

der Argumentationskette zweifellos als Standardwerk gelten darf und von jedem an der modernen Geschichte Japans Interessierten mit Gewinn herangezogen werden kann.

Rolf-Harald Wippich, Tôkyô

**Henry P. FREI:** *Japan's Southern Advance and Australia: From the Sixteenth Century to World War II.* Honolulu: University of Hawaii Press/Melbourne: Melbourne University Press 1991, XVII, 303 S.

**Otto J. SEILER:** *Australienfahrt. Linienschiffahrt der Hapag-Lloyd AG im Wandel der Zeiten.* Herford: Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH 1988, 111 S.

Obwohl Japan für Australien im Zweiten Weltkrieg eine tödliche Bedrohung bildete und heute enge Wirtschaftsbeziehungen zwischen beiden Ländern bestehen, sind Studien über die Geschichte ihrer bilateralen Beziehungen fast nicht vorhanden. Henry P. Freis Untersuchung füllt daher eine empfindliche Lücke. Der Autor hat dazu eine erstaunliche Fülle von Dokumenten in beiden Ländern verarbeitet, im Falle Japans sogar umfangreiche unveröffentlichte Akten.

Freis grundlegende Frage lautet: War das Reich des Tennô seit dem 19. Jahrhundert eine Bedrohung für Australien? Er beginnt seine Untersuchung mit einem Kapitel über Japans Präsenz im Südwestpazifik bis ca. 1630, dem Beginn der Isolationspolitik. Dem erstaunten Leser wird klar, wieviele Japaner sich als Händler – und Piraten – in Gegenden wie den Philippinen, Hinterindien und der Inselwelt des heutigen Indonesien aufhielten. Ein Vordringen nach Australien wäre nur eine Frage der Zeit gewesen, hätte nicht die strikte Abschottungspolitik des Tokugawa-Shogunats diese Entwicklung abrupt beendet. Trotz seiner Isolierung aber gewann Japan über die Niederländer erhebliche Kenntnisse von der übrigen Welt, so auch von Australien. Als gegen Ende der Tokugawa-Zeit, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, einflußreiche Denker sich sehnsuchtsvoll an die einstige maritime Stellung im 16. und frühen 17. Jahrhundert erinnerten, setzte auch eine Beschäftigung mit Australien ein, das einigen Intellektuellen wegen seiner Reichtümer und seiner geringen Bevölkerung als Siedlungsland und Rohstoffbasis für Japan erstrebenswert schien. In der frühen Meiji-Zeit gewannen diese Gedanken an Einfluß, doch waren die Grenzen des zu erwerbenden Südseegebiets (*nanyô*) zu unklar, die Pläne – oder bloßen Träume – zu uneinheitlich und vor allem die Präferenzen der mit der Modernisierung des Landes voll in Anspruch genommenen Führung ganz anders ausgerichtet, als daß sich ein "Australien-Programm" hätte herausbilden können.

Vielen Theoretikern aber schienen die kommerziellen Bedingungen und die

Möglichkeiten für eine Auswanderung vielversprechend. Es begann bald eine berufliche Betätigung durch Japaner, so vor allem als Perlentaucher und -verarbeiter oder als – schlechtbezahlte – Arbeiter auf den Zuckerrohrfeldern. Trotz ihrer begrenzten Zahl führten diese Immigranten zu einer Furcht vor Überfremdung und zu rassistisch bedingter Angst vor der "gelben Gefahr". Diese Psychose wurde zur treibenden Kraft hinter den 1901 erlassenen rigorosen Einwanderungsgesetzen, die praktisch alle Angehörigen "farbiger" Völker von der Immigration ausschloß, und zwar bis weit nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Australiens Rassismus war derart konsequent, daß es selbst in der Stunde größter Bedrängnis, im Januar 1942, von den USA forderte, in die zu entsendenden Hilfstruppen keine farbigen Amerikaner einzugliedern.

Die Furcht vor Japan stand in engem Zusammenhang mit dessen Entwicklung seit der ab 1868 durchgeführten Modernisierung: Es begann der Zeitabschnitt, den der Autor als "Wiederauftauchen" des Kaiserreiches im Pazifik charakterisiert. Der japanische Sieg über China 1895 und noch mehr derjenige über Rußland 1905 führten in Australien zu übertriebenen Befürchtungen und rassistischer Hysterie, auf welche die Einführung der Wehrpflicht 1911 und die Inangriffnahme eines Flottenbauprogramms im gleichen Jahre zurückzuführen waren. Im Ersten Weltkrieg waren beide Länder, bedingt durch die japanisch-englische Allianz, automatisch Verbündete, doch sollten schon auf der Versailler Friedenskonferenz die alten Befürchtungen wieder auftauchen: Australien war federführend bei der Ablehnung der von Japan geforderten Festschreibung rassistischer Ebenbürtigkeit in dem Vertragstext. Diese Wunde sollte niemals heilen. Das Zerwürfnis sollte umso schwerer wiegen, als beide Länder mit der Übernahme der deutschen Kolonien in Mikronesien durch Japan und der Besitzungen südlich des Äquators durch Australien praktisch Nachbarn worden waren. Gegen Kriegsende hatte Australien sogar alle deutschen Südseekolonien für sich gefordert, doch verweigerte England seine Unterstützung dafür. Das Ende der japanisch-britischen Allianz hatte einen negativen Effekt für Australien, das die Bedeutung jedoch zunächst nicht voll erkannte: Londons Einwirkungsmöglichkeiten auf Tōkyō sollten sehr schnell schwächer werden.

Als 1931 mit dem Mandschurischen Konflikt die nächste Runde der japanischen Expansionspolitik einsetzte, verfolgte Australien zunehmend eine Politik des Appeasement, froh, daß sich das territoriale Ausgreifen des Kaiserreiches – noch – nicht nach Süden wandte. Auch als England nach Ausbruch des Krieges in Europa in schwere Bedrängnis geriet, empfahl Australien eine nachgiebige Haltung gegenüber Japan; so wirkte es z.B. 1940 auf London ein, die Burmastraße zu schließen, die wichtigste Versorgungsrouten für Chiang Kai-shek.

Seit Mitte der 1930er Jahre war in Australien das Gefühl der Bedrohung durch

Japan gewachsen, nicht zuletzt ausgelöst durch die dort zu beobachtende Buchproduktion über den bisher weitgehend ignorierten Kontinent. Zu dieser Zeit beschloß auch die Regierung in Tôkyô, ihre "Südpolitik" zu intensivieren, doch blieben die geographischen Grenzen des in Aussicht genommenen Auswanderungs- und Expansionsprogramms unklar. Treibende Kraft dahinter war die Marine. Selbst für die radikalsten Expansionisten aber rangierte Australien so ziemlich am Ende der Wunschliste.

Wenige Wochen nach Ausbruch des Pazifischen Krieges entstanden in der Marine gegen den Widerstand der Armee Pläne für eine japanische Invasion Australiens. Der Hauptzweck einer derartigen Operation bestand darin, den USA diese Basis zu nehmen, von der aus offensichtlich die Rückeroberung Südostasiens und die Niederringung Japans beginnen sollte. Die strategischen Überlegungen wurden von Frei wohl erstmals in einer westlichen Sprache derart gründlich auf der Basis japanischer Quellen analysiert. Schließlich wurden die Invasionspläne wenn nicht aufgegeben, so doch ohne zeitliche Festlegung verschoben. Es kam nur zur Bombardierung Port Darwins und einiger anderer Plätze. In Singapur, Neuguinea, Timor und zur See fanden Kämpfe statt, doch machte die bald eintretende Kriegswende alle Invasionspläne illusorisch. Die auch nach 1945 anhaltende Bedeutung dieser Monate lag darin, daß Australien aus der ehemals britischen Verteidigungszone in die amerikanische überging.

Inzwischen, Jahrzehnte nach Kriegsende, hat tatsächlich eine japanische Invasion in Australien stattgefunden, und zwar in Form von Touristen an den Stränden des 5. Kontinents und von Geschäftsleuten, welche die sich bietenden großen Möglichkeiten nutzen. Die Wirtschaftsbeziehungen sind ähnlich, wie frühe japanische Theoretiker sie sich vorgestellt hatten: Australien liefert Rohstoffe, Japan dagegen Fertigprodukte. Daß damit ein Verhältnis herrscht wie zwischen einer Kolonie und ihrem Mutterland, stört viele Australier ebenso wie die unausgeglichene Handelsbilanz und die Rührigkeit japanischer Bodenspekulanten.

Wie bei einer Studie von diesem Umfang und dieser Breite nicht anders zu erwarten, ist sie nicht frei von einzelnen Fehlern und Unzulänglichkeiten. So war z.B. Ishikawa Shingo 1935 nicht Marineattaché in Deutschland (S. 150), sondern wurde lediglich im Dezember des Jahres zu Studien nach Europa entsandt. Das Geheimabkommen zum Dreimächtepakt mit Deutschland und Italien vom September 1940 erklärte nicht Australien zum Teil der japanischen Einflußsphäre (S. 187), sondern Berlin leistete darin Verzicht auf seine ehemaligen Südseekolonien. Frei nimmt hier wohl auf eine innerjapanische Abmachung Bezug (s. S. 208). Fukudome Shigeru war Marineoffizier, Mutô Akira dagegen Heeresoffizier, nicht umgekehrt wie S. 247, Anm. 171.

Frei warnt mit Recht davor, Zitate aus den Schriften der Bakumatsu-Denker

wie Yoshida Shōin mit dem Südprogramm der Marine in den 1930ern und den Anfang 1942 kurz erwogenen Invasionsplänen zu einer Verschwörungstheorie zurechtzuschneiden, wonach Japans Trachten immer schon, wenn auch zeitweise nur latent, auf eine Beherrschung Australiens abgezielt habe: Zu sporadisch tauchte das Interesse auf, zu lang waren die Perioden fast völliger Ignorierung oder bloßer Wirtschaftskontakte und – was am schwersten wiegt –: Der Krieg gegen Australien war nur eine zwangsläufige Folge des japanisch-britischen und des japanisch-amerikanischen Gegensatzes. Der 5. Kontinent wurde nur Nebenkriegsschauplatz und wäre es auch im Falle einer Invasion geblieben. Der Autor verneint daher die eingangs gestellte Frage, ob Japan seit seiner Modernisierung kontinuierlich eine Gefahr für Australien dargestellt habe. Der Versuchung nicht erlegen zu sein, sein Thema zum roten Faden der japanischen Außen- und Expansionspolitik hochzustilisieren, sondern ihm den gebührenden bescheidenen Platz in der Geschichte zuzuweisen, ist eines der großen Verdienste von Henry Frei.

Auch in Deutschland stieg das Interesse an Australien etwa zur gleichen Zeit wie in Japan, d.h. etwa ab Mitte des 19. Jahrhunderts. Das Werk von Otto Seiler wurde verfaßt zum 100. Jahrestag der Eröffnung von zwei Reichspostdampferlinien im Jahre 1886, nach Ostasien und Australien. Der Schwesterband *Ostasienfahrt*, erschienen im gleichen Jahr und im gleichen Verlag, wurde bereits früher vorgestellt.<sup>1</sup>

Der Leser erfährt, welche Rolle die drei Gründergesellschaften der 1970 entstandenen Hapag-Lloyd bei der handels- und verkehrsmäßigen Erschließung Australiens und der Südsee, teilweise auch Ost- und Südostasiens, gespielt haben: Die Hamburg-Amerika-Linie (1847), der Norddeutsche Lloyd (1857) und die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft (1889). Die dabei unvermeidlich in das Werk eingeflossene Firmenwerbung nimmt man angesichts der wertvollen Informationen und der prachtvollen Illustrationen gern in Kauf.

Wie auch auf anderen Routen traten die Hansestädte Hamburg und Bremen als Konkurrenten auf. Letztere, spezialisiert auf den Auswandererverkehr nach Nordamerika, zeigte aber erst mit einiger Verzögerung Interesse an Australien. Hier war das Hamburger Haus Godeffroy & Sohn führend, das noch für eigene Rechnung und auf eigenes Risiko Waren beförderte, wie es zu dieser Zeit üblich war. Die Firma drang immer weiter in die Inselwelt der Südsee vor, legte gar selbst Kokosplantagen an und wurde schließlich zum Wegbereiter der deutschen Kolonialpolitik in diesem Teil der Welt: Die Flagge folgte dem Handel. Godeffroy selbst aber übernahm sich finanziell. Der Konkurs konnte nur in einen außergerichtlichen Vergleich abgewandelt werden. Ein traditionsreiches Haus verschwand damit.

---

<sup>1</sup> *NOAG 145/146* (1989) S. 122–123. Im Jahre 1990 erschien außerdem Seilers *Amerikafahrt* im selben Verlag.

Zur Förderung des deutschen Handels schien eine eigene Linie unverzichtbar zu sein, die ohne staatliche Subventionen nicht zu unterhalten wäre. 1885 wurde im Reichstag ein Gesetz für die Einrichtung einer Postdampferlinie nach Australien und in die Südsee verabschiedet, und den Zuschlag erhielt der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der den Dienst im folgenden Jahr aufnahm. In dem rivalisierenden Hamburg wurde 1889 als Aktiengesellschaft die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft (DADG) gegründet; Hauptaktionär war die Deutsche Bank. Die schlechte Ertragslage für die Bremer wie für die Hamburger zwang schon bald zu Absprachen und Zusammenarbeit beider Reedereien. Trotz der nach einigen Jahren ausgehandelten besseren Bedingungen und trotz der Subventionen aber fuhr der Norddeutsche Lloyd mit seiner Postdampferlinie nur Verluste ein. Mit Ablauf des Vertrages im Jahre 1914 plante er deshalb eine Einstellung der Australien-Linie. Die Reichsregierung aber neigte einer Weiterführung bis mindestens 1917 zu und bewilligte eine Erhöhung der Subventionen. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges machte dann die Durchführung unmöglich. Die Hapag, eine Hamburger Reederei und eine der Gründungsgesellschaften von Hapag-Lloyd, erzwang ebenfalls die Einrichtung einer Australienlinie trotz der eher bedenklichen Gewinnaussichten, doch kam auch hier der Erste Weltkrieg dazwischen.

Der Neubeginn nach dem Krieg gestaltete sich schwierig und zwang zu weiterer Zusammenarbeit. 1936 fusionierten die Hapag, die DADG und eine weitere Reederei, und mit dem ungeliebten Norddeutschen Lloyd traf man notgedrungen Absprachen. Die sich bessernden Aussichten wurden aber durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges zunichte gemacht, der zum Verlust der gesamten Flotte führte. Der Neubeginn war daher äußerst schwierig. Schlagzeilen machte ab 1967 die "Münsterland" (Hapag), die auf der Rückfahrt von Australien im Suez-Kanal vom Ausbruch des arabisch-israelischen Krieges überrascht wurde und fast acht Jahre zwangsweise im großen Bittersee verbringen mußte. Die 1970 aus dem Zusammenschluß von Einzelgesellschaften entstandene Hapag-Lloyd ist die einzige verbliebene große deutsche Reederei.

Großen Raum nehmen in Seilers Werk die Beschreibung der Verlängerungsrouten von Australien in die Südsee und ihre Bedeutung für die deutsche Kolonialpolitik ein. Leider folgt der Autor zu sehr der Diktion und Argumentation seiner zeitgenössischen Quellen, welche die deutsche Kolonialpolitik als große Kulturleistung erscheinen lassen. Die deutschen Kaufleute sind durchweg "tüchtig", verkörpern "bestes Hanseatum" und sind vorausschauende Unternehmer. Der Anteil der Reedereien an der verkehrsmäßigen und wirtschaftlichen Erschließung der Südsee wird "als eine wesentliche Voraussetzung für die gedeihliche Entwicklung dieses großen deutschen Schutzgebietes" gefeiert, ja als eine "Kulturleistung ersten Ranges". Daß diese Maßnahmen, die quasi in Zwangsarbeit auf den Plantagen gipfelten, grausame Eingriffe in das Leben der kolonisierten Völker bedeuteten,

erfährt der Leser nicht, sondern höchstens, daß diese mitunter "recht kriegerische Eingeborene" waren. Die gesamte neuere Fachliteratur zum Thema wird von Seiler, wie auch ein Blick auf das Literaturverzeichnis beweist, leider nicht zur Kenntnis genommen.

Gerhard Krebs, Tōkyō

**Shmuel N. EISENSTADT und Eyal BEN-ARI (Hrsg.): *Japanese Models of Conflict Resolution*. London/New York: Kegan Paul International 1990.**

Im Zuge der kritischen Auseinandersetzung mit der *Nihon (jin)-ron*, also den verschiedenen theoretischen Ansätzen zur Erklärung nationaler Spezifika Japans und der Japaner, übt das Thema "Konflikt in Japan" seit langem eine besondere Faszination aus. Es bietet sich offensichtlich an, um das Image Japans als Gesellschaft, in der Gruppenorientierung, Konsens und Harmoniestreben dominieren, zu konterkarieren, zumindest aber den Versuch zu unternehmen, es zu differenzieren. Beispiele für Bemühungen in dieser Richtung sind die Arbeiten von Najita und Koschmann<sup>1</sup>, die sich mit dem Thema aus historischer Perspektive auseinandergesetzt haben, Sugimoto und Mour<sup>2</sup>, mit ihrer Untersuchung der Rezeption von Konflikt in Japan-bezogenen Gesellschaftstheorien, sowie Krauss, Rohlen und Steinhoff<sup>3</sup>, die in einem Querschnitt durch verschiedene gesellschaftliche Bereiche die Anwendbarkeit westlicher Konflikttheorien auf Japan prüfen.

Mit dem vorliegenden Sammelband, der die Ergebnisse einer Tagung zum selben Thema am Harry S. Truman Research Institute for the Advancement of Peace im Jahre 1987 zusammenfaßt, liegt nun ein weiterer Sammelband zum Thema Konfliktaustragung in Japan vor. Der Band lädt zum Lesen ein, verspricht er doch etwas Neues, nämlich einen komparatistischen Ansatz. Anders als die genannten Arbeiten verbindet die Beiträge dieses Bandes das Ziel, aus vergleichender Perspektive westliche theoretische Ansätze in die Diskussion von Konfliktaustragung in Japan einzubinden.

Das thematische Spektrum, in dem dieser Anspruch eingelöst werden soll, ist weit: S.N. Eisenstadt analysiert in seinem Artikel "Contrasts and Comparisons in the Analysis of Conflict Management in Japan: An Introduction" Konfliktmuster und Formen der Konfliktaustragung. Er diskutiert sie im Hinblick auf unterschiedliche historische Epochen, Institutionen sowie Beziehungen und entwickelt unter

<sup>1</sup> Tetsuo Najita, Victor J. Koschmann (ed.): *Conflict in Modern Japanese History*. Princeton 1982.

<sup>2</sup> Ross Mour, Yoshio Sugimoto: *Images of Japanese Society*. London, New York 1986.

<sup>3</sup> Ellis S. Krauss, Thomas P. Rohlen, Patricia G. Steinhoff (ed.): *Conflict in Japan*. Honolulu 1986.