge im Hintergrund des Bildes heben und senken sich wie Wellen, die Kiefern und Zypressen an den Hängen sind grün. Doch die Bäume am Fuß des Berges färben sich allmählich gelb und kündigen an, dass der Herbst Einzug hält. Der See in der Mitte des Bildes ist glatt wie ein Spiegel, etwa zehn überdachte Boote liegen dort. Im Vordergrund steht ein Pavillon mit doppelten Traufen und spitzem Dach am Hang eines Hügels, der mit den Bergen und Gewässern trefflich harmoniert.

BLÜTEN IM SCHNEE

Am Ufer des Schmalen West-Sees ist es im Winter ungemütlich und kalt. Es gibt kaum andere Gewächse als die Pflaumenbäume auf dem Hügel, die aber bringen unerschrocken und stolz ihre roten Blüten hervor, selbst wenn eine dünne Schneeschicht darauf liegt. Der Blütenduft hat ein paar Wanderer angelockt, die die Kälte nicht scheuen und nun die Pflaumenblütenpracht vom Pavillon und der Brücke aus genießen. Eine friedliche und ruhige Atmosphäre.





Südgipfel

Nordgipfel

3

ZWILLINGSGIPFEL IN DEN WOLKEN

Der Nord- und der Südgipfel gehören zu der Bergkette, die sich um den Westsee erstreckt. Sie galten einst als wichtige buddhistische Berge. Sie stehen einander in einer Entfernung von fünf Kilometern gegenüber. Bei Regenwetter bilden sich dichte Wolken und Nebel. Sah man von einem Boot aus auf diese Berge, wirkte es, als ragten die Dächer der Gebäude auf den beiden Gipfeln, die vom See aus nur schemenhaft erkennbar waren, bis in die Wolken.

4

FRÜHLINGERWACHEN AM SU-DAMM

Der Su-Damm erstreckt sich über eine Gesamtlänge von fast 3.000 Metern. Er wurde mit Schlick und Erde aus dem West-See aufgeschüttet, als Su Dongpo Gouverneur in Hangzhou war und den See vertiefen ließ. Er dient als ein Verkehrsweg mit Weiden- und Pfirsichbäumen auf beiden Seiten und verbindet den südlichen und den nördlichen Teil der Stadt. Sechs Brücken jeweils unterschiedlicher Form schmücken den Damm. Ihre Bauweise lieferte auch die Inspiration für den Qingyi-Garten (den heutigen Sommerpalast) in Beijing.

5

WIND IN DEN LOTUSBLUMEN IM BRENNEREI-HOF

Der Garten „Wind in den Lotusblumen im Brennerei-Hof“ liegt an der nordwestlichen Ecke des Sees. Hier wachsen im Sommer unzählige Lotusblumen und es ist ein berühmter Aussichtspunkt für Liebhaber dieser Pflanzen. Zur Zeit der Südlichen Song-Dynastie (1127–1279), als Hangzhou kaiserliche Hauptstadt war, gab es hier eine berühmte staatliche Schnapsbrennerei.

Qing-Dynastie, Wang Yuanqi: *Zehn Szenen am West-See* (Ausschnitt)

