

Sören Urbansky

Kolonialer Wettstreit



Russland, China, Japan und
die Ostchinesische Eisenbahn

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 Erzrivalen 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

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.¹ 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,² 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.³ 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*),⁴ 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«.⁵ 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.⁶ 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