

**Sören Urbansky: Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn (= Globalgeschichte, Bd. 4), Frankfurt/Main: Campus Verlag, 2008, 260 S.**

Rezensiert von  
Ingrid Schierle, Moskau

Mit der Studie des Kulturwissenschaftlers und Historikers Sören Urbansky liegt erstmalig eine Gesamtdarstellung der Geschichte der Ostchinesischen Eisenbahn (OCE) in deutscher Sprache vor. Ein „Stück Regional- und Weltgeschichte“ hat Sören Urbansky in seiner Untersuchung zur exterritorialen Verlängerung der Transsibirischen Bahn geschrieben. Diese durchquerte Chinas Nordosten in Gestalt eines „T“ auf der Ost-West-Achse Richtung Vladivostok und in Nord-Süd-Richtung von Harbin nach Dairen (Dalnij). Urbansky analysiert die Ostchinesische Bahn als Instrument im kolonialen Wettstreit Russlands und Japans um die Mandschurei, einer in westlichen Medien zu Anfang des 20. Jahrhunderts oft als „Balkan des Ostens“ betitelten Region (S. 14).

Urbanskys Untersuchung basiert auf einer an der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) entstandenen Magisterarbeit. Sie reiht sich ein in das neue Forschungsfeld der russischen Eisenbahngeschichte mit laufenden Projekten wie Frithjof Benjamin Schenks Studie „Das Russländische Reich und die Eisenbahn: Mobilität und sozialer Raum im langen 19. Jahrhundert“ oder wie Walter Sperling gerade

abgeschlossene Dissertation „Eisenbahn als politischer Diskurs in Russland 1850–1917“. Der Schwerpunkt der Studie liegt – im Unterschied zu anderen Arbeiten über die OCE<sup>1</sup> – auf der raumproduzierenden Funktion der Bahn, d.h. der Autor untersucht die Technik der Moderne als Instrument der sozialen und kulturellen Neuordnung von Räumen.<sup>2</sup>

Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die verschiedenen Funktionen der Bahn von ihrer Projektierung im ausgehenden Zarenreich und dem Baubeginn 1897 bis zu ihrer Übergabe 1952 durch die Sowjetunion an China. Die Ostchinesische Bahn stellte das wichtigste Verkehrs-, Kommunikations- und Eroberungsmittel, den „zentralen Motor der Entwicklung einer aufstrebenden Region“ dar (S. 19). In wechselnden Etappen fungierte die OCE als Kolonial-, Kriegs- und Flüchtlingsbahn. Die Geschichte des Eisenbahnbaus in der umkämpften Region beschreibt Urbansky als „globale Unternehmung“, als „Eisenbahnimperialismus“ mit der Folge, dass die Region an der Peripherie zum „Hauptschauplatz des Eisenbahnbaus“ in China werden sollte (S. 16).

Die beiden im Vergleich zu den europäischen Großmächten verspätet in den kolonialen Wettbewerb eintretenden Staaten Russland und Japan standen sich seit der Jahrhundertwende in der Mandschurei als Konkurrenten um den Einfluss in der geostrategisch wichtigen Region gegenüber. Sieger in diesem „Wettstreit“, so das Fazit des Autors, war aber China. Denn die Eisenbahn ermöglichte maßgeblich die chinesische Besiedlung des Gebiets. Ca. 500.000 Wanderarbeiter und Migranten strömten jährlich vor allem aus dem Norden Chinas in die dünn besiedel-

te Mandschurei. Die chinesischen Behörden setzten verbilligte Tarife für Arbeitssuchende in der Mandschurei auf allen Eisenbahnlinien durch. Das japanische Siedlungsprogramm zeigte dagegen nur Teilerfolge in den Städten. Auch eine dauerhafte russische Kolonisation blieb aus. Abgesehen von Harbin, dem Zentrum der exilrussischen Emigration, kam es zu keiner massenhaften Ansiedlung von Migranten aus dem Russländischen Reich.

Das Buch ist chronologisch in fünf Teile gegliedert, ein Epilog beschreibt die Ostchinabahn der Gegenwart.

„Konstruktion und Dekonstruktion“ betitelt Urbansky das erste Kapitel. Von der „friedfertigen ökonomischen Durchdringung Chinas“ hatte der russische Finanzminister Sergej Witte im Zusammenhang mit der Projektierung der Bahn und dem Ziel der Schaffung einer Landbrücke zwischen dem europäischen Teil des Imperiums und dem Fernen Osten und damit eisfreien Häfen am Pazifik gesprochen. Finanziert durch französisches Kapital der Russisch-Chinesischen Bank entstand die Ostchinesische Bahn. 1903 setzte der reguläre Schienenverkehr ein. Gegen diese exterritoriale Bahn regte sich noch vor Inbetriebnahme Widerstand. „Boxer und andere Saboteure“ (S. 48) bekämpften um die Jahrhundertwende die Bahn als Fremdkörper. Dies hatte zur Folge, dass Russland weiterhin Truppen zum Schutz der Eisenbahn stationierte, was die Exterritorialität des „entfremdeten Streifens“ noch verstärkte (S. 51).

Im Kapitel „Traum und Wirklichkeit“ beschreibt Urbansky die Bahn in ihren Anfangsjahren, beginnend mit dem Russisch-Japanischen Krieg 1904–1905, der die große strategische Bedeutung der Bahn

zeigte und mit der Niederlage Russlands endete. Japans Sieg in diesem „Eisenbahnkrieg“ hatte den Verlust des Südarms der Ostchinesischen Bahn für Russland zur Folge. Diesen 700 Kilometer langen Streckenabschnitt übernahm die von Japan gegründete Südmandschurische Eisenbahngesellschaft. Die Einflussphären wurden nun geteilt zwischen Japan und Russland. Im Ersten Weltkrieg und im Bürgerkrieg diente die Bahn als Fluchtader und transportierte Hunderttausende von Menschen, die vor den Bolschewiki flohen. Harbin, am Knotenpunkt der Eisenbahnlinien gelegen, entwickelte sich zum Zentrum der Weißen Emigration.

„Neue Meister, neue Ziele“ betitelt Urbansky die Abschnitte, in denen es um die Übernahme der Bahn in die Hände der neuen sowjetischen Machthaber und um die Zeit der sowjetisch-chinesischen Bahnverwaltung geht. Nach der Oktoberrevolution blieben die Kontrollverhältnisse lange ungeklärt. Das exilrussische Bahnmanagement war auf sich alleine gestellt. 1924 erfolgte der Abschluss von chinesisch-sowjetischen Paritätsverträgen, die die Zukunft der OCE regeln sollten. Die sowjetische Bahnverwaltung suchte den exilrussischen Einfluss zurückzudrängen. Ein Erlass von 1925 verfügte die Kündigung von allen Bahnangestellten, die weder die chinesische noch die sowjetische Staatsbürgerschaft besaßen. Gegen den Protest der chinesischen Seite erfolgte die Entlassung von über hundert Exilanten aus dem Russländischen Reich. Die „Liaison der Notwendigkeit“ zwischen dem sowjetischen und dem chinesischen Bahnmanagement war von Anfang von Spannungen geprägt. Die Auseinandersetzungen erreichten ihren Höhepunkt 1929, als die chinesische

Nationalregierung auf ihrer Forderung nach Übernahme der Bahn bestand. Es kam zum offenen Konflikt, sowjetische Truppen drangen in die Mandschurei ein. Die Beilegung des Konflikts war schon ohne große Bedeutung. Längst hatte sich das Mächtigkeitsgleichgewicht zugunsten der „Ordnungsmacht“ Japan verschoben.

Wie Urbansky im letzten Kapitel zu „Japans Eisenbahnimperialismus“ darlegt, war Japan mit seiner Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft erfolgreicher in der ökonomischen Durchdringung des Raumes als das Russländische Reich. 1932 besetzten japanische Truppen die Mandschurei, der japanische Vasallenstaat Mandschukuo wurde eingerichtet. 1935 verkaufte die Sowjetunion unter Protest der chinesischen Nationalregierung ihre Konzessionsanteile an Japan. Der neue japanische Zug „Asia“ demonstrierte den Machtwechsel in der Mandschurei und zeigte die Überlegenheit neuer Eisenbahntechnik und die Eleganz neuer Waggonausstattung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es noch zu einer kurzen Phase sowjetisch-chinesischer Kooperation in der Eisenbahnverwaltung. Die Ostchinesische Bahn wurde zum Symbol der sowjetisch-chinesischen Völkerfreundschaft bevor sie 1952, dem zwischen Mao und Stalin ausgehandelten Grundlagenvertrag von 1950 gemäß, endgültig an die Volksrepublik China übergeben wurde.

Die vielfältigen Perspektiven, unter denen Urbansky die Geschichte der Ostchinesischen Bahn entwickelt, beeindrucken und machen das Buch zu einer spannenden Lektüre. In dieser Herangehensweise liegt gleichzeitig aber auch die Schwäche der Untersuchung. Die Ausführungen zur Globalgeschichte und zur raumprodu-

zierenden Funktion der Ostchinesischen Bahn hätte man sich ausführlicher und stärker auf die Eisenbahngeschichte bezogen gewünscht. Nicht immer gelingt es, wie von Karl Schlögel im Vorwort angekündigt, eine Fokussierung auf die verschiedenen Funktionen der Bahn herauszuarbeiten.

Auch der Widerstand gegen den Bau der Bahn hätte ausführlicher analysiert werden können. Über weite Strecken dominieren in der Darstellung die Berichte und Schlagzeilen russischer, westeuropäischer oder auch amerikanischer Reisender oder Journalisten, ohne dass diese als Quellen diskutiert würden. Unwillkürlich entsteht der Eindruck, dass es auch lohnend gewesen wäre, die Geschichte der Bahn als Medienereignis zu untersuchen. Problematisch sind zum Teil die Bildunterschriften, so wenn z. B. anstatt von Weißen von „weißrussischen“ Arbeitern die Rede ist (S. 110, Abb. 9), oder wenn unklar bleibt, welche Perspektiven und Kategorien angelegt werden bei Aussagen wie: „Die Methoden, mit denen auch das Russische Reich versucht, die Übergriffe der Gesetzlosen einzudämmen, sind nicht die eines zivilisierten Staats“ (S. 65, Abb. 7).

Trotz dieser Schwächen ist dem Autor eine umfassende auf breiter Quellenbasis geschriebene Geschichte der Ostchinesischen Bahn gelungen, die belegt, dass die Kontrolle über die Bahn „der Schlüssel zur Macht in der Region“ war (S. 133) und dass die Geschichte der Mandschurei „erfahrbar“ ist (S. 190).

#### Anmerkungen:

- 1 Vgl. D. Wolff, *To the Harbin Station. The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*, Stanford 1999; F. Patrikeev, *Russian Po-*

- litics in Exile. The Northeast Asian Balance of Power, 1924–1931, Basingstoke 2002.
- 2 Zum spatial turn vgl. F. B. Schenk, Das Paradigma des Raumes in der Osteuropäischen

Geschichte, in: zeitenblicke 6 (2007), Nr. 2 [24.12.2007], URL: [http:// www.zeitenblicke.de/2007/2/schenk/index\\_html](http://www.zeitenblicke.de/2007/2/schenk/index_html), URN: urn:nbn:de:0009-9-12362.