

LAOS: "STRASSENDIPLOMATIE" UND BALANCEPOLITIK DER VR CHINA GEGENÜBER DER DVR VIETNAM

Oskar Weggel

Vorbemerkung: CHINA aktuell hat bereits mehrfach ausführlich über das Verhältnis zwischen der VR China und Laos berichtet (vgl. dazu C.a. 1973/März S.58-74 und 1974/Mai S. 249-260). Nachfolgend sei ein einzelner Aspekt der beiderseitigen Beziehungen herausgegriffen, der gerade im Zeichen des nordvietnamesischen Sieges über Saigon von aktuellem Interesse ist.

I. "Politische Straßen" in Laos

Der Straßenbau in Laos hat mehrere Entwicklungsstadien durchgemacht, in deren Verlauf das ehemals zerklüftete und infrastrukturell chaotische Land nach und nach zu einer festeren Einheit zusammengefügt wurde.

1. Das erste Stadium reicht noch zurück in die französische Kolonialzeit. Die Franzosen bauten damals die über etwa 1.300 km verlaufende Route Coloniale (später Route Nationale) Nr.13, die Saigon mit Luang Prabang in Nord-Laos verband und durch die Städte An Loc (Cochin China), Kratie (Kambodscha), Stung Treng, Pakse (Laos), Savanna Khet, Thakhek, Paksane und Vientiane führte.

Von dieser Hauptlinie aus, die sozusagen das Rückgrat des Verkehrssystems nach - und durch - Laos bildete, wurden einige Stichstraßen in die Ostteile von Laos bis hinüber zu den annamitischen Kordillern und den Häfen am Südchinesischen Meer angebracht, nämlich

- Die Route 9 von Savanna Khet durch Tchepone nach Quang Tri und zur alten Kaiserstadt Huế,
- die Route 12, die rd. 80 km nördlich davon von Thakhek zur vietnamesischen Hafenstadt Vinh führt,
- die Route 7, die schon ziemlich weit im Norden, etwa 100 km südlich von Luang Prabang nach Osten abzweigt, dort über die Ebene der Tonkrüge führt und nach Nordvietnam einmündet, und schließlich
- die Route 6, welche von der Route 7 hinter der Tonkrug-Ebene nach Nordosten abzweigt und über Sam Neua nach Nordvietnam führt.

Diese Hauptader mit ihren Stichstraßen war also das Grundskelett der verkehrsmäßigen Infrastruktur, wie es aus der Kolonialzeit auf den 1955 selbständig gewordenen Staat Laos übergegangen ist. (s. Karte 1 nächste Seite)

2. "Zweite Generation" der Straßenbauer in Laos waren die Chinesen, die im Laufe der Jahre vor allem den Norden von Laos mit einem Netz von Verbindungsstrecken überziehen sollten. Es begann im Jahre 1962: Am 13. Januar wurde zwischen der Regierung des Königreiches Laos und der VR China ein "Abkommen über den Bau einer Verkehrsstraße von Meng-la (Provinz Yünnan) nach Phong Saly" geschlossen. Die Länge dieser Verkehrsstraße sollte auf chinesischem Gebiet ca. 37 km und auf laotischem Gebiet ca. 86 km, somit insgesamt also ca. 123 km, betragen (Art.1 des Abkommens) (1). In Art.2 erklärte sich die VR China bereit, die gesamten Ausbaukosten für die Verkehrsstraße "als eine von der Regierung der VR China der Regierung des Königreiches Laos gewährte, nicht rückzahlbare

und mit keinerlei Bedingungen verbundene Wirtschaftshilfe zu betrachten". Die Volksrepublik China sollte nach Art. 3 "zur Entsendung von Spezialisten, technischem Personal, Vermessungspersonal einschl. der für den Straßenbau benötigten Maschinen, Materialien, Transportfahrzeuge und Lasttiere zum Einsatz in der Provinz Phong Saly in Laos" berechtigt sein. Weitere Einzelheiten sollten im Einverständnis beider Seiten durch das Generalkonsulat der VR China in Phong Saly und die laotischen Behörden von Phong Saly oder aber durch das Generalkonsulat des Königreiches Laos in Kunming und des Amtes für Auswärtige Angelegenheiten des Volksausschusses der Provinz Yünnan besprochen und entschieden werden (Art.5).

Die Arbeiten an dieser Straße wurden im Januar 1962 aufgenommen und im April 1963 beendet (2). Damit war der erste Schritt getan, dem weitere - nach ähnlichem Schema - folgen sollten.

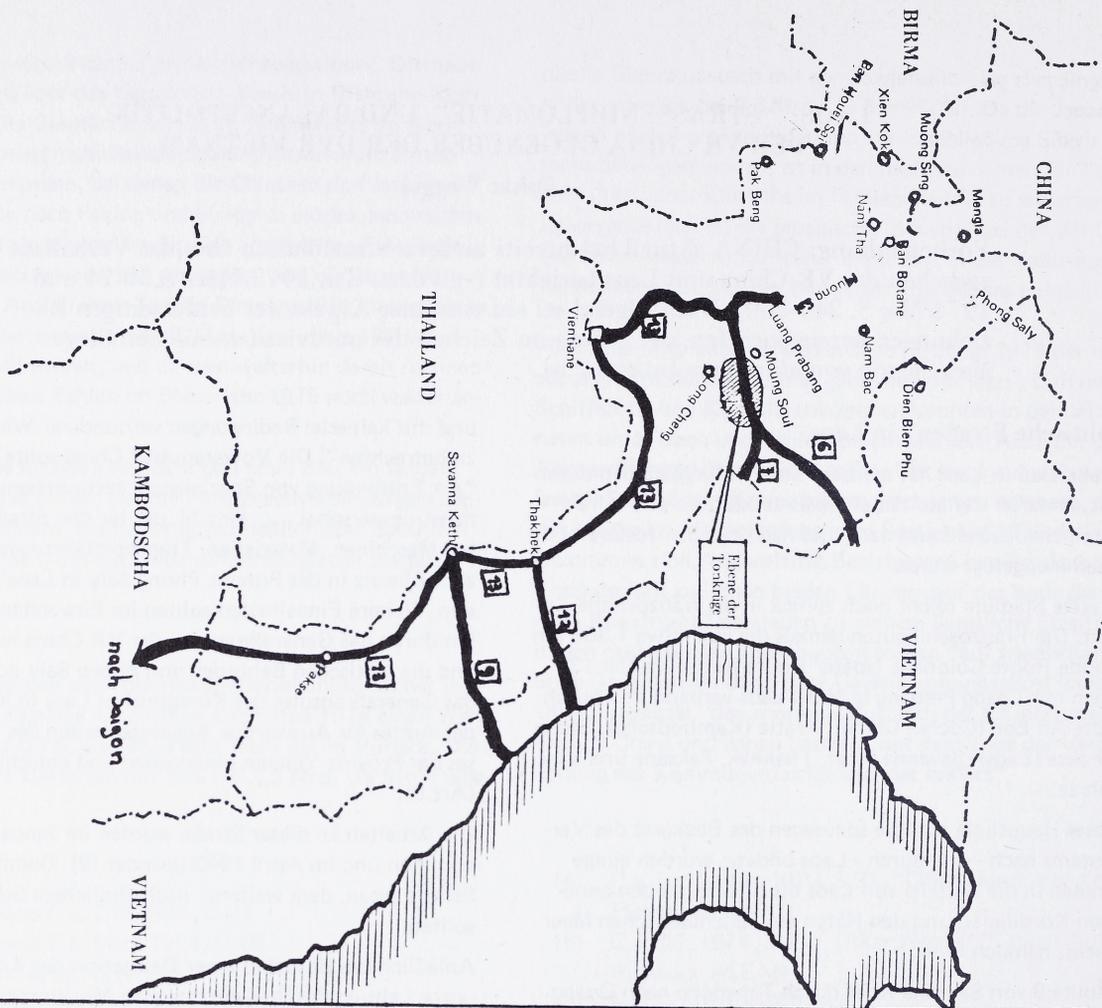
Anläßlich des Besuches einer Delegation des Königreiches Laos unter Leitung des Stellvertretenden Ministerpräsidenten Phoumi Nosavan im Dezember 1962 wurde von laotischer Seite der Wunsch geäußert, "nach Beendigung der Arbeiten am Ausbau der Verkehrsstraße, die von der Grenze der chinesischen Provinz Yünnan nach Phong Saly in Laos führt, und die als nicht rückzahlbare Hilfe für Laos betrachtet wurde, den Ausbau der Strecke bis Nan Tha in der Provinz Houei Sai fortzuführen. Die chinesische Seite erklärte, sie werde diesen Wunsch bei ihren Erwägungen berücksichtigen¹⁾(3). Es war eine Ironie der Geschichte, daß ausgerechnet der Antikommunist Nosavan, der 1957 der ersten, gemeinsam mit Pathet-Lao-Vertretern gebildeten Koalitionsregierung den Todesstoß versetzt hatte - und dies mit Hilfe des amerikanischen Geheimdienstes CIA -, die Chinesen zu einer Fortsetzung des Straßenbaus in Nordlaos einlud. Die Verträge, die dann tatsächlich geschlossen wurden, sind in ihrem Wortlaut nicht ins Ausland gelangt. Wahrscheinlich wurden sie 1963 oder 1964 unterzeichnet. Es ist anzunehmen, daß die Chinesen jeden Kilometer ihrer umfangreichen Straßenbauten auf vertraglicher Basis erstellten.

Der auf den ersten Blick merkwürdig anmutende Verlauf des chinesischen Straßensystems wird schnell einsehbar, wenn man den Blick auf eine Profil-Landkarte wirft: Die Straßen, vor allem die vier Parallelarme zum Mekong, folgen nämlich genau den Flüssen, die sich durch das laotische Bergland gegraben haben.

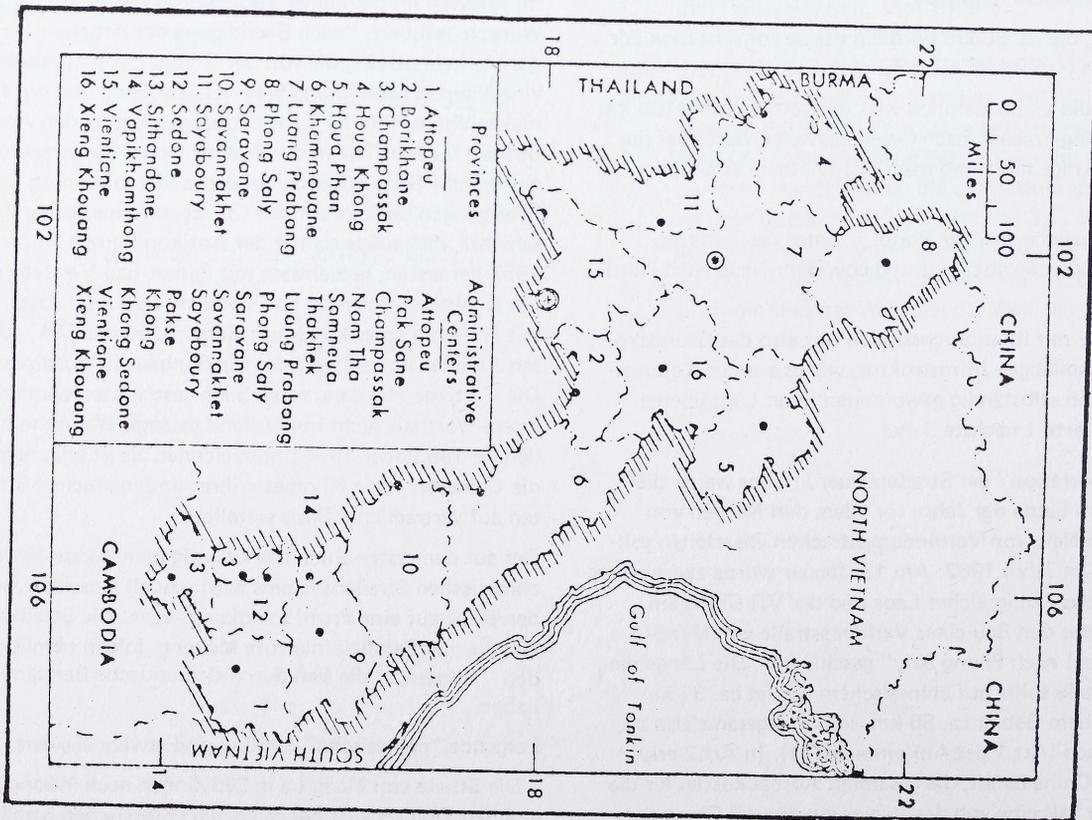
Folgende "chinesische" Straßen sind erwähnenswert:

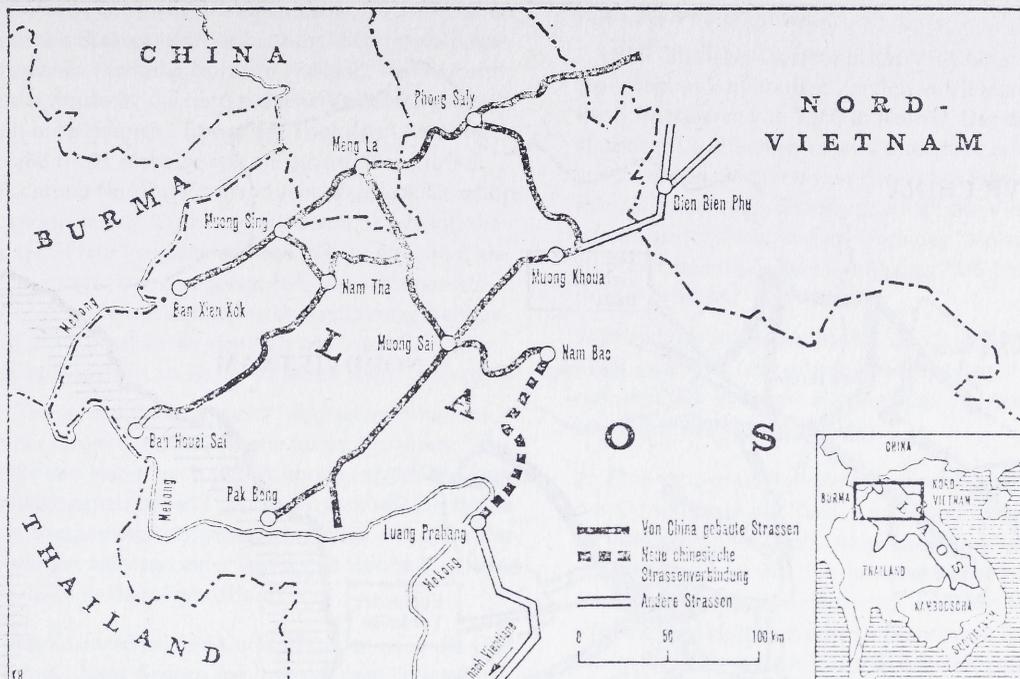
- Die Straße von Meng La in Südyünnan nach Muong Sai, das eine Art Drehscheibe des gesamten chinesischen Straßensystems in Laos überhaupt ist. Von hier aus nämlich strahlt das System

Karte Nr. 1 Das Straßensystem aus der französischen Kolonialzeit



Karte Nr. 2 : Provinzen und Provinzhauptstädte in Laos





Karte Nr.3: Pekings Straßenbau in Nordlaos
Quelle: NZZ, 20.3.1975

in drei Richtungen aus, und zwar im Nordosten zum nordvietnamesischen Dien Bien Phu, nach Osten zur Stadt Nam Bac (Weiterführung nach der Königstadt Luang Prabang) und in Richtung Südwesten nach Pak Bong, das nur etwa 50 km von der nordost-thailändischen Grenze entfernt ist. Die Strecke von Muong Sai nach Pak Bong wird als Route 46 von der laotischen Regierung geführt, und die nach Dien Bien Phu als Route 45. Die beiden Routen 45 und 46 sowie das Zugangsstück vom laotischen Ban Botane, einem Ort direkt an der Grenze zu Yünnan, wurden in den Jahren zwischen 1968 und 1971 gebaut (4).

- Bemerkenswert ist weiterhin die Route 3, die von Nam Tha bis fast an den Mekong und das dortige Ban Houei Sai heranzuführt. Das letzte Stück bis zum Mekong wurde mit Hilfe der United States Agency for International Development (USAID) in einer Länge von etwa 30 km erstellt. Die Route 3 war seit 1970 ausgelegt worden.

- Eine Parallelstraße zur Route 3 weiter im Norden (d.h. also auf die Grenze von Birma zuführend) ist die Route 322. Sie führt, ausgehend vom yünnanesischen Meng La über das laotische Muong Sing nach dem an der birmanischen Grenze liegenden laotischen Ban Xien Kok, das direkt am Mekong liegt.

- Das letzte, vorerst noch nicht vollendete Teilstück, das die Chinesen mit der neuen laotischen Koalitionsregierung Ende 1974 zugesagt haben, soll zwischen Nam Bac und Luang Prabang ausgelegt werden. Sobald dieses Teilstück ausgebaut und an die noch von den Franzosen errichtete Route 13 angeschlossen ist, ergibt sich ein Straßensystem, das zumindest theoretisch eine Autoreise von Peking durch Laos bis nach Singapur ermöglicht (5).

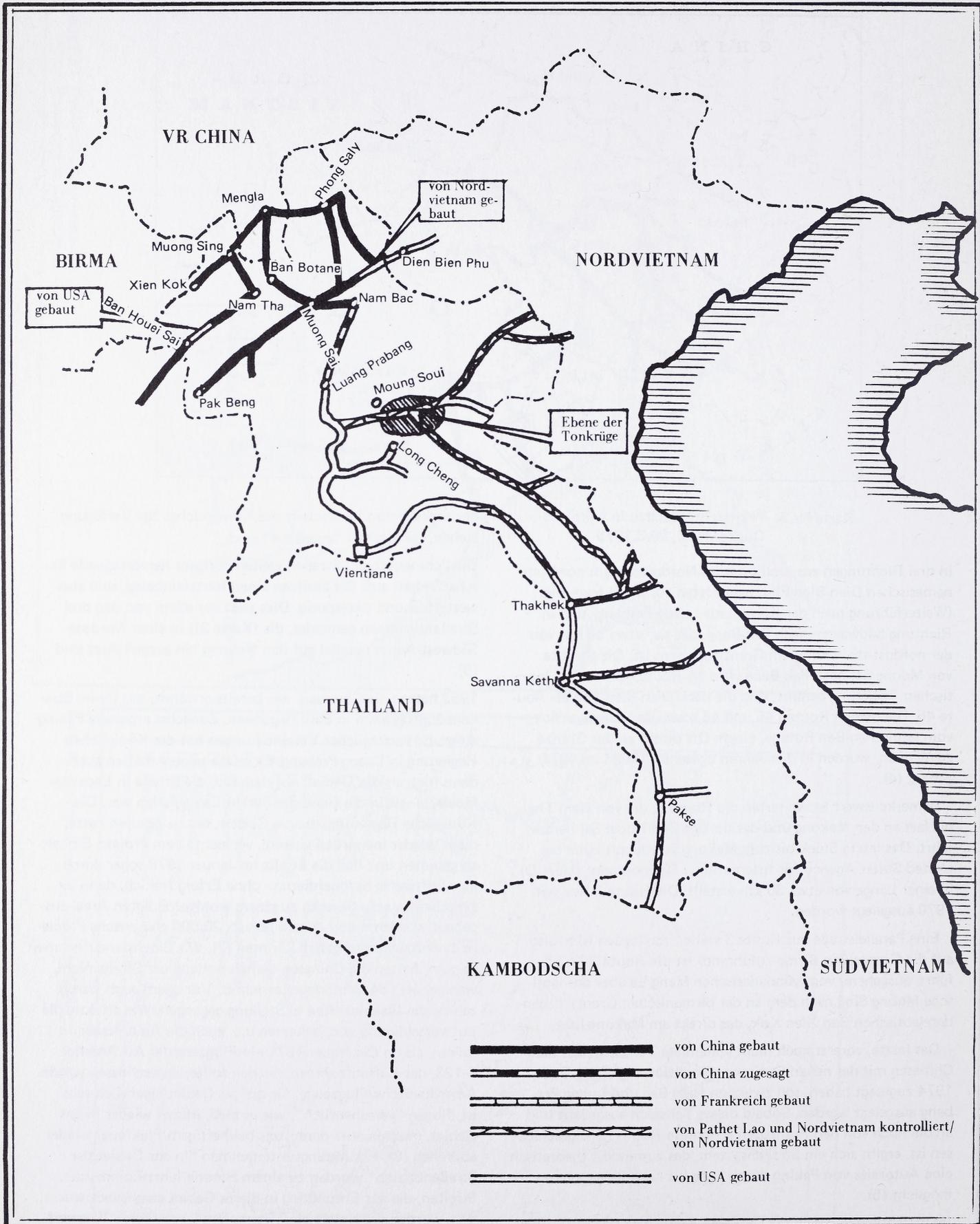
Im wesentlichen haben die Chinesen damit ihr Straßenbauwerk in Nordlaos beendet - und zwar ganz einfach aus dem simplen Grund, weil alle zum Straßenbau einladenden Flußtäler, die in

der zerklüfteten Landschaft des Königreiches zur Verfügung stehen, inzwischen "zugebaut" sind.

Die "chinesischen" Straßen weisen übrigens hervorragende Beschaffenheit auf: Sie besitzen einen Hartsteinbelag, sind also wetterfest und zweispurig. Dies wird vor allem von den drei Straßensystemen gemeldet, die (Karte 3!) in einer Nordost-Südwest-Achse parallel auf den Mekong hin ausgerichtet sind (6).

1962 hatten die Chinesen, wie bereits erwähnt, mit ihrem Straßenbauprogramm in Laos begonnen. Zunächst arbeitete Peking aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit der Königlichen Regierung in Luang Prabang. Es setzte seine Arbeiten auch dann fort, als das Gebiet, auf dem sich die Straße in Laos einfädelt, längst in die Hand des Pathet Lao gefallen war. Die Königliche Regierung, die die Geister, die sie gerufen hatte, nicht wieder loswerden konnte, versuchte dem Projekt Einhalt zu gebieten und ließ die Straße im Januar 1970 sogar durch ihre Luftwaffe bombardieren - ohne Erfolg freilich; denn inzwischen war die Strecke zu einem wohlverteidigten Areal ausgebaut worden, unter dessen Schutz 20.000 chinesische Pioniere ihrer Arbeit nachgehen konnten (7). Wie Satellitenaufnahmen zeigten, hatten die Chinesen damals entlang der Straße nicht weniger als 154 Militärlager errichtet. Vor allem auch waren zahlreiche Flak-Einheiten in Stellung gegangen. Wie effektiv die Luftverteidigung war, bekamen u.a. auch die Amerikaner zu spüren, als im Dezember 1971 ein Flugzeug der Air America C-123, das Luftaufnahmen machen sollte, abgeschossen wurde. Amerikanische Flugzeuge, für die das Gebiet eigentlich tabu ist, flogen "versehentlich", wie es hieß, immer wieder in das Gebiet, mußten aber dann stets bei heftigem Flakfeuer wieder abdrehen (8). Erkundungsunternehmen "in das Gebiet der Straßenbauten" wurden zu einem Himmelfahrtskommando. Streifen, die zur Erkundung in dieses Gebiet ausgesandt wurden, wurden denn auch als "Tharn Tim", wörtlich: "Wegwerfsoldaten" bezeichnet (9).

3. Auch die Vietnamesen sind, was den Straßenbau anbelangt,



Karte Nr.4: Die von Franzosen, Chinesen, von den USA und von Vietnam gebauten Straßen in Laos (Karte: W. Bartke)

in Laos nicht untätig gewesen. Vor allem haben sie die Straße Nr.81 vom eigenen Staatsgebiet her bis zum Mekong weitergetrieben, und zwar in Richtung Nordost-Thailand. Auf halbem Wege kreuzt die Route 81 die nord-südliche Verbindungsstraße zur strategisch bedeutsamen "Ebene der Tonkrüge". Wichtig dürfte die Straße Nr.81 nicht zuletzt als potentieller Einflußkorridor in Richtung Nordost-Thailand sein. Bangkok ist schon heute - eben wegen dieser "Subversions-Arterie" - geneigt, die "vietnamesische Gefahr" als schwerwiegender zu erachten, als die chinesische, zumal Peking zugesagt hat, den kommunistischen Insurgenten im Nordosten keine Unterstützung mehr zu gewähren (10), und zumal ferner deutlich wird, daß Peking in Thailand ein Gegengewicht zu Hanoi schätzen lernt (s.Karte 4).

Von diesem "Thailand-Straßen-Projekt" abgesehen sollen die Vietnamesen der Regierung in Vientiane ferner "zugesagt" haben, eine Straße von Hanoi nach Ban Pokpone (ungefähr 10km östlich von Vientiane) zu bauen (11). Außerdem soll die Route Nr.7 durch die Vietnamesen ausgebessert werden. All diese Vereinbarungen wurden während einer laotischen Goodwill-Mission im September 1974 in Hanoi getroffen.

4. In den 10 Jahren zwischen 1961 und 72 haben auch die USA durch die "United States Agency for International Development" (USAID) beachtliche Straßenbauleistungen in Laos vollbracht: U.a. haben sie rd. 2000 km entweder rekonstruiert oder neu ausgelegt und für die Königliche Regierung über 250 Brücken errichtet. 32 Mio. US \$ wurden in diesen 10 Jahren investiert. 1973 kamen weitere 3,2 Mio. und im Fiskaljahr 1974 2,3 Mio. US \$ hinzu. Eigentliches Schaustück dieser Hilfe war die Wiederherstellung eines Streckenabschnittes von rd. 200 km auf der klassischen Route 13 zwischen Vientiane und Luang Prabang im Jahre 1969 (12).

Alles in allem verfügt Laos - wie eine USAID-Publikation des Jahres 1973 zeigt - in der Zwischenzeit über 5.900 km Straße, von denen etwa 3000 km in Gebieten liegt, die von der Regierung kontrolliert werden.

In der "befreiten Zone" des Pathet Lao gibt es nach Meldungen von Radio Sam Neua vom 24. Mai 1974 heute rd. 4000 km Straßen - das seien zweimal so viele wie vor der "Befreiungszeit". Der Pathet Lao soll in der Zwischenzeit die Chinesen um die Errichtung einer Nordsüd-Straße ersucht haben, die ganz innerhalb der "befreiten Zone" liegt (13).

II. Gründe für das chinesische Straßenbauengagement?

Welche Erwägungen könnten hinter dem so intensiven Engagement der Chinesen für den Straßenbau in Laos gestanden haben?

Es war sicherlich nicht nur ein einzelnes Motiv, sondern ein ganzes Bündel, das hier zusammengekommen ist. Vor allem an vier Erwägungen ist zu denken.

1. Der Straßenbau wurde zu einer Zeit begonnen, als China an seinen Südgrenzen erheblich verunsichert war. Man denke nur an einige Jahreszahlen:

- 1962: Auseinandersetzungen mit Indien am Himalaya
- 1964: Beginn des Zweiten Indochina-Krieges und gewaltiges Engagement der USA im dortigen Bereich; Kriegführung der Amerikaner nicht nur in Vietnam, sondern auch in Laos - hier allerdings unter Verwendung getarnter Flugzeuge und unter Einschaltung einer Armée Clandestine, bestehend aus Angehörigen des Meo-Stammes.

rigen des Meo-Stammes.

- 1965: Strategie-Debatte in der VR China: Sollte sich die Volksrepublik militärisch ähnlich in Vietnam gegen die Amerikaner engagieren wie 1950 in Korea? Der damalige Generalstabschef Lo Jui-ching scheint diese Idee ernsthaft vorgeschlagen zu haben, während sein Rivale Lin Piao sich schließlich mit der Gegenthese durchsetzte, daß die Vietnamesen, "auf eigenen Beinen" stehend und im Wege des "Volkskrieges" - flankiert von politischen Lösungen - mit dem "US-Imperialismus" fertigwerden müßten.

Während der Jahre des intensivsten Straßenbaus, d.h. zwischen 1968 und 1970, war es also das Wetterleuchten des "US-Imperialismus" am südlichen Himmel, das u.a. Anlaß zum Straßenbau-Engagement in Laos gab.

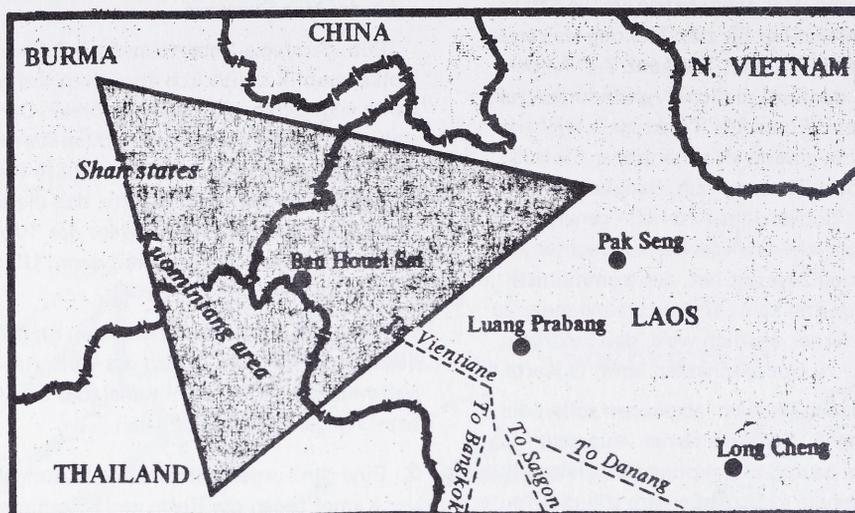
2. Eine ganz untergeordnete Bedeutung dürfte demgegenüber der Kampf gegen die Reste von Kuomintang-Truppen und ihrer Nachfahren im Grenzgebiet Laos-Thailand-Birma gewesen sein. Relikte der 93. Kuomintang-Armee hatten sich ja auf der Flucht vor den kommunistischen Truppen im Jahre 1949 in das dortige südostasiatische Dreiländereck zurückgezogen. Trotz zweier Evakuierungsaktionen in den fünfziger und Anfang der sechziger Jahre (Birma hatte mit Hilfe der UNO 1953 und 1961 2000 bzw. 4400 Soldaten nach Taiwan evakuiert. Heute sollen sich jedoch noch immer rd. 3000 Soldaten in der Grenzregion auf thailändischem und laotischem Gebiet befinden) blieb der Kern dieser Verbände im dortigen Raum und wechselte - je nach politischer Opportunität - in das jeweils "günstigste" Land über.

Obwohl nach wie vor Agenten des Intelligence-Büros aus dem Verteidigungsministerium im Kuomintang-Bereich wirken sollen (14), ist die von einigen Tausend Kuomintang-Soldaten ausgehende politische Gefahr für die Volksrepublik heute praktisch gleich Null, zumal die Kuomintang-Einheiten im Opiumanbau und Opiumschmuggel ein neues profitables Betätigungsfeld gefunden haben, das sie weit mehr interessieren dürfte als die Ambitionen der Regierung in Taipei auf Wiedergewinnung des Festlandes. Das Opium wird vor allem in dem von der Shan-Minderheit bewohnten Nordostteil von Birma gezogen. Hier wächst der größte Teil der rd. 1000 t Rohopium, das etwa 50-70% der illegalen Welterzeugung ausmacht und die Basis für etwa ein Drittel des nach den USA einfließenden Heroins abgibt. Die Shans bauen etwa 700 t Opium pro Jahr an, die Minoritäten in Thailand etwa 200 t und die Meos in Laos etwa 50 t.

Gesammelt wird das Rohopium meist von Shan-Händlern, doch wird es dann von den Kuomintang-Chinesen, die etwa 80% des Opiumhandels in dem "Goldenen Dreieck" beherrschen, weitergeleitet (15).

Bei ihrem Opiumgeschäft machten sich die KMT-Truppen auch Dienste des amerikanischen CIA zunutze: Sie forschten für ihn die südchinesische Provinz Yünnan aus und erhielten dafür - als Gegenleistung - Unterstützung beim Opiumvertrieb.

Das Opium-Geschäft der amerikanischen Intelligence-Organisation ließ sich besonders schwungvoll auch in Laos an, wo der CIA Meo-Krieger unter dem Befehl des Generals Vang Pao zu einer Geheimarmee zusammenschweißte hatte, die gegen den Pathet Lao kämpfte (16). Das Opium nahm seinen Weg entlang dem Mekong-Tal nach Luang Prabang und Vientiane und von hier nach Bangkok, wo es zu Heroin verarbeitet wurde. Kuomintang und Shan hatten auf diese Weise beachtliche Einnahme-



Karte Nr. 5: Das "Goldene Dreieck", Aufenthaltsort der restlichen KMT-Truppen und Opium-Hauptanbaugebiet der Welt
Quelle: FEER, 19.8.1972

quellen. Die Grenzpolizei Thailands und das Militär in Laos sollen aus dem Transport in Zusammenarbeit mit den Kuomintang-Einheiten ebenfalls ihren "Anteil" ziehen (17). Möglicherweise hat sogar die 1965 von General Clair Chennault gegründete Air America, die wichtigste Flug-"Einsatzlinie" der CIA, Meo-Opium ausgeflogen (18). Die Unterstützung der CIA für die Kuomintang-Irregulären einerseits und für die Meo-Geheimarmee Vang Paos andererseits - beide als Mittel des Kampfes gegen den Pathet Lao gedacht - führte also dazu, daß die Organisation mit zum wichtigsten Helfershelfer eines Narkotika-Handels wurde, der letztlich auf Amerika zurückschlug.

Der CIA war damit übrigens auch Vertreter der letzten westlichen Macht in Indochina, die den Opiumhandel als politisches Instrumentarium einsetzte. Schon während der französischen Kolonialzeit hatten ja die Einnahmen des Opium-Monopols 20-50% des französischen Kolonialhaushalts zwischen 1898 und 1920 in Indochina bestritten. Opium war auch eine der wichtigsten Profitquellen für die British East India Company, mit deren Hilfe u.a. Englands koloniale Interessen in China gefördert wurden. Der CIA hat diese vom europäischen Kolonialismus her nachklingende Politik fortgesetzt und sich dabei auch der KMT-Irregulären bedient.

Stellten die CIA-KMT-Verbindungen für Peking eine Gefährdung dar, die es motiviert haben könnten, u.a. auch eine Straße ins "Goldene Dreieck" zu legen?

Selbst wenn Überlegungen dieser Art einmal aktuell gewesen sein sollten, so sind sie zumindest heute obsolet geworden. Durch die Bildung der laotischen Koalitionsregierung aufgrund des Vertrages vom 21. Februar 1973 (19) hat der CIA ja endgültig an Rückhalt in Laos verloren. Außerdem ist das Operationsgebiet der Kuomintang-Truppen inzwischen stark eingeschränkt worden: Immer wieder war es ja zwischen den Hauptrivalen im Opiumhandel, den Shan-Truppen und den Kuomintang-Einheiten, zu bewaffneten Auseinandersetzungen gekommen. Sowohl die birmanische wie auch die laotische Regierung begannen deshalb, gegen die Kuomintang vorzugehen. Auch Thailand versuchte im Zuge seiner Annäherung an Peking, das Kuomintang-Problem zu

bereinigen: Mitte 1973 veranlaßte es - 28 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges - 5000 Mann der ehemaligen 91. KMT-Division zur Übergabe der Waffen und untersagte ihnen für die Zukunft den Anbau von Opium. Nach den Vereinbarungen mit der Thai-Regierung lieferten die Truppen ihre Kriegsausrüstungen gegen Grund und Boden ab, den ihnen die Regierung als Abfindung bereitstellte. Unter den Befürwortern der neuen Politik gegenüber den restlichen KMT-Verbänden waren drei chinesische Generäle, die jeweils für eine thailändische Provinz "zuständig" waren. Sie erklärten sich damit einverstanden, alle Kampfaktivität mit anderen Streitkräften (Bergvölker, Partisanen) einzustellen und ihre Truppenbewegungen über die Grenze zwischen Thailand, Birma und Laos hinweg zu beenden, also in Thailand zu bleiben. Bangkok lobte im übrigen die KMT-Truppen wegen ihrer Nützlichkeit. Vor allem hätten sie - ganz im Sinne der Regierung - gegen kommunistische Infiltranten gearbeitet (20).

Den KMT-Truppen ist damit zumindest in Thailand der Giftzahn gezogen worden. In Laos wird ihre Position immer mehr durch den Pathet Lao unterminiert. Nur in Birma haben sie noch eine gewisse Bewegungsfreiheit. Diese "Restmacht" aber kann für die VR China gewiß keine Bedrohung bedeuten.

3. Eine dritte Motivation für den Straßenbau könnte vor allem die Überlegung gewesen sein, den südostasiatischen Nachbarländern die politische Präsenz Chinas deutlich zu machen. Auf drei Staaten sind die chinesischen Straßen in Nordlaos hin orientiert, nämlich auf Birma, Thailand und Vietnam, wobei es sich - mit Ausnahme von Vietnam - um "politische Pulverfaßgegenden" handelt. Thailand geht denn auch davon aus, daß das Projekt nach Ban Houei Sai als typischer "Subversionskorridor" zu verstehen sei. In jedem Fall erhalten die Chinesen Einflußmöglichkeiten in solchen südostasiatischen Anliegerstaaten, bei denen sie - in Form von "politischen Straßen" - einen "Fuß zwischen den Angeln" haben. Vor allem werden die Regierungen solcher Länder stets daran erinnert, sich mit der Sowjetunion nicht auf allzu intensive Beziehungen einzulassen.

4. Hier ist nun bereits jenes Motiv angedeutet, das in den letzten Jahren für Peking wohl am meisten Gewicht erlangt haben dürfte, nämlich das Bestreben, gewisse Ambitionen Hanoi in den südostasiatischen Nachbarländern zu kontern, die ja letztlich auch der Sowjetunion in die Tasche arbeiten könnten.

Wie kommt es nämlich, daß der Südosten des Königreiches hauptsächlich von "vietnamesischen" Wegen (Ho-Chi-Minh-Pfad!) durchzogen ist, während die Chinesen genau am anderen Ende, nämlich im Nordwesten und Norden ihr Straßensystem ausgelegt haben? Handelt es sich hier also nur um einen bloßen optischen Zufall oder um bewußte chinesische "Symmetrie-Politik"?

Auch die Laoten selbst scheinen in solchen "Balancebildern" zu denken: Während in Regierungskreisen in Vientiane z.B. immer wieder die Klage zu hören war, daß die Vietnamesen zu weitgehend von ostlaotischem Gebiet Besitz ergriffen, wurde die chinesische Präsenz stets stillschweigend geduldet. Auch der vietnamesische Straßenbau in Laos (oben 1/3) scheint in Vientiane Unwillen zu erregen, ohne daß man freilich etwas dagegen unternehmen könnte. Immerhin sollen die Laoten - hier ganz im Einvernehmen mit Peking - stets vietnamesische Vorschläge, bei Muong Kaoua eine Brücke über den Ou-Fluß zu schlagen, zurückgewiesen haben. Eine Brücke, die den chinesischen Einflußbereich mit der nordvietnamesischen Einflußzone verbände, wäre so ungefähr das letzte, was die Chinesen sich wünschen könnten (21). Ist also die fehlende Brücke über den Ou-Fluß so etwas wie ein Symbol für den Mangel an Verständigungswillen zwischen Peking und Hanoi in der Laos-Frage?

III. Der Abzug aller chinesischen Pioniertruppen aus Laos und die chinesische Interessenlage

Die chinesischen Pioniertruppen waren bereits 1973 zum Teil abgezogen worden. Nach Art. 4 des Waffenstillstandsabkommens zwischen der Regierung in Vientiane und dem Pathet Lao vom 21. Februar 1973 hatten sich ja eigentlich alle ausländischen Truppen innerhalb von 60 Tagen nach Bildung der Provisorischen Regierung der Nationalen Einheit und des Nationalen Politischen Konsultativrates aus Laos zurückzuziehen, d.h. also bereits bis zum 4. Juni 1973.

Gleichwohl verließen nicht alle Pioniere das Land, sondern bauten an verschiedenen Teilstrecken weiter.

Nicht zuletzt aus diesem Grund kam es am 16.1.1975 zur Vereinbarung zwischen den beiden laotischen Teilen über den Abzug aller ausländischen Militärpersonals aus dem Lande. In der Vereinbarung hieß es, daß die beiden Seiten zwecks Durchführung der Bestimmungen des Abkommens von Vientiane und seines Protokolls und zwecks Verteidigung und Realisierung der unverletzlichen und fundamentalen Rechte auf Unabhängigkeit, Souveränität, Vereinigung und territoriale Integrität des Landes Vereinbarungen unterzeichnet hätten

- über den Abzug von Truppen, Militärpersonal und militärischen sowie halb-militärischen Einrichtungen fremder Länder aus Laos,
- über die Auflösung von Sondereinheiten, die von fremden Ländern organisiert und bewaffnet wurden,
- über die Liquidierung von Stützpunkten der Sondereinheiten und
- über die Aufhebung militärischer Verbindungen fremder

Länder nach Laos (22).

Am 27.12.1974 bereits hatte die in Luang Prabang stationierte "Kommission der Laotischen Patriotischen Streitkräfte für die Einhaltung des Vientiane-Abkommens" ein Abschiedessen für die letzte Gruppe von Chinesen gegeben, die den "laotischen-patriotischen Streitkräften geholfen hatten, Materialien nach Luang Prabang zu transportieren" (23).

Am 28.1.1975 verkündete dann die "Provisorische Regierung der Nationalen Einheit von Laos" - offensichtlich um zu beweisen, daß sie nun "ganz auf eigenen Beinen steht" - offiziell das "politische Programm für den Aufbau von Laos zu einem friedlichen, unabhängigen, neutralen, demokratischen, vereinigten und erfolgreichen Land" (24).

Die VR China zeigt sich mit dieser Entwicklung zufrieden. Ihre Interessen in Laos waren ja immer schon auf zwei kritische Punkte gerichtet, nämlich auf die Neutralität des Landes sowie auf die Bildung einer Koalitionsregierung.

Beide Ziele werden mit dem Vientianer Abkommen von 1973 zumindest formell erreicht.

Obwohl Peking zu Souvanna Phouma immer schon ein etwas gebrochenes Verhältnis unterhalten hatte, hat es doch nach Unterzeichnung dieses Abkommens damit begonnen, seine Regierung wieder tatkräftig zu unterstützen. Dies zeigt eine auffällige Häufung von Verträgen zwischen Vientiane und Peking gerade in den letzten Monaten:

- Am 27.8.1974 kam es zu einem Abkommen über den zivilen Luftverkehr (25), demzufolge die laotische Fluggesellschaft dreimal wöchentlich auf der Strecke zwischen Vientiane, Hanoi und Canton operieren wird (26).

- Außerdem bot China den Laoten ein Ausbildungsprogramm für Techniker in der Volksrepublik an (27).

- 20.10.1974: Abkommen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Post- und Fernmeldewesens (28).

- 10.1.1975: Protokoll zum Luftfahrtabkommen, betreffend gegenseitige technische Dienstleistungen (29).

- 17.1.1975: Protokolle zum Abkommen über wirtschaftlich-technische Zusammenarbeit, betreffend:

- a) Wohngebäude in Luang Prabang
- b) Straßenbauprojekte in Nordlaos und Luang Prabang
- c) Arbeitsbedingungen und Lebensstandard der chinesischen Arbeiter (30).

- 17.1.1975: Im Rahmen des Protokolls über wirtschaftlich-technische Zusammenarbeit stellt China einen Kredit von 50 Mio Yuan zur Verfügung (= 22 Mio. US\$) (31).

- 5.2.1975: Handelsabkommen (32).

Wie aus dem Protokoll vom 15.1.1975 indirekt hervorgeht, werden auch weiterhin chinesische Straßenbauer in Laos tätig sein. Wahrscheinlich aber handelt es sich nicht mehr um Militärpersonal.

Auch auf anderen Gebieten wird die Hilfe Chinas für Laos verstärkt: Am 18. Juli 1974 beispielsweise traf ein chinesisches Medizinteam in Vientiane ein, um Ministerpräsident Souvanna Phouma medizinisch zu behandeln (33). Hiermit setzte China eine alte "Personaldiplomatie" fort: Auch Sukarno war ein spezieller Freundschaftsbeweis der Chinesen - eine Zeitlang

von chinesischen Medizinern behandelt worden. Ebenso hatte Mao Tse-tung seinem alten Bekannten Edgar Snow ärztliche Hilfe zuteil werden lassen, die seinerzeit allerdings zu spät kam.

Mit all diesen Aktionen zeigt China seine Befriedigung über

den neuen Zustand in Laos, der durch die Neutralisierung des Landes und vor allem durch das Zustandekommen der Koalitionsregierung (es ist die dritte ihrer Art) gekennzeichnet ist. China tritt m.a.W. für den Status quo ein. In diesem Sinne muß auch die "Straßendiplomatie" gegenüber Hanoi gedeutet werden.

- 1) Abgedruckt in "Verträge der Volksrepublik China mit anderen Staaten" Bd. XII/4 der Schriften des Instituts für Asienkunde in Hamburg, Wiesbaden 1968, S.234 f.
- 2) JMJP, 17.4.1963, S.3: vgl. auch das Dank-Telegramm des laotischen Premierministers an Chou En-lai anlässlich der Fertigstellung der Verkehrsstraße vom 1.6.1963 in Vertragssammlung, a.a.O., S.236.
- 3) So das Gemeinsame Pressecommuniqué vom 4.12.1962, abgedruckt in Vertragssammlung, S.217 f. Zur Provinzeinteilung vgl. die Karte in C.a., Mai 1974, S.251).
- 4) FEER, 21.2.1975, S.31.
- 5) FEER, ebd.
- 6) CSM, 27.9.1974.
- 7) Näheres dazu C.a.1973/2, S.68; DSM, 27.9.1974 spricht von 14 -15.000 chinesischen Pioniertruppen, die an den Straßen bauten.
- 8) C.a.1972/11 - Ü 29 mit Nachweisen.
- 9) FEER, 21.2.1975, S.32.
- 10) Dazu C.a. 1974/3 - Ü 17
- 11) Näheres dazu FEER, 21.2.1975, S.33.
- 12) FEER, 21.2.1975, S.33.
- 13) Ebd., S.33.
- 14) Dazu FEER, 6.8.1973, S.18.
- 15) FEER, 19.8.1972, S.23.
- 16) Näheres dazu C.a. März 1973, S.60 ff.
- 17) Ebd.
- 18) Ebd.
- 19) Abgedruckt in C.a. 1973, S.96 f.
- 20) Näheres dazu C.a.1973/6 - Ü 14.
- 21) So FEER, 21.2.1975, S.32.
- 22) NCNA, 17.1.1975.
- 23) NCNA, 27.12.1974.
- 24) NCNA, 2.2.1975.
- 25) NCNA, 17.8.1974.
- 26) NCNA, 27.8.1974.
- 27) IHT, 3.8.1974.
- 28) NCNA, 20.11.1974.
- 29) NCNA, 11.1.1975.
- 30) SWB W 812, 5.2.1975.
- 31) SWB, 4837, 22.2.1975.
- 32) NCNA, 19.7.1974.