

“ DAS GANZE LAND EIN FLUSSNETZ ”

Die Besonderheiten des chinesischen Binnenwasserverkehrs

Rüdiger Machetzki

II. Die politische Organisation des Wasserverkehrs

Die politische Verwaltungsstruktur des nationalen Binnenwasser- und Küstenverkehrs der VR China teilt sich regional weitgehend nach den natürlichen Vorgegebenheiten der großen Flußsysteme und Küstenabschnitte auf. Abgesehen von dem weiten Sektor des traditionellen Transportwesens, das vor allem örtlich begrenzter Art ist, unterliegt der Binnenwassertransport - ebenso wie der Straßenverkehr und die zivile Luftfahrt - der tatsächlichen Kontrolle des Ministeriums für Verkehrswesen (Chiao-t'ung pu) und seiner regionalen Unterorganisationen. Oberhalb des Ministeriums steht als höchstes staatliches Entscheidungsorgan das sogenannte "Stabsamt für Industrie und Verkehr" (Kung-yeh chiao-t'ung pan-kung-shih) des Staatsrates der VR China. Innerhalb des Ministeriums ordnen sich die verschiedenen fachlichen Büros und Abteilungen nach. Es soll vorgeschickt werden, daß der Bau von Verkehrs- und Transportmitteln (Schiffe) im Gegensatz zur Reparatur und Instandhaltung nicht dem Ministerium für Verkehrswesen (MfV) unterliegt, sondern dem Ersten Ministerium für Maschinenbau. Gleichfalls ausgeklammert aus der Entscheidungsgewalt des MfV sind die Marineeinheiten der Volksbefreiungsarmee.

Innerhalb des MfV findet sich folgende organisatorische Aufgliederung: (1)

I. Politabteilung

II. Stabsamt

III. Fach- und Planungsinstitutionen

1. Büro für Versorgungswesen
2. Büro für Planung und Statistik
3. Technisches Büro
4. Personalbüro
5. Büro für Ausbildungswesen
6. Büro für Finanzangelegenheiten
7. Büro für Rechnungswesen
8. Büro für Rechtsangelegenheiten
9. Büro für Investbau
10. Arbeits- und Lohnbüro
11. Büro für Werftwesen
12. Beratungsbüro
13. Kommission für Hafenbau
14. Wissenschaftliches Institut für Straßenwesen
15. Schiffsforschungsinstitut
16. Verlag für Zivilverkehr
17. Straßenhauptbüro
18. Gesamtgesellschaft für Autotransport
19. Schiffsprüfungsbüro
20. Büro für Hochseetransport (Yüan-yang yün-shu-chü)
21. Hauptbüro für Fluß- und Küstentransport (He-hai yün-shu tsung-chü)
22. Hauptbüro für Hafenangelegenheiten (Kang-wu tsung-chü)
23. Hauptbüro für Wasserverkehrsbau (Hang-wu kung-

ch'eng tsung-chü)

unterteilt sich in a) Hafenbau, b) Schiffsinstandhaltung und Reparatur, c) Staatliche Bergungsgesellschaft (Kuo-ying ta-lao Kung-szu)

Von besonderem Interesse im Rahmen dieser Thematik sind die letztgenannten Büros (21,22,23) und hier wiederum das Hauptbüro für Fluß- und Küstentransport, gegenwärtig vereinfacht Büro für Wassertransport genannt (BfW). Das BfW unterteilt sich organisatorisch in drei regionale Küstenschiffahrtzonen (A) und vier regionale Binnenwasserzonen (siehe Karte) (2).

A. Küstenschiffahrtzonen:

1. Verwaltungsbüro für Meerestransport Nord (Pei-yang-ch'ü hai-yün kuan-li-chü)
2. Verwaltungsbüro für Meerestransport Ost (Hua-tung-ch'ü hai-yün kuan-li-chü)
3. Verwaltungsbüro für Meerestransport Süd (Hua-nan-ch'ü hai-yün kuan-li-chü)

B. Binnenwasserzonen:

1. Verwaltungsbüro Nordosten für Flußtransport (Tungpei nei-he hang-yün kuan-li-chü)
2. Verwaltungsbüro Nordchina für Flußtransport (Huapei nei-he hang-yün kuan-li-chü)
3. Verwaltungsbüro Yangtzejiang für Flußtransport (Ch'ang-chiang nei-he hang-yün kuan-li-chü)
4. Verwaltungsbüro Perfluß für Flußtransport (Chuchiang nei-he hang-yün kuan-li-chü)

Neben den regionalen Zonen verfügen noch einige flußreiche Provinzen und Küstenprovinzen zusätzlich über eigene Büros für Wassertransport innerhalb der Provinzverkehrsabteilungen (Sheng chiao-t'ung-t'ing hang-yün kuan-li-chü). Es handelt sich in erster Linie um die Provinzen Shantung, Chekiang, Fukien und Kuangtung.

Der Küstenverkehr Chinas kennt neben seiner verwaltungspolitischen Teilung in die drei Zonen Nord, Ost und Süd noch eine weitere Unterteilung nach Größe und Entfernung der Transporte (große Langstreckentransporte und kleinere, örtliche Kurzstreckentransporte). Es ergibt sich danach folgende Zuständigkeitsaufteilung:

1. Größere Langstreckenküstentransporte mit dem Hafenzentrum Tientsin unterstehen dem Verwaltungsbüro für Meerestransport Nord.
2. Größere Langstreckenküstentransporte mit dem Hafenzentrum Shanghai unterstehen dem Verwaltungsbüro für Meerestransport Ostchina.
3. Größere Langstreckenküstentransporte mit dem Hafenzentrum Canton unterstehen dem Verwaltungsbüro Meerestransport Südchina.
4. Lokaler Küstenverkehr der Provinzen Liaoning, Ho-

pei, Shantung und Kiangsu untersteht dem Verwaltungsbüro für Wassertransport der Provinzverkehrsabteilung Shantung.

5. Lokaler Küstenverkehr der kleineren Seehäfen von Wen-chou bis Ning-po untersteht dem Verwaltungsbüro für Wassertransport der Provinzverkehrsabteilung Chekiang.
6. Kleinerer Küstenverkehr südlich von Shan-t'ou (Swatow) und Wasserverkehr mit Nordvietnam untersteht der Provinzabteilung für Wassertransport der Provinz Kuangtung.

Die vier großen verwaltungspolitischen Binnenwasserzonen unterteilen sich wie folgt:

1. Das System Heilungkiang-Sunghuakiang (Amur-Sungari), dessen Flußverkehr dem Verwaltungsbüro Nordosten für Flußverkehr untersteht.
2. Das System Hai-ho, Luang-ho (Hopei) und Huang-ho, dessen Flußverkehr dem Verwaltungsbüro Nordchina für Flußtransport untersteht.
3. Das System YangtzeKiang von Shanghai bis Yi-pin (Szechuan), dessen Flußverkehr dem Verwaltungsbüro YangtzeKiang für Wassertransport untersteht.
4. Das System Perfluß, dessen Flußverkehr dem Verwaltungsbüro Perfluß für Wassertransport untersteht.

Die restlichen Flußtransporte auf anderen, kleineren Flüssen lokaler Art unterstehen den jeweiligen Verwaltungsbüros der Provinzverkehrsabteilungen der einzelnen Provinzen.

Obgleich der Küstenverkehr von seiner verwaltungspolitischen Aufteilung her in drei Zonen zerfällt, besteht das eigentliche Liniennetz der Küstenrouten nur aus zwei Bereichen entlang der 14.000 km langen Küste. Dabei fällt das nördliche Netz (Pei-yang yen-hai hang-hsien) auf die beiden Verwaltungsbüros für Meerestransport Nord und Ostchina und das südliche Netz (Nan-yang yen-hai hang-hsien) auf das Verwaltungsbüro für Meerestransport Südchina. Die Grenze zwischen beiden Netzen ist die Taiwan-Straße, die aus politischen Gründen den durchgehenden Nord-Süd-Küstenverkehr erschwert.

Gegenwärtig gibt es zwischen den rund 20 größeren Küstenhäfen der VR China ca. 60 regelmäßige und unregelmäßige Linien-transportverbindungen. Die wichtigsten sind folgende: (3)

1. Nordnetz

Von Tientsin:

Tientsin - Lung-k'ou - Yen-t'ai - Ch'ing-tao
Tientsin - Ch'in-huang-tao - Ying-k'ou
Tientsin - Ta-lien

Von Shanghai:

Shanghai - Ch'ing-tao - Tientsin
Shanghai - Tientsin - Ta-lien
Shanghai - Ying-k'ou
Shanghai - Ning-po
Shanghai - Fu-chou - Hsia-men

2. Südnetz

Canton - Chan-chiang (Tsamkong)
Canton - Hai-k'ou - Pei-hai
Chan-chiang - Pei-hai - Tung-hsing

Ähnlich der Aufteilung der Wasserverkehrsverwaltung und der Schifflinien in Zonen und Netze ergibt sich auch eine Anordnung der Schiffsnummern nach regionalen Standorten und organisatorischer Zugehörigkeit. So unterteilen sich die Schiffeinheiten in ihrer Namensgebung nach Küstenbereichen und Flußverkehrsbereichen, die wiederum in sich gegliedert sind. (4)

Die Küstenschifffahrt kennt dabei die Herkunftsangabe nach dem Gold von Chihli, auch Po-hai genannt, nach dem Gelben Meer (Huang-hai), dem Ostchinesischen Meer (Tung-hai) und dem Südchinesischen Meer (Nan-hai).

Die Flußschifffahrt leitet Herkunftsangaben ihrerseits von den Flußsystemen Heilungkiang, YangtzeKiang und Perfluß ab.

I. Küstenverkehr:

1. Schiffe aus Herkunftshäfen des Po-hai-Gebietes weisen zumeist folgende Namen auf:

a) Lu-hang Nr. xy; der Name Lu - Bezeichnung eines alten Feudalstaates aus der vorchristlichen Zeit im Gebiet der heutigen Provinz Shantung - deutet auf die Zugehörigkeit zum Wassertransportbereich Shantung hin.

b) Huang-po Nr. xy; die Bezeichnung verweist auf einen Herkunftshafen nördlich der Gelben Fluß-Mündung.

c) Chi Nr. xy; Chi - eine der alten neun Provinzen der chinesischen Frühgeschichte - war ein Gebiet, das Teile der heutigen Provinzen Hopei, Shansi und Liaoning umfaßte.

2. Schiffe aus dem Gebiet des Gelben Meeres führen zumeist Namen der folgenden Art:

a) Ho-p'ing Nr. xy (Frieden);
b) Min-chu Nr. xy (Demokratie);
c) Chien-she Nr. xy (Aufbau)

3. Schiffseinheiten aus dem Ostchinesischen Meer:

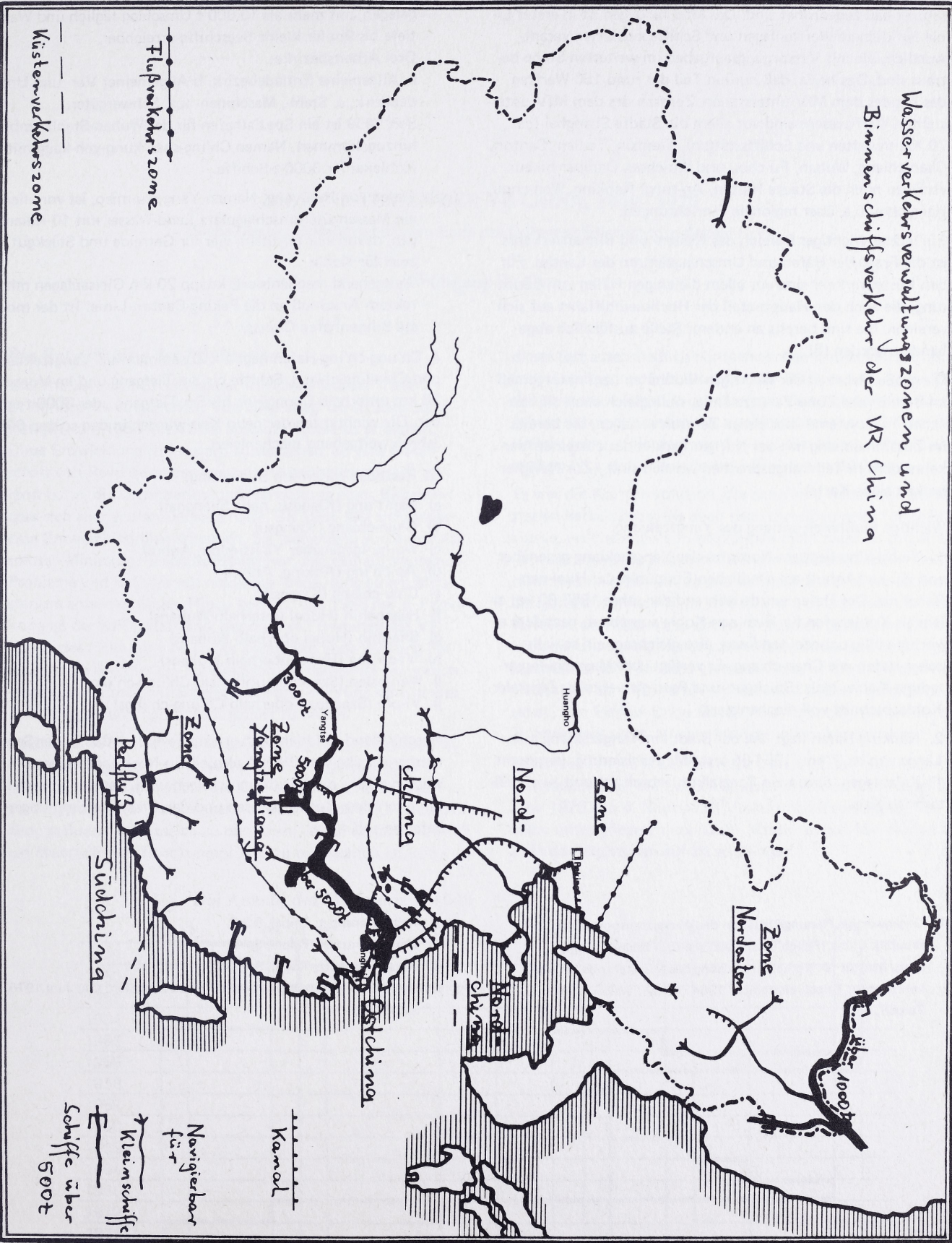
a) Fu-chou Nr. xy;
b) Che-hai-wen Nr. xy; eine Bezeichnung, die auf den Hafen Wen-chou, Provinz Chekiang, verweist;
c) Che-hai-yung Nr. xy, wobei der Name Yung eine alte Bezeichnung für die heutige Stadtregion von Ningpo darstellt.

4. Schiffseinheiten aus dem Südchinesischen Meer heißen entweder schlicht Nan-hai Nr. xy, oder sie tragen Blumennamen wie Mou-tan (Päonie), Shui-hsien (Narzisse) und Shao-yao (Wasserkastanie).

Im Gegensatz zu der Vielfalt der Namensgebung im Küstenverkehr tragen Flußschiffe zumeist einfach den Namen des Flußsystems, auf dem sie verkehren, mit einer entsprechenden Registriernummer. So z.B. Heilungkiang Nr. xy, Ch'ang-chiang Nr. xy, Chu-chiang Nr. xy oder Kuei-p'ing Nr. xy. Im letzten Falle handelt es sich um eine Doppenangabe nach dem Kuei-chiang-Fluß und dem Heimathafen (P'ing-ho).

Entsprechend den Einsatz- und Fahrbereichen der Küsten - wie Flußschiffe ist auch das Reparatur- und Instandhaltungswesen nach Verwaltungszonen aufgefächert. Seine Kontrolle unterliegt in letzter Instanz der Abteilung für Schiffsreparaturen und -instandhaltung des Hauptbüros für Wasserverkehrsbau im MfV und setzt sich in den entsprechenden Institutionen der regionalen Verwaltungszonen für Wasserverkehr fort. Es ist bereits erwähnt worden, daß eine Zuständigkeitsaufteilung zwischen dem Ersten Ministerium für Maschinenbau und dem MfV vorgenom-

Wasserverkehrsverwaltungszonen und
Binnenschiffsverkehr der VR China



men ist, wobei die eigentliche Schiffsbauindustrie, d.h. die großen Werften des Landes, dem Ersten Ministerium für Maschinenbau zugeordnet sind. Das MfV hingegen ist in erster Linie für kleinere Werftanlagen und Schiffbaustätten verantwortlich, die mit Versorgungsaufgaben im weitesten Sinne betraut sind. Das heißt, daß nur ein Teil der rund 150 Werften des Landes dem MfV unterstehen. Zentren des dem MfV unterstellten Werftwesens sind vor allem die Städte Shanghai (ca. 70 Kleinwerften und Schiffsstätten), Tientsin, Ta-lien, Canton, Chan-chiang, Wuhan, Fu-chou und Wu-chou. Darüber hinaus verfügen noch die Städte Harbin, An-tung, Nanking, Wen-chou, Hang-chou u.a. über regionale Einrichtungen.

Ein letzter wichtiger Bereich des Küsten- und Binnenverkehrs ist die Frage der Häfen und Umschlagzentren des Landes. Für den Küstenverkehr sind vor allem diejenigen Häfen von Bedeutung, die auch den Hauptanteil der Hochseeschifffahrt auf sich vereinen. Sie sind bereits an anderer Stelle ausführlich abgehandelt worden (5).

Die große Mehrheit der wichtigen Flußhäfen liegt naturgemäß im Bereich der Zone Yangtzekiang, wengleich auch die restlichen Flußsysteme über einige Zentren verfügen, die bereits im Zusammenhang mit der Navigierbarkeit der einzelnen Verkehrsadern in Teil I angesprochen worden sind. (Zur Navigierbarkeit siehe Karte).

Wichtige Flußhäfen entlang des Yangtzekiang:

1. Yü-hsi-k'ou liegt am Nordufer des Yangtzekiang gegenüber von Wu-hu (Anhui) am südlichen Endpunkt der Huai-nan-Bahnlinie. Der Hafen wurde während der Jahre 1953-60 vor allem als Kohlehafen für Huai-nan-Kohle ausgebaut, nachdem er vorher völlig unbedeutend war, also gleichsam ein sozialistischer Hafen wie Chan-chiang. Er verfügt über Massengüterverladung Kohle, Holz, Stückgut- und Passagierverkehr. Zentraler Kohleabschnitt voll mechanisiert.

2. Nanking-Hafen liegt NW der Stadt am Yangtzekiang mit Länge von ca. 7 km, 1954-55 erste Modernisierung, insgesamt 11 Kaianlagen, davon ein Spezialkohleabschnitt und zwei militärische Kais.

3. Wuhan:

A. Han-k'ou-Hafen, am Zusammenfluß Yangtze und Han-shui gelegen, mit mehr als 10.000 t Umschlag täglich und Wassertiefe bis 9m für kleine Seeschiffe erreichbar.

Drei Arbeitsbezirke:

a. Allgemeine Entladebezirk, b Allgemeiner Ver- und Umladebezirk, c. Stahl-, Maschinen- u.a. Schwergüter.

Seit 1959 ist ein Spezialhafen für das Wuhan-Stahlkombinat hinzugekommen, Namen Ch'ing-shan kung-yeh-kang mit Kohlekai für 3000 t-Schiffe.

B. Hafen von Han-yang, Namen Yang-szu-miao, ist vor allem ein Massengüterumschlagplatz Land-Wasser mit 10 Kaianlagen, davon vier für Stahl, vier für Getreide und Stückgut, zwei für Kohle.

Weitgehend mechanisiert, knapp 20 km Gleisanlagen mit direktem Anschluß an die Peking-Canton-Linie. Ist der modernste Binnenhafen Chinas.

4. Ch'ung-ch'ing-Hafen liegt am Zusammenfluß Yangtzekiang und Chia-ling-chiang, Schiffe bis 3m Tiefgang und im Vorhafen 30 km unterhalb Chungking bis 5m Tiefgang oder 3000 t erreichbar. Die wichtigsten der neun Kais wurden in den späten 60er Jahren weitgehend mechanisiert.

5. Restliche Häfen von Bedeutung:

- a) Nan-t'ung (Kiangsu, nahe Shanghai)
- b) Chen-chiang (Kiangsu)
- c) Wu-hu (gegenüber Yü-hsi-k'ou, Anhui)
- d) An-ch'ing (Anking, Anhui)
- e) Chiu-chiang (Kiangsi)
- f) Huang-shih (Hupei unterhalb Wuhans)
- g) Sha-shih (Hupei oberhalb Wuhans)
- h) Yi-ch'ang (Hupei oberhalb Wuhans)
- i) Wan-hsien (Szechuan unterhalb Ch'ung-ch'ings)
- j) Yi-pin (Szechuan oberhalb Ch'ung-ch'ings)

Abschließend soll hier noch erwähnt werden, daß in der Septemberausgabe von CHINA aktuell ein Nachtragsthema zum Wasserverkehr der VR China erfolgen wird, das sich in erster Linie mit dem Bergungswesen und den Frachtbestimmungen befassen soll.

1) Gegenwärtige Planungssituation des Wassertransportes der Volksrepublik China (Fei-ch'ü hang-yün she-shih hsien-k'uang), Hrsg. Institut für Verkehrsforschung des Ministeriums für Verkehrswesen, Taipei, September 1964 (fortan: Wassertransport, Taipei), S.1.

2) Wassertransport, Taipei, S.2-3.

3) Wassertransport, Taipei, S.4-6.

4) Wassertransport, Taipei, S.45-46.

5) R. Machetzki, Katalog der chinesischen Seehäfen, C.a. Juni 1975, S.305-312.