





gung Taiwans zur Zeit nicht erforderlich seien, in Wirklichkeit nahm die US-Regierung dabei aber in erster Linie Rücksicht auf Beijing. Am 17. August 1982 hatte sie in einem gemeinsamen Communiqué der VR China versprochen, bei ihren künftigen Waffenverkäufen an Taiwan weder qualitativ noch quantitativ das Niveau der Lieferungen der letzten Jahre seit Aufnahme der diplomatischen Beziehungen zwischen der VR China und den USA zu überschreiten (6). Gleich nach dieser Vereinbarung hat Washington die Verlängerung der Zusammenarbeit zwischen der US-Firma Northrop Co. in Kalifornien und Taiwan zur Montage von 30 F-5E und 30 F-5F gebilligt. Im Frühjahr dieses Jahres hat es weiter den Verkauf von 66 gebrauchten F-104 an Taiwan bekanntgegeben. Beide Modelle hat Taiwan bereits seit den sechziger beziehungsweise siebziger Jahren in Besitz (7). Sie gelten nun als oberste qualitative Grenze der "praktischen Diplomatie" Taiwans zu den USA hinsichtlich des Waffenerwerbs und gleichzeitig auch als Prüfstein der diplomatischen Beziehungen zwischen Beijing und Washington.

## II.

### Die Expansion des "nationalen Fahnen-trägers" CAL

Neben den USA ist Japan das Land, das die engsten Wirtschaftsbeziehungen mit Taiwan hat. Rund 40% der Exporte Taiwans sind vom US-Markt abhängig, und über 30% der taiwanesischen Importwaren, d.h. in erster Linie Maschinen und Industrierohstoffe, kommen aus Japan. Darüber hinaus hat Japan noch historische Verbindungen zu Taiwan und daher der Insel gegenüber auch eine gewisse moralische Verpflichtung. Denn 50 Jahre lang (1895-1945) war Taiwan japanische Kolonie. Dazu hat Japan 1937-1945 gegen China unter der Guomindang (Kuomintang)-Regierung Krieg geführt. Als Tokyo Ende September 1972 die diplomatischen Beziehungen zu Beijing aufnahm und gleichzeitig die mit Taiwan unterbrach, war man in Taiwan besonders verbittert und wütend (8). Anderthalb Jahre danach ereignete sich wieder eine große Krise, diesmal im Luftverkehr, die auch die inoffiziellen praktischen Beziehungen Tokyo-Taipei schwer belastete.

Bei der Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens mit der VR China hatte der damalige japanische Außenminister Masayoshi Ohira dem Wunsch Beijings entsprechend am 20. April 1974 auf einer Pressekonferenz erklärt,

daß die japanische Regierung die Flaggenkennzeichnung der taiwanesischen Fluggesellschaft "China Airlines" (CAL) schon seit Aufnahme der diplomatischen Beziehungen Tokyo-Beijing nicht mehr als Symbol eines Staates betrachtete, obwohl er gleichzeitig das starke Interesse Japans an einer Aufrechterhaltung der Luftverbindung mit Taiwan bekräftigte. Da die nationalchinesische Regierung in Taiwan ihre CAL (einen staatlichen Betrieb) für den nationalen Fahnenträger (flag carrier) hält, fühlte sie sich durch die Worte von Ohira beleidigt und fand auch die japanischen Bedingungen nicht akzeptabel, daß die CAL in Japan bei Verwendung ihres Namens dahinter einen zusätzlichen Vermerk "Taiwan" in Klammern setzen und darüber hinaus einer japanischen Firma die Geschäfte übertragen müsse. Daher brach Taiwan auch den Luftverkehr mit Japan ab und sperrte - als Vergeltungsmaßnahme - die taiwanesischen FIR (Flight Information Region) und ADIZ (Air Defense Identification Zone) für sämtliche japanischen Flugzeuge. Die Luftwaffe Taiwans erhielt den Befehl, japanische Maschinen beim Einflug in die FIR oder die ADIZ als "UFO" (unidentified flying object) zur Landung zu zwingen oder sogar im Ernstfall abzuschießen (9).

Für eine Wiederherstellung des Luftverkehrs hatte Taiwan zunächst von Japan verlangt, die Ohira-Erklärung zurückzunehmen, den Namen und das Emblem der CAL zu akzeptieren und eine CAL-Niederlassung zu genehmigen (10). Um die erste Bedingung Taiwans zu erfüllen, erklärte Ohiras Nachfolger, Außenminister Kiichi Miyazawa, am 21. Februar 1975 in Beantwortung einer Anfrage im japanischen Oberhaus: "Japan hat keine Staatsbeziehungen mit Taiwan, daher erkennt es auch die Staatsflagge der Republik China nicht an. Aber für die Staaten, die mit Taiwan Staatsbeziehungen haben, ist die Flagge mit der weißen Sonne auf himmelblauem Grund eine Staatsflagge. Infolgedessen möchte ich nicht meine Kompetenzen überschreiten und etwa behaupten, die Flagge mit der weißen Sonne auf himmelblauem Grund sei keine Staatsflagge". Da kein Echo aus Taiwan kam, wurde am 1. Juli desselben Jahres nochmal ein Dialog im japanischen Oberhaus geführt. Ein pro-taiwanesischer Abgeordneter namens Akira Hatano brachte in der Debatte jenes Tages eine Anfrage folgenden Wortlauts ein: "Etliche UNO-Mitglieder erkennen - ebenso wie andere Staaten - zur Zeit die Regierung in Taiwan als

einzig rechtmäßige Regierung Chinas an. Diese Staaten sehen auch die Flagge mit der weißen Sonne auf himmelblauem Grund als Staatsflagge an. Ich möchte Sie, Herr Außenminister, fragen: Wie ist ihre Ansicht dazu?" Darauf antwortete Miyazawa: "Ich halte das durch die Erklärung von unserer Seite zur Flagge mit der weißen Sonne auf himmelblauem Grund vom Frühjahr des vorigen Jahres entstandene Mißverständnis gewiß für unglücklich. Aber es ist genau so, wie es der Abgeordnete Hatano gesagt hat: Es ist eine Tatsache, die niemand - auch nicht unser Land - leugnen kann, daß diese Staaten die Flagge mit der weißen Sonne auf himmelblauem Grund als Staatsflagge anerkennen (11).

Mit dieser neuen Erklärung zeigte sich Taiwan zufrieden und, ohne auf den beiden anderen Bedingungen zu bestehen, unterzeichnete der "Verband für Ostasiatische Beziehungen" (Association of East Asian Relations) als Taiwans inoffizielles Vertretungsorgan gegenüber Japan am 9. Juli 1975 mit der inoffiziellen japanischen Vertretung in Taiwan dem "Austauschverband" (Interchange Association) einen "privaten" Vertrag über die Wiederherstellung des Luftverkehrs zwischen beiden Seiten. Laut Vereinbarung mußte die CAL innerhalb Japans den neuen Namen "China Airlines based on Taiwan" annehmen und ihre Geschäfte dort einer japanischen Firma als Vertreter übergeben. Da auf japanischer Seite die JAL (Japan Airlines) ebenfalls als nationaler "Fahnenträger" gilt, wurde eine neue Fluggesellschaft mit dem Namen "Japan Asian Airways" (JAA) extra für die Taiwan-Route gegründet. Diese gehört zwar nominell zu der "Interchange Association", ist aber in Wirklichkeit eine Tochtergesellschaft der JAL (12).

Die schließlich erzielte Vereinbarung über die Wiederherstellung des Luftverkehrs zwischen Japan und Taiwan nach einer Unterbrechung von 14 Monaten und langwierigen Verhandlungen ist nach den Worten von Teizo Horikoshi, dem Vorsitzenden der "Interchange Association", der gleichzeitig der Unterhändler auf japanischer Seite war, der Konzessionsbereitschaft Taiwans zu verdanken. Die Flugroute zwischen Tokyo und Taipei zählt zu den lukrativsten Strecken der Welt. Während der Unterbrechungszeit hat nicht nur die JAL, sondern auch die CAL erhebliche Gewinne einbüßen müssen. Um die japanische ADIZ und FIZ zu vermeiden, hat die CAL überdies ihre Flüge



nach Amerika über Guam umleiten und die Fluglinie nach Südkorea ganz stilllegen müssen. Außer wirtschaftlichen Überlegungen wollte Taiwan offenbar durch die Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit Japan die Friedensverhandlungen zwischen Tokyo und Beijing stören, die seinerzeit gerade infolge der von der chinesischen Seite her hartnäckig geforderten "Antihegemonialklausel" bereits in eine Sackgasse geraten waren (13).

Als die VR China ins IOK aufgenommen wurde, beschloß der Exekutiv Ausschuß der Weltorganisation am 25. Oktober 1979 in der japanischen Stadt Nagoya gleichzeitig in einer Resolution, daß "das Olympische Komitee der Republik China" einen neuen Namen "Chinesisches Olympisches Komitee Taipei" annehmen solle (14). Diese Lösung, die Taiwan inzwischen auch akzeptiert hat, wurde als "Olympisches Modell" bezeichnet und noch in zahlreichen anderen unpolitischen internationalen Organisationen für die Beilegung der Chinafrage verwendet. In Wirklichkeit ist nicht das IOK, sondern die CAL, wie oben geschildert, der Urheber dieses Modells.

Abgesehen von der über einjährigen Unterbrechung der Flüge nach Japan hat die CAL im Laufe der letzten zehn Jahre trotz des Erdbebens Taiwans auf dem Gebiet der diplomatischen Beziehungen zum Ausland auf der Basis privater Verträge nicht nur die alten Positionen aufrechterhalten, sondern auch ihr Flugnetz weit ausgebaut. Fast mit allen nicht-kommunistischen Ländern im ost- und südostasiatischen Raum einschließlich Singapur und Indonesien, mit denen Taiwan von vornherein beziehungsweise schon seit Anfang der fünfziger Jahre keine diplomatischen Beziehungen unterhält, hat es Flugverbindungen angeknüpft. Am 15. Juli 1978 hat sie mit Cargolux die Eröffnung des Linienverkehrs zwischen Taiwan und Luxemburg, d.h. auch die Erschließung der ersten Flugroute Taiwans nach Europa überhaupt, vereinbart. Im vergangenen Frühjahr wurde eine neue Europa-Route Taipei-Amsterdam eröffnet. Sie beruht ebenfalls auf einem privaten Vertrag zwischen der CAL und der niederländischen Firma "Martin Air Charter Company" (15). Dadurch wurden die diplomatischen Beziehungen zwischen den Niederländern und der VR China, die infolge des Baus von zwei U-Booten für Taiwan bei der niederländischen Werft Rijn-Schelde-Verolme (RSV) vor zwei Jahren auf die Geschäftsträger-

Ebene herabgestuft wurden, noch mehr belastet. Als Gegenmaßnahme hat Beijing der niederländischen staatlichen Fluggesellschaft KLM, die im Auftrag der genannten "Martin Air Charter Company" zwischen Amsterdam und Taipei fliegt, die Notlandrechte in Guangzhou (Kanton) entzogen (16).

Nicht nur in Europa, sondern auch in Nordamerika hat Taiwan vor kurzem Erfolge im Luftverkehr errungen. Im letzten März wurde die Amerika-Route der CAL von San Franzisko nach New York verlängert, und Ende April hat die US-Fluggesellschaft "Northwest Orient Airlines" den direkten Linienverkehr zwischen Chikago und Taipei eröffnet. Noch sensationeller war die Wiederaufnahme des Linienverkehrs von "Pan American World Airways" (Pan Am) nach Taiwan. Denn 1981 hatte sie die Flugverbindung nach Taiwan abgebrochen, um damit die Flugverbindung nach dem chinesischen Festland zu ermöglichen. Nun nahm sie es mit der Umkehr in Kauf, daß Beijing ihren Maschinen das Überfliegen Südchinas nicht mehr erlaubt und daß sie ihr Flugrecht nach China eventuell völlig verlieren könnte. Der Grund dafür ist der große Verlust von rund 3 Mio. US\$ jährlich auf ihrer Beijing-Route. Dagegen gilt die Flugroute zwischen Taiwan und den USA als "goldene Linie" (17).

Sowohl Washington als auch Den Haag wurde von Beijing vorgeworfen, mit der Zustimmung zu der Pan-Am- bzw. der KLM-Flugroute nach Taiwan eine Zwei-China-Politik zu betreiben. Die oben erwähnte Note des chinesischen Außenministeriums, in der die USA und andere westliche Staaten verwahrt wurden, weil ihre inoffiziellen Vertretungen in Taiwan und die halbamtlichen Repräsentationen Taiwans in diesen Ländern mit der Erlaubnis, Visa auszustellen, praktisch konsularische Befugnisse ausübten, war sicherlich auch eine Reaktion Beijings auf Taiwans "Luftoffensive". In der letzten Zeit wurde in Taiwan auch wiederholt davon gesprochen, daß sich noch andere Fluggesellschaften wie Japan Air Lines, British Airways, Air France, Lufthansa sowie Air Lanka für eine Luftverbindung mit Taiwan interessierten (18). Dazu hat die CAL geplant, ihr Flugnetz weiter von New York nach Europa und Argentinien auszudehnen.

### III.

#### Freude, Sorge und Ärger in den Beziehungen zu Südkorea und den Philippinen anlässlich zahlreicher Flugzeugereignisse

Seit Oktober des vergangenen Jahres sind drei Flugzeuge der VR China nach Südkorea geflüchtet, die Taiwan zwar einerseits große Freuden gebracht, aber andererseits auch tiefe Enttäuschungen und Sorgen hervorgerufen haben. Südkorea ist das einzige Land in Süd- und Ostasien, mit dem Taiwan zur Zeit noch diplomatische Beziehungen unterhält. In den letzten Jahren hat Seoul ständig versucht, Kontakte mit Beijing aufzunehmen. Als Ende Oktober 1982 die südkoreanische Regierung dem am 16. desselben Monats nach Südkorea geflüchteten Piloten der chinesischen VBA, Wu Ronggen, die Reise nach Taiwan erlaubte, jedoch seine Maschine vom Typ MiG-19 zurückhielt, hatte man in Taiwan neben dem Jubel über Wus Ankunft schon den Verdacht, daß sie mit Beijing über eine Rückgabe der Maschine verhandeln wolle (19). Die chinesische Regierung in Beijing, die nur Nordkorea anerkennt und mit Moskau im Wettbewerb um gute Beziehungen zu Pyongyang steht, hat bislang zwar auf dieses Signal aus Seoul nicht reagiert, aber infolge der Entführung eines Passagierflugzeuges der chinesischen staatlichen Fluggesellschaft CAAC (Civil Aviation Administration of China) am 5. Mai dieses Jahres mit 96 Passagieren und 9 Besatzungsmitgliedern an Bord wurde China gezwungen, eine Delegation unter der Leitung des Generaldirektors der CAAC, Shen Tu, zur Verhandlung nach Seoul zu senden.

Am 10. Mai wurde zwischen beiden Seiten ein Memorandum über die Rückführung der Passagiere, der Besatzungsmitglieder und der Maschine nach China unterzeichnet. Trotz des Protests von Taipei hat der südkoreanische Außenminister, Lee Bum-Suk, am 16. Mai vor dem Ausschuß für auswärtige Angelegenheiten der südkoreanischen Nationalversammlung den ersten offiziellen direkten Kontakt zwischen Seoul und Beijing als positiv für die Entwicklung der Beziehungen beider Seiten bewertet (20). Am 29. Juni betonte er noch einmal in einer Rede in der koreanischen Verteidigungshochschule, daß eine Normalisierung der Beziehungen zu Beijing und Moskau die wichtigste Aufgabe der koreanischen Außenpolitik in der Gegenwart und Zukunft sei (21). Ferner hat Seoul am 6. Juli an Beijing appelliert, eine Delegation zur Teilnahme an der kom-



menden Plenarkonferenz der Interparlamentarischen Union (IPU) vom 2.-13. Oktober 1983 nach Südkorea zu entsenden (22). Am folgenden Tag hat die Regierung in Taipei bekanntgegeben, daß die CAL am 23. Mai die Luftfahrtvereinbarung mit der KAL (Korean Air Lines) gekündigt habe, weil Taiwan infolge der ungleichen Zahlen von Flügen gegenüber der KAL benachteiligt sei (23). Erstaunlicherweise aber wurde diese offizielle Regierungsinformation neun Tage danach, am 16. Juli, wieder von dem Sprecher des Außenministeriums derselben Regierung als reine "Erfindung der ausländischen Presse" zurückgewiesen (24).

Das Einlenken Taipeis in den Verhandlungen mit Südkorea über die Luftverkehrsfrage zwischen beiden Seiten ist offenbar darauf zurückzuführen, daß die Beziehungen zwischen Beijing und Seoul nach dem ersten sensationellen Kontakt anlässlich der Flugzeugentführung plötzlich wieder abgekühlt sind. Die Chinesen haben in den ersten Wochen vom Juli nicht nur auf die Einladung zur Teilnahme an der IPU-Konferenz nicht reagiert, sondern wiederholt abgelehnt, südkoreanischen Experten Visa zu erteilen, die sich an verschiedenen von der UNO in China veranstalteten Ausbildungsprojekten beteiligten wollten (25). Darüber hinaus hat Taiwan gerade am Vorabend des Verhandlungsbegins im Prozeß gegen die sechs Entführer der genannten CAAC-Maschine vor dem Amtsgericht in Seoul die Kündigung der Luftfahrtvereinbarung mit Südkorea dementiert. Die Regierung in Taipei, die die Entführer als antikommunistische Helden betrachten will, hat von der südkoreanischen Regierung deren Freilassung energisch verlangt.

Am 18. August wurden die sechs Entführer von dem Seouler Amtsgericht zu vier bis sechs Jahren Freiheitsstrafen verurteilt. Zwar ist Taiwan von dem Urteil überhaupt tief enttäuscht, doch hat man es auch in der Öffentlichkeit zur Kenntnis genommen, daß das Gericht unter Berücksichtigung der politischen Motive der Entführung gemäß den koreanischen Gesetzen relativ milde Strafen ausgesprochen hat (26). Dazu ist am 7. August wieder ein Kampfflugzeug der VR China vom Typ MiG-21 nach Südkorea geflogen. Ohne weitere Komplikationen hat Seoul den Piloten, Sun Tianqin, am 24. August an Taiwan übergeben. Dies hat die emotionale Reaktion Taiwans auf die Haltung Seouls in der Behandlung der Flugzeugentführung gewiß auch besänftigt.

Noch in den letzten Augustwochen, nachdem sich die Beziehungen Taipeis zu Seoul entspannt hatten, gerieten die Beziehungen zwischen den Philippinen und Taiwan erneut in eine Krise. Am 21. August wurde der philippinische Oppositionsführer im Exil, Benigno Aquino, der mit einer CAL-Maschine von Taipei nach Manila zurückgekommen war, bei seiner Heimkehr auf dem Flughafen ermordet. Dies löste eine große Unruhe in der philippinischen Hauptstadt gegen Präsident Marcos aus. Zur Bestrafung der CAL hat ihr die philippinische Regierung das Landrecht sofort entzogen.

Laut Angaben der taiwanesischen Behörden ist Aquino am 19. August mit einem philippinischen Reisepaß unter dem Pseudonym Marcial Bonifacio nach Taiwan eingereist, am 21. August nach Manila geflogen, und daher hat man in Taiwan ihn nicht als den politischen Gegner von Präsident Marcos erkennen können (27). Aber nach dem Bericht der US-Zeitschrift Time vom 5. September (S. 8) soll die Regierung in Taiwan die Rückkehr Aquinos unterstützen haben, weil sie durch ihn Rache an Präsident Marcos üben wollte, der 1975 die diplomatischen Beziehungen der Philippinen zu Taiwan unterbrochen und die mit Beijing aufgenommen hatte. Bei seinem Abflug von Taiwan hat Aquino auf dem Chiang-Kai-shek-Flughafen bei Taipei dem Oberbefehlshaber der Garnison Taiwan, so jedenfalls nach Time, die Hand geschüttelt. Dies wurde zwar von Taipei energisch dementiert (28) und scheint auch im Hinblick auf den gemeinsamen rechtskonservativen und radikalen antikommunistischen Standpunkt der gegenwärtigen Regierungen in Taipei und Manila unwahrscheinlich zu sein (Aquino galt als ein linksliberaler Politiker). Aber es bleibt immer noch mysteriös, warum der sonst wirksame Geheimdienst Taiwans von dem dreitägigen Aufenthalt Aquinos in Taipei nichts gewußt hat, der nicht nur in dem renommierten Grand Hotel gewohnt, sondern auch immer eine große Eskorte von Journalisten verschiedener Nationalitäten um sich gehabt hatte. Außerdem haben sich Tausende von Anhängern Aquinos vor seiner Landung in Manila bereits auf dem Flughafen versammelt, um ihn zu begrüßen, und die philippinischen Sicherheitsbehörde, die ihn aus der CAL-Maschine herausgeholt hat, wußte noch genau, auf welchem Platz Aquino gesessen hatte. Nachdem Taiwan am 3. September zur Vergeltung für Manilas Maßnahme gegen CAL auch der PAL

(Philippine Air Lines) das Landrecht in Taipei und Kaohsiung (Gaoxiang) suspendiert hatte, ging die philippinische Regierung schließlich darauf ein, die gegenseitige Luftverbindung mit Taipei ab 16. September wieder herzustellen (29). Denn die Flugroute Taipei-Manila gilt auch als lukrative "goldene Linie", auf die beide Seiten nicht verzichten möchten.

#### Anmerkungen:

- 1) S. dazu C.a., Mai 1983, S. 287 f., Ü 46.
- 2) Central News Agency, Taipei, 2.8.1982.
- 3) Ebenda, 10.12.82 und 17.8.83.
- 4) XNA, 5.7.83.
- 5) S. dazu ausführlich Yu-Hsi Nieh, "Taiwanfrage: Achillesferse der Beziehungen zwischen Beijing und Washington", C.a., Juli 1982, S. 406 ff.
- 6) S. dazu ders. "Neue Vereinbarungen über die Taiwanfrage zwischen Beijing und Washington", C.a., Sept. 1982, S. 558 ff.
- 7) S. dazu C.a., Feb. 1983, S. 85, Ü 45.
- 8) S. dazu "Taiwan und Japan - zurück zum Kriegszustand?", C.a., Sept. 1972, S. 21 f.
- 9) Gunter Hartmann und Oskar Weggel, "Der fernöstliche Luftkampf, Sieger und Besiegte (zum Chin.-Jap. Luftabkommen vom 20. April 1974)", C.a., Mai 1974, S. 237 ff.; ZYRB, 21.4.74.
- 10) FCW, 28.4.74.
- 11) Nach LHB, 9.7.75.
- 12) S. ausführlich dazu Yu-Hsi Nieh, "Wiederaufnahme des Luftverkehrs Taiwan-Japan", C.a., August 1975, S. 436 ff.
- 13) Ebenda.
- 14) S. dazu C.a., Oktober 1979, S. 1120, Ü 63.
- 15) S. dazu C.a., Februar 1983, S. 85, Ü 47.
- 16) Ebenda, Juni 1983, S. 361, Ü 43.
- 17) Business Day, 6.6.83, FAZ 18.7.83 u. C.a., Juni 1983, S. 361, Ü 43.
- 18) S. dazu IHT, 11.7.83.
- 19) S. dazu C.a., November 1982, S. 641, Ü 48.
- 20) Vgl. dazu C.a., Mai 1983, S. 269 ff., Ü 5 u. Ü 6, S. 288, Ü 48.
- 21) LHB, 30.6.83.
- 22) Ebenda, 7.7.83.
- 23) Ebenda, 8.7.83.
- 24) Ebenda, 17.7.83.
- 25) FEER, 28.7.83, S. 22.
- 26) S. dazu LHB, 19.8.83.
- 27) CP, 23.8.83 u. LHB, 22.8.83.
- 28) LHB, 1.9.83.
- 29) ZYRB u. LHB, 15.9.83.