

WIEDERAUFNAHME DES LUFTVERKEHRS TAIWAN-JAPAN

Yu - Hsi Nieh

I. Der "private" Vertrag

Am 9. Juli wurde zwischen den Vertretern der japanischen "Interchange Association" (Austauschverband) und der taiwanesischen "Association of East Asian Relations" (Verband für Ostasiatische Beziehungen), die nach dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen 1972 für die Weiterführung inoffizieller Beziehungen zwischen Taiwan und Japan verantwortlich sind, ein privater Vertrag für die Wiederaufnahme des Luftverkehrs zwischen beiden Seiten in Taipei geschlossen. Die Fluglinien der "Japan Airlines" (JAL) und der taiwanesischen Gesellschaft "China Airlines" (CAL) zwischen Japan und Taiwan waren am 21.4. 1974 eingestellt worden. Dies war eine unmittelbare Folge der Unterzeichnung des Zivilluftfahrtabkommens zwischen der VR China und Japan gewesen. Zwar hatte Peking damals von Tokyo nicht verlangt, die japanischen Luftverbindungen mit Taiwan zu beenden, doch bestand es darauf, daß Japan die CAL nicht mehr als repräsentativ für China ansehen dürfe. Dieser Forderung entsprechend gab der damalige japanische Außenminister Masayoshi Ohira nach der Unterzeichnung des neuen Luftverkehrsabkommens mit Peking am 20.4.1974 in einer Pressekonferenz die Erklärung ab, daß die japanische Regierung bereits seit Aufnahme der diplomatischen Beziehungen Tokyo-Peking die Flaggenkennzeichnung der taiwanesischen CAL nicht mehr als Repräsentation eines Staates angesehen habe. Die nationalchinesische Regierung in Taiwan hielt dies für eine Beeinträchtigung ihres Prestiges und fand außerdem die japanischen Bedingungen, daß die CAL innerhalb Japans den Vermerk "Taiwan" in runden Klammern hinter ihren Namen setzen und ihre Geschäfte in Japan durch eine japanische Firma führen lassen müsse, nicht akzeptabel (1).

Unmittelbar nach Unterzeichnung des Zivilluftfahrtabkommens zwischen Japan und der VR China sowie der anschließenden Presseerklärung von Ohira brach Taiwan den von der JAL und der CAL zwischen Japan und Taiwan betriebenen Luftverkehr ab und sperrte - als Vergeltungsmaßnahme - die "Flight Information Region" (FIR) und die "Air Defense Identification Zone" (ADIZ) Taiwans für japanische Flugzeuge aller Art. Die nationalchinesische Luftwaffe erhielt den Befehl, japanische Maschinen beim Einflug in die FIR oder die ADIZ als "UFO" (unidentified flying object) zur Landung zu zwingen oder im Ernstfall sogar abzuschießen (2).

Offenbar hatten die Japaner eine so schroffe Reaktion aus Taiwan nicht erwartet und die Gefahr nicht ernstgenommen. Schon am 9.2.74 hatte die Liberaldemokratische Partei (LDP) als Regierungspartei eine Resolution herausgegeben, nach der die japanische Regierung das Zivilluftverkehrsabkommen mit der VR China zwar unterzeichnen solle, dabei jedoch nicht die Luftverbindungen mit Taiwan gefährden dürfe (3). Da es in der LDP eine große pro-taiwanische Gruppe gibt und die Lufttroute Tokyo-Taipei überdies eine der lukrativsten Strecken der JAL war (s.u.), gaben sich die japanische Regierung und Luftverkehrskreise sofort nach der Unterbrechung dieser Route die größte Mühe, eine Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit Taiwan zu erreichen. Taiwans Bedingungen hierfür waren allerdings für

Japan hart: 1. Die Ohira-Erklärung sollte widerrufen werden; 2. Japan sollte Namen und Emblem der CAL akzeptieren; 3. Japan sollte in die technische Betreuung der CAL-Flugzeuge in Japan durch CAL-Bodenpersonal und unter CAL-Leitung einwilligen (4).

Infolge der kompromißlosen Haltung Taiwans kamen die Verhandlungen zwischen der "Interchange Association" auf japanischer Seite und der "Association of East Asian Relations" auf taiwanesischer Seite kaum einen Schritt voran. Taiwan bestand darauf, daß die Japaner für eine Wiederaufnahme des Luftverkehrs zunächst die Ursachen für seine Unterbrechung beseitigen müßten (5). Erst Ende Oktober 1974 begann die von der Unterbrechung des Luftverkehrs verursachte frostige Atmosphäre zwischen Tokyo und Taipei allmählich aufzutauen. Anlässlich des 88. Geburtstag von Chiang Kai-shek am 31.10.1974 erschien eine riesige japanische Gratulationsdelegation mit 130 Mitgliedern (1973 waren es nur 25 gewesen!). Zwar hatte die Gruppe keinen amtlichen Charakter, doch waren immerhin 70 Parlamentarier und zahlreiche "ältere Staatsmänner" der LDP dabei. Diese Delegation gab in Taipei den ersten kräftigen Anstoß für die Wiederherstellung des Luftverkehrs (6). Die Nachricht vom Sturz der Regierung Tanaka im Dezember 1974, unter der die japanische Chinapolitik zuungunsten Taiwans umgeschlagen war, wurde von der nationalchinesischen Regierung in Taiwan ebenfalls als Pluspunkt für die politische Klimabesserung gegenüber Japan aufgenommen (7).

Mit einem weiteren Schritt ermöglichten die Japaner Taiwan die Rückgewinnung seines politischen Gesichts, als Ministerpräsident Miki am 6.4.ds.Js. in seiner Eigenschaft als Präsident der Regierungspartei zum Tode Chiang Kai-sheks ein Beileidstelegramm nach Taipei schickte. Dazu entsandte er als Parteichef noch eine Delegation der LDP unter Leitung des ehemaligen Ministerpräsidenten Sato nach Taiwan, um an den Beisetzungsfestlichkeiten für Chiang teilzunehmen. Darüber hinaus führen noch zwei weitere - inoffizielle - japanische Gruppen unter Leitung des ehemaligen Ministerpräsidenten Nobusuke Kishi bzw. des Abgeordneten Hirokichi Nadao zu den Feierlichkeiten nach Taiwan. Bei dieser Gelegenheit versuchte Sato, Taipei zur Wiederaufnahme der Luftverbindungen zu bewegen. Schließlich bot auch Satos Tod am 3.6.ds.Js. eine Möglichkeit, die entscheidenden Verhandlungen zwischen beiden Seiten über die Wiederaufnahme der Luftfahrt zu führen. Zur Teilnahme am Begräbnis Satos wurde der Generalsekretär der Kuomintang mit den führenden Männern der "Association of East Asian Relations" von Taiwan nach Tokyo entsandt. Chang blieb insgesamt vier Tage (15.-19. 6.) in Tokyo. Außer seiner Begegnung mit dem Vizepräsidenten der LDP, Etsusaburo Shiina und dem Generalsekretär der LDP, Yasuhiro Nakasone führte er auch Gespräche mit dem pro-taiwanesischen Vize-Ministerpräsidenten Takeo Fukuda. Chang forderte von Japan eine Klärung hinsichtlich der Ohira-Erklärung vom Vorjahr, während Taiwan ursprünglich einen Widerruf der Ohira-Erklärung verlangt hatte (8).

Kurz nach Changs Besuch in Tokyo kam es am 1.7.ds.Js. zu einem Dialog im außenpolitischen Ausschuß des japanischen

Oberhauses. Ein pro-taiwanesischer Abgeordneter namens Akira Hatano brachte in der Debatte jenes Tages eine Anfrage folgenden Wortlautes ein: "Etlche UNO-Mitglieder erkennen - ebenso wie andere Staaten - zur Zeit die Regierung in Taiwan als einzig rechtmäßige Regierung Chinas an. Diese Staaten sehen auch die Flagge mit der weißen Sonne auf blauem Grund als Staatsflagge an. Ich möchte Sie, Herr Außenminister fragen: Wie ist Ihre Ansicht dazu?". Darauf antwortete Außenminister Kiichi Miyazawa: "Ich halte das durch die Erklärung von unserer Seite zur Flagge mit der weißen Sonne auf blauem Grund vom Frühjahr vorigen Jahres entstandene Mißverständnis gewiß für unglücklich. Aber es ist genau so, wie es der Abgeordnete Hatano gesagt hat: Es ist eine Tatsache, die niemand - auch nicht unser Land - leugnen kann, daß diese Staaten die Flagge mit der weißen Sonne auf blauem Grund als Staatsflagge anerkennen" (9).. Bereits am 21.2.75 hatte Außenminister Miyazawa mit einer Antwort auf eine ähnliche Anfrage im Oberhaus versucht, das Hindernis für die Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit Taiwan zu beseitigen. Damals jedoch fand er in Taiwan kein Echo. Miyazawas erste Erklärung hatte wie folgt gelautet: "Japan hat keine Staatsbeziehungen mit Taiwan, daher erkennt es auch die Staatsflagge der Republik China nicht an. Aber für die Staaten, die mit Taiwan Staatsbeziehungen haben, ist die Flagge mit der weißen Sonne auf blauem Grund eine Staatsflagge. Infolgedessen möchte ich nicht meine Kompetenzen überschreiten und etwa behaupten, die Flagge mit der weißen Sonne auf blauem Grund sei keine Staatsflagge" (10).

Man hatte die Antworten Miyazawas im japanischen Oberhaus zunächst nicht publik gemacht, sie aber auf dem Wege über die inoffiziellen Verbindungsorganisationen direkt nach Taiwan übermittelt. Seine Erklärung vom 1.7.ds.Js. wurde erst am Vorabend der Unterzeichnung der Vereinbarung über die Wiederaufnahme der Luftverbindung am 8.Juli bekanntgemacht. Die abschließenden Verhandlungen und die Paraphierung des Vertrages hatten in Tokyo zwischen den Vertretern der "Interchange Association" auf japanischer Seite und der "Association of East Asian Relations" auf taiwanesischer Seite streng geheim stattgefunden (11).

Taiwan sieht Miyazawas Erklärung vom 1.7. als Korrektur der Ohira-Erklärung im vorigen Jahr an, und damit gilt auch sein Prestige im Zusammenhang mit der Flaggenfrage als wiederhergestellt, obwohl der japanische Außenminister in seiner Rede öffentlich versuchte, eine deutliche Anerkennung der Flagge Taiwans als nationales Emblem weiterhin zu vermeiden. Auf Pekings unwillige Reaktion (s.u.) auf die Rede Miyazawas bemerkte ein Sprecher der japanischen Regierungspartei, LDP, am 10.7. vor der Presse, daß Miyazawas Rede nichts anderes als eine Umschreibung der Tatsache gewesen sei, daß es noch Staaten gäbe, die statt Peking Taipei anerkannten (12). Miyazawa selbst wollte keine direkte Stellungnahme zur Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit Taiwan abgeben und meinte, die japanische Regierung sei nicht in der Lage, zur Luftverbindung zwischen Japan und Taiwan Näheres zu sagen, da es sich dabei um kommerzielle Flüge nach einem privaten Vertrag handele (13).

Teizo Horikoshi, Vorsitzender der "Interchange Association" und gleichzeitig Unterhändler auf japanischer Seite, meinte am 9.7. nach der Unterzeichnung des privaten Vertrages, daß die Verhandlungen zur Wiederaufnahme der Luftverbindungen mehr Zeit in Anspruch genommen habe als erwartet. Die endgültige Vereinbarung sei Taiwans Konzessionsbereitschaft zu

verdanken (14). Sieht man von der internen, doppelzüngigen Erklärung des Außenministers Miyazawa vor dem japanischen Oberhaus hinsichtlich der Flaggenfrage ab, so hat Taiwan tatsächlich in zwei von drei Punkten seinen ursprünglichen Standpunkt aufgegeben. Innerhalb Japans wird die taiwanesishe Fluggesellschaft nunmehr als "China Airlines based on Taiwan" bezeichnet, und ihre dortige Niederlassung wird durch die japanische Partnergesellschaft vertreten (15). Doch in dem Vertrag zwischen den beiden Verbänden, in dem vor allem die Flugrouten festgelegt werden, ist keine Fluggesellschaft namentlich erwähnt. In der Praxis ist die formell zur "Association of East Asian Relations" gehörende Fluggesellschaft auf taiwanesischer Seite die CAL. Auf japanischer Seite hat man eine neue Fluggesellschaft namens "Japan Asian Airways" (JAA) gegründet, da die JAL im Hinblick auf ihre Luftfahrtbeziehungen mit der VR China als nationaler "flag carrier" nicht nach Taiwan fliegen kann. Die JAA gehört nach der neuen privaten Luftfahrtvereinbarungen mit Taiwan zwar zur "Interchange Association", ist aber tatsächlich eine Tochtergesellschaft der JAL.

II. Die "goldene" Strecke

Die Flugroute zwischen Tokyo und Taipei ist eine der lukrativsten Strecken der Welt überhaupt. Kurz vor der Unterbrechung der Luftverbindung gab das Büro für Zivilluftfahrt in Taiwan am 17.4.1974 einen Überblick über die Intensität des Luftverkehrs auf dieser Strecke. Innerhalb der fünf Jahre von 1969 bis 1973 flogen hier insgesamt 3 170 524 Personen, d.h. pro Jahr durchschnittlich 634 105. 473 926 von ihnen waren Passagiere der taiwanesischen Fluggesellschaft CAL (14,95%), 1 170 308 (oder 36,91%) Passagiere der JAL (16). Im Jahre 1973 hatte die Insel Taiwan 824 393 Gäste aus dem Ausland, davon 120 618 Überseechinesen. Unter den 703 775 Ausländern befanden sich 437 821 Japaner (17).

Taiwan, Südkorea und Hawaii sind die beliebtesten Reiseziele der Japaner im Ausland. Einerseits liegen diese Gebiete nahe bei Japan, andererseits spricht ein Teil ihrer Einwohner noch japanisch. Die Strecke Tokyo-Taipei gehörte vor der Unterbrechung der Luftverbindung - ebenso wie die Strecke Tokyo-Hawaii - zu den gewinnbringendsten Überseerouten der JAL (18). 1973, im letzten Jahr vor der Unterbrechung des Luftverkehrs, brachte sie der JAL einen Erlös von 29 Mio. US\$ (Umsatz: 170 Mio. US\$) (19). Der Geschäftsumsatz der CAL belief sich im gleichen Jahr auf 25 Mio. US\$ (20). Nach der Unterbrechung des Luftverkehrs verloren beide Seiten ihre lukrativen Geschäfte auf dieser Strecke an sieben andere internationale Fluggesellschaften. Außerdem mußten die Maschinen der JAL, die zwischen Tokyo und Hong Kong verkehrten, infolge der Sperrung der taiwanesischen ADIZ und FIZ (s. oben) Umweg über die Philippinen machen, d.h. die Flugroute verlängerte sich um 300 Seemeilen, die Flugdauer um 30-40 Minuten gegenüber früher (21). Auch die CAL-Maschinen mußten im Verkehr zwischen Taiwan und den USA eine Umleitung über Guam mit einer um 2 1/2 Stunden verlängerten Flugdauer und damit Mehrkosten von jährlich 180 000 US\$ für Flugbenzin in Kauf nehmen (22), weil Taiwan von sich aus seine Flugzeuge nicht über die japanische ADIZ und FIZ fliegen lassen wollte. Aus dem gleichen Grund legte es die Fluglinie Taipei-Seoul still.

Schon bald nach der Unterbrechung des Flugverkehrs von JAL und CAL ging die Zahl der japanischen Touristen nach Taiwan

erheblich zurück. Ihre Zahl sank im Tagesdurchschnitt z.B. von 1937 Personen (Januar-März) auf 950 (Mai-Juni). Im ganzen Jahr 1974 waren jedoch insgesamt noch 1200 japanische Touristen mehr in Taiwan als 1973 (23). Auch die Beförderung von Gütern von Japan nach Taiwan zeigte mit 5 650 271 kg und in umgekehrter Richtung mit 996 434 kg im Jahr 1974 noch keinen Abschwung. Erst in der ersten Hälfte ds.Js. wurde der Trend deutlich rückläufig. Die Anzahl japanischer Touristen nach Taiwan sank im Vergleich zum ersten Halbjahr 1973 um 50 704 Personen (19,5%) auf 209 304. Dieser Rückgang ist jedoch wesentlich mehr auf die jüngste Wirtschaftskrise in beiden Ländern zurückzuführen als auf die Unterbrechung der Flüge der JAL und CAL zwischen Tokyo und Taipei. Fremdenverkehrskreise in Taipei rechnen damit, daß im 2. Halbjahr 1975 infolge der Wiederaufnahme der Luftverbindung die Anzahl der japanischen Gäste um 15 % oder 35 000 Personen gegenüber dem Vergleichszeitraum 1974 steigen wird (24).

Um das Flugrecht für die "goldene Strecke" Tokyo-Taipei hat sich zwischen den drei japanischen Fluggesellschaften JAL, TDA (Toa Domestic Airlines) und ANA (All Nippon Airways) hinter den Kulissen ein harter Wettstreit abgespielt. Alle drei Firmen hatten noch vor der Unterzeichnung des inoffiziellen Vertrages mehrmals einflußreiche Leute nach Taiwan entsandt, um - jeder für sich - eine Wiederherstellung der Luftverbindung Tokyo-Taipei anzustreben. Darum waren bei den Feiern zum 88. Geburtstag Chiang Kai-sheks am 31.10.74 und zu den Beerdigungsfeierlichkeiten für den Marschall am 16.4.75, wie oben bereits erwähnt, gleichzeitig zwei bzw. drei Delegationen aus Japan anwesend. Es heißt, daß sich Nobutaka Shikanai, der vom 22. bis zum 26.1.75 Taiwan besuchte, für "Toa Domestic Airlines" eingesetzt habe. Shikanai ist Vorstandmitglied der TDA und wird von Taiwan als enger Freund angesehen, weil seine Zeitung "Sankei Shimbun" seit dem 16.8.74 eine Fortsetzungsserie der lange geheimgehaltenen Memoiren Chiang Kai-sheks veröffentlicht. Ishii Mitsujiro und Hirokichi Nadao, die als Leiter zweier protaiwanesischer Organisationen schon mehrmals Delegationen nach Taiwan angeführt haben, sollen - wie der Präsident der "Interchange Association" Teizo Horikoshi, der den Vertrag zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs unterzeichnete - für die ANA plädiert haben. Der Leiter des Büros der "Interchange Association" in Taipei, Toshio Urabe, muß die Interessen der JAL vertreten haben (25). Nach Unterzeichnung des neuen Vertrages wurde die Konkurrenz um die Lizenz zum Betreiben der Flugverbindung noch härter als zuvor. In Japan wurden Überlegungen angestellt, ob man nicht besser eine von den drei Fluggesellschaften gemeinsam getragene neue Firma gründen sollte. Schließlich fiel am 22.7., zwei Wochen nach Unterzeichnung des Vertrages zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs, die Entscheidung der Regierung zugunsten der JAL. Mit einem Kapital von 500 Mio. Yen (rd. 4,30 Mio. DM) und einer Belegschaft von 250 Personen gründet JAL am 8.8. die Tochtergesellschaft "Japan Asian Airways" (JAA) (26). Die "Toa Domestic Airlines" mußte das Recht zur Geschäftsvertretung der CAL, das sie noch vor Gründung der JAA mit der CAL vereinbart hatte, an die JAA übertragen (27). Verkehrsminister Kutuo Kimura und Finanzminister Masayoshi Ohira sollen von Anfang an Fürsprecher der JAL gewesen sein, und das ist vermutlich der Hauptgrund dafür gewesen, daß die

JAL in dem Konkurrenzkampf am Ende den vollen Sieg hat erringen können (28).

III. Japans Chinapolitik als Seiltanz

Am 9. Juli, dem Tage der Unterzeichnung des sogen. "privaten" Luftfahrtabkommens zwischen Japan und Taiwan bezeichnete der chinesische Präsident der Sino-Japanischen Freundschaftsgesellschaft, Liao Cheng-chih, gegenüber dem Chef der japanischen Zeitung "Nihon Keizai Shimbun", Jiro Enjoji, die Erklärung des Außenminister Miyazawa über die taiwanische Flagge als "Herumtrampeln auf dem Gemeinsamen Sino-Japanischen Kommuniqué von 1972", "Der japanische Außenminister hat sich als Verfechter der Zwei-Chinapolitik erwiesen und scheint China als Feind anzusehen", warf Liao Miyazawa vor (29). Ob wohl, wie oben gezeigt, Miyazawa, die Flagge Taiwans nicht ausdrücklich und direkt als Nationalflagge anerkannt und die Wiederaufnahme der Luftverbindung zwischen Japan und Taiwan als kommerziellen Akt privater Firmen bezeichnet hat, weiß doch jeder, worauf der Außenminister in seiner Rede vor dem japanischen Oberhaus abgezielt hat. Die Behauptung, daß ein Luftverkehrsabkommen überhaupt ohne Mitwirkung der betreffenden Staatsregierungen zustande kommen kann, ist nicht nur ungewöhnlich, sondern sogar zynisch. Interessanterweise wurde dieser Vertrag obendrein zu einer Zeit unterzeichnet, in der seit Monaten die Verhandlungen zwischen Tokyo und Peking über einen Friedensvertrag wegen der von der chinesischen Seite beharrlich geforderten "Anti-hegemonialklausel" in eine Sackgasse geraten sind.

Mit dem Abbruch des Luftverkehrs vor 14 Monaten hatte Taiwan einen "Luftkampf" verloren; mit der Wiederaufnahme der Flugverbindungen konnte es nun wieder einen Erfolg verbuchen. Die Frage ist allerdings, ob man den jetzt geschlossenen Kompromiß in der Flaggenfrage nicht ebenso gut schon im April 1974 hätte erreichen können, womit die mehr als einjährige Unterbrechung des Luftverkehrs überflüssig geworden wäre. Offenbar hatte Taiwan mit seiner Hartnäckigkeit vor dem Abbruch des Flugverkehrs mit Japan die Unterzeichnung des Zivilluftverkehrsabkommens zwischen Tokyo und Peking sabotieren wollen. Ursprünglich war Taipei nämlich der Meinung gewesen, die Japaner würden auf die "goldene Strecke" Taipei-Tokyo aus finanziellen Erwägungen nicht verzichten können. Mit der Wiederaufnahme des Flugverkehrs möchte man in Taiwan nun wieder die Verhandlungen zwischen Tokyo und Peking über einen Friedensvertrag bremsen. Dies bedeutet allerdings nicht, daß auf taiwanesischer Seite der kommerzielle Aspekt bei der Wiederaufnahme der Flugverbindung keine wesentliche Rolle gespielt hätte.

Die konservativen oder protaiwanesischen Zeitungen in Japan, wie z.B. "The Japan Times" und "Sankei Shimbun" bezeichnen die Wiederaufnahme der Luftverbindungen zwischen Tokyo und Taipei als Ausbrechen Taiwans aus der Isolation in Asien, in die es seit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen zu Saigon, Manila und Bangkok verstärkt geraten war (20). Die anderen japanischen Zeitungen, wie "Mainichi Shimbun", "Yominuri Shimbun" und "Nihon Keizai Shimbun" warnen dagegen die japanische Regierung vor einer Gefährdung der Beziehungen zu Peking und verlangen eine Erklärung darüber, welche Absichten Miyazawa mit seiner damaligen Rede vor dem Oberhaus verfolgt habe (31). Peking selbst hat bislang

noch keinen öffentlichen Protest gegen Japan erhoben. Die chinesische Presse hat interessanterweise auch zu den oben erwähnten, durch die japanische Presseagentur Kyodo verbreiteten Unmutsäußerungen Liao Cheng-chih's geschwiegen. Offenbar möchte Peking vor dieser Angelegenheit die Augen schließen. An der Ehrlichkeit der japanischen Regierung bei den Verhandlungen über den Friedensvertrag wird es allerdings nun noch mehr zweifeln als vorher (32).

Viele haben den Eindruck, daß sich Japan mit seiner China-politik zwischen zwei Stühle setzt. In Wirklichkeit aber betreiben die Japaner den Chinesen gegenüber eher eine doppel-züngige Politik. Den politischen Wettbewerb zwischen Peking und Taiwan ausnutzend, haben sie bislang noch immer auf beiden Seiten profitieren können. So haben sie sich z.B. nach beiden Seiten hin einer Wiedergutmachung der Schäden aus dem letzten Weltkrieg entziehen können. Ihr Exportge-schäft in beiden Richtungen blüht und blüht. Angesichts der Taktik, hier wie dort Erklärungen abzugeben, selbst wenn diese einander gelegentlich widersprechen, kann man die japanische Chinapolitik nur noch als Seiltanz bezeichnen. Die Wiederaufnahme der Luftverbindungen mit Taiwan war aber-mals eine meisterhafte Show der Rückwärtsbewegung auf

dem Seil. Die Behauptung, daß dieser Akt ein Erfolg des rechten Flügels der LDP (also der Fukuda- und Seirankai-Gruppe) sei (33), ist nicht ganz richtig. Wie oben geschildert, hatten alle Gruppen der japanischen Regierungspartei Interesse an einer Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit Taiwan. Gerade die Leute, die wie Außenminister Miyazawa und Verkehrsminister Matsuo Kimura zur Wiederaufnahme der Luftverbindungen mit Taiwan entscheidend beigetragen haben, gehören zur Ohira- bzw. Tanaka-Gruppe. Kakuei Tanaka war bei Einstellung der Luftverbindung Tokyo-Taipei im April 1974 Ministerpräsident und Masayoshi Ohira Außenminister. Es erhebt sich nun die nicht ganz unlogische Frage: Wird Tokyo nach der Wiederaufnahme der Luftverbindung mit Taiwan nunmehr - um die Balance zur VR China wiederher-zustellen - in dem geplanten Friedensvertrag doch noch Pe-kings Antihegemonialklausel akzeptieren? Mit der gleichen Balance-Taktik könnte dann der japanische Ministerpräsident oder der Außenminister vor dem Parlament oder gegenüber der Presse noch eine Erklärung abgeben, daß eine solche all-gemeine Antihegemonialklausel nicht gegen die Sowjetunion gerichtet sei, und damit wiederum den Argwohn Moskaus ein-schläfern.

1) Dazu s. CJ u. JT 21.4.74

2) CJ u. JT 21.4.74

3) JT 10.2.74

4) Dazu s. Free China Weekly (Taiwan) 28.4.74

5) Dazu CJ 17.10.74

6) JT 30.10.74, CJ 2.11.74, China Post (Taiwan) 30.10.74

7) CJ 5.-6.u.11.12.74

8) CJ 9.7.75; vgl. dazu auch CJ 7.4.75, 14.-15.6.75, JT 7.4.75, 17.6.75

9) CJ und Lien-ho Pao (Taiwan) 9.7.75

10) Lien-ho Pao 9.7.75

11) Ebenda

12) JT 11.7.75

13) JT 9.7.75

14) JT 10.7.75

15) JT 18.8.75

16) CJ 18.4.74

17) Free China Weekly (Taiwan) 13.1.74

18) CJ 17.4.74

19) China Post 23.7.75; JT 13.7.75; CJ 25.4.74

20) CJ 25.4.74

21) CJ 17.4.74

22) CJ u. China Post 11.7.75

23) Free China Weekly 21.7.74; CJ 11.7.75

24) CJ 11.7.75

25) Siehe Szuma Sang-tun, "Chung-jih Hang-hsien Yu Tuan-hang tao Fu-hang" (Von der Unterbrechung der sino (Taiwan)-japanischen Fluglinie bis zur Wiederaufnahme), Lien-ho Pao 30.7.75

26) JT 23.7.u.9.8.75

27) Lien-ho Pao, 6.8.75

28) Vgl. Anm. 25

29) JT 11.7.75

30) JT 13.7.75; Sankei Shimbun 9.7.75 (nach der Übertragung von "Press Comments" in JT 10.7.75)

31) Nach der Übertragung "Press Comments" in JT 12.-13.7.75

32) Vgl. eine Kyodo-Meldung in JT 10.7.75

33) Vgl. NZZ 10.u.12.7.75