

WIEDERSEHEN MIT CHINA NACH 28 JAHREN

Yu - Hsi Nieh

II. Teil Das Verkehrswesen

Weite Strecken meiner Reise habe ich mit der chinesischen Eisenbahn zurückgelegt. Diese Fahrten nahmen zwar meist zwölf Stunden oder länger in Anspruch, doch ergab sich so der Vorteil, daß ich die Landschaft entlang der Eisenbahn sehen konnte. Gleichzeitig bot sich mir die Möglichkeit, dabei einige Erinnerungen an die Zeit vor 28 Jahren auszugraben. Nur die Strecke zwischen Kueilin und Canton, auf der es keine Eisenbahnverbindung gibt, bin ich geflogen.

Die Eisenbahn ist in China immer noch das Hauptverkehrsmittel. Die Züge haben zwei Klassen, die man jedoch nicht als erste und zweite Klasse, sondern als "weiche" und "harte" Sitze bezeichnet. Für kurze Strecken gibt es in der weichen Klasse Liegesitze, in der harten Holzbänke. In den Fernzügen haben die Sitz- und Schlafplätze eine festere Polsterung. Die Schlafwagen der weichen Klasse sind recht luxuriös ausgestattet: Die Fußböden sind mit Teppichen ausgelegt, an den Fenstern hängen weiße Gardinen und farbige Samtvorhänge. Im Gegensatz zu den Schlafplätzen der harten Klasse sind die der weichen Klasse in getrennten Abteilen untergebracht. In jedem Abteil gibt es vier Betten, auf jeder Seite zwei übereinander. Durch die bunten Oberseiten der seidenen Bettdecken und die gestickten Kopfkissenbezüge in den Betten wird eine gemütliche, anheimelnde Atmosphäre geschaffen. Auf den mit weißen Deckchen geschmückten kleinen Tischen am Fenster stehen Tischlampen mit Seidenschirmen, Topfblumen sowie jeweils vier Teetassen aus Porzellan mit Deckel. Unter dem Tisch befindet sich eine Thermosflasche mit heißem Wasser. Im Schlafwagen der harten Klasse gibt es nur einfache Wolldecken und keinen Tee gratis. Die unterschiedliche Einrichtung der beiden Klassen führt zu weit auseinanderklaffenden Preisen: Ein Schlafplatz in der weichen Klasse ist ungefähr doppelt so teuer wie ein Schlafplatz in der harten Klasse, und dieser ist wiederum rund doppelt so teuer wie ein harter Sitzplatz. Für tausend Kilometer kostet eine Fahrkarte mit einem Schlafplatz in der weichen Klasse rund 60 Yuan - umgerechnet rund DM 78,-.

Nur an die Schnellzüge ist jeweils ein Schlafwagen der weichen Klasse angehängt. Da die Zahl der "weichen" Schlafplätze begrenzt ist und die Preise für chinesische Verhältnisse ziemlich hoch liegen, werden diese Plätze generell nur für Spitzenfunktionäre und Gäste aus dem Ausland reserviert. Sie sind daher auch selten voll besetzt. Aus Höflich-

keit gegenüber dem fremden Besucher - aber wahrscheinlich auch aus Sicherheitsgründen - sind inländische Fahrgäste und Fahrgäste aus dem Ausland grundsätzlich nicht gemeinsam in einem Abteil untergebracht. Von Hsinhsiang bis Wuhan fuhr ich zwölf Stunden allein in einem Abteil. Obwohl in der Nacht zahlreiche hohe Offiziere in Chengchou einstiegen und das Dienstpersonal vergeblich um Zuweisung eines unteren Bettes bat, hat niemand auf den leeren Schlafplatz mir gegenüber hingewiesen. Bei der Fahrt zwischen Shenchun und Canton hörte ich im Lautsprecher die Warnung, im Zug nicht über Staatsgeheimnisse zu sprechen.

Vor 1949 war ich nicht selten mit der Eisenbahn gefahren. Damals gab es drei verschiedene Klassen. Die zweite Klasse hatte ich nur einmal zufällig von innen gesehen, weil ich falsch eingestiegen war. Ab und zu war ich in der dritten Klasse gefahren. Als armer Schüler hatte ich mich aber - wie viele andere - häufig mit Güterzügen oder sogar Zugdächern begnügen müssen. Einmal hatte ich auf der Fahrt von Wuhan nach Canton drei Nächte auf einem Zugdach verbracht. Ich kann mich noch erinnern, daß es damals vor oder hinter jedem Bahnhof etliche Garküchen gab. Jedesmal wenn der Zug auf einer Station hielt, drängten sich die Händler auf den Gleisen, um mit schrillen Rufen ihre Waren - Speisen, Obst, Getränke usw. - anzupreisen. In manchen Großstadtstationen hielt man die Höker durch Zäune fern; dann liefen die Fahrgäste hin, und der Handel fand über den Zaun hinweg statt. Manchmal mußten sie sich beeilen, weil der Zug schon anfuhr, bevor sie bezahlt oder ihr Wechselgeld zurück erhalten hatten. Ich bewundere jetzt noch die vielen einbeinigen Menschen, die damals - mit einer großen Kanne über der Schulter und Krücken unter der Achsel - auf den Waggons fahrender Züge herumkletterten und von einem Wagendach zum anderen sprangen, um Selterswasser zu verkaufen. Die Züge fuhren damals sehr unregelmäßig und hatten fast immer erhebliche Verspätung. Weil man manchmal tagelang auf einen Zug warten mußte, packten viele Reisende ihr Gepäck aus und schliefen in Wartehallen auf dem Fußboden oder auf dem Bahnsteig.

Bei meiner jetzigen Reise habe ich in den Bahnhöfen großer Städte wie Canton, Shanghai, Peking und Wuhan zwar auch Menschenschlangen vor den Schaltern oder Eingängen, aber nirgends chaotische Szenen wie früher beobachtet. An den

Bahnhöfen gibt es keine Slums von Kleinhändlern und Prostituierten mehr zu sehen. Die Eingänge zu den Bahnsteigen sind streng bewacht. Ohne Begleitung von Fahrgästen dürfen Unbefugte, selbst wenn sie eine Bahnsteigkarte besitzen, nicht mehr auf den Bahnsteig gehen. Im Zug muß man auch in der harten Klasse den vorgesehenen nummerierten Platz einnehmen. Jeder Fernzug hat einen Speisewagen, und in jedem Personenwagen gibt es ein bis zwei Bedienungen. Tee und Speisen werden jederzeit am Sitzplatz oder im Speisewagen serviert. Zur Zeit meiner Reise wurde bei der chinesischen Eisenbahn gerade ein Wettbewerb unter den Bedienungen jedes Zuges ausgetragen: Die Fahrgäste konnten ihre Meinung über den Service in ihrem Wagen in ein offen ausgehängtes Heft eintragen. Das Ergebnis wurde über den Zug-Lautsprecher vorgelesen, und diejenige Bedienung, die am meisten Komplimente eingeheimst hatte, wurde als Sieger bekanntgegeben. Im Schlafwagen habe ich häufig gesehen, daß das Bedienungspersonal auch während der Fahrt Fenster, Klappsitze und Fußböden in den Korridoren sauber machte. Ein Teil der Wagen ist schon überaltert, aber doch äußerlich und innerlich gut erhalten. Im Zug von Canton nach Ch'angsha erzählte ein Schaffner, daß der Waggon, in dem ich mich befand, eigentlich 1976 in T'angshan hätte erneuert werden sollen. Infolge des dortigen Erdbebens im Sommer 1976 sei der Wartungsdienst jedoch verschoben worden. Auf der Fahrt von Peking nach Shansi war ich dagegen in einem Waggon, der erst kürzlich in T'angshan überholt worden war. Der Betreuer des Waggons hat mir während des Aufenthalts an einer Station am unteren Teil des Wagens ein Schild gezeigt, auf dem die Marke der Eisenbahnwerkstätten T'angshan mit dem Jahreszeichen 1977 aufgedruckt war. Daraus geht hervor, daß die Fabrik bereits Ende des letzten oder Anfang dieses Jahres die von dem Erdbeben hinterlassenen Schwierigkeiten überwunden und ihre Arbeit wiederaufgenommen hat.

In China ist nur die Eisenbahnlinie von Paochi nach Chengtu vor kurzem elektrifiziert worden; auf den übrigen Strecken werden die Züge von Dampf- oder Diesellokomotiven gezogen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt zwischen 70 und 80 Stundenkilometern. Dafür fahren die Züge aber im allgemeinen sehr pünktlich. Auf der ganzen Reise habe ich nur einmal - in Ch'angsha - auf einen Zug warten müssen, der eine halbe Stunde Verspätung hatte. Dieser Zug kam aus Ch'ungking - rund 1.500 km von Ch'angsha entfernt - und mußte noch über 1.500 km bis Shanghai weiterfahren. Bei einer so langen Strecke kann man sich über eine halbstündige Verspätung natürlich nicht beschweren. Sowohl unsere Begleiter vom Chinesischen Reisebüro als auch die Bahnbeamten haben mir erzählt, daß unter dem Einfluß der "Viererbande" noch im letzten Jahr Verspätungen von drei oder vier Stunden keine Seltenheit gewesen seien. Auf meine präzise Frage, wie die "Viererbande" den Eisenbahnverkehr denn behindert hätte, wurde mir erklärt, daß sie - die "Viererbande" - das Motto verbreitet habe: "Lieber eine sozialistische Verspätung als revisionistische Pünktlichkeit". Ein Teil der Bahnarbeiter und -angestellten sei unter Berufung auf dieses Motto häufig der Arbeit ferngeblieben. Als wichtiger Vertreter der

"Viererbande" bei der Bahn habe ein Mann namens T'ang Ch'i-shan im Knotenpunkt Chengchou gearbeitet. Er sei dank der Unterstützung der "Viererbande" vom einfachen Lokomotivführer zum Mitglied des Revolutionskomitees der Provinz Honan aufgestiegen und habe sich von dieser Position aus weiterhin in die Angelegenheiten der Eisenbahn eingemischt. Angeblich hat die neue Führung unter dem Parteivorsitzenden Hua Kuo-feng zur Wiederherstellung der Ordnung bei der Eisenbahn auch Armee-Einheiten einsetzen müssen. Im letzten Februar hat dann in Peking eine Nationale Eisenbahnkonferenz stattgefunden. Jetzt ist jedenfalls von Unordnung nichts mehr zu spüren.

Die chinesische Eisenbahn verfügte 1949, als die Kommunisten an die Macht kamen, über ein Streckennetz von nur knapp 2.200 km Länge. Fast alle früheren Eisenbahnen waren von Ausländern gebaut worden und konzentrierten sich überdies auf den Osten des Landes. Die Gebiete im Nord- und Südwesten wurden im wesentlichen erst nach der Revolution an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Gesamtlänge der chinesischen Eisenbahnstrecken wird jetzt auf 90.000 km geschätzt, wovon 50.000 km dem überregionalen Verkehr dienen. Den meisten Chinareisenden sind bislang nur die alten Eisenbahnlinien zugänglich. Von Canton nach Peking und umgekehrt kann man die sogenannte "östliche Route" oder die "westliche Route" benutzen. Außer den genannten beiden Städten berührt die östliche Route so berühmte Orte wie Nanchang, Ching kangshan/Hangchou, Shanghai, Suchou, Wuhsi, Nanking, Chinan, Chingtao und Tientsin, die westliche Ch'angsha, Wuhan, Chengchou, Loyang, Sian, Yen an, Taiyüan, Tachai u.a. Auch andere Städte wie Kueilin und K'unming im Südwesten, Shenyang und das Ölfeld Tach'ing im Nordosten sowie Fuchou und Hsiamen im Südosten sind normalen Touristen aus dem Ausland zugänglich und mit der Eisenbahn erreichbar.

Auch das Zivilluftverkehrsnetz in China ist in den letzten Jahren erheblich ausgebaut worden. Für Chinareisende, die nur zwei oder drei Wochen Zeit haben, aber etwas mehr sehen möchten, ist es zweckmäßiger zu fliegen. Nur der Preis ist höher. Für die gleiche Entfernung ist eine Flugkarte doppelt so teuer wie eine Eisenbahnfahrkarte mit Schlafplatz in der weichen Klasse. Die Flugtarife für die inländischen Fluggäste sind allerdings 50 Prozent billiger. Im Flugzeug von Kueilin nach Canton habe ich sehr viele chinesische Passagiere gesehen - viel mehr als in den Schlafwagen der weichen Klasse bei der Bahn. Auch für ausländische Fluggäste sind die Tarife der CAAC im Vergleich zum internationalen Niveau noch günstig. Für den Flug von Kueilin nach Canton - rund 450 km - habe ich z.B. 60 Yuan bezahlt - umgerechnet DM 78,-. (Für die knapp 400 km lange Strecke von Frankfurt nach Hamburg kostet ein Flugticket bei der Lufthansa DM 173,-). Allerdings ist die CAAC nicht ganz modern ausgerüstet. In den letzten Jahren hat sie zwar einige Maschinen vom Typ Boeing aus den USA und vom Typ Trident aus Großbritannien gekauft, aber überwiegend sind noch immer die alten Propellerflugzeuge sowjetischer Bauart im Dienst. Auch die Navigationseinrichtungen in den meisten chinesischen Flughäfen sind nicht sehr zeitgemäß. Daher ist man übervorsichtig, und die Flüge

fallen manchmal schon bei nur leicht ungünstigem Wetter aus. In Kueilin habe ich auf die Maschine nach Canton zwei Tage lang warten müssen. Am ersten Tag war keine Maschine verfügbar. Zunächst dachte man, das wechselhafte Wetter könne daran schuld sein. Später erfuhren wir, daß die Linienmaschine zwar gekommen sei, doch infolge einer plötzlich anfallenden Sonderaufgabe Kueilin verlassen habe, ohne Passagiere aufgenommen zu haben. Am Nachmittag des folgenden Tages, als die Passagiere kaum die Plätze im Flugzeug eingenommen hatten, mußten alle wieder aussteigen. Denn die Lotsen hatten plötzlich die Nachricht bekommen, daß sich in einem Gebiet auf dem Weg nach Canton Gewitter ankündigten. Erst zwei Stunden später startete die Maschine. Als wir in Canton ankamen, gab es tatsächlich starken Regen. Aber die Landung verlief einwandfrei. Ja, Canton zählt schließlich neben Shanghai und Peking zu den drei internationalen Flughäfen Chinas.

Was mich hinsichtlich des Verkehrswesens in China besonders tief beeindruckt hat, sind die modernen Autostraßen. Früher - d.h. vor 1949 - hatte ich nur eine einzige asphaltierte Fernverkehrsstraße von rund 300 km zwischen der damaligen Hauptstadt der Kuomintang-Regierung, Nanking, und der internationalen Metropole Shanghai gesehen. Die übrigen Landstraßen - besonders in Nordchina - waren nur selten befestigt. "Bei gutem Wetter Staub, bei Regen Matsch", so beschrieb man damals die Straßen. Ich erinnere mich, wie einmal - im Jahre 1946 - in einem kleinen Ort in der Provinz Shensi, wo ich zur Schule ging, die Bevölkerung zur Reparatur einer Landstraße aufgerufen wurde. Mit Hacken, Schaufeln und Steinwalzen brachten die Bauern eine neue Erdschicht auf die Straße auf und ebneten sie ein. Erst eine Woche später kam dann mal ein Jeep vorbei. Bei meiner jetzigen Reise hatte ich auch Gelegenheit, mit der Reisegruppe in einem kleinen Bus von Canton nach Fushan, von Ch'angsha nach Shaoshan und von Peking zur Großen Mauer zu fahren. In Hsinhsiang, Wuhan und Kueilin machte ich mit Verwandten Taxi-Ausflüge. Die Überlandstraßen, die ich dabei erlebte, waren sämtlich asphaltiert und meist auf beiden Seiten von Bäumen umsäumt. Man sieht zwar selten Personenautos, doch sehr häufig Lastwagen, Busse und Traktoren.

1948 bin ich einmal mit dem Schiff in Begleitung zahlreicher Mitschüler von Wuhan aus nach Nanking gefahren. Die rund 600 km weite Reise dauerte drei Tage. Unterwegs stiegen wir jedesmal aus, wenn das Schiff irgendwo anlegte, und machten einen kleinen Bummel. Dadurch lernten wir einige Städte am Yangtsekiang wie Kiukiang, Anking, Wuhu und Nanking, über die wir in den Schulbüchern so viel gelesen hatten, kennen. Für die Chinesen ist eine Yangtse-Fahrt so romantisch wie für die Deutschen eine Rheinfahrt. Ich hätte gern nochmal eine Fahrt auf dem Yangtse unternommen, aber es fehlte die Zeit. Auf meiner jetzigen Reise hatte ich nur in Wuhan Gelegenheit, mit der Fähre den größten Strom Chinas zu überqueren. Mit dem Zug und dem Auto bin ich überdies mehrmals über die Yangtsebrücken bei Nanking und Wuhan gefahren. Beide Brücken sind doppelstöckig angelegt: Auf der oberen Etage führt eine vierspurige Autobahn, auf der unteren eine zweigleisige Eisenbahn über die Brücke. Die Brücke in Wuhan spannt sich in weitem Bogen zwischen zwei Bergen, dem Schlangenberg und dem Schildkrötenberg. Die Brücke bei

Nanking dagegen erhebt sich aus der Ebene heraus. Sie ist länger und sieht viel gewaltiger aus als die Brücke in Wuhan. Ein weiterer Unterschied besteht darin, daß die Brücke in Wuhan in den fünfziger Jahren mit sowjetischer Hilfe fertiggestellt wurde, während die bei Nanking von den Chinesen aus eigener Kraft während der Kulturrevolution gebaut worden ist. Die Besichtigung der Yangtsebrücke gehört zu den wichtigen Punkten des Touristik-Programms von Nanking. Unten im Brückenturm auf der Südseite des Flusses befindet sich eine große Empfangshalle. Auf einem langen Tisch in der Halle steht ein riesiges Modell der Brücke. Auch die unter dem Wasser befindlichen Teile der Brückenpfeiler werden in dem Modell durchsichtig dargestellt. Dazu erzählte uns ein junges Mädchen noch etwas über die Baugeschichte der Brücke. Nach der Erklärung wurden alle mit einem Fahrstuhl nach oben befördert - zunächst zur Eisenbahn und dann zur Autobahn. Die Brücke ist so hoch, daß auch Überseeschiffe unter ihr hindurchfahren können. Von dem Aussichtspunkt in 50 m Höhe neben der Autobahn hat man einen guten Überblick über den Yangtse und kann das Panorama der grünen Stadt Nanking genießen.

Die Chinesen sind auch stolz auf ihre neue U-Bahn in Peking. Die jetzige Strecke der Pekinger U-Bahn, die 1969 fertiggestellt wurde, hat eine Länge von 24 km und 17 Stationen. In der Station am "Militärmuseum" wurden wir Touristen bei der Besichtigung der U-Bahn zunächst feierlich mit Tee empfangen. Ein Funktionär der Bahn gab einen Überblick über den Verlauf der Bauarbeiten für die U-Bahn in der chinesischen Hauptstadt. Dieser Bericht wurde gleichzeitig in mehrere Sprachen übersetzt, weil bei unserem Besuch auch zahlreiche Ausländer zugegen waren. Nach den Erläuterungen stiegen alle Besucher in einen Sonderzug ein und fuhren ohne Halt 10 km lang bis zum Hauptbahnhof von Peking. Jeder Zug besteht aus vier Wagen und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern. Die Mauern aller Haltestellen sind mit einer Schicht aus verschiedenfarbigen Marmorsorten bedeckt. Ein Nachteil der U-Bahn ist - wie auch der Funktionär bei seiner Darstellung einräumte - der zu große Lärm.

Beim Besuch in Shanghai fuhr unsere Reisegruppe auch mit dem Bus durch einen Tunnel des Huangpu-Flusses. Der 400m lange, zweispurige Tunnel wurde - wie die Yangtsebrücke bei Nanking - bereits 1968 fertiggestellt und 1969 für den Verkehr freigegeben.

All diese Bauwerke sind vielleicht für die Baukunst der Welt nicht unbedingt von schöpferischer Bedeutung, aber für die Chinesen sind sie Symbole eines neugewonnenen Selbstvertrauens. Besonders die Yangtsebrücken haben für die Chinesen eine historische Bewandnis. Der gewaltige Strom hat China in seiner Geschichte dreimal politisch geteilt. Zu der Brücke in Wuhan hat der verstorbene Parteivorsitzende Mao 1956 in einem Gedicht mit dem Titel "Schwimmen" den Satz geschrieben: "Durch eine fliegende Nord-Süd-Brücke ist die große Sperre der Natur nun zur freien Straße geworden." (一桥飞架南北, 天堑变通途)

(Der Artikel wird im nächsten Heft von C.a. fortgesetzt).