

„Japanische Stadtplanung und Architektur in Manzhouguo/Manshūkoku¹: Entwicklungshilfe oder Machtdemonstration?“

Anke Scherer, Bochum

1. Einleitung

Gebäude sind mehr als nur Mauern, Dächer, Fenster und Türen. Sie machen Aussagen über ihre Erbauer und Besitzer, und besonders öffentliche Gebäude werden in der Regel daraufhin entworfen, daß sie eine bestimmte Wirkung beim Betrachter erzeugen.

Ein berühmtes Beispiel hierfür ist die nationalsozialistische Repräsentationsarchitektur. Besonders die Planungs- und Baugeschichte der 1939 fertiggestellten Neuen Reichskanzlei, die im Auftrage Hitlers nach Entwürfen von Albert Speer erbaut wurde, wird für das Verhältnis von Architektur und Politik im Dritten Reich und für den propagandistischen Einsatz von Architektur im politischen Kalkül gerne herangezogen (Schönberger 1981).

Um die Verbindung zwischen Architektur und politischem Kalkül geht es auch in diesem Artikel zu Städteplanung und öffentlichen Bauten unter japanischem Einfluß in Manzhouguo in den 1930er und 1940er Jahren.

Manzhouguo, japanisch ausgesprochen Manshūkoku, nannte sich der Staat in Nordosten Chinas, der am 1. März 1932 gegründet und am 20. August 1945 wieder aufgelöst wurde. Es handelt sich bei diesem Staatsgebilde nicht um eine japanische Kolonie, wie dies Taiwan oder Korea waren, dennoch wird die Regierung von Manzhouguo in der chinesischen und manchmal auch in der westlichen und japanischen Literatur als "Marionettenregime" Japans bezeichnet. Damit soll der Anspruch der damaligen japanischen Regierung ausgedrückt werden, den Staat Manzhouguo zu kontrollieren. Diese Kontrolle fand vor allem durch die japanischen Militärs oder andere japanische

¹ Für die Umschrift chinesischer Namen wird das Umschriftsystem Hanyu Pinyin benutzt, für die Umschrift japanischer Namen das Hepburn-Umschriftsystem. Chinesische und japanische Personennamen werden in der Originalreihenfolge "Nachname Vorname" wiedergegeben.

Funktionäre statt, die als Berater oder Vize den chinesisch-mandschurischen Regierungsvertretern zugeordnet waren (Scherer 2003). Legt man die wohl einflußreichste Definition des Begriffes Macht von Max Weber zugrunde, nach der "Macht [...] jede Chance [bedeutet], innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf diese Chance beruht" (Weber 1980:28), wurde Macht in Manzhouguo - trotz seines offiziell von Japan unabhängigen Status - von diesen japanischen Militärs und Funktionären ausgeübt, die die offiziellen chinesisch-mandschurischen Regierungsvertreter als ihre "Marionetten" agieren ließen.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß es im Folgenden nicht um die Beurteilung des japanischen Agierens, also um die Machtausübung in Nordost-China geht. Die japanische Aggression in China, Kriegsverbrechen und die Unterdrückung der einheimischen Bevölkerung sind hinlänglich bekannt, und über die Unrechtmäßigkeit des Imperialismus und die Monstrosität von Kriegsverbrechen besteht heutzutage ein Grundkonsens, der als Hintergrund sämtlichen folgenden Ausführungen unterliegt ohne ständig neu beschworen werden zu müssen.

Untersucht werden soll hier vielmehr ein materieller Aspekt des japanischen Machtanspruchs, genauer gesagt der japanische Einfluß auf Städteplanung in einigen großen Städten, die dortige Infrastruktur und die Errichtung von Regierungsgebäuden des neuen Staates Manzhouguo. Waren diese Baumaßnahmen eine Demonstration der japanischen Machthaber ihrer Fähigkeit "in einer sozialen Beziehung den eigenen Willen durchzusetzen", die Gebäude eine Manifestation des japanischen Machtanspruchs, oder sollte der neue Staat mit japanischer Hilfe so schnell wie möglich modernisiert und mit der notwendigen Infrastruktur ausgerüstet werden?

Realistischerweise ist dies keine "Entweder-Oder-Frage", die durch das Studium historischer Quellen abschließend beantwortet werden kann. Vielmehr dienen die beiden provokativ und plakativ als Untertitel genannten Begriffe "Machtdemonstration" und "Entwicklungshilfe" als Schlagworte für zwei unterschiedliche Betrachtungsweisen des Wirkens japanischer Stadtplaner und Architekten in der Mandschurei. Zur Klärung dieser Aspekte werden im Folgenden einige materielle Hinterlassenschaften der japanischen Herrschaft in ihren historischen Kontext gesetzt, um herauszufinden, welche Ideen hinter den Bauvorhaben steckten, wer die Architekten und ihre Konzepte waren und nicht zuletzt, welche Wirkung diese Bauten auf einige zeitgenössische Beobachter hatte.

2. Die japanische Machtübernahme in der Mandschurei

Eines der wichtigsten Werkzeuge bei der Durchsetzung des japanischen Machtanspruches in Nordost-China war sicherlich die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft. Deren Gründung geht auf das Ende des russisch-japanischen Krieges zurück, bei dem Japan als Reparation u. a. eine von Rußland gebaute und betriebene Eisenbahnlinie in der Mandschurei bekam. In den Jahren danach baute die daraufhin gegründete Südmandschurische Eisenbahngesellschaft ihr Streckennetz durch den Kauf anderer Bahnlinien und den Bau neuer Linien systematisch aus, zu den so genannten Konzessionsgebieten, die Japan erwarb, gehörten neben dem Gebiet auf der Liaodong-Halbinsel und Land entlang der Eisenbahnschienen auch die Kohlegruben von Fushun und Yantai. Zur Bewachung des japanischen Konzessionsgebietes in Guandong – japanisch ausgesprochen Kantō – wurde 1919 die Kantō-Armee geschaffen, die schnell ein weiterer wichtiger Akteur in der Region wurde. Anders als das japanische Außenministerium, dessen Diplomaten sich um die Einhaltung internationaler Konventionen bemühten, betrieb die Führung der Kantō-Armee eine aggressive Politik mit dem Ziel, die Mandschurei von China abzulösen und das Gebiet ihrer Kontrolle zu unterstellen. (Beasley 1987: 90-121)

Seit Beginn der 1920er Jahre unterstützte die Kantō-Armee den Warlord Zhang Zuolin, der in Mukden oder Fengtian (jap. Hōten), dem heutigen Shenyang (jap. Shinyō)², sein Hauptquartier hatte und große Teile Nordost-Chinas beherrschte. Die japanische Armee half ihm, seine Position zu festigen, indem sie zum Beispiel die Rebellion eines seiner Untergebenen unterdrückte. Die japanische Regierung erhoffte sich durch die Protektion Zhangs ein stabiles und für japanische Geschäfte günstiges Umfeld in Nordost-China, mußte aber feststellen, daß sich Zhang nicht völlig kontrollieren ließ. (McCormack 1977)

Im Juni 1928 verübten deshalb einige Offiziere der Kantō-Armee auf Anweisung des Oberbefehlshabers der japanischen Truppen in Shenyang, Kōmoto Daisuke, ein Attentat auf Zhang Zuolin, bei dem dieser ums Leben kam. Die japanische Regierung war entsetzt über das eigenmächtige Handeln der Armee, dennoch wurde der Initiator des Attentats nur milde bestraft. Der Sohn und Nachfolger des Warlords, Zhang Xueliang, arbeitete in der Folge logischerweise konsequent gegen den Ausbau des japanischen Einflusses im Nordosten. Ende 1928 vereinbarte er mit dem bis Peking vorgerückten Jiang Jieshi (Chiang Kai-shek), daß er sich der chinesischen Nationalregierung unterstelle, wenn diese sich nicht in Zhangs Herrschaft über den Nordosten

² Um den Lesern die Orientierung zu erleichtern werden in der Regel im Text für die Städte in Nordost-China ihre heutigen chinesischen Namen benutzt. Der Vollständigkeit halber werden abweichende zeitgenössische Städtenamen sowie die japanischen Aussprachen nur bei der ersten Erwähnung der jeweiligen Stadt angegeben.

einmische. Zhang Xueliang versuchte vor allem durch wirtschaftliche Aktivitäten die Stellung des neben der Kantō-Armee wichtigsten japanischen Machtinstruments, der Südmandschurischen Eisenbahn, zu schwächen. (Beasley 1987: 175-188) Diese hatte neben japanischen Experten und Massen chinesischer Kulis auch eine große Anzahl von chinesischen Büroangestellten, für die die japanischen Aktivitäten Fortschritt und Erhöhung des Lebensstandards brachten. Viele Angehörige dieser jungen chinesischen Elite waren Mitglieder des Mandschurischen Jugendverbandes. Dieser Verband opponierte gegen die Herrschaft von Zhang Xueliang und forderte Selbstbestimmungsrecht. (Taiheiyō Sensō Kenkyūkai 1997: 57)

Unabhängigkeit der Mandschurei von China wollte auch die Kantō-Armee, natürlich mit ganz anderer Motivation und Intention. Zwar war das japanische Außenministerium unter Shidehara Kijūrō zur Wahrung japanischer Interessen in der Mandschurei sehr auf die Zusammenarbeit mit Großbritannien und den USA bedacht und versuchte deshalb, diese Sezessionsbestrebungen zu bremsen (Brooks 2000), aber im Herbst 1931 übertölpelte die Kantō-Armee die Diplomaten und startete nach dem fingierten Attentat auf japanische Bahnschienen am 18. September 1931 eine Militäroperation, in deren Folge die Armee große Teile der Mandschurei besetzte (Mandschurischer Zwischenfall). Im Winter 1931/32 machte sich die Armee die Selbstbestimmungsbestrebungen des Mandschurischen Jugendverbandes zu Nutze, um am 1. März unter dem Deckmantel einer einheimischen Unabhängigkeitsbewegung den Staat Manzhouguo ausrufen zu lassen. Pu Yi, der letzte Kaiser der Qing-Dynastie (1644-1911) wurde zuerst Staatspräsident; am 1. März 1934 wurde er dann zum Kaiser der damit konstitutionellen Monarchie in Manzhouguo gekrönt. Obwohl auf dem Papier ein souveräner Staat, wurde Manzhouguo bis zu seiner Auflösung am 20. August 1945 von der Kantō-Armee beherrscht (Beasley 1987: 188-197).

3. Die Hinterlassenschaften der japanischen Herrschaft

Die Historiografie der Volksrepublik China hat inzwischen einige Monografien herausgebracht über das, was sie "*Wei Manzhouguo*" nennt – "*wei*" wie "falsch, gefälscht" (z.B. Xie 1995). Ihnen allen gemeinsam ist die durchweg negative Beurteilung des japanischen Einflusses auf die Entwicklung Nordost-Chinas. Neben der unbestreitbaren Unterdrückung der einheimischen Bevölkerung werden dabei auch die negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region genannt: die Ausbeutung der Rohstoffe für die industrielle Produktion und Landraub für japanische Siedler, wobei die jeweiligen Produkte nur für den japanischen Konsum und nicht für die Bevölkerung der Mandschurei gedacht waren. Diese Sichtweise vernachlässigt

allerdings, daß die Ausbeutung der mandschurischen Rohstoffe zwar zu den Zielen der japanischen Regierung gehörte, *de facto* aber aufgrund der mangelnden Risikobereitschaft alteingesessener japanischer Konzerne nicht realisiert wurde und stattdessen von einigen neuen Konzernen genutzt wurde, um vor Ort in der Mandschurei neue Produktionsstätten zu bauen (Myers 1996; Pauer 1998; Young 1998:183-240). Im Hinblick auf die industrielle Entwicklung sah Japan sich zudem als älterer Bruder, der dem jüngeren Bruder Manzhouguo auf dem Weg in die Moderne hilft. Für die japanische Seite implizierte diese Vorstellung auch den Aufbau von Infrastruktur über die bloße Errichtung von Produktionsstätten hinaus.

Heute noch erhaltene Zeugnisse dieses Engagements sind neben einigen Eisenbahnlinien vor allem öffentliche Gebäude und einige Wohnhäuser. Die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft war, anders als ihr Name dies vermuten läßt, nicht nur die Betreibergesellschaft eines Eisenbahnnetzes. Sie unterhielt auch eine große Forschungsabteilung und machte es sich zur Aufgabe, entlang der Eisenbahnlinien eine Infrastruktur von Hotels, Krankenhäusern und Schulen aufzubauen (Nishizawa 2000: 94-123). Einige der Wohnhäuser, die die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft für ihre Angestellten bauen ließ, sind heute noch erhalten. Die andere Kategorie von Gebäuden, die auf den japanischen Einfluß zurückgehen, sind natürlich Verwaltungsgebäude. Besonders deutlich ist dies heute noch in Changchun (jap. Chōshun) zu sehen. Aufgrund seiner zentralen Lage in der Mandschurei und der Tatsache, daß die Stadt nicht durch andere Herrscher geprägt war wie Shenyang, das als Hauptstadt von den Ahnen der Mandschu-Kaiser und Vorfahren der Qing-Dynastie genutzt worden war und wo sich das Hauptquartier der Warlords Zhang Zuolin und Zhang Xueliang befand, wurde Changchun am 10. März 1932 zur Hauptstadt des neuen Staates gemacht und am 16. März in Xinjing (jap. Shinkyō), also "Neue Hauptstadt" umbenannt.

4. Die Errichtung einer neuen Hauptstadt

Als 1906 Japan das Gebiet südlich des Bahnhofs von Changchun als Konzessionsgebiet der Südmandschurischen Eisenbahn bekam, gab es in Changchun kleine chinesische Wohnhäuser und einige Wege durch das Gebiet, aber keine großen Gebäude oder breite Stadtstraßen. Changchun war Anfang des 20. Jahrhunderts der Übergangspunkt zwischen dem japanischen und dem russischen Einflußbereich, dort trafen die beiden unterschiedlichen Spurbreiten der russischen und der ostchinesischen Eisenbahn aufeinander. Deshalb mußten die Fahrgäste dort umsteigen und die Fracht mußte umgeladen werden. Die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft baute dort deshalb schnell

Infrastruktur innerhalb des japanischen Konzessionsgebiet auf: Zuerst wurde ein großer, runder Bahnhofsvorplatz geschaffen, dann wurden zwei weitere große, runde Plätze im Osten und Westen des Gebiets gebaut. Die Plätze wurden durch breite Straßen verbunden, zudem wurde auf dem ganzen Areal eine schachbrettartige Struktur von Straßen angelegt. Bis 1910 hatte die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft bereits etliche neue Gebäude errichten lassen, darunter eine Schule, ein Krankenhaus, Bürogebäude und Angestelltenwohnhäuser (Nishizawa 1996: 103-104).

Eine der ersten Bauunternehmungen war im Sommer 1907 der Bau eines Hotels am Bahnhof. Zur Unterbringung von Geschäftsreisenden, Diplomaten, Journalisten usw. baute die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft nämlich nach und nach in allen größeren Städten entlang der Bahnlinie sogenannte Yamato-Hotels. Das erste dieser Hotels in Changchun wurde als Gegenstück zum "Modern Hotel" in Harbin (jap. Harubin) errichtet, einem Jugendstilbau, der 1906 von einem russischen Juden fertiggestellt und eröffnet worden war. Harbin war Anfang des 20. Jahrhundert die Metropole des Jugendstils in Asien mit einer von russischen Emigranten dominierten Kultur (Clausen 1995; Bakich 2001). Mit den Yamato-Hotels, großzügigen Jugendstilbauten mit allem westlichen Komfort der Zeit, wollten die Japaner beweisen, daß sie ebenso modern und kultiviert wie Rußland und die westlichen Länder waren. Die Hotels richteten sich explizit an westliche Reisende, hatten sie doch statt des Komforts, den japanische Reisende erwarteten, wie zum Beispiel luxuriöse öffentliche Bäder und mit Reisstrohmatten ausgelegte Bankethallen, westliche Zimmer mit eigenem Bad und Ballsäle mit Art Nouveau Dekoration und Bar (Nishizawa 1996).

Westliche Vorbilder wurden auch für die Anlage des Stadtplans von Changchun herangezogen. Beeinflußt von barocken Stadtkonzepten ebenso wie von der moderner Stadtplanung europäischer Metropolen wie Paris legten japanische Planer in der Mandschurei gerne zentrale, runde Plätze an, von denen Straßen sternförmig abgehen, wie dies heute nicht nur in Changchun, sondern auch zum Beispiel in Shenyang und Dalian (jap. Dairen) noch zu sehen ist. Historische Stadtpläne von Shenyang aus den Jahren 1908, 1915, 1925 und 1937 (Abb. 1, siehe S. 16 und 17) zeigen, wie sich eine solche am Reißbrett geplante Straßenstruktur mit Plätzen, diagonalen Schneisen und schachbrettartig angelegten Straßen auf dem japanischen Konzessionsgebiet vor dem Bahnhof entwickelte.

Da die japanischen Stadtplaner und Architekten die europäischen Metropolen nicht aus eigener Erfahrung kannten, schickte der erste Präsident der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft, Gotō Shinpei, den mit der Stadtentwicklung Changchuns beauftragten Architekten Katō im Sommer 1907

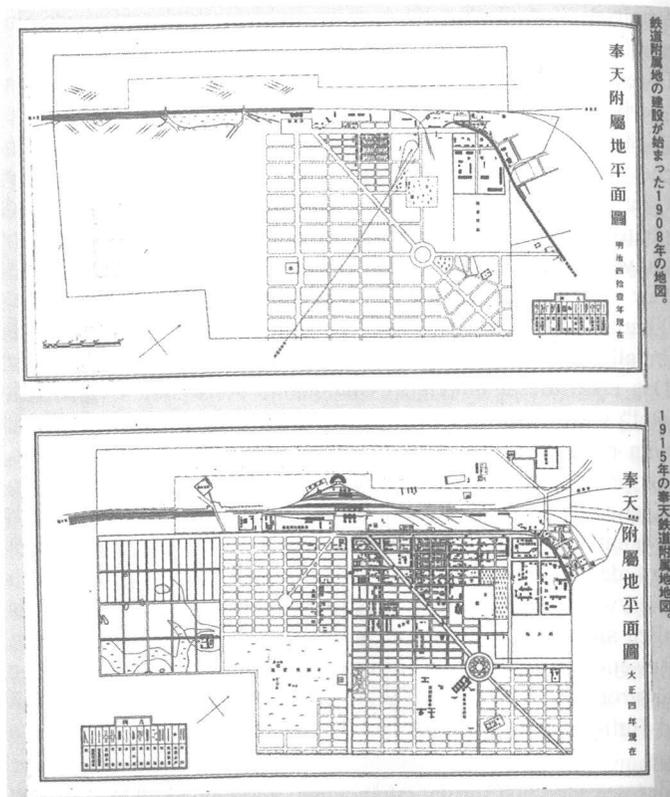
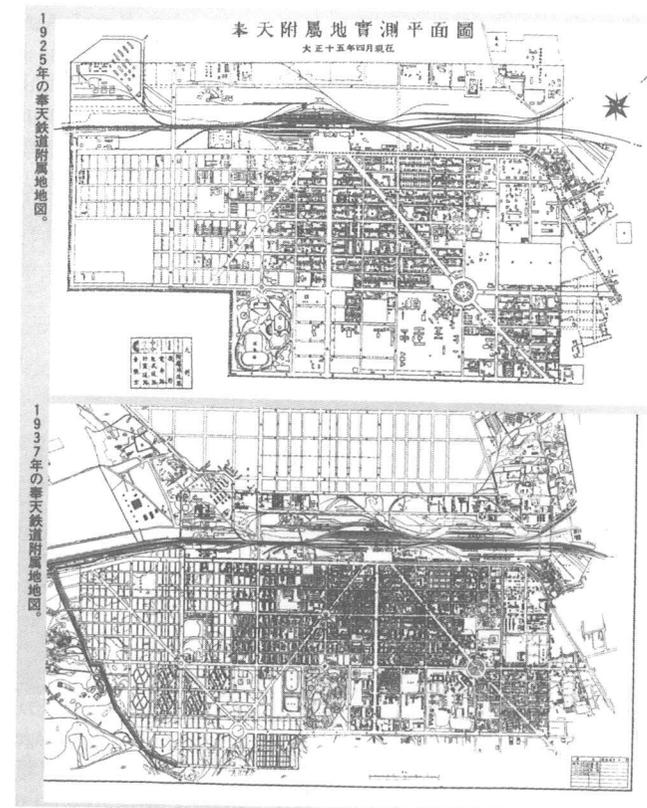


Abb. 1 (diese und nächste Seite): Entwicklung des japanischen Konzessionsgebietes vor dem Bahnhof von Shenyang. Die vier Karten stammen aus den Jahren 1908, 1915, 1925 und 1937 (Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlags Kawade shobō shinsha, Tokyo)

sogar zu einer Forschungsreise nach Europa (Nishizawa 1996: 105). Da Changchun – anders als Shenyang mit seinem alten Kaiserpalast und der chinesischen Innenstadt – kaum alte Stadtstrukturen hatte, konnten die Japaner das Stadtbild neu gestalten.

So entstand schon vor der Gründung von Manzhouguo der Grundriß einer Großstadt in Changchun mit Plätzen und großen Nord-Süd bzw. Ost-West-Straßen, obwohl alte Fotos zeigen, daß dieses Areal erst nach und nach mit anderen als öffentlichen Gebäuden bebaut wurde. Nach der Staatsgründung und Errichtung der Hauptstadt "Xinjing" wurde auch ein Palast für Pu Yi geplant.



Dieser Palast sollte ursprünglich im Süden der Stadt liegen. Dagegen regte sich allerdings heftiger Widerstand seitens der chinesischen Beamten im neuen Regime, schließlich hatten Kaiserpaläste traditionell im Norden der Hauptstadt zu liegen. Als Kompromißlösung wurde der neue Palast für Pu Yi im Nordosten der Stadt gebaut, also zwar im Norden, aber nicht wirklich zentral, denn an zentraler Stelle im Stadtbild im Norden gab es bereits die Symbole japanischer Dominanz: den Bahnhof der Südmandschurischen Eisenbahn, das Yamato-Hotel und die japanische Post, die mit ihrem Girossystem ebenfalls ein wichtiges Stück japanischer Infrastruktur in der Mandschurei darstellte. Weiter südlich im Stadtzentrum, nämlich an die Kreuzung der Nord-Süd-Achse und der West-Ost-Achse, baute schließlich die Kantō-Armee ihr Hauptquartier (Nishizawa 1996: 107-110). Das Gebäude ist nicht nur wegen seiner Lage – auf einer kleinen Anhöhe im Zentrum mit Kontrollmöglichkeiten nach allen Seiten –

interessant, es zeigt den Machtanspruch der Kantō-Armee auch in der Architektur ihrer Zentrale. Während die Yamato-Hotels, Krankenhaus- und Postgebäude von außen europäischen Monumentalbauten ähnlich sehen, ragt aus der Mitte des Hauptquartiers der Kantō-Armee ein Turm auf, der an die Schlösser japanischer Feudalherren der frühen Neuzeit erinnert. (Abb. 2)



Abb. 2: Ehemaliges Hauptquartier der Kantō-Armee in Changchun, heute die Parteizentrale der Kommunistischen Partei Chinas für die Provinz Jilin in Changchun (Foto der Autorin)

Dieser Mischstil, genannt *Nihon shumi* (Japonismus), bei dem aus einem Gebäude im westlichen Stil in der Mitte der obere Teil einer traditionell japanischen Burg herausragt, war in den späten 1920er und 1930er Jahren beliebt bei öffentlichen Bauten in der gesamten japanischen Einflußsphäre in Asien (Itani et.al. 2000: 155) So wie früher die Burgen, die gleichzeitig Wohn- und Verteidigungsanlagen waren, von kleinen Anhöhen aus die sie umgebenden Burgstädte dominierten, so erhebt sich der Hauptturm der Zentrale der Kantō-Armee in der neuen Hauptstadt von Manzhouguo. Daß diese Symbolik ihren Reiz bis heute nicht verloren hat, beweist nicht zuletzt die Tatsache, daß sich heutzutage in diesem Gebäude die Zentrale der Kommunistischen Partei Chinas für die Provinz Jilin befindet.

Die neue Regierung von Manzhouguo litt anfangs unter großem Platzmangel, es gab zu wenig Verwaltungsgebäude in Changshun. Also stellte die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft der neuen Regierung ihre

Architekten zur Verfügung. Sōga Kensuke aus der Architekturabteilung der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft wurde zum Leiter der Architekturabteilung im Amt für den Hauptstadtaufbau gemacht und erhielt am 6. Mai 1932 den Auftrag, zwei neue Regierungsgebäude zu bauen (Koshizawa 1988: 182-184). Der Standort dieser Gebäude war außerhalb des damaligen Stadtgebietes, so daß die Gäste für die Grundsteinlegung mit Autos durch den Schlamm der neuen, noch unbefestigten Straße gefahren werden mußten und mit Gummistiefel bekleidet waren. Trotz anhaltender anti-japanischer Guerilla-Aktivitäten wurden der Bau schnell vorangetrieben, das Baugelände wurde von Soldaten bewacht, die Pläne unter Hochdruck auf der Baustelle schnell vergrößert und dem Baufortschritt angepaßt. 1935 waren die ersten beiden Regierungsgebäude fertig, in die das Amt für Hauptstadtaufbau und das Polizeihauptquartier der Stadt einzogen. (Koshizawa 1988: 184-187)

Im November 1936 konnte dann der Staatsrat in sein neues Gebäude an der östlichen Südecke des heutigen "Kulturplatzes" einziehen. Gegenüber, an der westlichen Südecke des Platzes war zuerst das Amt für Öffentliche Ordnung untergebracht, ab 1943 zog das Kriegsministerium von Manzhouguo in das Gebäude ein. Noch heute stehen viele ehemalige Regierungsgebäude von Manzhouguo entlang der großen Prachtstraßen im Süden der Innenstadt und werden jetzt teilweise als Verwaltungsgebäude und teilweise von schulischen oder universitären Einrichtungen genutzt.

In der Architektur der neuen Regierungsgebäude der Hauptstadt finden sich Stilelemente der Regierungsbauten in Tokyo genauso wie Elemente, die der zuständige Architekt Ishii bei einer Reise nach Peking in der Architektur der Verbotenen Stadt gesehen hatte. Besonders angetan hatten es ihm dort nämlich die geschwungenen chinesischen Dächer. Auch der Grundriß einiger Gebäude – ein zentraler Turm mit zwei Flügeln – zeigt traditionell chinesische Elemente, wird manchmal aber auch mit der Begeisterung der damaligen japanischen Architekten für Barockbauten in Verbindung gebracht. Auf diese Begeisterung fürs Barocke sind jedenfalls all die Säulen zurückzuführen, die die Eingänge mancher öffentlichen Gebäude aus der Zeit schmücken. Ziel der Architekten war es aber keinesfalls, japanischen Baustil in Nordost-China einzuführen oder die traditionelle chinesische Architektur zu kopieren. Vielmehr sollte ein eigener "mandschurischer Stil" geschaffen werden, der zwar hier und da Anleihen aus Asien machte, im Großen und Ganzen aber die Modernität des neuen Staates beweisen sollte. So sieht zum Beispiel das Gebäude des Staatsrats von Manzhouguo dem Parlamentsgebäude in Tokyo verdächtig ähnlich. (Abb. 3) Und so wie das Parlamentsgebäude in Tokyo steinernes Zeugnis für Japans Anschluß an die westliche Moderne ist, so sollte auch das Staatsratsgebäude in Changchun den Bruch des neuen Staates mit den Traditionen des chinesischen

Kaiserreiches und seine Hinwendung zu internationalen Standards demonstrieren.



Abb. 3: Gebäude für den Staatsrat von Manzhouguo. Heute wird das Gebäude von der Universität in Changchun genutzt (Foto der Autorin)

5. Zeitgenössische Beurteilungen

Die Wirkung dieser Anstrengungen läßt sich am Besten in zeitgenössischen Reiseberichten aus der Mandschurei nachlesen. Ein japanischer Reisender, dessen Bericht über die Fahrt durch die drei Städte Dalian, Shenyang und Changchun vom Verlag der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft 1933 auch auf Englisch herausgegeben wurde, stellt natürlich heraus, daß sich die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft nicht nur als Wirtschaftsunternehmen, sondern auch als "kultivierende Kraft" versteht, daß die Warlord-Familie der Zhangs die Bevölkerung grausam ausbeute und die japanische Infrastruktur von Schulen und Krankenhäusern demgegenüber zuerst das Allgemeinwohl im Auge habe. Den Yamato-Hotels bescheinigt er interessanterweise: "... there is nothing in all the Far East that is quite so American in every detail as this newly built hotel in the very heart of the New State of Manchukuo...". (Adachi 1933: 16) Durch den in Kürze fertig zu stellenden Flughafen von "Xinjing" würde diese neue Hauptstadt des neuen

Staates sicher bald zur Drehscheibe des gesamten Luftverkehrs in Nordost-Asien werden (Adachi 1933: 21).
Derartige Einschätzungen, geschrieben von einem Japaner, publiziert von der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft, kann man leicht als Propaganda abtun. Allerdings haben sie denselben Tenor, wie die meisten anderen Reiseberichte von Amerikanern, Deutschen, Schweizern usw. Diese sind sich darüber einig, daß Japan Fortschritt, Ordnung und Sauberkeit in die Mandschurei gebracht hat. Kontrastiert wird dabei gerne das "alte", von russischen Emigranten dominierte Harbin, das arm, heruntergekommen, dreckig, billig usw. ist. Ernst Cordes schreibt 1936, daß Harbin im Sterben liege, daß es nur eine Chance habe, weil 1935 mit dem Verkauf der russischen Eisenbahnstrecke im Norden des Landes der russische Einfluß schwinden und "die gesunde Moral" Japans die Stadt übernehmen werde (Cordes 1936: 54). Der Amerikaner James Scherer besucht nach 10 Jahren im Jahre 1933 die Stadt Shenyang wieder und lobt die Totalmodernisierung der Stadt, für die besonders das neue Krankenhaus und die medizinische Hochschule stehen, die von der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft gebaut und unterhalten werden. Auch er findet Harbin heruntergekommen und schmutzig, hält die Zhangs für Ausbeuter und die Südmandschurische Eisenbahn für das Symbol des Fortschritts in der Region schlechthin, und beschreibt die Hafenmetropole Dalian wie ein europäische Hafenstadt: "Indeed, this famous city is more European than Asiatic." (Scherer 1933: 43)

6. Architektur als Symbol

Der Eindruck, den europäische und amerikanische Zeitgenossen in den 1930ern vor Ausbruch des Pazifischen Krieges von der Entwicklung in der Mandschurei hatten, entsprach genau dem Effekt, den die japanischen Machthaber erzielen wollten. Der Grad an Fortschritt und Modernisierung des Landes legitimierte den japanischen Einfluß. Bestimmt schücherterten die Monumentalgebäude in der neuen Hauptstadt die chinesischen Bewohner auch ein, aber dazu brauchte die japanische Armee eigentlich keine Gebäude. Die eigentlichen Adressaten der architektonischen Machtdemonstration waren die westlichen Nationen, die Anfang 1932 die rasche Machtübernahme des japanischen Militärs nach dem Mandschurischen Zwischenfall verurteilt hatten. Eine Kommission des Völkerbundes unter der Führung von Lord Lytton hatte in ihrem Bericht die japanische Militärpräsenz in der Mandschurei kritisiert und den Rückzug der Streitkräfte empfohlen, worauf Japan den Völkerbund verlassen hatte.

Der Staat Manzhouguo wurde dann folgerichtig auch nur von wenigen westlichen Staaten anerkannt, darunter Deutschland, Italien und der Vatikan.

Den anderen Staaten mußte Japan seinen positiven Einfluß auf die Entwicklung der Region noch beweisen, nicht zuletzt durch den Aufbau moderner Infrastruktur in Verkehr, Verwaltung, Gesundheitswesen und Bildung.



Abb. 4: Blick vom Yamato-Hotel in Dalian über den "Großen Platz" auf die Filiale der Yokohama Bank für Auslandswährungen aus dem Jahre 1914 (Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlags Kawade shobō shinsha, Tokyo)

Japanische Architektur in der Mandschurei sollte den Anschluß des neuen Landes an die moderne Welt symbolisieren, die Gebäude sollten beweisen, daß der japanische Einfluß auf die Region zur Modernisierung und Heranführung an westliche Standards führt. Damit sollte nicht zuletzt ein Umfeld geschaffen werden, das ausländische Investoren anlockt. Nicht zufällig ist eines der ältesten von Japanern erstellten Gebäude in Dalian das Gebäude für die dortige Zweigstelle der Yokohama Bank für Auslandswährungen. (Abb. 4, S. 22) Dieses Geldinstitut war 1880 mit staatlicher Unterstützung gegründet worden mit dem Auftrag, die japanische Exportwirtschaft zu unterstützen. Nach dem russisch-japanischen Krieg fungierte die Bank als Vertretung japanischer Wirtschaftsinteressen in der Mandschurei. Bald hatte die Bank Zweigstellen auf der ganzen Welt und war zu einem wichtigen Faktor in der Ausweitung des japanischen Einflusses geworden. Das Gebäude wird heute von der Bank of

China genutzt, die damit sicherlich auch von der Aura des heute noch imposanten Baus profitiert (Abb. 5).



Abb. 5: Die ehemalige Filiale der Yokohama Bank für Auslandswährungen, heute Bank of China (Foto der Autorin).

Obwohl die mit dem Bau von öffentlichen Gebäuden in der Mandschurei betrauten Architekten in der Regel Japaner waren, ging es ihnen nach ihren eigenen Aussagen nicht darum, japanische Architektur nach China zu bringen. Vielmehr sahen sie in ihrer Bautätigkeit vor allem ein Projekt der Moderne: Großbauten, egal ob sie in Tokyo, Shanghai oder Changchun entstanden, sollten jeweils auf dem neuesten internationalen Stand der Architektur sein. Unter diesen Planern waren etliche international ausgebildete Architekten, wie zum Beispiel Endo Arata, ein Schüler von Frank Lloyd Wright oder der LeCorbusier-Schüler Hoshino, für den die "international ausgerichtete Architektur" der Mandschurei ein Beweis für die Modernität dieses Staates war. Der mit dem Bau des Gebäudes für die Mandschurische Zentralbank befaßte Architekt Nishimura lehnte für das Gebäude japanische oder chinesische Bauelemente sogar explizit ab. Derlei "putzige" Elemente seien dem geforderten Ernst eines Bankgebäudes nicht zuträglich und würden eher lächerlich wirken. (Koshizawa 1988: 195-200) Hier stellt sich die Frage, wieso diese offensichtlich gebildeten und weltoffenen Menschen überhaupt für das Regime der Kantō-Armee arbeiteten. Dazu muß man bedenken, daß für viele Architekten die Mandschurei das perfekte

Experimentierfeld war (Koshizawa 1988: 201-203). Aufgrund der nicht immer optimalen Arbeitsbedingungen blieben die etablierten Architekten eher zuhause in Japan. So wurden auch Nachwuchskräfte in der Mandschurei mit großen Bauvorhaben betraut, die in Japan zuerst jahrelang Kleinaufträge und Handlangertätigkeiten hätten ausführen müssen. Einige dieser Architekten sahen sich auch nicht als Erfüllungsgehilfen einer Planung, mit der die Kantō-Armee China und vor allem der westlichen Welt ihre Macht und zivilisatorische Kraft beweisen wollte. Ihnen ging es vielmehr darum, ihre durch ihre teilweise westliche Ausbildung erworbenen Konzepte von Modernität umzusetzen, und das nicht nur im Stil der Gebäude. So sah zum Beispiel Punkt sieben eines Elf-Punkte-Katalogs des renommierten Architekten Sano Toshikata, der 1932 von der Kantō-Armee um Vorschläge für den Hauptstadtbau gebeten worden war, die flächendeckende Einrichtung von Toiletten mit Wasserspülungen mit entsprechender Kanalisation in allen Wohnungen der Hauptstadt vor. (Koshizawa 1988. 189)

Architektur in Manshūkoku symbolisiert somit verschiedene Aspekte der japanischen Herrschaft in Nordost-China. Für die Untertanen des neuen Staates demonstrierten die öffentlichen Gebäude die "neue Ordnung" unter dem "zivilisatorischen Einfluß" Japans ebenso wie den Anspruch, daß hier ein autonomer, moderner Staat mit aller notwendigen Gebäudeinfrastruktur entstand. An den Westen adressiert ging es den japanischen Machthabern darum zu zeigen, welch positiven Einfluß Japan auf die Entwicklung in der Region hat: So könnte nämlich der Anschluß der Mandschurei an die Moderne die von der Völkergemeinschaft nicht anerkannte Vorherrschaft Japans in der Region letztendlich doch noch legitimieren.

Anke Scherer: Geboren 1967, 1985 bis 1992 Studium der Sinologie und Japanologie an den Universitäten Trier, Wuhan (VR China), Heidelberg und der School of Oriental and African Studies in London, 1992 bis 1994 Ausbildung »Deutsch als Fremdsprache«, 1994 bis 1996 Koordinatorin für Internationale Beziehungen im Rahmen des JET-Programms der japanischen Regierung in Nozawa Onsen (Nagano/Japan). Seit 1997 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Geschichte Japans an der Ruhr-Universität. Seit 1998 Dozentin für »History of East Asia« und »Cultures and Societies of East Asia« an der Cologne Business School. 2000 bis 2001 Forschungsaufenthalt an der Universität Tokyo. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Japanischer Imperialismus in Asien, Japanische Populärkultur in Ostasien. Dissertationsprojekt: Die japanische Auswanderung in die Mandschurei.

Literatur:

Adachi Kinnosuke (1933): *Tales of three cities in Manchuria*. Tokyo: South Manchuria Railway Company.

Bakich, Olga (2001): "Emigré Identity: The Case of Harbin" in: Lahusen, Thomas (Hrsg.) *Harbin and Manchuria: Place, Space, and Identity*. Special Issue of the South Atlantic Quarterly, 99 (1), 51-73.

Beasley, William G. (1987): *Japanese Imperialism, 1894-1945*. Oxford: Clarendon Press; New York: Oxford University Press.

Brooks, Barbara J. (2000): *Japan's Imperial Diplomacy: Consuls, Treaty Ports, and War in China 1895-1938*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

Clausen, Sören; Thøgersen, Stig (1995): *The Making of a Chinese City. History and Historiography in Harbin*. Armonk/N.Y.; London: M.E. Sharpe.

Cordes, Ernst (1936): *Das jüngste Kaiserreich. Schlafendes/wachendes Mandschukuo*. Frankfurt/Main: Societäts-Verlag.

Itani Hiroshi; Koshino Takeshi; Kado Yukihiko (2000): "Building Construction in Southern Sakhalin During the Japanese Colonial Period (1905-1945): Buildings, Architects, Contractors and Construction Sections of Government Offices" in: *Acta Slavica Iaponica*, 17: 130-160.

Koshizawa Akira (1988): *Manshūkoku no shuto keikaku (Hauptstadtplanung in der Mandchurei)*. Tokyo: Nihon keizai hyōronsha.

McCormack, Gavan (1977): *Chang Tso-lin in Northeast China, 1911-1928: China, Japan, and the Manchurian Idea*. Stanford: Stanford University Press.

Myers, Ramon H. (1996): "Creating a Modern Enclave Economy: The Economic Integration of Japan, Manchuria, and North China, 1932-1945" in: Duus, Peter; Myers Ramon H., Peattie, Mark (Hrsg.) *The Japanese Wartime Empire, 1931-1945*. Princeton: Princeton: University Press, 136-170.

Nishizawa Yasuhiko (1996) *'Manshū' toshi monogatari: Harubin, Dairen, Shinyō, Chōshun. (Städteerzählung aus der Mandchurei: Harbin, Dalian, Shenyang, Changchun)*. Tokyo: Kawade shobō shinsha.

Nishizawa Yasuhiko (2000) *Mantetsu: 'Manshū' no kyojin (Die Südmandschurische Eisenbahn: Der mandschurische Gigant)*. Tokyo: Kawade shobō shinsha.

Pauer, Erich (1998) "Die Mandchurei – das "über"-lebenswichtige Rohstofflager für Japan?" in: *Bochumer Jahrbuch zur Ostasienforschung*, 22: 137-150.

Scherer, Anke (2003) »Mandschurei« und »Manzhouguo« in: Staiger, Brunhild et. al. (Hrsg.) *Das große China-Lexikon*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 471–473.

Scherer, James A.B. (1933) *Manchukuo: A Bird's Eye View*. Tokyo: The Hokuseido Press.

Schönberger, Angela (1981) *Die neue Reichskanzlei in Berlin von Albert Speer: zum Zusammenhang von nationalsozialistischer Ideologie und Architektur*. Berlin: Mann.

Taiheiyō Sensō Kenkyūkai (Gesellschaft zur Erforschung des Pazifischen Krieges) (Hrsg.) (1997) *Manshū teikoku (Das Kaiserreich Mandchurei)*. Tokyo: Kawade shobō shinsha.

Weber, Max (1980) *Wirtschaft und Gesellschaft*. Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck). [Erstausgabe 1920.]

Xie Xueshi (1995) *Weimanzhouguo shi xinbian. (Neue Edition der Geschichte der so genannten "Mandschurei")* Beijing: Renmin chubanshe.

Young, Louise (1998) *Japan's Total Empire: Manchuria and the Culture of Wartime Imperialism*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.