

Sören Urbansky

# Kolonialer Wettstreit



Russland, China, Japan und  
die Ostchinesische Eisenbahn

## Kolonialer Wettstreit

Reihe »Globalgeschichte«

Band 4

Herausgegeben von Sebastian Conrad, Andreas Eckert und Ulrike Freitag

*Sören Urbansky* ist Kulturwissenschaftler und Doktorand am Lehrstuhl für Geschichte Osteuropas der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder).

Sören Urbansky

# Kolonialer Wettstreit

Russland, China, Japan und  
die Ostchinesische Eisenbahn

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

Gedruckt mit Unterstützung der Lutz-E. Adolf Stiftung für Hochbegabte

ISBN 978-3-593-38771-0 Print

ISBN 978-3-593-45813-7 E-PDF

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

Copyright © 2008 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main

Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln

Umschlagmotiv: Ausschnitt aus einer Wirtschafts- und Verkehrskarte Mandschukuos aus dem Jahr 1932. Quelle: Rikugunsho Tsuwamono Henshubu: Saishin Man-Mo ezu, Tokio 1932.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier.

Printed in Germany

[www.campus.de](http://www.campus.de)

Viktor Ignatiev und all den anderen blinden Passagieren dieser Bahn



# Inhalt

Hinweise für den Leser .....	9
Vorwort von Karl Schlögel .....	11
Einleitung .....	13
I. Konstruktion und Destruktion .....	23
<i>Die Manchurian frontier 23 – Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in China 26 – Der Beginn des Eisenbahnbaus in Russland 32 – Konstruktion: Der Bau der Ostchinesischen Eisenbahn 37 – Destruktion: Die Boxer und andere Saboteure 48</i>	
II. Traum und Wirklichkeit .....	54
<i>Das erste Fahrplanjahr 54 – Der Blick aus dem Zugfenster 59 – Der Russisch-Japanische Krieg: Ein Eisenbahnkrieg 69 – Grenzbahnhof Kuan-chengzi 77 – Rubelgrab im Fernen Osten 82 – Der Erste Weltkrieg: Die Eisenbahn als Nachschubader 87 – Der Bürgerkrieg: Die Eisenbahn als Fluchtader 91</i>	
III. Neue Meister, neue Ziele .....	99
<i>Ein Name als Programm: Generaldirektor Ostroumov 99 – Liaison der Notwendigkeit 106 – Harbin: Kolonialstadt und Zentrum der russischen Emigration 114 – »Güter« vierter Klasse: Die chinesischen Siedler 123 – Parallele Bahnen 131 – Das Schwarze Jahr 1929 136</i>	
IV. Japans Eisenbahnimperialismus .....	144
<i>Verschluckt vom Erzurivalen 144 – Ex oriente lux? 153 – Flucht über die Wolken: Die Eroberung des Luftraums 157 – Drawing lines on a map 164 – Der Zweite Weltkrieg: Kein Eisenbahnkrieg 171</i>	
Schluss .....	178
Epilog .....	184

Anmerkungen .....	191
Literatur.....	246
Danksagung.....	261
Karten.....	262

# Hinweise für den Leser

Der Übersichtlichkeit halber erfolgen Datumsangaben ausschließlich, also auch wenn sie sich auf Ereignisse vor der Kalenderreform 1918 beziehen, nach dem heute gültigen Gregorianischen Kalender und nehmen keine Rücksicht auf den alten Stil des Julianischen Kalenders. Gleiches gilt für traditionelle chinesische wie japanische Zeitsysteme. Ebenso orientiert sich das Buch an heutigen Längen- und Gewichtmaßen. Einzig die Umrechnung von einer Meile (1,61 Kilometer) wird als bekannt vorausgesetzt.

Bei der Transkription von geografischen Bezeichnungen und Eigennamen aller Art wird für Übertragungen aus dem Russischen auf die unter deutschen Wissenschaftlern übliche Orthografie zurückgegriffen. Das Chinesische wird nach dem Pinyin-System, das Japanische nach dem Hepburn-System transliteriert. Städtenamen werden im Text ganz im Sinne einer besseren Kontextualisierung in der Sprache der jeweiligen Vormacht geschrieben. Bei Erstnennung nach dem Machtwechsel steht zuerst die neue, in Klammern dann – falls vorhanden – die alte Schreibweise: Port-Artur, Ryojun (Port-Artur), Lüshun (Ryojun). Ausnahmen von den genannten Regeln bilden die Stadt Harbin und Hauptstädte, deren Bezeichnung nicht einer strikt wissenschaftlichen Transkription, sondern der allgemein üblichen Schreibform folgt; es heißt demnach Moskau und nicht Moskva. Die russisch-chinesischen Grenzflüsse Amur (chinesisch: Heilongjiang) und Ussuri (chinesisch: Wusulijiang) werden in russischer Schreibweise wiedergegeben. Innerchinesische Flüsse und andere geografische Begriffe hingegen tauchen in chinesischer Umschrift auf, zum Beispiel: Songhua-Fluss (russisch: Sungari) und Großes Xing'an-Gebirge (Daxing'anling). Der Einheitlichkeit halber folgen auch Personennamen der wissenschaftlichen Transkription, im Chinesischen und Japanischen ist der Familienname vorangestellt. Übersetzungen von Zitaten stammen generell von mir, Hervorhebungen in Zitaten hingegen vom jeweiligen Autor.

»What happens in Manchuria will carry results for the whole world. It would be interesting to open one's eyes in Harbin a hundred years from now and gaze at the seats of power. White or yellow? And if yellow – which?«

*Olive Gilbert, 1929*

# Vorwort

9.992 Kilometer sind es von Peking bis Hamburg. Ende 2007 hat erstmalig ein aus 49 Containern bestehender Expresszug diese Strecke bewältigt. Für die Testfahrt über knapp 10.000 Kilometer brauchte der Container-Express nur 15 Tage. Dabei mussten die Container für den Transport durch die Mongolei, Russland, Weißrussland und Polen zweimal auf andere Spurbreiten umgesetzt werden. 10.000 Kilometer, das ist eine lange Strecke, die längste Eisenbahnstrecke der Welt, und 15 Tage sind eine lange Zeit. Aber im Vergleich zu den 30 Tagen, die ein Containerschiff aus dem Fernen Osten nach Hamburg braucht, ist es eine Revolution, die Verkürzung der Fahrzeit auf die Hälfte. Das heißt, die Konkurrenz um die kürzeste, schnellste, vielleicht auch sicherste Trasse, die den eurasiatischen Doppelkontinent verbindet, ist neu eröffnet; neuerdings auf einer anderen Strecke: auf dem nördlichen Seeweg, auf der legendären Nord-Ost-Passage, die durch Klimawandel und neue nautische Möglichkeiten zu einem Highway der Schifffahrt und des globalen Transports zu werden verspricht.

Der Autor des vorliegenden Buchs hatte vielleicht gehaut, dass das Studium der Geschichte der Ostchinesischen Eisenbahn kein antiquarisches Thema, kein Sujet von gestern ist. Sein Buch handelt von der Geschichte der Ostchinesischen Eisenbahn, einer, wenn nicht *der* Antriebsmaschine einer Region, die – dem Westen als Mandschurei bekannt – auf die Weltbühne katapultiert worden ist.

Das Buch ist eine kurze Geschichte dieser Eisenbahn von ihrem Planungsbeginn 1896 bis zur endgültigen Übergabe an die Volksrepublik China im Jahr 1952. Während dieser Zeit wandelte sich die Eisenbahngesellschaft von einem spätzaristischen Verkehrs- und Kolonisationsprojekt zu einer Bahn, die erst ein russisch-chinesisches, später sowjetisch-chinesisches Gemeinschaftsunternehmen war, bevor sie 1935 in das Netz der Südmandschurischen Eisenbahn, die Japans Marionettenstaat Mandschukuo gehörte, integriert wurde. Sein besonderer Ansatz erlaubt dem Autor,

Eisenbahngeschichte als ein Stück Regional- und Weltgeschichte zu erzählen. Denn er sieht in der Ostchinesischen Eisenbahn nicht nur oder nicht primär ein technisches Bauwerk. Urbansky interessiert sich mehr dafür, wie ein Verkehrs- und Kommunikationsmittel zum Medium und Fokus gesellschaftlicher, politischer, kultureller, ja mentaler Interessen und Konflikte werden kann, so dass sich in seiner Geschichte die Interessenkonflikte der in jenem Raum aufeinander stoßenden Mächte spiegeln.

Dazu musste die Untersuchung auf eine breite Materialbasis gestellt werden. Hierzu gehören Archivmaterialien, persönliche Nachlässe, Memoiren, auch aus amerikanischen Archiven. Dazu gehören die den ganzen Zeitraum abdeckende Berichterstattung von Zeitungen, vor allem der *New York Times*, ebenso wie Reiseberichte und Analysen in russischer und chinesischer Sprache. Zu den genannten Quellen kommen noch andere Materialien wie Fotos und Fahrpläne hinzu, vor allem aber Karten, die geradezu unabweislich sind, um die raumproduzierende Funktion der Ostchinabahn anschaulich werden zu lassen. Nicht zu vergessen das Design des »Asia-Expresses«, jenem Symbol von Extravaganz und Modernität in einer Weltgegend, die so lange als Ende der Welt empfunden worden war.

Sören Urbansky holt mit seinem Buch einen Verkehrsraum, der durch die Teilung der Welt im 20. Jahrhundert gleichsam auf die erdabgewandte Seite des Mondes gerückt war, wieder in unseren Horizont zurück, gerade rechtzeitig zur Wiedereröffnung des eurasischen Korridors.

Karl Schlögel, Berlin im März 2008

# Einleitung

Ein weiter Weg ist es von Europa bis nach Asien, von Ozean zu Ozean, auch heute noch. Am Tag sieben der Bahnfahrt überquert der internationale Zug Nr. 20 aus Moskau den hohen Bau der Brücke des Songhua-Flusses. Reisende, die nicht das Flugzeug nehmen, brauchen Geduld; gute Lektüre an Bord ist ein teurer *compagnon de voyage*. Unverhofft liegen zahlreiche Flussschiffe und Fährboote am Südufer im trüben Wasser, dahinter glitzern die Glasfronten der neuen Hochhäuser Harbins in der Mittagssonne. Der Reisende ist entzückt, nach einer langen Woche Taiga, Grassteppe und isolierter Siedlungspunkte plötzlich in eine Stadt einzufahren. Den Augen bleibt kaum Zeit, sich an den neuen Anblick zu gewöhnen.

Wenige Minuten später, wie jeden Donnerstag halb eins Pekingischer Zeit, hält der Zug am Hauptbahnhof von Harbin.<sup>1</sup> Durch einen schmalen Gang geleitet, ist bald der Blick auf den ausladenden Vorplatz frei: schlichte Hotel-Zweckbauten und eine unterirdische Einkaufspassage. Ein eher bedrückendes Gefühl, ein kahler Platz voll mit Autobussen, Taxen und Menschen. Wo ist das alte, so bekannte Jugendstil-Empfangsgebäude des Bahnhofs, der einmal Harbin Zentralbahnhof hieß? Wo ist die Kathedrale des Heiligen Nikolaus? Wo ist das russische Harbin?

Erst auf der Anhöhe der Straße der Roten Armee, die in alten Registern noch als »Bahnhofsprospekt« verzeichnet ist,<sup>2</sup> stößt der Besucher auf einige Gebäude, die stutzig machen, russische und sowjetische Spuren allerorten: ein Denkmal zu Ehren der Helden der Roten Armee und unweit davon die einstige Hauptverwaltung der Ostchinesischen Eisenbahn, ein ebenso prominenter Jugendstilbau, von einer grün getünchten Mao-Skulptur vor dem Eingang verstellt. War Harbin also ein russischer Ort?

Harbin war eine russische, ebenso eine chinesische, aber auch eine japanische, koreanische, jüdische und polnische Stadt. Doch heute ist Harbin vor allem eine chinesische Metropole, deren Stadtbild nur noch fragmentarisch an die ebenso kurze wie komplexe Geschichte erinnert.<sup>3</sup> Die Stadt am

Songhua-Fluss war gleichermaßen Knotenpunkt und Nebenprodukt der Ostchinesischen Eisenbahn (russisch: *Kitajskaja Vostočnaja železnaja doroga*, chinesisch: *Daqing dongsbeng tieh* beziehungsweise *Zhongdong tieh*),<sup>4</sup> Zentrum jenes exterritorialen, quer durch Nordostchina verlaufenden Teilstücks der Transsibirischen Eisenbahn.

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die Geschichte der Ostchinesischen Eisenbahn von ihrer Planung und ihrem Bau am Ende des 19. Jahrhunderts bis zu ihrer Übergabe durch die Sowjetunion an die Volksrepublik China im Dezember 1952. Die Bahn fungierte zugleich als Verkehrs-, Kommunikations-, Eroberungs- und Kolonisationsmittel von Chinas Nordosten – jener in vielen Sprachen als Mandschurei bekannten Region –, und dies im Dienst ganz unterschiedlicher Mächte und Kulturen. Zentrales Anliegen der Studie ist dabei die Untersuchung der Kolonisierung und Kultivierung eines Raums durch die Bahn, die damit gleichsam zum »Kulturträger« wird. Die Geschichte der Bahn ist folglich gleichzeitig eine Geschichte der (nördlichen) Mandschurei in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, eines zunächst dünn besiedelten und isolierten, jedoch rohstoffreichen und – nicht zuletzt infolge des Bahnbaus – strategisch wichtigen Gebietes, auf das sich die imperialen und kommerziellen Interessen Russlands und Japans richteten.

Die Mandschurei – ein Gebiet größer als Italien, Frankreich und Großbritannien zusammengenommen – ist Menschen in Europa hauptsächlich als das Anbauland der Sojabohne, Hauptschauplatz des Russisch-Japanischen Kriegs oder als Japans Marionetten-Kaiserreich Mandschukuo geläufig. In den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts nannten Publizisten die Region »Balkan des Fernen Ostens« oder »Land der Hoffnung«.<sup>5</sup> Cineasten mögen den Namen dieser Geschichtsregion, die heute wieder ein integraler Bestandteil Chinas ist, aus John Frankenheimers Thriller *Botschafter der Angst* oder Bernardo Bertoluccis Monumentalfilm *Der letzte Kaiser* kennen.<sup>6</sup> Die Mandschurei grenzt im Norden und Osten an Sibirien und das fernöstliche Russland. Im Südosten stößt die Region an die lange Zeit von Japan kontrollierte koreanische Halbinsel. Das Gelbe Meer, der Golf von Bohai und die Große Mauer fassen die Region im Süden ein und bilden mit dem Westen, wo die Innere und Äußere Mongolei beginnen, die Verbindung zum chinesischen Kernland.

Wie in der Mandschurei spielte im Zeitalter des Hochimperialismus in vielen Teilen der Welt der Bau und Unterhalt von Eisenbahnen eine entscheidende Rolle bei der Durchsetzung imperialer Interessen. Eisenbahnen

waren oft die Voraussetzung für eine wirksame koloniale Herrschaft, denn sie ließen – gemeinsam mit Telegraf und Dampfschiff – die Zeit- und Raumdistanzen innerhalb von Regionen wie zwischen den Weltteilen schrumpfen.<sup>7</sup> Gleichzeitig war die Eisenbahn nicht nur das Fundament, sondern wurde in vielen Fällen auch zum Beschleuniger kolonialer Herrschaft: Sie ermöglichte die Annexion oder Integration von Territorien, war Motor der Ausbeutung von Rohstoffen, Vehikel zur »Öffnung« neuer Siedlungsgebiete und Katalysator von Migration. Historiker haben deshalb auch von einem »Eisenbahnimperialismus« (*railway imperialism*) sehr unterschiedlicher Prägung und Intensität in den kolonialen Zielgebieten gesprochen, bei dem sich oft proto-nationale, imperiale und ökonomische Interessen überlappten.<sup>8</sup>

China, selbst eine große Imperialmacht in Asien,<sup>9</sup> hatte mit dem Vordringen der okzidentalen Großmächte und Japans im 19. Jahrhundert die graduelle Erniedrigung in den Status einer »Halbkolonie« erleiden müssen. Auch bedingt durch das Ringen um Eisenbahnkonzessionen wurde das Land im Zeitalter politischer und ökonomischer Fremdbestimmung – mehr als jedes andere Einflussgebiet der imperialen Großmächte – zum Schauplatz internationaler Rivalität: Großbritannien, Frankreich, Belgien, Deutschland, die Vereinigten Staaten, Japan und Russland versuchten mit direktem oder indirektem Engagement im Eisenbahnwesen ihre politischen und ökonomischen Interessen im Reich der Mitte zu vertreten.<sup>10</sup> Hauptakteure in der Mandschurei – dem Zentrum des Eisenbahnimperialismus in China – waren die beiden letztgenannten Staaten: Russland und Japan.

In keinem anderen Teil des Reichs sollten Eisenbahnen bei der politischen wie ökonomischen Durchdringung eine so prominente Rolle spielen, nirgendwo sonst war die imperiale Fremdbestimmung im Eisenbahnwesen größer. Denn die Ostchinesische Eisenbahn und die Südmandschurische Eisenbahn (*Mantetsu*), das Kolonialwerkzeug Japans, beruhten – im Unterschied zu den übrigen Eisenbahnen in China – nicht auf finanziellen, sondern auf kolonialen Konzessionen, die sich in direktem Besitz der imperialen Fremdmacht befanden. Das bedeutete zum einen, dass ihre Betriebsgewinne unmittelbar ins Ausland abfließen; zum anderen verliefen die Schienenwege im Landesinneren durch exterritoriale Korridore, die wie die Pachtgebiete an den Küsten unter ausländischer Kontrolle standen und alsbald auch von ausländischem Wachpersonal geschützt werden sollten.<sup>11</sup> Überdies sollte nirgendwo sonst in China der Kampf um die Kontrolle

über die Eisenbahnkonzessionen sowohl zwischen den imperialen Mächten als auch mit China erbitterter geführt werden als in der Mandschurei. Nicht zuletzt deshalb avancierte der Nordosten Chinas in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zum Hauptschauplatz des Eisenbahnbaus: Knapp die Hälfte der um 1950 in China insgesamt existierenden Bahnlinien wurde in dieser Region verlegt.<sup>12</sup>

Jürgen Osterhammel hat China als weltgeschichtlich formenreichstes Laboratorium der neuzeitlichen Fremdherrschaft beschrieben, das fast alle Erscheinungsformen dessen kannte, was in einem weiten Sinn unter den Schlagworten »Imperialismus« und »Kolonialismus«<sup>13</sup> subsumiert werden kann. Das Spektrum reichte »vom Prototyp eines Informal Empire über eine vollentwickelte Heidenmission bis hin zu avanciertem Finanzkapitalismus, zu einzigartig modernen Ausprägungen von Handels- [...] und Industriekolonien [...], schließlich zu dem gewaltsamsten Unterwerfungskrieg in der neueren außereuropäischen Geschichte.«<sup>14</sup> Dabei war keine Region auf dem chinesischen Festland so sehr Zielgebiet imperialer Expansion wie die Mandschurei. Denn »[t]rotz viel publizistischen Rummels um die ›Aufteilung der Melone‹ waren sich Chinaexperten und pragmatische Staatsmänner in allen Ländern über die Nicht-Kolonisierbarkeit des chinesischen Kernlandes einig; kolonisiert wurden auf lange Sicht nur dünn besiedelte und administrativ schwach integrierte Randgebiete«,<sup>15</sup> allen voran die Mandschurei.

So wie die Mandschurei innerhalb Chinas eine Ausnahme bildete, gelten Russland und Japan in der Riege der Kolonialmächte wiederum als Sonderfälle. Der Kolonialismus St. Petersburgs unterschied sich von demjenigen anderer Länder allein schon dadurch, dass das Zarenreich (mit Ausnahme des temporären Engagements in Alaska) gewissermaßen eine Ansammlung seiner Kolonien selbst wurde, der historische Prozess der russischen Reichsbildung somit eine Geschichte fortgehender Kolonisation war.<sup>16</sup> In diesem Zusammenhang ist auch die besondere Rolle des Zarenreichs beim Vordringen nach China zu sehen: Russland war nicht nur Kolonialmacht in China, es war auch ein unmittelbarer Nachbarstaat – was auf internationaler Bühne immer wieder Fragen nach den wahren Ambitionen St. Petersburgs aufwarf.

Japan wiederum reihte sich Ende des 19. Jahrhunderts als Nachzügler in den Kreis der imperialen Mächte ein. Gleichzeitig war das Inselreich das erste asiatische Land, das eine neuzeitliche Kolonialmacht werden sollte. Während Russlands koloniales Engagement in der Mandschurei letztlich

immer das eines »Informal Empire« blieb, wurde die Region nach der Okkupation durch Japan ein Teil des japanischen »Formal Empire«. <sup>17</sup> Eisenbahnen spielten auch in der Folgezeit eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der ökonomischen und machtpolitischen Pläne Tokios. So gesehen ist die Geschichte der im vorliegenden Buch behandelten Eisenbahn ebenso wie die der Region ihrem Wesen nach eine Geschichte des Eisenbahnimperialismus, obschon die Identität von Kolonialherr und Untertan nicht immer leicht zu klären war: Imperialismus in der Mandschurei war hochkompetitiv – der Prinzipal wurde mitunter selbst zum Knecht.

Mit Beginn des kolonialen Wettstreits in der Mandschurei rückte das lange Zeit relativ isolierte Gebiet binnen weniger Jahre ins Zentrum der Weltpolitik. Das erklärt die zahlreichen Publikationen über die Geschichte der Mandschurei im 20. Jahrhundert. In den ersten Dekaden des zurückliegenden Jahrhunderts richteten viele Autoren ihr Interesse auf die geopolitischen Zusammenhänge, vor allem aber auf die ökonomischen Erfolge bei der imperialen Erschließung der Region. Eine reiche Materialbasis hierfür lieferten die offiziellen Chroniken und statistischen Jahrbücher der Eisenbahngesellschaften, insbesondere der Ostchinesischen Eisenbahn und der wenig später von Japan gegründeten Südmandschurischen Eisenbahn. Die Geschichte der letztgenannten Eisenbahngesellschaft und die des japanischen Engagements in der Mandschurei werden im Folgenden lediglich tangiert, da die politische Signifikanz Japans für die Region und die ökonomische Geschichte des Eisenbahnwesens in der Mandschurei insgesamt gründlich erforscht sind. <sup>18</sup>

Folglich wird die Wirtschaftsgeschichte der Ostchinesischen Eisenbahngesellschaft und die anderer mandschurischer Eisenbahnen hier nur einen Aspekt unter mehreren darstellen. Gleiches gilt für administrative Seiten und die politische Geschichte des Eisenbahnwesens in der Region, also das Verhältnis von Infrastruktur und politischer Macht. <sup>19</sup> Neuere Abhandlungen, die sich mit der kulturhistorischen Dimension der erzwungenen »Öffnung« der Mandschurei durch die Fremdmächte oder mit der Geschichte Harbins – sei es nun im Kontext der russländischen <sup>20</sup> Emigration oder in dem der Sinisierung des Gebiets – auseinandersetzen, diskutieren den Einfluss dieser Eisenbahn zumeist nur peripher. <sup>21</sup> Eine geschichtswissenschaftliche Studie, welche die Rolle der Ostchinabahn als »Motor« bei den genannten Entwicklungen in den Vordergrund rückt und dabei den Funktionsaspekt dieser Eisenbahn untersucht, liegt noch nicht vor. Dabei wäre zu fragen: Welche Funktionen übte die Bahn im Rahmen

ihrer imperialen Bestimmung aus? Welche Entwicklungen förderte diese Verkehrsader abgesehen von den intendierten Funktionen der Planer? Wie weitreichend war der Einfluss dieses Infrastrukturprojekts (und seiner imperialen Akteure) auf die räumliche Durchdringung der Mandschurei?

Erklärtes Ziel des vorliegenden Buchs ist es, die politischen, ökonomischen und kulturellen Aspekte, unter denen intendierte Funktion und reales Funktionieren der Bahn betrachtet werden können, miteinander zu verknüpfen, um so zu einer Kulturgeschichte der Ostchinesischen Eisenbahn und zu einer Geschichte der durch sie vermittelten und geschaffenen Kultur zu gelangen. Die Grenzlinien zwischen Politik, Wirtschaft und Kultur sind freilich schwer zu ziehen, das Problem des Primats der Untersuchung jeweils eines Gesichtspunkts vor den anderen kaum zu lösen. Folglich ist die Untersuchung keine Detailstudie irgendeines politischen, ökonomischen oder kulturellen Aspekts dieser Bahn, sondern der polyfone Versuch, diese Themen miteinander zu verbinden und den letztgenannten Aspekt dabei besonders zu berücksichtigen.

Die Arbeit beruht auf der These, dass bereits der Bau, und bald darauf die logistischen Kapazitäten der Ostchinesischen Eisenbahn als erstes Segment eines modernen mandschurischen Infrastruktursystems, die machtpolitische, ökonomische und kulturelle Durchdringung dieses bis dahin relativ isolierten Gebiets ermöglichten und somit den ökonomischen Aufstieg und eine kulturelle Diversifizierung in der Folgezeit nachhaltig beschleunigten. Es sei hier aber daran erinnert, dass zu Eisenbahnen freilich Menschen gehören, die sich der infrastrukturellen Möglichkeiten bedienen. Es ist also nicht der Verkehrsweg als solcher, der bestimmte Ereignisse provoziert, sondern die Fähigkeit und Chance, ihn zu instrumentalisieren. Schließlich förderte die Existenz dieses und anderer Verkehrssysteme die geostrategische Schlüsselfunktion der Mandschurei, die – wie die Eisenbahnlinie selbst – Schauplatz zahlreicher Konflikte werden sollte.

Auf einer ersten Ebene analysiert die Untersuchung die verschiedenen Funktionen, die das Unternehmen im Laufe der Zeit – mal geplant, mal gezwungenermaßen – ausübte. Funktion versteht sich hier einerseits als ursprünglich intendierte Funktion der Planer und Bauherren, andererseits als tatsächliche Funktion, also als die von verschiedenen politischen Akteuren in der Folgezeit durch Übernahme der Entscheidungsgewalt angetragene Rolle des Verkehrsunternehmens. Es sei bereits an dieser Stelle angemerkt, dass die Eisenbahn dabei auch Vorgänge begünstigte, die die Planer nicht intendiert hatten und die teilweise ihren Interessen gar zuwiderliefen.

Die Bahn sollte noch vor ihrer Fertigstellung Zielscheibe der xenophoben Boxer-Bewegung werden. Wenig später wurde sie ein zentrales militärstrategisches Werkzeug im Russisch-Japanischen Krieg, dann eine lebensnotwendige Nachschubbrücke für die russische Armee im Ersten Weltkrieg, Fluchtweg der Weißen Emigration aus Sibirien, Katalysator der chinesischen Migration, Schauplatz russisch-chinesischer, chinesisch-sowjetischer, sowjetisch-japanischer Auseinandersetzungen, Arterie japanischer Expansionspläne, Bühne der erneut kurzen chinesisch-sowjetischen Allianz und – in ruhigeren Zeiten – schlicht ein zentraler Motor der Entwicklung einer aufstrebenden Region. Insofern liefert diese Studie einer spezifischen Bahn nicht zuletzt Erkenntnisse über verschiedene Funktionsmodelle von imperialen Eisenbahnen allgemein.

Gleichzeitig ist diese Abhandlung, in zweiter Hinsicht, eine Untersuchung über das Funktionieren der Verkehrsgesellschaft. Sie behandelt unter anderem folgende Fragen: Wie verlief der Betrieb in den verschiedenen Stadien der Ostchinabahn? In welchem Verhältnis stand die Bahn zu traditionellen Verkehrsmitteln? Wie gestaltete sich der Wettbewerb zu anderen Eisenbahnlinien sowie zum Auto- und Flugverkehr? Was waren die Störfaktoren eines fahrplanmäßigen Betriebs? Welche Interessengruppen profitierten ökonomisch und politisch von dem Verkehrsunternehmen?

Verkehrsgeschichten haben ihre Tücken: Eisenbahnhistoriografie haftet bisweilen der Makel an, einzig das Metier engagierter Liebhaber zu sein, deren Büchern ein nostalgisch-technikvernarntes und detailverliehtes Narrativ eigen ist, das dem komplexen Geschehen einer Eisenbahngeschichte nicht gerecht wird. Eisenbahnstudien verfangen sich ferner bislang allzu oft in der Tradition nationaler Diskurse, sie tragen bisweilen gar zur Bildung und Rezeption neuer Mythen bei.<sup>22</sup> Daher unternimmt das vorliegende Buch den Versuch, Grenzen von Staaten und akademischen Disziplinen zu überwinden. Die Vielzahl der politischen Akteure, die Vielzahl der in der Mandschurei beheimateten Ethnien machen eine globalgeschichtliche beziehungsweise interzivilisatorische Perspektive zu einer zwingenden Vorbedingung.<sup>23</sup>

Schließlich berücksichtigt die Studie den in der geschichtswissenschaftlichen Forschung dieser und anderer Eisenbahnen lange vernachlässigten Aspekt des Raumes. Dass jedes Ereignis neben einer zeitlichen auch eine räumliche Dimension aufweist, ist eine alte Weisheit,<sup>24</sup> die aber gerade von deutschen Historikern lange Zeit ignoriert wurde.<sup>25</sup> Vielen jüngeren Eisen-

bahnstudien der Mandschurei haftet ebenso das Manko an, den historischen Raum weitgehend zu ignorieren.<sup>26</sup> Dabei waren hauptsächlich Eisenbahnen Motor der Erschließung der *Manchurian frontier*, und die Weite der Region war ein beliebter Topos vieler früher Schilderungen, wie diese Arbeit noch zeigen wird. Gerade die Geschichte einer – im Raum verkehrenden – Eisenbahn scheint für eine am Raum orientierte Forschungsperspektive geeignet, ja, Respekt für die räumliche Dimension ist unerlässlich: Eisenbahnen fahren nicht im Nirgendwo. Sie haben einen Abfahrts- und Zielort, von der zurückgelegten Strecke zwischen den Stationen ganz zu schweigen. Doch es geht nicht um ein aufgesetztes oder überzogenes Visualisierungsbedürfnis.<sup>27</sup> Es geht hier lediglich um einen *spatial turn* im Sinne Karl Schlögels, nämlich um eine »gesteigerte Aufmerksamkeit für die räumliche Seite der geschichtlichen Welt«.<sup>28</sup> So versteht die vorliegende Arbeit die Eisenbahn nicht als ein Ziel, sondern als ein Instrument dafür, wie die Technik Kultur und Raum prägt und dabei mitunter auch scheitert. Mithin greift die Studie das scheinbar banale alte Rauminteresse wieder auf, als Analysemechanismus der kolonialen Neukodierung und Neuordnung des kulturellen und sozialen Raums der Mandschurei, aber auch als eine Kulturgeschichte des Reisens.

Das Buch baut auf dem derzeitigen Forschungsstand der westlichen und russischen Geschichtswissenschaften auf. Auch aus dem Versuch resultierend, nicht einer »eurozentrischen« beziehungsweise »orientalisierenden« Perspektive zu erliegen, bezieht die Untersuchung dabei Abhandlungen chinesischer und japanischer Autoren und entsprechendes Quellenmaterial ein, soweit dieses zugänglich war. Die Arbeit umfasst darüber hinaus Archivalien und entlegene Veröffentlichungen, die mehrheitlich in den Bibliotheken der Universitäten Berkeley und Stanford sowie den Hoover Institution Archives zusammengetragen worden sind. Statistische Jahrbücher und Fahrpläne sind ebenso wichtig wie unlängst erschienene historiografische Studien. Neben Immigranten- oder Frachtgutstatistiken und anderen amtlichen Quellen werden hierbei auch Memoiren, Reisebeschreibungen und überwiegend aus amerikanischen Zeitungen stammende Reportagen zu messbaren Indikatoren für Verkehrsströme, für die Transformation einer Region, für die »Öffnung« neuer Räume oder das abrupte »Schrumpfen« derselben. Mitunter kann der Bericht eines Journalisten oder gewöhnlichen Reisenden, der als erster an Ort und Stelle war oder bloß von den Strapazen und Hürden oder auch unverhofften Bequemlichkeiten

berichtet, mehr aussagen als starre Vertrags- und schwer verifizierbare Zahlenwerke.

Die chronologisch angelegte Untersuchung ist in fünf Teile gegliedert: Das erste Kapitel beschreibt das Terrain, die Vorgeschichte des Eisenbahnwesens in China und Russland, die Planung und den Bau der Ostchinesischen Eisenbahn durch das Russische Reich sowie die damit verfolgten Intentionen. Es schildert schließlich die sofort einsetzenden Reaktionen einheimischer Kräfte, welche den Betrieb der Bahn fortan stören sollten.

Im Mittelpunkt des zweiten Kapitels steht die Bahn als koloniales Verkehrsprojekt in den ersten beiden Dekaden ihres Betriebs. Es zeigt auf, wie sich ihre kultivierende und kolonisierende Funktion lediglich auf einen schmalen Korridor beiderseits der Trasse sowie auf die teilweise neu gegründeten Siedlungen beschränkt und das Hinterland sich dagegen nicht nur dem Blick des Reisenden, sondern auch dem des Historikers entzieht. Der Russisch-Japanische Krieg demonstriert die strategische Bedeutung der Bahn, führt aber schließlich nicht nur zum Verlust eines Teils der Strecke an Japan, sondern beendet vorerst auch die russischen Expansionsbestrebungen im Fernen Osten. Der Abschnitt analysiert ferner, wie das Verkehrsunternehmen durch Misswirtschaft, Korruption und politische Unternehmensziele in Russland in Verruf gerät. Das Kapitel zeigt auf, dass erst während des Ersten Weltkriegs und dem anschließenden Bürgerkrieg eine neuerliche Demonstration der Kapazitäten der Verkehrsgesellschaft gelingt, freilich als Nachschub- und Fluchtader.

Im dritten Kapitel wird die Geschichte der Bahn unter sowjetisch-chinesischer Verwaltung untersucht. In dieser Zeit ist Harbin nicht nur Sitz der seit 1924 sowjetisch-dominierten Bahnverwaltung mit Tausenden von Mitarbeitern und Angestellten, sondern auch eines der wichtigsten Zentren der Weißen Emigration. Es beleuchtet die Konflikte beider Gruppen sowie die Spannungen zwischen den sowjetischen und chinesischen Repräsentanten des Unternehmens, die 1929 zu einem blutigen Konflikt und damit dem vorläufigen Ende des Joint Ventures führen. Das Kapitel richtet den Blick aber auch auf eine von Osteuropahistorikern bislang eher vernachlässigte Gruppe: Siedler und Wanderarbeiter aus dem chinesischen Kernland, die mit Hilfe der Bahn in die Mandschurei gelangen und das Land besiedeln. Ferner beleuchtet das Kapitel auch den Bau von anderen Eisenbahnen, die eine zunehmende Durchdringung der Region und wachsende Konkurrenz für das Verkehrsunternehmen bedeuten.

Das vierte Kapitel ist der japanischen Herrschaft in der Mandschurei gewidmet. Die Errichtung des Marionettenstaats Mandschukuo bedeutet den Rückzug Moskaus aus China, dem der Ausbau und die Uniformierung des Eisenbahnwesens der Region folgen. Ferner vollzieht sich in dieser Zeit die moderne verkehrstechnische Erschließung der Mandschurei insgesamt, die zwar eine stärkere Überwachung der Region durch die imperialen Machthaber, jedoch nach wie vor nicht die vollständige Kontrolle des Hinterlands bedeutet. Nach der Zerschlagung der japanischen Vorherrschaft 1945 kommt es erneut zu einer kurzfristigen sowjetisch-chinesischen Verwaltung des Streckennetzes der Ostchinesischen Eisenbahn, bevor die Bahn 1952 an die Volksrepublik übertragen wird.

Der Epilog – ein Ausblick bis in die Gegenwart – zeigt, dass die Trasse der Ostchinabahn wieder eine wichtige Verkehrsader für den innerchinesischen und internationalen Verkehr ist. Nach Jahrzehnten konkurrierender Kommunismen, die bisweilen Stillstand auf der sino-sowjetischen Eisenbahnverbindung bedeuteten, scheint die Bahnlinie ironischerweise nun für den ökonomischen Auftrieb Chinas signifikant zu sein. Letztlich zog auch China – nach Dekaden der Erniedrigung und des Leids – seinen Nutzen aus der Ostchinesischen Eisenbahn und anderer kolonialer Verkehrsprojekte. Somit bleibt das Studium der Geschichte der Chinesischen Ostbahn relevant für das Verständnis von Vergangenheit und Gegenwart der Mandschurei.

# I. Konstruktion und Destruktion

Eisenbahnen hatten im 19. Jahrhundert das Leben vieler Menschen in Europa und Nordamerika, aber auch in Indien und anderswo verändert. In Russland und China hielt das Zeitalter der Eisenbahn verspätet Einzug. Dabei war die Ostchinesische Eisenbahn für beide Länder von einem besonderen Stellenwert. Ihr Bau erwies sich als eine globale Unternehmung, die neben technischen und politischen Aspekten auch eine kulturelle Dimension besaß. Zahlreiche Hindernisse bedrohten jedoch das Verkehrsprojekt, bevor es überhaupt in Betrieb gehen konnte.

## Die *Manchurian frontier*

Zuerst sei die topografische Annäherung an die historische Bühne erlaubt, auf welcher dieses Teilstück der eurasischen Transversale gebaut werden sollte: Historisch teilte sich das über eine Million Quadratkilometer große Gebiet der Mandschurei durch die geografischen Gegebenheiten in zwei ungleiche ökonomische und kulturelle Räume auf.<sup>1</sup> Die südliche Hälfte der fruchtbaren Mandschurischen Ebene bewässert der Liao-Fluss, der viele Sedimente mit sich führt. Der Liao, damals obendrein ein bedeutender Wassertransportweg für die Märkte Nordchinas, fließt südwärts und mündet in den Golf von Bohai, eine durch die Liaodong-Halbinsel separierte Bucht des Gelben Meers. In der südlichen Region siedelten seit langer Zeit vornehmlich chinesische Bauern. Während mehrerer großer Dynastien stand sie unter Kontrolle chinesischer Kaiser. Den nördlichen Teil durchfließt der Songhua-Fluss, der – von China fort – in den die Mandschurei nördlich abgrenzenden Amur mündet, dem die meisten Zuflüsse im nördlichen Teil der Mandschurei zukommen. Genannte Ströme sind nur von April bis Oktober schiffbar. Diese Gegend und die bergigen Ge-

biete östlich und westlich der Ebene waren Heimat von nomadischen und semi-nomadischen Völkern, auf die chinesische Gebieter wenig kontrollierenden Einfluss ausüben konnten.<sup>2</sup>

Während dreier Epochen, in denen der chinesische Staat durch politische Krisen geschwächt war, drangen Bündnisse mandschurischer Stämme in das chinesische Kernland ein und gründeten neue Dynastien. Ein letztes Mal geschah dies im Jahr 1644, als eine Gruppe von Stämmen der Jurchen (*Nüzhenzu*) die Kontrolle über China errang und bis zur Revolution von 1911 als Qing-Dynastie das Reich der Mitte beherrschte.<sup>3</sup> Die Jurchen selbst nannten sich »Mandschus« (*Manzu*), wovon sich der Name der Region im westlichen wie im russischen Sprachgebrauch ableitet.<sup>4</sup> In China heißt die Region »Drei Östliche Provinzen« (Dongsansheng) oder schlicht »Nordosten« (Dongbei).<sup>5</sup>

Obwohl der südliche Teil der Region bereits während der Ming-Dynastie einem größeren chinesischen Kultureinfluss ausgesetzt war, gehörte die Mandschurei nie zum chinesischen Kernland, sie lag jenseits der Großen Mauer, ihre ursprüngliche chinesische Bezeichnung lautete daher »außerhalb der Grenze« (*guanwai*).<sup>6</sup> Diese periphere Lage unterstrichen die neuen Machthaber in Peking noch dadurch, dass sie drei Jahrzehnte nach Ausrufung der Qing-Dynastie ein Einwanderungsverbot für die im Reich der Mitte dominante Ethnie der Han-Chinesen (*Hanzu*)<sup>7</sup> in ihre *terre natale* verhängten, hauptsächlich um der mandschurischen Kultur und Lebensart des neuen Kaiserhauses ein Rückzugsgebiet zu bewahren und um die Kontrolle über wertvolle Waren wie Ginsengwurzeln und Tierfelle zu sichern, die frühzeitig den Aufstieg der Mandschurei als Exportökonomie begründeten. Die Errichtung von Weidenpalisaden (*liutiaobian*) und die Stationierung von Truppen sollten einer unbehinderten Immigration von Chinesen Einhalt gebieten. Die Zuwanderung aus Nordchina konnte jedoch nie völlig unterbunden werden.<sup>8</sup>

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts hatte der Strom chinesischer Bauern bereits deutlich zugenommen. Auch als Reaktion auf die zunehmende Bedrohung durch Russland »öffneten« die Machthaber 1860 den nördlichen Teil und 1878 die gesamte Mandschurei für die Besiedelung und begünstigten somit indirekt die Grenzkolonisation. Ziel war es, »Menschen zu bewegen, um die Grenze zu stärken« (*yimin shibian*).<sup>9</sup> Aktive Förderung erhielt die Immigration von Chinesen aus dem Kernland allerdings erst um die Jahrhundertwende.<sup>10</sup> 1897 zählte die Mandschurei etwa sechs Millionen Einwohner. 1911, am Ende der Qing-Dynastie, lebten in der Region 15 bis

17 Millionen Menschen, circa 90 Prozent waren Chinesen verschiedener Ethnien.<sup>11</sup>

Doch auch am Vorabend des Eisenbahnimperialismus in der Mandschurei blieb dieser Landesteil relativ isoliert. Durch die Stadt Shanhaiguan, das »Berg-Meer-Tor« am östlichen Ende der Großen Mauer, wohin bald schon eine Eisenbahnlinie aus Peking führen sollte, verlief der einzige größere Zufahrtsweg vom chinesischen Kernland in die abgelegene Region. Mithin war die Mandschurei für viele Beobachter kein klassisches Hinterland, sondern ein Grenzland *par excellence*. Als Frederick Jackson Turner 1893 vor Mitgliedern der American Historical Association in seiner ebenso einflussreichen wie kontrovers diskutierten »Frontier Thesis« vom durch die Frontier-Erfahrung geprägten Wesen der Amerikaner sprach und man zeitgleich das Ende der amerikanischen Westwanderung verkündete, regte sich internationales Interesse an der Mandschurei.<sup>12</sup> Viele Russen, Japaner und andere Fremde sahen in diesem auf der anderen Seite des Pazifiks gelegenen Gebiet eine der letzten wenig kultivierten Grenzregionen der Welt, obschon die Konturierung dieses Landstrichs weiter zurückreicht als das Interesse der imperialen Anrainerstaaten.<sup>13</sup> Die Metapher der *Manchurian frontier* ist in unzähligen Reisebeschreibungen, Reportagen und wissenschaftlichen Abhandlungen über die Mandschurei immer wieder verwendet worden, oft in einem Atemzug mit dem Blick auf den *American West*, die Frontier Nordamerikas.<sup>14</sup> In den Augen Owen Lattimores war die Mandschurei für China das, was Amerika für Europa war, nämlich »ein Land, in das nicht die frühzeitlichen, sondern die späten Elemente einer bereits entwickelten Zivilisation transferiert wurden, mit der Konsequenz, dass diese jungen, wenig von der Vergangenheit beschränkten Elemente ein taufisches, neues Wachstum erlebten.«<sup>15</sup> Für Lattimore »tötete« der Bau von Eisenbahnen in der Mandschurei – wie im Fall Nordamerikas – sogar die tatsächliche Frontier-Tradition.

»In Wahrheit war die spätere [sich nach dem Bürgerkrieg vollziehende] Expansion in Amerika ein nachgeordnetes Phänomen, das sich vom ursprünglichen Vordringen der Pioniere in unkultivierte Gebiete unterschied. [...] Die gegenwärtige [parallel zum Eisenbahnbau verlaufende] Kolonisierung der Mandschurei ist ebenfalls eine auf der ersten Stufe der Erschließung aufbauende Entwicklung, die diese frühe Form überholt und zerstört.«<sup>16</sup>

Doch es gab auch Unterschiede: Die Erschließungsgrenze der Vereinigten Staaten war hauptsächlich durch Gruppen repräsentiert, deren Blick nach Westen drang, eben nicht zurück nach dem Osten des Kontinents und den

kulturellen Wurzeln der Pioniere. Nordamerika hatte eine »nach außen gekehrte Grenze« (*outward-facing frontier*), die nicht am Pazifik endete, sondern schon bald über den Ozean hinausreichen sollte.<sup>17</sup> Lattimore nannte die Mandschurei dagegen einen »nach innen gerichteten Grenzraum« (*inward-facing frontier*), der ausdrücklich mit dem chinesischen Kernland in Beziehung stand.<sup>18</sup> Nachfolgend wird der Grenzland-Begriff aber als die teilweise parallel, also durch China sowie die imperialen Fremdmächte verlaufende zivilisatorische Erschließung eines Gebiets verstanden, das zuvor keineswegs unbesiedelt (und unzivilisiert) war, oft jedoch als ein solches wahrgenommen wurde.

Denn neben dem eigentlichen Souverän China sollten Russland (später die Sowjetunion) und Japan während der folgenden fünf Dekaden in dieser Region um die Vorherrschaft ringen, teils wirtschaftlich, teils machtpolitisch und kulturell. Andere Länder suchten ebenfalls ihren Vorteil in der Mandschurei, spielten aber nur eine Nebenrolle. Das Interesse der Vereinigten Staaten an der Mandschurei war – anders als etwa das Interesse Russlands – vornehmlich ökonomischer Natur. Doch die Region erwies sich als das schwierigste Terrain Chinas für die wirtschaftsimperialistische Strategie der »Open Door Policy« Amerikas, eines bereits 1899 vom amerikanischen Außenminister John Hay formulierten und in China bereits länger praktizierten diplomatischen Programms.<sup>19</sup> Die Verkehrsmittel allerdings, mit denen dieses Grenzland erschlossen werden sollte, erinnerten an die amerikanische Frontier. Es handelte sich hier wie dort um eine Kolonisierung, die zu einem großen Teil auf dem Gleisweg erfolgte. Doch wann begann das Eisenbahnzeitalter in Russland, wann in China?

## Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in China

Während in Europa, Nordamerika und einigen Kolonien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Eisenbahnen auf Hauptverkehrsachsen traditionelle Transportformen längst abgelöst hatten, ließ die »Mechanisierung der Triebkräfte«<sup>20</sup> bei Beförderung von Waren und Reisenden in weiten Teilen Russlands wie auch in China noch auf sich warten. Die Fragen lauten einerseits: Wann nahmen die ersten Eisenbahnen ihren Betrieb auf? Andererseits, und von größerer Relevanz: Wann begannen die Eisenbahnen Einfluss auf die Gesellschaft des jeweiligen Landes auszuüben?