

Ein gewisses Korrektiv kann hier der Beitrag von Hareven darstellen, der sich mit den vielfach gebrochenen, durch instabile Beschäftigungsverhältnisse gekennzeichneten Lebensgeschichten von Männern und Frauen aus dem Kreis der traditionellen Weber in Kyoto befaßt, die so gar nicht zu dem in den "Japan as Number One"-Diskursen präsentierten Bildern passen wollen. Da die Autorin zuvor vergleichbare Untersuchungen bei Textilarbeitern in den USA durchgeführt hat, kann sie ihre Daten und Beobachtungen in einer explizit vergleichenden Perspektive interpretieren. Ein auch für die allgemeinere Diskussion über Möglichkeiten und Grenzen differenzierter kulturvergleichender Untersuchungen wichtiges Ergebnis ist dabei, daß die japanischen "Textilarbeiter" in mancher Hinsicht mehr kulturelle Gemeinsamkeiten mit ihren nordamerikanischen Kollegen aufweisen als mit den Angestellten im gleichen Land.

In den abschließenden drei Beiträgen steht die zweite Lebenshälfte im Mittelpunkt. Formanek untersucht die keineswegs widerspruchsfreien Bilder des Alters in der Literatur der *Nara*- und *Heian*-Zeit, die sich (nach meinem Eindruck) insgesamt nur wenig von entsprechenden vorneuzeitlichen Darstellungen in Europa unterscheiden. Ehrlich analysiert das Bild älterer Menschen im japanischen Nachkriegsfilm, wobei sie vor allem ästhetisch anspruchsvollere, auch im Westen (zumindest unter Cineasten) bekannte Filme berücksichtigt. Für den neueren Film diagnostiziert sie einen Trend zu schroff realistischen oder eher oberflächlichen Darstellungen. Besonders bemerkenswert war für mich der Beitrag von Lock, die das in den japanischen Medien verbreitete und durch - wie sie zeigt - recht zweifelhafte Umfragen scheinbar bestätigte Bild von den unterbeschäftigten und darum zur Hypochondrie neigenden Hausfrauen mittleren Alters kritisch sichtet, differenziert und mit einigen konkreten Lebensgeschichten von Frauen konfrontiert. Die wirklichen Probleme der Frauen dieses Alters - so ein wichtiges Fazit - fallen durch die groben Raster einer Umfrageindustrie, deren wichtigste Aufgabe darin zu liegen scheint, alle möglichen Aspekte des menschlichen Lebens als normal oder anomal zu definieren. Die kritischen Fragen, die die Autorin eindringlich formuliert, ließen sich so oder ähnlich auch an einige Beiträge des vorliegenden, insgesamt facettenreichen und gelungenen Sammelbandes stellen.

Volker Schubert

Große, Wolfgang: Ergebnisse der Privatisierung der Japanischen Staatsbahn. Ein Reisebericht

Stuttgart: Bundesbahndirektion, 1992, 64 S.

Die Privatisierung der Japanischen Staatsbahn 1987 war eine für Japan sehr wichtige Entscheidung, die international bisher wenig beachtet worden ist. Im Rahmen der Diskussion über die Reform von Bundesbahn und Reichsbahn ist das Thema in der letzten Zeit aber auch in Deutschland behandelt worden, der vorliegende Bericht ist die bisher ausführlichste Literatur dazu.

Der Autor ist Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn und hat sich im November 1991 zwölf Tage in Japan aufgehalten. Der Bericht baut weitgehend auf diesen Erfahrungen auf, zusätzlich wurde aber auch noch Literatur herangezogen.

gen. Insgesamt sind 55 Quellen angegeben, die aber nicht immer nachprüfbar sind: So ist bei einem zitierten Zeitungsartikel nur angegeben, daß er aus dem Handelsblatt stammt, aber nicht, aus welcher Ausgabe, und bei Zeitschriftenartikeln fehlen die Seitenangaben. Quellen waren neben Artikeln aus Zeitungen und Zeitschriften vor allem Informationsbroschüren der Japanischen Eisenbahnen.

Der Bericht beginnt mit einem Überblick über die Situation der japanischen Eisenbahnen bis 1987. So hatte die Staatsbahn (JNR) durch die Motorisierung ihre Monopolstellung verloren und machte seit 1964 Verluste, auch waren ihre Verkehrsleistungen seit 1975 rückläufig. Die Feststellung, "daß mit der Inbetriebnahme der Tōkaidō-Shinkansen-Strecke (1964) die JNR in die roten Zahlen rutschte" (S.2, ähnlich S.11), ist jedoch so nicht korrekt. Man könnte hieraus z.B. ableiten, daß der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Japan defizitär und für den Niedergang der JNR verantwortlich gewesen wäre. Der Tōkaidō-Shinkansen ist aber, wie auch auf S. 27 geschrieben, eine höchst profitable Linie.

Neben der Staatsbahn gab und gibt es eine Reihe von Privatbahnen. Einige von ihnen sind sogar größer als die kleinen JR-Gesellschaften oder die Schweizer Bundesbahnen. Sie arbeiten kostendeckend oder sogar gewinnbringend, was vor allem an ihrer mehr als doppelt so hohen Produktivität liegt. Diese Privatbahnen dienten als Vorbild für die Privatisierung der Staatsbahn, nachdem mehrere Sanierungsversuche gescheitert waren. So wurde der Personenverkehr auf sechs Regionalgesellschaften aufgeteilt, für den Güterverkehr wurde eine landesweite Gesellschaft geschaffen.

Hauptteil der Arbeit ist Kapitel 4, das auf 27 Seiten die einzelnen JR-Gesellschaften beschreibt. Strukturdaten, Management und Mitarbeiter, Verkehrsangebot und Marketing, Sicherheit und Pünktlichkeit sowie Einkauf und Materialwirtschaft werden ausführlich vorgestellt.

Daß die Privatisierung in wirtschaftlicher Hinsicht ein Erfolg war, wird in Japan inzwischen nicht mehr bestritten. Während die JNR jedes Jahr Verluste in Milliardenhöhe einfuhr, erwirtschaften die JR-Gesellschaften Gewinne. Leider ist aus dem Bericht nicht eindeutig erkennbar, wie hoch die Gewinne wirklich sind, da auch noch von einem Defizit gesprochen wird (S.53). Ein weiteres Problem sind die Zahlen, die meistens in US-Dollar (mit Wechselkurs zum Yen) angegeben sind, auch häufiger in Yen, jedoch nur einmal in DM. Hier hätten die Zahlen besser alle in DM umgerechnet werden sollen, so daß der deutsche Leser sich die Höhe der Gewinne besser vorstellen kann.

Aber wie kommt es zu solch hohen Gewinnen der neuen Unternehmen, wo doch vorher Milliarden-Verluste entstanden? Ist das nur auf die Produktivitätssteigerung zurückzuführen, erscheinen einige Ausgaben nicht in der Bilanz oder gibt es Finanzhilfen? Dies läßt der Bericht leider unbeantwortet.

Der Bericht läßt auch die Frage nach Streckenstillegungen, die im Rahmen der Privatisierung erfolgten, offen. Der Autor scheint sich damit leider überhaupt nicht beschäftigt zu haben, gibt es doch auch (auf S. 24f.) sich widersprechende Angaben zu den Streckenlängen der einzelnen Gesellschaften: So wird z.B. für JR Hokkaidō einmal 3177 km (ohne Jahresangabe), auf der nächsten Seite dann aber 2542 km (1987) angegeben, für JR East 7657 km und 7454 km. Zum Vergleich: Die Statistik des japanischen Verkehrsministeriums weist für 1989 folgende Streckenlängen aus: JR Hokkaidō 2929,5 km, JR East 7488,3 km (Quelle: *Sūji de miru tetsudō '91*, S.80).

Zu kurz kommt ebenfalls der Güterverkehr. Auf zwei Seiten (49-50) wird die Güterverkehrsgesellschaft beschrieben. Zwar haben die Eisenbahnen nur einen Anteil von etwa 5% am Güterverkehrsmarkt, aber da über diesen Markt nur wenig bekannt ist, wäre eine ausführlichere Behandlung wünschenswert.

Trotz dieser Mängel (und so mancher Kommafehler) ist die Arbeit eine gute und sehr ausführliche Studie der japanischen Bahnreform. Es ist zu wünschen, daß auch diejenigen, die sich mit der deutschen Bahnreform befassen, davon Kenntnis nehmen. Vor der unveränderten Übernahme des japanischen Modells muß aber gewarnt werden. Zu verschieden sind die Bahnsysteme und die Verkehrsstrukturen beider Länder.

Oliver Mayer

Petra Krüger: Die Intelligenz als Trägerin von Demokratisierung in China

Münster und Hamburg: lit-Verlag, 1991, 253 S.

Wissenschaftliche Beiträge über China, die aus der Feder von Fachfremden stammen, wecken Befürchtungen und Hoffnungen: Zu fürchten sind allerlei Fehler und Fehlurteile, die aus mangelnder Vertrautheit mit Chinas Sprache und Kultur resultieren, zu hoffen ist auf frische, neue Sicht auf Altbekanntes und allzu Vertrautes, auf neue Fragestellungen und Methoden.

Die vorliegende Studie, die offenbar auf einer Examensarbeit am Institut für Politische Wissenschaft der Universität Hamburg basiert, ruft mit ihrem aktuellen, zukunftsrelevanten Thema zusätzliche Erwartungen hervor, denn nach dem Scheitern der Demokratiebewegung von 1989 fragt sich alle Welt, ob China bald ebenfalls den Weg der Demokratisierung gehen wird, den die ehemals sozialistischen Staaten nach jenem Jahr der Revolutionen eingeschlagen haben bzw. einzuschlagen versuchen - oder ob es der Kommunistischen Partei aufgrund der unterschiedlichen politischen und kulturellen Traditionen des Landes gelingen wird, ihre Macht gegenüber den Freiheits- und Partizipationsbestrebungen im Lande auf Dauer - oder doch auf längere Sicht - zu behaupten. Gleichzeitig ist dies die Frage danach, wie stark demokratische Bestrebungen in den gesellschaftlichen Gruppen verankert sind, wie fundiert oder oberflächlich die Vorstellungen von Demokratie sind und welche Rolle die chinesischen Traditionen hierin spielen. Krüger selbst formuliert folgende vier Themenfragen (S.3):

1. Welche Rolle nimmt die Intelligenz in den Demokratisierungsbewegungen des zwanzigsten Jahrhunderts, insbesondere im China der Volksrepublik ein?
2. Welche Bedeutung haben die klassischen chinesischen Philosophien für die kritische Intelligenz heute?
3. Verfügt der intellektuelle Protest über eigene Traditionselemente?
4. Welche Rolle spielen westliche Ideen und Einflüsse für die aktuelle Protestbewegung?

Den Themenfragen entsprechend ist die Gliederung sehr weit gespannt: Die Darstellung beginnt mit den "Theorien und Protesttraditionen aus der Zeit der chinesischen Dynastien", es folgen Abschnitte über die Taiping-Rebellion und -