

CHINAS ZIVILLUFTFAHRT

Ausbau des Auslandsflugnetzes

Die chinesische Zivilluftfahrt befindet sich mitten in einer Phase rapiden Ausbaus, besonders was die Einrichtung internationaler Linien betrifft. Nach der Errichtung der Volksrepublik war das Inlandsnetz sehr langsam reorganisiert worden. Chinas Luftfahrtgesellschaft flog nur eine ganz geringe Zahl von Flughäfen in Nachbarstaaten an. Nachdem nun parallel zur politischen und wirtschaftlichen Öffnung Chinas zum Westen hin auch die Luftverbindungen ins Ausland mit allem Nachdruck ausgebaut werden, läßt sich deutlich ablesen, daß neben dem militärischen Sektor inzwischen auch die Zivilluftfahrt an die Spitze der staatlichen Prioritätenliste gerückt ist. Durch den Kauf von Mittelstrecken-Düsenflugzeugen, den Abschluß einer großen Anzahl von Abkommen über zivile Luftfahrt und zivilen Lufttransport, die Planung eigener Linien und die Zulassung von Linienflügen ausländischer Luftfahrtgesellschaften in die Volksrepublik von Asien, Afrika, Europa und dem nordamerikanischen Kontinent aus ist diese erste Phase der Öffnung Chinas zur Außenwelt auf dem Flugsektor charakterisiert.

Der erfolgreiche Ausbau der chinesischen Luftwaffe seit 1949 hat eine Luftfahrtindustrie geschaffen, die mit erheblichen Produktionsziffern aufwarten kann. Sie verschlingt nach Schätzungen etwa 40% des gesamten Verteidigungshaushalts. Der Ausbau der zivilen Luftfahrt verzehrt nun ebenfalls einen erheblichen Anteil von Chinas Devisenreserven. Zwischen 1970 und 1972 wurden über 40 Düsenflugzeuge im Wert von 500 - 600 Mio US \$ gekauft, weiter haben sich die chinesischen Behörden um etwa 150 zusätzliche Maschinen verschiedenen Typs bemüht. Wenn in dieser Zwischenphase eine so erhebliche Belastung für Chinas jährlich auf 2,5 Mrd US \$ geschätztes Deviseneinkommen entstanden ist, scheint die Entwicklung in der Volksrepublik doch langfristiger dahin zu gehen, außer Militärmaschinen auch zivile Düsenflugzeuge selbst zu bauen. (1)

Aufbauphase

Die chinesischen Kommunisten hatten den Kampf gegen Japan und die Nationalisten praktisch ohne eine Luftwaffe führen müssen. Die Zivilluftfahrt begann daher in der Volksrepublik im November 1949 mit Überläufern der zwei großen zivilen Luftfahrtgesellschaften der Nationalisten, nachdem sich einige Piloten und Mannschaften von Curtiss C-46 und Douglas C-47 Transportern der National Aviation Corp. auf die Seite der Kommunisten geschlagen hatten. 71 Flugzeuge aus dem Bestand der CNAC und der Central Air Transport Corp. wurden auf dem Kai-Tak-Flugplatz Hong Kongs beschlagnahmt bis die rechtliche Lage geklärt war. Im Februar 1950 entschieden Hong Kongs Gerichte zwar, daß die Luftflotte der Volksrepublik China zuzusprechen sei, und Mannschaften der Volksrepublik kamen in die Kronkolonie, um sie

zu übernehmen. Auf Betreiben der US-Regierung wurde jedoch im Juli 1952 diese Entscheidung des Gerichts rückgängig gemacht und der gesamte Flugzeugbestand in amerikanisches Eigentum überführt. (2)

Viele der Landebahnen und Flughäfen waren zerstört und nur ein gutes Dutzend von Transportmaschinen stand den Kommunisten schließlich flugbereit zur Verfügung. Deshalb konnte man erst im Oktober 1949 darangehen, eine eigene Organisation zu schaffen. Mit sowjetischer Hilfe wurde ein Büro für Zivilluftfahrt (Ming-yung hang-k'ung-chü, offiziell abgekürzt CAAC, Civil Aviation Administration of China) errichtet, das vom Nationalen Verteidigungsrat bzw seinem Vorgänger vor 1954 kontrolliert wurde. Ihm unterstanden zwei an den beiden Fluggesellschaften der KMT-Republik orientierte neubegründete Organisationen, die "Zentrale Luftfahrtgesellschaft" (Chung-yang hang-k'ung kung-szu) und die "China Volksluftfahrtgesellschaft" (Chung-hua-jen-min hang-k'ung kung-szu). Beide arbeiteten erst seit August 1950 und wurden im Juli 1952 zur Chinesischen Volksluftfahrtgesellschaft" (Chung-kuo jen-min hang-k'ung kung-szu) zusammengelegt, weiterhin dem Büro für Zivilluftfahrt unterstellt. Im März 1954 wurde diese Gesellschaft aufgelöst und das gesamte Luftfahrtwesen vom Büro für Zivilluftfahrt direkt übernommen. Seit September 1954 unterstand das CAAC direkt dem Staatsrat. Die Gesamtorganisation lehnt sich an sowjetische Vorbilder an, sie entspricht dem Aufbau des sowjetischen Ministeriums für Zivilluftfahrt und seiner Luftlinie "Aeroflot".

Im Zuge der Erweiterung lokaler Initiative erhielt das CAAC im Januar 1951 noch einmal einen leicht abgeänderten Namen. Dem "Zentralbüro für Zivilluftfahrt" (Min-yung hang-k'ung tsung-chü) unterstanden nun 9 "Zivilluftfahrtverwaltungen" (Min-hang kuan-li-chü) und darunter auf der Ebene der Provinzen lokale Büros für Zivilluftfahrt. Zwischen 1950 und 1956 wurden so die meisten der vorherigen Inlandsfluglinien wieder eingerichtet und Linienflüge in die UdSSR, nach Burma und nach Nordvietnam aufgenommen.

1950 wurde neben den zwei bestehenden Fluggesellschaften die "Chinesisch-Sowjetische Zivilluftfahrtgesellschaft" (Chung-Su min-yung hang-k'ung kung-szu) gegründet (3). Diese jeweils zu 50% im Besitz der chinesischen und sowjetischen Regierung befindliche Gesellschaft war ebenso strukturiert wie parallele Gesellschaften, derer sich die Sowjetunion beim Aufbau der Luftlinien in Osteuropa nach dem 2. Weltkrieg bediente. Dabei lieferte die Sowjetunion vor allem Transportmaschinen, Ersatzteile und Piloten, während die Chinesen das Bodenpersonal, Kopiloten und einige Maschinen beisteuerten. (Einige chin. Studenten und Techniker gingen in die UdSSR zur Ausbildung.) Die gemischte Gesellschaft arbeitete vor allem im Norden und Westen, während die chinesischen Gesellschaften in Ost- und Südchina flogen. Im Januar 1955 gingen die sowjetischen Anteile der gemischten Gesellschaft nach ihrer Auflösung an die Chinesen über, so daß die CAAC zur einzigen staatlichen Luftfahrtinstitution wurde.

Vordringlichste Aufgabe der Zivilluftfahrt wurde die Erweiterung der Verbindungen zwischen der Hauptstadt und den wichtigsten Provinzstädten, dazu die Heranbildung einer Spezialluftflotte für Land- und Forstwirtschaft, für geologische Untersuchungen sowie für Express- und Notdienst.

Der Ausbau des zivilen Luftfahrtnetzes verlief nach einem ersten 5-Jahresplan der Zivilluftfahrt von 1953-1957. Der zweite 5-Jahresplan scheint 1960 ausgesetzt worden zu sein. Außer Prozentzahlen gibt es keine genauen Angaben über den Ausbau. Seit 1959 ist die Planung anscheinend auf Jahresbasis erfolgt. Wissenschaftliche Aufgaben wurden sehr intensiv in Angriff genommen. Zwischen 1953 und 1963 absolvierten über 5 000 Äronautik-Ingenieure technischer Institute im Universitätsrang. Eine ganze Reihe von Instituten unter der Akademie der Wissenschaften erhielten modernste Ausrüstung. 1959 z.B. wurden zwei Überschall-Windkanäle von ostdeutschen Ingenieuren in der VRCh montiert. (4)

Spezialflugdienste

Nach groben Schätzungen werden etwa ein Drittel der gesamten Flugstunden der Zivilluftfahrt im Spezialflugdienst abgeflogen. Für 1958 liegt die Zahl von 17 845 Flugstunden für den Spezialdienst vor, so daß man für die gesamte Zivilluftfahrt als Anhaltspunkt von etwa 50 000 Flugstunden ausgehen kann. Im Spezialdienst sollen etwa 250 Flugzeuge fliegen. (Zum Vergleich:

In den USA sind 5000 Flugzeuge in der Landwirtschaft eingesetzt mit jährlich 1 Mio Flugstunden) Dieser verhältnismäßig kleine Flugdienst erfüllt folgende Funktionen: Versprühen von Schädlingsvernichtungsmitteln, Feuerpatrouillen, Saatausstreue für Land- und Forstwirtschaft, Luftphotographie, Vermessungsarbeiten, Lokalisierung von Bodenschätzen. Seit 1952 patrouillieren Flugzeuge Waldgebiete auf Brandgefahr und Insektenverseuchung. Seit 1953 bekämpft man auf diese Weise Heuschrecken. 1957 wurden 6 Mio mou (etwa 1 Mio Morgen) vom Flugzeug aus besprüht, um Reis, Weizen, Baumwolle und Obstbäume vor Krankheiten und Insekten zu schützen. Aufforstung aus der Luft wurde erstmals 1958 in der Provinz Kansu in Nordchina versucht, 1959 in der Inneren Mongolei und 1960 in den Bergen im Südteil der Provinz Kueichou. In Shensi wurde Gras ausgesät, um der Ausbreitung von Wüstensand Einhalt zu gebieten. Luftphotographie hat sich für Industrieprojekte, Bewässerungsanlagen und für die Planung von Verkehrsverbindungen als nützlich erwiesen. Eisenbahnlinien, Straßen und Kanäle konnten so zunächst mit sowjetischer Hilfe geplant werden. Metallische Bodenschätze lassen sich vom Flugzeug aus mit besonderen Reaktionsinstrumenten ausmachen. Über 100 Mineralvorkommen, auch Eisenerze, sind zum Beispiel auf diese Weise in der Provinz Kiangsu gefunden worden.

Sonstige Inlandflüge

Anhand des beigegeführten Anhangs läßt sich die Ausweitung des Inlandflugnetzes absehen, das 1950 nur etwas über 11 000 km

ausmachte. 1953 existierten 10 Linien im Umfang von insgesamt 13 000 km, die 13 Städte bedienten. 1958 kamen 20 neue Linien hinzu, darunter eine Fernstrecke Peking-Ulan Bator, was einer Streckenerweiterung um 6 700 km entsprach. In diesem Jahr machte die Luftfracht über die Hälfte der gesamten Lufttransporte aus.

1959 kamen erneut 20 Linien hinzu, die weitere 11 Städte an das Netz anschlossen. Die beigegeführte Karte 5 zeigt die Streckenerweiterung bis 1961. 1959 waren damit alle Provinzhauptstädte direkt oder indirekt mit Peking verbunden, mit Ausnahme von Lhasa, Changchun, Kirin (verbunden 1960) und Fuchou. Fuchou blieb aus militärischen Gründen ausgespart. Zur Hauptstadt der Taiwan gegenüberliegenden Provinz Fukien soll kein regelmäßiger Flugverkehr eingerichtet werden. Überhaupt zeigt die Karte deutlich die Aussparung auch aller anderer Taiwan gegenüberliegenden Flugplätze zwischen Shanghai und Canton. 1960 kamen 11 neue Linien hinzu, was eine Ausdehnung des Netzes auf 41 000 km bedeutete. 1961 wurde um nur 6 neue Linien erweitert, die drei zusätzliche Städte in den Flugverkehr mit einbezogen. Hervorzuheben ist der Ausbau des Flugnetzes in der Autonomen Uighurischen Region Sinkiang mit 8 Flughäfen (5), die bis 1973 noch um drei zusätzliche auf 11 vermehrt wurden. Einerseits ist Sinkiang eine wichtige Entwicklungszone der Volksrepublik, zum andern dürften hier strategische Gesichtspunkte eine wichtige Rolle spielen. Durch gute Verkehrsverbindungen wird der Kontakt zu den dortigen Minderheiten verbessert. Außerdem waren gute Verbindungen zu den chinesischen Atomforschungszentren sowie zu den Uran- und Erdölabbaugebieten notwendig. 1964 wurden 14 neue Inlandlinien eröffnet und 4 der älteren eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten 83 Städte Luftverbindung. 1968 erreichte der Inlandsflugdienst der CAAC etwa 85 bis 90 Städte.

Nach dem im April 1973 in der Jen-min jih-pao publizierten Flugplan (6) hat sich das innerchinesische Flugnetz in den letzten 7 Jahren von 39 000 km (1966) auf 80 000 km (1973) verdoppelt. Auf 77 verschiedenen Routen zwischen 72 Flughäfen werden dem chinesischen Publikum 368 Passagier- und 4 offiziell registrierte Frachtflüge pro Woche angeboten. Insgesamt legen die Flugzeuge der CAAC 354 000 km wöchentlich zurück. Im internationalen Vergleich nimmt sich das chinesische Gesamtstreckennetz mit 82 000 km noch recht klein aus. (Das Streckennetz der Lufthansa beträgt zum Vergleich 250 000 km.) Die Zahl der beförderten Passagiere stieg von 70 000 im Jahre 1952 auf 258 000 im Jahre 1957. Spätere Zahlen sind nicht bekannt geworden.

Verwendete Flugzeugtypen

Für den Spezialflugdienst im Auftrag von Industrie und Landwirtschaft wird vor allem die AN-2 eingesetzt, ein Doppeldecker, den China seit 1957 nach dem sowjetischen Vorbild produziert. Weitere in China hergestellte Nachbildungen sowjetischer Flugzeuge sind die 'Hauptstadt Nr. 1', 'Shenyang Nr. 1', der 'Fliegende Drachen Nr. 1' und der 'Heilungkiang Nr. 1'. Die 'Yungari Nr. 1' ist eine Nachbildung (1958) eines tschechischen Modells. Auch der Hubschrauber Mi-4 'Wirbelwind 25' geht auf ein sowjetisches Vorbild zurück.

Im zivilen Luftdienst fliegt die 'Peking Nr. 1' (gebaut seit 1958),

eine zweimotorige Maschine für 8 bis 10 Passagiere. Ansonsten werden die sowjetischen IL-2, IL-12 und IL-14 seit 1950 verwendet, seit 1959 teilweise ersetzt durch moderne Turboprop-Maschinen IL-18.

In der Folge der sino-sowjetischen Auseinandersetzung einer einseitigen Abhängigkeit stärker als bisher bewußt, kaufte China 1961 erstmals westliche Flugzeuge, 6 britische Vickers-Viscount-Turboprop-Maschinen, die 1963 und 1964 geliefert wurden. Nach einer Prüfung von anderen britischen, französischen und holländischen Mittel- und Langstreckenmaschinen kaufte CAAC jedoch erneut fünf IL-18 aus der Sowjetunion.. 1966 besaß CAAC über 20 Turboprops sowie mehrere hundert Propellermaschinen.

Wichtigste Produktionsstätte ist die Staatliche Flugzeugfabrik in Shenyang, wo Zivil- und Militärflugzeuge nach sowjetischem Modell hergestellt werden. Dazu gehören die Typen AN-2 und AN-14 ('Hauptstadt Nr.1') Hubschrauber, für die Luftwaffe MIG-15 und MIG-17-Jäger sowie die MIG 21. Weitere wichtige Fabriken auf dem Flugzeugsektor sind ein Werk in Harbin und die Maschinenbauwerke 'Fliegender Drache' in Shanghai. Chinesische Flugzeugtypen sind an Universitäten und Luftfahrtinstituten in Sian, Peking, Harbin und Shanghai entwickelt worden.

Internationale Verbindungen

Bis zur Kulturrevolution beschränkten sich die Linien, die CAAC selbst ins Ausland flog, auf die Nachbarn UdSSR (zweimal wöchentlich), die Mongolische Volksrepublik (kein Linienflug) und Nordvietnam (dreimal wöchentlich). Hinzu kam seit 1956 ein wöchentlicher Flug von Kunming nach Rangoon/Birma, der dann eingestellt wurde. Insgesamt gesehen ist die Einrichtung internationaler Verbindungen wesentlich langsamer realisiert worden, als es den technischen Möglichkeiten der Volksrepublik entsprach.

Seit 1955 hat CAAC Luftfahrtabkommen (7) mit anderen Ländern geschlossen und zwar zunächst mit Afghanistan, Birma, Kambodscha, Ceylon, Indonesien, Irak, Laos, Mongolei, Nordkorea, Nordvietnam, Pakistan, der VAR und der UdSSR. Vor 1964 war China nur von Moskau und Rangoon aus auf dem Luftweg zu erreichen gewesen. Wegen des sino-sowjetischen Konflikts verhandelten die Chinesen ab 1963 über alternative Anflugmöglichkeiten. So kam es zu den bilateralen Abkommen mit Pakistan und Kambodscha 1963 sowie Indonesien 1964. Seinerzeit protestierten die USA gegen pakistanische Flüge mit amerikanischen Boeing 720B in die Volksrepublik, lenkten dann aber unter der Bedingung ein, daß Ersatzteile in China ausschließlich unter pakistanischer Kontrolle gelagert werden sollten. Im April 1964 wurde die Route Dacca - Shanghai - Canton eröffnet. Royal Air Cambodge eröffnete ihre Linie im Mai 1964 von Phnom Penh über Hanoi nach Canton. Nach dem Luftfahrtabkommen vom November 1964 flog Indonesiens Luftfahrtgesellschaft Garuda im Januar 1965 einen Liniendienst Djakarta - Canton über Phnom Penh. Nordkoreas Luftfahrtgesellschaft Ukamps flog einmal wöchentlich non-stop Pyongyang - Peking. Die sowjetische Gesellschaft Aero-

flot flog nach Bedarf zwischen Alma-Ata (Kasachstan) und Urumchi in der Provinz Sinkiang. Zwei wöchentliche Linienflüge erfolgten von Moskau nach Peking über Omsk und Irkutsk mit IL-18-Turboprops und TU-114-Turboprops. Zu Ceylon, VAR, Afghanistan und Japan u.a., vgl. die nachstehende Aufstellung über 'Chinas Luftverbindungen'.

Tourismus-Reisen hatten keinen wesentlichen Anteil am internationalen Luftverkehr nach China. Sie wurden über PIA im Auftrage des Chinesischen Reisebüros (Lü-hsing-she) abgewickelt. Auf dem Besichtigungsprogramm standen die Städte Peking, Wuhsi, Shanghai, Hangchou, Suchou und Canton.

Auswirkungen der Kulturrevolution

Ebenso wie die industriellen Produktionsstätten war die Zivilluftfahrt ein Bereich, aus dem die chinesische Führung Einflußnahme und Auswirkung der Kulturrevolution fernhalten wollte. Revolutionäre Organisationen, die sich dennoch während dieser Zeit innerhalb der Zivilluftfahrt bildeten, wurden vom Geschehen draußen nach Möglichkeit isoliert. Jugendlichen war der revolutionäre Erfahrungsaustausch verwehrt. Dafür wurden sie angehalten, Mao-Werke individuell und im Selbststudium zu studieren. (8) Gegen Ende 1966 mehrten sich dennoch Anzeichen, daß es Auseinandersetzungen innerhalb der Organisation gab und eine ganze Reihe von Linienflügen nicht regelmäßig eingehalten bzw. ausgesetzt werden mußten. Zumindest zeitweilig hat daraufhin die VBA, wie schon in anderen Bereichen, die direkte Leitung und Kontrolle der Zivilluftfahrt übernommen, um 'normale Flüge zu schützen und um auf den Krieg vorbereitet zu sein'. Diese Übernahme wurde durch einen Beschluß des Staatsrats und des Zentralen Militärausschusses der KPCh vom 26.1.1967 eingeleitet. Daraufhin hieß es, daß die 'Kapitalistischen Machthaber' in der Zivilluftfahrt hinausgeworfen worden seien (9).

Dieser Eingriff hat einen zeitweiligen Zusammenbruch der Zivilluftfahrt verhindern können, nicht aber weitere Störungen. Obwohl z.B. alle Flughäfen unter strengere Kontrolle standen, kam es im Sommer 1967 zu Unregelmäßigkeiten auf dem Flugplatz in Canton, als mehrere Flugzeuge mit Kontingenten von Roten Garden an Bord in die Stadt eingeflogen wurden (10). Daß eine ganze Reihe von Linienflügen innerhalb Chinas seit 1967 eingestellt wurden, zeigte ein Flugplan der CAAC vom April 1967, in dem die entsprechenden Flüge als 'zeitweilig ausgesetzt' vermerkt waren. Betroffen waren vor allem Flüge in die Außenprovinzen Sinkiang, Kansu, Szechuan und Yünnan sowie in von den Auseinandersetzungen der Kulturrevolution besonders berührte Städte wie Wuhan und Kueiyang (11). Diese Verkürzung um 22 Flüge wurde durch einen zweiten Flugplan vom Oktober 1967 bestätigt. Kurz darauf und erneut im April 1968 publizierte Peking dann wieder den ursprünglichen vollen Flugplan, lediglich verringert um zwei Linien. Dies wird auch durch Angaben des 'Official Airline Guide' bestätigt, der für Juli 1968 nur 42 tatsächlich geflogene Rundflüge angibt, während für vorherige Monate eine Anzahl von etwa 70 registriert ist.

Neue Phase des Ausbaus

Während die Kulturrevolution also vor allem vereinzelt Störungen im Inlandsnetz verursachte, die nach 1969 rasch beseitigt werden konnten, hat die anschließende Entwicklung einen entscheidenden Neubeginn gebracht. Mit allem Nachdruck werden Luftfahrtverbindungen nach außen angeknüpft und der Aufbau eines eigenen internationalen Netzes in Angriff genommen.

Die Flugzeugkäufe der letzten Jahre zeigen, daß auf dem zukünftigen internationalen Netz der CAAC und auch auf einem Teil des Inlandsnetzes ausländische Maschinen verkehren werden. Daraus darf jedoch keinesfalls der Schluß gezogen werden, China sei nicht in der Lage, die entsprechenden Mittel- und Langstrecken-Düsentransportflugzeuge herzustellen. Eher zeigt sich hier eine klare Abgrenzung der Prioritäten. Ein Blick auf die Entwicklung der Militärluftfahrt macht das deutlich (12). Der Aufbau des chinesischen Militärflugwesens, das die drittstärkste Luftwaffe der Welt hervorbrachte, (etwa 3 600 Düsenjäger, 300 leichte Düsenbomber, 100 Mittelstrecken-Düsenbomber und 300 - 400 Hubschrauber, außerdem etwa 400 Transportmaschinen), hat, vereinfacht dargestellt, die folgenden Phasen durchlaufen:

Die frühen fünfziger Jahre standen unter dem Zeichen eines rapiden Aufbaus aufgrund von sowjetischen Lieferungen modernster Düsenflugzeuge. Eine langsam wachsende Luftfahrtindustrie entstand daneben. Um 1955 war China in der Lage, in den von den Sowjets errichteten Fabriken Düsenflugzeuge sowjetischer Entwicklung herzustellen. Auf dieser Grundlage erreichten chinesische Luftfahrtexperten zwischen 1960 und 1965 die Herstellung eigener Versionen moderner sowjetischer Flugzeuge, die noch vor der vollständigen Einstellung sowjetischer Hilfe 1960 in wenigen Exemplaren geliefert worden waren. Die durch den sowjetischen Abzug hervorgerufenen erheblichen Schwierigkeiten konnten behoben werden, auch kompliziertere Flugzeugtypen gingen in Serienproduktion.

Der Ausrichtung der Gesamtproduktion scheint die Überlegung zugrundezuliegen, einstweilen keine kostspieligen, zeitraubenden Typen zu entwickeln, sondern erprobte ausländische Modelle nachzubauen, für die eigenen Bedürfnisse adaptiert. Der Erfolg solcher Planung läßt sich in den gegenwärtig produzierten Typen und geschätzten Stückzahlen ablesen. Sowjetische Modelle stehen eindeutig im Vordergrund. Heute wird eine verbesserte Version der MIG-19 (Überschalljäger MACH 1,4) mit 200 - 250 Stück pro Jahr hergestellt. Über 200 dieser Maschinen sind bereits als Militärhilfe an Pakistan, Nordvietnam und Albanien geliefert worden. Der Überschalljäger MIG 21 (MACH 2.0) ist über Jahre hinweg bis 1970 erprobt und erst 1970/71 in Serienproduktion gegangen, die anscheinend 80 - 100 Stück jährlich liefert. 25 - 30 Maschinen dieses Typs sind an Albanien ausgeliefert worden. Hinzu kommt ein neuer Überschallbomber, dem amerikanischen F-4-Phantom vergleichbar. Diese F-9, ebenfalls eine Weiterentwicklung der MIG-19, ist seit 1970 in Serienproduktion; geschätzte Jahresproduktion: 180 Stück. Schließlich ist die chinesische Version des sowjetischen TU-16-Mittelstrecken-Düsenbombers zu erwähnen, in Produktion seit 1968-69. Funktionell läßt er sich etwa mit dem strategischen Bomber B-47 der USA vergleichen. Die Herstellerfirma in Sian soll einen jährlichen

Ausstoß von 36 Stück haben.

Insbesondere an diesem Modell läßt sich die These erhärten, daß die Chinesen an sich in der Lage sind, Transportflugzeuge für die Zivilluftfahrt herzustellen, denn die Sowjetunion hat eine Passagier-Transportversion der TU-16 (TU-104) entwickelt, die für die chinesischen Ingenieure kein Problem darstellen dürfte. Wenn Chinas Luftfahrt diesen Weg bisher nicht beschritten hat, so muß die gegenwärtige Konstellation als eine Zwischenlösung verstanden werden. Zunächst wird die Entwicklung und spätere Massenproduktion von Transportflugzeugen für den militärischen Bereich vorangetrieben. Erfolge auf diesem Gebiet machen den Weg frei für den späteren Bau entsprechender Maschinen auch für den zivilen Sektor. Vorher wird der Bedarf durch die Ankäufe aus dem Ausland gedeckt. Weiter fällt die Tendenz zur Anschaffung einer breiten Auswahl verschiedener Modelle auf, die beträchtliche Schwierigkeiten in der Beschaffung von Ersatzteilen und in der Mehrfachausbildung des Personals mit sich bringen dürfte. Wenn hier im Augenblick absichtlich einer Standardisierung entgegeng geplant wird, so kann dies als ein erster, vorläufiger Schritt zum Vergleich der gelieferten Typen interpretiert werden. Andererseits mag nach den tiefsitzenden Erfahrungen mit den Sowjets daraus der Wunsch sprechen, nicht erneut einseitig abhängig werden zu wollen.

Die jetzigen Ankäufe ausländischer Maschinen sind sowohl für das Inlandsnetz als auch für das geplante Auslandsnetz vorgesehen. Zwischen 1970 und 1972 handelte es sich um 42 Jet-Transporter im Wert von 500 - 600 Mio US \$. 18 sind Langstreckentypen wie die sowjetische IL-62 (5 Stück), die anglo-französische Concorde (3 Stück) und die US Boeing 707 (10 Stück). 24 Mittelstreckentransporter (Hawker-Siddeley-Tridents) wurden angeschafft. Weiter interessieren sich Vertreter der chinesischen Regierung für die Vickers Super VC-10, den europäischen Airbus A-300 B, die Boeing 727, 737, 747, Lockheed L-1011, Tristar Airbus, McDonnell-Douglas DC-10 und BAC-111. Die Tridents, die 1973/74 ausgeliefert werden, sind vor allem für den Inlandsverkehr vorgesehen. Die Boeing 707 und IL-62 dagegen werden auf den internationalen Linien eingesetzt, zusammen mit den 1976/77 zu liefernden Concorde.

Im internationalen Flugverkehr sind bisher nur die Flughäfen von Peking, Canton und Shanghai mit Pisten über 10 000 ft. für die Düsenmaschinen ausländischer Gesellschaften nutzbar. Als Alternativflugplätze für solche internationale Flüge gelten dazu Kunming und Nanning mit Rollbahnen von 9 800 ft. und 8 000 ft.

CAAC fliegt bisher nur auf den 5 bereits erwähnten relativ kurzen Linien ins Ausland. Ausländische Gesellschaften erweitern die Verbindungen. Heute fliegen China an: Aeroflot, Pakistan International Airlines, Air Mongol, Northkorean Airline, Ethiopian Airlines und Air France. Anhand der Serie von Abkommen über Zivilluftfahrt läßt sich die chinesische Planung in etwa ablesen. Es wird eine Verbindung nach Ost- und Westeuropa hergestellt, die sich später durch Flugverbindungen nach Afrika, Japan, Kanada und Lateinamerika ergänzen läßt. Im Rahmen dieser Vorbereitungen ist abzusehen, daß China der International Civil Aviation Organisation (ICHO) beitrifft, die

als Koordinationsstelle den internationalen Luftverkehr regelt.

Flugrouten

1. Europa-Linie

Es wird sich um eine Route Peking - Belgrad - Bukarest - Tirana mit möglichen Zwischenstops in Pakistan, Afghanistan, Iran und Türkei handeln. Allein aus wirtschaftlichen Erwägungen erscheint diese Linie sinnvoll, da sich der chinesischosteuropäische Handel seit 1965 um 50% ausgeweitet hat. Eine Weiterführung dieser Linie mit Zwischenstops in Rom, oder Mailand würde in Paris oder London enden. Testflüge auf dieser Linie haben bereits im Sommer 1972 stattgefunden. Andere Städte, die miteinbezogen sein könnten, sind Zürich, Stockholm und Kopenhagen. Auch die BRD strebt ein Luftfahrtabkommen an.

2. Afrika-Linie

Eine Streckenführung nach Dar-es-Salaam, Tansania, über Birma und Ceylon wäre ebenso denkbar wie eine längere Route durch Pakistan mit Zwischenlandungen im Iran, Irak, Ägypten, Sudan und Äthiopien. Obgleich Chinas Handel mit Afrika noch gering ist, gehen etwa 50% der gesamten chinesischen Auslandshilfe an afrikanische Länder. 20% davon entfallen auf den Bau der Tansam-Eisenbahn. Weiter ist chinesische Militärhilfe im Wert von etwa 40 Mio US \$ für Tansania hier in Be-

tracht zu ziehen. Unter den angeflogenen Ländern könnten außerdem Mali und Guinea sein.

3. Transpazifik-Linie

Seit dem Luftfahrtabkommen vom Oktober 1972 mit Kanada ist chinesischer Transpazifik-Luftverkehr über Japan möglich geworden. Damit eröffnen sich gute Verbindungen nach Lateinamerika, wo bereits Luftfahrtabkommen mit Peru, Chile und Guyana bestehen. Ein entsprechendes Luftfahrtabkommen mit Japan steht allerdings noch aus.

Eine Flugverbindung in die USA ist bisher nicht in Aussicht. Unter Umständen könnte das sino-amerikanische Lufttransportabkommen von 1946 umfunktioniert werden, das niemals widerrufen worden ist und bisher nur als Vertrag zwischen den USA und Nationalchina galt. Bereits im November 1972 hatte Präsident Nixon das Verbot von Flügen nach China aufgehoben. Im September 1972 unterzeichnete Peking des Vertrag über den Kauf von 10 Boeing 707. Inzwischen sind fünf Piloten - Mannschaften zur Ausbildung in die USA gereist (13).

Aus der projektierten Entwicklung der chinesischen Zivilluftfahrt läßt sich so endgültig das Ende der Zurückhaltung der vergangenen zwei Jahrzehnte ablesen. Ebenso ist ein schneller Ausbau abzusehen, für den die Fundamente bereits gelegt sind, dessen Details aber noch abgewartet werden müssen.

Martin

- 1) Zum Ausbau der chinesischen Militär- und Zivilluftfahrt vgl. R.M.Bueschel, Communist Chinese Airpower, New York 1968 (Nach Unterlagen des US-Verteidigungsministeriums; enthält neben dem historischen Abriss Beschreibung und Photos der von China gebauten und verwendeten Flugzeugtypen). (Zur Entwicklung der Zivilluftfahrt S. 45-53)
H.E. Porch hat eine Studie über Zivilluftfahrt in drei Stufen verfasst: Civil Aviation in Communist China since 1949, Rand Memorandum, June 1966; Kurzfassung: Red China Builds an Air Line, August 1966, o.O. . Erweiterung des 1966-Memorandums unter gleichem Titel, Rand, Dezember 1968; ein aktueller Überblick über Luftwaffe und Zivilluftfahrt ist C.H. Murphy, Chinas Aviation in Great Leap Forward, Pacific Community, April 1973, S.376-395, ohne Quellenangaben; vgl. noch CS XI, Nr.4, S.20; FEER 12.2.73, S.18
- 2) R.M.Bueschel, a.a.O., S.45-46; W.M.Leary Jr., Aircraft and Anti-Communists: CAT in Action 1949 - 52, CQ Nr.52, 1972, S. 654-669
- 3) Der Rand-Bericht gibt den Reorganisationsprozeß verzerrt und unrichtig wieder; vgl YCC - 1967, S.1222
- 4) Zum historischen Überblick und organisatorischen Aufbau vgl. H.E.Porch, a.a.O.; R.M.Bueschel a.a.O. und YCC-1967,

S. 1222 - 1236

- 5) Radio Peking 18.7.73 (nach MD) meldet, daß Sinkiang mittlerweile ein Zivilluftfahrtnetz von über 5 000 km besitzt; wöchentlich gibt es etwa 30 Flüge. Weiter wird der Spezialdienst erwähnt für Landwirtschaft und Industriebetriebe (Flugsäen, Düngen und Unkrautbekämpfung).
- 6) JMJP 31.3. und 1.4.73; vgl C.a. 73/5 - Ü54, dort eine nach dem Flugplan gezeichnete Linienkarte von B.Hellig.
- 7) vgl. Radio Free Europe Research Nr.1499, 3.8.1972, China's Airline readying for early take-off: (Abkommentabelle und die nachstehende Aufstellung 'Chinas Luftverbindungen').
- 8) Zur Kulturrevolution siehe H.E.Porch, a.a.O., (Dez.1968), S.10 - 12, 51 - 57; eine Karte der kurzfristig eingestellten Routen S. 53; zum isolierten Selbststudium der Mao-Werke in der Zivilluftfahrt vgl. NCNA, 17.11.67
- 9) Far Eastern Economic Revue, Yearbook 1968, Hong Kong, S. 162.
- 10) H.E.Porch, a.a.O. (Dez.1968), S.11
- 11) H.E.Porch, a.a.O. (Dez.1968), S.51
- 12) Die folgende Darstellung nach Murphy, a.a.O., 'Zivilluftfahrt' S. 387 - 395
- 13) C.a. 72/7 - 11bis12; 72/8 - 13bis14; 72/9 - Ü64: IHT 12.2.72

CHINAS LUFTVERBINDUNGEN

(Die folgende, nach Ländern geordnete Aufstellung berücksichtigt vor allem Abkommen für Zivilluftfahrt, die zwischen 1969 und Ende Juli 1973 geschlossen wurden.)

Afghanistan

Ein Abkommen über zivilen Lufttransport wurde am 26.7.72 in Kabul unterzeichnet (NCNA 26.7.72). Gespräche hatte es bereits im November 1963 gegeben. In einem Kommuniqué war die Notwendigkeit einer Luftverbindung angesprochen worden.

Ägypten

Am 3.5.1965 wurde ein Luftfahrtabkommen mit Ägypten in Peking unterzeichnet. 1967 wollte die VAR den Dienst aufnehmen, dies scheint jedoch nicht verwirklicht worden zu sein.

Albanien

Ein Abkommen über Zivilluftverkehr wurde am 29.3.72 in Tirana unterzeichnet. (Ata, NCNA 29.3.73); ein Protokoll über wirtschaftlich-technische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt folgte im Oktober 1972 (NCNA 13.10.72).

Äthiopien

Abkommen über die Eröffnung eines Flugdienstes zwischen VRCh und Äthiopien (NCNA 9.5.72). Am 30.7.73 (NCNA 30.7.73) wurde ein Abkommen über zivilen Lufttransport in Peking unterzeichnet. Die Ethiopian Air Lines fliegen seit 21. Februar 1973 einmal wöchentlich die Route Addis Abeba - Bombay - Shanghai. (Le Monde 3.2.72)

Birma

Erstes Abkommen 1955. Flüge von Kunming nach Rangoon 1956. CAAC fliegt jetzt wöchentlich nach Birma.

Ceylon

Verhandlungen über eine Linie Colombo-Peking begannen 1959, eine chinesische Luftfahrt-Delegation war 1961 in Ceylon. Keine weiteren Ergebnisse.

Dänemark

Luftfahrtabkommen im Mai 1973 (NCNA 18.5.73)

Frankreich

Seit dem 19. September 1966 fliegt Air France als erste westliche Luftlinie nach China. Die Route verläuft über London - Paris - Athen - Kairo - Teheran - Karachi - Phnom Penh - Shanghai. Seit dem 22. Januar 1972 hat die Gesellschaft auf eine Frequenz von zweimal wöchentlich erhöht. Air France blieb mit dieser Strecke zunächst jahrelang in Roten Zahlen .

Seit 1971 soll sich diese Situation gebessert haben. 1972 wurden in beiden Richtungen 7 000 Passagiere transportiert (Le Monde 3.2.72; C.a. 73/3 - Ü71)

Griechenland

Eine chinesische Delegation des Büros für Zivilluftfahrt hielt sich zu einem Freundschaftsbesuch vom 7. - 15.2.73 in Athen auf (NCNA 20.2.73). Abkommen am 23.5.73 (NCNA 23.5.73)

Großbritannien

Nach dem Luftverkehrsabkommen vom 14.6.73 kann die BOAC eine Luftlinie nach Peking mit Zwischenaufhalten in Hong Kong eröffnen. (Times 15.6.73)

Indonesien

Ein Abkommen über Lufttransport wurde am 6.11.1964 unterzeichnet. Die erst im Januar 1965 eröffnete Linie der Garuda-Indonesian Airlines zwischen Djakarta und Canton wurde im Oktober 1967 eingestellt, als China und Indonesien die diplomatischen Beziehungen abbrachen.

Irak

Anfang 1967 Verhandlungen über ein Luftfahrtabkommen, das am 7.11.1969 (nach NCNA) unterzeichnet wurde. Bisher nicht ausgenutzt.

Iran

Abkommen über zivilen Lufttransport, geschlossen am 27.4.1972 (NCNA 27.4.72). Neues Abkommen über zivilen Luftverkehr von NCNA gemeldet am 18.11.72.

Italien

Luftverkehrabkommen im Januar 1973 (NCNA 9.1.73)

Japan

Vom 8. - 15.3.73 Vorverhandlungen von japanischen Regierungsbeamten in Peking über die Grundlagen eines Luftfahrtabkommens zwischen beiden Staaten. Nach dem Kommuniqué wurde keine grundlegende Übereinstimmung in allen Fragen erreicht. Im Zentrum der Diskussion stand die Luftfahrtverbindung Taiwan-Japan. Nach japanischen Angaben hat die chinesische Seite zugestimmt, Japan könne Beziehungen auf Nichtregierungsebene mit Taiwan aufrechterhalten. Auch über die eventuellen Verbindungen über Tokyo und Peking hinaus wurde keine Einigung erzielt. (C.a. 73/4 - Ü78) Weitere Verhandlungen blieben ebenfalls fruchtlos (C.a. 73/5 - Ü68). Bevor Japan nicht seine eigene Verbindung nach Peking hat, macht es auch anderen internationalen Luftlinien, wie der Canadian Pacific Air Lines und der Air France, wenn sie eine Luftlinie über Peking hinaus nach Japan verlängern wollen

Schwierigkeiten. Die kanadische Linie will auf der Strecke Vancouver-Shanghai in Tokyo zwischenlanden. Die Air France ist an einer Verlängerung ihrer Strecke über Peking nach Tokyo interessiert. Durch beide Verbindungen würde Japans zukünftiges Geschäft mit der Tokyo-Peking-Linie beeinträchtigt (C.a. 72/5 - Ü56; 73/2 - Ü81).

Jugoslawien

Abkommen über zivilen Lufttransport im April 1972 (NCNA 14.4.72). Nach Tanjug und NCNA vom 14.4.72 wird Yugoslav Airlines in vier Ländern auf der Reise von Belgrad nach Peking zwischenlanden. Es bleibt ihr unbenommen, ihren Flug von Peking nach Tokyo auszudehnen. Chinesische Flugzeuge fliegen die Route Peking- Karatschi (oder Kandahar) - Teheran - Ankara (oder Istanbul) -Bukarest - Belgrad - Tirana und weiter zu anderen westeuropäischen Ländern.

Bei Jugoslawien handelt es sich in Wirklichkeit um mehrere Abkommen: das Abkommen über zivilen Lufttransport vom 14. 4.72 und ein weiteres, nicht gemeldetes Abkommen, das Abkommen über 'Technische Bedingungen über die Durchführung des Verkehrs'. Dabei unterzeichnete die jugoslawische Luftfahrtgesellschaft JAT ein Abkommen über generelle Vertretung mit den Chinesen, und der Flughafen Belgrad unterzeichnete ein gesondertes Abkommen über Landung und Start von chinesischen Flugzeugen, Passagieren und Cargo.

Kambodscha

Die Linie zwischen Kunming und Phnom Penh, die seit 1964 existiert, mußte im August 1972 eingestellt werden.

Kanada

Luftverkehrsabkommen am 13.10.72, neues Abkommen am 11.6.73 (NCNA 11.6.73). Aufgrund des Abkommens erhält die kanadische Fluggesellschaft CP-Air das Recht, Peking und Shanghai anzufliegen, während eine im Auftrag der Volksrepublik China tätige Fluggesellschaft Verbindungen nach Vancouver und Ottawa einrichten wird. Mit Japan wird weiter über Zwischenlanderechte verhandelt (FAZ 14.6.73). Damit kann der seit 1949 eingestellte transpazifische Luftverkehr wiederaufgenommen werden.

Nordkorea

China fliegt wöchentlich nach Pyongyang, ebenso die nordkoreanische Luftfahrtgesellschaft in die VRCh.

Laos

Nach NCNA vom 13.1.62 existiert ein Luftfahrtabkommen mit Laos seit 1962, das aber bisher nicht ausgenutzt wird.

Norwegen

Abkommen über Zivilluftfahrt im Mai 1973 unterzeichnet (NCNA 12.5.73).

Pakistan

Nach dem Abkommen von 1963 fliegt die Pakistan International Airlines (PIA) nach Canton und Shanghai. Seit Feb.1971

war das Überfliegen Indiens nach der Zwischenstation Daccar verboten, so daß PIA den ganzen Subkontinent umrunden mußte. Im März 1972 Abkommen über die weitere Förderung der Zusammenarbeit der Luftfahrtgesellschaften (Radio Kara chi 20.3.72). Nach der Abtrennung von Bangla Desh war PIA gezwungen, von Daccar auf Colombo (Sri Lanka) auszuweichen. Seit Februar 1973 fliegt PIA zweimal wöchentlich die Route Kara chi - Rawalpindi - Peking - Shanghai - Rawalpindi - Kara chi (C.a. 73/3 - Ü71).

Rumänien

Am 7.4.1972 wurde ein Abkommen über zivilen Lufttransport erreicht (Agerpress 6.4.72; NCNA 7.4.72). Ebenfalls wurde ein Abkommen über die zukünftige Errichtung einer Verbindung Bukarest - Peking und über die Zusammenarbeit der beiden Luftfahrtgesellschaften unterzeichnet.

Schweden

Während des Freundschaftsbesuchs des schwedischen Außenministers am 1.6.1973 wurde in Peking ein Luftfahrtabkommen unterzeichnet (NCNA 1.6.73). Es ermöglicht der SAS die Route Kopenhagen - Moskau - Irkutsk - Peking zu befliegen. Verhandlungen mit der Sowjetunion stehen noch aus (C.a. 73/6 - Ü30).

Schweiz

Eine schweizer Luftfahrtgesellschaft unter Leitung des Direktors des Bundesluftamtes war vom 10. - 19.6.72 in Peking und verhandelte mit der Behörde für Zivilluftfahrt (NCNA 17.6.72) über ein beiderseitiges Luftfahrtabkommen, das am 19.6.72 abgeschlossen wurde (C.a. 72 - Ü6). Swiss Air will die Route Genf - Zürich - Peking eröffnen

Sowjetunion

Das erste Luftfahrtabkommen vom 30.12.1954 wurde durch ein zweites Abkommen 1966 ersetzt. Danach flog China nur bis Irkutsk, während die Verbindung nach Moskau von Aeroflot weitergeführt wurde. Im Juli 1973 sind beide Länder übereingekommen, daß auch Chinas CAAC mit IL -62 Maschinen Moskau anfliegt. (TASS 16.7.73; FAZ 19.7.73) Aeroflot flog selbst regelmäßig zwischen Moskau und Peking.

Türkei

Abkommen über zivilen Lufttransport im September 1972 (NCNA 27.9.72). Seit August 1971 hatte sich die Türkei zu einem entsprechenden Abkommen bereiterklärt.

Nordvietnam

Ein Abkommen über zivilen Lufttransport wurde am 5.4.1956 geschlossen. CAAC fliegt zweimal wöchentlich nach Hanoi. Flüge von Canton nach Hanoi über Nanning wurden 1956 aufgenommen, das Abkommen über zivilen Lufttransport wurde am 30.5.1971 erneuert.

Zaire

Im Januar 1973 wurde im Prinzip ein Abkommen über eine Luftverbindung China - Zaire erreicht.

ANHANG

1. Flugzeugtypen der chinesischen Zivilluftfahrt 1967 - 68
2. CAAC Passagier- und Frachtverkehr 1950 - 1964
3. Amtliche Karte des Zivilflugnetzes (1968)
4. Vergleichszahlen Zivilluftfahrt UdSSR - VRCh (1964)
5. Aufbau des Zivilflugnetzes 1950 - 1959
6. Aufbau des CAAC 1956 - 1961 (Karte)
7. Amtlicher Zivilflugplan (1973)
8. Luftverkehrsabkommen China-Sowjetunion
9. Luftverkehrsabkommen China - Frankreich

Quellen:

- 1) Porch (68) a.a.O., S.74
- 2) Porch (66) a.a.O., S.43
- 3) Porch (68) a.a.O., S.47
- 4) Porch (66) a.a.O., S.53
- 5) Porch (66) a.a.O., S.33
- 6) Porch (66) a.a.O., S.45
- 7) Trade and Tours, Hong Kong, Autumn 1968, S.67
- 8) Institut für Asienkunde: Verträge der Volksrepublik China mit anderen Staaten, Bd.5; Wiesbaden 1971, S.451 - 453
- 9) Institut für Asienkunde: Verträge...., Bd.4; Wiesbaden 1968, S.541 - 549

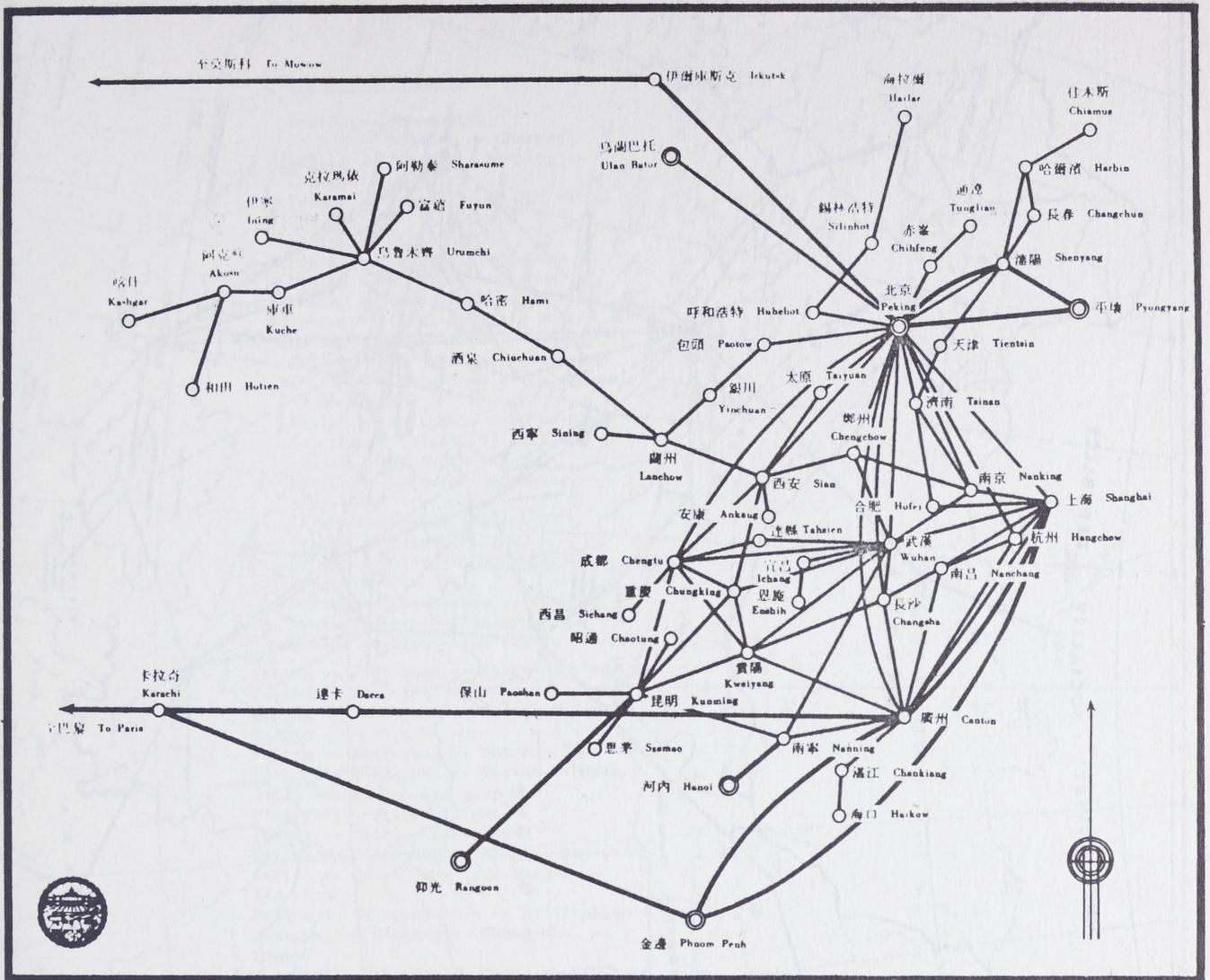
1. Flugzeugtypen der chinesischen Zivilluftfahrt 1967 - 68

Typ	geschätzte Anzahl	Anzahl und Art des Antriebs	Passagiere	Fracht(in engl. Pfund)	Gesamtgewicht (in engl. Pfund)	Reisegeschwindigkeit (in Meilen/Stunde)	Reichweite (in Meilen)
<u>Flugzeuge</u>							
Vickers Viscount 843	4	4 - Turboprop	56 - 74	14 500	72 500	357	1760
IL-18 (Coot)	14	4 - Turboprop	73 - 89	30 865	136 142	388 - 404	2920
An-24 (Coke)	2	2 - Turboprop	32 - 44	-	46 300	280 - 295	400 - 1400
Tu-124 (Cookpot)	2	2 - Turbojet	44 - 60	15 432	73 193	497 - 559	932 - 1553
IL-14 (Crate)	50	2 - Propeller	32	6 350	36 380	220	930 - 1600
IL-12 (Coach)	5	2 - Propeller	27	6 350	38 000	202	780 - 1240
Li - 2 (Cab)	28	2 - Propeller	25	6 600	26 000	150	1200 - 1500
TS-62 (modifiz.DC-3)	4	2 - Propeller	21 - 28	6 500	25 000	170	660 - 1450
Peking No.1	50	2 - Propeller	8 - 10	-	-	170	668
An-2 (Colt)	300	1 - Propeller	7 - 10	2 750	12 100	124	560 - 1087
Yungari No.1 (Aero 45)	wenige	2 - Propeller	5 - 7	1 310	3 000	152	930
Capital No-1 (An-14)	10-15	2 - Propeller	6 - 8	1 320	4 210	115	500
<u>Hubschrauber</u>							
Alouette	15	3-Flügel-Hauptrotor eindüsig	7	2 330	4 190	112	342
Mi-6 (Hook)	5	2 Gasturbinen mit 5-Flügel-Rotor	70 - 80	17 600	70 000	168	310
Whirlwind 25 (Mi-4)	15	1 4-Flügel-Rotor	8 - 14	2 200	15 873	93 - 99	250 - 300

2. Passagier- und Frachtverkehr 1950 - 1964

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959 ^a	1960	1964
1. Flugnetz einfache Route in km	11,387	10,497	13,123	13,971	15,243	15,511	19,082	26,445	32,995	36,000	41,000	39,000
2. Fracht einschließlich Post in t	767	-	2,047	3,607	4,734	4,711	7,926	7,779	-	-	-	-
3. Frachtumschlag einschließlich Post in 1000 t	820	-	2,430	4,466	5,602	5,143	8,254	8,250	13,310	15,580	-	-
4. Anzahl der beförderten Passagiere	-	-	70,000	-	-	-	-	258,000	-	-	-	-
5. Passagier-Kilometer in 1000 km	9,780	-	24,090	-	-	-	-	79,870	108,990	-	-	-
6. Anzahl der angeflogenen Städte	5	9	13	-	-	-	29	42	-	70	-	76

-3. AMTLICHE KARTE DES ZIVILFLUGNETZES 1968



4. Vergleich Zivilluftfahrt UdSSR - VRCh (1964)

	UdSSR	VRCh
Bevölkerung (Millionen Einwohner)	229	700
Fläche (in Mio. qkm)	22,4	9,6
Flugstrecken in km (ohne Rückflug)	500 000	39 000
Gesamtzahl der Verkehrsflugzeuge	600	250-300
davon: Turboprop-Maschinen	198	21
Düsenmaschinen	138	0
Propellermaschinen	264	129
Anzahl der Maschinen für besondere Zwecke und Hubschrauber	1440	200-300

5. Aufbau des Zivilflugnetzes 1950 - 1959

Aufnahme d. Flugdienstes	von	nach	Bemerkungen
1950	Peking	Chita-Irkutsk	Nicht mehr v. CAAC bedient
1955	Peking	Irkutsk	Nonstopflug. Anschlussflug n. Moskau m. Aeroflot und n. Ulan Bator m. Air Mongol
1955	Urumchi	Alma Ata	Nicht mehr v. CAAC bedient
1956	Kunming	Mandalay-Rangun	Zwischenlandg. in Mandalay seit 1965 aufgegeben
1956	Canton-Nanning	Hanoi	Noch in Betrieb
1958	Peking	Ulan Bator	Nicht mehr fahrplanmäßig
1959	Peking-Shenyang	Pyongyang	Noch in Betrieb

6. Aufbau des CAAC 1956 - 1961

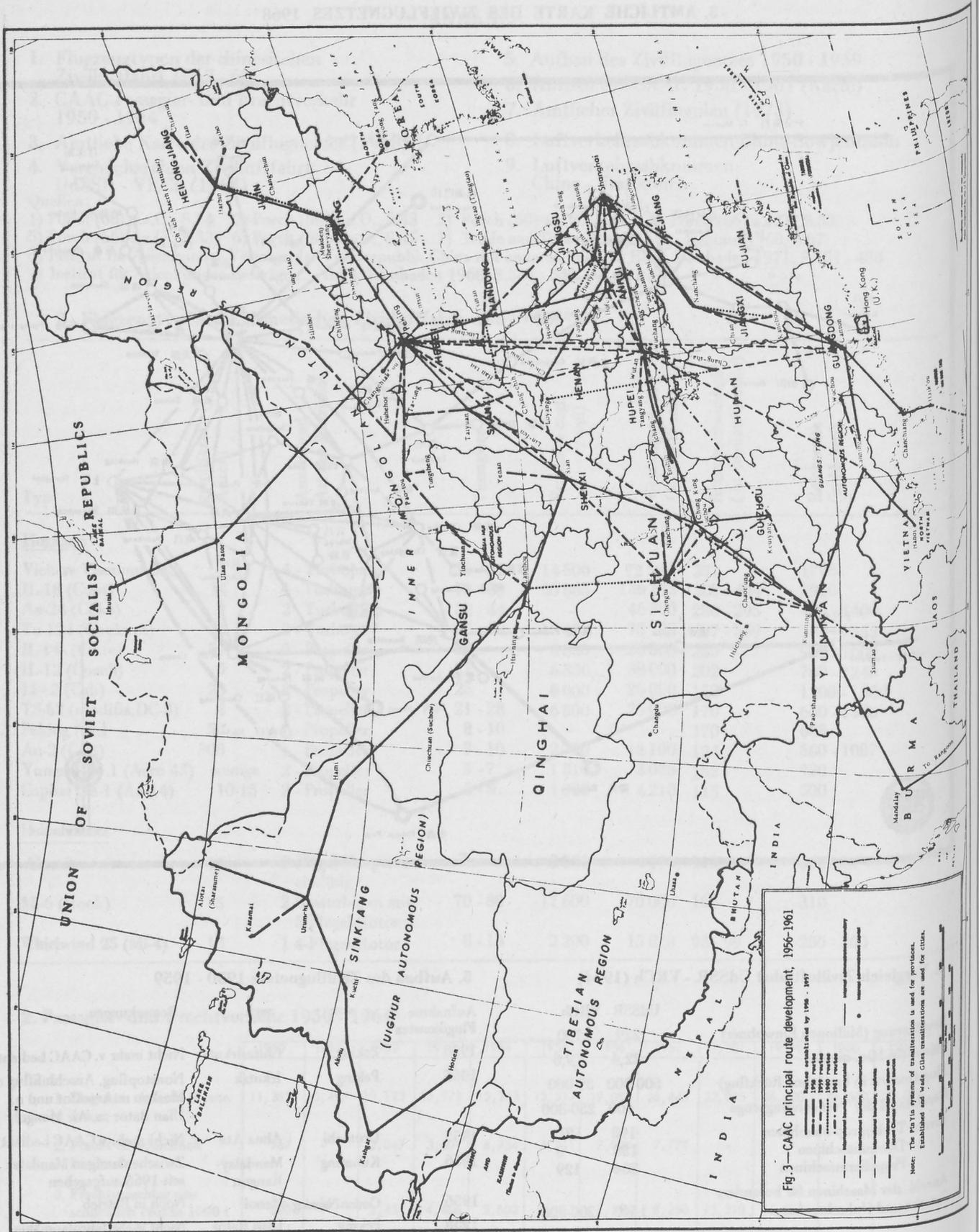


Fig. 3—CAAC principal route development, 1956-1961

— Routes established by 1956 · 1957
 - - - Routes established 1957-1960
 ····· Routes established 1961
 - - - International boundary, established
 - - - National administrative boundary
 - - - International boundary, established
 - - - International boundary, in status as of 1961
 - - - Recent Chinese Communist border

Note: The Pinyin system of transliteration is used for provinces. Established and Made Cities transliterations are used for cities.

7. Amtlicher Zivilflugplan (1973)

(Gemäß der Veröffentlichung in Jen-min jih-pao vom 31.3.73, vgl C.a.73/5 - ü54; hier in einer englischen Übersetzung)

<u>Domestic Air Route</u>	<u>Departure</u>	<u>Return</u>
Peking -- Shanghai	1, 2, 4, 5	2, 4, 5
Peking -- Nanking -- Shanghai	6	1, 6
Peking -- Tsinan -- Nanking -- Shanghai	2	2
Peking -- Tsinan -- Ho-fei -- Shanghai	1, 4, 6	3, 5, 7
Peking -- Canton	1, 4	2, 4, 6
Peking -- Shanghai -- Canton	3, 4, 7	3, 7
Peking -- Hanchow -- Canton	6	1, 5
Peking -- Ch'ang-sha -- Canton	2	--
Peking -- Cheng-chou -- Wu-han -- Ch'ang-sha -- Canton	1, 3, 4, 6	2, 3, 5, 7
Peking -- Ch'ang-sha -- Nan-ning	1, 4	2, 5
Peking -- Cheng-chou -- Ch'ang-sha -- Nan-ning	7	1
Peking -- Ch'eng-tu -- K'un-ming (on return flight (1) will not go via and stop at Ch'eng-tu)	4, 7	1, 4
Peking -- Canton -- Nan-ning -- K'un-ming	5	6
(K'un-ming -- Ch'ang-sha -- Peking on return flight)		
Peking -- Sian -- Chungking -- K'un-ming	3	2
Peking -- Cheng-chou -- Wu-han -- Kuei-yang -- K'un-ming	6	5
Peking -- Sian -- Ch'eng-tu	2, 3, 5*	2, 3, 6*
Peking -- T'ai-yuan -- Sian -- Ch'eng-tu	1	7
Peking -- Shen-yang	5*	5*
Peking -- Shen-yang -- Ch'ang-ch'un -- Harbin	1, 3, 4, 6, 7	1, 3, 4, 6, 7
Peking -- Shen-yang -- Dairen	5	5
Peking -- T'ai-yuan -- Yen-an -- Sian (will not go via and stop at T'ai-yuan on return flight)	1, 4, 6	1, 4, 6
Peking -- Sian -- Lan-chou	5	5
Peking -- T'ai-yuan -- Sian -- Lan-chou	1, 2, 7	1, 2, 7
Peking -- Pao-t'ou -- Yin-ch'uan -- Lan-chou	4	3
Peking -- Hu-ho-hao-t'e -- Hsi-lin-hao-t'e	2, 4, 6	2, 4, 6
Shanghai -- Nanking -- Cheng-chou -- Sian	2	2
Shanghai -- Nanking -- Cheng-chou -- Sian -- Lan-chou	4, 6	3, 7
Shanghai -- Hanchow -- Nan-ch'ang -- Canton	1, 2, 4, 5, 6	1, 2, 4, 5, 6
Shanghai -- Nan-ch'ang -- Ch'ang-sha -- Kuei-yang -- K'un-ming	1, 4	2, 5
Shanghai -- Nanking -- Tsinan -- Tietsin -- Shen-yang	3, 5, 7	1, 4, 6
Canton -- Nan-ning	3, 4, 6, 7	3, 4, 6, 7
Canton -- Nan-ning -- K'un-ming	1	1
Canton -- Kuei-lin	7	7
Canton -- Kuei-lin -- Kuei-yang -- Chungking -- Ch'eng-tu	2, 4	1, 5
Ch'eng-tu -- Lhasa	1, 3, 4, 5	1, 3, 4, 5
Ch'eng-tu -- Chungking -- K'un-ming	1	1
Ch'eng-tu -- Ch'ang-sha -- Shanghai	6	6
Ch'eng-tu -- Chungking -- Wu-han -- Nanking -- Shanghai	2, 4	3, 5
Ch'eng-tu -- Chungking -- Wu-han -- Nanking	6	7
Ch'eng-tu -- Sian -- T'ai-yuan -- Peking -- Shen-yang	5	6
Ch'eng-tu -- Hsi-ch'ang	3, 6	3, 6
Ch'eng-tu -- Kuei-yang -- T'ung-jen	3, 6	3, 6
Lan-chou -- Hsi-ning	2, 4, 5, 6	2, 4, 5, 6
Lan-chou -- Chiu-ch'uan -- Ha-mi -- Urumchi	1, 3, 6	2, 4, 7
Lan-chou -- Sian -- Cheng-chou -- Tientsin -- Shen-yang	6*	7*
Shen-yang -- Ch'ang-ch'un -- Harbin -- chia-mu-szu	2, 5, 7	2, 5, 7

<u>Domestic Air Route</u>	<u>Departure</u>	<u>Return</u>
Shen-yang -- Peking -- Cheng-chou		
-- Wu-han -- Ch'ang-sha	3	4
Ch'ang-chih -- T'ai-yuan	4	4
Ch'ang-chih -- T'ai-yuan -- Ta-t'ung	2, 6	2, 6
Nan-ch'ang -- Chi-an -- Kan-chou	1, 2, 3, 4, 5, 6	1, 2, 3, 4, 5, 6
Nan-ch'ang -- Ching-te-chen	2, 4, 6	2, 4, 6
Ho-fei -- Fou-yang	1, 2, 3, 4, 5, 6	1, 2, 3, 4, 5, 6
Ho-fei -- An-ch'ing -- T'un-ch'i	1, 2, 4, 6	1, 2, 4, 6
Tsinan -- Lin-i	1, 3, 5	1, 3, 5
Canton -- Hai-k'ou	2, 4, 6	2, 4, 6
Canton -- Chan-chiang -- Hai-k'ou	daily	daily
Wu-han -- I-ch'ang -- En-shih	1, 2, 3, 4, 5, 6	1, 2, 3, 4, 5, 6
Ch'ang-sha -- Ch'ang-te	1, 3, 5	1, 3, 5
Nan-yang -- Cheng-chou	1, 2, 3, 5, 6	1, 2, 3, 5, 6
Ch'eng-tu -- Nan-ch'ung -- Chungking	2, 4, 6	2, 4, 6
Ch'eng-tu -- Nan-ch'ung -- Ta-hsien	1	1
Ch'eng-tu -- Nan-ch'ung -- Ta-hsien -- Chungking	2, 4, 6	1, 3, 5
K'un-ming -- Pao-shan	1, 4, 6	1, 4, 6
K'un-ming -- Chao-t'ung	1, 5	1, 5
K'un-ming -- Ssu-mao	2, 4, 7	2, 4, 7
K'un-ming -- Li-chiang	7	7
Sian -- An-k'ang	1, 2, 4, 5, 6	1, 2, 4, 5, 6
Sian -- Yen-an	3	3
Sian -- Yen-an -- Yu-lin	2, 5	2, 5
Urumchi -- Korla -- Kucha -- A-k'o-su		
-- K'o-shih	2, 5	3, 6
Urumchi -- Korla -- Kucha -- A-k'o-su -- Khotan	4, 7	1, 5
Urumchi -- A-le-t'ai	2, 4, 6	2, 4, 6
Urumchi -- Kuldja (I-ning)	3, 6	3, 6
Urumchi -- K'o-la-ma-i	3	3
Urumchi -- Fu-yun	2, 4, 6	2, 4, 6
Shen-yang -- Dairen	1	1
Harbin -- I-lan	1, 3, 6	1, 3, 6
<u>International Air Route</u>	<u>Departure</u>	<u>Return</u>
Nan-ning -- Hanoi	1, 4	1, 4
Peking -- Shen-yang -- Pyongyang	2	2
Peking -- Pyongyang (Korean People's Civil Aviation)	5	5
Peking -- Irkutsk	3	3
Peking -- Irkutsk -- Omsk -- Moscow (USSR Civil Aviation)	6	5
K'un-ming -- Rangoon	1	1
Shanghai -- Peking -- Rawalpindi -- Karachi (Pakistan International Airline)	4, 6	4, 6
Shanghai -- Rangoon -- Karachi -- Cairo -- Athens -- Paris (Air France)	2, 5	1, 4
Shanghai -- Bombay -- Addis Ababa (Ethiopian Airline)	4	3

Note 1:Monday, 2:Tuesday, 3:Wednesday, 4:Thursday, 5:Friday,
6:Saturday, 7:Sunday

*scheduled cargo flight

8. Abkommen zwischen den Regierungen beider Länder über die Errichtung eines fahrplanmäßigen Luftverkehrs zwischen der V. R. China und der Sowjetunion.

In der Erwartung, daß sich zwischen beiden Staaten ein fahrplanmäßiger Luftverkehr entwickelt, vereinbaren die Regierung der Volksrepublik China und die Regierung der UdSSR folgendes:

Artikel I

Beide Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig das Recht, im Wege des Zivilflugverkehrs auf den Fluglinien Peking-Ulan Bator-Irkutsk-Nowosibirsk-Moskau; Urumchi-Ili-Alma Ata; Peking-Shenyang-Chita den zwischen beiden Staaten anfallenden Lufttransport für Passagiere, Reisegepäck und Postgüter durchzuführen. Die Routen, auf denen die oben bezeichneten Flugstrecken entlangführen, werden von jedem Vertragspartner nach eigenem Ermessen insoweit festgesetzt, als sie über sein eigenes Hoheitsgebiet führen; die Stellen dagegen, an denen der Grenzverkehr die Staatsgrenzen überquert, werden auf Grund bilateraler Abmachungen festgesetzt.

Soweit Flugzeuge beider Vertragsparteien beim Flug entlang der festgesetzten Flugstrecken das Hoheitsgebiet eines dritten Staates überqueren, ist die Einfluggenehmigung der Regierung dieses dritten Staates von jedem der beiden Vertragspartner einzuholen.

Artikel II

Für die im Artikel I bezeichneten Flugstrecken sind auf chinesischer Seite das Zivilluftfahrtamt des Staatsrats der Volksrepublik China und auf sowjetischer Seite das Zivilluftfahrtamt des Ministerrats der UdSSR („Aerophlot“) mit allen organisatorischen Aufgaben betraut. Technische und sonstige fachliche Fragen im Sinne des Abs. 1 umfassen: Flugfrequenzen und Zeitpläne, Regelungen von Flugtarifen, das Verrechnungssystem, den Verteilungsschlüssel für Einnahmen und Ausgaben der Fluglinienverwaltung, die Flugsicherung auf den Flugstrecken sowie Schutzmaßnahmen und ähnliches für Flugzeuge auf den Haupt- und Nebenflugplätzen. All diese Einzelheiten sind u. a. zwischen den oben genannten, für Zivilflugwesen zuständigen Ministerien beider Parteien auszuhandeln und in vertraglichen Abmachungen festzulegen.

Artikel III

Beim Flug über Hoheitsgebiet der UdSSR und der Volksrepublik China haben beide Parteien die für den internationalen Flugverkehr festgesetzten Hoheitsabzeichen, die Registrier- und Flugtauglichkeitsausweise der Maschine und die anderen für Flugzeuge üblichen Dokumente sowie das Genehmigungszertifikat für Bordfunk mitzuführen. Flugzugführer und Begleitpersonal müssen mit Ausweispapieren versehen sein. Sämtliche obengenannten Ausweis-papiere, die von der einen Vertragspartei ausgestellt sind, haben Gültigkeit auf dem Hoheitsgebiet der anderen Partei.

Artikel IV

Gesetze und Verordnungen, die auf den Hoheitsgebieten der Volksrepublik China und der UdSSR in Zoll-, Paß- und Visaangelegenheiten gelten, finden auf Flugzeuge, auf das Begleitpersonal, auf Flugpassagiere, Gepäck, Güter- und Postsendungen an dem jeweils in Frage kommenden Ort der Volksrepublik China und der Sowjetunion entsprechende Anwendung.

Artikel V

Beide Parteien einigen sich über alle für die Flugsicherheit nötigen Funk- und Signalisierungseinheiten sowie über die meteorologischen Stationen, die für solche Passagierflugzeuge arbeiten, welche auf den in Art. I erwähnten Flugstrecken verkehren.

Artikel VI

Beide Vertragsparteien räumen sich gegenseitig das Recht ein, in den Flughäfen von Moskau, Alma Ata, Peking und Urumchi Büros zu errichten und dort die erforderliche Anzahl von Angestellten zu beschäftigen. Außerdem gewähren sie diesen Büros in allen Fragen, die den chinesisch-sowjetischen Luftverkehr betreffen, die nötige Hilfe.

Artikel VII

Zubehör, Werkzeuge, Treibstoffe und sonstige Gegenstände und Materialien, die für den Flug auf den in Art. I erwähnten Strecken erforderlich sind, können zoll- und abgabefrei in die Volksrepublik China und in die UdSSR eingeflogen und wieder ausgeflogen werden; sie dürfen jedoch nicht auf chinesischem oder sowjetischem Hoheitsgebiet veräußert werden.

Artikel VIII

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens verlieren alle früher von beiden Parteien zu Fragen des Luftverkehrs zwischen der Volksrepublik China und der UdSSR getroffenen Vereinbarungen ihre Gültigkeit.

Artikel IX

Dieses Abkommen tritt mit dem Tage der Unterschrift in Kraft und ist auf fünf Jahre abgeschlossen. Falls eine Partei das Abkommen nicht sechs Monate vor Ablauf seiner Gültigkeitsdauer kündigt, verlängert es sich um weitere fünf Jahre.

Dieses Abkommen wird am 30. Februar 1954 unterzeichnet, und zwar in zwei Ausfertigungen, von denen die chinesische und die russische jeweils gleiche Gültigkeit haben.

Für die Regierung
der Volksrepublik China
i. V. gez. Wu Fa-hsien

Für die Regierung
der UdSSR
i. V. gez. S. F. Jewolokow (?)

9. Abkommen zwischen den Regierungen der Volksrepublik China und Frankreichs über den Luftverkehr.

Die Regierung der Republik Frankreich und die Regierung der Volksrepublik China haben zum Zwecke der Einrichtung von Luftverbindungen zwischen dem französischen und dem chinesischen Hoheitsgebiet folgendes vereinbart:

Artikel I

1. Aufgrund des gegenwärtigen Abkommens gesteht jeder Vertragspartner dem anderen das Recht zu, einen regelmäßigen Flugdienst auf den im Anhang zu dem vorliegenden Abkommen (nachfolgend als „vereinbarte Routen“ bezeichnet) erwähnten Strecken zu betreiben.

Das Recht, einen regelmäßigen Flugdienst zu betreiben, bedeutet das Recht, im internationalen Verkehr auf den vereinbarten Strecken Passagiere, Gepäck, Fracht und Post zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragspartner sowie zwischen dem Hoheitsgebiet eines der Vertragspartner und dem eines Drittlandes zu befördern.

2. Das Recht, das gemäß § 1 des vorliegenden Artikels von einem Vertragspartner dem anderen eingeräumt wird, schließt nicht das Recht ein, Transporte zwischen zwei Punkten zu übernehmen, die beide in dem Hoheitsgebiet des ersteren Vertragspartners liegen.

3. Gemäß dem Grundsatz der gegenseitigen Achtung der Souveränität und der territorialen Unverletzlichkeit legt jeder der Vertragspartner für den anderen Vertragspartner die Ein- und Ausflugsunkte in sein bzw. aus seinem Hoheitsgebiet fest und steckt den zu den vereinbarten Routen gehörigen Luftraum über seinem Hoheitsgebiet ab.

4. Jeder der Vertragspartner ist gehalten, dem anderen Vertragspartner auf jedem Punkt der vereinbarten Route innerhalb seines Hoheitsgebietes einen von ihm zu bestimmenden Flughafen für die Durchführung des regelmäßigen Flugdienstes zur Verfügung zu stellen. Um die Flugsicherheit zu gewährleisten, muß er dem anderen Vertragspartner außerdem einen entsprechenden Ausweichflughafen anweisen.

5. Jeder Vertragspartner stellt dem anderen Vertragspartner innerhalb der Grenzen seines Hoheitsgebietes Funk-, Navigations- und die sonstigen Dienste zur Verfügung, die für die Flugsicherung auf den vereinbarten Routen notwendig sind.

Artikel II

1. Die Regierung der Republik Frankreich benennt die nationale Fluggesellschaft AIR FRANCE als ihr Lufttransportunternehmen, und die Regierung der Volksrepublik China benennt das Lufttransportunternehmen der chinesischen Hauptverwaltung für Zivilluftfahrt als ihre Gesellschaft für die Durchführung

des Flugdienstes auf den vereinbarten Routen (diese Unternehmen werden fortan als die „benannten Luftfahrtunternehmen“ bezeichnet). Jeder Vertragspartner hat das Recht, die von ihm benannte Luftfahrtgesellschaft durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragspartner zu wechseln.

2. Der überwiegende Besitzanteil und die wirksame Kontrolle über die von jedem Vertragspartner benannte Luftfahrtgesellschaft liegt bei der Regierung oder bei Repräsentanten, die Staatsbürger des Landes des jeweiligen Vertragspartners sind.

Artikel III

1. Die Häufigkeit, die Art des Dienstes und der Flugplan der regelmäßigen Flüge sowie der Flugzeugtyp, der auf den vereinbarten Routen von den benannten Luftfahrtgesellschaften verwendet wird, werden von den Luftfahrtgesellschaften untereinander vereinbart und den zivilen Luftfahrtbehörden der Vertragspartner zur Genehmigung unterbreitet. Sobald die benannte Luftfahrtgesellschaft eines Vertragspartners die Aufforderung zur Aufnahme von Besprechungen ausgesprochen hat, müssen diese Besprechungen innerhalb einer Frist von maximal 60 Tagen beginnen, gerechnet von dem Eingangsdatum der Aufforderung bei der von dem anderen Vertragspartner benannten Lufttransportgesellschaft. Als die oben genannten „zivilen Luftfahrtbehörden“ gelten für die Republik Frankreich das Generalsekretariat für Zivilluftfahrt und für die Volksrepublik China die Hauptverwaltung für zivile Luftfahrt Chinas oder jede Organisation, die von diesen Behörden mit der Übernahme ihrer Funktion betraut wird.

2. Die Beratungen zwischen den von den beiden Vertragspartnern benannten Luftfahrtgesellschaften sind folgenden Grundsätzen unterworfen:

- a) Bei der Durchführung des regelmäßigen Flugdienstes auf den vereinbarten Routen zwischen den Hoheitsgebieten beider Vertragspartner haben beide benannten Luftfahrtgesellschaften die gleichen Möglichkeiten.
 - b) Bei der Durchführung des genannten Dienstes muß die von dem einen Vertragspartner benannte Luftfahrtgesellschaft auf die Interessen der von dem anderen Vertragspartner benannten Luftfahrtgesellschaft Rücksicht nehmen, um deren Betrieb auf derselben Route oder auf parallelen Routen oder auf einer Teilstrecke der Routen nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.
 - c) Der von der benannten Luftfahrtgesellschaft jedes Vertragspartners durchgeführte regelmäßige Flugdienst muß sich streng an den Anforderungen des Publikumsverkehrs auf der vereinbarten Route ausrichten und in erster Linie darauf abzielen, unter Berücksichtigung eines normalen Nutzungsfaktors eine Kapazität bereitzustellen, welche den normalen und vernünftigerweise vorhersehbaren Anforderungen des internationalen Luftverkehrs von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragspartners, von dem die Lufttransportgesellschaft benannt ist, entspricht.
- Die Kapazität, die für die Beförderung von Passagieren, Gepäck, Waren und Post auf den vereinbarten Routen zwischen Orten innerhalb des Hoheitsgebietes

des anderen Vertragspartners und Orten innerhalb des Hoheitsgebietes eines dritten Landes bereitgestellt wird, ist folgenden Grundsätzen unterworfen:

a) Sie muß die Anforderungen des Verkehrs von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragspartners, von dem die Luftfahrtgesellschaft benannt worden ist, in Rechnung stellen;

b) sie muß den Anforderungen des Verkehrs genügen, der in den angefliegenen Gebieten besteht, wenn man die regelmäßigen Flugdienste berücksichtigt, die von anderen Luftfahrtgesellschaften in diesen Gebieten betrieben werden;

c) sie muß die Anforderungen einer wirtschaftlichen Nutzung der normalen Postdienste in Rechnung stellen.

3. Die Ausübung der Verkehrsrechte zwischen dem Hoheitsgebiet eines der Vertragspartner und dem eines dritten Landes wird zwischen den beiden Vertragspartnern in einer Weise vereinbart, daß die Einhaltung der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels niedergelegten Grundsätze gesichert ist.

4. Jeder Vertragspartner ist gehalten, dem anderen Vertragspartner die Erfüllung des regelmäßigen Flugdienstes mindestens 3 Monate im voraus mitzuteilen.

Artikel IV

1. Die von den beiden Vertragspartnern benannten Luftfahrtgesellschaften haben für den Betrieb des Flugdienstes auf den vereinbarten Routen die gleichen Möglichkeiten hinsichtlich der Nutzung von Dienstleistungen, die auf den Flughäfen oder unterwegs zur Verfügung stehen. Die auf diese Weise von jedem Vertragspartner zur Verfügung gestellten Dienstleistungen, d. h. Nachrichtenübermittlung, Navigationshilfen, meteorologische Auskünfte und andere Dienste müssen die gleichen sein wie diejenigen, die der Luftfahrtgesellschaft in dem eigenen Land für derartige Flüge zur Verfügung stehen.

2. Jeder Vertragspartner autorisiert die zivilen Luftfahrtbehörden und die von dem anderen Vertragspartner benannte Luftfahrtgesellschaft, Nachrichten bezüglich des Flugverkehrs, der Navigation, der Wartung, der Platzreservierung und des regelmäßigen Flugbetriebes zu übermitteln. Die Modalitäten für die Durchführung dieser Übermittlungen werden von den zivilen Luftfahrtbehörden oder von beiden Vertragspartnern benannten Luftfahrtgesellschaften festgelegt, die gleichermaßen sich über die Bedingungen der Benutzung von Funkstationen einigen müssen.

Beide Vertragspartner kommen überein, bei den funktelerischen und funktelerischen Luft-Boden-Übermittlungen ebenso wie bei der funktelerischen Verbindung zwischen zwei festen Punkten die von ihnen vereinbarte Sprache und den entsprechenden Teil des internationalen Q-Codes zu verwenden.

Artikel V

1. Die Tarife für die Beförderung von Passagieren, Gepäck und Fracht auf den vereinbarten Routen werden in einer vernünftigen Höhe festgesetzt unter Be-

rücksichtigung aller Faktoren wie der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, eines normalen Gewinns, der Merkmale des regelmäßigen Flugdienstes (einschließlich Geschwindigkeit und Komfort) sowie der Beförderungstarife der anderen Luftfahrtgesellschaften. Die Tarife, die auf den gemeinsamen oder gleichwertigen Routen oder Routen-Abschnitten von den beiden benannten Luftfahrtgesellschaften der beiden Vertragspartner für dieselbe Beförderungskategorie angewendet werden, weisen dieselbe Minimalhöhe auf.

2. Die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels erwähnten Tarife werden auf dem Wege der Beratung zwischen den von beiden Vertragspartnern benannten Luftfahrtgesellschaften vereinbart und den jeweiligen zivilen Luftfahrtbehörden zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt. Diese Besprechungen müssen innerhalb von 60 Tagen aufgenommen werden, gerechnet von dem Eingangsdatum der Anforderung der einen benannten Luftfahrtgesellschaft bei der anderen Luftfahrtgesellschaft.

3. Wenn die von beiden Vertragspartnern benannten Luftfahrtgesellschaften sich über die Höhe des Tarifs nicht einigen können oder wenn die in Absatz 2 des vorliegenden Artikels erwähnte Genehmigung nicht erteilt wird, werden sich die Vertragspartner um eine Einigung in dieser Hinsicht bemühen. Bis zur neuen Entscheidung über die Tarife bleiben diejenigen Tarife in Kraft, die bereits durch eine Vereinbarung der beiden Vertragspartner zustandegekommen sind.

Artikel VI

1. Jedes von den benannten Luftfahrtgesellschaften der beiden Vertragspartner auf den vereinbarten Routen verwendete Luftfahrzeug muß die in der internationalen Luftfahrt gebräuchlichen Kennzeichen der Nationalität und der amtlichen Registrierung tragen und mit den folgenden Papieren ausgestattet sein:

- a) Bescheinigung der amtlichen Registrierung.
- b) Bescheinigung der Flugtüchtigkeit.
- c) Gültige Lizenzen für jedes Besatzungsmitglied.
- d) Bordbuch.
- e) Bord-Funk-Lizenz.
- f) Liste der Besatzungsmitglieder.
- g) Liste der Namen und der Herkunfts- und Zielorte der Passagiere.
- h) Papiere über die mitgeführte Fracht und Post.

Jeder Vertragspartner erkennt die Gültigkeit der obengenannten Dokumente an, sofern sie von dem anderen Vertragspartner ausgegeben oder für gültig befunden worden sind.

2. Der Bordkommandant und die übrigen Besatzungsmitglieder aller Luftfahrzeuge der von jedem Vertragspartner benannten Luftfahrtgesellschaft, die für den Flug auf den vereinbarten Routen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragspartners eingesetzt werden, müssen Staatsangehörige des jeweiligen Partnerlandes sein.

Gegenstände, der von den genannten Luftfahrzeugen über dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragspartners verwendet oder konsumiert wird, ist von diesen Gebühren gleichermaßen befreit. Die derart von Gebühren befreiten Gegenstände dürfen nur nach Einholung einer Genehmigung durch die Zollbehörden des anderen Vertragspartners entladen werden und müssen nach ihrer Entladung bis zur erneuten Verladung der Aufsicht der Zollbehörde unterstellt werden.

2. Jeder der vertragschließenden Partner gestattet der Luftfahrtgesellschaft des anderen Vertragspartners oder deren Repräsentanten die Einfuhr von Brennstoffen, Öl, Schmierstoffen, Ersatzteilen, normalen Ausrüstungen und Bordproviant in sein Hoheitsgebiet, sofern diese der ausschließlichen Verwendung durch die Luftfahrzeuge der genannten Gesellschaft vorbehalten sind. Darüber hinaus sind diese Artikel gemäß dem Prinzip der Gleichheit und der Gegenseitigkeit von Zoll-, Inspektions- und anderen Gebühren mit Ausnahme von Ausgaben für geleistete Dienste befreit. Der Bordproviant, gleich welcher Herkunft, erfährt dieselbe Behandlung, sofern er auf dem Hoheitsgebiet des ersten Vertragspartners aufgenommen wird. Bis zu ihrer erneuten Ausfuhr bleiben alle diese Gegenstände unter der Aufsicht des Zolls.

Artikel XI

Jeder Vertragspartner gewährt der Luftfahrtgesellschaft des anderen Vertragspartners das Recht, einen Vertreter und Personal an dem in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Landepunkt der vereinbarten Routen zu stationieren. Der Vertreter, das Personal und die örtlichen Angestellten müssen Staatsangehörige des einen oder anderen Vertragspartners sein. Jeder Vertragspartner stellt dem Vertreter und dem Personal der Luftfahrtgesellschaft des anderen Vertragspartners die nötigen Einrichtungen zur Verfügung und garantiert ihre Sicherheit.

Artikel XII

Jeder Vertragspartner gibt der Luftfahrtgesellschaft des anderen Vertragspartners auf Verlangen das Recht, den Nettoüberschuß der Einnahmen gegenüber den Ausgaben, den sie auf seinem Hoheitsgebiet in Verbindung mit dem Flugdienst auf den vereinbarten Routen erzielt hat, in französische Francs oder in Yuan (Volkswährung) zu konvertieren und zu transferieren.

Artikel XIII

Die Vertragspartner sorgen dafür, daß ihre zivilen Luftfahrtbehörden und ihre Luftfahrtgesellschaften zu einander Verbindung halten und eng zusammenarbeiten, damit die Befolgung der Grundsätze des vorliegenden Abkommens und die Durchführung seiner Bestimmungen gewährleistet ist.

Artikel XIV

Vor Eröffnung ihres regelmäßigen Flugdienstes auf der vereinbarten Route unterbreitet die Luftfahrtgesellschaft des einen Vertragspartners der zivilen Luftfahrtbehörde des anderen Vertragspartners diejenigen Auskünfte zur Genehmi-

Artikel VII

Die Gebühren, die ein Vertragspartner für die Benutzung der Flughäfen und der für die Luftfahrt zur Verfügung gestellten Dienstleistungen durch Luftfahrzeuge des anderen Vertragspartners erheben kann, dürfen die Gebühren nicht überschreiten, die er für seine eigenen im internationalen Flugbetrieb eingesetzten Luftfahrzeuge entrichten muß. Die Höhe dieser Gebühren wird den zivilen Luftfahrtbehörden des anderen Vertragspartners mitgeteilt.

Artikel VIII

1. Jedes Luftfahrzeug der Luftfahrtgesellschaft eines Vertragspartners unterwirft sich während seines Fluges über dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragspartners dessen Gesetzen und Bestimmungen hinsichtlich Einflug, Ausflug, Flugbetrieb innerhalb der Grenzen seines Hoheitsgebietes, seinen Verbots- und Beschränkzonen sowie den Gesetzen und Bestimmungen für Zivilluftzeuge im internationalen Flugbetrieb.

2. Jedes Luftfahrzeug der Luftfahrtgesellschaft eines Vertragspartners unterwirft sich während seines Fluges innerhalb der Sicherheitszone des anderen Vertragspartners — einschließlich der offenen See — dessen Flugüberwachung.

3. Die gültigen Gesetze und Bestimmungen jedes Vertragspartners bezüglich Einreise, Ausreise, des Zolls, der Pässe, bezüglich Einwanderung, Verhinderung der Ausbreitung von Krankheiten, Quarantäne usw. gelten innerhalb der Grenzen seines Hoheitsgebietes auch für die Luftfahrzeuge des anderen Vertragspartners sowie für die Besatzungsmitglieder, Passagiere, für Gepäck, Fracht und Post an Bord. Jeder der beiden Vertragspartner bemüht sich bei der Befolgung der fraglichen Gesetze und Bestimmungen um die Vermeidung jeglicher unnötiger Verspätung der Luftfahrzeuge des anderen Vertragspartners.

4. Um die Einhaltung der im vorliegenden Abkommen enthaltenen Bestimmungen zu gewährleisten, haben die zuständigen Behörden jedes Vertragspartners das Recht, im eigenen Hoheitsgebiet die von dem anderen Vertragspartner auf den vereinbarten Routen eingesetzten Luftfahrzeuge zu inspizieren.

Artikel IX

Jeder der Vertragspartner sieht auf seinen Flughäfen hinsichtlich der Luftfahrzeuge und ihrer Vorräte an Brennstoffen, Öl und Schmierstoffen, Ersatzteilen und anderen Gütern des Vertragspartners dieselben Sicherheitsmaßnahmen vor, die auch für die gleichartigen Güter der eigenen Luftfahrtgesellschaft ergriffen werden.

Artikel X

1. Die auf den vereinbarten Routen von den Luftfahrtgesellschaften jedes der Vertragspartner eingesetzten Luftfahrzeuge sowie Brennstoffe, Öl, Schmierstoffe, Ersatzteile, normale Ausrüstungen und Bordproviant sind beim Eintritt in das Hoheitsgebiet und beim Verlassen des Hoheitsgebietes des anderen Vertragspartners von Zoll-, Inspektions- oder sonstigen Gebühren befreit. Der Teil dieser

Abkommens oder seines Anhangs für notwendig erachtet, kann er die Eröffnung von Beratungen mit dem anderen fordern. Diese Beratungen werden zunächst zwischen den zivilen Luftfahrtbehörden der beiden Vertragspartner geführt und müssen innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach dem Eingang einer solchen Forderung aufgenommen werden. Die Ergänzungen oder Änderungen, auf die sich die genannten Behörden einigen, treten unmittelbar nach ihrer Bestätigung auf diplomatischem Wege in Kraft und bilden sodann einen Teil des vorliegenden Abkommens.

Artikel XIX

Jegliche Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der Auslegung und Anwendung des vorliegenden Abkommens ist durch Beratungen zwischen den zivilen Luftfahrtbehörden der Vertragspartner zu regeln. Falls diese Behörden hinsichtlich der Meinungsverschiedenheit zu keiner Einigung kommen, wird diese den Vertragspartnern vorgelegt, um auf diplomatischem Wege geregelt zu werden.

Artikel XX

Das vorliegende Abkommen tritt mit dem Tage der Unterzeichnung in Kraft. Jegliches Abkommen über Flugverbindungen, das vor der Unterzeichnung des vorliegenden Abkommens zwischen Frankreich und China abgeschlossen worden ist, wird als nichtig betrachtet.

Falls einer der Vertragspartner beabsichtigt, von dem vorliegenden Abkommen zurückzutreten, kann er dem anderen Vertragspartner jederzeit davon Mitteilung machen. Das Abkommen verliert seine Gültigkeit sechs Monate nach dem Tage des Eingangs der schriftlichen Mitteilung, sofern diese nicht aufgrund eines gemeinsamen Übereinkommens der beiden Vertragspartner vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.

Gegeben zu Paris am 1. Juni 1966 in je einer Fassung in französischer und chinesischer Sprache. Jeder der beiden Texte ist gleichermaßen gültig.

Für die Regierung
der Republik Frankreich
gez. Hervé Alphand

Für die Regierung
der Volksrepublik China
gez. Shen Tu

Anhang:

Französische Route: Von Frankreich über Tirana oder Athen, Kairo, Teheran, (wahlweise) Karachi, Pnom Penh, Shanghai und umgekehrt.

Chinesische Route: Von China über einen Landepunkt in Pakistan nach Teheran, (wahlweise) Bagdad oder Damaskus, Kairo, Tirana nach Paris und umgekehrt.

Text: *Journal Officiel de la République Française*, 98. Jg., Nr. 147 (26. 6. 66), S. 5324-5326.

Ref.: *JMJP* 2. 6. 66, S. 5; *SCMP* 3712, S. 27 (6. 6. 66).

zung, die für den Nachweis der Beachtung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens seitens der genannten Gesellschaft erforderlich sind.

Jeder Vertragspartner trägt dafür Sorge, daß die von ihm benannte Luftfahrtgesellschaft den zivilen Luftfahrtbehörden des anderen Vertragspartners die statistischen Angaben über den Verkehr von und nach dem Hoheitsgebiet jedes Vertragspartners unter Anmerkung der Start- und Landepunkte des Verkehrs auf den vereinbarten Routen liefert.

Artikel XV

Jeder Vertragspartner hat das Recht, die Berechtigung der Luftfahrtgesellschaft des anderen Vertragspartners zur Ausübung der in dem vorliegenden Abkommen vorgesehenen Rechte zu suspendieren oder zu widerrufen, falls der andere Vertragspartner oder die von ihm benannte Luftfahrtgesellschaft sich nicht an die Klauseln des vorliegenden Abkommens halten. Eine solche Maßnahme darf jedoch nur nach vorausgehenden Beratungen zwischen den beiden Vertragspartnern ergriffen werden.

Artikel XVI

Die Beförderungsbedingungen, die gegenseitige Agenturtätigkeit, die von beiden Seiten zu leistenden Bodendienste sowie die Regelung der Abrechnung sind durch ein besonderes Übereinkommen zwischen den von den Vertragspartnern benannten Luftfahrtgesellschaften im Einklang mit den Gesetzen, Erlassen und Bestimmungen der jeweiligen Regierungen festzulegen.

Artikel XVII

1. Jeder Vertragspartner übernimmt die Bereitstellung der verfügbaren technischen Mittel sowie die praktischen Maßnahmen hinsichtlich der Suche und Rettung von in Not befindlichen Luftfahrzeugen des anderen Vertragspartners innerhalb der Grenzen seines Hoheitsgebietes. Gleichzeitig autorisiert der erstere Vertragspartner den anderen Vertragspartner, unter der Aufsicht der zuständigen Behörden die nach den Umständen erforderlichen Hilfsmaßnahmen einzuleiten.

2. Falls ein Unfall auf dem Hoheitsgebiet eines Vertragspartners Tod oder schwere Verletzungen nach sich zieht oder ernste Beschädigungen eines Luftfahrzeuges der Luftfahrtgesellschaft des anderen Vertragspartners verursacht, ist der erstere verpflichtet, den anderen Vertragspartner in kürzester Frist davon zu informieren und eine Untersuchung der Umstände des Unfalls gemäß den in Kraft befindlichen Bestimmungen durchzuführen. Der Vertragspartner, dem das verunglückte Flugzeug gehört, hat das Recht, Beobachter zur Teilnahme an dieser Untersuchung zu bestimmen; der für die Untersuchung verantwortliche Partner übermittelt den Bericht über die Untersuchung und deren Ergebnisse dem Partner, dem das besagte Flugzeug gehört.

Artikel XVIII

Falls einer der Vertragspartner Änderungen oder Ergänzungen des vorliegenden