

DIE HANDELSFLOTTE DER VR CHINA

Oskar Weggel

“CHINA aktuell“ hat sich unter dem Titel “Chinas Marine beginnt die Flagge zu zeigen” (C.a.1972/10, S.31-33) bereits eingehend mit Umfang, Stationierung und Aufbau der chinesischen Kriegsmarine beschäftigt.

In der vorliegenden Analyse nun soll ein Überblick über die Handelsmarine gegeben werden. Der Beitrag will u.a. als Ergänzung zu zwei Grundsatzthemen über verkehrspolitische Fragen in China verstanden werden, nämlich zum Aufsatz von Helmut Martin über Chinas Zivilluftfahrt (C.a.1973/8, S.456 ff.) und zu Rüdiger Machetzki's Beitrag über das Straßen- und Transportsystem der VR China (C.a.1974/4, S.182 ff.).

1. Chinas Handelsmarine im geopolitischen und historischen Kontext

Faßt man nur die geographischen Gegebenheiten ins Auge, so könnte man meinen, daß China für eine Seefahrernation geradezu prädestiniert sei. Die Gesamtküstenlänge der Volksrepublik, einschließlich der Uferlänge ihrer Inseln, mißt über 23.000 km. Die Länge der Festlandküste wird mit rd. 14.000 km beziffert (1). Nördlich des Yangtse befindet sich hauptsächlich Schwemmküste (43% der Küstenlinien), südlich des Großen Stroms Felsenküste (57%!). Vor der Uferlinie lagert eine Kette von Kontinentalinseln, hinter der dann gleich das ozeanische Becken des Pazifiks ansetzt. Der zwischen Küstenlinie und Küsteninseln gelegene Shelfraum gibt ein breites Binnengewässer ab, das nicht von ungefähr von den Chinesen als Staatsgebiet beansprucht wird (2).

Angesichts dieser Situation steht das Land vor der Aufgabe, einerseits “Chinas Küsten in einen Wall von Eisen zu verwandeln” (hierfür ist die Kriegsmarine zuständig!) und zum anderen die Schifffahrt in eine “Eisenbahn zur See” umzufunktionieren (Handelsflotte!) (3).

Man müßte bei einem Land, dessen geographisches Profil so sehr dem Meer zugewandt ist, eigentlich eine der stärksten Flotten der Welt erwarten. Die VR China ist jedoch nach dem heutigen Stand noch weit davon entfernt, solchen Standards zu entsprechen. Dies hat mehrere Gründe, von denen hier drei hervorgehoben seien:

a) Zum einen hat China sich jahrhundertlang nur als Landmacht verstanden. Die konfuzianische Elite blickte auf die mit dem Seetransport beschäftigten Kaufleute mit Verachtung und Mißtrauen. Erst mit dem Beginn der “Südlichen Sung” (1127 - 1279), als der mongolische Druck aus dem Norden immer stärker geworden war, begann das chinesische Kaiserreich eine maritime Politik zu entwickeln. Den mongolischen Eroberungsversuchen wollte die Dynastie im 13. Jh. u.a. mit einer starken Marine auf dem Yangtse begegnen. Nachdem die Mongolen China erobert hatten (Yüan-Dynastie, 1279 - 1368), wurden die Chinesen gezwungen, sich an den - gescheiterten - Angriffen auf Japan in den Jahren 1274 und 1281 und auf Java im Jahre 1292 zu beteiligen. Chinesische Kriegsschiffe begannen damit unter mongolischer Anleitung gegen Ende des 13. Jh. im Pazifik und in den Gewässern Südostasiens aufzutauchen. Um 1280 entrichteten bereits 10 kleine Staaten an den Küsten

des südlichen Indien, Sumatra und der malaiischen Halbinsel Tribut an den Yüan-Hof in Peking.

Noch stärker griff die chinesische Seepolitik unter der Ming-Dynastie aus (1368 - 1644). Damals entstanden größere Küstenflotten, Marinebasen mit Garnisonen und ein ausgeklügeltes Lotsen- sowie Leuchtturmsystem. Jede größere Provinz verfügte über eine Flotte von mehreren Hundert Schiffen. Größere Kriegsdschunken hatten eine Besatzung bis zu 400 Mann. Nachdem der Kompaß erfunden worden war, konnte man auch längere Seereisen unternehmen. Am berühmtesten wurden die Sieben Großen Reisen des Hofeunuchen Cheng Ho in der Zeit zwischen 1405 und 1433. U.a. brach damals eine Flotte mit 62 Schiffen und 28.000 Mann in den Indischen Ozean auf. Die Flotte stieß bis Aden und bis zum Persischen Golf vor. Insgesamt wurden in diesem Zusammenhang Tributbeziehungen mit nicht weniger als 50 neuen Staaten aufgenommen. Von der afrikanischen Küste beispielsweise wurden damals 4 Tributmissionen und von Bengalen 11 verzeichnet. China war anscheinend auf dem Weg zu einer mächtigen Seenation. Nach 1433 jedoch fand diese Expansion ihr plötzliches Ende. Der wichtigste Grund hierfür lag darin, daß China all seine Kräfte gegen die erneut aufgetauchte mongolische Herausforderung zusammenballen mußte. Es konnte sich nicht länger Seeexpeditionen im bisherigen Stil leisten. Als die Portugiesen im Jahre 1513 in China ankamen, waren die großen Reisen längst vergessen. Nach der Eroberung Chinas durch die Mandschus gar (nach 1644) begann eine Politik der systematischen Abschließung des Reiches zu den Küsten hin. Ähnlich wie einst die Ming-Dynastie die Küstenprovinzen entvölkert hatte, um auf diese Weise die Gefahr der japanischen Seeräuberei zu bannen, hatten sich unter der Mandschu-Herrschaft die Küstenbewohner rd. 20 km hinter die streng bewachte Küste zurückziehen. Gleichzeitig wurde jeglicher Überseehandel verboten. Diese Maßnahmen der neuen Dynastie zielten darauf ab, eine Rückkehr der Ming-Dynastie, von der Reste auf die Insel Taiwan gelangt waren, zu verhindern. Man konnte schwerlich noch antimaritimer sein als die Mandschu-Dynastie, die China immerhin zweieinhalb Jahrhunderte lang beherrschte (4).

Trotzdem wäre es falsch, von einer ausschließlichen Kontinentalorientierung des traditionellen China zu sprechen. In der chinesischen Geschichtsschreibung und auch im westlichen Schrifttum über China ist zwar im allgemeinen immer nur von zwei Grenzen Chinas die Rede, nämlich von Chinas innerasiatischer

Grenze (gegenüber den "nördlichen Barbaren") und von dem im Süden und Südwesten gelegenen Grenzraum. Im Laufe der Zeit hat jedoch, wie Bodo Wiethoff (5) nachweist, diese "dritte Grenze" zum Meer hin immer größere Bedeutung für China erlangt. Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts dürfte diese "dritte Grenze" - als Haupteinfallstor Europas und damit des Umsturzes und der Erneuerung - gleichbedeutend mit der Nordgrenze (Sowjetunion) und der Südgrenze (südostasiatischer Subkontinent) geworden sein (6).

Selbst wenn sich das Bild von der "Kontinentalmacht" Chinas neuerdings zu ändern beginnt, darf doch nicht vergessen werden, daß die Hypothesen der Tradition noch lange nicht gelöscht sind, auch nicht im Denken der sino-kommunistischen Führungselite, die ja während ihres dreißigjährigen Kampfes um die Macht fast ausschließlich auf das bäuerliche Hinterland orientiert war.

b) Ferner kann eine Überseeflotte bei einem Staat wie China nichts anderes sein als ein Spiegel des Außenhandels, der ja - gemessen an der Wirtschaftskraft der Volksrepublik - einen verhältnismäßig bescheidenen Raum einnimmt. Der Außenhandel machte beispielsweise im Jahre 1973 nur etwa 5% des Bruttozialprodukts aus. Die USA setzten im gleichen Jahr etwa das Fünfzehnfache des chinesischen Außenhandelsvolumens um. Schließlich vermag noch ein dritter Vergleich den Außenhandel der VR China ins rechte Licht zu rücken: Erst 1973 nämlich gelang es der Volksrepublik, das Volumen Taiwans zu überflügeln.

c) Ein dritter Grund für die relative Unterentwicklung der chinesischen Handelsflotte liegt schließlich darin, daß die Kuomintang, als sie sich zwischen 1948 und 1949 nach Taiwan zurückzog, fast allen brauchbaren Schiffsraum vom Festland mitnahm, so daß sich die chinesischen Kommunisten anfänglich nur mit primitiven Dschunken begnügen mußten, die für Überseetransporte größeren Stils ungeeignet waren.

Unter den damals gegebenen Umständen mußte eine wichtige Frage beantwortet werden, nämlich die nach

2. Chinas Politik der Schiffsraumbeschaffung:

a) In den sechziger Jahren, als viele Staaten sich noch an die während des Koreakrieges gegen China verhängten Embargobestimmungen hielten, betrieb die Volksrepublik überwiegend eine Politik des Charterens von Schiffen, die dann unter britischer, skandinavischer oder griechischer Flagge für China Transportleistungen erbrachten. Noch 1966 hatte China etwa 150 Schiffe unter Charter - eine Politik, die im Laufe der damals ausbrechenden Kulturrevolution als Manifestation für die "sklavische Kompratoren-Mentalität" Liu Shao-ch'is angeprangert werden sollte (7).

China blieb aber auch später der größte Kunde am "Baltic Charter Market" und charterte dort hauptsächlich Schiffe, die unter den Flaggen Griechenlands und Somalias laufen. Mit Schiffen dieser Kategorie wurde auch der in Australien, Kanada und anderen Ländern gekaufte Weizen transportiert (8).

b) China vergab ferner zahlreiche Schiffbauaufträge ins Ausland. Das Motorschiff "Chin-sha" und der Motorfrachter "Tun-hung", beide 15.000-BRT-Schiffe, wurden in Großbritannien gebaut, das Passagierschiff "Ya-hua" (für 500 Passagiere,

10.500 BRT) von der französischen Atlantic-Werft. Zwei andere Schiffe von je 15.000 BRT liefen Anfang 1966 in Toulon und Dünkirchen vom Stapel; gleichzeitig waren mindestens drei weitere Schiffe auf Pekinger Rechnung in Westeuropa im Bau (9). Weitere Bestellungen wurden bei japanischen, jugoslawischen, norwegischen und polnischen Werften getätigt.

In den Jahren zwischen 1950 und 1968 war China der zweitgrößte Schiffskunde Polens, gefolgt von Indonesien und Frankreich. Als es 1968 im Zusammenhang mit dem Einmarsch der Warschauer Truppen in Prag zu einer im Geiste des Antisowjetismus geschmiedeten Annäherungspolitik an Jugoslawien kam, begann China auch seine Schiffseinkaufspolitik umzu lenken. Größere Bestellungen gingen nunmehr an Jugoslawien. Im Mai 1971 unterzeichneten Vertreter der jugoslawischen "Schiffsbau- und Schiffsdieselmotorenwerke 3. Mai" in Rijeka ein Abkommen mit der Pekinger staatlichen Maschinen-Im- und Exportgesellschaft über die Lieferung von vier Dieselfrachtern von je 15.000 BRT (10). Im April 1972 gab China bei der Werft in Split sechs 13.000-Tonnen-Frachtschiffe in Auftrag, nachdem es dort bereits kurz vorher zwei Schiffe des gleichen Typs geordert hatte. Die chinesischen Aufträge stellten einen Wert von 65 Mio. US\$ dar. Ihre Vergabe nach Jugoslawien ließ sich nicht nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten erklären. Man hätte die Schiffe etwas billiger in westeuropäischen Werften haben können; die japanische Industrie hatte die 8 Schiffe sogar für nur etwa 50 Mio. US\$ angeboten (11). Am 27. September 1973 schloß China mit Jugoslawien ferner ein Abkommen über technische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Schiffsregistrierung. Nach und nach kam auch Japan ins Geschäft. Im ersten Jahr nach der diplomatischen Anerkennung durch das Nachbarland (1972) gab Peking dort 73 Schiffe in Auftrag!

Auch zahlreiche gebrauchte, nicht ältere als zehnjährige Schiffe wurden aufgekauft, u.a. aus Holland, Frankreich, der BRD, Jugoslawien, Polen und der DDR. Diese Schiffe aus zweiter Hand, die sich auf etwa 300 Stück belaufen dürften, werden meist über Schiffsmakler in Hong Kong erworben (12).

c) Von diesen Charter- und Schiffskaufgeschäften abgesehen, ist die VR China jedoch in den letzten Jahren, vor allem seit der Kulturrevolution, zunehmend zur dritten Form der Schiffsraumbeschaffung übergegangen, nämlich zum Eigenbau. Hierbei spielten nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Gesichtspunkte eine Rolle. Im Zuge der Revisionismus-Kritik an Liu Shao-ch'i, die sich während der Kulturrevolution erhob, wurde die Frage diskutiert, ob es besser sei, Schiffe zu chartern, zu kaufen oder aber selber zu bauen. Liu Shao-ch'i hatte sich - im Zuge seiner Politik des "sklavischen Hinterdreinkriechens im Schnecken tempo" zu der Ansicht bekannt, daß Schiffe bauen nicht so gut sei, als sie zu kaufen, Schiffe zu kaufen aber nicht so gut sei, als sie zu chartern. Maßgebend für seine Überlegung waren dabei vor allem kurzfristige rechnerische Kalkulationen: So gesehen, war Chartern billiger als das Selberbauen. Die Vertreter der "richtigen Linie" hielten "ökonomistischen" Betrachtungsweisen dieser Art jedoch entgegen, daß es hier nicht um eine wirtschaftliche, sondern um eine politische Frage gehe. Der Schiffbau sei eine Art Pflanzstätte für die Entwicklung der in den Volksmassen steckenden technologischen Fähigkeiten. Darüber hinaus ver helfe er dem Lande zur Autarkie ("Auf eigenen Beinen gehen!"). Vervollkommneten sich die Massen durch den "Eigenbau" (dabei könnten westliche

Erkenntnisse durchaus eklektisch übernommen werden!), so sei langfristig gesehen, neben den politischen Konsequenzen (Massenpartizipation am technologischen Fortschritt) auch ein wirtschaftlicher Gewinn zu erwarten. Kurzfristige Rentabilitätsberechnungen müßten also in jedem Falle als falsch verurteilt werden (13).

Im Zeichen dieser neuen Linie ging Chinas Schiffbauindustrie nun in großem Stil zum "Selberbauen" über. Die Erfolge waren beachtlich. In den 17 Jahren vor der Kulturrevolution beispielsweise war in Shanghai nur ein einziges 10.000-Tonnen-Schiff gebaut worden. Dann aber ging es rasch aufwärts: Allein im Jahre 1970 liefen dort nicht weniger als sechs 10.000-Tonner vom Stapel. Seit 1971 sind in Shanghai 18 Hochseeschiffe der 10.000-t sowie der 20.000-t-Klasse und mehr als 20 Dieselmotoren von 10.000 PS gebaut worden (14).

Gleichwohl konnte man auch jetzt nicht ganz auf die Charterung und den Kauf von Schiffen verzichten. Ein Beweis hierfür sind die erneuten Bestellungen bei jugoslawischen Werften. U.a. wurde im November 1974 bekannt, daß die VR China im Zeichen des steigenden Ölexports mehrere Öltanker kaufte, u.a. in norwegischen Werften 5 Schiffe dieser Art für 70 Mio. US \$. Die Tanker sind für den Transport von Öl zwischen dem nordchinesischen Hafen Ta-lien (Dairen) und Pekings wichtigsten Ölkunden, Japan, bestimmt. Der erste dieser Tanker traf mit einer Ladung von unterwegs aufgenommenem nahöstlichem Öl im neuen Ölhafen von Tsamkong (rd. 400 km nördlich von Hong Kong) ein (15).

Alles in allem liegt der generelle Akzent nun auf dem Eigenbau. Stolz betont man, daß beispielsweise der erste Eisbrecher im Jahre 1961 in nur 134 Tagen gebaut worden sei. Auch habe man inzwischen eigene Instrumente für 10.000-Tonnen-Schiffe entwickelt. Im übrigen habe China Schiffe seit 3000 Jahren gebaut. Diese Entwicklung sei lediglich durch die Herabdrückung Chinas zu einem semikolonialen Land seit 1840 unterbrochen worden (16). Weitere Rekorde, deren sich die chinesische Schiffbauindustrie rühmt: Im Jahre 1970 bereits wurde ein 15.000-Tonner in nur 57 Tagen gebaut (17). Die entscheidende Selbstbestätigung aber kam im Jahre 1974, als der 10.000-Tonnen-Frachter "Feng-ch'ing", ein Hochseefrachter, der vom größten bis zum kleinsten Teil vollständig aus chinesischer Eigenproduktion hervorgegangen war, eine 32.000-Meilen-Jungfernfahrt mit Erfolg abschloß (18). Die Jungfernfahrt hatte 150 Tage gedauert und bis ins Mittelmeer geführt. Die Hung-ch'i feierte diesen Erfolg als "Resultat der Bewegung zur Kritik an Lin Piao und Konfuzius". Schon im Jahre 1958 habe man in China den ersten 10.000-Tonnen-Hochseefrachter hergestellt. Warum aber habe man sich mit chinesischen Ei genbauten erst jetzt, im Jahre 1974, bis zum Mittelmeer vorgewagt? An der Qualität des chinesischen Schiffbaus konnte es doch nicht gut gelegen haben, wie seerfahrenere chinesische Seeleute übereinstimmend festgestellt hätten. Die eigentliche Ursache sei in der Tat nicht technischer, sondern politischer Natur gewesen. "Gewisse Leute, die blindes Vertrauen auf im Ausland gebaute Schiffe hatten", seien immer wieder mit Einwänden gekommen: Chinesische Schiffe taugten zwar für kurze Seereisen in Küstengewässern, nicht jedoch für die weiten Ozeane; auch die chinesischen Dieselmotoren von 10.000 PS seien nicht zuverlässig genug, und ähnliches. Anfang 1974 hätten die Arbeiter der Shanghaier Chiang-nan-Werft Einwände dieser Art nicht länger hinnehmen wollen und schrieben darauf eine große Wandzeitung, auf der sie "in voller Schärfe aufzeigten, daß nicht mit dem Schiff,

sondern im Denken gewisser Leute etwas schiefgelaufen sei". Sie prangerten die "Verbrechen Lin Piaos" an, sein Kapitulantentum, seinen Landesverrat und seinen Versuch, die alte Ordnung zu restaurieren und Rückschritte zu propagieren. "Wir wiesen seine revisionistische Linie zurück: Anbetung alles Ausländischen und die schmeichlerische Haltung Ausländern gegenüber". Die Besatzung unseres Frachters schrieb ein Ta-tzu-pao mit dem Titel: "Wir wollen eine Revolution machen, die Feng-ch'ing soll die Ozean-Reise antreten"(19). In der "Feng-ch'ing" waren ursprünglich noch einige ausländische Teile eingebaut. Man beschloß nun, alle solchen Teile wieder auszubauen und auch die letzten Fremdbestandteile durch Eigenprodukte zu ersetzen. Insgesamt hatten bei dem Bau der Feng-ch'ing über 500 Betriebe in Shanghai und an anderen Orten des Landes zusammengearbeitet.

In dem Artikel wird hervorgehoben, daß der Frachter auf seiner Reise durch den Indischen Ozean u.a. von vielen Überseechinesen besucht worden sei. Manche seien an Bord gekommen und hätten voll Freude geäußert, daß sie sich fühlten, als hätten sie Heimatboden betreten. Als sie herausfanden, daß alles, was sie gesehen und berührt hatten, in China hergestellt war, hätten viele ihre Begeisterung kaum zügeln können.

Wo nun befinden sich die bedeutendsten Schiffswerften?

Zu nennen ist hier an erster Stelle Shanghai, wo auch im Jahre 1958 die "Tung-feng" ("Ostwind"), ein 10.000-Tonnen-Schiff, vom Stapel lief.

Die zweitgrößte Schiffbaustelle befindet sich in Ta-lien (Dairen), wo nunmehr auch 24.000-Tonnen-Schiffe konstruiert werden können (20). Erst im August ging dort die "Taching No.61" in dieser Größenordnung vom Stapel. Die Werften in Ta-lien haben in den vergangenen 8 Jahren siebenmal mehr Ozeanschiffe in der 10.000-t -Größe gebaut als vor der Kulturrevolution (21).

Zu nennen ist schließlich noch die südchinesische Hafenstadt Canton, wo ebenfalls Schiffe mit einer Größenordnung von 10.000 t gebaut werden können.

Auch die anderen chinesischen Häfen sind zum Teil mit kleineren Schiffbauunternehmen bestückt, wo Einheiten für die Fluß- und Küstenschiffahrt, für die Fischerei, für den Walfang, für die Beförderung von Passagieren sowie für die wissenschaftliche und geologische Forschung hergestellt werden.

Zwei oft gerühmte Beispiele für die Fähigkeit der "Massen", auch ohne technologischen Aufwand brauchbare Ergebnisse hervorzu- bringen, waren lange Zeit zum einen der Bau des 10.000-Tonnens "Feng-lei" auf einer eigentlich nur für 3000 t bestimmten Werft und die Konstruktion eines 5000-Tonnen-Öltankers in Tsingtao ohne Zuhilfenahme einer Schiffsbauhelling, einfach am Strand.

3. Der Umfang der chinesischen Handelsflotte

Der Umfang der chinesischen Handelsflotte läßt sich nicht präzise erfassen: Chang Kung-ch'en, der Leiter einer chinesischen Ozean-Transportdelegation nach Japan im Jahre 1973, sprach von einer Flotte, bestehend aus 300 Schiffen, mit einem Gesamtgewicht von 3,7 Mio t (22). Ein Drittel dieser Flotte stamme aus Eigenbau, die restlichen zwei Drittel würden gemietet, womit China mit zu den größten Charter-Auftraggebern der Welt gehörte. Die NZZ (23) beziffert die chinesische Handelsflotte lediglich auf eine Gesamttonnage von etwa 1,2 Mio. BRT. Ein dpa-Bericht aus Peking (24) gibt an, daß "man in Peking die chinesische Handelsflotte

heute auf etwa 270 Schiffe schätzt, die knapp 3 Mio. BRT umfaßt, gegenüber 180 Einheiten mit 1 Mio BRT im Jahre 1966. In Übereinstimmung mit Chang Kung-ch'ên weist dieser Bericht darauf hin, daß die chinesische Handelsflotte zur Zeit lediglich ein Drittel des chinesischen Außenhandels bewältige. Insgesamt würden 140 Häfen in 70 Ländern, einschließlich der Bundesrepublik, angelaufen.

"Lloyds Register of Shipping" (Zahlen von Mitte 1974) schließlich beziffert die chinesische Flotte auf 360 Einheiten mit 1,871 Mio. BRT und 2,691 Mio tdw (Tragfähigkeit).

Diese Größenordnung wird sofort relativiert, wenn man die Handelsflotte Taiwans zum Vergleich heranzieht: Taiwan verfügt nämlich über 407 Einheiten mit 1,417 Mio. BRT und 2,111 Mio tdw.

Noch drei weitere Vergleiche:

- Bundesrepublik Deutschland: 2088 Einheiten mit 7,980 Mio. BRT und 12,467 tdw;
- Japan: 9974 Einheiten mit 38,708 BRT und 62,176 tdw;
- Liberia: 2332 Einheiten mit 55,322 BRT und 103,744 Mio. tdw (25).

Das Land mit der größten Schiffsstückzahl der Welt, Japan, und das Land mit der höchsten Tonnagezahl, Liberia, verfügen m.a. W. über Flottenquantitäten, die 28 mal bzw. 39 mal größer sind als die der VR China.

Allein schon an solchen Dimensionen dürfte deutlich werden, wie wenig entwickelt die Außenbeziehungen - Außenhandelsbeziehungen - der VR China noch sind.

Man sollte das Augenmerk jedoch nicht nur auf den gegenwärtigen Zustand richten, sondern schon etwas in die Zukunft schauen:

China hat gute Chancen, seine Handelsflotte in den nächsten Jahren noch bedeutend auszuweiten, zumal ja damit zu rechnen ist, daß der Außenhandel des Landes, der 1973 bei rd. 8 Mrd. US \$ lag, sich bis 1980 etwa verdoppeln dürfte. China verfügt vor allem über zwei wichtige Voraussetzungen, die anderen Schiffnationen zunehmend fehlen, nämlich genügend Erdöl und billige Arbeitskräfte. Bei dieser Entwicklung kommt es darauf an, die Flotte nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu verbessern. Vor allem gilt es, die konventionellen Trampschiffe auf Containerschiffe und Bulk-Tanker umzustellen. Japanische Firmen haben den Container-Service mit China bereits im September 1973 aufgenommen, und zwar zunächst auf der Basis eines Sechsmonatsversuchs. Auf Chinas Ersuchen wurde dieser Dienst bis Ende 1974 ausgedehnt.

Bereits im Juli 1974 liefen 8 Containerschiffe China an. Container-Anlegehäfen existieren bisher in Shanghai und in Tienchin (26), wenn auch größtenteils nur in statu nascendi.

4. Die Häfen Chinas

Chinas Wirtschaftsplaner sind neuerdings auch dazu übergegangen, die bestehenden Überseehäfen weiter auszubauen und zu modernisieren. Die jetzigen Kapazitäten reichen kaum mehr aus. Liegezeiten vor den Häfen bis zu 5 oder 6 Wochen sind keine Seltenheit und tragen den Reedereien bisweilen erhebliche finanzielle Schäden ein.

Heute verfügt China über 17 Außenhandelshäfen, in denen Hoch-

seeschiffe aus über 40 Staaten festmachen (27).

Die Häfen sind geschickt in den außerordentlich vielgestaltigen Verlauf der chinesischen Küstenlinie eingebettet, die sich in drei große Abschnitte gliedert:

- das Gelbe Meer im Norden mit einem dreifach auslappenden Becken (Pohai, Bucht von Liao-tung und Bucht von Korea, untergliedert durch die Halbinseln von Liao-tung und Shantung);
- Das Gelbe und das Ostchinesische Meer (Tung-hai) bis zur Yangtse-Mündung und
- das Südchinesische Meer (Nan-hai) zwischen Taiwan und dem Golf von Tongking (Insel Hainan.)

Abschnitt 1 bereitet der Schifffahrt und der Anlage von Häfen gewisse Schwierigkeiten: Vor den Küsten sind Sand- und Schlamm-bänke. Die von Norden nach Süden verlaufende Miao-tao-Inselgruppe blockiert die etwa 80 km breite Pohai-Straße. Trotzdem liegen in diesem Bereich vier bedeutsame Häfen, nämlich Ta-lien, Ch'in-huang-tao, Tientsin und Yen-t'ai.

In dem abwechslungsreichen zweiten Abschnitt vom Gelben Meer bis zur Yangtse-Mündung am Ostchinesischen Meer, bei dem sich ausgedehnte Sandstrände und Lagunen mit Schlammablagerungen sowie gefährlichen Klippen abwechseln, liegen nur zwei Häfen, nämlich Tsing-tao und Lien-yün.

Die meisten Häfen befinden sich in Abschnitt 3 (von der Yangtse-Mündung bis zur nordvietnamesischen Grenze). Eine geographische Erklärung für diese Vielzahl von Häfen liegt darin, daß von der Yangtse-Mündung ab die für den Norden typische Schwemmküste endet und die der Schifffahrt wesentlich günstigere Felsenküste beginnt. Hier auch sind die Küstenabschnitte wesentlich tiefer gegliedert, so daß man zum Teil sogar von einer Fjord-Landschaft sprechen könnte.

Klimatisch unterliegen die 17 Außenhandelshäfen bedeutsamen Schwankungen. Während im Golf von Tongking die Temperatur kaum unter 18 Grad plus fällt, ist Eisbildung im Golf von Pohai während der Winterzeit die Regel. Die Südostküste weist häufig tropische Zyklone auf, besonders in den Monaten Juni bis Oktober. Hierbei erweisen sich die in Gebirgszüge eingekammerten Häfen als günstig (28).

Hier nun die Namen der 17 Außenhandelshäfen in der Reihenfolge von Nord nach Süd:

- Ta-lien (Dairen) (Provinz Liaoning);
- Ch'in-huang-tao (Provinz Hopei)
- Tientsin
- Yen-t'ai (Shantung)
- Tsingtao (Shantung)
- Lien-yün (Provinz Kiangsu)
- Shanghai
- Wen-chou (Chekiang)
- Fuchou (Fukien)
- Amoy (Fukien)
- Swatow (Kuangtung)
- Whampoa (Kuangtung)
- Canton (Kuangtung)
- Chan-chiang (Kuangtung)
- Hai-k'ou (Insel Hainan)
- Pa-so (Insel Hainan)
- Pei-hai (Kuangsi)

Karte 1: Die chinesische Küste (gepunktet) mit ihren 17 Außenhandelshäfen (unterstrichen)



Die Bedingungen in einigen Häfen seien nachfolgend kurz skizziert:

- a) Der Seehafen Ta-lien läßt es zu, daß große Hochseeschiffe direkt am Kai anlegen können. Er ist Nordostchinas größter Tiefwasserhafen, seine Umschlagkapazität steht an zweiter Stelle, unter allen Häfen des Landes. Aufgabe des Hafens ist es, den Industriebasen Nordostchinas infrastrukturelle Möglichkeiten zur Verschiffung zu schaffen.
- b) Ch'in-huang-tao an der Nordwestküste der Pohai-Bucht gilt als der "große Kohlenhafen", der im Gegensatz zu Ta-lien fast überhaupt nicht mechanisiert ist.
- c) Der Hafen Tientsin im Westen der Pohai-Bucht befindet sich an einer Stelle, wo sich der Hai-Fluß an seinem Unterlauf mit fünf großen Nebenflüssen vereinigt. Dort schneiden sich auch zwei Eisenbahnlinien, nämlich die von Peking nach Shanhaikuan und von Tientsin nach Pu-k'ou. Hier befindet sich u.a. das Eingangstor zur chinesischen Hauptstadt und der Knotenpunkt im Seeverkehr Nordchinas. Der Hafen Tientsin ist zugleich See- und Flußhafen und besteht aus drei Teilen, die im wesentlichen erst nach 1949 angelegt worden sind. Tientsin wird neuerdings auch zu einem größeren Schiffsbauhafen ausgebaut. U.a. wurden zwei Baustellen für 35.000-Tonner-Schiffe im Jahre 1973 errichtet. In Tientsin wird zur Zeit auch ein Containerhafen ausgebaut, der in der zweiten Hälfte des Jahres 1975 in Betrieb gehen soll.
- d) Der Hafen Tsingtao, einst von der Kaiserlichen Deutschen Marine entwickelt, ist sowohl Handels- wie Fischereihafen und eignet sich auch gut als Schutzhafen.
- e) Shanghai ist Chinas größter Handelshafen, befindet sich im Mittelteil der insgesamt 14.000 km langen chinesischen Küste und nimmt mit seiner Lage an der Mündung des Yangtse eine Schlüsselstellung ein. Der Huang-p'u-Fluß, der die Stadt durchfließt, dient als natürliche Fahrinne. Zugleich ist Shanghai Knotenpunkt der Eisenbahnlinien Shanghai-Hangchou und Shanghai-Nanking. Der Hafen ist daher nicht nur das Zentrum der Seeschifffahrt zwischen dem Norden und Süden Chinas, sondern auch ein Umschlagplatz für den Verkehr zu Wasser und zu Land sowie für die Überseeschifffahrt. In den letzten Jahren ist der Vorsprung Shanghais gegenüber den anderen Häfen eher gewachsen als geschrumpft. Lt. Aussage der chinesischen Nachrichtenagentur Hsinhua (30) bewältigte Shanghai 1973 monatlich den effachen Güterumschlag "eines gesamten Jahres in der Periode kurz nach der Befreiung". Insbesondere seit der Kulturrevolution sei das Umschlagvolumen des Hafens ständig gewachsen. Im ersten Halbjahr 1974 habe es sich um 12% gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres gesteigert - eine Entwicklung, die in einem Januar-Artikel der Shanghaier Wen-hui-pao unter dem Titel "Wir wollen die Herren des Hafens, nicht die Sklaven der Tonnage sein" politisch erklärt wurde (31). Der Hafen von Shanghai erstreckt sich über 60 km am Huang-p'u-Fluß (Cantonesisch: Whampoo) entlang und ist in 13 Arbeitszonen eingeteilt, die jeweils auf bestimmte Aktivitäten spezialisiert sind. Der sechste und siebente Bereich beispielsweise dienen der Entladung von Kohlen. Verschiedene Hafenbecken für Spezialladungen (Dünger etc.) sind im Bau. Anfang 1974 wurde auch das erste Schwimmdock Chinas für die Reparatur von Schiffen zwischen 25.000- und 30.000-t-Schiffen fertiggestellt. Im Jahre 1974 wurden 30% Lasten mehr als 1965 durch Maschinenkraft bewältigt (32). Mechanisierung und Halbmechanisierung bestreiten schon

heute durchschnittlich 75% aller Lasttransportdienste, in manchen Spezialbereichen sogar schon 90%.

- f) Der Hafen Whampoa (Huang-p'u) liegt an der Mündung des Perlfusses südöstlich der Stadt Canton am Südchinesischen Meer. Er ist Südchinas Ausgangstor und größter Umschlagplatz im Einzugsgebiet des Perlfusses. Er ist der älteste Außenhandels-hafen Chinas, der schon während der Tang-Dynastie (618-907) im Betrieb war.
- g) Der Hafen Tsamkong (Chan-chiang) wurde als erster großer und moderner Seehafen nach 1949 von China selbst projektiert und ausgebaut. Er liegt am Rande der Bucht von Canton. Die durch viele Inseln und Felsriffe abgeschirmte Hafenbucht macht Chan-chiang zu einem vorzüglichen naturgeschaffenen Ankerplatz. Der Hafen ist heute wirtschaftliches Zentrum und Umschlagplatz im Südwesten der Provinz Kuangtung und dient zugleich auch als Ausgangshafen zu den Ländern Südostasiens, Afrikas und Europas. Als Hafen, der von der VR China "auf eigenen Beinen stehend" konstruiert wurde, ist er ein besonders stolz gezeigtes Stück auf dem Gebiet des Verkehrswesens. Nicht zufällig wurde gerade hier das bisher größte Hafenbecken Chinas gebaut. Dieses Becken, das für Öltanker der 50.000-Tonnen-Klasse geeignet ist, wurde im August 1974 seiner Bestimmung übergeben. Gegenwärtig ist der Zugang nur bei Flut möglich, jedoch gehen die Vertiefungsarbeiten an der Hauptfahrinne des Hafens weiter, so daß die Passage in Zukunft auch bei Ebbe möglich sein soll. Rechnet man das neue Hafenbecken mit, so weist der Hafen von Chan-Chiang jetzt 6 Tiefwasserbecken für Schiffe der 10.000-Tonnen-Klasse auf (33).

Welche Fortschritte allein im Jahre 1973 der weitere Ausbau von Hafenanlagen gemacht hat, legt eine Meldung von Hsinhua (34) dar: "Die neugebauten bzw. ausgebauten Landeplätze werden die jährliche Umschlagskapazität um 15 Mio. t vergrößern. Die Investitionen für die neun wichtigsten Seehäfen lagen 1973 mehr als doppelt so hoch wie 1972. Der erste Abschnitt des Ausbaus der Landeplätze des Hafens von Tali (Anmerkung: durch eine Pipeline mit Chinas größtem Erdölkombinat, Taching, verbunden!), dem größten Seehafen in Chinas Nordosten, wurde binnen zweieinhalb Monaten abgeschlossen. Der erste Bauabschnitt der Landeplätze für Erdöl des Hafens von Ch'in-huang tao (Provinz Hopei, am Meer von Po-hai) wurde kurzfristig erfüllt. Die Hauptarbeiten an den beiden Kais für 35.000-t-Schiffe in Tientsin, der neue Landeplatz für Kohle des Hafens von Lien-yün und der Wiederaufbau von drei Kais und drei Landeplätzen in Shanghai sind fast abgeschlossen..... Die gegenwärtige Kapazität der wichtigsten Häfen ist zwölfmal größer als 1950. Einige kleine und mittlere Häfen für Schiffe bis zu 5000 t werden an den Küsten gebaut..... Die chinesischen Schiffe laufen jetzt mehr als 550 ausländische Häfen an, und täglich liegen etwa 200 ausländische Hochseeschiffe in Chinas Häfen."

Alles in allem sind die Anstrengungen Chinas auf dem Gebiet des Hafenausbaus also beträchtlich. Hsinhua wies denn auch darauf hin, daß die Zahl der Hafenausbauten in der ersten Hälfte des Jahres 1974 die Leistung im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres um das Dreifache überschritten habe (35). Neben dem Ausbau der 17 Außenhandels-häfen sind auch weiterhin kleine und mittlere Häfen für die Küstenschifffahrt (also für Schiffe bis 5000 BRT) im Entstehen.

In diesem Zusammenhang sei auch noch darauf hingewiesen, daß China nicht nur an seinen eigenen Häfen baut, sondern auch Staa-

Karte 2: Die Binnenschiffahrtswege der VR China



Quelle: Hsieh Chiao-min, "Atlas of China", Los Angeles 1973

ten der Dritten Welt Ausbauhilfe leistet. U.a. hat es im Jahre 1972 dem Mittelmeerstaat Malta ein zinsfreies Darlehen in Hö-

he von 16,93 Mio. Pfund Sterling für den Ausbau eines Trocken-docks in La Valetta zur Verfügung gestellt.

- 1) JMJP, 4.6.1970 und SWB, 3401 B/II, S.1-3.
- 2) Vgl. hierzu etwa C.a. 1973/8, S.449, mit Karte.
- 3) JMJP, 4.6.1970.
- 4) John K. Fairbank, "China's Foreign Policy in Historical Perspective" aus Foreign Affairs 1969, S.449-463 (453-456).
- 5) Bodo Wiethoff, "Chinas dritte Grenze, der traditionelle chinesische Staat und der küstennahe Seeraum", Wiesbaden 1969.
- 6) Ebenda, S.4.
- 7) "Die sklavische Kompradorenphilosophie enturzeln, einen breitangelegten Schiffbau entwickeln!", geschrieben von der Gruppe der Schiffbauindustrie für Revolutionäre Massenkritik in der JMJP, 13.6.1970.
- 8) NZZ, 16.8.1974.
- 9) FEER, 18.5.1967.
- 10) NCNA, 13.5.1971.
- 11) C.a. 1972/4, S.9.
- 12) NZZ, 16.8.1974. C.S. vol.XII Nr.11, S.16 spricht demgegenüber von nur 200 Einheiten!
- 13) In diesem Sinne JMJP, 4.6.1970 und SWB 3401 B/II, S.1-3.
- 14) So die Angabe in PRu 1974 Nr.49, S.19.
- 15) Dazu C.a. 1974/11 - Ü 54.
- 16) SWB 3401 B/II, S.1-3; vgl. auch PRu 1970 Nr.27, S.64.
- 17) SWB 3448 B/II, S.8.
- 18) Dazu Hung-ch'i 1974 Nr.11, S.49-55.
- 19) a.a.O. S.52 f.
- 20) NCNA, 11.8.1974.
- 21) Ebenda.
- 22) Ta-kung-pao, Hong Kong, vom 28.10.1973.
- 23) NZZ, 11.7.1973.
- 24) Gezeichnet von Bargmann, 22.5.74.
- 25) Zahlen ebenfalls aus Lloyds Register of Shipping von 1974.
- 26) Vgl. hierzu u.a. C.a. 1974/10 - Ü 37.
- 27) "China im Bild" 1973 Nr.2, S 42 f.
- 28) Küstenbeschreibung bei Georg Wegener, "China, eine Landes- und Völkerkunde", Leipzig 1930, S.8-10, ferner Bodo Wiethoff, a.a.O. S.7-11.
- 29) Diese Häfen werden im einzelnen auch in einer 1974 in Chinesisch erschienenen Broschüre "Allgemeine Bedingungen in Chinas Häfen" beschrieben. In dem Buch befinden sich u.a. Informationen über Hafeneinfahrten, Navigationskanäle und Dock - sowie Reparaturstellen.
- 30) Zitiert in SWB, 5.9.1974
- 31) Dazu C.a. 1974/10 - Ü 37.
- 32) NCNA, 16.8.1974.
- 33) SWB, Weekly Economic Report, 2.10.1974, und C.a. 1974/11 - Ü 55.
- 34) NCNA, 15.12.1973.
- 35) NCNA, 20.8.1974

Korrektur:

Im Dezemberheft 1974, S.763, rechte Spalte, dritter Absatz, muß es statt "die Explosion einer indischen Atombombe" heißen "der indische Atomtest.