

**“BERGAUF ZU DEN WOLKEN‘ BERGAB ZU DEN UFERN DER FLÜSSE”
- Einige Anmerkungen zum Verkehrs- und Transportwesen der Volksrepublik China -**

Rüdiger Machetzki

Während der letzten Jahre (seit 1969/70) hat die wirtschaftlich-gesellschaftliche Entwicklung der VR China durchaus beachtliche Fortschritte erzielt. Die Vertreter des “neuen Kurses” schreiben die Erfolge vor allem der verstärkten “Massenlinien-Politik” zu, d.h., den Bemühungen um eine regional-lokale Industrialisierung und Modernisierung der Landwirtschaft. Die angestrebte Symbiose zwischen ländlich-industriellen Produktionseinheiten und den umliegenden agrarischen Bereichen fördere nicht nur eine komplementäre technologische wie soziale Entwicklung des chinesischen “Dorfes”. Sie entlaste zudem die “städtisch” staatliche Großindustrie von einer landwirtschaftlichen Mechanisierungsfunktion, der diese schon in den frühen 50er Jahren des Sowjetweges nicht gerecht werden konnte. Der großindustrielle Sektor ist dadurch für Aufgaben freigesetzt, die er im Rahmen der chinesischen Entwicklungsbedingungen sinnvoller und angemessener ausführen kann. Einer der Hauptgründe für die unzureichende Produktionskapazität hinsichtlich der agrarischen Mechanisierung Chinas war neben Kapital- und Fachkraftmangel vor allem ein Unterbestand an erschlossenen natürlichen Ressourcen. D.h., die Volksrepublik China leidet nicht so sehr an natürlicher Ressourcenknappheit per se, sondern eher an ihren begrenzten infrastrukturellen Möglichkeiten, Massengüter und Mengenrohstoffe von ihren geographischen Lagerstätten an die großindustriellen Produktionszentren zu befördern, die sich aufgrund ihrer ursprünglichen “Fremdorientierung” vorwiegend im entfernten Nordosten und in den Küstenregionen des Landes befinden. Es braucht nicht weiter erörtert zu werden, welchen zusätzlichen Überlastungserscheinungen das nationale Transportvolumen ausgesetzt gewesen wäre, wenn der nationale Güterrücktransport von den großen industriellen Fertigungszentren zu den unzähligen entfernten Produktionseinheiten der Landwirtschaft das Ausmaß angenommen hätte, das eine agrarische Mechanisierung durch die Großindustrie bedingt hätte. Die relativ “stationäre” Struktur des ländlich industriellen Entwicklungsweges dient also u.a. auch einer gewaltigen Entlastung des staatlichen Verkehrswesens. Weiterhin wird China aufgrund der lokalen Aspekte seiner Entwicklung in die Lage versetzt, eine Zweischichtung seines Transportvolumens in modernmechanische Langstrecken und traditionelle menschliche Lokaltransporte aufrechtzuerhalten.

Das, was etwas euphemistisch als traditioneller oder einheimischer Transport bezeichnet wird, ruht auch heute noch größtenteils auf dem Rücken oder den Schultern der chinesischen Bauern. Wie umfangreich der Anteil an Traglasten tatsächlich ist, läßt sich statistisch nicht spezifizieren. Die letzte zur Verfügung stehende Zahl aus dem Jahre 1957 spricht allein von 2,5 Mio. hauptberuflichen Lastenträgern, deren Einsatz vorwiegend in städtischen Gegenden erfolgte (1). Ein Bericht über das lokale Transportwesen aus dem Tean-hsien in Kiangsi vom November 1969 deutet an, daß die Problematik nach wie vor die gleiche ist. Dort heißt es u.a., daß das Hsien-Revolutionskomitee entschieden hatte, “Produktionskräfte dadurch freizusetzen, daß man den Trans-

port auf Räder stellte” (Ch’e-tzu-hua), um die Tragegestangen-technik zu beenden. Die über 500 Produktionsbrigaden des Hsien kamen diesem “Massenlinien-Beschluß” auf dem lokalen Transportsektor nach und führten menschliche Zug- und Schubkarren ein, auf denen sie, wie es heißt, schneller ihr Getreide zu den staatlichen Abgabe- und Ankaufstellen liefern konnten (2). Auch mehrere Bilder der Jen-min jih-pao weisen handgezogene Zweiradkarren immer noch als gebräuchlich und fortschrittlich aus (3).

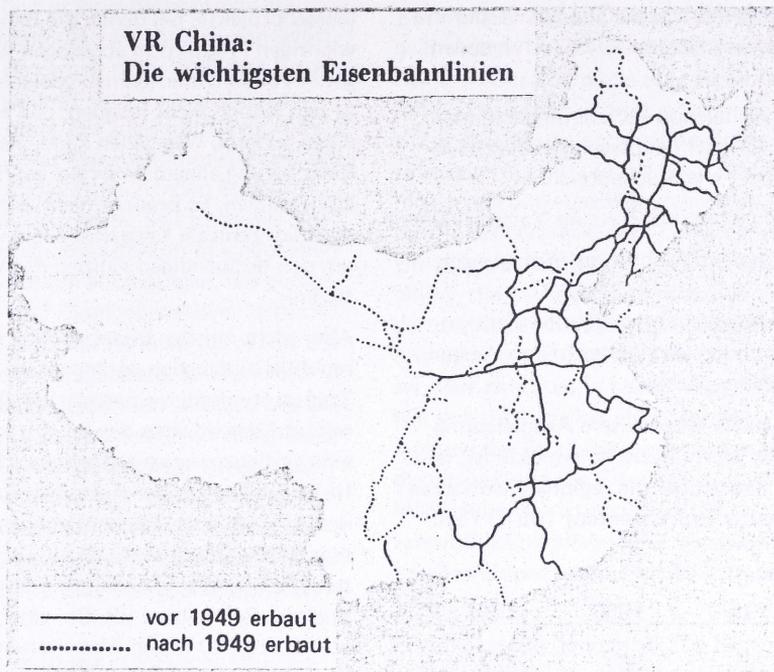
Ergänzt wird der traditionelle Landtransport durch eine Vielzahl stangenbetriebener Boote und Kleindschunken auf den zahllosen Kanälen des Landes, die eine Betriebslänge von mindestens 160.000 km aufweisen. Bis in die Mitte der 50er Jahre hinein war der Wassertransport auf diese Weise sogar von größerer Bedeutung als der nationale Straßentransport. Wie wichtig die VR China diesen Sektor ihres Verkehrswesens erachtet, zeigt sich auch daran, daß das gesamte motorbeschiffbare Fluß- und Kanalnetz von 1949 24.000 km auf über 40.000 km ausgebaut worden ist.

An dieser Stelle läßt sich auch auf den sogenannten modernen Verkehrsbereich überleiten. Die obigen Darlegungen sollten keineswegs den Eindruck erwecken, daß China über vorindustrielle Transporttechniken nicht hinausgekommen wäre. Gerade im Zusammenhang mit den anfolgenden Erklärungen über den Eisenbahn- und Straßenverkehr erschien es jedoch wichtig, daran zu erinnern, daß China - wie auch andere Entwicklungsländer - insbesondere im Bereich des lokalen Lastenverkehrs größtenteils auf traditionelle Transporttechniken zurückfallen muß, um das wirtschaftliche Transportaufkommen zu bewältigen. Ferner ist der traditionelle Transport unter chinesischen Bedingungen keineswegs so unrationell, wie er auf den ersten Blick erscheinen mag; denn erstens besitzt die Volksrepublik eine arbeitskraftreiche und kapitalarme Wirtschaftsgesellschaft, zweitens ist gerade der im Rahmen der ländlich-lokalen Industrialisierung und Modernisierung anfallende “stationäre” Güteraustausch nicht mit einem ähnlich hohen Zeitverlust behaftet wie vergleichbare Landstreckentransporte.

Nach wie vor wichtigstes Verkehrsmedium ist mit weitem Abstand die Eisenbahn. Hier sind auch trotz aller Einschränkung die Leistungen und Erfolge der VR China am beachtlichsten. Allein die Zahl der Gleiskilometer hat sich von 1950 bis 1971 um über 20.000 km erhöht. Das chinesische Eisenbahnnetz von 1949 wies mit knapp 22.000 km nur etwa ein Dreißigstel der Länge auf, die das US-Eisenbahnnetz (635.000 km) im gleichen Jahr besaß. Es entsprach damit dem zaristisch-russischen Eisenbahnstand der 1870er Jahre.

Ein anderer Vergleich wäre Indien, das 1969-70 ca. 60.000 Eisenbahnkilometer hatte, allerdings 1947 mit einer Ausgangsposition von 54.000 km gestartet war (4).

Während der ersten Jahre des Wiederaufbaus bis 1952 beschränkte sich die Priorität auf die Reparatur der vorhandenen Linien und die Instandsetzung des rollenden Materials. An neuer Gleisführung kamen nur ca. 2500 km hinzu (5).



Diese rein statistischen Angaben täuschen jedoch insofern über den tatsächlichen Zustand des nationalen Eisenbahnwesens hinweg, als sie kaum darauf hinweisen, daß nahezu die Hälfte aller Gleiskilometer im hohen Norden und Nordosten (Mandschurei) angelegt war und daß ein weiterer Großteil der km auf zwei küstennahe Nord-Süd-Verbindungen entfiel. Die Spuren der "ausländischen" Anfänge der chinesischen Eisenbahn lassen sich also bis in die Volksrepublik hinein verfolgen.

Erst während des Fünfjahresplans 1953/57 konzentrierten sich die Anstrengungen auf einen forcierten Ausbau des Eisenbahnnetzes im Nordwesten und Südwesten des Landes. Diese Regionen waren bis dahin praktisch noch ohne eine Verbindung gewesen. China wandte sich erstmals seinem eigenen Hinterland zu. Verdeutlicht wird diese Tendenz durch die obige Eisenbahnkarte, die die Linienführung vor 1949 und zum gegenwärtigen Zeitpunkt darstellt. Bis 1959 war das Netz um weitere 5.300 km verlängert worden auf insgesamt ca. 31.000 km. Wichtigste Neuverbindungen waren folgende Linien:

1. Sian (Zentralchina) - Innere Mongolei - Sinkiang, 1962 bis zur Hauptstadt Urumchi fertiggestellt. Damit war der Zugang zu den dort vorhandenen Ölreserven von Karamei erschlossen. Die ursprünglich geplante Weiterführung nach Sowjetisch Turkestan ist aus berechtiglichen Gründen aufgegeben worden.
2. Ch'ung-ch'ing - Ch'eng-tu mit Anschluß an die Linie Sian-Urumchi. Hierdurch wurde das agrarische Hinterland der Riesenprovinz Szechuan erstmals für den modernen Verkehr erschlossen.

Die verstärkten Anstrengungen auf dem Verkehrssektor der 50er Jahre drücken sich auch in nüchternen Zahlen

aus. So betrug allein die Eisenbahn-Investitionen während dieser Phase 8,5% des nationalen Investitionsaufkommens. Dennoch, auf die Gesamtzeit der Volksrepublik bezogen, sind die Verkehrsinvestitionen Chinas - auch im Vergleich mit anderen Entwicklungsstaaten - relativ niedrig gewesen. zumal der Eisenbahnbau in den frühen 60er Jahren eingeschränkt wurde und der Straßenbau in den 50er Jahren geringere Aufmerksamkeit erfuhr. Diese Tatsache spiegelt sich auch im verhältnismäßig kleinen Beitrag des Verkehrswesens zum Netto-Sozialprodukt des Landes wider. So betrug z.B. der Beitrag zum inländischen Netto-Sozialprodukt 1957 nur 4%, während er in westlichen Industriestaaten bei ca. 20% liegt (6). Allerdings sind die Leistungen des für die lokale Wirtschaftsebene wichtigen traditionellen Transports in der 4%-Angabe nicht enthalten, so daß sich das endgültige Bild erheblich verschieben könnte.

In den Jahren 1960-65 vergrößerte sich das Streckennetz zwar weiterhin auf insgesamt 36.000 km (7), aber dennoch war auch die Eisenbahn der allgemeinen "Politik der Konsolidierung und Wiederanpassung" unterworfen, die die Krise des Großen Sprungs 1958/59 bewältigen sollte. Durch den Rückgang der industriellen Produktion wurden die Transportprobleme vorübergehend weniger dringend. 1964/C5 wurde alle Neubautätigkeit vollends eingestellt. Erneute Anstrengungen sollten mit dem Dritten Fünfjahresplan 1966-70 unternommen werden. Sie wurden jedoch 1967/68 durch die Ereignisse der Kulturrevolution weitgehend zurückgedrängt, so daß die eigentliche zweite "Eisenbahnoffensive" erst im Jahre 1969 einsetzte. Sie sollte vor allem die Planung der 50er Jahre in die Tat umsetzen. Neue Pläne aus den 60er Jahren kamen kaum hinzu. Hier wird besonders deutlich, wie sehr die ideologisch-politischen Linienkämpfe des Großen Sprungs, der Konsolidierungsphase und der Kulturrevolution zumindest den transportbezo-

genen Teilsektor der chinesischen Volkswirtschaft in Mitleidenschaft gezogen haben. 1969 setzte man weitgehend dort an, wo man 1959 aufgehört hatte. Die Schwerpunkte der zweiten "Offensive" bestehen vor allem in folgenden Linien:

1. Ch'engt'u (Szechuan) - Kueichou - K'un-ming (Yünnan). Die Streckenführung verläuft hauptsächlich durch Gebirgsland und ist tunnel- wie brückenreich.
2. Eine dritte Nord-Süd-Verbindung bis zum Yangtzejiang.
3. Im Bau befindet sich noch die Linie von Wuhan nach Ch'ung-ch'ing. Sie wird die erste Direktverbindung von den Zentren der Ostküste nach Szechuan und weiter in den Westen wie Nordwesten darstellen.

Wie wichtig dieser Ausbau für eine weitere Ausgleichung des Westgefälles und auch für militärische Aspekte ist, läßt sich aus der folgenden Tabelle über die regionale Umverteilung der Eisenbahnkilometer (in Prozenten) 1957-71 entnehmen (8):

Region	1957	1960	1971
Nordosten	38%	35%	32%
Nordwesten	7%	11%	13%
Norden	16%	15%	14%
Süden	9%	9%	7%
Südwesten	6%	8%	11%
Mitte	12%	11%	13%
Osten	12%	11%	10%

Abschließend läßt sich zum Bereich der Linienführung vielleicht noch sagen, daß auch der Bau der beiden großen Eisenbahnbrücken über den Yangtzejiang bei Wuhan 1960 und Nanking 1968 von wesentlicher Bedeutung war. Hinzu kommt eine dritte Brücke bei Ch'ung-ch'ing in Szechuan.

Die Volksrepublik China hat ihre verkehrswirtschaftlichen Anstrengungen während der letzten zwei Jahrzehnte nicht zufällig auf den Eisenbahnsektor konzentriert. Vielmehr mußte ihr der Bahnbau als der sinnvollste Weg für ein arbeitskraftreiches Land mit weiten geographischen Flächen erscheinen. Diese Tatsache führte dann auch zu einer Politik, die seit der Kulturrevolution verstärkt als die "Massenlinie beim Eisenbahnbau" propagiert wird. Das heißt in der Praxis, daß die konkrete Konstruktionsplanung und technische Durchführung wesentlich vom Eisenbahnpionierkorps der Volksbefreiungsarmee getragen und die Massenaarbeit jeweils von den betroffenen lokalen Gebieten übernommen wird. So mobilisieren die Autoritäten der Hsiens, Volkskommunen und Produktionsbrigaden vorübergehend ein entsprechendes bäuerliches Arbeitspotential, um den Streckenbau durch ihr Gebiet voranzutreiben. Nicht zuletzt auf diese Tatsache ist auch der Rückgang im Eisenbahnbau der frühen 60er Jahre zurückzuführen. "Schwindler wie Liu Shao-ch'i" hatten die "Massenlinie" unterdrückt. Die konkreten Ursachen der damaligen "Anti-Massenlinien-Politik" sahen wohl so aus, daß es der Führung nach den Erfahrungen mit der Massenmobilisierung während des Großen Sprungs nicht angeraten erschien, weitere "Große Sprünge" zu vollziehen.

Die allgemeine Krise, die soziale Unruhe unter der Bevölkerung und die Versorgungsschwierigkeiten hätten weitere Massenprojekte, bei denen die Bauern von der überlebenswichtigen Produktion abgezogen worden wären, zu einem gefährlichen Unternehmen gemacht. Insgesamt gesehen läßt es sich jedoch nicht leugnen, daß ein Land wie China kaum einen anderen Weg gehen kann, als die Regionen und die Bevölkerung allgemein direkt am Bau solcher Großprojekte zu beteiligen. Es braucht nicht wiederholt zu werden, die staatlich zentrale Kapazität allein wäre einfach unzureichend, um den notwendigen Ausbau des Verkehrswesens zu realisieren.

Aber nicht nur der Eisenbahnbau selbst wurde in der Volksrepublik hinlänglich vorangetrieben. Mehr noch weist das Transportvolumen einen starken Anstieg auf. Dies ist einerseits auf den Ausbau des Frachtraumes und andererseits auf eine gestiegene organisatorische Effizienz zurückzuführen. Insbesondere seit der Kulturrevolution sind auf dem Gebiet der Waggon- und Lokomotivenherstellung große Fortschritte erzielt worden. Mehr als ein Drittel aller für 1971 geschätzten 185.000 Waggons der chinesischen Eisenbahn wurden in dieser Zeit gebaut (9). Bei einer jährlichen Produktion von ca. 10.000 neuen Einheiten in 36 Lokomotiven- und Waggonfabriken dürfte gegenwärtig trotz der Ausrangierung älterer Modelle die 200.000-Stück-Grenze überschritten worden sein (10).

Ähnlich ist die Situation im Lokomotiven-Bau einzuschätzen, obgleich hier keine absoluten Zahlenangaben - Jahreszahl 1973 ca. 1000 Stück (11) - für den Gesamtbestand vorliegen.

Allgemein läßt sich sagen, daß Chinas Eisenbahnen nur zu einem Bruchteil durch Diesel- oder Elektroantrieb angetrieben werden. Die gewaltige Mehrheit aller Lokomotiven sind Dampflokomotiven. Während der letzten Jahre jedoch haben sich die Anstrengungen der Industrie vermehrt auf die Herstellung von Diesellokomotiven gerichtet. Wie groß die Bedarfsengpässe auf diesem Gebiet jedoch noch sind, zeigt der Import deutscher und französischer Diesellokomotiven seit 1970/71. Sie wurden möglicherweise als Ausgleich für jene Antriebsmaschinen benötigt, die China in Zusammenhang mit dem Bau der Tansania-Zambia-Eisenbahn nach Ostafrika liefert. Bevor kurz auf die Organisation der Eisenbahnverwaltung eingegangen wird, soll eine Tabelle die Waggon- und Lokomotivenproduktion zahlenmäßig verdeutlichen (12).

Jahr	Waggons	Lokomotiven
1957	73.000	167
1960	23.000	600
1965	6.600	50
1969	11.000	260
1971	14.000	300

Die große Steigerung des Frachtraumes ist jedoch nicht die alleinige Ursache für den Anstieg der beförderten Gesamttonnage von 1950 ca. 100 Mio. t auf 1970 560 Mio. t. Ein mitentscheidender Faktor war auch die nationale Reorganisation der chinesischen Eisenbahn. Vor 1949 war die Verwaltung nicht auf nationaler Ebene autoritativ koordiniert worden.

Das heißt, die einzelnen Eisenbahnen waren in erster Linie provinziell orientiert und in ihrer Betriebsführung nicht aufeinander abgestimmt. Es versteht sich von selbst, daß die kommunistische Regierung nach 1949 ihre Bemühungen auf eine straffe Planungs- und Verwaltungskontrolle zentraler Art ausrichtete. Bis zur Kulturrevolution gab es daher ein eigenständiges Eisenbahnministerium, das sich mit 28 Provinzbüros und entsprechenden Subbüros in das gesamte Land hinein erstreckte. Seit Ende der Kulturrevolution ist das Eisenbahnministerium in einem übergeordneten Verkehrsministerium aufgegangen, das den gesamten Wasser-, Straßen- und Eisenbahnverkehr kontrolliert. Seit 1971 existieren auch nur noch 19 Büros, die oft mit mehreren 10.000 Kräften ausgestattet sind und teilweise zwei Provinzen eisenbahntechnisch überwachen. Die größte dieser Einrichtungen ist das nördliche Peking-Büro, das allein ein Viertel aller Tonnage bewältigt (13). Allerdings handelt es sich hier nicht so sehr um hohe Stückgutzahlen, sondern wie grundsätzlich im Rahmen der chinesischen Transportverteilung zwischen Eisenbahn und Straße vorwiegend um Massengüter und mengenmäßige Rohmaterialien.

Im Gegensatz zur Eisenbahn ist das chinesische Straßennetz bis zum heutigen Tage von sekundärer Bedeutung für das nationale Transportwesen geblieben. Auf dem modernen Sektor liegt die Straßengüterbeförderung immer noch weit hinter der Eisenbahnkapazität zurück und nimmt nur etwa ein Zehntel allen modernen Transportes ein. Diese Tatsache ist kaum verwunderlich, wenn man sich an die verheerende Ausgangsposition 1949/50 erinnert und zudem einen Blick auf die mangelnde Kraftfahrzeugproduktion der Volksrepublik China wirft; denn erst 1956 setzte die Herstellung von einheimischen Lastkraftfahrzeugen wirklich ein. Bis 1960 konnten nur ganze 40.000 Einheiten fertiggestellt werden. In der anfolgenden Phase des wirtschaftlichen Rückschlages und der "Konsolidierung" machte die Produktion nur geringe Fortschritte. Demnach bestand der gesamte Straßentransportraum 1965 aus nur 300.000 Lkw, 10.000 Autobussen und 50.000 Pkw (14).

Annähernd 100.000 Fahrzeuge waren zum allergrößten Teil aus der Sowjetunion importiert worden. Seit 1966 jedoch haben sich die Einfuhren in erster Linie nach Japan, Rumänien, Frankreich und Italien verlagert. Seit der Kulturrevolution hat sich die Lkw-Produktion gesteigert, so daß 1970 bereits über 500.000 Einheiten zur Verfügung standen und allein im Jahre 1971 85.000 Stück fertiggestellt wurden. Im Vergleich dazu belief sich die Zahl der Lkw in Indien 1969-70 auf ca. 300.000 Einheiten. Seither ist die Produktion weiter gestiegen, wenn auch keine absoluten Zahlen vorliegen. Diese Leistungsverbesserung ist nicht nur den Großanlagen der nationalen Autoindustrie in Ch'ang-ch'un, Nanking, Tsinan usw. zuzuschreiben (15), sondern ebenso - nach vielen Berichten der chinesischen Presse - einem neuen Koordinierungssystem der ländlichen - lokalen Industrie. So haben bereits mehr als 20 Provinzen einen entsprechenden Verbund lokalindustrieller Produktionseinheiten erwirkt, in dessen Rahmen einzelne Fabriken bestimmte Teilproduktionen vornehmen, die später in Provinzfabriken zu fertigem Motor-Transportraum zusammen-

gebaut werden (16).

Ein weiterer Aspekt, der auf die verhältnismäßig nachteilige Situation des Massentransports einwirkte, war die Frage der Transportenergie. Kohle als Energiegrundlage hatte bereits im kaiserlichen und mehr noch im republikanischen China die alles entscheidende Rolle gespielt. Dieses Bild sollte sich auch bis in die 60er Jahre der Volksrepublik hinein nur unwesentlich verändern. Die Erschließung bedeutender Erdölvorkommen in Nordwest-China setzte in großem Umfang erst 1963/65 ein, als das berühmte Ölfeld von Tach'ing, das mehr als die Hälfte alles chinesischen Erdöls fördert, seine Produktion aufnahm. Zwar heißt es, daß China seither auf dem Öl- und Energiesektor extern unabhängig sei, aber damit ist in keiner Weise die Frage beantwortet, wie sich die Lage bei einer Verdrei-, Vervier- oder Verfünffachung des Straßentransports darstellte. Ähnliches gilt für die Umstellung des Eisenbahntransports auf Dieselantrieb. Möglicherweise ist nicht nur die begrenzte Diesellokomotivenproduktion allein dafür verantwortlich, daß neun Zehntel allen chinesischen Eisenbahntransports dampfbetrieben sind.

Entscheidender jedoch als alle Energie- und Transportraumprobleme wirkt das Straßennetz selbst auf die beschränkte Kapazität ein. Die verhältnismäßig geringe Priorität, die dem Straßenbau, zumindest bis zur Kulturrevolution, eingeräumt wurde, war weiterhin dadurch eingeschränkt, daß insbesondere die überprovinziellen Straßen teilweise nach "militärischen" Gesichtspunkten gebaut wurden und weniger "wirtschaftliche" Dienste leisten. Sicherlich, es läßt sich argumentieren, daß die straßenmäßige Erschließung der Grenzregionen Innere Mongolei, Sinkiang, nördliche Mandschurei und Tibet auch eine ökonomische Funktion hat, zumal Tibet keine Eisenbahnverbindungen aufweist. Ferner läßt sich ähnliches - wenn auch mit Mühe - für den Bau der Karakorum-Gebirgsstraße nach Pakistan, der Lhasa-Kathmandu-Straße nach Nepal und der Mengla-Straße (Yünnan) nach Laos u.a. anführen, aber es läßt sich kaum darüber diskutieren, daß diese Straßen in den wirtschaftlichen Kernprovinzen Chinas von höherem wirtschaftlichen Nutzen für das ganze Land gewesen wären.

Seit der Kulturrevolution jedoch haben sich auch auf dem Gebiet des "innerchinesischen" Straßenbaus große Fortschritte ergeben. Betrug die Gesamtlänge aller Überlandstraßen 1960 noch 500.000 km - in Indien 630.000 km - so stieg sie bis 1972 auf 700.000 km an. Allein seit 1969 sind über 100.000 km hinzugekommen (17). Seither, so heißt es, sind über 70% der mehr als 70.000 Volkskommunen per Motortransport erreichbar. Diese Zahl, die als Positivum gewertet wird, zeigt deutlich die Grenzen der chinesischen Entwicklung auf. Immerhin ist selbst eine kleine, entlegene Volkskommune noch ein Gebilde von 20.000 - 30.000 Menschen, also von 20 - 30 Dörfern und mehr. 30% oder über 20.000 solcher Gebiete, d.h. vorsichtig geschätzt 400.000 - 500.000 chinesische Dörfer, sind straßenmäßig von der Außenwelt isoliert. Da jedoch nicht nur einzelne Dörfer, sondern ganze Volkskommunen derart ohne Außenverbindung sind, ist es wahrscheinlich, daß unzählige Ortschaften nur in tagelangen Wegen zu erreichen sind. Allein hieraus ergibt

sich schon, daß ein forciertes Straßenbau nicht nur ökonomische, sondern auch politische Implikationen hat. Dennoch erscheint es gerechter, den chinesischen Straßenbau nicht nur an dem zu messen, was absolut vorhanden ist, sondern, was im Verhältnis zur Ausgangsposition 1949/50 geleistet wurde. Unter diesen Umständen ergibt sich trotz aller Einschränkungen ein weitaus vorteilhafteres Bild.

1949 belief sich das chinesische Überlandstraßennetz auf 81.000 km und Ende 1950 auf 100.000 km. Nur ein Bruchteil der Straßen wies eine feste Oberfläche auf. Zum Vergleich hierzu bot das US-Sträßennetz zur gleichen Zeit eine Gesamtlänge von ca. 3 Mio. km an und dasjenige Indiens ca. 520.000 km. Bis 1955 behauptete die Volksrepublik, die Straßen auf 167.000 km verlängert zu haben. Da aber für den gleichen Zeitraum nur eine Aus- und Neubauzahl von 71.000 km angegeben wurde (18), muß es sich bei den fehlenden 15.000 km um eine "Aufwertung" bisheriger Wege zu Überlandstraßen gehandelt haben. Nach 1955 wurde der Straßenbau weiter intensiviert, so daß 1958 215.000 km Gesamtlänge existierten (19). Diese Steigerung läßt deutlich auf einen Zusammenhang mit der agrarischen Kollektivierung 1955/56 schließen. Zwar spielt die Volksbefreiungsarmee - Pionierkorps - ähnlich wie im Falle des Eisenbahnbaus auch im Straßenbau eine nicht zu unterschätzende Konstruktionsrolle, aber den Hauptanteil der Erdarbeiten leistet die "Massenlinie". Das heißt, die Bauern der von der Straßenführung erfaßten Produktionseinheiten stellen jeweils auf ihrem Gebiet die Masse der Arbeitskräfte. Eine solche Mobilisierung des menschlichen Arbeitspotentials war seit der Großeinführung von landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften 1955-56 und Volkskommunen 1958 organisatorisch bedeutend erleichtert worden. Die Peking-Rundschau-Ausgabe vom 5. Februar 1974 vermittelt ein anschauliches Bild, wie seither Straßenbaugroßprojekte durchgeführt werden. Unter der Überschrift "Die Massenlinie beim Straßenbau" heißt es u.a. über den Bau einer Straße in Yünnan:

"Früher zogen Karawanen mit Dutzenden oder gar hundert Zugtieren auf holprigen Pfaden durch die Urwälder Yünnans. Die Karawanen übernachteten auf Waldlichtungen im Freien. Die Reise dauerte viele Tage, oft sogar Monate..... Der Grund für diesen Zustand war die Kompliziertheit der topographischen Bedingungen. 90% von Yünnan ist gebirgig..... Der Volksmund beschreibt das: Bergauf zu den Wolken, bergab zu den Ufern der Flüsse..... Heute jedoch, 14 Jahre nach der Befreiung, verfügt Yünnan über Straßen mit einer Gesamtlänge von etwa 40.000 km..... Berge und Flüsse haben sich nicht geändert..... Des Rätsels Lösung kann nur in der Politik, der Veränderung der Gesellschaft gefunden werden..... Die Revolution fegte das wichtigste Hindernis - die reaktionäre Herrschaft - hinweg. 1951 wurde in Yünnan der Straßenbau im großen Stil in Angriff genommen. Die Dorfbewohner steckten jenen, die sich am Straßenbau beteiligten, rote Blumen an, wie sie es früher bei der Verabschiedung von an die Front gehenden Kämpfern getan hatten, und ermahnten sie, hart für die "Straßen des Glücks" oder die "Straßen der Befreiung" zu arbeiten..... Was mich sehr beeindruckte, war, welche Kräfte die Massenlinie freisetzte..... Gemäß der Massenlinie der

Partei vertraten die Parteiorganisationen, die beim Straßenbau die Führung innehatten, die feste Auffassung, daß der entscheidende Faktor der Mensch sei. Nur wenn man die Schöpferkraft der Massen voll zur Entfaltung brachte, konnten alle Schwierigkeiten überwunden werden. Von Anfang an wurde auf den Baustellen eine vielfältige politische Erziehungsarbeit geleistet" (20).

An anderer Stelle heißt es dann weiter:

"Ebenso wie die Investitionen der Regierung haben auch die Möglichkeiten der Straßenbauarbeiter ihre Grenzen..... Über die Hälfte der neuen Straßen in Yünnan wurde von den Massen selbst gebaut. Diese Teilnahme der Massen wurde gewöhnlich nach dem Prinzip "Die Ortsansässigen tun die Arbeit, und der Staat gibt Hilfe" durchgeführt. Das heißt, daß die Bevölkerung, die entlang der geplanten Straße wohnt, diese baut, und die Regierung mit den wenigen benötigten Mitteln und technischer Hilfe beisteht..... Auch im Unterhalt der Straßen muß man sich auf die Massen stützen. Es gibt für diese Arbeit zwar eine spezielle Gruppe, aber wenn es nötig ist, kommen die Bauern zu Hilfe." (21)

Aus den obigen Erklärungen geht deutlich hervor, daß der chinesische Staat allein nicht in der Lage gewesen wäre, sein Überlandstraßennetz auf 700.000 km auszubauen, d.h., es beinahe zu verzehnfachen. Aber auch mit der Hilfe der "schöpferischen Massen" konnte diese Leistung nur vollbracht werden, weil der Löwenanteil des gesamten Straßennetzes aus Erd- und Schotterstraßen besteht und auf eine asphaltähnliche Befestigung verzichtet wurde.

Diese Tatsache wirft natürlich, insbesondere in klimatisch extremen Landesteilen, erhebliche Instandhaltungsprobleme auf, die auch in den Worten "..... kommen die Bauern zu Hilfe" angedeutet wurden. Vor allem in Zeiten wie der Kulturrevolution, in denen Partei und Staat aufgrund interner Krisen die politische Kontrolle nicht in der gewohnt hierarchischen Schärfe aufrechterhalten konnten, zeigte der Straßendienst auf der Massenlinienbasis ernsthafte Schwächen. In den offiziellen Kommentaren heißt das u.a. folgendermaßen:

"Die Ho-fei-Pen-pu -Straße ist eine der wichtigsten Überlandstraßen in unserer Provinz (Anhui). Aber durch vom Klassenfeind verursachte Sabotage und Mißordnung war die Instandhaltung der Straßen für lange Zeit aufgehoben, und Reparaturen wurden nicht durchgeführt." (22)

Über die Straßen der Provinz Yünnan sagte ein Bericht:

"Renegaten, Verräter und unverbesserliche Kapitalismuswegler in der Partei taten sich mit üblen Geistern und Teufeln zusammen, um sich der Schädigung der Revolution und der Sabotage der Produktion hinzugeben. Sie schufen so gewaltige Schwierigkeiten im Straßendienst." (23)

Seit 1969 aber hat sich die Kontrolle der Partei wieder gefestigt, und Berichte über Mißwirtschaft im Straßendienst sind selten geworden. Der seit diesem Jahr forcierte Neubau von Straßen diente wie schon zuvor einem weiteren Gefälleausgleich zwischen dem inländischen Westen des Landes und den traditionellen Zentren. Abgesehen von den großen Durchgangsadern, den sogenannten Nationalen Verteidigungsstraßen, wurden vor allem Provinzen wie Szechuan, Ch'inghai,

Sinkiang, Yünnan, das nördliche Heilungkiang und die Innere Mongolei bevorzugt. Diese Provinzen hatten vor 1949 keine oder fast keine Straßen besessen, haben jetzt aber zumindest ein Straßennetz erhalten. Einige Zahlen sollen dies verdeutlichen:

Ch'inghai 1949 0 km, 1972 14.000 km Straßen mit ca. 1000 Brücken (24).

Innere Mongolei 1949 km-Zahl unbekannt, 1972 16.000

km Straßen, die 80% der Volkskommunen an die Außenwelt anschließen.

Yünnan 1949 km-Zahl unbekannt, 1973 40.000 km.

Um das Gesamtbild des chinesischen Verkehrswesens abzurunden, müßten noch einige Erklärungen zur Luftfahrt gemacht werden. Diese Erklärungen können jedoch unterbleiben, da die Probleme und Leistungen der Luftfahrt bereits in vergangenen Ausgaben von CHINA aktuell eingehend dargestellt worden sind (25).

- 1) John P. Emerson, Nonagricultural Employment in Mainland China, 1949-1958, Washington D.C. 1965, S.128.
- 2) Provinzradio Kiangsi, 24. Nov. 1969 aus CNA 949, S.3.
- 3) Siehe: JMJP, 23. Dez. 1969; JMJP, 16. Jan. 1972; JMJP, 17. Juni 1973.
- 4) Nai-Ruenn Chen and Walter Galenson, The Chinese Economy under Communism, Edinburgh 1968, S.80. Government of India, Planning Commission ed., The Fourth Five Year Plan 1969-74, o.A., S.337.
- 5) Nai Ruenn Chen, Chinese Economic Statistics, Chicago 1967, Tabelle 3.44 u.6.1.
- 6) Liu Ta-chung and Yeh Kung-chia, The Economy of the Chinese Mainland: National Income and Economic Development 1933-1959, Princeton N.J. 1965, S.61.
- 7) Chao Kang, The Construction Industry in Communist China, Chicago 1968, S.65.
- 8) Tabelle basiert auf: Philip W. Vetterling and James J. Wagy, China: The Transportation Sector 1950-71, in People's Republic of China: An Economic Assessment, A Compendium of Papers Submitted to the Joint Economic Committee, Congress of the United States, Washington D.C. 1972, S.154.
- 9) Ebda, S.154.
- 10) SWB, 22.8.1973.
- 11) SWB, 22.8.1973.
- 12) Zahlen entnommen aus: Vetterling and Wagy, S.155.
- 13) Ebda, S.156.
- 14) FEER, 17. Febr. 1966, S.275.
- 15) Siehe: C.L. Yu, Die Autoindustrie Chinas, C.a. Dez. 1972, S.26.
- 16) JMJP, 22. Aug. 1970.
- 17) SWB, 13. Sept. 1972.
- 18) Chen, Statistics, Tabelle 3.47 und 6.1.
- 19) Chao, Construction Industry, Tabelle A-4.
- 20) Peking Rundschau Nr.5, 1974, S.23-24.
- 21) Ebda, S.25-26.
- 22) Provinzradio Anhui, 22. Nov. 1968, aus CNA 949, S.2.
- 23) Provinzradio Yünnan, 27. Dez. 1968, aus CNA 949, S.3.
- 24) SWB, 13. Sept. 1972.
- 25) Siehe: H. Martin, Chinas Zivilluftfahrt - Ausbau des Auslandsflugnetzes, C.a. Aug. 1973.