

geben Einblick in die Realität der Strategemanwendung.

Der Leser wird so in die Vorstellungswelt der chinesischen Geschäftswelt im strategemischen Kontext eingeführt, lernt schwierige Fälle der Strategemzuordnung zu verstehen und bekommt das Handwerkszeug, das man benötigt, um Präventivmaßnahmen gegen Schadensstrategem-Anwendungen einzuleiten oder selbst Strategeme anzuwenden. Damit wird Lanfen Guo ihrem Ziel mehr als gerecht, „dem Mangel an Verständnis im Westen für chinesische List entgegen[z]uwirken und so die Kommunikation zwischen China und dem Westen“ (S. 22), sowie „die Chancen westlicher Geschäftsleute im wirtschaftlichen Wettbewerb [zu] verbessern“.

(Markus Jentsch)

**Weert Canzler, Meinolf Dierkes, Andreas Knie, Lutz Marz, Marc Weider: Verpasste Chancen der Modernisierung? China zwischen nachholender und alternativer Motorisierung**

Berlin: edition sigma, 2008, 135 S., EUR 12,90

Das zentrale Anliegen des Buches „Verpasste Chancen der Modernisierung? China zwischen nachholender und alternativer Motorisierung“ ist es herauszufinden, ob „China den Quantensprung in der Automobiltechnik von den fossilen zu den postfossilen Antrieben schaffen, sich damit an die Spitze der Automobiltechnik setzen und die künftigen Standards in der Automobilindustrie setzen [kann]?“ Die Autoren bezeichnen diese Formulierung als eine sehr westlich geprägte Fragestellung, weil sie eine Logik der Entwicklung impliziert der eine festgelegte Abfolge von technologischem Fortschritt zugrunde liegt. Postfossil wird in dem vorliegenden Buch als der Einsatz von regenerativem Wasserstoff verstanden.

Das Buch ist in drei Kapitel unterteilt. Das *erste* Kapitel gibt einen Überblick über die Modernisierungsbemühungen und Erfolge in

China seit 1980. Diese Kapitel ist jedoch weit mehr als eine Auflistung der wirtschaftlichen Erfolge in Form von BSP Wachstumsraten, Industrieproduktion oder Exporten. Das Konzept des „Hyper Growth“ wird eingeführt, welches durch Überhitzungstendenzen in der Wirtschaft und durch soziale und ökologische Ungleichgewichte gekennzeichnet ist. Die Analyse lässt keinen Zweifel, dass die Periode des „Hyper Growth“ zwischen 1980 und 2005 durch eine Periode des „Balanced Growth“ fortgesetzt werden muss. Eine entscheidende Voraussetzung dafür ist jedoch, dass Wirtschaftswachstum qualitativ verbessert wird; dazu sind kreative Innovationen nötig, die wiederum nur aus einer soliden Humankapitalbasis heraus entspringen können.

Dieses Kapitel definiert auch, was unter „aufholender“ und „überholender“ Modernisierung verstanden wird. Letzteres wird präzisiert, und es werden die Begriffe des „Quantensprung“ und „Leapfrog“ eingeführt. Beide stellen überholende Modernisierung mit sehr großer Geschwindigkeit dar; in der Extremform ist der „Leapfrog“ ein Entwicklungspfad, der Entwicklungsstufen überspringt, die früher bei mittlerweile hochentwickelten Ländern als logische Abfolge von Entwicklung angesehen wurden. Im vorliegenden Fall wäre ein „Leapfrog“ gelungen, wenn die massenhafte Motorisierung der Bevölkerung postfossil, d.h. wasserstoffbasierend, erreicht würde und die fossile traditionelle Motorisierung übersprungen werden könnte.

Das *zweite* Kapitel fokussiert spezifisch auf die „Automobilität“ als Teil der Modernisierung in China. Die Autoren geben einen exzellenten Überblick über die Industrie der Automobilproduktion und deren Förderpolitiken. Der Absatz von Automobilen in China ist dramatisch angestiegen, von einigen tausend in 1990 bis zu 4 Millionen Einheiten in 2006. Aber Probleme bestehen, und die Autoren beschreiben diese sehr anschaulich: Trotz umfangreicher Local-Content-Anforderungen (bis zum WTO-Beitritt in 2001) konnte die heimische Automobilindustrie den Vorsprung ausländischer Automobilmarken

nicht aufholen. Das führte in der jüngsten Vergangenheit zu Versuchen einiger chinesischer Marken, notwendiges Know-How im Ausland aufzukaufen.

Die Ausführungen zeigen, dass die momentane Automobilitätswelle sowohl auf der Produzenten- als auch auf der Konsumentenseite auf konventionelle Techniken setzt. Gleichzeitig fallen Prognosen über den zu erwartenden Grad der Motorisierung sehr hoch aus (mit prognostiziertem Wachstum des PKW Bestandes von 10 Millionen in 2006 auf 30 Millionen in 2020). Mit dieser rapiden Motorisierung gehen „zahlreiche verkehrliche, soziale, energetische und ökologische Konsequenzen einher“. Der steigende Ölverbrauch und die Umweltbelastungen werden dabei als wichtigste Faktoren gesehen, den Sprung in die postfossile Mobilität zu schaffen, ja schaffen zu müssen. Ein entscheidender Vorteil in diesem Unterfangen in China liegt in der politischen Determination und der Erfahrung in großen Schwerpunktprogrammen, wie sie für die Infrastruktur einer Wasserstoffwirtschaft notwendig sein könnten. Auf der anderen Seite wird die Grenze der Entwicklung dort zu finden sein, wo kein Verfahren aufgebaut werden kann, welches die langfristige und regenerative Produktion von Wasserstoff sicherstellen würde.

Das dritte Kapitel versucht die Überlegungen der vorangegangenen Kapitel zu bewerten und zu einer abschließenden Beurteilung über die Möglichkeit einer postfossilen Automobilität in China zu gelangen. *Dafür* sprechen: (a) Formale und informelle Institutionen die für einen „technologischen und industriellen Aufbruch“ vorhanden sind; (b) die wenig ausgeprägte technologische Pfadabhängigkeit Chinas; (c) die effiziente politische Entscheidungsfindung und Durchsetzungsfähigkeit durch einen direkt eingreifenden starken Entwicklungsstaat; und (d) die Existenz einer technischen und wirtschaftlichen Elite, die international vernetzt ist und durch „brain circulation“ Quelle von dauerhaft gewordenem Wissenstransfer wurde.

*Dagegen* sprechen: (a) Die fehlende Individualisierung der Gesellschaft als Quelle kreativer Innovation; (b) das konfuzianische Erbe Chinas mit starker Ausrichtung des Lernens auf die „Reproduktion vorhandenen Wissens“; (c) die Tatsache, dass „brain circulation“ beschränkt ist auf die Elite; und (d) das Fehlen politischer Freiheiten, Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit, ohne die notwendige lokale Innovations- und Inkubationsräume im starken Entwicklungsstaat nicht entstehen können.

Die Autoren schlussfolgern, dass in ihren Augen starker politischer Wille und allgemeine Aufbruchstimmung alleine nicht ausreichend sind, einen technologischen Quantensprung zu postfossiler Mobilität zu schaffen; vielmehr argumentieren sie, richtig in den Augen des *Rezensenten*, dass die gesellschaftlichen Bedingungen in China – limitierte Individualität und fehlende grundlegende Freiheiten – Innovation und Kreativität lähmen und so letztlich die Aussichten auf einen technologischen „Leapfrog“ im Bereich der Automobilität trüben.

Das Buch spricht Wirtschaftswissenschaftler und technisch interessierte Beobachter Chinas gleichermaßen an. Es gibt einen guten Einblick in die wirtschaftliche Entwicklung, die sich in mobilitätsorientierter Modernisierung widerspiegelt. Das vorgestellte Konzept des notwendigen Übergangs von „Hyper Growth“ to „Balanced Growth“ ist sehr interessant und spiegelt die Überlegungen innerhalb Chinas wider, das exportgetriebene Entwicklungsmodell durch ein konsumgetriebenes Modell zu ersetzen. Dieser Paradigmenwechsel ist in der Tat notwendig, um anhaltendes und umfassendes wirtschaftliches Wachstum für alle Bevölkerungsschichten zu erreichen.

Ein Schwachpunkt des Buches liegt nach Meinung des *Rezensenten* in der implizierten Annahme, dass ein technologischer Quantensprung zwingend endogen Chinesisch generiert sein muss. Aber durch den Import einer „Leapfrog“-Technologie könnte schneller zu einem Quantensprung innerhalb Chinas ange setzt werden. Wie das Beispiel Huawei



(Netzwerke) zeigt, können so im Laufe weniger Jahre, durch „Spillovers“ globaler Spitzentechnologie, inländische Unternehmen zu ebenbürtigen Spielern auf heimischen und internationalen Märkten werden. Leider bleibt diese Möglichkeit in dieser Analyse unerforscht, obwohl sie das diagnostizierte Problem der fehlenden Kreativität und Innovation minimieren könnte.

(Michael Geiger)

### **Lu Pan: Aus dem Schattenreich der Vergangenheit. Erinnerungsarbeit in Günter Grass' Blechtrommel und Mo Yans Üppiger Busen, Dicker Hintern**

Frankfurt am Main, Berlin et al.: Peter Lang, 2008, 203 S., EUR 39,00

Diese Dissertation aus dem Jahr 2006 ist dem Thema Erinnerungsarbeit gewidmet. Lu Pan, heute Dozentin am Institut für Germanistik der Universität Peking, vergleicht hier literarische Erinnerungsarbeit in Deutschland nach dem 2. Weltkrieg mit literarischer Erinnerungsarbeit in China nach der Kulturrevolution.

Zu Beginn weist Lu Pan darauf hin, dass Vergangenheit immer Rekonstruktion ist, die stets einer Sinnggebung aus späterer Sicht unterliegt. Die Autorin geht von einer „Vergleichbarkeit der historischen Umstände beider Länder und ihres Umgangs mit der Vergangenheit“ aus (S.10). Ihr Ansatz beruht auf der Gedächtnistheorie von Jan und Aleida Assmann.

Beeindruckend ist Lu Pans Analyse der literarischen Erinnerungsarbeit in der deutschen Literatur für den Zeitraum 1949-1959. Sie zeigt, dass ein Teil der älteren Schriftsteller nach 1949 an die Ästhetik vor 1933 anknüpften und sich eine idyllische literarische Welt schufen. Das Bild vom Dritten Reich war, so die Autorin, in den ersten Jahren nach 1949 stark von einem Opfergedächtnis geprägt. Das Tätergedächtnis wurde in jener Zeit so manipuliert, dass nur einer kleinen Machtclique die Schuld an den Kriegsverbrechen gegeben wurde. Allmählich bildete sich in den 1950er Jahren aber eine Gegenposition heraus. Schrift-

steller wie Günter Eich trieben eine Individualisierung der Geschichte voran.

Lu Pan legt auch eine Fallstudie von Günter Grass' Roman „Die Blechtrommel“ vor, den sie als Roman des Erinnerens liest. Grass arbeite mit einer individuellen Geschichtskonzeption – als Gegensatz zur offiziellen Historiographie. Hinter vielen Figuren der „Blechtrommel“ verberge sich eine Kontinuität der Verhaltens- und Denkweisen in der Vor- und Nachkriegszeit, die zeigten, wie eng das Gewesene und das Bestehende miteinander verbunden seien.

Der 2. Teil ihrer Dissertation widmet sich der literarischen Erinnerungsarbeit in der chinesischen Literatur im Zeitraum 1977-1995. Hier kommt sie zunächst zu ähnlichen Ergebnissen wie für die deutsche Erinnerungsliteratur: Die ‚Wundenliteratur‘ habe die ‚Viererbände‘ dämonisiert und Volk und Partei heroisiert. Auch die Literatur dieser Zeit sei vom Opfergedächtnis geprägt. Es lasse sich ein mangelndes Bewusstsein des Einzelnen für seine politische und moralische Verantwortung konstatieren. Seit Mitte der 1980er Jahre herrsche in der Literatur ein Trend der Rückkehr zum Alltag. Bei Autoren wie Su Tong, Yu Hua und Ge Fei zeige sich ein entpolitisiertes, entheroisiertes und zersplittertes Weltbild.

Auch hier legt die Autorin eine Fallstudie vor. Sie analysiert Mo Yans Roman „Üppiger Busen, dicker Hintern“ (fengru feitun). Auch Mo Yan zeichne – wie Grass – eine Privatgeschichte, die sich von der ideologisierten Historiographie unterscheidet.

Lu Pan legt eine spannende Interpretation des Romans vor: Die Impotenz des Vaters des Protagonisten weise auf den Verfall der chinesischen Tradition hin. Die Einarmigkeit des russischen Mädchens Natascha lasse sich als Allegorie auf die Einseitigkeit der kommunistischen Utopie sowjetischer Prägung lesen. Jintongs Frau Wang Yinzhi, die er auf den ersten Blick für eine Schönheit hält, am nächsten Morgen aber als hässliche, heimtückische Frau entlarvt, lasse sich als warnende Allegorie auf die Fehlentwicklung von Chinas Modernisierung in den 1990er Jahren auffassen, so Lu Pan. Mo Yans Aussage hier sei: Die Geschich-