

## KATALOG DER CHINESISCHEN SEEHÄFEN

Rüdiger Machetzki

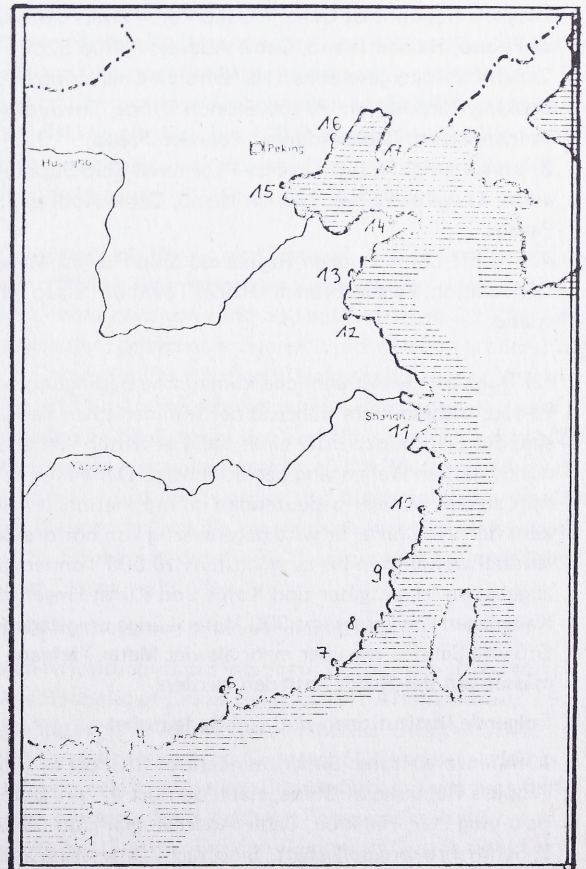
Die VR China hat im Vorjahr ein Nachschlagewerk unter dem Titel "Allgemeine Bedingungen in Chinas Seehäfen" (Chung-kuo hai-kang kai-k'uang) veröffentlicht, das die Entstehungsgeschichte, die gegenwärtigen Lade- und Entladebedingungen, den allgemeinen Zustand und die Organisation von siebzehn chinesischen Seehäfen beschreibt. Ferner enthält das Werk fünf Anhänge, die sich mit den Bestimmungen für den Aufenthalt ausländischer Schiffe in chinesischen Häfen befassen und Einzelheiten über das Durchfahren chinesischer Wasserstraßen wiedergeben (1). Im Vorwort des Werkes heißt es: "Um den Entwicklungsnotwendigkeiten des Außenhandelstransportes gerecht zu werden und um internationalen Handels- und Seefahrtsinstitutionen der verschiedenen Länder das Verständnis der allgerneinen Bedingungen in Chinas Häfen zu erleichtern, ist dieses Buch Chung-kuo hai-kang kai-k'uang besonders zu Nachschlagezwecken für Geschäftsabwicklungen geschrieben worden".

Ogbleich CHINA aktuell bereits im Januar 1975 einen Bericht zum Thema Seeverkehr veröffentlicht hat (2), erscheint es aus diesem Grund angebracht, anhand des Nachschlagewerkes und zusätzlicher neuer Informationen eine weitere gestraffte Beschreibung der chinesischen Hafenstädte und ihrer Verkehrsbedingungen vorzunehmen. Die siebzehn Seehäfen, in denen jährlich mehr als 10 000 Schiffe aus über vierzig Ländern anlegen, sind von Süden nach Norden in der folgenden Karte ihrer Nummer nach eingezeichnet:

- (1) Pa-suo (19°06' N., 108°36,8' O.) an der Westküste der Insel Hainan;
- (2) Hai-k'ou (20°01,2' N., 110°16,1' O.) an der Nordspitze der Insel Hainan und der Durchfahrtsenge der Ch'üing-chou-Straße gegenüber der Halbinsel Liu-chou, Provinz Kuangtung;
- (3) Pei-hai (21°29' N., 109°06' O.) im Osten der Autonomen Region Kuangsi;
- (4) Chan-chiang - auch Tsamkong genannt - (21°11,2' N., 110°24,3' O.) am nordöstlichen Ende der Liu-chou-Halbinsel, Provinz Kuangtung;
- (5) Huang-p'ü - auch Whampoa genannt - (23°05,9' N., 113°26,2' O.) im Mündungsdelta des Perflusses, rund 25 km südöstlich von Canton;
- (6) Canton (23°06,5' N., 113°14,5' O.) am Zusammenfluß des Perflusses mit dem Tung-chiang und dem Pei-chiang;
- (7) Shan-t'ou - auch Swatow genannt - (23°21,2' N., 116°40,3' O.) im östlichen Teil der Provinz Kuangtung;
- (8) Hsia-men - auch Amoy genannt - (24°26,8' N., 108°04,1' O.) auf der Festlandseite der Formosa-Straße im Mündungsdelta des Chiu-lung-chiang, Provinz Fukien;
- (9) Fu-chou - auch Foochow genannt - (25°59,1' N., 119°26,8' O.) im Mündungsdelta des Min-chiang, nörd-

liches Fukien;

- (10) Wen-chou - auch Wenchow genannt - (28°01,6' N., 120°39,3' O.) im Mündungsdelta des Ou-chiang, Südosten der Provinz Chekiang;
- (11) Shanghai (31°14,3' N., 121°29' O.) am Huang-p'ü (Whangpoo)-Fluß südlich des Mündungsdeltas des Yangtzechiang;
- (12) Lien-yün-kang (34°44,5' N., 119°27,5' O.) im Norden der Provinz Kiangsu;
- (13) Ch'ing-tao - auch Tsingtao genannt - (36°05,6' N., 120°19,1' O.) an der Bucht von Chiao-chou (Kiaochow), Südküste der Shantung-Halbinsel;
- (14) Yen-t'ai (37°32,9' N., 121°23,8' O.) an der Nordküste der Shantung-Halbinsel;
- (15) Tientsin (39°07,5' N., 117°11,6' O.) an der Nordseite der Hai-ho-Mündung in die Po-hai-Bucht;
- (16) Ch'in-huang-tao (39°54,6' N., 119°37' O.) im Nordosten der Provinz Hopei, Po-hai-Bucht;
- (17) Ta-lien - auch Lü-ta genannt - (38°55,7' N., 121°39,5' O.) an der Südspitze der Liao-tung-Halbinsel, Provinz Liaoning.



(1) Der Hafen von Pa-suo wurde ursprünglich während des Japanisch-Chinesischen Krieges durch Japan angelegt, um die ausgedehnten Erzvorkommen auf der Insel Hainan nutzen zu können. Nach 1957 hat die VR China den weiteren Ausbau des Hafens entscheidend vorangetrieben und seine Umschlagkapazität vervielfacht. Neben der Erzverladung sind vor allem Kohle, Zement, Bauholz und Getreide von Bedeutung. Pa-suo ist also in erster Linie ein Massengüterhafen. Dementsprechend kann er bei Flut (Gezeitenunterschied bis zu zwei Metern) von Schiffen mit einem Tiefgang von neun Metern und 17 000 Tonnen angelaufen und verlassen werden. Es stehen Hafenschlepper mit einer Schleppkraft bis zu 650 PS bereit. Gegenwärtig werden mehr als 200 ausländische Schiffe jährlich be- und entladen. Dennoch, obgleich der Hafen durch zwei Wellenbrecher von zusammen über einem Kilometer Länge geschützt wird, ist der Verkehr vor allem während der Sommerzeit (Juni-Oktober) des öfteren durch tropische Taifune beeinträchtigt.

Die Kaianlagen von Pa-suo - Gesamtlänge 600 Meter - sind nur teilweise mechanisiert. Fest installierte Ladevorrichtungen beschränken sich auf die Erzverladung. Ansonsten stehen bewegliche Hebemaschinen mit einer Hebekraft bis zu 23 t zur Verfügung. Es sind zwar innerhalb des Hafengeländes Verladegeleise von rund 3 Kilometer Länge verlegt, aber Pa-suo verfügt nur über Eisenbahnstichverbindungen auf der Insel Hainan selbst. Es besteht keine direkte Verbindung zu den wirtschaftlichen Zentren des südlichen Festlandes. Allein diese Tatsache weist darauf hin, daß es sich bei Pa-suo in erster Linie um einen Verlade- und Ausfuhrhafen handelt.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Pa-suo, People's Republic of China, Pa-suo Port Affairs Bureau, Town of Pa-suo, Hainan Island, Cable Address Pa-suo 3263;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Pa-suo Branch Office, Town of Pa-suo, Hainan Island, Cable Address: Penivico Pasuo;
3. Versorgung: Pa-suo Foreign-Registered Ship Supply Corporation, Town of Pa-suo, Hainan Island, Cable Address: Supco Pasuo;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Pa-suo Branch Office, Town of Pa-suo, Hainan Island.

(2) Hai-k'ou - weist ähnliche klimatische Bedingungen auf wie Pa-suo. Insbesondere während der sommerlichen Taifunzeit sind die Liegeplätze trotz eines 1954 gebauten Wellenbrechers durch starken Wellengang beeinträchtigt. Der Hafen selbst gehört zu den weniger bedeutenden im internationalen Seeverkehr der VR China. Er wird gegenwärtig von nur dreißig ausländischen Schiffen bis zu höchstens 10 000 Tonnen jährlich angelaufen. Hauptgüter sind Kohle und Kunstdünger, die an Kaianlagen von insgesamt 300 Meter Länge umgeladen werden. Größere Schiffe, die über mehr als vier Meter Tiefgang verfügen, müssen auf der Reede entladen werden.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Hai-k'ou, People's Republic of China, Hai-k'ou Port Affairs Bureau, Hsiu-ying Pier, Hai-k'ou, Cable Address: Hai-k'ou 0043;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship

Broking Corporation, Hai-k'ou Branch Office, Hsiu-ying Pier, Hai-k'ou, Cable Address: Penavico Haikow;

3. Versorgung: Hai-k'ou Foreign-Registered Ship Supply Corporation, Yueh-chin Road, Hai-k'ou, Cable Address: Supco Haikow;

4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Hai-k'ou Branch Office, Hsiu-ying Pier, Hai-k'ou.

(3) Pei-hai ist aufgrund seiner geographischen Lage trotz einer sommerlichen Taifunzeit nur geringen Störungen im Güterumschlag ausgesetzt. Allerdings beträgt der Gezeitenunterschied in Extremfällen bis zu vier Metern. Der Hafen selbst war bis 1953 ein reiner Naturhafen. Er wurde erst 1953-57 ausgebaut und teilmechanisiert. Mit dreißig ausländischen Schiffen von höchstens 15 000 Tonnen jährlich gehört Pei-hai zu den weniger bedeutenden Außenhandelshäfen. Hauptumschlagsgüter sind Erze, Kohle, Kunstdünger, Getreide und andere Agrarprodukte. Schiffe mit mehr als vier Metern Tiefgang müssen auf der Reede abgefertigt werden. Kleineren Schiffen stehen insgesamt 500 Meter Kaianlagen zur Verfügung, die mit Kranverladung bis zu 15 Tonnen Hebekraft versehen sind. Der Hafen dient zusätzlich als Schutzankerplatz bei Taifungefahr.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Pei-hai, People's Republic of China, Pei-hai Port Affairs Bureau, 47 Hai-chiao Highway, Pei-hai;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Pei-hai Branch Office, Hsi-kang-k'ou, Pei-hai, Cable Address: Penavico Pakhoi
3. China Foreign-Registered Ship Management Corporation, Pei-hai Branch Office, 47 Hai-chiao Highway, Pei-hai. Frischwasser- und Proviantversorgung ist möglich.

(4) Der Hafen von Chan-chiang (Tsamkong) ist wie alle südchinesischen Häfen während der Taifunzeit (Juli-November) teilweise in seinem Güterumschlag beeinträchtigt. Er dient jedoch auch als Schutzankerplatz bei Taifungefahr. Ursprünglich war die Stadt als Canton Bay bekannt und wurde 1838 von Frankreich als sogenanntes Pachtgebiet annektiert. Seit den fünfziger Jahren wurde Chan-chiang zu einem der größten Seehäfen der VR China ausgebaut und gilt heute als derjenige Hafen, den die Volksrepublik gleichsam als Schaustück ihrer Aufbauleistung versteht. Chan-chiang verfügt über sechs Tiefwasserbecken für Schiffe mit einem Tiefgang bis zu zehn Metern, und im August 1974 wurde ein neues Hafenbecken fertiggestellt, das bei Flut Öltanker der 50 000 t-Klasse aufnehmen kann. Gegenwärtig laufen die Ausbaggerungsarbeiten an der Fahrrinne weiter, um die Einfahrt auch bei Niedrigwasser zu ermöglichen (3). Die jährlich mehr als 200 ausländischen Schiffe können an Kaianlagen mit einer Wasserfrontlänge von 1700 Metern abgefertigt werden, die einen für chinesische Hafenverhältnisse hohen Mechanisierungsgrad aufweisen. Es stehen 14 Hafenschlepper bis zu 1200 PS bereit. Hauptumschlagsgüter sind neben Erdöl vor allem Erze, Kunstdünger und Stückgüter. Annähernd vierzig Kilometer Gleisanlagen sind innerhalb des Hafengeländes verlegt, und die Stadt verfügt über einen nationalen Eisenbahnananschluß.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Chan-chiang,

- People's Republic of China, Chan-chiang Port Affairs Bureau, 1 Jen-min Highway, Chan-chiang, Cable Address: Chan-chiang 9054;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Chan-chiang Branch Office, 6 Jen-min Highway, Chan-chiang, Cable Address: Penavico Tsamkong
3. Versorgung: Chan-chiang Foreign Registered Ship Supply Corporation, 10 Jen-min Highway, Chan-chiang, Cable Address: Supco Tsamkong;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Chan-chiang Branch Office, 1 Jen-min Highway, Chan-chiang;
5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Chan-chiang Branch Office, 1 Jen-min Highway, Chan-chiang, Cable Address: Chimbusco Tsamkong.

(5) Der Hafen von Huang-p'u (Whampoa) wurde erstmals 1937 ausgebaut und bis 1945 als japanische Logistikbasis in China verwandt. Während der fünfziger Jahre wurden neue Kaianlagen hinzugefügt und die Fahrwasserrinnen wesentlich vertieft, so daß der Hafen heute zu den bedeutendsten der Volksrepublik zählt. Hauptumschlagsgüter sind Kohle, Kunstdünger, Getreide, Erze, Maschinen, Stückgüter. Zusätzlich verfügt Whampoa über einen Passagier-Terminal. Sieben Tiefwasserbecken mit Kaianlagen von über 1500 m Länge dienen der Abfertigung von Schiffen bis zu neun Meter Tiefgang. Schiffe mit größerem Tiefgang müssen näher der Mündung des Perflußdeltas bis zu 100 km flußabwärts auf der Reede teilentladen werden. Whampoa wird gegenwärtig von mehr als 1000 ausländischen Schiffen bis zu 30.000 t jährlich angelaufen. Die Be- und Entladearbeiten erfolgen größtenteils mechanisiert, wobei Kräne mit einer Hebekraft bis zu 30 t eingesetzt werden. Mehr als 20 km Gleisanlagen sind innerhalb des Hafengeländes verlegt. Darüber hinaus verfügt der Hafen über einen nationalen Eisenbahnanschluß durch das südliche Wirtschaftszentrum Canton. Überhaupt nimmt Whampoa gegenüber Canton die Stellung eines Vorhafens ein, die sich in etwa mit der Position Bremerhavens gegenüber Bremen vergleichen ließe.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Whampoa, People's Republic of China, Whampoa Port Affairs Bureau, Whampoa, Canton, Cable Address: Whampoa 5300;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Canton Branch Office, Whampoa, Canton, Cable Address: Penavico Whampoa;
3. Versorgung: Whampoa Foreign-Registered Ship Supply Corporation, Whampoa, Canton, Cable Address: Supco Whampoa;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Whampoa Branch Office, Whampoa, Canton;
5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Whampoa Branch Office, Whampoa, Canton, Cable Address: Chimbusco Whampoa.

(6) Der Hafen von Canton bildet zusammen mit dem Vorhafen von Whampoa eine Güterumschlagseinheit. Das südchinesische Wirtschaftszentrum Canton stellt den ältesten Außenhandelsplatz Chinas dar, eine Tradition, die sich u.a. auch in den berühmten Cantoner Frühjahrs- und Herbstexportmessen fortsetzt. Bereits im achten Jahrhundert segelten von hier chinesische Schiffe nach Süd- und Westasien sowie in den arabisch-afrikani-

schen Raum. Umgekehrt galt Canton als das kommerzielle Tor ins chinesische Kaiserreich. Lange Zeit vor den Portugiesen und anderen europäischen Nationen bestanden enge Kontakte zu arabischen Kaufleuten. Erst nach 1840, nach Ende des sogenannten Opiumkrieges, und durch den Vertrag von Nanking verlor Canton seine Monopolstellung im Chinahandel. Damals erzwang Großbritannien die Öffnung von fünf sogenannten Vertragshäfen, denen im Laufe der folgenden Jahrzehnte eine ständig größere Zahl angereicht wurde. Dennoch hat der Doppelhafen Canton-Whampoa auch in der Gegenwart seine Position als einer der wichtigsten Seehäfen der VR China beibehalten (4). Die Kaianlagen wurden wesentlich ausgebaut und die Fahrwasserrinnen vertieft, so daß gegenwärtig Schiffe bis zu sechs Meter Tiefgang direkt in den eigentlichen Hafen von Canton einfahren können. Dort stehen fünf Hafenbecken mit einer Flußfrontlänge von 2600 Meter zur Verfügung. Der Hafen ist nur teilmechanisiert mit Krananlagen, deren Hebekraft bis zu 15 t reicht.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Canton, People's Republic of China, 30 Yen-chiang First Road, Canton, Canton Port Affairs Bureau, 185 Ch'ang-t'i, Canton, Cable Address: Canton 0057;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Canton Branch Office, 20 Fu-hsing Road, Shameen, Canton, Cable Address: Supco Conchow.

Neben Shanghai, Ta-lien und Tientsin ist Canton während der letzten Jahre zu einem der führenden Zentren der chinesischen Schiffbauindustrie herangewachsen. Erst im März dieses Jahres wurde in Zusammenarbeit mit der Shanghaier Hutung-Werft und Cantoner Maschinenfabriken ein Schiffsdiesel mit 12 000 PS als Prototyp gebaut, der mit zehn Metern Höhe und knapp vier Metern Breite ein Gewicht von rund 450 t aufweist und im zukünftigen Cantoner Schiffsbau verwandt werden soll (5). Ferner verfügt Canton über Möglichkeiten zur Schiffsreparatur, die im Bedarfsfall auch den über 400 ausländischen Schiffen jährlich offenstehen. Hauptumschlagsgüter sind neben Getreide und Kunstdünger vor allem Salz und Stückgüter.

(7) Der Hafen von Shan-t'ou (Swatow) - durch den Vertrag von Tientsin 1858 als internationaler Vertragshafen zwangsweise geöffnet - wird zwar von rund 500 ausländischen Schiffen jährlich angelaufen, gehört aber dennoch nicht zu den großen Häfen der VR China. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu vier Metern können bei Flut an den schwimmenden Piers anlegen. In der Zeit von Januar bis April ist der Verkehr des öfteren durch länger anhaltenden Nebel beeinträchtigt. Der Mechanisierungszustand des Hafens ist relativ gering und beschränkt sich vor allem auf den Massengüterbereich wie Kunstdünger und nichtmetallische Erze. Swatow ist durch eine Passagierschifflinie mit Singapur und Penang verbunden.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Swatow, People's Republic of China, Swatow Port Affairs Bureau, 16 Shang-p'ing Road, Swatow, Cable Address: Swatow 2156;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Swatow Branch Office, Tung-fang-hung Highway, Swatow, Cable Address: Penavico Swatow;
3. Versorgung: Swatow Foreign-Registered Ship Supply Cor-

poration, Port of Swatow, Cable Address: Supco Swatow;  
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Swatow Branch Office, Port of Swatow.

(8) Der Hafen von Hsia-men (Amoy) ist während der Zeit Juli-September des öfteren durch Taifune beeinträchtigt und weist beträchtliche Gezeitenunterschiede auf (Springflut 6,2m und Nippflut 5,15m innerhalb des Hafens). Amoy ist bereits seit dem 14. Jahrhundert als Handelshafen bekannt und gehörte zu den ersten fünf Vertragshäfen, die nach dem Opiumkrieg für den europäischen Handel geöffnet werden mußten. Die Volksrepublik hat den Hafen ausgebaut und die Stadt Amoy, die auf der gleichnamigen Küsteninsel liegt, durch zwei Dämme mit dem Festland verbunden. Amoy verfügt heute über einen Eisenbahnanschluß. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu sieben Metern können direkt an den Kaianlagen abgefertigt werden. Größere Schiffe werden auf der Reede be- und entladen. Der Hafen ist teilmechanisiert, gehört aber nicht zu den bedeutendsten der VR China, da selbst Schiffe der 10.000 t-Klasse nur bei Flut ein- oder auslaufen können. Ausländische Schiffe dürfen in der Regel nur bei Tageslicht einlaufen.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Amoy, People's Republic of China, Amoy Port Affairs Bureau, 7 Hai-hou Road, Amoy, Fukien Province;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Amoy Branch Office, 7 Hai-hou Road, Amoy, Fukien Province, Cable Address: Penavico Amoy;
3. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Amoy Branch Office, 7 Hai-hou Road, Amoy, Fukien Province.

(9) Der Hafen von Fu-chow (Foochow) besteht aus den beiden Teilen Fu-chow und Ma-wei. Ma-wei ist der eigentliche Tiefwasserhafen. Es steht nur eine Kaianlage für Schiffe mit einem Tiefgang bis zu sieben Metern zur Verfügung. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu neun Metern können auf der Reede ent- und beladen werden. Von Juli bis Oktober ist der Verkehr durch Taifune beeinträchtigt. Der Hafen selbst ist nur teilmechanisiert, besitzt aber einen nationalen Eisenbahnanschluß.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Foochow, People's Republic of China, Foochow Port Affairs Bureau, 79 Chieh-fang West Road, Foochow;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Foochow Branch Office, 79 Chieh-fang West Road, Foochow, Cable Address: Penavico Foochow;
3. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Foochow Branch Office, Ma-wei, Foochow. Frischwasser und Proviant können in Foochow erworben werden.

(10) Wen-chow (Wenchow) wurde erstmals 1876 für den Europhandel geöffnet. Bis in die fünfziger Jahre hinein war der Hafen jedoch weitgehend unmechanisiert und besaß nur eine geringe Kapazität. Seither sind die Kaianlagen auf eine Länge von 560 Metern ausgebaut und teilmechanisiert worden. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu sechs Metern können direkt anlegen. Größere Schiffe werden auf der Reede abgefertigt. Hauptumschlagsgüter sind Getreide, Kohle, Stahl, Bauholz, Kunstdünger, Erze und Agrarprodukte. Wenchow ist vor allem ein Massengüter-

terhafen.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Wen-chow, People's Republic of China, 272 Shang-an Road, Wen-chow, Wen-chow Port Affairs Bureau, Shuo-men, Wen-chow;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Wen-chow Branch Office, Chen-hua Pier, Chupai Road, Wen-chow, Cable Address: Penavico Wenchow;
3. Versorgung: Wen-chow Foreign-Registered Ship Supply Corporation, 20 Ts'ang-hou Street, Wen-chow, Cable Address: Supco Wenchow;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Wen-chow Branch Office, Chen-hua Pier, Chupai Road, Wen-chow.

(11) Shanghai, in der wirtschaftsgeographisch zentralen Position des unteren Yangtze-Beckens und des Ostchinesischen Meeres gelegen, ist heute die Metropole einer Region, die bereits seit der Sungzeit (10.-13. Jahrhundert) als wirtschaftliche Zentrum des chinesischen Kaiserreiches galt und zum "politischen" Norden des Landes (Peking) in einer mehr oder weniger ständigen Rivalität stand. Die Stadt Shanghai selbst - nach 1840 aus einem Fischerdorf zu einem Vertragshafen zwangsweise geöffnet - ist in ihrer geschichtlichen Entwicklung teilweise mit Hongkong vergleichbar. Ihr gewaltiges Wachstum während der letzten 100 Jahre ist vor allem auf westliche und chinesische industrielle wie kommerzielle Einflüsse zurückzuführen. Die offizielle chinesische Version verlautet: "Shanghai wurde zum imperialistischen Brückenkopf, um politische, wirtschaftliche und kulturelle Aggressionen gegen China zu starten, und zu einem guten Jagdgrund für imperialistische Abenteurer"

(6). Shanghai bildete sich zum führenden industriellen, kommerziellen und technischen Zentrum des modernen China heraus. Diese Rolle als "Schrittmacher" der nationalen Entwicklung hat sich in der VR China eher verstärkt als geschwächt. "Als Chinas größte industrielle Metropole hat Shanghai die Vollbeschäftigung erreicht, ebenso wie andere Städte in China. 3 Millionen der 5,7 Millionen Menschen in der eigentlichen Stadt arbeiten in Fabriken sowie anderen Unternehmen und Regierungseinrichtungen... In Shanghai steht uns jährlich eine neue Arbeitskraft von rund 200.000 Menschen zur Verfügung"

(7). Die Stadt ist nicht nur führend in solchen Industriezweigen wie der Textil- und Leichtindustrie, sondern auch in der Elektronikindustrie und im Schiffsbau. Darüber hinaus bildet sie das große Verkehrskreuz Zentralchinas. Sie ist einer der wichtigen Eisenbahnknotenpunkte des Landes und der große Umschlagplatz zwischen dem Seeverkehr und dem Binnenschiffsverkehr auf dem Yangtze-Becken, der entscheidenden West-Ost-Wasserader der VR China. Nicht nur ist der Yangtze-Becken weit hinauf bis in das schwerindustrielle Revier von Wuhan für kleinere Seeschiffe befahrbar. Er stellt auch die Hauptverbindung in die reiche 100-Millionen-Provinz Szechuan dar. Seit 1950 hat sich der Verkehr auf dem Strom vervielfacht, und während der letzten Jahre sind eine Reihe von Spezialhäfen sowie 271 kleinere Allzweckhäfen und Umladestellen neu erbaut worden.

Ein besonderes Beispiel ist die alte Hauptstadt Nanking, die auch mit Seeschiffen zu erreichen ist. Der Nankinger Hafen bewältigt heute 90% seines Umschlages mechanisch und ist mit einem voll mechanisierten Massengüterkai ausgestattet (8). Gleichzeitig wurde im letzten Jahr ein rund 1000 km langes

Stromstück im Mittellauf des Yangtzekiang mit elektrischen Flußverkehrszeichen ausgeleuchtet und in der Fahrrinne vertieft, so daß heute Schiffe der 3000-t-Klasse tags und nachts bis nach Szechuan hinauffahren können(9).

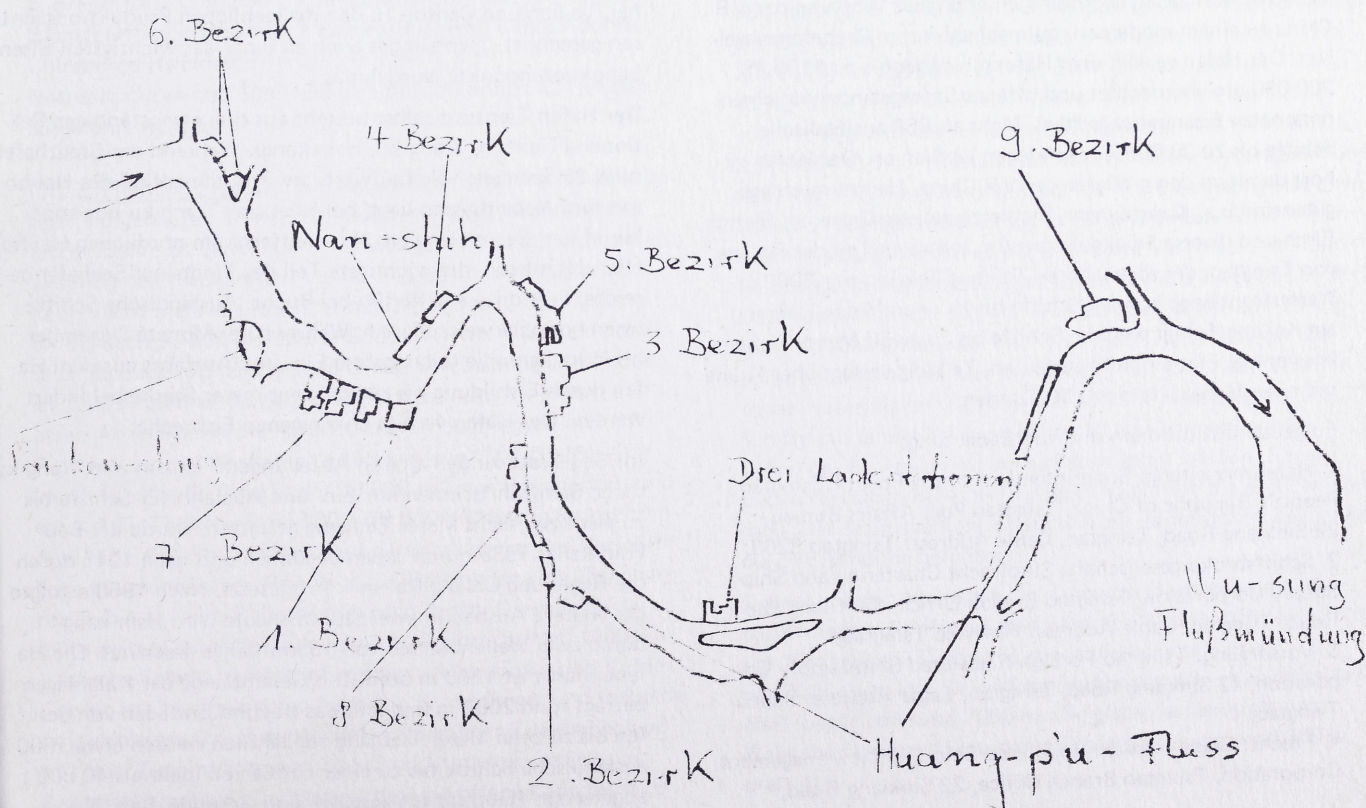
Unter den oben geschilderten Bedingungen ist es nicht verwunderlich, wenn der Hafen von Shanghai mit weitem Abstand der größte der VR China ist und in den letzten Jahren Steigerungsraten des Wassergüterverkehrs von jährlich bis zu 12 % aufzuweisen hat (10). Mehr als drei Viertel aller Arbeiten werden mechanisiert durchgeführt und in einigen Spezialzonen sogar neun Zehntel (11). Hauptumschlagsgüter sind Eisen und Stahl, Getreide, Erze, Kunstdünger, Zement, Öl und Stückgüter. Shanghai selbst ist durch die südliche Yangtzekiang-Schiffahrtsrinne (49,6 Seemeilen) und die Huang-p'u- (Whampoo) Schiffahrtsrinne (33 Seemeilen) mit der See verbunden. Die Nippflut- und Springfluthöhen erreichen bis zu 2,5 m bzw. 4 m. Die Hafenanlagen ziehen sich bis zu 60 km entlang der Schiffahrtsrinnen hin. Es stehen 600 000 qm überdachter Lagerraum und rund 1 000 000 qm offener Lagerraum zur Verfügung. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu neun Metern können direkt an den Kaianlagen festmachen, während größere Schiffe auf der Reede teilentladen werden müssen. Die Leichterflotte des Hafens umfaßt insgesamt eine Tonnage von 50 000 t. Ferner stehen Hafenschlepper bis zu 1100 PS bereit. In vielen Bereichen ist eine direkte Schiff-Bahnverladung gewährleistet. Die Hebekraft der größten Kräne reicht bis zu 100 Tonnen. Neben Tientsin ist Shanghai bisher der einzige chinesische Hafen, in dem sich ein Container-Terminal im Bau befindet. Zudem verfügt die Stadt über das erste chinesische Schwimmdock für 30 000 t-Schiffe.

Aufgrund seiner räumlichen Größe und der Vielfalt des Güterumschlages ist der Hafen von Shanghai in neun "Arbeitsbezirke" und drei "Lade- und Entladestationen" unterteilt, die zusammen über mehr als 10 000 Meter Kaianlagen und zusätzliche 70 Ponton-Ankerplätze verfügen. Vierzehn chinesische Import-Exportgesellschaften und die China National Foreign Trade Transportation Corporation haben dort ihre Zweigbüros eröffnet (12).

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Shanghai, People's Republic of China, 9 Chung-shan East First Road, Shanghai Port Affairs Bureau, 13 Chung-shan East First Road, Shanghai, Cable Address: Shanghai 3396;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Shanghai Branch Office, 13 Chung-shan East First Road, Shanghai, Cable Address: Penavico Shanghai;
3. Versorgung: Shanghai Foreign-Registered Ship Supply Corporation, 33 Chung-shan East First Road, Shanghai, Cable Address: Supco Shanghai;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Shanghai Branch Office, 13 Chung-shan East First Road, Shanghai;
5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Shanghai Branch Office, 13 Chung-shan East First Road, Shanghai, Cable Address: Chimbusco Shanghai.

## Hafen von Shanghai



(12) Der Hafen von Lien-yün-kang wurde 1933 erbaut, mußte aber aufgrund der Kriegs- und Bürgerkriegszerstörungen nach 1950 in zwei Stufen neu ausgebaut werden. Lien-yün-kang, das eine Springfluthöhe von 5,2 Metern und eine Nippfluthöhe von 4,3 Metern aufweist, ist vor allem ein Kohle- und Kunstdüngerhafen. Trotz der rund 400 ausländischen Schiffe, die jährlich den Hafen anlaufen, gehört Lien-yün-kang nicht zur ersten Kategorie der chinesischen Seehäfen. Schiffe mit mehr als fünf Meter Tiefgang können nur bei Flut ein- und auslaufen, jedoch ausnahmslos an den 700 m langen Kaianlagen selbst abgefertigt werden. Der Hafen ist teilmechanisiert mit Kränen bis zu 23 Tonnen Hebekraft. Es besteht ein nationaler Eisenbahnschluß.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Lien-yün-kang, People's Republic of China, Lien-yün-kang Port Affairs Bureau, Lien-yün-kang, Kiangsu Province, Cable Address: Lien-yün-kang 3189;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Lien-yün-kang Branch Office, Lien-yün-kang, Kiangsu Province, Cable Address: Penavico Lienyunkong;
3. Versorgung: Lien-yün-kang Foreign-Registered Ship Supply Corporation, 47 Chung-shan Road, Lien-yün-kang, Kiangsu Province;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Lien-yün-kang Branch Office, Lien-yün-kang, Kiangsu Province;
5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Lien-yün-kang Branch Office, Lien-yün-kang, Kiangsu Province, Cable Address: Chimbusco Lienyunkong.

(13) Ch'ing-tao (Tsingtao) wurde nach 1898 als deutsches Pachtgebiet zu einem Seehafen ausgebaut, nach dem ersten Weltkrieg von Japan übernommen und nach 1950 von der VR China zu einem modernen, teilmechanisierten Seehafen erweitert. Der Hafen verfügt über Hafenschlepper bis zu 1100 PS, 200 000 qm überdachtes und offenes Lagergelände und einen nationalen Eisenbahnschluß. Mehr als 900 ausländische Schiffe bis zu 30 000 Tonnen legen jährlich an. Der Hafen gehört damit zu den größeren der VR China. Hauptumschlagsgüter sind u.a. Kunstdünger, Stahlerzeugnisse, Getreide, Fleisch, Fisch und diverse Stückgutarten. Im zentralen Teil des Hafens von Tsingtao, der sogenannten Ta-kang-Sektion mit 3000 m Wasserfrontlänge können Schiffe bis zu neun Meter Tiefgang am Kai abgefertigt werden. Schiffe bis zu zwölf Meter Tiefgang können bei Flut ein- und auslaufen. Ta-kang verfügt über Kräne mit einer Hebekraft bis zu 50 Tonnen.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Tsingtao, People's Republic of China, Tsingtao Port Affairs Bureau, 22 Sinkiang Road, Tsingtao, Cable Address: Tsingtao 3263;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Supply Corporation, Tsingtao Branch Office, 37 Kuang-t'ao Road, Tsingtao, Cable Address: Penavico Tsingtao;
3. Versorgung: Tsingtao Foreign-Registered Ship Supply Corporation, 12 Sinkiang Road, Tsingtao, Cable Address: Supco Tsingtao;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Tsingtao Branch Office, 22 Sinkiang Road,

Tsingtao;

5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Tsingtao Branch Office, 22 Sinkiang Road, Tsingtao, Cable Address: Chimbusco Tsingtao.

(14) Der Hafen von Yen-t'ai verfügt über Kaianlagen von 800 Meter Länge, an denen Schiffe der 5000 t-Klasse anlegen können. Er ist teilmechanisiert mit Kränen, deren Hebekraft bis zu 16 Tonnen reicht. Während der Flut können Schiffe bis zu acht Meter Tiefgang in den Hafen ein- und auslaufen. Yen-t'ai gehört zu den kleineren Seehäfen der VR China.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Yen-t'ai, People's Republic of China, Yen-t'ai Port Affairs Bureau, 23 Hai-kang Road, Yen-t'ai, Cable Address: Yen-t'ai 5300;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Yen-t'ai Branch Office, 23 Hai-kang Road, Yen-t'ai, Cable Address: Penavico Yentai;
3. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Yen-t'ai Branch Office, 23 Hai-kang Road, Yen-t'ai.

(15) Tientsin - u.a. auch als Pekings "Tor zum Meer" bezeichnet (13) - ist zusammen mit Ta-lien (Lü-ta) der wichtigste Hafen Nordchinas. Seit Tientsin 1860 durch den Vertrag von Peking zwangsweise für den Außenhandel geöffnet wurde, hat sich die Stadt immer mehr zu einem der führenden Industriezentren des Landes entwickelt. Allein in den letzten zehn Jahren hat sich der Wert der Industrieproduktion mehr als verdoppelt (2,3-fach). Die Hälfte entfällt allein auf den schwerindustriellen Sektor (14). Aber auch die ölverarbeitenden Industrien und der Schiffsbau haben beträchtlich an Bedeutung zugenommen. Insbesondere im letzteren Bereich wird die Stadt neben Shanghai, Ta-lien und Canton zu den maßgeblichen Produktionszentren gerechnet. Tientsin gilt auch als einer der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte Nordchinas.

Der Hafen Tientsins selbst besteht aus drei eigenständigen Sektionen (Tientsin, T'ang-ku, Hsin-kang). Während der Stadthafen rund 36 Seemeilen flußaufwärts am Zusammenfluß des Hai-ho mit fünf Nebenflüssen liegt, befindet sich T'ang-ku nur annähernd fünf Seemeilen vom Meer entfernt am nördlichen Hai-ho-Ufer. Hsin-kang, der wichtigste Teil des Tientsiner Seehafenbereichs, liegt direkt an der Po-hai-Bucht. Ausländische Schiffe legen normalerweise hier an. Während der Monate Dezember bis März kann die reibungslose Ein- und Ausfahrt aus dem Hafen durch Eisbildung bis zu vier Zentimeter Stärke behindert werden. Der Hafen verfügt über eigenen Eisbrecher.

Im Gegensatz zu den älteren Abteilungen Tientsin und T'ang-ku, deren Schifffahrtsrinnen nur Ein- und Ausfahrt für Schiffe bis zu vier bzw. sechs Meter Tiefgang gestatten, wurde der Bau Hsin-kangs 1939 durch Japan begonnen und nach 1945 durch die Regierung Chiang Kai-shek fortgesetzt. Nach 1950 erfolgte der weitere Ausbau in zwei Stufen. Heute wird Hsin-kang durch zwei Wellenbrecher von 15 km Länge geschützt. Die Hafeneinfahrt ist 1300 m breit. Die Gesamtlänge der Kaianlagen beträgt rund 2000 m und läßt das Be- und Entladen von Schiffen bis zu zehn Meter Tiefgang zu. Jährlich werden etwa 1600 ausländische Schiffe bis zu einer Größe von mehr als 40 000 t abgefertigt. Hauptumschlagsgüter sind Getreide, Salz, Kunst-

dünger, Stahl und Eisen sowie Stückgüter. Ein Container-Terminal befindet sich im Bau. Überhaupt ist der Hafen von Tientsin weitgehend mechanisiert, und rund 30 km Eisenbahngleise innerhalb des Hafengeländes ermöglichen eine direkte Schiff-Eisenbahnverladung.

Die beiden oberen Hafensektionen T'ang-ku und Tientsin sind von Hsin-kang durch eine Schiffsschleuse getrennt, die eine Länge von 180 Metern und eine Breite von 21 Metern aufweist. T'ang-ku verfügt über Kaianlagen mit insgesamt 750 m Länge und kann bis zu fünf Schiffe der 500 t-Klasse gleichzeitig abfertigen. Tientsin selbst ist in erster Linie ein Flußhafen und stellt gleichsam das Anschlußstück für den Güterumschlag von der See- auf die Binnenschifffahrt dar. Der dreiteilige Gesamthafen von Tientsin verfügt über insgesamt 300 000 qm überdachten und offenen Lagerraum. In den wichtigsten Bereichen sind neben anderen mechanisierten Hilfsmitteln Kräne mit einer Hebekraft bis zu 150 Tonnen vorhanden.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Tientsin, People's Republic of China, Tientsin Port Affairs Bureau, Pan-yi Street, Hsin-kang, T'ang-ku, Tientsin, Cable Address: Tientsin Tangku 3263;
  2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Tientsin Branch Office, 23 Chungking Street, Tientsin and Pan-yi Street, Hsin-kang, T'ang-ku, Tientsin, Cable Address: Penavico Tientsin und Penavico Hsinkang;
  3. Versorgung: Tientsin Foreign-Registered Ship Supply Corporation, Hsin-kang, T'ang-ku, Tientsin, Cable Address: Supco Hsinkang;
  4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Tientsin Branch Office, Hsin-kang, T'ang-ku, Tientsin;
  5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Tientsin Branch Office, Hsin-kang, T'ang-ku, Tientsin, Cable Address: Chimbusco Hsinkang.
- Notreparaturen und Schiffsüberholungen können in Tientsin ausgeführt werden.

(16) Ch'in-huang-tao war bis vor wenigen Jahren ein zweitklassiger Kohlenhafen im nordchinesischen Raum. Während der letzten Jahre ist Ch'in-huang-tao weitgehend ausgebaut und im wesentlichen mechanisiert worden. Hauptumschlagsgut ist heute nicht mehr die Kohle, sondern das Erdöl. Ch'in-huang-tao ist nach Ta-lien der zweite Endpunkt, der durch eine direkte Öl-Pipeline mit dem großen Ölfeld von Taching verbunden ist. Diese Pipeline, die seit ihrer Fertigstellung im Herbst 1974 einen Abzweiger in die nordöstlichen Industriegebiete der Provinz Liaoning besitzt, ist 1150 km lang (15). Gleichzeitig wurde ein Kai für Tanker der 30 000 t-Klasse fertiggestellt und ein Kai für Tanker der 50 000 - 70 000 t-Klasse in Bau genommen (16). Ch'in-huang-tao dient damit nicht nur der Verschiffung des chinesischen Rohöls in die Raffinerien von Shanghai, sondern auch dem Rohölexport nach Japan. Diese Tatsache läßt sich u.a. auch daraus ableiten, daß jährlich rund 1000 ausländische Schiffe abgefertigt werden. Neben Erdöl und Kohle werden in Ch'in-huang-tao fernerhin Kunstdünger und Getreide umgeschlagen. Das Hafengelände verfügt über Eisenbahngleise mit einer Gesamtlänge von 50 km und hat einen nationalen Eisenbahnanschluß. Der überdachte und offene Lagerraum ist auf rund 250 000 qm erweitert worden, 500 000 qm Kohlen-

lagerungsgelände nicht eingerechnet. Weiterhin sind Möglichkeiten zur Schiffsüberholung während der letzten Jahre eingerichtet worden.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Ch'in-huang-tao, People's Republic of China, Ch'in-huang-tao Port Affairs Bureau, 94 K'ai-luan Road, Ch'in-huang-tao, Cable Address: Ch'in-huang-tao 2156;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Ch'in-huang-tao Branch Office, 11 Hai-pin Road, Ch'in-huang-tao, Cable Address: Penavico Chinwang-tao;
3. Versorgung: Ch'in-huang-tao Foreign-Registered Ship Supply Corporation, 37 Hai-pin Road, Ch'in-huang-tao, Cable Address: Supco Chinwangtao;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Ch'in-huang-tao Branch Office, 11 Hai-pin Road, Ch'in-huang-tao;
5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Ch'in-huang-tao Branch Office, 94 K'ai-luan Road, Ch'in-huang-tao, Cable Address: Chimbusco Chinwangtao.

(17) Talien, der nördlichste Hafen der VR China und zusammen mit Lü-shun als Doppelstadt auch Lü-ta genannt, ist heute nach Shanghai der zweitgrößte chinesische Hafen. Darüber hinaus stellt Lü-ta, dessen russische und japanische Geschichte als Port Arthur bzw. Dairen bekannt ist, eines der modernsten Industriezentren des gesamten Landes dar. Nach Shanghai verfügt es über die größte Schiffsbauindustrie Chinas und ist ferner bedeutend im Eisenbahn- und Maschinenbau sowie in der Erdölverarbeitenden Industrie und der Leichtindustrie. Zusammen mit leichtindustriellen Gütern stieg daher auch der Güterumschlag der Erdölverarbeitenden Industrie von 1965 28 % auf 1975 70 % (17). Der Hauptanteil der Steigerungsrate des Güterumschlags von bis zu 20 % während der letzten drei Jahre (18) ist vor allem auf das Erdöl zurückzuführen. Talien verfügt über einen direkten Pipeline-Anschluß an das Ölfeld von Taching und hat seine Lagerkapazität auf 96 Hafentanks ausgebaut. Der sonstige überdachte und offene Lagerraum überschreitet 1 Million qm, und rund 100 km Eisenbahngleise innerhalb des Hafengeländes ermöglichen eine direkte Schiff-Eisenbahnverladung. Talien ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im nordostchinesischen Industrieviertel. Acht Zweigstellen der chinesischen Import-Export Gesellschaften sowie eine Zweigstelle der China National Foreign Trade Transportation Corporation unterhalten hier ihre Büros (19). Die zwölf verschiedenen Hafenbecken Taliens sind zu 85 % mechanisiert (20). Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 10,5 m können in allen Teilen des Hafens direkt am Kai abgefertigt werden. Einige Becken erlauben die Abfertigung von Schiffen bis zu 12 m Tiefgang. Der Schiffsverkehr ist auch in der winterlichen Zeit kaum durch Eisbildung behindert.

Die wichtigsten Hafenteile, in denen die jährlich rund 1500 ausländischen Schiffe anlegen, sind der "Westbezirk" (Hsi-ch'ü), der "Ostbezirk" (Tung-ch'ü) sowie die Bezirke Szu-erh-kou und Kan-ching-tzu. Sie verfügen zusammen über Kaianlagen mit einer Länge von rund 7000 m. Die ersten beiden sind durch Wellenbrecher geschützt, deren Eingangsöffnung rund 360 m breit ist.

Folgende Institutionen sind von Bedeutung:

1. Hafenverwaltung: Superintendent of the Port of Ta-lien, People's Republic of China, Ta-lien Port Affairs Bureau, 1 Kang-wan Street, Chung-shan District, Lü-ta, Cable Address: Ta-lien 3155;
2. Schiffsbrokersgesellschaft: Sinofracht Chartering and Ship Broking Corporation, Ta-lien Branch Office, 143 Stalin Road, Chung-shan District, Lü-ta, Cable Address: Penavico Dairen;
3. Versorgung: Dairen Foreign-Registered Ship Supply Corporation, 137 Stalin Road, Chung-shan District, Lü-ta, Cable Address: Supco Dairen;
4. Fracht: China Foreign-Registered Ship Freight Management Corporation, Ta-lien Branch Office, 1 Kang-wan Street, Chung-shan District, Lü-ta;
5. Brennstoff: China Ship Fuel Supply Corporation, Ta-lien Branch Office, 1 Kang-wan Street, Chung-shan District, Lü-ta, Cable Address: Chimbusco Dairen.

In einer abschließenden Zusammenfassung läßt sich feststellen, daß nur sieben der siebzehn chinesischen Seehäfen entlang der rund 14 000 km langen Festlandküste eine größere Bedeutung für den internationalen Schiffsverkehr besitzen. Es handelt sich dabei um Chan-chiang (Tsamkong) und den Doppelhafen Canton-Whampoa (Huang-p'u) an der südchinesischen Küste, um Shanghai und Ch'ing-tao (Tsingtao) im mittleren Küstenabschnitt sowie um Tientsin, Ch'in-huang-tao und Ta-lien (Lü-ta) an der nordchinesischen Küste. So ist es nicht weiter verwunderlich, wenn die Gesamtkapazität aller chinesischen Seehäfen angesichts des wachsenden Seehandels- und -trans-

portvolumens der VR China ausgesprochen eingengt ist. Zwar sind die nationalen Investitionen für den Seehafenausbau seit 1972 mehr als verdoppelt und die Umschlagskapazität um rund 15 Mio. Tonnen erhöht worden (21), aber in Anbetracht einer Vervielfachung des Güterumschlages seit 1950 können selbst diese beachtlichen Leistungen nur als Teilwerk bewertet werden.

Der Weg, den der Seehafenbau der VR China für die Zukunft eingeschlagen zu haben scheint, ist durch zwei grundsätzliche Maßnahmen gekennzeichnet. Zum einen ist China darauf aus, die Kapazität der großen Häfen durch eine fortschreitende Mechanisierung und Modernisierung entscheidend zu erhöhen. Der Ausbau moderner Container-Terminals und Tiefwasserbecken mit automatischen Be- und Entladeeinrichtungen sowie direkter See-Landverkehrsverladung weist eindeutig in diese Richtung. Zum anderen hat es vor allem seit 1972-73 damit begonnen, immer mehr Kleinseehäfen für Schiffe bis zu 5000 t anzulegen. Auch hier zeigt sich also die bekannte chinesische Doppelstrategie des "Auf-zwei-Beinen-gehens", wobei sich die nationalen Investitionen und der Einsatz moderner Verkehrstechnologie auf die großen Häfen konzentriert, während lokale Investitionen und örtliche Massenerbeitskraft in den Bau einfacher, kleinerer Provinzseehäfen einfließen. Dennoch, die Steigerung des chinesischen Außenhandels während der jüngsten Jahre - seit 1970 Verdreifachung von der Bilanzseite her - läßt die Vermutung zu, daß die begrenzte Leistungsfähigkeit der chinesischen Seehäfen auch in der näheren Zukunft noch Liegezeiten von bisweilen fünf oder sechs Wochen unvermeidlich machen wird.

- 1) Kopie einer ungekürzten englischen Übersetzung im Institut für Asienkunde. Titel "General Conditions of China's Seaports", JPRS, 62776, 134 S.
- 2) Oskar Weggel, Die Handelsflotte der VR China, C.a., Januar 1975, S.832-839 sowie C.a., April 1975, Ü-49.
- 3) C.a., November 1974, Ü-55.
- 4) An Important Port of the South China Coast - Kwangchow, in China's Foreign Trade, 2/1974, S.46-48.
- 5) SWB, WER, 21.5.1975, A 12.
- 6) The Port of Shanghai, in China's Foreign Trade, 1/1974, S.10.
- 7) SWB, WER, 7.5.1975, A 2.
- 8) C.a., März 1975, Ü-52.
- 9) C.a., April 1975, Ü-42.
- 10) SWB, 5.9.1974.

- 11) NCNA, 16.8.1974.
- 12) The Port of Shanghai, in China's Foreign Trade, 1/1974, S.11.
- 13) An Important Port of North China - Tientsin, in China's Foreign Trade, 1/1975, S.42.
- 14) Ebd., S.43.
- 15) C.a., Februar 1975, Ü-61.
- 16) An Important Port of North China - Tientsin, in China's Foreign Trade, 1/1975, S.42.
- 17) The Port of Taliens Today, in China's Foreign Trade, 2/1975, S.47.
- 18) Ebd., S.47.
- 19) Ebd., S.46.
- 20) SWB, WER, 14.5.1975, A 3.
- 21) NCNA, 20.8.1974.