

Constantine Nomikos VAPORIS: *Breaking Barriers. Travel and the State in Early Modern Japan*. Council on East Asian Studies. Cambridge / London: Harvard University Press 1994. 372 S. ISBN 0-674-08107-2. US \$ 55,00. (= Harvard East Asian Monographs, 163)

Das erklärte Ziel dieser Studie¹ besteht in einer Untersuchung der Tokugawa-Gesellschaft vor der Einführung der Eisenbahn im späten 19. Jahrhundert, betrachtet durch das „Prisma von Reise und Transport“ (S.2). Hierbei geht es dem Autor besonders um das Verhältnis von Staat und Gesellschaft, wobei er darauf hofft, durch diesen – wie er es ausdrückt – ungewöhnlichen Blickwinkel das Interesse der Wissenschaft außerhalb der Japanologie oder Ostasienforschung, und besonders das der Historiker auf dem Gebiet der europäischen Geschichte, zu erwecken (S.2). Vaporis appliziert ein aus drei Dimensionen bestehendes Modell zur Darstellung der amerikanischen Gesellschaftsentwicklung auf die japanische Gesellschaft der Tokugawa-Zeit: „The specific form the state assumed, the function it engaged in, and the mechanism or ‚apparatus‘ through which these functions were carried out“ (S.2) und richtet unter dem Hinweis, daß die erste Dimension bereits an anderer Stelle dargestellt sei, seine Studie auf die beiden letztgenannten Themen aus. Mit „Funktionen“ sind die Aktivitäten gemeint, die vom Staat oder im Namen des Staates ausgeführt wurden, oder anders gefragt, welche Mittel und Instrumente hatte der Tokugawa-Staat zur Verfügung, um mit bestimmten Problemen umzugehen? Hierbei soll u. a. deutlich gemacht werden, wie der Staat nicht nur durch Einschreiten, sondern auch durch Nicht-Einschreiten (*abstention*) seine Gesellschaft beeinflusst habe.

Um die Kontrolle der Gesellschaft (*social controls*) durch das Tokugawa-Regime zu konkretisieren, nennt Vaporis zwei Kategorien: legale, respektive illegale Zwangsmaßnahmen sowie gesellschaftliche Selbstregulierungsmechanismen, die außerhalb der Kontrolle des Staates liegen (S.3).

Im Verlauf seiner Einführung arbeitet der Autor einige wichtige Punkte bezüglich Reisen in der Tokugawa-Zeit heraus. Zunächst macht er auf die „intime Beziehung“ zwischen Reisen und Pilgern aufmerksam, wobei schon hier angemerkt werden kann, daß unklar bleibt, warum gerade in der Tokugawa-Zeit diese Beziehung erwähnenswert intim sein sollte. Auch der Hinweis, daß beide Wörter synonym benutzt wurden, erklärt nicht das „Tokugawa-typische“. Als nächsten wichtigen Punkt wird die Tokugawa-Zeit als eine Phase bezeichnet, in der die Reise den Charakter einer Erholungsreise (*recreation*) annahm, und sich weite Reisen, sowie Reisen zu verschiedenen Zielen einbürgerten. Ein weiterer Punkt ist die Tatsache, daß sich viele Reisenden nicht um offizielle Reiseerlaubnisse kümmerten und so staatliche Vorgaben mißachteten. Hierbei stehen besonders die staatlichen Maßnahmen zur Einschränkung von Reisen der gesellschaftlichen Realität gegenüber. Nach Vaporis hätten aber Restriktionen wie Reisepässe, Erlaubnisse oder Grenzbarrieren nicht nur die Bürger nur unwesentlich am Reisen gehindert, sondern geradezu zum Reisen aufgefordert (S.6f.). So pauschal kann man diese Aussagen allerdings nicht gelten lassen. Das machen z.B. auch die Aufzeichnungen des von Vaporis mehrfach zitierten Sugae Masumi deutlich. Evident ist, daß er Regionen in Nordjapan nicht besuchte, weil ihm einfach der bürokratische Aufwand zu groß war, er aber andererseits bestimmte

1 Vgl. Rezension von Luke S. ROBERTS, in: *Monumenta Nipponica*, 51, 1, S.121–123.

Rezensionen vorzog, da ihn Empfehlungsschreiben sowie im voraus geknüpfte Verbindungen mit einflußreichen Bürgern vor Argwohn und Mißtrauen auch seitens der Bevölkerung schützten.

Die Erkenntnis, daß der Staat sich in puncto Reisen eher zustimmend (*positiv*) als repressiv verhalten hätte, benutzt Vaporis als Argument, um eine Reihe von Fehlurteilen zu korrigieren: wie z. B., daß die Tokugawa-Regierung unbedingt alle gesellschaftlichen Bereiche unter scharfer Kontrolle halten wollte. Auch die Vorstellung, daß die Bewegungsfreiheit äußerst eingeschränkt wäre, lasse sich nicht aufrechterhalten. Die gesetzlichen Strukturen hätten sich im Verlauf der Tokugawa-Zeit kaum geändert, wohl aber der allgemeine Umgang (*application and interpretation*) mit diesen. Deutlich gemacht werden soll auch, daß z. B. Dörfer keine statischen Einheiten darstellten, in denen die Bauern „immobile and mutually dependent, captives of the demands of the rice cycle itself, strapped to the land by registries, and defenseless in a world of sword-wielding warriors [waren]“ (S. 5). Zumindest der Reisanbau hätte die Bauern nicht vom Reisen und anderen Erholungsaktivitäten abhalten können, und auch die Vorstellung von allgegenwärtigen Restriktionen und drakonischen Strafmaßnahmen lasse sich nicht aufrechterhalten. Hier zeichnet sich bereits eine Schwäche des Buches ab, die sich allerdings bei Vergleichen mit ähnlichen Studien und Monographien als allgemeine Schwäche der Japanwissenschaft zu erkennen gibt, nämlich die Tendenz, 250 Jahre Tokugawa-Zeit und eine geographische Nordost-Südwest-Ausdehnung von ca. 2000 Kilometer als eine „homogene Masse“ zu begreifen. Sicherlich waren japanische Bauern, da sie keine Viehwirtschaft betrieben, nicht das ganze Jahr über an Haus und Hof gebunden. Den Reissbauer aus Akita oder Tsugaru beispielsweise, der in seiner anbaufreien Zeit auf Erholungsreise geht, kann sich der Rezensent jedoch kaum vorstellen; vor allem, wenn er den Grund bedenkt, warum diese Bauern besonders viel „Freizeit“ hatten: oft genug meterhohe Schneemassen, die ein Passieren meist für Monate so gut wie unmöglich machten – von Erholungsreisen ganz zu schweigen. Zur Klärung sei ein übertriebenes Beispiel erlaubt: Bei den großen „Massenwanderungen“, die in den Tenmei-Jahren (ca. 1784) oder in den Tenpô-Jahren (ca. 1835) in Tsugaru bzw. von Nanbu via Sendai bis nach Edo zu beobachten waren, handelte es sich wohl kaum um „Erholungsreisen“ (obwohl Zyniker es gewiß auch als solche interpretieren könnten), sondern um Fluchtbewegungen aus den nördlichen Hungergebieten.

Ein weiteres Hauptziel der Studie ist eine Untersuchung des Tokugawa-Staates mittels Durchleuchtung der Schlüsselstellung des vernetzten Kommunikationssystems (*overland communications*), das hauptsächlich durch das Straßensystem aufrecht erhalten worden sei. Hier läßt sich schon vorweg bestätigen, daß der Autor viel Fleißarbeit leisten mußte. Mit Straßensystem sind in erster Linie die „Fünf Hauptstraßen“ (*gokaidô*) gemeint, die durch 53 Grenzstationen (*sekisho*) kontrolliert wurden. Die Aufgaben dieses Kommunikationssystems bestanden laut Vaporis hauptsächlich im Transport von persönlichen Gütern und Menschen, und das soll auch näher untersucht werden. Schließlich wird das hohe Reiseaufkommen als signifikantes soziologisches Phänomen einer Kultur der Bewegung (*culture of movement*) (S. 13f.) angesprochen.

Ein kurzer Überblick über den Aufbau des Buches verdeutlicht, wie Vaporis seine Ziele verwirklicht. Kapitel 1 ist der Darstellung des *gokaidô*-Systems gewidmet. Hier geht es um die Entwicklung in der Tokugawa-Zeit, um Infrastrukturen, Zustände und Aufrechterhaltung der Straßen sowie um Flüsse und deren Überquerung. Die zahlreichen Beispiele machen deutlich, daß viel Quellen gesichtet wurden. Wie auch für die folgenden Kapitel wurde wiederholt Geschichtsmaterial herangezogen, das oft nur vor Ort, d. h. in

den betreffenden Regionen zugänglich ist. Allerdings ergründet Vaporis die Vorgeschichte der Straßen nicht. Der Leser findet sich mit einem fertigen System konfrontiert. Das ist bedauerlich, denn hätte der Autor ein wenig mehr in die historische Tiefe gearbeitet, wäre deutlich geworden, daß zumindest der Tōkaidō, die wichtigste Straße, schon viel früher eine Sonderposition einnahm und stark bereist war. Vom Jahr 1219 bis zum Jahr 1260 beispielsweise wurden 180 Naturkatastrophen, 104 Erdbeben, 78 Regenkatastrophen, 19 Überschwemmungen, 54 Feuerkatastrophen, 6 Dürren, 7 Hungersnöte, 16 Epidemien und 36 Aufstände registriert. Daß selbst in diesen krisenerschütterten Jahren das Reisen auf dem Tōkaidō sicher war, bezeugen bekannte Reisetagebücher – wobei es sich bei der Reiseautorin des *Izayoi nikki*, das allerdings erst 1279 entstand, sogar um eine 70jährige Frau handelt, nämlich um die Nonne Abutsu.

Dafür – und das gilt ebenfalls für die folgenden Kapitel – gräbt Vaporis ein Beispiel nach dem anderen aus, wobei allerdings auch deutlich wird, daß diese Beispiele nur einen kleinen Teil der zugänglichen Quellenliteratur ausmachen können, und somit die Vielfalt ein wenig fragwürdig erscheint.

Das 2. Kapitel ist den sozialen Aspekten der *gokaidō* gewidmet. Wie konnten die Relaisstationen aufrechterhalten werden? Was passierte in Zeiten, wenn besonders viele Träger oder Pferde benötigt wurden? Wie war die steuerrechtliche Lage, und welche wirtschaftlichen Probleme der Stationen, aber auch der diese unterstützenden Anliegerdörfer mußten bewältigt werden?

Das 3. Kapitel ist den strengen Grenzbarrieren sowie den regionalen Kontrollstationen gewidmet. Hier werden Funktion und Tagesablauf (wieder durch viele Beispiele) anschaulich und befriedigend erklärt. Kapitel 4 schließlich beschäftigt sich mit Reisepässen, d.h. wer welche benötigte und wie diese beschafft wurden. Interessant ist dabei, daß die Grenzen zwar strikte Regeln hatten und z.B. *breaking barriers* (*sekisho yaburi*) streng bestraft wurde, es aber dennoch Mittel und Wege gab, wie diese „ausgetrickst“ werden konnten. Dem ist das 5. Kapitel gewidmet.

Erst nach 217 Seiten Fleißarbeit kommt Vaporis endlich zum Kern der Sache: der Erholungsreise, respektive der Entwicklung der Reiseindustrie. Hier müsse nun erst einmal Reisen von Pilgern getrennt werden. Während z.B. im Mittelalter Pilgerreisen ausschließlich sakralen Zwecken gedient hätten, hätte sich in der Tokugawa-Zeit mehr und mehr die Pilgerreise als Freizeitreise herausgestellt, die nun nicht mehr „heiligen“, sondern profanen Zwecken gewidmet wäre. Damit begibt sich Vaporis auf Glatteis, zumal er Pilgerreise und Erholungsreise nicht näher definiert.

Stellenweise versucht sich Vaporis auch in Interpretation: „By the early nineteenth century travel had developed into what seems like a national obsession. The evidence for this can be found in the development of a culture of travel [...]. The development of travel as recreation in the early modern period was of course part of a wider phenomenon: the popularization of culture“ (S. 259). Diese interessante These („popularization of culture“) läßt sich aber nur durch Darstellung von einem von ontologischen, geistesgeschichtlichen und soziopsychologischen Gesichtspunkten geprägten Ansatz aus erforschen – ein Schritt, den Vaporis nicht macht. Im *Oku no hosomichi* nennt Meister Bashō die „Götter der Bewegung“ (*sozorokami*), die ihn verleiten, und die „Wegegottheiten“ (*dōsojin*), deren Einladung er folgt; im *Oi no kobumi* schimpft er sich einen „vom Wind hier- und dorthin getriebenen“ (*fūraibo*); im *Sarashina nikki* wiederum ist es der nicht aufhören wollende Herbstwind, der ihn nicht ruhen läßt. Es ist dieser „Dämon“, der Bashō auf die Reise schickt, und das Geständnis über diesen Dämon sind seine Reisetagebücher. Ist nicht auch das Verstehen dieses Dämons seitens der Leserschaft – verstehen, weil selbst

davon besessen – dafür verantwortlich, daß Bashôs Reisetagebücher in Japan so beliebt sind? Hier kann nur angedeutet werden, daß es offenbar noch etwas anderes gibt, das zur Reise treibt; etwas, das nicht aus Erholungsbedürfnissen zu erklären ist, und das auch die Grenzen zwischen Pilger- und Vergnügungsreise verschwimmen läßt.

Die vielen Beispiele zeigen deutlich, daß das Reisen in Japan einen besonderen Stellenwert einnimmt. Darauf aber wurde schon in wesentlich kürzeren Darstellungen hingewiesen. Auch wer eine Kulturgeschichte des Reisens, oder gar eine Geistesgeschichte, erwartet, wird enttäuscht. Nicht nur der Aufbau der Kapitel, sondern auch ein Blick in das ansonsten reichhaltige Literaturverzeichnis machen deutlich, daß Vaporis nicht nur auf wichtige Werke der Reisevolkskunde, sondern auch auf den großen Bereich der *hyôhaku*-Forschung (das vagabundierende Leben, „Leben als Reise“, der „Reisedämon“), der sich vor allem mit geisteswissenschaftlichen und volkskundlichen Fragen auseinandersetzt, verzichtet. D. h. durch die schwerpunktmäßige Darstellung der praktischen Aspekte von Reisen unterscheidet sich die Studie nur durch die Menge an Material von deskriptiven Studien, wie sie uns beispielsweise schon von Engelbert Kämpfer aus dem 17. Jahrhundert vorliegen. Vaporis macht zwar deutlich, daß sich ein hohes Reiseaufkommen entwickeln konnte, das wiederum das Verhältnis Staat und Gesellschaft in ein anderes Licht rückt. Warum es sich aber entwickeln konnte, bleibt letztendlich ungeklärt. Durch Frieden, mehr „Freizeit“ und Wohlstand jedenfalls läßt sich die *national obsession* (S. 259) nicht befriedigend erklären.

Robert Wittkamp, Tôkyô