

Urbansky, Sören: *Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn*. Frankfurt am Main: Campus Verlag 2008. ISBN: 978-3-593-38771-0; 263 S.

**Rezensiert von:** Eva-Maria Stolberg, Historisches Institut, Universität Duisburg-Essen

Nach Dietrich Geyers Klassiker „Der russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860-1914“, erschienen in den 1970er-Jahren<sup>1</sup>, fristete die Erforschung russischer Imperialgeschichte ein Schattendasein. Seit kurzem erfreut sich das Thema „Imperium“ unter jüngeren Osteuropahistoriker und -innen verstärktes Interesse, das jedoch über den klassischen Imperialismusbegriff bei Geyer hinausgeht und die Bedeutung räumlicher Ordnung („spatial turn“) hervorhebt – dies jedoch nicht als statischen Ort, sondern als *movens*.<sup>2</sup> Als Symbol für „Räume in Bewegung“ gilt die Eisenbahn schlechthin. In Russland verbindet sich damit bis heute vor allem die Transsibirische Eisenbahn. Mit dem Bau der so genannten Ostchinesischen Eisenbahn zu Ende des 19. Jahrhunderts griff das Zarenreich allerdings über seine Grenzen hinaus. Diesem Thema widmet sich das vorliegende Buch des Journalisten und Kulturwissenschaftlers Sören Urbansky. Der Autor beabsichtigt, am Beispiel des Eisenbahnbaus in der Mandchurie die nationalstaatlichen Kategorien der Geschichtsschreibung zu überwinden, indem er die Stränge russischer, chinesischer und japanischer Geschichte miteinander verknüpft. Doch ein klares historisch-methodisches Konzept fehlt. Eine Verortung der Entwicklungsgeschichte der (Eisenbahn-) Technik im Kontext von Kolonialismus und Imperialismus sucht man vergebens. Vorbilder hätten hier die Studien von Daniel R. Headrick und Peter Mentzel liefern können.<sup>3</sup> Auf diese Weise hätte der Autor den in seiner Einleitung verwendeten Begriff „Eisenbahnimperialismus“ (railway imperialism) (S. 15) unterfüttern können. Die Begrifflichkeiten sind nicht immer geglückt, so wenn Sören Urbansky z.B. von der Ostchinesischen Eisenbahn als einem „Kolonialwerkzeug“ spricht (S. 15). Ebenso bemüht er Termini wie „spatial turn“ oder „frontier“, ohne dabei auf die

jüngst von Historikern und Historikerinnen erörterten Raumkonzepte einzugehen.<sup>4</sup> Nur sehr kurze Erwähnung in diesem Zusammenhang findet Owen Lattimore, der dem geopolitischen Zeitgeist seiner Zeit und wohlwissentlich im Hinblick auf sein amerikanisches Publikum von der „Manchurian frontier“ sprach. Bei diesem name dropping fehlt natürlich auch nicht Frederick Jackson Turner (S. 25). Der Begriff „frontier“ mag für die USA und Russland angebracht sein<sup>5</sup>, stellt jedoch im Fall China ein westliches geopolitisches Konstrukt dar. Hier greifen die von Sabine Dabringhaus in ihrer Habilitationsschrift dargestellten chinesischen Raumkonzepte weiter.<sup>6</sup> Urbanskys Stil ist mitunter feuilletonistisch. Jedoch gibt der Autor erstmals in deutscher Sprache einen Überblick über die Entwicklung der Ostchinesischen Eisenbahn (OCE) von den ersten Planungen im Jahr 1896 bis zur Übergabe an die Volksrepublik China 1952.

Maßgeblicher Befürworter des Eisenbahnprojektes war der russische Finanzminister Sergej Witte, der von einer „friedlichen Durchdringung Chinas“ sprach. Zur Finanzierung griff die russische Seite allerdings hauptsäch-

<sup>1</sup> Dietrich Geyer, *Der russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860-1914*, Göttingen 1977.

<sup>2</sup> Frithjof Benjamin Schenk, *Der spatial turn und die Osteuropäische Geschichte*, in: *H-soz-u-kult*, 22.09.2008, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/forum/2006-06-001.pdf>>; sowie Ricarda Vulpius, *Das Imperium als Thema der Russischen Geschichte. Tendenzen und Perspektiven der jüngeren Forschung*, <<http://www.zeiten-blicke.de/2007/2/vulpius>>, (22.09.2008).

<sup>3</sup> Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York 1981; Peter Mentzel, *Transportation Technology and Imperialism in the Ottoman Empire, 1800-1923*, Washington D.C. 2006.

<sup>4</sup> Adèle Garnier, *Die Rolle von Grenzen in einer transnationalen Geschichte*, Tagungsbericht, in: *geschichte.transnational*, 25.05. 2007., <<http://geschichte.transnational.clio-online.net/tagungsberichte/id=1589>>.

<sup>5</sup> Susi K. Frank, „Innere Kolonisation“ und Frontier-Mythos: Räumliche Deutungskonzepte in Russland und den USA, in: *Osteuropa*, 11, 2003, S. 1658-1675; Eva-Maria Stolberg, *The Siberian Frontier between „White Mission“ and „Yellow Peril“, 1890s-1920s*, in: *Nationalities Papers*, 32 (2004), 1, pp.165-182.

<sup>6</sup> Sabine Dabringhaus, *Territorialer Nationalismus, Geschichte und Geographie im China der Republik-Zeit (1900-1949)*, Köln 2005.

lich auf französisches Kapital zurück, das über die Russisch-chinesische Bank zur Verfügung gestellt wurde (S. 39). Auf die Exterritorialität der Eisenbahn hatten vor allem die russischen Militärs Wert gelegt und die OCE wurde im Russisch-Japanischen Krieg 1904/1905 für Truppentransporte genutzt. Die Exterritorialität der Eisenbahn löste auf chinesischer Seite Widerstand aus, hier ist vor allem die anti-koloniale Bewegung der Yihetuan (im Westen bekannt als Boxer) und das Banditenunwesen der honghuzi zu nennen, - eine interessante Gegenüberstellung, die der Autor jedoch hätte weiter ausführen können. Sicherlich haben die miserablen Arbeitsbedingungen der an der OCE beschäftigten chinesischen Tagelöhner zu weiterem Zulauf verholfen.

Sören Urbansky entlarvt den russischen Traum von der „friedlichen Durchdringung“ der Mandschurei. Zu einer Kolonisation Chinas Nordosten hätte es russischer Siedler bedurft. Doch diese blieben aus. Abgesehen von der Metropole Harbin ließen sich kaum Russen oder andere Nationalitäten des Zarenreiches entlang der OCE nieder. Der Traum von einem „gelben Russland“ (Želtorossija) blieb ein Mythos. Hier handelte es sich tatsächlich um eine „mental map“. Stattdessen strömten infolge des Eisenbahnbaus vor allem chinesische Siedler in die Mandschurei und auf „schleichendem Wege“ wurde die Region sinisiert. Zudem widersprach dem Traum von der „friedlichen Durchdringung“ die geopolitische Realität. Der Russisch-Japanische Krieg von 1904/1905, der mit der Niederlage Russlands endete, die später folgenden Bürgerkriege in Russland und China führten dazu, dass Japan sich zunehmend als „Ordnungsmacht“ in der Mandschurei ansah. So wurde die Mandschurei bereits ein Jahrzehnt nach dem Baubeginn der OCE zum realpolitischen Terrain nationaler Interessen der ostasiatischen Mächte. „Die Präsenz chinesischer Siedler war ein wesentlicher Garant dafür, dass die Mandschurei ein integraler Bestandteil des Reiches der Mitte blieb“, kommt der Autor zum Schluss (S. 130). Ökonomisch erfolgreicher als die OCE war die in japanischem Besitz befindliche „Südmandschurische Eisenbahngesellschaft“, die durch die Errichtung von Industriebetrieben und Minen

den Grundstein für die Schwerindustrie in der Mandschurei legte. Ein deutliches Zeugnis dafür, dass sich das geopolitische Kräfteverhältnis zugunsten Japans veränderte, war der Verkauf der OCE durch die Sowjetunion 1935 – ein Vorgehen, gegen das die chinesische Nationalregierung protestierte (S. 149). Mit dem Verkauf war erstmals ein einheitliches Eisenbahnnetz für die Mandschurei geschaffen, dass Japan für sein Siedlungsprogramm nutzte. Allerdings konzentrierten sich die japanischen Siedler auf die Städte. Die erhoffte Agrarkolonisation blieb aus (S. 170). Im Wesentlichen handelte es sich – wie im russischen Fall – um einen „Korridorimperialismus“. Russlands und Japans „Eisenbahnimperialismus“, so kann man nach der Lektüre dieses Buches das Fazit ziehen, war ein Torso. Der eigentliche Gewinner dieses „kolonialen Wettstreits“ war China.

Die Darstellung hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Zwar gelingt es Sören Urbansky, einen Überblick zu geben, doch eine kritische Reflexion methodischer Konzepte – wie in der Geschichtswissenschaft üblich – bleibt aus. Hinzu kommen begriffliche Unzulänglichkeiten wie z.B. „Reichsregierung“ (bezogen auf Russland, S. 32, 50) oder „zaristisch“ (S. 49, S. 106), „konterrevolutionär“ (S. 93) sowie Stilblüten, wenn von der russischen Niederlage im Krieg mit Japan als einem „Waterloo“ (S. 38), von Sergej Witte als „Zarendiener“ (S. 43) oder der OCE als „Rubelgrab“ (S. 82) und schließlich von den Bolševiki als „Häschern“ die Rede ist (S. 94). Eine weitere Aufzählung erübrigt sich. Bei wirtschaftshistorischen Aspekten des Eisenbahnbaus ist es unsinnig, von „unerschöpflichen“ Ressourcen oder Märkten zu sprechen (S. 79, S. 87). Wenn Zahlen geliefert werden, so muss der Leser sie sich in den Anmerkungen zusammensuchen. Die Karten sind zudem kaum lesbar. Ebenso fehlt ein Register. Warum das Buch in die Reihe „Globalgeschichte“ aufgenommen wurde, ist vor diesem Hintergrund unbegreiflich. Historiker greifen besser zu den nach wie vor unübertroffenen Studien von David Wolff und Felix Patrikeev.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> David Wolff, *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*, Stanford (Cal.) 1999; Felix Patrikeev, *Russian Politics in Exile. The Northeast Asian Balance of Power, 1924-1931*, Basingstoke 2002.

HistLit 2008-4-159 / Eva-Maria Stolberg über  
Urbansky, Sören: *Kolonialer Wettstreit. Russland,  
China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn*.  
Frankfurt am Main 2008, in: H-Soz-Kult  
20.11.2008.