

Die Besichtigung der asiatischen Moderne: Reisen in der Mandschurei in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Anke Scherer (Ruhr-Universität Bochum)

Obwohl die Mandschurei offiziell niemals eine japanische Kolonie war, geriet die Region in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer stärker unter japanischen Einfluss. Diese Entwicklung gipfelte in der Errichtung des offiziell unabhängigen Staates *Manzhouguo* (jap.: *Manshūkoku*), der von 1932 bis 1945 als Marionettenregime der japanischen Kantō-Armee bestand (Scherer 2003). *Manshūkoku* war Zeit seines Bestehens ein Experimentierfeld für alle Arten von Entwicklungen im Städtebau, der Verwaltung und der Industrie, die in der Regel positiv zur Verbesserung der Lebensbedingungen beitragen sollten (Duara 2003: 247–251). Das war zumindest das Bild, das die japanischen Machthaber in der Mandschurei nach außen zu vermitteln versuchten; denn Experimente anderer Art wie die von der Armee-Einheit 731 in der Nähe von Harbin durchgeführten grausamen Menschenversuche kamen in der zeitgenössischen Berichterstattung selbstverständlich nicht vor.

Den positiven Einfluss auf die Entwicklung des neuen Staates stellten japanische Regierungsstellen und die zeitgenössische japanische Presse dagegen gerne heraus, nicht zuletzt um damit die japanische Präsenz in der Region zu legitimieren. Jeder sollte sich selbst ein Bild vom dortigen Fortschritt machen. Deshalb waren ausländische Besucher ebenso willkommen wie Japaner, die *Manshūkoku* als Geschäftsleute, Wissenschaftler oder Förderer der organisierten Auswanderung japanischer Bauern in die ländlichen Gebiete des neuen Staates bereisten. Im Folgenden soll die Frage beantwortet werden, wie sich der neue Staat seinen ausländischen Besuchern vorstellte. Dabei soll ein Blick auf die Reiseinfrastruktur und einige Berichte dieser Reisenden klären, welchen Eindruck die Reisen durch das japanische „Fortschrittsprojekt *Manshūkoku*“ vermittelten.

Die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft

Die beiden wichtigsten Akteure bei der Durchsetzung des japanischen Machtanspruchs in Nordost-

China und damit der Aufrechterhaltung der Rahmenbedingungen, unter denen das koloniale Projekt *Manshūkoku* besichtigt werden konnten, waren einerseits die Kantō-Armee, die die mandschurische Verwaltung und Polizei kontrollierte, und andererseits die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft als ihr ziviles Gegenstück (Coox 1989). Diese Eisenbahngesellschaft wird in der Regel kurz als Mantetsu bezeichnet, also mit der Abkürzung ihres vollen japanischen Namens *Minami Manshū tetsudō kabushiki gaisha*. Sie wurde am 26. November 1906 mit einem Startkapital von 200 Millionen Yen gegründet und spielte für die Durchsetzung der japanischen Interessen in der Region eine ähnliche Rolle wie die East India Company für das britische Empire in Indien. Die Mantetsu wurde direkt von der japanischen Regierung überwacht, ihr Präsident wurde von der japanischen Regierung ernannt und erhielt seine Anweisungen vom Premierminister. Die Hälfte ihres Startkapitals bestand aus den Schienen, den Fahrzeugen und den Gebäuden der ehemaligen Ostchinesischen Eisenbahn. Diese war ursprünglich von Russland gebaut und betrieben worden, ging aber nach dem Vertrag von Portsmouth, der den Russisch-Japanischen Krieg von 1904/05 beendet hatte, als Reparationszahlung an Japan. Das restliche Kapital stammt aus dem Verkauf von Aktien der neuen Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft in Japan und Krediten japanischer und ausländischer Banken, für die wiederum die japanische Regierung bürgte (Beasley 1987: 135–136). Bis in die 1920er Jahre hatte sich die Mantetsu zu einem industriellen Großunternehmen entwickelt, das im Bereich Bergbau, Industrieproduktion und Handel agierte. Das Unternehmen verwaltete im Auftrag der japanischen Regierung die so genannten Konzessionsgebiete, die entlang der Eisenbahnlinien und an den Bahnstationen lagen ebenso wie die zum Betrieb der Eisenbahn nötigen Kohlegruben von Fushun und Yantai (Myers 1991). Die Mantetsu unterhielt eine große Forschungsabteilung, die alle Arten von Studien über Wirtschaft und

Gesellschaft in der Mandschurei erstellte, und führte in den von ihr administrierten Gebieten vielfältige zivile Infrastrukturprojekte durch, die das Aussehen der größeren Städte der Mandschurei nachhaltig beeinflussten und teilweise noch heute erhalten sind. Wer in die Mandschurei reiste, nahm in vielerlei Hinsicht die Infrastruktureinrichtungen der Mantetsu in Anspruch und hatte darüber hinaus Gelegenheit, die Auswirkungen der Tätigkeit dieses Unternehmens auf das äußere Erscheinungsbild des neuen Staates zu besichtigen (Matsusaka 1996: 98–99).

Die Hotels der Mantetsu

In der Zeit vor der Gründung des Staates Manshūkoku musste die Mantetsu ihre Bauprojekte auf die den Eisenbahnlinien zugehörigen Konzessionsgebiete beschränken. Dazu gehörten neben dem Gebiet, auf dem sich die Eisenbahnschienen befanden, auch größere Flächen dort, wo die Eisenbahnen hielten. Bereits kurz nach der Gründung des Unternehmens wurde in den großen Städten an den Bahnhaltestellen mit dem Bau von großen Bahnhofsgebäuden im westlichen Stil begonnen. Den ankommenden Reisenden vermittelten diese beispielsweise aus rotem Backstein errichteten Gebäude das Gefühl, dass

sie sich bei ihrer Fahrt durch Nordost-China einem modernen Unternehmen mit allem zur damaligen Zeit zur Verfügung stehenden Service anvertraut hatten. Zur Unterbringung dieser Reisenden begann die Mantetsu auch sofort Hotels in Bahnhofsnähe zu errichten. So entstand die Kette der so genannten Yamato Hotels in der Mandschurei. Das erste dieser Hotels wurde im Sommer 1907 in Changchun errichtet (Nishizawa 2000: 107–111). Anfang des 20. Jahrhunderts war Changchun eine kleine Siedlung, die nur deshalb von Bedeutung war, weil dort die noch im russischen Besitz befindlichen Eisenbahnstrecken auf die Strecken der ehemaligen ostchinesischen Eisenbahnlinien trafen. Diese Linien waren nach dem Vertrag von Portsmouth als Reparationszahlung

an Japan gegangen und wurden nun von der Mantetsu betrieben. Die beiden Eisenbahnnetze hatten unterschiedliche Spurbreiten und konnten deshalb nicht ohne weiteres miteinander verbunden werden. Fracht, die aus dem Norden der Mandschurei in den Süden oder umgekehrt transportiert werden sollte, musste in Changchun auf Wagen mit anderer Spurbreite umgeladen werden, Fahrgäste mussten umsteigen. Deshalb baute die Mantetsu auf dem zu den Eisenbahnschienen zugehörigen Gebiet in Changchun nicht nur schnell einen Bahnhof mit großzügigem Bahnhofsvorplatz, sondern auch ein Hotelgebäude im westlichen Stil (Nishizawa 1996: 101–105). Diese Art von Reise-Infrastruktur war neu in der Mandschurei. Das erste Hotel in der Region war gerade einmal ein Jahr vor dem Bau des Yamato Hotels in Changchun in der weiter nördlich gelegenen Stadt Harbin eröffnet

worden. Harbin war zu Anfang des 20. Jahrhunderts eine Enklave für russische Emigranten geworden, die in der Folge nicht zuletzt durch ihre Bautätigkeit das Stadtbild prägten (Bakich 2001, Clausen 1995). Viele der dort in der damaligen Zeit entstanden Gebäude sind im Jugendstil errichtet, wodurch Harbin neben Brüssel und Nancy zu einem Zentrum der Jugendstilarchitektur wurde.

Ein solcher Jugendstilbau ist auch das von einem russischen Juden 1906 im Stadtzentrum errichtete „Modern Hotel“ (Nishizawa 1996: 29). Das kurz darauf von der Mantetsu in Changchun gebaute Hotel orientierte sich am Standard dieses „Modern Hotel“ und bot dem Reisenden ebenfalls westliche Zimmer mit eigenem Bad sowie Säle mit Jugendstildekor. In der Folge errichtete die Mantetsu weitere solche Yamato Hotels an zentralen Plätzen großer mandchurischer Städte wie zum Beispiel das in Abbildung 1 abgebildete Yamato Hotel in Dalian:

Die Ausstattung von Hotels lässt Rückschlüsse darauf zu, mit welcher Art von Gästen die Betreiber rechnen, bzw. für welche Klientel sie ihre Dienste anbieten. Für Japaner, die in ihrem eigenen Land

reisen und dabei Wert auf Komfort legen, bieten so genannte Ryokan Unterbringung in einem traditionell japanischen Stil. Gästezimmer sind mit Tatami (Reisstrohmatten) ausgelegt, Gäste schlafen im Futon und sitzen bei Banketten auf Tatamiboden vor ihren eigenen kleinen Tischchen. Die Räume sind durch *shōji* (Schiebetüren) voneinander getrennt, viele Gäste von Ryokan bewegen sich in leichten Kimono, so genannten *yukata*, innerhalb der ganzen Anlage. Besonders wichtig für ein Ryokan ist das öffentliche Bad, in dem sich die Gäste abends lange entspannen können. Je großzügiger diese Anlage, die am besten aus einer natürlichen Thermalquelle gespeist wird, desto teurer der Ryokan.

Interessanterweise flossen die Elemente, die ein hochklassiges traditionell japanisches Hotel ausmachen, nicht in die Einrichtung der Yamato Hotels in der Mandschurei ein; diese wurden nach dem Vorbild hochklassiger westlicher Hotels der damaligen Zeit gebaut. Daraus kann man schließen, dass die Klientel, mit der die Betreiber rechneten, nicht in erster Linie Japaner waren, die sich in Yamato Hotels zur Entspannung wie in einem Ryokan aufhalten wollten. Das Angebot richtete sich vielmehr an Geschäftsleute, die dazu beitragen sollten, aus der Mandschurei das wirtschaftliche Zentrum Nordostasiens zu machen. Westliche Diplomaten und Journalisten konnten sich in den Yamato Hotels davon überzeugen, dass der japanische Einfluss in der Mandschurei zum Anschluss der Region an die Moderne führte. Ein Beleg dafür, dass die von der Mantetsu betriebenen Hotels vor allem als Aushängeschilder und Prestige-Objekte gedacht waren, ist die Tatsache, dass im Gegensatz zu den meisten anderen Geschäftszwei-

gen der Mantetsu die Hotels keinen Profit brachten, sondern laut der Jahrbücher, die die Mantetsu selbst veröffentlichte, sogar jedes Jahr leichte Verluste machten, die durch andere Geschäftszweige ausgeglichen werden mussten (Abbildung 2).

Städte-Tourismus in der Mandschurei

Allerdings wurde die Mandschurei nicht nur von Japanern bereist, die geschäftlich unterwegs waren. Ähnlich wie zur gleichen Zeit in Japan entwickelte sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts in der Mandschurei eine Infrastruktur für Reisende, die touristisch unterwegs waren. Bereits zwei Jahre nach der Gründung einer Organisation für touristische Reisen in Japan, dem Japan tsūrisuto byūrō (JTB), also dem Japanischen Touristenbüro, eröffnete dieser Anbieter 1914 eine Zweigstelle in Dalian, die in der Folge zu einem der größten Büros von JTB wurde. In den 1920er und 1930er Jahren boomten Reisen in die Mandschurei zumindest bei der zahlungskräftigen Klientel der japanischen oberen Mittel- und Oberschicht. Viele Absolventen von Eliteuniversitäten bekamen zum Studienabschluss Reisen in die Mandschurei geschenkt (Young 1998: 259–268). JTB betrieb Büros in allen größeren Städten, die Agentur bot einen speziellen „Ostasien-Pass“ an, mit dem Touristen Preisnachlass auf Zug- und Schiffstickets bekamen. In den 1930er Jahren konnten Reisende mit einem Hochgeschwindigkeitszug, dem so genannten „Asien-Express“ der Mantetsu, die 700km lange Strecke von Dalian an der Südspitze der Liaodong-Halbinsel bis ins zentral gelegene Xinjing – dem ehemaligen Changchun, das zur Hauptstadt des neuen Staates Manshūkoku ausgebaut wurde – in

nur acht Stunden zurücklegen. Der Zug, der auf Abbildung 3 zu sehen ist, erreicht dabei eine für die damalige Zeit beachtliche Spitzengeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern (Nishizawa 2000: 29).

Die Mantetsu und andere Anbieter hatten in allen Städten eine touristischen Hotel- und Sightseeing-Infrastruktur geschaffen, die dazu führte, dass Ende der 1930er Jahre laut einer Statistik von JTB fast drei Millionen Hotelübernachtungen von Japanern – der größte Teil

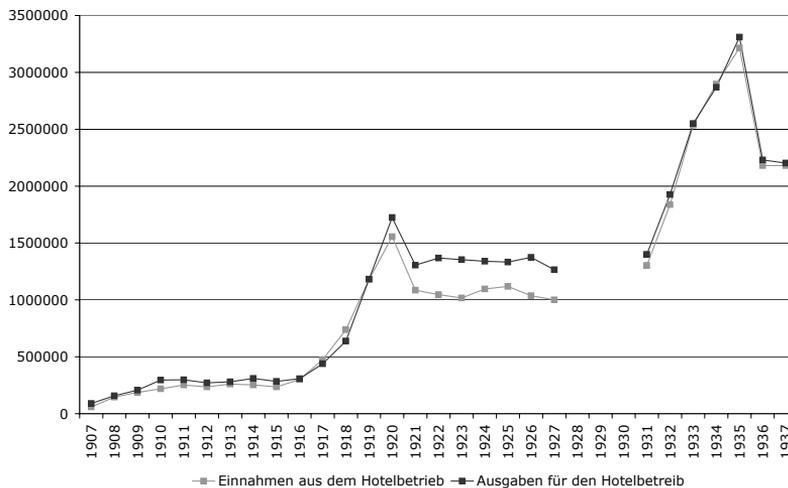


Abbildung 2: Einnahmen und Ausgaben aus dem Hotelbetrieb der Mantetsu 1907–1937 in Yen (Quelle: Mantetsu 1936:144; Mantetsu 1939:142; für die Jahre 1928–1930 liegen keine Zahlen vor, da die Mantetsu das Hotelmanagement in dieser Zeit an private Betreiber abgegeben hatte.)

von ihnen Touristen – in großen mandschurischen Städten zu verzeichnen war (Japan tsūrisuto byūō 1941:293–295). Es gab Reiseführer für die Mandchurei, Schriftsteller schrieben ihre Reiseerlebnisse nieder, JTB veröffentlichte ab 1934 sogar ein eigenes Magazin „Reisen in der Mandchurei“ – *Manshū ryokō* (Young 1998:259–268). Die publizierten Eindrücke dieser Reisenden, zu denen neben vielen Japanern auch einige westliche Journalisten und Touristen gehörten, prägten das Bild, das die Menschen in den 1930er Jahre von der Mandchurei hatte, entscheidend mit. Ein japanischer Reisender, dessen Bericht über die Fahrt durch die drei Städte Dalian, Fengtian (das heutige Shenyang) und Xinjing (das heutige 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“ verstehe, dass die Warlord-Familie der Zhangs, die die Region in den 1920er Jahren beherrscht hatte, die Bevölkerung grausam ausgebeutet hatte, wohingegen die japanischen Akteure vor Ort zum Beispiel durch die Errichtung von Infrastruktur wie Schulen und Krankenhäusern zuerst das Allgemeinwohl im Auge hätten. 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.“ 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 1933:12–16, 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 Mandchurei gebracht hat. Kontrastiert wird dabei gerne das „alte“, von russischen Emigranten dominierte Harbin, das arm, heruntergekommen, dreckig, billig usw. sei. 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 zehn Jahren im Jahre 1933 die Stadt Fengtian (Shenyang) wieder und lobt die Totalmo-

dernisierung 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 herunterge-

kommen 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 eine europäische Hafenstadt: „Indeed, this famous city is more European than Asiatic.“ (Scherer 1933:43).

Inspektionsreisen in die ländlichen Gebiete

In den Städten der Mandchurei konnten und sollten sowohl Besucher aus der westlichen Welt als auch aus Japan die neue unter japanischer Ägide geschaffene asiatische Moderne bewundern. Der „zivilisatorische Einfluss“ Japans sollte sich aber nicht nur auf den urbanen Raum beschränken, sondern auch die ländlichen Gebiete erreichen. Diese Gebiete wurden wiederum in den späten 1930er und frühen 1940er Jahren von einer besonderen Klientel bereist, nämlich denjenigen, die in staatliche Kampagnen zur Förderung der Auswanderung japanischer Bauern in die Mandchurei involviert waren. Nach einer Phase

zwischen 1932 und 1936, in der erste Ansiedlungen japanischer Bauern in ländlichen Gebieten der Mandschurei getestet worden waren, wurde die Auswanderung von 1 Million japanischer Bauernhaushalte innerhalb der nächsten 20 Jahre im Sommer 1936 Regierungspolitik. Staatliche Stellen verfassten Pläne, zu deren Erfüllung massive Anstrengungen zur Anwerbung von Auswanderungswilligen notwendig wurden (Wilson 1995). Eine dieser Werbemaßnahmen waren so genannte Inspektionsreisen, bei denen Gruppen von ausgewählten Personen die Mandschurei und insbesondere die dort bereits bestehenden Siedlungen japanischer Bauern gezeigt wurden. Teilnehmer dieser Inspektionsreisen waren so genannte Multiplikatoren, also Menschen, die in ihren Gemeinden aktiv waren und so möglichst viele Bewohner ihrer Heimatgemeinden für eine Teilnahme an der staatlichen Auswanderungsbewegung mobilisieren konnten. Zudem nahmen Journalisten an diesen Reisen teil, damit sie mit ihren Reiseberichten wiederum mögliche Interessenten für eine Übersiedlung gewinnen konnten.

Ein Journalist namens Saikibara Aoki, der im November 1936 an einer solchen Inspektionsreise teilgenommen hatte, veröffentlichte einen ausführlichen Reisebericht in der Zeitschrift *Ie no hikari*, also dem Medium, das in den 1930er Jahren die größte Leserschaft im ländlichen Japan hatte (Itagaki 1992: ii–viii). Die Reise war von der Vereinigung für die Auswanderung in die Mandschurei mit Sitz in Tōkyō zusammengestellt und bezahlt worden und hatte einen hochoffiziellen Charakter. Die Teilnehmer besuchten vor Abreise den Yasukuni-Schrein, den Meiji-Schrein und den Ise-Schrein, hielten eine Zeremonie am Eingang des Kaiserpalastes ab und wurden am Bahnhof Tōkyō u. a. von Ishiguro Tadaatsu, einem in Sachen Mandschurei-Auswanderung federführenden Bürokraten aus dem Land- und Forstwirtschaftsministerium, verabschiedet.

Die Gruppe reiste zuerst nach Shimonoseki, um von dort mit dem Schiff nach Pusan an der Südspitze der koreanischen Halbinsel überzusetzen. Von dort wurde die Fahrt mit dem Zug über die koreanische Halbinsel fortgesetzt bis zur Überquerung des Grenzflusses Yalu und der Einreise nach Manshūkoku. Natürlich kam die Reisegruppe auch durch einige der großen Städte in der Mandschurei, wie Fengtian (Shenyang), die neue Hauptstadt Xinjing (Changchun) oder Harbin. Das eigentliche Interesse dieser Reisenden waren aber die japanischen Bauernsiedlungen im Osten des Landes. Besonders die beiden ersten japanischen Siedlungen, Iyasaka und Chiburi

im Nordosten, waren obligatorische Reiseziele solcher Inspektionstouren, so dass man hier von einem regelrechten Inspektionstourismus sprechen kann. Den Teilnehmern der Inspektionsreise sollte vor Augen geführt werden, dass der japanische Einfluss die wilde Mandschurei soweit gezähmt hatte, dass eine Übersiedlung problemlos und ungefährlich war. Dazu nahm Saikibaras Reisegruppe gleich zu Beginn der Reise durch die ländlichen Gebiete einen Tag an einer Anti-Guerilla-Patrouille der Kantō-Armee teil, die demonstrieren sollte, dass für die Sicherheit der Auswanderer gesorgt sei. Die Häuser der Siedler waren alle mit einer Fußbodenheizung nach koreanischem Vorbild ausgestattet, und die Menschen draußen in warme Steppmäntel gehüllt, so dass auch die neben der Bedrohung durch Banditen zweite große Sorge der Auswanderer, die mandschurische Kälte, als beherrschbar dargestellt werden konnte.

Neben der positiven Darstellung des Siedlerlebens enthalten die Berichte von Inspektionsreisen der ländlichen Gebiete der Mandschurei auch als eine Art Kontrast Darstellungen der Rückständigkeit der anderen Bewohner des Gebietes. Schon auf der Fahrt durch die japanische Kolonie Korea bemerkt Saikibara wie arm und rückständig das Leben der Koreaner ist, die er vom Zugfenster aus beobachtet. Chinesen, die die Reisenden auf der Fahrt von Harbin Richtung Norden sehen, scheinen ärmliche Kulis zu sein, haben nur Bettzeug und Essgeschirr als einziges Gepäck dabei und stinken nach Knoblauch (Saikibara 1937). Dieser Geruch scheint einer der wichtigsten Eindrücke zu sein, den japanische Reisende aus der Mandschurei mit nach Hause nahmen. Auch die Teilnehmer einer japanischen Gesprächsrunde über die Mandschurei, deren Diskussion in *Ie no hikari* veröffentlicht wurde, sind sich darüber einig, dass der Geruch nach Knoblauch, den die Menschen in den Zügen in der Mandschurei und sogar in den Straßenbahnen der Städte verströmten, kaum auszuhalten sei. Der mangelnde Grad an Zivilisiertheit sei darüber hinaus auch daran zu sehen, dass die Mandschuren nicht nur auf der Straße, sondern auch in Zügen und Straßenbahnen völlig ungerührt auf den Boden spucken würden. Zwar versucht der Leiter des Tōkyōter Büros der Mantetsu, der besagte Gesprächsrunde moderierte, etwas gegen die Stereotypisierung der Mandschuren als stinkend und unzivilisiert zu arbeiten, in dem er einwandte wie gesund, desinfizierend und wärmend im Winter Knoblauch doch sei. Aber mit seinem Argument, dass das schlechte Benehmen der erwachsenen mandschurischen Bevölkerung durch den

zivilisatorischen Einfluss Japans zum Verschwinden gebracht werden würde, weil den Kindern in der Schule Benehmen und Hygiene beigebracht würde, reiht er sich ein in die generelle Auffassung, dass die eigentliche Aufgabe Japans in der Mandschurei die Modernisierung des Landes und seiner Bewohner sei (Nobiyuki 1937).

Die Besichtigung der Moderne

Dem Reisenden stellte sich die Mandschurei also als eine Region vor, in der besonders die Mantetsu für eine rasche Modernisierung der Infrastruktur sorgte und so für Reisende ein ausgebautes Schienennetz mit schnellen und komfortablen Passagierzügen sowie großen westlichen Hotels zur Verfügung stellte. Westliche Reisende konnten sich so von der „zivilisatorischen Kraft“ des japanischen Einflusses in der Region überzeugen, japanische Reisende konnten in der Mandschurei „Moderne“ besichtigen. Diejenigen Japaner, die als Touristen unterwegs waren, konnten in einem Umfeld, in dem ihre Sprache verstanden wurde und sie sich meist im Kreis ihrer vor Ort ansässigen Landsleute bewegten, trotzdem das Gefühl von Weltläufigkeit haben, schließlich wohnten sie nicht in einem traditionell japanischen Hotel, sondern hielten sich in einem großen westlichen Hotelgebäude zusammen mit Besuchern aus der ganzen Welt auf. Denjenigen, die die ländlichen Gebiete der Mandschurei besichtigten, um festzustellen, ob japanische Bauernsiedler dort gut und sicher leben konnten, führten Auswanderungsfunktionäre prosperierende Siedlungen vor und zerstreuten die Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und Lebensqualität vor Ort. Der verstärkenden Wirkung des Kontrastes, den die von der Entwicklungspolitik ausgeschlossenen Russen, Chinesen und Mandschuren zum Bild der japanischen Modernität bildeten, konnten sich in ihren Eindrücken von der Besichtigung der von Japan geschaffenen neuen asiatischen Moderne weder die japanischen noch die westlichen Reisenden entziehen.

Literatur

- ADACHI Kinnosuke (1933): *Tales of three cities in Manchuria*. Tōkyō: South Manchuria Railway Company.
- BAKICH, Olga (2001): „Emigré Identity: The Case of Harbin.“, Thomas Lahusen (Hg.): *Harbin and Manchuria: Place, Space, and Identity*. Special Issue of *South Atlantic Quarterly*, 99/1, 51–73.
- BEASLEY, William G. (1987): *Japanese Imperialism, 1894–1945*. Oxford: Clarendon Press; New York: Oxford University Press.
- CLAUSEN, Sören, und Stig THÖGERSEN (1995): *The Making of a Chinese City. History and Historiography in Harbin*. Armonk/N.Y. und London: M.E. Sharpe.
- COOX, Alvin D. (1989): „The Kwantung Army Dimension.“, Peter Duus, Ramon H. Myers und Mark R. Peattie (Hg.): *The Japanese Informal Empire in China, 1895–1937*. Princeton: Princeton University Press, 395–428.
- CORDES, Ernst (1936): *Das jüngste Kaiserreich. Schlafendes/wachendes Mandchukuo*. Frankfurt/Main: Societäts-Verlag.
- DUARA, Prasenjit (2003): *Sovereignty and Authenticity. Manchukuo and the East Asian Modern*. Oxford u.a.: Rowman & Littlefield Publishers.
- ITAGAKI Kuniko (1992): *Shōwa senzen senchūki no nōson seikatsu* [Das Leben auf dem Land vor und während des Zweiten Weltkrieges]. Tōkyō: Sanryō shobō.
- JAPAN TSURISUTO BYŪRŌ [Japanisches Touristenbüro] (Hg.) (1941): *Manshū ryokō nenkan: Shōwa 16 nen [Mandschurei-Reisen Jahrbuch 1941]*. Tōkyō: Hakubunkan.
- MATSUSAKA, Tak Y. (1996): „Managing Occupied Manchuria, 1931–1934.“, Peter Duus, Ramon H. Myers und Mark R. Peattie (Hg.): *The Japanese Wartime Empire, 1931–1945*. Princeton: Princeton University Press, 97–135.
- MYERS, Ramon H. (1991): „Japanese Imperialism in Manchuria: The South Manchuria Railway Company, 1906–1933“, Peter Duus, Ramon H. Myers und Mark R. Peattie (Hg.): *The Japanese Informal Empire in China, 1895–1937*. Princeton: Princeton University Press, 101–132.
- NISHIZAWA Yasuhiko (1996): *„Manshū“ toshi monogatari: Harubin, Dairen, Shinyō, Chōshun* [Erzählungen aus mandchurischen Städten: Harbin, Dalian, Shenyang, Changchun]. Tōkyō: Kawade shobō shinsha.
- (2000): *Mantetsu: „Manshū“ no kyojin* [Die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft: Der mandchurische Riese]. Tōkyō: Kawade shobō shinsha.
- NOBIYUKU (1937): „Nobiyuku Manshū o kataru zadankai“ [Gesprächsrunde über das weite Land in der Mandschurei], *Ie no hikari* 13/12, 122–129.
- SAIKIBARA Aoki (1937): „Manshū ijūson hōmonki“ [Bericht über Besuche in Auswandererdörfern in der Mandschurei], *Ie no hikari* 13/2, 54–61; 13/3, 60–67.
- SCHERER, Anke (2003): „„Mandschurei“ und „Manzhouguo““, Brunhild Staiger u.a. (Hg.): *Das große China-Lexikon*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 471–473.
- SCHERER, James A.B. (1933): *Manchukuo: A Bird's Eye View*. Tōkyō: The Hokuseido Press.
- THE SOUTH MANCHURIAN RAILWAY COMPANY (1936): *Fifth Report on Progress in Manchuria to 1936*. Dairen: The South Manchuria Railway Company.
- (1939): *Sixth Report on Progress in Manchuria to 1939*. Dairen: The South Manchuria Railway Company.
- TŌA-KEIZAI CHŌSAKYOKU/East Asiatic Economic Investigation Bureau (1931): *The Manchuria Year book 1931*. Tōkyō: Tōa-Keizai Chōsakyoku.
- WILSON, Sandra (1995): „The ‚New Paradise‘: Japanese Emigration to Manchuria in the 1930s and 1940s“, *The International History Review* 17/2, 249–286.
- YOUNG, Louise (1998): *Japan's Total Empire: Manchuria and the Culture of Wartime Imperialism*. Berkeley; Los Angeles; London: University of California Press.