Siegfried Breyer/Jürg Meister

Die Marine der Volksrepublik China

Bernard & Graefe Verlag



Siegfried Breyer

Geboren 1926. 1941—1945 Kriegsmarine. 1947—1981 als Beamter im Staatsdienst. Aufbau einer umfangreichen Marinesammlung. Zeichner von maßstäblichen Schiffsskizzen und Fachautor (Spezialgebiete: Großkampfschiffe und sowjetischer Kriegsschiffbau). Seit vielen Jahren Mitarbeit an Jahr-und Handbüchern. Zahlreiche Beiträge für Fachzeitschriften.
Buchveröffentlichungen:
Die Seerüstung der Sowjetunion, München 1964. Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905—1970, München 1970. Deutsche Großkampfschiffe 1915—1918, München 1970 (mit Friedrich Forstmeier). Guide to the Soviet Navy, Annapolis 1977 (mit Norman Polmar). Großkampfschiffe 1905—1970, 3 Bände, München 1977—1979. Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956—1976, München 1978 (mit Gerhard Koop). Von der Emden zur Tirpitz, 2 Bände, München 1981 (mit Gerhard Koop). Handbuch der Marinen des Warschauer Paktes, Loseblattsammlung, München 1982 ff. (mit Armin Wetterhahn).

Jürg Meister

Geboren 1920. Schweizer Bürger. Schul- und Handelsausbildung in Zürich. Verschiedene Tätigkeiten in der Schweiz und in Südfrankreich. Ab 1949 freier Journalist, Historiker und Auslandsredakteur. Zahlreiche Artikel über Marinegeschichte und -politik, Rüstungsprobleme, afrikanische und arabische sowie Erdölpolitik. Mitarbeit an Jahrbüchern.
Buchveröffentlichungen:
Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941 bis 1945, München 1958. The Soviet Navy, 2 Bände, London 1972 (Navies of the Second World War). Soviet Warships of the Second World War, London 1977.

Bernard & Graefe Verlag
Hubertusstraße 5 · 8000 München 19





Breyer/Meister

Die Marine der Volksrepulik China

Siegfried Breyer/Jürg Meister

Die Marine der Volksrepublik China

mit 106 Fotos, 111 Skizzen, 1 Karte und einem farbigen Uniformteil

Bernard & Graefe Verlag München

Die Abbildung auf dem Schutzumschlag zeigt das Bedienungspersonal von U-Jagdraketenwerfern in ihrer traditionellen Marineuniform.

Vorsatz vorne: Die kampfstärksten Überwasser-Kriegsschiffe, über welche die Marine der Volksrepublik China derzeit verfügt: Vorn einer der betagten FK-Zerstörer der »Anshan«-Klasse, in der Mitte eine FK-Fregatte der »Kiang Tung«-Klasse und rechts im Hintergrund ein FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse.

Vorsatz hinten: Ein Verband von VRC-Kriegsschiffen auf dem Marsch. Zu sehen sind im Vordergrund zwei Tragflügel-Torpedoschnellboote der »Hu Chwan«-Klasse, dahinter folgen zwei Fregatten der *Ch'eng Tu*-Klasse, bei denen es sich um Nachbauten der sowjetischen »Riga«-Klasse handelt. Die »Hu Chwan«-Boote führen bereits ein neueres Radargerät.

Fotos: The Chinese People Liberation Army in Photos

Umfang: 343 Seiten + III Farbbildteil

© Bernard & Graefe Verlag München 1982
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages.
Lithos: Repro GmbH, Landshut
Satz, Druck und Bindung: Druckerei Mühlberger KG, Augsburg
Printed in Germany

ISBN 3-7637-5194-7

Inhalt

Vorwort 7
Kleiner Sprachführer 8

1. Teil
Geschichte der chinesischen Marinen 10
Vorbemerkung 11
Chinas Marine von den Anfängen bis zur Ankunft der Europäer 13
Chinas Flotte und der Westen 1516 bis 1911 21
Vom Sturz der Mandschu-Dynastie 1911 bis zum fünften Krieg mit Japan 1937 42
Nationalchinas Flotte im Kampf gegen Japan und Mao 1937 bis 1950 54
Chinas zwei Flotten 1950 bis 1980 74
Anmerkungen 90

Anhang
Organisation der nationalchinesischen Marine etwa Ende 1942 101
Organisation und Gliederung der Marine der VRC im Jahre 1953 102
Die chinesischen Kriegsschiffe 1862–1945 105
Liste der 1862–1937 im Ausland gebauten Kriegsschiffe der chinesischen Marine 106
Auf chinesischen Werften 1862–1937 gebaute Kriegsschiffe 111
Nach Bauwerft, Schiffstyp, Bewaffnung, Flottenzugehörigkeit oder Schicksal nicht näher identifizierbare chinesische Kriegsschiffe 116
Verlustliste der seegehenden chinesischen Handelsflotte 1937–1945 119
Liste der 1937–1941 in chinesischen Gewässern beschädigten oder versenkten japanischen Kriegsschiffe und im Dienst der japanischen Kriegsmarine fahrenden Handelsschiffe 121
Quellen- und Literaturverzeichnis 122

2. Teil
Die Marine der Volksrepublik China von heute 124
Die Aufgabe der chinesischen Marine 125
Organisation der Marine 125
Karte 126
Die Spitzengliederung der »Chinesischen Volksbefreiungsarmee«. 127
Die Gliederung der Marine 128
Personal- und Ausbildungswesen 129
Dislozierung und Stützpunkte 130
Kriegsschiffe und Kriegsschiffbau in der Volksrepublik China 132
Die Marineluftstreitkräfte 142
Die amphibische Komponente 143
Die Küstenverteidigung 143
Die Marinemiliz 143
Farbbildteil Uniformen . . . . . I–IV
Die Uniformen der Marine 144
Die Schiffbauindustrie 145

Seewirtschaft und Handelsschiffahrt 149
Die Erfinder von Kompaß und Pulver 149
Mit Mao im »großen Sprung« zur Kulturrevolution 149
Aufbruch in das Jahr 2000 150
Die Reedereien 151
Filialen in Hongkong und Macao 152
Gemeinschaftsunternehmen 153
Nach Europa und Amerika 154
Ausbau durch Ankauf 154
Werften auf langem Marsch 156
In den Häfen noch viel zu tun 158
Container kommen auch nach China 159
Künftig nicht nur große Schweber und Atomschiffe 159
Kontakte zu Deutschland 160
Entwicklung der chinesischen Handelstonnage 162

Die Kriegsschiffe der Chinesischen Marine 163
Zerstörer und Fregatten 164
U-Boote 171
Kanonenboote und Eskorter 177
Kommandoschiffe und Minenabwehrfahrzeuge 189
Torpedo- und FK-Schnellboote 192
Patroler, Wachboote und Flußkriegsfahrzeuge 200
Amphibische Schiffe 211
Tender und Werkstattschiffe 220
Logistische Schiffe 224
Vermessungsfahrzeuge 233
Forschungsschiffe 240
FK-Flugbahnvermessungsschiffe 243
Bergungsschiffe, Schlepper und sonstige Fahrzeuge 245

Die Flugzeugtypen der Marineluftstreitkräfte 251

Waffensysteme und Geräte 262
Waffensysteme: Artillerie – Flugkörper-Waffensysteme – Die Torpedowaffe –
U-Abwehrwaffen – Minenwaffe – Sonstige Waffen 262
Feuerleitgeräte, Antennensysteme, Sensoren 272
Unterwasserortung 278
Zusammenfassung und Ausblick 279

Anhang
Gesamtstärkenachweis 282
Der Export von Kriegsschiffen 283
Abkürzungen 284
Quellen- und Literaturverzeichnis 286
Bildnachweis 288
Bildteil 289
Nachtrag 338
Register 341

Vorwort

Spektakuläre Ereignisse in den letzten Jahren – so die Besetzung der Paracel-Inseln im Februar 1974, der Feldzug gegen Vietnam zu Anfang des Jahres 1979, die wachsende Bereitschaft der Volksrepublik China zur Hinwendung und Öffnung nach dem Westen und zuletzt die Versuche mit Interkontinentalraketen auf Entfernungen von rund 10 000 km bis in den Südwestpazifik und die im Zielgebiet beobachteten Schiffsansammlungen mit mehreren bisher völlig unbekannten Schiffstypen – haben das Interesse der Öffentlichkeit weltweit nach dem Fernen Osten gelenkt. Dabei spielt eine wichtige Rolle die Frage, welches militärische Potential dieses Riesenreich mit seiner auf die Milliardengrenze zusteuernden Bevölkerungszahl aufzubieten hat, um sich in einem stetig wachsenden Spannungsfeld behaupten zu können. Wer sich damit näher befaßt, wird bald erkennen, daß es hierüber nur mehr oder weniger lückenhafte, oft ungenaue und zum Teil sehr widersprüchliche Darstellungen gibt. Die Ursache dafür liegt darin, daß die Volksrepublik China wie jeder andere kommunistische Staat über ihre Militärrüstung keine detaillierten Fakten und Zahlen veröffentlicht und ein Einblick infolge der bisherigen Selbstisolierung kaum möglich war, und er ist auch heute noch schwer genug.

Mit diesem Buch soll versucht werden, ein Bild über den heutigen Entwicklungsstand der Marine der Volksrepublik China zu vermitteln. Zusammengetragen und ausgewertet wurde alles Material, das aus offenen Quellen und öffentlich zugänglichen Archiven und dgl. abgeschöpft werden konnte. Das Gegenwartsbild wird abgerundet durch einen Blick auf Chinas maritime Vergangenheit und seine heutige politisch-strategische Lage.

Die Transkription chinesischer Namen wird hier nicht nach dem am 1. Januar 1979 in der Volksrepublik China in Kraft getretenen Pinyin-System vorgenommen, sondern in der Form, daß die altvertrauten Namen für jedermann verständlich bleiben. Peking wird also nach wie vor Peking und nicht Bejing genannt, Sinkiang nicht etwa Yinjiang, und Mao Tse-tung auch nicht Máo Zédong. Wo im 2. Téil erforderlich, sind jedoch diese Namen nach der neuen Schreibweise zusätzlich angegeben, und zwar jeweils in eckigen Klammern.

Die Verfasser danken allen denjenigen im In- und Ausland, die durch ihren Rat und durch Material zum Werden dieses Buches beigetragen haben. Besonderen Dank haben wir Herrn Jürgen Friese für seine Ausführungen über die Seewirtschaft und die Handelsschiffahrt der VRC und für den von ihm erarbeiteten »Kleinen Sprachführer« zu sagen. Der gleiche Dank gebührt auch Herrn Werner Globke, der es nicht nur auf sich genommen hatte, das Manuskript kritisch durchzusehen, sondern auch eine Vielzahl von wertvollen Hinweisen und Anregungen zu geben.

J. M. S. B.

Arbeitsteilung:
Teil I: Jürg Meister
Teil II: Siegfried Breyer
Abschnitte »Seewirtschaft und Handelsschiffahrt« sowie »Kleiner Sprachführer«: Jürgen Friese
Sämtliche Zeichnungen und Karten: Siegfried Breyer

Kleiner Sprachführer

Die chinesische Silbenschrift, eigentlich eine Folge von Begriffszeichen und im übrigen das einzige landesweite Verständigungsmittel unter der 40 Hauptsprachen und zahllose Nebendialekte sprechenden Milliardenbevölkerung, hat grundsätzlich nichts mit der europäischen Buchstabenschrift gemeinsam. Daher ergeben sich bei der Transkription chinesischer Namen ständig Schwierigkeiten und Unstimmigkeiten, die dann noch verstärkt sind, wenn vor der Wiedergabe im Deutschen eine andere Sprache als Medium gedient hatte. So ist selbst bei Schiffsnamen nur dann die erforderliche Genauigkeit zu erreichen, wenn der Name auch mit lateinischen Lettern am Rumpf angebracht ist. Nur schriftlich wiedergegebene Namen verdienen daher grundsätzlich Skepsis. Dieses Problem dürfte erst aus der Welt geschafft sein, wenn die bereits eingeleitete Vereinfachung und Verringerung der Schriftzeichen mit dem für die kulturhistorische Identität so bedenklichen Endziel der Latinisierung abgeschlossen ist. In China selbst billigt man diesem Prozeß 100 Jahre zu.
Die offizielle Benutzung des Pinyin-Systems ab 1. Januar 1979 statt des bis dahin üblichen Wade-Giles-Systems für die Wiedergabe chinesischer Namen mit lateinischen Buchstaben hat zunächst für zusätzliche Unsicherheit gesorgt. Beispielsweise waren alle nach einem großen Ölfeld benannten Tanker von einem Tag auf den anderen statt mit *Taching* . . . nun mit *Daqing* . . . wiederzugeben, ohne daß sich ihr Name tatsächlich geändert hätte. Noch verwirrender ist es, wenn in Europa auch noch japanische Namen in Umlauf sind. Aber Dairen ist heutzutage weder Talien noch Dalien und Ryojun weder Port Arthur noch Lushun, sondern beide Städte bilden den Komplex Luda, der zuvor als Lüta oder Luta bekannt war. Auch die Transkription des für Schiffe wie Werften gerne verwendeten Begriffs »Rote Fahne« ist mit Hung-chi, Hung Qi oder Hongqi nicht eben eindeutig.
Ein wenig hilfreicher ist da schon der Umstand, daß die Schlußsilbe des Schiffsnamens bei einigen Arten die Zuordnung des Schiffs zu einer bestimmten Kategorie erlaubt. So enden Tanker oft auf Hu, Massengutschiffe auf Hai, RoRo-Schiffe auf Kou und Fahrgastschiffe auf Hua. Aus diesem Grund wird hier die bisher übliche, nach Schriftzeichen getrennte Schreibweise des Schiffsnamens bevorzugt, selbst wenn er – wie in jüngster Zeit zunehmend üblich – in ununterbrochener lateinischer Buchstabenfolge angebracht ist.
Die folgende Gegenüberstellung macht den Unterschied zwischen neuer und alter Schreibweise deutlich, wobei neben der vereinfachten Wade-Giles-Transkription noch weitere (engl., dt.) Umschriften als Beispiele für die bisherige Vielfalt der Möglichkeiten angegeben werden. In einigen Fällen wurden Erklärungen hinzugefügt oder europäische Benennungen angegeben.

Pinyin (neu) = *Wade-Giles (alt) u. a.*

Aomen = Aomen, Macao, Macau
Bandao = Pantao (die Halbinsel)
Beijiang = Sinkiang (Fluß)
Beijing = Peking
Bohai = Pohai (Golf von Chihli, Tschili)
Changjiang = Changchiang, Yangtse, Yangtze(kiang)
Chilong = Keelung
Chongqing = Chungking, Tschungking
Dagu = Taku
Dalian = Dalien, Talien, Dairen
Dao = Tao (die Insel)
Daqing = Taching (Ölfeld)
Donghai = Tunghai (Ostchinesisches Meer)

Fujian	=	Fuchien, Fukien
Fuzhou	=	Fuchou, Foochow, Futschau
Gang	=	Kang (der Fluß)
Gaoxiong	=	Kaohsiung Takao (jap.)
Guangdong	=	Kuangtung, Kwangtung
Guangzhou	=	Kuangchou, Kwangchow, Canton
Haikou	=	Haikou, Haikow
Hainandao	=	Hainan (Insel)
Hangzhou	=	Hangchou, Hangchow
He	=	Ho (der Fluß)
Hebei	=	Hopei, Hopeh
Henan	=	Honan
Hu	=	Hu (der See)
Huanghai	=	Huanghai (Gelbes Meer)
Huanghe	=	Huangho, Hwang Ho (Gelber Fluß)
Hubei	=	Hupei, Hupeh
Jiang	=	Chiang, Kiang (der Fluß)
Jiangsu	=	Chiangsu, Kiangsu
Liaodong	=	Liaotung, Liautung (Halbinsel und Golf)
Liaoning	=	Liaoning
Luda	=	Luta, Lüta
Lushun	=	Lushun, Port Arthur
Nanhai	=	Nanhai (Südchinesisches Meer)
Nanjing	=	Nanching, Nanking
Qing	=	Ching, Tjing (Kaiserdynastie bis 1911)
Qingdao	=	Tsingtao, Tsingtau
Shan	=	Shan (das Gebirge)
Shandong	=	Shantung
Shanghai	=	Shanghai
Shantou	=	Shantou, Swatow
Shanxi	=	Shanhsi, Shansi
Shenyang	=	Shenyang, Mukden
Sichuan	=	Ssuchuan, Szuchuan, Szechwan
Songhua	=	Sunghua, Sungari (Fluß)
Suzhou	=	Suchou, Soochow, Sutschau
Taibei	=	Taipei, Taipeh
Tianjin	=	Tienchin, Tientsin
Xiamen	=	Hsiamen, Amoy
Xianggang	=	Hsiangkang, Hongkong
Xinjiang	=	Hsinchiang, Sinkiang (Provinz)
Zhejiang	=	Chechiang, Chekiang
Zhujiang	=	Chuchiang, Chukiang (Perlfluß)

1. Teil

Geschichte der chinesischen Marinen

Vorbemerkung

Die nachfolgenden Kapitel stellen einen Versuch dar, erstmals die Geschichte der See- und Flußstreitkräfte Chinas im Verlauf der letzten 2500 Jahre zu skizzieren. Natürlich konnte nicht jedes Gefecht, nicht einmal jede Schlacht oder jeder Krieg in der Zeit vor dem Jahr 1800 erwähnt oder gar detailliert beschrieben werden, aber die Darstellung sollte doch genügen, um einen Eindruck von der sehr relativen Seemacht und Seegeltung des »Reichs der Mitte« zu geben. Der Text über den Einsatz und die Entwicklung der chinesischen Flotten seit dem Sturz der Mandschu-Dynastie dagegen dürfte wohl der bisher informationsreichste sein, der im Westen vorliegt. Der Verfasser legte dabei mehr Wert auf die Erfassung marinehistorischer Details als auf eine gepflegte Transkription chinesischer Namen.

Gewisse chinesische Rangbezeichnungen wie »Ti-tu« (Oberbefehlshaber) usw. wurden mit den sinngemäß entsprechenden westlichen Worten »General« oder »Admiral« übersetzt, und Titel wie »Kommissar« oder »Vizekönig« und »Prinz« entsprechen nur annähernd den Begriffen der chinesischen Hierarchie.

Während über alle Aspekte der westlichen Interventionen in China, ausgenommen vielleicht die portugiesischen Aktionen, reichlich gedrucktes und archivalisches Material vorliegt, fließen die chinesischen Quellen sehr viel dürftiger, insbesondere was Veröffentlichungen in einer europäischen Sprache anbelangt. Der Verfasser möchte an dieser Stelle den Behörden und insbesondere der Marine der Republic of China (Taiwan) für die Unterstützung danken, die sie ihm anläßlich seines Besuchs im Jahre 1973 gewährte, wozu auch ein Besuch im Marinemuseum und der Marinekorpsschule gehörte. Für die Beschaffung weiterer Unterlagen sei sodann Herrn Dr. F. W. Schlomann in Königswinter und Herrn Wellington Ho vom *Fernostinformationsdienst* in Bonn sowie dem Übersetzer chinesischer Literatur, Herrn Aloysius G. Guarghias in Wien bestens gedankt. Verschiedene »shiplover« trugen durch die Hergabe von Schiffslisten das ihre zum Gelingen dieser Arbeit bei, so der bereits vor einigen Jahren verstorbene Herr Hajime Fukaya und die Herren Shizo Fukui, Toshio Tamura, J. J. Caruana, L. L. von Münching, T. Dorgeist und Rolf Erikson. Ferner vermittelte die Schweizerische Gesandtschaft in China 1948 wertvolles offizielles Material.

Der Verfasser wandte sich auch an die Botschaft der Volksrepublik China in Bern mit der Bitte, ihm im Hinblick auf eine vorurteilsfreie Darstellung einige Listen und Angaben über die Tätigkeit der Flotte der Volksrepublik China in den Jahren 1946–1966 zu überlassen, um so mehr als Peking eigentlich daran interessiert sein sollte, daß der Westen aus neutraler Sicht objektiv über die Geschichte der chinesischen Seestreitkräfte orientiert wird. Der keine westeuropäische Sprache verstehende Militärattaché ließ durch einen Dolmetscher zwar erklären, »die VRC werde sich in Anbetracht der tiefen und aufrichtigen Freundschaft zwischen dem chinesischen und dem schweizerischen Volk bemühen, die gewünschten Angaben zur Verfügung zu stellen«, und fügte auch noch spontan hinzu, daß »das chinesische Volk die schweizerische Neutralität stets respektieren werde«, aber irgendeine Antwort konkreter Art erfolgte trotz verschiedener Vorsprachen und Anfragen nicht. Offensichtlich gibt es auch in der Armee der VRC noch Anhänger der »Viererbande«, die mit allen Mitteln versuchen, Peking von einer Zusammenarbeit mit dem Westen abzuhalten. Man kann

eine solche Einstellung im Interesse einer objektiven Geschichtsschreibung nur bedauern und man wird, was die Zusammenarbeit zwischen der freien westlichen Welt und den chinesischen Kommunisten anbelangt, gewisse Vorbehalte anbringen müssen. Maos Nachfolger geben sich ebenso unrealistisch und überheblich wie seinerzeit die Herrscher auf dem Drachenthron.

Für allfällige ergänzende Hinweise dankt der Verfasser im voraus.

Chinas Marine von den Anfängen bis zur Ankunft der Europäer

Das Gebiet des Gelben Flusses wies schon in der grauen Vorzeit, also während der Herrschaft der »Fünf Kaiser« (2697–2255 vor Christi Geburt) eine relativ dichte Besiedlung auf, was einen entsprechend intensiven Handelsverkehr zwischen den verschiedenen Landesteilen stimulierte. Dieser Verkehr wickelte sich allmählich über immer größere Distanzen, hauptsächlich auf den vielen großen und kleineren Flüssen und Seen Chinas ab, womit die Voraussetzung und die Notwendigkeit des Einsatzes von bewaffneten staatlichen Schiffen gegeben waren, denn der maritime Handel mußte gegen Piraten und Nachbarstaaten geschützt werden. Auf dem Gebiet des heutigen Chinas entstanden damals zahlreiche untereinander verfeindete Staaten, was viele bewaffnete Konflikte auslöste, wobei allerdings »Wasserstreitkräfte« während langer Zeit nur eine geringe Rolle spielten.

Brauchbare Unterlagen über die Flotten Chinas liegen eigentlich erst seit dem 6. Jahrhundert vor Christi Geburt vor. So kam es im Krieg der drei Königreiche Wu, Chu und Yue in den letzten Jahren der unter der Bezeichnung »Frühling und Herbst« bekannten Perioden der chinesischen Geschichte zu Kämpfen auf den Flüssen, wobei die Wu und Yue vorwiegend von Booten aus und die Chu zu Pferde fochten.

Die ersten schriftlichen Angaben über Flußgefechtshandlungen stammen aus den Jahren 559 oder 549 v. Chr., die sich zwischen Wu und Chu abspielten; eine zweite solche Schlacht wird aus dem Jahre 525 gemeldet, in welcher die Wu siegten.

Im Jahre 488 v. Chr. griff Wu das Reich Chu an, wobei besonders die Kontrolle des Kanals zwischen den Flüssen Yangtse und Huai eine große Rolle spielte und bewaffnete Schiffe erstmals in der chinesischen Geschichte auch auf dem Meer erschienen. Zwischen den Staaten Wu und Chu herrschte seit dem Jahre 544 ein latenter Kriegszustand. 496 siegten die Wu und konnten vorübergehend fast ganz Yue besetzen, mußten es jedoch einige Jahre später wieder aufgeben, als es den Herrschern von Yue gelungen war, heimlich eine neue Flotte zu bauen und damit die Flußherrschaft zu erringen.

Es scheint damals fünf Klassen von Schiffen[1] gegeben zu haben, nämlich große und kleine Flußtransporter, ein Schiff für Frontalangriffe, eine Art von »Hauptkampfschiff« sowie leichte Patrouillenboote. Die Abmessungen des größten Typs werden mit rund 32 m Länge und 5 m Breite geschätzt[2]. Der Kampf bestand hauptsächlich im Rammen und Entern des Gegners, und entsprechend war auch die Bewaffnung, die vorwiegend aus langen Bambusstangen mit Haken bestand, mit denen gegnerische Schiffe ferngehalten oder aber unter Wasser durchlöchert werden sollten. Die Yue wollen eine Salbe erfunden haben, die den Körper gegen Kälte unempfindlich machte, so daß ihre Flotten auch im Winter operieren und entsprechende Überraschungserfolge erringen konnten. Ebenso wurden Kampfschwimmer eingesetzt. Im Gegensatz zu den Kriegsschiffen der Griechen und Römer scheinen die chinesischen Schiffe dagegen keinen eigentlichen Rammsporn besessen zu haben.

Im Jahre 221 v. Chr. gelang es dem Kaiser Chin Shih Huang Ti[3], das Reich wieder zu vereinigen. Dieser tyrannische Herrscher befahl auch den Bau der ersten Großen Mauer und zahlreicher Straßen und Kanäle, ließ jedoch einen großen Teil der alten Akten und Chroniken zerstören und schaffte den Feudalismus ab. Sein Nachfolger wurde 206 Liu Pang (Kao Tsu) (womit die Han-Dynastie den Thron bestieg), der

sofort eine neue Adelshierarchie ins Leben rief. Der Kaiser Wu Ti, der von 140 bis zum Jahre 86 regierte und sich als besonders weiser Herrscher erwies, dehnte das Straßennetz und die Kontakte Chinas nach Mittelasien aus.
Zur See sandte der Kaiser Wu Ti im Jahre 111 v. Chr. eine große Flotte gegen das Reich Yan-Nue im Südwesten, zu dem die Insel Hainan gehörte, und ließ anschließend auch das Reich Yue unterwerfen; seine Schiffe befehligte ein gewisser Hueng Hai Chiang Twin. Kurz darauf wurde Korea im Jahre 109 von einer auf dem Seeweg antransportierten Streitmacht von nur 5000 Mann zur Kapitulation gezwungen, während eine Flußflotte die heutige Provinz Szechuan am Oberlauf des Yangtse eroberte. Zeitgenössische chinesische Chronisten bezifferten Wu Tis Flotte auf 10 000 Dreidekker des Typs »Lo-Chuan« (und eine Million Mann Besatzungen, was wohl übertrieben sein dürfte).
In der Epoche des Kaisers Wu Ti scheint man in der chinesischen Flotte vier verschiedene Typen von Kriegsschiffen gekannt zu haben: »Capital ships« waren die Dreidekker »Lo-Chuan«, die gerudert wurden und nebst Bogenschützen auch eine Art von Geschützen (»Po-Chig«), schwere Steinschleudern (»Luei-Shih«) und Flammenwerfer (»Tie-Gi«) führten. Da zeitgenössische (?) Ansichten diese 32 Meter langen Schiffe mit nur je 8 Rudern pro Schiffsseite zeigen, dürfte die Fortbewegung der wenigstens 7 Meter hoch aus dem Wasser ragenden Schiffe ein schwieriges Unterfangen gewesen sein, so daß sich deren Verwendung auf Seen, Buchten und windlose Tage beschränkte. Die Rümpfe und Aufbauten sollen mit einem Material umkleidet gewesen sein, das gegen Brandwirkung schützte[4], und der kriegerische Eindruck wurde durch zahlreiche Banner und eine bunte Bemalung verstärkt.
»Co-Chuan« hießen schnelle, hauptsächlich mit Spießen bewaffnete Rammboote, während die »Hueng-Hai« seegehende Schiffe waren. Die »Shia-Lai« fanden auf den Flüssen Verwendung und konnten Stromschnellen überwinden. Die Marine führte insgesamt die Bezeichnung »Lo-Chuan« oder »Hsui-Twin«, während die Seeleute »Chia-Tsu« (Ruder-Soldaten) genannt wurden. Der Befehlshaber der Seestreitkräfte führte den Titel »Fu-Po Chiang-Twin«, was etwa mit »der die Wellen besiegende General« übersetzt werden kann. Die Flotte bestand aus einem der Zentralgewalt direkt unterstellten Geschwader sowie den Flotten der verschiedenen Provinzen. Die großen Schiffe sollen Besatzungen bis zu rund 200 Mann geführt haben. Manöver und Examen für die Offiziere fanden jeweils im Herbst statt. Im Gegensatz zum chinesischen Heer wurden die verschiedenen Flotten jedoch nicht direkt von der kaiserlichen Regierung, sondern von den Provinzverwaltungen besoldet und ausgerüstet. Die Flottenchefs erhielten ihre Kommandos jeweils für eine bestimmte Operation oder einen Feldzug, wobei organisatorisch ein »Fu-Po Chiang-Twin« verschiedene Flottillenchefs befehligte.
Im Vergleich zu den zeitgenössischen Kriegsschiffen Athens und Roms erwiesen sich die chinesischen Einheiten als weniger schnell und seetüchtig und zum Rammstoß nicht geeignet, dagegen besser mit den auf Distanz wirkenden Wurfgeschossen bestückt. Die Entscheidung jedoch brachte meistens wie auch im Mittelmeer der Nahkampf nach erfolgtem Entern. Diese zu erzwingen oder zu verhindern war das eigentlich taktische Ziel des Kampfes. Der Kaiser Huan Ti soll eine Gesandtschaft des römischen Kaisers Marcus Aurelius Antonius (An Tun) empfangen haben, die auf dem Seeweg vom Roten Meer her etwa im Jahre 166 v. Chr. eintraf[5].
Der Dynastie der Han (206 v. Chr. bis 220 n. Chr.) folgte die Periode der »Drei Königreiche« (220–265) Wei, Shu und Wu, die um die Vormacht kämpften und von denen im Jahr 265 die Wei als Sieger hervorgingen, worauf die Dynastie der Tsin den Kaiserthron bestieg und China im Jahre 279 wiedervereinigte. Da jedoch die wilden

Stämme an der nördlichen Grenze unaufhaltsam nach Süden vordrangen, mußte die Hauptstadt des Reiches im Jahre 317 nach Nanking verlegt werden, worauf sich bis 618 weitere sechs Herrscherhäuser ablösten. Die Dynastie Sui, die nur von 589 bis 618 regierte, trug dabei durch den Bau des »Großen Kanals«, der den Yangtse, den Huai und den Gelben Fluß (Huangho) verbindet, entscheidend zur wirtschaftlichen und politischen Unifikation Chinas bei. Unter den Tang (618–907) erreichte das Reich einmal mehr einen Höhepunkt der Macht und Kultur.

In all diesen Auseinandersetzungen spielten die Seestreitkräfte eine nicht zu unterschätzende Rolle. So besaß das Königreich Wei ein Heer von 800 000 Mann und 1000 Kriegsschiffe, und die Flotte Wus war stärker als diejenige von Shu. Die Flotte Weis erlitt in den Jahren 209 und 222 empfindliche Niederlagen im Krieg gegen Wu. An Kriegsschiffstypen sind deren sechs bekannt, die sich jedoch nur wenig von früheren Konstruktionen unterschieden. In der Flußschlacht von Chipi, in welcher die Reiche Wu und Shu den allmächtigen Minister Weis, Tsao, besiegten, verwendeten die Sieger eine typisch chinesische Kriegslist: Sie hatten nämlich erfahren, daß die Besatzung des Gegners ihre Boote nicht handhaben konnten, obwohl die Operationen nur auf dem Fluß stattfanden, und entsandten einen ihrer eigenen Generäle als angeblichen Überläufer zu Tsao mit dem Ratschlag, er solle alle seine Schiffe möglichst eng zusammen festmachen, weil dadurch die Manöver erleichtert würden . . . Als Tsao diesen perfiden Ratschlag befolgt hatte, erschienen die Wu mit einigen Schiffen der Typen »Men-Chung« und »To-Chien« und taten so, als ob sie sich ebenfalls ergeben wollten, doch als sie nahe genug an die unbewegliche Masse der feindlichen Flotte herangekommen waren, setzten sie diese mit ihren Feuertöpfen und Flammenwerfern in Brand.

Die Tsin (254–420) ließen am oberen Yangtse große quadratische Flöße von etwa 38 Metern Seitenlänge und mit einem Turm in der Mitte bauen, die angeblich bis zu 2000 Mann tragen konnten.

Die Wu versuchten sich gegen diese Bedrohung durch über den Fluß gespannte Eisenketten und im Flußbett verankerte, etwa drei Meter lange eiserne Lanzen zu schützen, deren Spitzen knapp unter der Wasseroberfläche lagen. Da jedoch die Tsin durch ihre Spionage von diesen Vorbereitungen erfuhren, ließen sie einige unbemannte Flöße hinuntertreiben, die die Flußhindernisse wegrissen, und rüsteten ihre Kampfflöße mit eigentlichen Flammenwerfern aus, die die Ketten zerschnitten, so daß die Wu im Jahre 279 vernichtend geschlagen wurden.

Im Jahre 589 bestieg nach langwierigen Kämpfen im Süden ein gewisser Yang Chien als Kaiser Wen den Thron und gründet damit die Dynastie der Sui. Er verfügte über etwa tausend Kriegsschiffe, die vier verschiedenen Klassen angehörten: Den Kern bildeten die Schiffe mit mehreren Decks, gefolgt von den Kanonenbooten (»Pu-Chien«) und den »Huo-Fang«, einer Art von Brandern, und schließlich den Wachtbooten (»Hsui-Twin«). Neben den Dreideckern gab es jetzt auch Fünfdecker, die bis zu 32 Meter hoch waren, sechs Kanonen führten (die angeblich 15 Meter über der Wasserfläche aufgestellt waren) und bis zu 800 Mann an Bord nehmen konnten. Die »Huang-Lung« genannten Schiffe hatten Besatzungen bis zu 100 Mann. Daneben gab es noch verschiedene Arten von Booten. Die Taktik bestand darin, die großen Schiffe zunächst durch zahlreiche kleine Boote »belästigen« zu lassen, so daß diese das Feuer eröffneten und dadurch ihre Munitionsvorräte erschöpften, worauf dann die eigenen großen Schiffe den Kampf aufnahmen.

Im Jahre 607 entsandte Kaiser Yang Ti (der wohl nicht umsonst den Beinamen »Der Grausame« führte) eine Flotte nach den Ryukyu-Inseln, und zwischen 611 und 614 wurden viermal Truppen auf dem Seeweg nach Korea transportiert.

Kaiser Tai Tsung der Tang-Dynastie griff mit der Entsendung einer Flotte von 500 Kriegsschiffen und 400 Transportern sowie 100 000 Mann in den Jahren 644 und 645 in die koreanischen Angelegenheiten ein, ließ die Liaotung-Halbinsel besetzen und den Yalu-Fluß in Richtung Pjöngjang überschreiten, worauf Japan im Jahre 663 mit 27 000 Mann intervenierte, während China seiner Flotte weitere 7000 Mann von der Shantung-Halbinsel aus zuführte. In der Folge soll es zu vier großen Seeschlachten gekommen sein, die alle von den Chinesen gewonnen wurden, was die Japaner bewog, sich einige hundert Jahre lang nicht mehr um Korea zu kümmern.

Zwischen 907 und 960 lösten sich fünf Dynastien auf dem Kaiserthron ab und die »Barbaren« genannten, noch nicht völlig unterworfenen Stämme an den Grenzen Chinas errichteten zehn Königreiche, was wieder zu zahlreichen Kämpfen führte, aus welchen schließlich ein gewisser General Chao Kuang-yin als Sieger und Begründer der südlichen Sung-Dynastie mit dem Namen Tai Tsu hervorging, nachdem es ihm im Jahre 974 mit Hilfe seiner Flotte gelungen war, den Süden des Reiches zu erobern. Zu diesem Zweck ließ er schon 963 südlich Kaifeng eine Werft am Kalu-Fluß in der Provinz Honan errichten, auf welcher gleichzeitig (?) hundert Mehrdecker gebaut werden konnten. Bevor Tai Tsu den Vormarsch nach Süden antrat, ließ er seine »Siegreicher Tiger des Wassers« genannte Flotte fünf größere Manöver durchführen. Später wurden die Seestreitkräfte immer wieder reorganisiert. So ist das sog. »östliche Geschwader der Hauptstadt« 1068 deaktiviert worden, während jene des »östlichen Gelben Flusses«, der Provinz Shensi, des »südlichen Huaiflusses«, der Provinzen Hupei, Fukien, Szechuan sowie Kwangnan im südlichen Kwangtung zum Teil neue Schiffstypen erhielten.
Während die seegehenden Streitkräfte eher schwach blieben, verstärkte man die Flußflotten, die vorwiegend zum Schutz gegen die von Westen, Norden und Osten immer wieder einfallenden Barbaren dienten. Erstmals unterstand der Schiffbau einer zentralen Behörde und verfügte über verschiedene Werften und Arsenale. Diese Periode sah auch die Entwicklung von mit Schaufelrädern angetriebenen Schiffen, »Chig-Luen-Guo« genannt, die an Backbord und Steuerbord je zwei von Menschenkraft angetriebene Räder aufwiesen, die normalerweise etwa 30 Zentimeter ins Wasser tauchten[6]. Die bereits früher entdeckte magnetische Nadel wird erstmals im Jahre 1119 in einem Lehrbuch der Navigation von Chu Yu erwähnt, war aber tatsächlich bereits seit 1086 oder 1102 im Gebrauch. Dies trug zur Ausweitung des chinesischen seegehenden Handels mit den südlichen Nachbarstaaten bis zum heutigen Indonesien, Malaysia und Siam ebenso bei wie der Ausbau der Häfen von Canton, Ningpo, Hangchou und Chuanchou oder die astronomischen Studien des Mathematikers Wang An-shih.
In der Schlußphase des Kampfes der Dynastie der »Südlichen Sung« gegen die nördlichen Barbaren mußte schließlich die Hauptstadt nach Hanchou verlegt werden. Ein Raubzug des »Kin« genannten Barbarenvolkes mit 100 000 Mann stieß auf dem Yangtse auf eine chinesische Flußstreitmacht von 8000 Mann unter General Han. Die des Flußkampfes unkundigen Kin bewogen einen Vasallenfürsten der Sung, ihnen mit fachmännischem Rat beizustehen; dieser regte an, die Segeldschunken von kleinen Booten aus mit Brandpfeilen anzugreifen, wenn diese bei Windstille nicht vorwärtskämen. In der Schlacht von Chinkiang im Jahre 1126 konnten die Kin dank dieser Taktik und ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit entkommen.
Im August 1161 griffen die Kin unter Führung des Generals Wan Yen-liang einmal mehr an. Zwei ihrer Kräftegruppierungen überschritten den Fluß Huai aus Richtung Kaifeng, während sich die dritte Hangchou auf dem Flußweg näherte. Der Befehlsha-

ber der chinesischen Flußflotte, Yen Wen, teilte seine Flotte in fünf Abteilungen ein, je eine links und rechts, in der Mitte das Gros und zwei weitere als Reserven gegen Sicht gedeckt hinter dem Zentrum. Das Gros scheint aus Schiffen mit Radantrieb (»Chig-Luen-Guo«) bestanden zu haben, die Sprenggranaten verfeuern und Rauchnebel verbreiten konnten. Als es im November 1162 bei Tsaoshih zur Schlacht kam, erlitten die Kin eine empfindliche Niederlage und mußten sich zurückziehen.

Doch nun brach der Mongolensturm endgültig über das südliche Sung-Reich herein. Die Mongolen, die bisher all ihre Erfolge mit Hilfe ihrer ausgezeichneten Kavallerie errungen hatten, zwangen nun die bereits von ihnen unterworfenen Chinesen im Norden des Landes zahlreiche Schiffe zu bauen. Bei der Belagerung von Hsiangyang am Hanfluß in der Provinz Hupei, die von 1268 bis 1273 dauerte, setzten die Mongolen 70 000 Mann und 5000 Schiffe ein. Nach der Einnahme der Stadt legten sie nochmals 3000 Schiffe auf Stapel und bildeten 50 000 Mann für den Flußkampf aus. Anschließend erreichten und beherrschten die Mongolen den Yangtse und stießen 1275 erstmals aus der Mündung dieses Flusses aufs offene Meer vor; sie blockierten die Bucht von Hangchou, das schließlich von Bayan eingenommen wurde.
Die letzten Verteidiger der »Südlichen Sung-Dynastie«, die noch durch den acht Jahre alten Bruder des bereits in Gefangenschaft geratenen Kaisers repräsentiert wurde, verschanzten sich in Canton. Als Bayans Horden Canton stürmten, flüchteten sie auf einigen Schiffen unter dem Kommando von Chang Che-kie, die jedoch bei der Insel Yaichan von einer überlegenen mongolischen Flotte gestellt wurden, wobei es nur den schnellsten der chinesischen Schiffe zu entkommen gelang. Um zu verhindern, daß der Thronerbe in die Hände der Mongolen fiel, sprang einer seiner Höflinge mit ihm über Bord. Auch Admiral Chang Che-kie[7] ging mit seinem Flaggschiff unter, womit nicht nur die Dynastie der südlichen Sung zu existieren aufhörte, sondern auch ganz China zum erstenmal in seiner Geschichte von einem Barbaren, Kublai Khan, regiert wurde, der die Hauptstadt nach Peking verlegte. In der Folge eroberten die Mongolen auch Indochina und Korea und beorderten zwischen 1268 und 1273 insgesamt sechs Gesandtschaften nach Japan, die dort jedoch kein Gehör fanden. Nun befahl Kublai Khan, der als Kaiser den Namen Shih Tsu führte, Japan mit Hilfe einer Flotte von 900 Schiffen, die rund 40 000 Mann an Bord führten, zu unterwerfen. Es gelang den Mongolen zwar, im November 1273 die Inseln Tsushima und Iki zu erobern und bei Fukuoka auf der Insel Kyushu zu landen, aber dann trieb ein Sturm ihre Flotte unter dem Verlust von 300 Schiffen und 20 000 Mann auseinander. Nachdem die Japaner 1275 und 1279 weitere mongolische Gesandtschaften hinrichteten, mobilisierte Shih Tsu 1280 die Flotten und Heere Ost-Chinas und Koreas mit 3500 bzw. 900 Schiffen, darunter solche, die 300 Mann Besatzung führten und die insgesamt 150 000 Mann an Bord nahmen.
Sollten diese Zahlen stimmen, so wäre dies das größte Landungsunternehmen der Geschichte bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts gewesen, doch ist asiatischen Zahlenangaben gegenüber immer eine gewisse Skepsis gerechtfertigt. Die Nordflotte lief die Bucht von Hakosaki an, die Südflotte landete in der Bucht von Imari. Während die Mongolen und Chinesen im Norden gegen heftigen japanischen Widerstand nicht über die Landungsstellen hinauskamen, drang die Südgruppe zunächst ins Landesinnere vor, zog sich aber später unter japanischem Druck wieder zurück. Da griff abermals ein Taifun entscheidend in die Ereignisse ein, der am 15. August 1280 den größten Teil der Invasionsflotten vernichtete und von dankbaren Japanern »Kamikaze« (Göttlicher Wind) genannt wurde. Gleichzeitig griffen die Japaner an Land die nunmehr demoralisierten und abgeschnittenen Feinde entschlossen an und vernichte-

ten sie völlig. Nur einigen hundert Schiffen und 20 000 Mann soll der Rückzug nach Korea gelungen sein. Damit wurde dieser Feldzug auch zur größten gescheiterten Invasion aller Zeiten.
Im Jahre 1282 ließen die Mongolen insgesamt 4150 Kriegsschiffe aller Typen bauen, und im Jahre 1284 beteiligten sich 200 mongolische Kriegsschiffe an der Eroberung Burmas. Weitere 200 Kriegsschiffe liefen 1285 vom Stapel. Im Krieg gegen das Königreich Annam, das über tausend Kriegsschiffe verfügt haben soll, erlitten die Mongolen infolge der Schwäche (200 Kriegsschiffe und 15 000 Mann) und der mangelnden Zusammenarbeit ihrer Land- und Seestreitkräfte zunächst eine Niederlage und mußten sich zurückziehen. Dagegen gelang es den Mongolen dann im Dezember 1287, eine annamitische Flotte von 400 Schiffen zu vernichten, wovon 300 Schiffe sanken und hundert gekapert wurden, wobei rund 4000 Annamiten umkamen und nur hundert in Gefangenschaft gerieten. Mongolische Expeditionen, mit dem Ziel Taiwan einzunehmen, endeten dagegen 1292 und 1297 ohne bleibenden Erfolg, doch wurden die Pescadores-Inseln besetzt. Schließlich setzte sich im Dezember 1292 eine Streitmacht von 20 000 Mann mit tausend Kriegsschiffen von Chuanchou aus in Marsch, um Java zu erobern. Die Expedition führte Lebensmittel für ein Jahr mit und baute unterwegs in Pulogam (Gelem) weitere Schiffe. Über Karimundjava und Toeban sowie Gaggala und Madjabahabit trafen Heer und Flotte am 1. März 1293 in Pachokan zusammen und kehrten schon am 24. April des gleichen Jahres nach China zurück. Die Eroberung Javas beanspruchte ganze 68 Tage und erinnert in ihrem Ablauf an den japanischen Blitzkrieg vom Jahre 1942.
Die Mongolen organisierten den zivilen Wassertransport auf straffe Art und Weise, legten eine Handelsmarineschule in Yangchou an und faßten die rund 8000 Großfamilien, die den Beruf von Seeleuten ausübten, in Verwaltungseinheiten von je tausend Familien zusammen. Allein im Jahre 1282 wurden nahe dem heutigen Shanghai sechzig Handelsschiffe mit einer Tragfähigkeit von rund 5000 Tonnen gebaut. Das gesamte jährlich Transportvolumen der 900 seegehenden chinesisch-mongolischen Handelsschiffe wird auf über 300 000 Tonnen geschätzt. Je weiter sich die chinesischen Schiffe aufs Meer hinauswagten, um so mehr entwickelten sie sich zu eigentlichen Segelschiffen mit drei oder vier Masten. Die von den Mongolen eingerichtete Kurier- und Militärpost verfügte allein auf dem Gebiet Chinas über 424 Bootsstationen mit 5921 Ruder- und kleinen Segelbooten sowie hunderten von Pferden und Ochsen.
Nach nur hundertvierzigjähriger Dauer (1227–1368) brach die Mongolenherrschaft über China zusammen und wurde durch die Ming-Dynastie abgelöst. Im Zuge der Kämpfe zwischen um die Macht streitenden chinesischen Fraktionen schlug 1363 Chu Yuan-chang, der später als Kaiser Tai Tsu den Thron bestieg, seinen Rivalen Chen Yu-liang in einer Schlacht auf dem Poyangsee.
Während der ersten Jahre seiner Regierungszeit verbot zwar Kaiser Tai Tsu jegliche Schiffahrt außerhalb der chinesischen Küstengewässer, doch änderte sich dies später wieder. Zwischen 1382 und 1401 erreichten die Streitkräfte der Ming das Gebiet westlich des Irrawadiflusses, und im Jahre 1409 entsandte Kaiser Cheng Tsu 45 Kriegsschiffe und 2000 Mann, die von der Amurmündung her den Sungarifluß hinauffuhren. Die größten maritimen Anstrengungen wurden jedoch in Richtung Westen vom Hof-Eunuchen Cheng Ho unternommen, der den Auftrag erhielt, alte Vasallen mit dem nötigen Nachdruck an ihre Verpflichtungen zu erinnern, noch nicht unterworfene Staaten durch eine Machtdemonstration zur Anerkennung der kaiserlichen Schutzherrschaft zu bewegen, die Handelsbeziehungen auszubauen und ganz allgemein Nachrichten zu beschaffen. Zudem sollte er den seit Jahren verschwundenen

Neffen des Kaisers suchen und töten, dem es 1402 gelungen war, aus dem brennenden Palast von Nanking zu entfliehen, und der Ansprüche auf den Thron hätte erheben können.

Cheng Ho soll wenigstens sieben Fahrten unternommen haben[8]:

Erste Fahrt: Juni 1405 bis September 1407 mit 317 Schiffen und 27 800 Mann. Diese Armada lief aus der Gegend des heutigen Shanghai aus und bewegte sich längs der Küste nach Indochina und Ceylon. Unterwegs nahm sie den rebellischen Herrscher von Palembang auf Sumatra gefangen.

Zweite Fahrt: September 1408 bis Juni 1411 mit 49 großen (»Pao-Chuan«) und etwa 200 kleineren Schiffen mit 27 000 Mann, wobei Indochina, Siam, Malakka, Sumatra, Java, Ceylon und verschiedene indische Häfen angelaufen und der aufsässige König von Ceylon als Gefangener nach China gebracht wurden, nachdem dessen Streitkräfte besiegt worden waren.

Dritte Fahrt: November 1412 bis Juli 1415 mit 48 großen und einer unbekannten Anzahl kleinerer Schiffe mit 30 000 Mann[9]. Abgesehen von den bereits früher besuchten Plätzen liefen die Chinesen erstmals auch die afrikanischen Häfen Ormuz, Mogadisciu, Brava und die Malediven an, die alle Tribut an den Kaiser sandten, und brachte einen weiteren unbotmäßigen Prinzen aus Sumatra als Gefangenen sowie eine Giraffe als Geschenk für den Kaiser mit.

Vierte Fahrt: Mai 1417 bis Juli 1419 mit 63 großen und einer unbekannten Anzahl kleinerer Schiffe mit 27 670 Mann, wobei ungefähr die gleichen Häfen wie auf der vorhergehenden Fahrt sowie Djuba in Somalia angelaufen wurden.

Fünfte Fahrt: Januar 1421 bis August 1422. Diese war eine Wiederholung der dritten und vierten Reise, vermutlich auch in ungefähr derselben Stärke.

Sechste Fahrt: Januar 1424 bis etwa August 1424 mit 41 großen und einer unbekannten Anzahl kleinerer Schiffe. Es galt, einen chinesischen Gesandten nach Palembang auf Sumatra zu eskortieren. Detachierte Schiffe suchten systematisch alle kleineren Inseln ab und gelangten bis nach Timor.

Siebte Fahrt: Juni 1430 bis Juli 1433 mit über hundert großen und vielen kleineren Schiffen mit 27 550 Mann auf der üblichen Route, wobei diesmal auch Aden und vielleicht sogar Sansibar besucht wurden.

Der Einsatz derartiger Flotten setzte einen leistungsfähigen Schiffbau sowie beträchtliche finanzielle Mittel und organisatorische Maßnahmen voraus. General Wang Hou, Befehlshaber des Nankinger Distrikts, erhielt im Jahre 1403 Befehl, sich um Bau, Ausrüstung und Unterhalt der Flotte zu kümmern. Allein im Jahre 1407 wurden 249 Schiffe überholt, während die Lungchiang-Werft nahe Nanking die sogenannten »großen« Schiffe baute, die den Kern der Expeditionsflotten Cheng Hos bildeten. Das Arsenal Lungchiang, das etwa 1133 Meter lang und 542 Meter breit war, lieferte im Jahre 1401 insgesamt 137 seegehende Schiffe, 1402 deren 55, 1403 sollen es sogar 1180 und 1405 275 gewesen sein, aber 1406 sank die Zahl auf 37, 1407 sogar auf nur 5, 1408 und 1409 waren es wieder je 48, 1417 und 1419 je 41 Einheiten. Zwei Jahre nach der Indienststellung mußte von allen Schiffen das Unterwasserschiff gereinigt

werden, im dritten Jahr durften nur kleinere Reparaturen erfolgen und erst im vierten Jahr konnten größere Arbeiten vorgenommen werden. Nach ganzen fünf Jahren wurde das Schiff abgewrackt.
Insgesamt befanden sich in dieser Periode bis zu 896 Kriegsschiffe gleichzeitig im Dienst. Die Regierung unternahm zeitweise auch Anstrengungen, um die Schiffbarkeit der Flüsse und Kanäle zu erhalten oder zu verbessern, und ließ auch die ersten Seekarten zeichnen.
Andere Expeditionen fuhren nach Norden, und im Jahre 1434 unterwarfen sich auch die Einwohner der Insel Sachalin der Oberhoheit des Kaisers. Nur Japan hielt sich weiterhin außerhalb der chinesischen Machtsphäre.
Was die Bewaffnung und Ausrüstung der chinesischen Kriegs- und Handelsschiffe anbelangt, so liegen zeitgenössische Beschreibungen vor, die manuell gehandhabte Wasserpumpen, die Unterteilung des Rumpfes in mehrere anscheinend wasserdichte Abteilungen und ganz allgemein die Entwicklung zum fast reinen Segelschiff erkennen lassen. Die Masten waren allerdings nicht besonders hoch, dafür sehr zahlreich, und pro Mast wurde meistens nur ein Mattensegel geführt. Die Technik des Schiffbaus, das dazu verwendete Material und die Werkzeuge blieben jedoch primitiv und bezüglich der Präzision, Sorgfalt und planmäßigen Ausführung dem damaligen europäischen Schiffbau unterlegen. Man nimmt an, daß gewisse Typen von Dschunken seit dem 8. Jahrhundert gegen den Wind aufkreuzen konnten, eine Technik, die die Chinesen von den Einwohnern der Südsee gelernt hatten.
Will man den zeitgenössischen Berichten glauben, so waren die chinesischen großen Schiffe (»Pao-Chuan«) etwa 44 bis 45 Meter breit und über 110 Meter lang, besaßen drei oder vier Decks und führten neun Masten und 500 Mann Besatzung. Man ist versucht, diesen Zahlen gegenüber skeptisch zu bleiben, weil der Bau solcher Schiffe aus Holz, die Festigkeit des Rumpfes, die Fähigkeit, sich überhaupt fortbewegen zu können, wie auch die Seetüchtigkeit und die seemännische Bedienung von neun Segeln fragwürdig erscheinen. Vergleichsweise waren die Schiffe von Christoph Kolumbus, mit welchen er gegen Ende des 15. Jahrhunderts Amerika entdeckte, drei- bis siebenmal kleiner.
Die chinesischen Pferdetransporter (»Ma-Chuan«) waren etwas kleiner und besaßen »nur« acht Masten, Proviantschiffe hatten sieben Masten, Truppentransporter deren sechs und Kampfschiffe meist fünf. Letztere wiesen eine Länge von 68 Metern bei einer Breite von beinahe 22 Metern auf, ein immer noch sehr ungünstiger Schlankheitsgrad[10]. Man kann sich deshalb schwerlich vorstellen, wie die Chinesen mit diesen unhandlichen und schwerfälligen Schiffen bei stärkerem Wind segelten und manövrierten. Daß die Fahrten des Cheng Ho tatsächlich stattgefunden haben, darüber sind sich wohl alle Quellen und Historiker einig, doch wurde die Geschichte seiner Reisen erst im Jahre 1597 in Form einer Novelle erstmals veröffentlicht, die ein gewisser Lo Mou-teng verfaßte. Cheng Ho, der vermutlich 1435 verstarb, wird noch heute jedes Jahr am 1. Juli von der Nationalchinesischen Flotte gefeiert. Unter seiner Führung demonstrierte China während einer Periode von 30 Jahren Seemacht wie noch nie zuvor und nie mehr seither. Die nachfolgenden Ming-Herrscher wandten sich wieder vom Meer ab und verboten bald jede maritime Tätigkeit außerhalb der Flüsse und Küstengewässer. Die Seeherrschaft im Indischen Ozean ging an die Araber und zu Beginn des 16. Jahrhunderts an die Portugiesen über, während japanische und chinesische Piraten den Verkehr vor der chinesischen Küste lahmlegten. Der Pirat Hang Che verfügte über Kampfschiffe, die bis zu zweitausend Mann aufnehmen konnten, aber der kaiserliche Hof, der nun weitgehend von Eunuchen und Konkubinen beherrscht wurde und sich gegen Aufstände und Angriffe der mongolischen

Stämme verteidigen mußte, fand weder Zeit noch Geld, um sich um die Marine zu kümmern. Im Jahre 1514 lief erstmals ein portugiesisches Handelsschiff einen chinesischen Hafen an. Seine Besatzung durfte zwar nicht an Land, konnte jedoch die mitgebrachten Waren mit großem Gewinn verkaufen.

Chinas Flotte und der Westen 1516 bis 1911

Kaiser, Regierung und Beamtenschaft waren über den portugiesischen Besuch nur wenig erfreut, denn schon 1517 traf ein ganzes portugiesisches Geschwader von acht Schiffen unter dem Kommando von Fernao Peres vor Canton ein und verursachte mit seinem Salutschießen große Aufregung. Die lokalen Kaufleute zeigten sich jedoch am direkten Handel mit Europa interessiert, und die Portugiesen erhielten die Erlaubnis, auf der kleinen Insel Sanchoan (Shangchuan) ein Warenlager zu errichten. Als ein Teil ihrer Flotte unter Ferdinando Andrada später nach Norden segelte, konnten sie auch bei Ningpo eine solche Niederlassung gründen. Thomas Perez ging als Gesandter nach Peking und verstand es, ein für Portugal günstiges Klima zu schaffen, als plötzlich der Bruder von Ferdinando Andrada, Simon, mit einem zweiten Geschwader eintraf, von dessen Besatzung die Zivilbevölkerung rücksichtslos geplündert, ausgeraubt und vergewaltigt wurde und die auf einer kleinen chinesischen Insel ungefragt einen Stützpunkt anlegte. Dies erbitterte die Chinesen so sehr, daß sie die Portugiesen in den Jahren 1521 und 1522 durch ihre Küstenflotte gewaltsam vertreiben ließen und Thomas Perez ins Gefängnis warfen, wo er verstarb.

Als jedoch der Kaiser von China Schwierigkeiten mit dem besonders mächtigen Piraten Chang Si-lao hatte, boten ihm die Portugiesen ihre Hilfe an. Antonio de Faria e Sousa vernichtete zunächst 1540 den Piraten Hinymilan auf der Insel Hainan, kämpfte danach mit vier Schiffen, 40 Geschützen und 400 Mann auch noch den Seeräuber Coje Hazem nieder und segelte anschließend mit zwei Schiffen und 146 Mann auf dem Yangtse nach Nanking, wobei er unterwegs einige Gräber plünderte, was die Portugiesen bei den Chinesen besonders unbeliebt machte. Der sonst so friedfertige Ming-Herrscher Shih Tsung sah sich deshalb 1545 gezwungen, die »Ausrottung« der Portugiesen anzuordnen, wobei zwischen 800 und 1000 Portugiesen sowie über 10 000 christliche Chinesen umkamen und 35 Schiffe sanken. Von 500 Portugiesen in Chinchou konnten sich im Jahr 1549 nur deren 30 auf die Insel Lampuzau retten.

Im Jahre 1557 erhielten die Portugiesen dann durch Bestechung von den lokalen Behörden in Canton die Genehmigung[11], auf der Halbinsel Aomen (Macao) einen Handelsstützpunkt einrichten zu dürfen[12], die von den Chinesen 1573 mit Hilfe einer Mauer zum Rest der Insel Ksiangchou hin abgeschlossen wurde. Im Jahre 1580 wurde Macao Sitz eines katholischen Bischofs und unterstand seit 1628 Königlich-Portugiesischen Gouverneuren, aber bis 1849 hatten die Chinesen ein gewichtiges Wort bei der Verwaltung mitzureden. Im Zuge der Schwächung Chinas im 19. Jahrhundert wurde die portugiesische Stellung in Macao dann immer stärker, diejenige Chinas immer schwächer, und mit weiteren Verträgen von 1862 und 1887 ist diese Entwicklung auch staatsrechtlich untermauert worden. Im Zweiten Weltkrieg wurde Macao kampflos von den Japanern besetzt. Nach 1949, insbesondere aber seit 1974, verstärkte sich der Einfluß Chinas wieder, doch erklärte die Pekinger Regierung, die bestehenden Verträge respektieren zu wollen.

Im Zuge der Rivalität zwischen Portugal und den Niederlanden und später den Engländern und Franzosen übte Macao in den nächsten 250 Jahren eine gewisse Anziehung auf die europäischen Seemächte aus, was China unfehlbar in den Sog der Auseinandersetzungen zwischen diesen Staaten zog, obwohl hier weder leistungsfähige Werftanlagen noch starke Befestigungen vorhanden waren.
Im Juni 1622 griffen die Holländer mit 15 Schiffen Macao an, das damals etwa tausend weiße Einwohner zählte. Sie wurden jedoch mit empfindlichen Verlusten abgeschlagen[13], was vor allem der Tapferkeit der afrikanischen Sklaven zu verdanken war, die von den Portugiesen in den Kampf geworfen wurden. Versuche der Portugiesen, in den Jahren 1502, 1667, 1727 und 1753 diplomatische Beziehungen zu Peking aufzunehmen, scheiterten jeweils an den gestellten Bedingungen, nämlich daß Portugal Tribut bezahlen sollte. Immerhin hielten sich europäische Priester, Missionare und Jesuiten in Peking auf, wo sie einen großen Beitrag zur Modernisierung des chinesischen Wissens und der Technologie leisteten, was auch für Flotte und Heer des Kaiserreiches nützlich war. Trotzdem neigte sich nun auch die Ming-Dynastie allmählich ihrem Ende zu, konnte aber in einem Krieg gegen Japan in den Jahren 1592–1598 nochmals große Erfolge zu Land erfechten, während sich zur See vor allem die koreanischen Seestreitkräfte unter Yi Shun-shin auszeichneten und die chinesische Flotte nur eine untergeordnete Rolle spielte[14].
In der Folge sahen sich auch die Holländer in die Piratenbekämpfung längs der chinesischen Küste verwickelt. Einer der berüchtigsten Piraten war der 1603 geborene Cheng Chi-ling, der sich in Macao zum Katholizismus bekehrte und zunächst den Namen Gaspar Nicholas annahm, sich später aber Nicholas Iquan nannte. Etwa um 1626 kommandierte er bereits 400 Piratenschiffe und kaperte portugiesische, holländische und chinesische Handelsschiffe, deren Ladungen er in Canton verkaufte. Für das Jahr 1627 wird die Zahl seiner Schiffe sogar auf tausend geschätzt, und ein holländisches Geschwader von neun großen Schiffen, das seine Flotte vor Amoy angreifen sollte, zog es vor, den Rückzug anzutreten. Nachdem ihn die Chinesen 1629 aus Amoy vertrieben hatten, verbündete er sich vorübergehend mit den Holländern, die ihm im Februar 1630 bei der Wiedereinnahme von Amoy behilflich waren. Seine Leibgarde bestand aus 76 Holländern und 300 Negersklaven aus Macao[15]. Der letzte Ming-Kaiser Shu Tsung bot ihm schließlich den Posten und Titel eines Admirals der chinesischen Flotte an, sofern er die Piraten bekämpfte, was Iquan zu akzeptieren versprach. Statt dessen griff er jedoch noch lieber die holländischen Schiffe an, die ihm aber am 13. Juli 1633 eine Niederlage beibrachten. Iquan revanchierte sich, indem er sie mit 150 seiner Piratenschiffe am 22. Oktober 1633 überraschte und den Durchbruch nach Amoy erzwang, wobei die Holländer empfindliche Verluste erlitten. Seine Flotte bestand nun aus kaiserlichen Kriegsschiffen und Piratenschiffen, und als die Mandschus 1644 ihre Invasion auslösten, offerierten sie ihm den Rang eines Vizekönigs über drei Provinzen, sofern er sich mit seiner Flotte ihnen anschlösse. Iquan lief zum Feind über und begab sich 1646 nach Fuchou, wo ihn die Mandschus zwar großartig feierten, ihn aber allmählich von seinen Schiffen absonderten und nach Niedermachen seiner Negergarde gefangennahm. Schließlich ließen sie ihn (jedoch erst 1661) in Peking hinrichten. Sein 1624 geborener Sohn Chen Sen, besser bekannt als Koxinga, erbte zwar die Piratenflotte seines Vaters, blieb jedoch den Mings treu, die ihm hohe Adelstitel verliehen. Er befehligte eine Armee von 50 000 Reitern und 70 000 Fußsoldaten, die er mit dem Gewinn aus der Seeräuberei finanzierte. Im Jahre 1659 unternahm er mit über 3000 Dschunken und 225 000 Mann einen Angriff auf Nanking, begleitet von seiner Frau und zehn Konkubinen. Unterwegs feierte er seinen 35. Geburtstag mit einem großen Fest und viel Alkohol. Als die Mandschus am

nächsten Morgen überraschend angriffen, erlitt Koxinga eine schwere Niederlage und verlor beinahe seine ganze Flotte. Die Mandschus verfolgten ihn mit 800 Kriegsschiffen und griffen die Koxinga verbliebenen 400 Dschunken bei der Insel Quemoy an, wurden jedoch von dem geschickten und diesmal nüchternen Taktiker vollständig besiegt. Koxinga schlug nunmehr sein Hauptquartier in Amoy auf, während Quemoy seiner Flotte als Stützpunkt diente. Die Holländer hatten unterdessen unter Martinus Sonck die Insel Formosa in Besitz genommen[16], um von hier aus die Portugiesen wie die Piraten bekämpfen und ihre Handelsbeziehungen mit China und Japan pflegen zu können.

Koxinga lief im April 1661 mit 900 Dschunken und 25 000 Mann aus und belagerte die holländische Festung Zeelandia auf der Insel Anping vor der Küste Formosas. Von der Garnison von 1140 Mann waren nur 40 ausgebildete Soldaten. Ein Ausfall von 240 Mann unter Hauptmann Pedel gegen 4000 Chinesen endete mit der beinahe vollständigen Vernichtung der Holländer. Der Gouverneur Coyette verlangte Hilfe aus Batavia, die ihm zunächst verweigert wurde. Später sandten die Holländer ein Geschwader von zehn Schiffen unter dem völlig unfähigen Jacob Caeuw, der am 12. August 1661 zwar vor Zeelandia aufkreuzte, sofort jedoch wieder in See ging, dann im September nochmals vor der Festung erschien und schließlich endgültig verschwand. Coyette mußte die Verteidigung nach neun Monaten unter Druck seines Kriegsrates am 1. Feberuar 1622 einstellen und die Festung an Koxinga übergeben. Die Holländer verurteilten ihn in Batavia zum Tode und begnadigten ihn erst auf dem Richtplatz zu lebenslänglicher Deportation. Koxinga, der sich inzwischen zum König von Formosa (Taiwan) erklärt hatte, drohte nunmehr den Spaniern in Manila mit einer Invasion der Philippinen, um die Ermordung von 2400 chinesischen »Gastarbeitern« zu rächen, doch starb er kurz darauf 1662 im Alter von 37 Jahren. Die Holländer revanchierten sich verspätet, indem sie 1663 einmal mehr die Mandschus mit 12 Kriegsschiffen bei der Einnahme von Amoy unterstützten.

Obwohl die Holländer, vertreten durch ihre Ostindische Handelsgesellschaft, würdelos in Peking antichambrierten, Gesandtschaften einrichteten, Kotau machten und Geschenke überbrachten (die dort natürlich als Tribut registriert wurden), durften die Niederlande offiziell nur alle acht Jahre eine Gesandtschaft mit vier Schiffen nach China entsenden. Tatsächlich jedoch hielten sich die Holländer durch den illegalen Handel mit chinesischen Kaufleuten schadlos.

Die Portugiesen dagegen durften offiziell pro Jahr 25 Handelsschiffe nach China entsenden und leisteten erstmals 1727 und dann nochmals 1753 »Tributzahlungen« an Peking. Die Holländer zahlten bereits 1656 »Tribut«, nachdem sie schon 1604 die Pescadores-Inseln besetzt hatten, die sie nach verschiedenen Rückschlägen 1624 wieder einnahmen. Die ersten vier englischen Schiffe scheinen im Jahre 1637 in Canton eingelaufen zu sein und einen Zwischenfall mit den Portugiesen in Macao provoziert zu haben. Die chinesischen Chroniken sind diesbezüglich sehr verworren, verwechseln sie doch laufend Franzosen mit Portugiesen und Holländer mit Briten, zudem besaßen sie von der Geographie Europas nur höchst konfuse Vorstellungen. Im 18. Jahrhundert erließen die Mandschu-Kaiser verschiedentlich Gesetze gegen die christliche Missionstätigkeit, wiesen europäische Priester aus oder ließen sie hinrichten und zwangen christliche Chinesen zur Apostasie. Seit 1793 bemühten sich die Briten, mit Peking offizielle Handels- und diplomatische Beziehungen anzuknüpfen, ohne dazu Kotau machen zu müssen, was jedoch vom Hof abgelehnt wurde. England verfügte allerdings schon seit 1684 über gewisse Privilegien in Canton, und im Jahre 1743 operierte Commodore Anson von Macao aus gegen die Spanier. Im Jahre 1784 wurde ein britischer Kanonier in Canton wegen »Totschlags« an einem Chinesen

(tatsächlich ein Unfall beim Salutschießen) von den Chinesen hingerichtet, aber 1807 verweigerte Captain Rolles von HMS *Lion* die Auslieferung eines des Mordes beschuldigten Matrosen, während die Amerikaner, die erstmals 1785 in China erschienen, noch 1821 den lokalen Behörden einen gewissen Terranuova zur Hinrichtung überstellten.

In den knapp zwei Jahrhunderten zwischen dem Sturz der Ming-Dynastie und dem Ausbruch des Ersten Opiumkrieges im Jahr 1838 fand die kaiserliche Flotte, oder was davon noch übrig geblieben war, kaum Verwendung gegen äußere Feinde, sondern wurde hauptsächlich gegen die Seeräuber eingesetzt, wobei es nicht immer klar ersichtlich ist, wer nun Pirat war und wer als Seepolizei fungierte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts beteiligten sich fallweise auch britische Kriegsschiffe an der Bekämpfung der Piraten, doch konnte diese Plage eigentlich bis 1950 nicht völlig ausgerottet werden, um so mehr als es immer wieder politische Fraktionen gab, die sich ihrer bedienten.

Es würde deshalb zu weit führen, alle Gefechte der Piratenbekämpfung erwähnen zu wollen, obwohl diese oft den Charakter großer Seeschlachten annahmen. So kommandierte eine gewisse Madame Ching, Witwe des Ching Yi, 1807 eine Flotte von 600 bewaffneten Dschunken von 15 bis 200 Tonnen mit bis zu zwölf 6- und 12-Pfündern, eine Streitmacht, die bis 1809 bereits auf 800 große Schiffe und über tausend Boote mit 70 000 Mann Besatzungen angewachsen war. Ein Versuch der kaiserlichen Flotte, mit nur 40 mit jeweils 20 Geschützen ausgerüstete Kriegsdschunken dem Piratenunwesen in den Gewässern um Canton ein Ende zu bereiten, endete schmachvoll mit der Kaperung von 28 dieser Einheiten. Im September 1808 griff der kaiserliche Marinekommandant Kuo Lang-lin von Bocca Tigris aus die Abteilung des Piraten Chang Paoa an, der ihn jedoch in eine Falle laufen ließ. Nach hartem Kampf sanken drei kaiserliche Schiffe, 16 ergaben sich den Piraten, während der 70jährige Kuo Lang-lin Selbstmord beging. Im Jahre 1809 unternahm die kaiserliche Flotte einen weiteren Versuch, mit hundert bewaffneten Dschunken unter dem Kommando von Admiral Tsuen Mou-sun bei Wanshuan die Piraten zu stellen. Der Admiral befahl, zunächst auf die Segel und das Steuerruder zu feuern, und diese Taktik zeitigte bereits die ersten Erfolge, als das Geschwader von Madame Ching ins Gefecht eingriff, worauf die nun von allen Seiten angegriffenen kaiserlichen Schiffe sich unter dem Verlust von 14 Dschunken zurückziehen mußten. In einer weiteren Schlacht verloren die Kaiserlichen 25 Schiffe und Admiral Ting Kuei nahm sich das Leben. In einer zweieinhalb Tage dauernden weiteren Schlacht, an welcher auch bewaffnete europäische Handelsschiffe und portugiesische Kriegsschiffe teilnahmen, fiel keine Entscheidung. So entschloß sich die kaiserliche Regierung, den Piraten Pardon und hohe Offiziers- und Beamtenstellungen anzubieten, was von den meisten dankbar angenommen wurde.

Im September 1808 traf der britische Konteradmiral O'Brien Drury vor Macao ein, um zu verhindern, daß sich die Franzosen dieses Hafens bemächtigten. Die portugiesischen Behörden lehnten jedoch diese unverlangte Hilfe zunächst ab, aber die Briten gingen schließlich doch an Land, ohne auf portugiesischen Widerstand zu stoßen. Dagegen kam es in der Folge zu Demonstrationen von 70 oder 80 chinesischen Kriegsdschunken mit 5000 Mann an Bord, die sich aber bald wieder zurückzogen. Nun offerierte der Vizekönig von Canton dem britischen Admiral eine Bestechungssumme von 400 000 Dollar, falls er Macao räume, und fügte gleichzeitig bei, die Chinesen hätten gegen eine diskrete und eher symbolische Anwesenheit von britischen Truppen nichts einzuwenden. Damit sollte einerseits der vom Kaiser nur ungern geduldete Handel aufrechterhalten und andererseits ein Abzug der Briten vor-

getäuscht werden. Als Drury am 28. November 1808 eine Anzahl Boote zwecks Beschaffung von Proviant nach Canton entsandte, stellte sich ihnen das ganze chinesische Canton-Geschwader entgegen. Drury versuchte zu verhandeln und wurde dabei auf kürzeste Distanzen beschossen, behielt jedoch die Nerven und befahl seinen Booten schließlich, den Rückmarsch anzutreten. Er wollte damit verhindern, daß ein blutiger Zwischenfall den ganzen Chinahandel der Ostindischen Gesellschaft ruinieren würde. Da er über rund 50 Transporter, mehrere Fregatten und kleinere Kriegsschiffe verfügte, hätte er das ganze chinesische Geschwader im Verlauf einer halben Stunde vernichten können, doch suchte er beinahe um jeden Preis eine diplomatische und moralisch zu rechtfertigende Lösung. Die Chinesen dagegen waren überzeugt, die Briten mit ihren Stinktöpfen, Musikinstrumenten, Pfeilen und ein paar steinernen Schüssen aus alten Kanonen zur Umkehr bewogen zu haben, und errichteten ein Denkmal zur Erinnerung an diesen großen »Seesieg«. Mehr Wirkung hatte dagegen ein kaiserliches Schreiben, das den Abzug der Briten forderte und mit dem Abbruch der Handelsbeziehungen drohte. Drury räumte Macao Ende Dezember 1808 und segelte nach Indien zurück. China hatte damit einen letzten politischen Erfolg gegenüber dem Westen davongetragen, der allerdings weniger das Resultat seiner tatsächlich nicht vorhandenen militärischen Stärke, sondern vielmehr die Konsequenz der außerordentlich humanen und diplomatischen Handlungsweise von Konteradmiral Drury war. Ihm – und nicht ihrer Flotte – hätten die Chinesen eigentlich ein Denkmal errichten sollen.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war China zur See (und auch zu Lande) bereits schon keine Großmacht mehr. So wagten es zum Beispiel 1813 die Briten, in Canton ein amerikanisches Handelsschiff zu kapern, und nur die Befürchtung, Peking könnte jeglichen Handel mit den »fremden Teufeln« verbieten, hielt England von der Besetzung Macaos ab.

Eine chinesische Flotte als solche existierte gar nicht mehr, sondern es gab nur lokale Flottillen von schlecht bewaffneten Dschunken, die einzelnen Gouverneuren unterstanden, und die nicht einmal mehr in der Lage waren, mit den Piraten fertig zu werden. Von der Seegeltung Chinas zu Beginn des 15. Jahrhunderts war praktisch nichts übriggeblieben. Der Grund lag einerseits in der politischen Dekadenz der Mandschu-Dynastie, andererseits auch in der vorherrschenden Philosophie der Mehrheit des chinesischen Volkes. Der Bevölkerungsdruck hatte noch nicht jenen Grad erreicht, der dann im 20. Jahrhundert die Auswanderung von Hunderttausenden von Chinesen motivieren sollte. Der Überseehandel Chinas war schon im 15. und 16. Jahrhundert dem Würgegriff der Portugiesen und Holländer erlegen und ging nun in englische Hände über. Die chinesischen Dschunken waren im Vergleich zu den Segelschiffen des Westens kleiner und weniger seetüchtig; sie fuhren nur noch längs der eigenen Küste. China wußte nichts vom Rest der Welt, zu dem es auch gar keine Beziehungen unterhielt.

Die Mandschus erbten die bereits in Rückstand geratene Marine der Mings und unternahmen nichts, um diese zu modernisieren. Ein einziges damals modernes englisches Segellinienschiff besaß mehr Feuerkraft als alle Kriegsdschunken zusammen. Die Reichweite, Feuergeschwindigkeit, Durchschlagskraft und Zielgenauigkeit chinesischer Geschütze war völlig unzureichend und genügte bestenfalls zur Vorführung eines Feuerwerkes. Es gab keine Marinepolitik und keine Strategie, die chinesische Taktik bestand fast ausschließlich in Kriegslisten, Täuschungen und theatralischen Demonstrationen. Es gab 27 verschiedene Typen von seegehenden und fünf Klassen von Fluß-Dschunken, wobei die größten etwa 300 Tonnen verdrängten und bis zu 20

Geschütze führen konnten, die frei an Deck standen, ohne Geschützpforten, ohne Schanzkleider, und die man mit leichten Bambusgeflechten gegen britische 32-Pfünder-Kugeln schützen zu können glaubte.
Chinas Kontakte mit dem Westen blieben auch zu Beginn des 19. Jahrhunderts mühsam und litten unter der diplomatischen Isolierung Pekings, das selbst von den europäischen Großmächten immer noch den Kotau und die Anerkennung einer Vorherrschaft des Kaiserreichs erwartete, eine Konzession also, die keine westliche Regierung mehr machen wollte oder konnte. Der Handel mit China wickelte sich teilweise in Form eines geduldeten Schmuggels ab, aus welchem nicht nur die Europäer, sondern auch die chinesischen Beamten und Kaufleute große Profite zogen. Zu den wichtigsten Handelsgütern gehörte das Opium, das von der britischen Ostindien-Gesellschaft in großen Mengen nach China gebracht wurde[17].
Als die kaiserliche Regierung dem Cantoner Vizekönig befahl, dem Opiumhandel ein Ende zu machen, genügte dies, um den bewaffneten Konflikt zwischen London und Peking ausbrechen zu lassen, wobei die Verantwortung für diese Entwicklung weitgehend bei den britischen Kaufleuten und der Ostindischen Gesellschaft lag. Es wäre jedoch übertrieben behaupten zu wollen, der Krieg sei nur wegen des Opiumhandels geführt worden; tatsächlich wollte England China vor allem zum Verzicht auf den Kotau und die damit verbundene wirtschaftliche Isolierung zwingen, also gewissermaßen das Land mit Gewalt dem normalen Handelsverkehr mit dem Westen öffnen. Für den Kaiser von China, Hsüan Tsung, handelte es sich dagegen nicht um einen Krieg mit einer fremden Macht, da ihm in seinen Augen sowieso die ganze Erde untertan war, sondern um das Randalieren eines unbotmäßigen Vasallen.
Einen ersten bewaffneten Zwischenfall gab es bereits 1834, als die Chinesen die europäischen Faktoreien bei Canton blockierten, worauf am 7. September die Engländer die Bocca-Tigris-Forts (Bogue) durch die Fregatten HMS *Imogene* und *Andromache* forcieren ließen. Die Chinesen verfügten hier über insgesamt 113 Geschütze sowie eine Anzahl Kriegsdschunken. Obwohl die Passage der Enge schwierig und nur mit Hilfe der Gezeitenströme möglich war, kämpften die beiden britischen Schiffe die Forts nieder und hatten dabei lediglich zwei Tote und einige Verwundete zu beklagen. Captain Charles Elliott, R. N., ein Berater des britischen Beauftragten Lord William Napier, saß während des Gefechts seelenruhig in einem Korbstuhl unter einem Sonnenschirm an Deck. Da sich jedoch die britischen Schiffe infolge ungenügender Wassertiefe nicht weiter als bis Whampoa vorzudringen wagten, mußte der in Canton blockierte Lord Palmer den chinesischen Forderungen trotz des militärischen Erfolgs nachgeben. Sein Nachfolger wurde der unentschlossene, aber tapfere Captain Charles Elliot, der weitgehend die Führung im »Ersten Opiumkrieg« innehatte.
In Canton befahl nunmehr der energische Vizekönig Lin Tse-hsü insgesamt 20 291 europäischen Händlern gehörende Kisten Opium im Wert von 11 Millionen Dollar zu beschlagnahmen und zu verbrennen, und als ein Chinese bei einer Schlägerei mit britischen Seeleuten den Tod fand, ließ er Canton einmal mehr blockieren, so daß für die Briten ein »casus belli« durchaus gegeben war. Am 4. September 1839 kam es zu einem Gefecht, als einige Kriegsdschunken versuchten, die Versorgung von HMS *Volage* vor Kowloon zu verhindern. Obwohl die Chinesen dabei Verluste erlitten, meldeten sie einen »großen Sieg« nach Peking und verbrannten am nächsten Tag nahe Macao ein völlig unbeteiligtes spanisches Handelsschiff.
Briten und Chinesen bombardierten sich zunächst mit Noten und Ultimaten, bis es am 3. November 1839 vor Chuenpi südlich der Bocca-Tigris-Forts (Bogue) zur Schlacht kam. Admiral Kuan Tien-pei ankerte mit 15 Kriegsdschunken und 14 Brandern nur 500 Meter vor den britischen Schiffen *Volage* und *Hyacinth*. Als sich die

Chinesen weigerten, die Dschunken hinter ihre Forts zurückzuziehen, eröffneten die Briten das Feuer, versenkten im Verlauf einer Stunde sechs feindliche Schiffe und erlitten dabei nur einige Schäden in der Takelung und hatten einen Verwundeten zu beklagen.
Im Sommer 1840 traf Admiral George Elliot mit 16 Segelkriegsschiffen, 4 bewaffneten Dampfern und 4000 Mann Truppen in 27 Transportern vor Canton ein und segelte anschließend mit fünfzehn Schiffen nach Norden weiter. Die befestigte Hauptstadt Tinghai auf den Chusan-Inseln sowie ein Dutzend Kriegsdschunken wurden von den Schiffen während neun Minuten unter Feuer genommen und dann praktisch kampflos besetzt, doch erlitten die Briten hier später große Verluste infolge von Krankheiten[18].
Weil die Briten in den Augen der Chinesen die Neutralität von Macao mißachteten, konzentrierten sie nahe der Grenze Schiffe und Truppen sowie 17 Geschütze, die am 17. August 1840 von HMS *Druid*, dem Dampfer *Enterprise* und einer Anzahl Boote mit 272 Mann Landungstruppen angegriffen und mit sechshundert 32-Pfünder-Kugeln beschossen wurden. Die Briten vertrieben die Chinesen, vernagelten alle Geschütze und verzeichneten selbst nur vier Verwundete, doch meldete der neue Vizekönig Chi abermals einen großen chinesischen Sieg nach Peking, weil sich die Briten nach ihrem Erfolg zurückgezogen hatten.
Um die Chinesen endlich friedenswillig zu machen, griffen die Briten am 7. Januar 1841 einmal mehr die Befestigungen bei der Bocca Tigris an, wozu ihnen nunmehr auch der erste eiserne Kriegsdampfer, HMS *Nemesis*, zur Verfügung stand. Die chinesischen Forts und befestigten Stellungen konnten von den britischen Schiffen und Truppen in knapp eineinhalb Stunden niedergekämpft werden, wobei sie 38 Verwundete und die Chinesen etwa 500 Tote verzeichneten. Admiral Kuan soll im Kampfgetümmel seine Kappe und den roten Knopf, die seinen Rang anzeigten, verloren und die Briten um einen kurzen Waffenstillstand gebeten haben, um die Insignien wiederzuerlangen, was auch gewährt wurde, worauf das Gefecht weiterging . . . Alle britischen Berichte erwähnen die große Tapferkeit der Chinesen, insbesondere von Admiral Kuan, aber auch deren völlige Ignoranz moderner Taktik und Waffenwirkung. Allein die *Nemesis* soll mit ihren Congrève-Raketen elf Kriegsdschunken vernichtet und zwei weitere gekapert haben.
Nun schloß Vizekönig Chi am 20. Januar 1841 mit Kapitän Elliot die sog. Konvention von Chuenpi ab, wonach England die Insel Hongkong sowie 6 Millionen spanische Dollar Entschädigung erhalten und dafür die Chusan-Inseln räumen sollte, worauf die Briten am 26. Januar 1841 offiziell von Hongkong Besitz nahmen.
Tatsächlich jedoch lehnten es ebenso der Kaiser von China wie der britische Premierminister Palmerston ab, dieses Abkommen zu ratifizieren. Am 27. Februar erstürmten die Briten einmal mehr die Bocca-Tigris-Forts, wobei Admiral Kuan und etwa 500 seiner Landsleute fielen oder verwundet wurden, während die Briten nur fünf Verwundete meldeten. Das britische Linienschiff *Blenheim* schoß anschließend einen Trauersalut zu Ehren von Admiral Kuan. Am nächsten Tag überwältigten die Briten ein bestücktes Floß und ein zu dessen Schutz bestimmtes chinesisches Flaggschiff[19], setzten den Vormarsch mit ihren Dampfern fort und kämpften weitere Befestigungen nieder, bis die Chinesen am 20. März 1841 einen weiteren Waffenstillstand abschlossen.
Die britische Flotte stand nun unmittelbar vor Canton. Vizekönig Chi hob zwar die Blockade der Faktoreien auf, bereitete aber einen neuen Überfall auf die Briten vor, der in der Nacht vom 21. auf den 22. April in Form eines Angriffs von etwa hundert Feuerflößen und -booten erfolgte, jedoch keine Resultate zeitigte. An den zwei näch-

sten Tagen kämpften die Briten 71 Kriegsdschunken und bewaffnete chinesische Fischerboote sowie zahlreiche Uferbatterien nieder und bereiteten die Landung von etwa 2500 Heeres- und 1000 Marinesoldaten vor.
Bevor diese am frühen Morgen des 24. April von den vom Dampfer *Nemesis* geschleppten Booten aus bei Tsingpo erfolgte, schossen die Briten zur Feier des Geburtstags ihrer Königin Salut und informierten die Chinesen zuvor, daß diese Schüsse für sie ungefährlich wären . . . und gingen dann zum Angriff gegen den zahlenmäßig stark überlegenen Gegner vor. Bei einem eigenen Verlust von 15 Toten und 112 Verwundeten befanden sich alle Befestigungen und Schlüsselpositionen bis zum 26. in britischen Händen, worauf die Chinesen erneut einen Waffenstillstand abschlossen und den Briten sechs Millionen Dollar bezahlten, die sie von den Kaufleuten in Canton erpreßten.
Der britische Premierminister Palmerston wollte jedoch nicht Hongkong, sondern den Chusan-Archipel in Besitz nehmen, befürwortete ein hartes Vorgehen gegen Peking, ersetzte Elliot durch Konteradmiral Sir William Parker sowie den Unterhändler Sir Henry Pottinger und stellte General Gough allmählich 10 000 Mann Truppen zur Verfügung. Mit diesen sowie 36 Segel- und 4 Dampfschiffen wurde am 21. August 1841 eine neue Expedition nach Norden angetreten. Amoy kam am 26. und 27. unter das Feuer der Flotte und wurde anschließend besetzt. Am 1. November stürmten die Briten abermals Tinghai auf den Chusan-Inseln und stellten auch hier fest, daß die Chinesen zwar nicht geschickt, aber sehr tapfer kämpften und oft den Freitod der Gefangennahme vorzogen. Chinghai auf dem Festland wurde am 10. Oktober angegriffen und ebenfalls schnell niedergekämpft. Die Beute belief sich hier auf 90 eiserne und 67 Bronzegeschütze, und am 13. Oktober fiel Ningpo kampflos in die Hände der Briten.
Da die Chinesen immer noch ihre Verzögerungstaktik anwandten, beschlossen die Briten in den Yangtse einzulaufen und das chinesische Kanalnetz zu unterbrechen. Die Chinesen ihrerseits versuchten am 10. März 1842 vergeblich britische Schiffe bei Ningpo mit Hilfe von Feuerbooten und -flößen anzugreifen. Neunzehn Affen, auf deren Rücken Brandsätze angebracht waren, sollten an Bord der britischen Schiffe geworfen werden, wobei man erwartete, daß diese sich dann brennend in die Segel flüchten und damit die Takelage in Brand setzen würden. Es gelang jedoch keinem der Brander, nahe genug an die britischen Schiffe heranzukommen[20].
Am 15. März griffen drei Dampfer mit 1200 Mann eine chinesische Stellung 16 Seemeilen flußaufwärts an und vertrieben 8000 Mann bei einem Verlust von 6 Toten und 37 Verwundeten. Aber da die Engländer am 7. Mai 1842 Chinghai freiwillig räumten, entstand bei den Chinesen einmal mehr der Eindruck, gesiegt zu haben. Am 17. Mai landeten die Briten nahe Chapu und stürmten die Stadt, wobei die Garnison von Mandschu-Truppen verzweifelten Widerstand leistete und viele Überlebende ihre Familien und sich selbst umbrachten. Wusung am Yangtse wurde am 13. Juni erreicht und am 16. eingenommen, wobei Dampfer alle britischen Segelkriegsschiffe in ihre Bombardementsstellungen schleppten. Die Chinesen verfügten hier über rund 250 Geschütze, die erstmals einige Treffer erzielten. Die Briten kaperten 14 Kriegsdschunken und fünf Radruderboote, die Mandarine von hohem Rang befehligten. Durch flankierendes Feuer wurde die Stellung bald genommen, eine weitere Batterie auf dem Weg nach Shanghai niedergekämpft und Shanghai besetzt.
Am 6. Juli setzten sich 72 britische Schiffe, darunter zwei Linienschiffe und zehn Dampfer, von Wusung aus auf dem Yangtse flußaufwärts in Bewegung, vernichteten am 21. die Garnison von Chingkiang und standen am 9. August vor Nanking. Drei Stunden bevor das Bombardement am 15. August hätte beginnen sollen, trafen Emis-

säre des Kaisers ein und unterzeichneten am 29. August an Bord von HMS *Cornwallis* den Frieden von Nanking, mit welchem China England nicht nur 12 Millionen Dollar bezahlte und Hongkong abtrat, sondern auch die Häfen von Canton, Fuchou, Ningpo, Shanghai und Nanking dem Handel öffnete. China hatte eine erste Niederlage von den bisher verachteten westlichen »Barbaren«, den »Rothaarigen«, hinnehmen müssen, und bald sollten weitere Zwischenfälle und Verträge das Überlegenheitsgefühl nicht nur des kaiserlichen Hofes und der Regierung, sondern der ganzen Nation erschüttern. Tapferkeit allein genügte nicht mehr, um sich gegenüber den »fremden Teufeln« mit Erfolg verteidigen zu können.

So stürmten im April 1847 neunhundert Mann britischer Truppen erneut die nunmehr angeblich von 800 Geschützen verteidigten Bocca-Tigris-Forts und drangen bis Canton vor, wo sie die Faktoreien besetzten als Antwort auf die Belästigungen von ein paar Engländern, die einen Ausflug in die Umgebung der Stadt unternommen hatten. Am 1. Oktober 1849 vernichteten britische Kriegsschiffe 23 große Piratendschunken in der Biasbucht, wobei sie 200 Geschütze erbeuteten und 500 Piraten töteten bei einem eigenen Verlust von nur 4 Toten und 6 Verwundeten. Eine weitere Piratenflotte wurde am 20. und 21. Oktober 1849 mit Hilfe von einigen Kriegsdschunken und britischen Kriegsschiffen in der Tonkinbucht gestellt, wobei 58 der insgesamt 64 Piratenschiffe versenkt wurden und 1700 Seeräuber den Tod fanden. Im November 1854 wurden nahe Macao weitere 50 Piratendschunken mit 27 Geschützen zerstört, aber trotz aller dieser Erfolge gab es fortlaufend Überfälle auf chinesische und britische Handelsschiffe. Dazu kam als weitere Komplikation der sogenannte Taiping-Aufstand mit seinen unvermeidlichen Übergriffen gegenüber westlichen Handelsinteressen und Personen. Dieser ebenso religiös wie politisch inspirierte Bürgerkrieg, der Millionen von Toten kostete, bewog schließlich die kaiserliche Regierung, sich die ersten Dampfkriegsschiffe aus Europa zu beschaffen und damit den Grundstock einer modernen Kriegsmarine zu legen.

Die Leistungen der kaiserlichen Flotte im Kampf gegen die Briten und die Piraten in den Jahren 1834 bis 1854 müssen als enttäuschend bezeichnet werden. Einige Offiziere erwiesen sich zwar als tapfer, die Masse der Mannschaften jedoch nicht. Die Ausbildung aller Dienstgrade blieb völlig unzulänglich. Auch die Bewaffnung genügte modernen Anforderungen nicht, die Geschütze waren veraltet, die Pulverladungen schlecht und die Geschosse besaßen kaum Durchschlagskraft. Selbst zahlenmäßig vermochten die chinesischen Flotten nicht mehr zu überzeugen, und britische Kriegsschiffe ließen sich durch aufgemalte Drachenköpfe, farbige Banner und Flaggen, Musik und Feuerwerk sowie Stinktöpfe nicht so beeindrucken. Dagegen kämpften die Chinesen an Land, insbesondere die Mandschutruppen, zwar taktisch ungeschickt, aber doch mit größter Tapferkeit.

Obwohl die Taiping-Revolte 1850 auch eine pseudo-christliche Triebfeder aufwies, unterstützten die fremden Mächte die kaiserliche Regierung, die europäische und amerikanische Waffen beschaffte und Söldner anwarb. Lokale Befehlshaber in Shanghai kauften zwar bereits 1853–1856 drei Handelsdampfer, konnten jedoch die Regierung von der Nützlichkeit dieser Schiffe noch nicht überzeugen. Die Kämpfe zwischen den Flußstreitkräften der Rebellen und des Kaisers fanden zunächst immer noch zwischen Segel- oder Ruderschunken statt und die kaiserlichen Flottenchefs Yang Yüeh-pin und Peng Yü-lin konnten auf dem Yangtse und dem Poyang-See einige bedeutende Erfolge erzielen.

Dann aber brach eine weitere Katastrophe über das Kaiserreich herein, als die einem in Hongkong wohnenden Chinesen gehörende, die britische Flagge führende Lastdschunke (Lorcha) *Yarrow* am 8. Oktober 1856 in Canton von den chinesischen

Behörden geentert wurde, die 12 Mitglieder der Besatzung verhafteten. Sofortigen britischen Protesten wurde nur teilweise Genugtuung gewährt, so daß die an Ort und Stelle zuständigen Briten beschlossen, den Chinesen und insbesondere dem Vizekönig Yeh[21] eine Lektion zu erteilen. Admiral Seymour ließ am 23. Oktober von Whampoa aus die rund fünf Seemeilen flußabwärts von Canton liegenden vier Forts mit Hilfe der Beiboote von sieben seiner Schiffe angreifen und beinahe kampflos besetzen, wobei die Landungstruppen im sogenannten Macao-Fort 86 Geschütze erbeuteten. Da Yeh immer noch nicht völlig nachgab, beschossen die »fremden Teufel« am 28. seinen Regierungssitz (Yamen) und besetzten und plünderten ihn am nächsten Tag. Die Chinesen ließen einige Brander los, während die Briten anfangs November die Beschießung Cantons fortsetzten. Am 6. November griff Admiral Seymour 23 vermutlich bewaffnete Dschunken beim Fort »French Folly« an und eroberte in den nächsten Tagen gegen tapferen Widerstand, aber bei geringen eigenen Verlusten weitere Forts flußabwärts, wobei ihm allein in Anunghoy 210 Geschütze in die Hände fielen. Vier weitere Forts kapitulierten bis zum 23. November, nachdem sie von amerikanischen Kriegsschiffen unter Feuer genommen worden waren, die sich damit für eine vermutlich irrtümlich Beschießung amerikanischer Beiboote zwischen Whampoa und Canton am 23. Oktober revanchierten. Das Fort »French Folly« wurde am 4. Dezember mit Hilfe von Beibooten und zwei britischen Kriegsschiffen niedergekämpft und zerstört.

Die Chinesen setzten nunmehr am 14. Dezember die Faktoreien in Brand, die von den Briten anschließend besetzt wurden. Da der Kleinkrieg, den Yeh gegen die Briten organisierte, kein Ende nahm, setzten diese am 25. Mai 1857 ihre Beiboote und Dampfpinassen gegen etwa 50 Dschunken im Escape Creek ein, von denen rund 40 sanken. Eine weitere Schlacht fand am 1. Juni im Fatshan Creek statt, wobei die Chinesen weitere 70 bis 80 Dschunken durch Kaperung und Brand verloren, während die Briten 84 Tote und Verwundete beklagten. Die Briten stellten hier erstmals einen Fortschritt in der chinesischen Taktik und Waffenwirkung, insbesondere bezüglich der Zielsicherheit und Feuerkonzentration fest.

Lord Elgin, der aus England kommend den Oberbefehl seit Anfang Juli 1857 ausübte, beschloß das Schwergewicht seiner Aktionen auf den Peiho-Fluß zu verlegen, wozu ihm etwa 30 Schiffe und 5500 Soldaten, darunter auch ein französisches Detachement, zur Verfügung standen. Unterdessen fingen am 28. Dezember britische und französische Kriegsschiffe mit der Beschießung von Canton an, das am 30. kapitulierte, während Vizekönig Yeh am 5. Januar 1858 gefangen genommen wurde. Am 14. April stand die alliierte Flotte vor der Peiho-Mündung und wartete bis zum 5. Mai vergeblich auf einen bevollmächtigten kaiserlichen Unterhändler. Am 18. Mai beschlossen die Admirale Seymour und Rigault de Genouilly die Taku-Forts niederzukämpfen und dann den Vormarsch auf Tientsin und notfalls Peking anzutreten. Ein Ultimatum, das am 20. Mai die Übergabe der drei Forts forderte, erhielt keine Antwort, und nach nur zweistündiger Beschießung durch acht Kanonenboote konnten diese praktisch kampflos besetzt werden. Die chinesischen Besatzungen hatten sich fluchtartig zurückgezogen und ein Versuch, den Vormarsch der Kanonenboote durch Brander aufzuhalten, war ebenfalls fehlgeschlagen. Am 26. Mai fiel auch Tientsin. Nun beeilte sich der Kaiser, Frieden zu schließen, der am 26. Juni in Tientsin unterzeichnet wurde. China mußte über eine Million Pfund Kriegsentschädigung bezahlen und fünf weitere Häfen dem Handel öffnen sowie Reisen von Ausländern in das Landesinnere zulassen. Der britische Staatssekretär für die Armee, Sidney Herbert, meinte, der Vertrag enthalte in jedem seiner 56 Artikel einen zukünftigen casus belli . . . Er sollte Recht behalten. Anschließend befuhr eine britische Flottille den

Yangtse bis nach Hankou und vertrieb mit ein paar Schüssen die Taiping-Rebellen aus Nanking. Canton blieb bis zur Bezahlung der Kriegsentschädigung von den Briten besetzt.
Laut Friedensvertrag sollten Ratifikationsurkunden innerhalb Jahresfrist in Peking ausgetauscht werden, doch verweigerten die Chinesen den beiden Gesandten, die Hauptstadt mit einer bewaffneten Eskorte auf oder längs dem Peiho-Fluß zu erreichen, und verwiesen sie auf eine andere Route, was die Briten und Franzosen aus Prestigegründen nicht akzeptierten. Die Chinesen hatten inzwischen die Taku-Forts wieder aufgebaut und modernisiert, drei geschickt angelegte Flußsperren errichtet und vor allem ihre Truppen und Geschützbedienungen nachdrücklich geschult.
Am 20. Juli 1859 trafen die britischen Schiffe unter Konteradmiral James Hope vor der Peiho-Mündung ein und passierten am 23. die Barre, während die Franzosen unter Admiral de Genouilly wegen des Tiefgangs ihrer Schiffe auf der Reede liegen bleiben mußten. Die Briten erkundeten die verschiedenen Flußsperren und glaubten, diese beseitigen zu können, umsomehr als die Forts schwiegen und sich weder Geschütze noch Soldaten zeigten. Chinesische Vorschläge, im nahegelegenen Peitang an Land zu gehen, wurden abgelehnt, und der Angriff für den 25. Mai befohlen, an welchem elf britische Kanonenboote sowie Landungstruppen beider Nationen teilnehmen sollten.
Nachdem sich das Kanonenboot *Opossum* gegen 14.30 Uhr einen Weg durch die erste Sperre gebahnt hatte und sich zusammen mit dem Flaggschiff *Plover* der zweiten, bereits durch Sprengladungen beschädigten Sperre näherte, eröffneten die Chinesen plötzlich das Feuer, dem im Verlauf der nächsten drei Stunden drei Kanonenboote zum Opfer fielen, während 118 Mann fielen oder verwundet wurden, darunter Admiral Hope und praktisch sein ganzer Stab. Um die schwer kämpfenden Schiffe zu entlasten, die zum Teil auf Untiefen festsaßen und aus Distanzen von nur 150 bis 800 Metern von rund 40 Festungsgeschützen, darunter 32-Pfünder und 203-mm-Haubitzen, beschossen wurden, landeten in den Abendstunden 600 Matrosen, Marinesoldaten und Sappeure, darunter auch einige Franzosen, am Fuß des »Lower South Fort«, wo sie jedoch bald im knietiefen Schlamm stecken blieben und schwere Verluste hinnehmen mußten. Nur noch 50 Mann erreichten die hohen Mauern des Forts, mußten sich dann jedoch gegen Mitternacht zurückziehen, wobei sich die Gesamtverluste auf 64 Tote sowie 262 Verwundete und Vermißte erhöhten. Der spätere Admiral und Erste Seelord John Fisher, der als Midshipman an diesem mit der berühmten »Attacke der leichten Kavalleriebrigade« bei Balaklava im Krim-Krieg vergleichbaren Angriff teilnahm, meinte, die Verteidiger wären in Wirklichkeit Russen gewesen. Tatsächlich jedoch waren es die Briten, die fremde Hilfe erhielten, beteiligten sich doch amerikanische Seeleute der USS *Toeywan* an der Rückführung Verwundeter und nahmen spontan deren Plätze an Bord der Kanonenboote ein, was der amerikanische Befehlshaber, Commodore Josiah Tatnall, mit dem Satz »Blut ist dicker als Wasser« entschuldigte . . .
Insgesamt sollen die Briten und Franzosen 93 Tote und 355 Verwundete verloren haben, was zusammen mit dem Verlust von drei Kanonenbooten einer deutlichen Niederlage gleichkam[22]. China hatte zum erstenmal in seiner Geschichte einen Sieg über eine moderne Flotte errungen, ein Vorgang, der sich bis heute in dieser Form nicht mehr wiederholt hat.
Der Rückschlag von Peiho bestärkte England und Frankreich in ihrem Entschluß, die Durchsetzung des Vertrags von Tientsin nötigenfalls mit Gewalt zu erzwingen und zu diesem Zweck nach Peking zu marschieren. Lord Elgin und Baron Gros erhielten nunmehr 13 000 britische und 7000 französische Soldaten, 70 britische und einige

französische Kriegsschiffe und über 200 Transporter (davon 33 französische Schiffe), um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen, während der britische Konsul in Canton die lokalen chinesischen Behörden dazu brachte, daß England die Halbinsel Kowloon für eine Miete von 160 Pfund pachten durfte, so daß der Hafen von Hongkong nicht mehr von feindlichen Batterien beherrscht werden konnte. Am 21. April 1860 besetzten die Briten und Franzosen kampflos die Chusan-Inseln, obwohl dort dem chinesischen Garnisonskommandanten sieben Bataillone zur Verfügung gestanden haben sollen. Am 30. Juli ankerte die alliierte Flotte vor Peitang, wo die Truppen mit Hilfe der Beiboote am 1. August ohne auf Widerstand zu stoßen an Land gingen. Am 12. August begann der Vormarsch in den Rücken der Taku-Forts, die am 21. von Land und See her angegriffen und schnell niedergekämpft wurden bei einem Verlust von 17 gefallenen und 183 verwundeten Briten und 130 Franzosen, während die Chinesen an die 2000 Mann verloren. Die Chinesen hatten nicht mit einem Landangriff vom Rücken her gerechnet und betrachteten sowieso jedes feindliche Manöver gegen die eigenen Flanken als den Kriegsregeln zuwiderlaufend und unfair.
Am 24. August erreichten die Alliierten Tientsin, wo sie auf kaiserliche Abgesandte trafen, die einmal mehr versuchten, durch Verhandlungen Zeit zu gewinnen. Die Alliierten setzten daraufhin ihren Vormarsch fort, und als eine Gruppe von 39 Briten und Franzosen unter Bruch des bisher de facto eingehaltenen Waffenstillstandes von den Chinesen gefangengenommen wurde, kam es am 18. und 21. September vor den Mauern von Peking zu Gefechten, die beide mit dem Sieg der Alliierten endeten, die dann am 24. Oktober in der Hauptstadt einmarschierten. Nachdem bekannt wurde, daß 20 der Gefangenen ermordet worden waren, steckten die Alliierten nach gründlicher Plünderung den Sommerpalast in Brand. Der Befehl dazu soll von Lord Elgin gegen den Ratschlag von Baron Gros und General de Montauban gegeben worden sein, während sich die französischen Truppen bei der Plünderung ganz besonders »ausgezeichnet« haben sollen[23]. China mußte sich den alliierten Bedingungen beugen, eine beträchtliche Entschädigung bezahlen und fremde Garnisonen in Taku, Tientsin und einigen anderen Orten Shantungs tolerieren. Am 29. November verließ die alliierte Flotte den Golf von Chihli (Pohai) mit Kurs nach Süden. Kaum waren die Schiffe verschwunden, als der russische Gesandte Graf Ignat'ev Peking unter Druck setzte und ohne Blutvergießen die Abtretung von über 400 000 Quadratmeilen Land östlich vom Amur und südlich des Ussuri erzwang und damit für Rußland eine Beute sicherte, die den alliierten Gewinn bei weitem übertraf.
Eine der Ursachen, die den Kaiserhof zum Nachgeben zwang, war der immer noch wütende Taiping-Aufstand. Aufgrund der bitteren Erfahrungen im Kampf gegen die Briten und Franzosen entschloß sich Peking nunmehr zum Ankauf moderner Kriegsschiffe und organisierte gleichzeitig die »Immer Siegreiche Armee«, die zunächst von dem Amerikaner F. T. Wade und dann von dem Briten Charles George Gordon befehligt wurde. Einige britische Offiziere und Berater des 1861 neu organisierten kaiserlichen Seezolls kauften nunmehr in England acht Dampfkanonenboote[24], die jedoch nach nur dreimonatigem Einsatz Ende 1863, ohne etwas erreicht zu haben, wieder zurückgegeben wurden, da man sich über die Kommandostruktur nicht einigen konnte. Dagegen wurden kaiserliche Truppen fallweise in gecharterten, europäischen Firmen gehörenden Dampfern auf dem Yangtse transportiert. Aus dieser Zeit stammen auch die Anfänge einer modernen chinesischen Rüstungs- und Schiffbauindustrie, vor allem die Arsenale in Kiangnan bei Shanghai und die Werft bei Fuchou.
Im Gegensatz zu den Chinesen verstand es dagegen General Gordon sehr gut, seine nur etwa 4000 Mann starke »Immer Siegreiche Armee« mit Hilfe von 130 europäischen Offizieren, einem halben Dutzend bewaffneten Dampfern und bis zu 80 Trans-

portern[25] beweglich zu machen, die Taiping-Rebellen auf dem Flußweg immer wieder zu umgehen und mit seiner eingeschifften Artillerie zu bekämpfen, so bei Taitsan, Quinsan und Suchou.
Im Herbst 1868 lieferte die Kiangnan-Werft das erste Dampfschiff ab[26], zwar mit einer aus dem Ausland stammenden Maschine, aber der hölzerne Rumpf und der Kessel waren bereits chinesischer Herkunft. Bis 1872 folgten vier weitere ähnliche Raddampfer[27], mit einer Länge von jeweils etwa 60 Metern, Seitenradantrieb durch 600-PS-Maschinen und einer Bewaffnung von bis zu fünfzehn 24-Pfünder-Haubitzen. Daneben konnten diese Schiffe auch noch einige hundert Tonnen Fracht an Bord nehmen. Die 1871 vom Stapel gelaufene *Hai An* verdrängte bereits 3000 Tonnen, hatte eine 1800-PS-Maschine und führte 26 Geschütze; nur die Schraubenwelle und die Pleuelstangen stammten noch aus dem Ausland. Nachdem das Arsenal 1875 auch noch die 2800 Tonnen große *Yu Yüan* abgeliefert hatte, konzentrierte sich die Produktion auf die Herstellung von Waffen und Munition. Weitere Arsenale entstanden in Nanking, Kirin und Tientsin, wo schon in den siebziger Jahren Versuche mit elektrischen Torpedos stattfanden. Die erneut instandgebrachten Taku-Forts erhielten Krupp-Geschütze. Die Fuchou-Werft wurde Ende der sechziger Jahre mit französischer Hilfe erbaut und plante den Bau von 16 kleinen Dampfern im Verlauf von fünf Jahren. Als erstes Schiff lief am 10. Juni 1869 der 72 Meter lange, mit sechs Kanonen bestückte Schraubendampfer *Wan Nien Ching* vom Stapel, und bis 1871 folgten fünf weitere Schiffe[28]. In Fuchou wurden bis Anfang 1874 weitere 15 Kriegs- und Handelsschiffe gebaut. Als es 1874 mit Japan zu einer ersten Krise wegen der Insel Formosa und dem Ryukyu-Archipel kam, brachten drei Dampfer chinesische Truppen auf die Insel, und die Fuchou-Flotte kaufte zwei amerikanische Kanonenboote[29]. Aber es gelang nicht, die Schiffe der neuen Flotte in eine eigentliche, zentral verwaltete und befehligte Marine zu verschmelzen, denn am kaiserlichen Hof gab es immer noch einflußreiche Kreise, die von einer modernen Marine überhaupt nichts wissen wollten. Die Japaner, die über eine Flotte von 17 Schiffen mit 14 000 Tonnen verfügten, entsandten ebenfalls drei Schiffe mit 3600 Mann nach Formosa, während die Chinesen im Verlauf von sechs Monaten 10 000 Mann über See transportieren konnten und über vier Schiffe um Formosa, je eines in Amoy, Shanghai, Chekiang und Shantung, sowie drei in Tientsin verfügten, obwohl die chinesische Flotte auf dem Papier bereits aus 21 Dampfkriegsschiffen bestand. Die Affäre endete damit, daß Peking Japan eine Entschädigung bezahlte und dessen Oberhoheit über die Ryukyu-Inseln anerkannte, die dann 1879 von Japan besetzt wurden.
In den folgenden Jahren kaufte China verstärkt Kriegsschiffe im Ausland, was natürlich auf Kosten des Bauprogramms auf eigenen Werften und zudem ohne genügende Konsultation zwischen den verschiedenen Vizekönigen und Gouverneuren geschah. Die Macht in China lag nun in den Händen der Kaiserinwitwe Tzu Hsi[30], die an Stelle ihres minderjährigen Neffen regierte, während der »Nördliche Kommissar« (Vizekönig) Li Hung-chang zu einer der führenden Persönlichkeiten aufstieg. Es war geplant, aus den verschiedenen Provinzflotten und den Streitkräften der beiden »Kommissare« je eine Nördliche, Zentrale und Südliche Flotte, bestehend aus je 6 großen und 10 kleineren Schiffen, zu formieren, die einmal jährlich gemeinsame Manöver durchführen sollten. Zur Finanzierung von Schiffskäufen befahl Peking 1875 ein halbes Prozent seines Anteils von 40 Prozent des Seezolls auf ein »Konto für Maritime Verteidigung« (»hai-fang«) zu überweisen, doch scheiterten alle Versuche, ein gemeinsames Oberkommando oder ein Marineministerium zu schaffen. Selbst Li Hung-chang, der großes Interesse und einiges Verständnis für die maritimen Belange zeigte, schlug noch 1870 vor, die Seeverteidigung durch den Bau einer »Großen Mauer« längs der

Küste zu garantieren . . . und noch später dachte er an eine »Ausfallmarine« ähnlich der preußischen Konzeption. Im April 1875 bestellte Li Hung-chang in England vier mit je einem schweren Geschütz bewaffneten Kanonenboote[31] zum Preis von 112 800 Pfund. Auch der »Südliche Kommissar« Li Tsung-hsi kaufte vier ähnliche Kanonenboote[32]. Weitere vier Kanonenboote und zwei kleine Kreuzer[33] folgten kurz danach, doch mangelte es an Geld und innerem Zusammenhalt. Abgesehen von den unkoordinierten Anstrengungen einiger Provinzen belief sich das Marinebudget theoretisch auf vier Millionen Tael, doch konnte man sich nie darüber einigen, *wer* und *was* daraus bezahlt werden sollte. Zu Beginn der achtziger Jahre bestellte Li Hung-chang zwei Linienschiffe in Deutschland[34], baute Port Arthur zu einem Stützpunkt aus und ließ Minen herstellen.

Drei kleine Kreuzer[35] wurden ebenfalls in Deutschland bestellt[36], die chinesischen Werften lieferten einige zusätzliche Schiffe ohne großen Kampfwert, mit Kompositrümpfen und Maschinenanlangen unter 1000 PS. Die Marine litt ebenso unter einem chronischen Mangel an Geld wie an ausgebildeten Offizieren und Mannschaften; es fehlte ihr an einer gemeinsamen taktischen Doktrin und einer strategischen Idee. Die vorhandenen Schiffstypen besaßen unterschiedliche Bewaffnungen und Geschwindigkeiten und konnten nicht gemeinsam operieren. Insgesamt waren nun etwa 50 bewaffnete Schiffe vorhanden, darunter 13 von Armstrong gebaute, schwer bestückte Kanonenboote sowie vier kleine Kreuzer, während der Rest aus in China gebauten Kanonenbooten und Transportern bestand. Von den vier Flotten war diejenige des »Südlichen Kommissars« die stärkste, jene von Canton die schwächste. Die Hauptlast des kommenden Kampfes mit Frankreich wurde von der drittstärksten Flottille, jener von Fuchou, getragen, während die Peiyang-Flottille sich praktisch überhaupt nicht am Kriege beteiligte. Daneben gab es noch überall ganze Flottillen von bewaffneten Segel-Dschunken der alten »Wasser-Armee« sowie zahlreiche Küstenbefestigungen aller Art.

Der Konflikt mit Frankreich entstand wegen dessen Intervention in Indochina. Schon 1859 besetzten die Franzosen Saigon, dehnten anschließend ihre Herrschaft auf Kambodscha und schließlich auf Tonkin und Annam aus, die seit Jahrhunderten Vasallen Pekings waren. China unterstützte den lokalen Widerstand. Die Franzosen erlitten 1873 und 1883 Rückschläge nahe Hanoi, und am 23. Juni 1884 besiegten die Chinesen bei Baclé ein französisches Expeditionskorps. Nun verlangte Paris von Peking nicht nur die Anerkennung der »Unabhängigkeit« der französischen Protektorate in Indochina, sondern auch noch eine Kriegsentschädigung von 250 Millionen Francs sowie andere Vorteile. Als China ablehnte, wurden die französischen Seestreitkräfte in diesen Gewässern verstärkt. Admiral Courbet lief ohne Kriegserklärung in den Min-Fluß ein und legte sich am 16. Juli 1884 vor dem Arsenal[37] Fuchou mit fünf Kreuzern, drei Kanonenbooten und zwei kleinen Spierentorpedobooten vor Anker. Ein Versuch Admiral Lespés, mit je einem Linienschiff, Kreuzer und Kanonenboot den Hafen von Keelung auf Formosa als Kohlenstation und Pfand zu besetzen, wurde dagegen von den Chinesen am 5. und 6. August blutig abgewiesen.

Nachdem Peking zwei französische Ultimaten zurückgewiesen, weitere Verhandlungen jedoch nicht abgelehnt hatte, überfiel Admiral Courbet am 23. August 1884 um 13.45 Uhr das Fuchou-Geschwader bei Mawei auf dem Min-Fluß. Obwohl die Chinesen mit einem feindlichen Angriff gerechnet haben mußten, wurden sie trotzdem überrascht und im Verlauf einer knappen Stunde niedergekämpft. Die acht französischen Kriegsschiffe waren nicht nur moderner und besser geführt, sondern verfeuerten auch pro Breitseite rund 6000 Pfund gegen nur 4500 Pfund der 56 chinesischen Geschütze. Ebenso waren die beiden französischen Torpedoboote viel wirkungsvoller

als alle chinesischen Treibminen, Feuerflöße und hundert Kampfschwimmer. Nur fünf der zehn chinesischen Kriegsschiffe[38] fanden Zeit, ihre Anker zu lichten und Fahrt aufzunehmen. Ein weiteres chinesisches Kriegsschiff befand sich zudem auf der Werft und konnte nicht am Kampf teilnehmen; die sieben mit Spierentorpedos ausgerüsteten Dampfpinassen, einige Ruderboote und ein Dutzend bewaffneter Dschunken mit 1190 »Wasserhelden« an Bord fielen nicht ins Gewicht. Die kleinen französischen Torpedoboote »45« und »46« griffen die chinesischen Schiffe *Fu Sing* und *Yang Wu* an und beschädigten sie schwer. Mit Ausnahme von einem kleinen Kanonenboot, das flußaufwärts entkommen konnte, sanken alle chinesischen Kriegsschiffe. Anschließend nahm das französische Geschwader das Arsenal und die starken chinesischen Uferbatterien bei Mingan (93 Geschütze) und Kimpai (44 Geschütze) unter Feuer und kämpfte sich bis zum 29. August über eine Strecke von 20 Seemeilen unter Einsatz von Landungs-Detachements bis zur Min-Mündung zurück. Die chinesischen Gesamtverluste betrugen über 700 Mann, darunter auch 44 Marineoffiziere. Der materielle Schaden wurde von den Franzosen auf 80 Millionen Franc geschätzt. Die Franzosen verloren nur zehn Tote und 48 Verwundete. Da Courbet sich zurückgezogen hatte, wurde diese Schlacht jedoch in Peking als chinesischer Sieg gefeiert. Tatsächlich war das Arsenal nur geringfügig beschädigt worden, so daß dort schon drei Monate später ein Kriegsschiff zu Wasser gelassen werden konnte.

Auf Weisung des französischen Ministerpräsidenten Jules Ferry griff Courbet noch einmal Keelung an und besetzte es nach viertägigen Kämpfen am 2. Oktober, während Admiral Lespès am 8. einmal mehr einen Rückschlag bei Tamsui erlitt. Nun dekretierten die Franzosen die Reisblockade über das chinesische Festland, was Peking letzten Endes zur Annahme der französischen Bedingungen zwang, obwohl die französischen Truppen inzwischen in Indochina am 13. Februar 1885 bei Langson eine weitere empfindliche Niederlage erlitten hatten, die den Sturz der Regierung Ferry bewirkte.

Ende Dezember 1884 ging auf Drängen der Pekinger Regierung Admiral Wu mit drei modernen Kreuzern, einer Fregatte und einer Korvette von Shanghai aus nach Süden in See, »um die französische Blockade um Formosa zu brechen«. Tatsächlich gehörten diese Schiffe zur sogenannten Nanyang-Flotte, die weder kriegsbereit noch kampfwillig war. Gedrillt wurde die Mannschaft in deutscher und englischer Sprache, die Posten schliefen oder spielten Karten, und nachts lagen die Schiffe bei voller Festbeleuchtung vor Anker[39]. Gefahren wurde nur tagsüber und in Sicht der Küste; die tatsächliche Schiffsführung lag in den Händen von Lotsen. Nach konfusen Kreuz- und Irrfahrten trafen die Chinesen schließlich am 12. Februar nahe der Chusan-Inseln auf das an Zahl und Feuerkraft überlegene, aber langsamere französische Geschwader. Die drei schnellen chinesischen Kreuzer entkamen nach Chenhai, während sich die Fregatte *Yu Yüan* und die Korvette *Teng Ch'ing* nur mit Mühe und Not in den Hafen von Shihpu retten konnten[40], wo sie in der Nacht vom 13. auf den 14. Februar von zwei französischen Dampfpinassen des Kreuzers *Bayard* mit Spierentorpedos angegriffen wurden. *Yu Yüan* sank, während sich *Teng Ch'ing* entweder selbst versenkte oder dem wilden Abwehrfeuer der *Yu Yüan* zum Opfer fiel. Die drei Kreuzer blieben in Chenhai blockiert, wo sich auch zwei Kriegsschiffe der Kwangtung-Flotte befanden, die sich jedoch »neutral« verhielten. Schließlich ließ Admiral Courbet Ende März Makung auf den Pescadores-Inseln bombardieren und anschließend besetzen, worauf am 4. April ein Waffenstillstand und am 9. Juni der Friede zu Tientsin unterzeichnet wurde. Frankreich gab Formosa, wo inzwischen über 500 Mann an Krankheiten gestorben waren, sowie die Pescadores-Inseln an China zurück und behielt dafür Indochina. China mußte einsehen, daß eine Anzahl relativ moder-

ner Kriegsschiffe noch keine Flotte ausmachen. Zwei Offiziere wurden wegen Feigheit hingerichtet, und Peking organisierte einen Flottenrat, dessen Vorsitz Prinz Chuan einnahm.
Die Südflotte bestellte 1887 acht neue Kanonenboote bei der Fuchou-Werft und weitere Kriegsschiffe und Geschütze wurden im Ausland gekauft. Wie alle anderen Staaten, interessierte sich auch China nunmehr für Torpedoboote. Am stärksten und schnellsten entwickelte sich zwischen 1885 und 1894 die Peiyang-Flotte, die jedoch immer noch zu einem großen Teil aus völlig veralteten Einheiten bestand. Den Kern bildeten die beiden in Deutschland gebauten Linienschiffe und ein kleiner Kreuzer, die erst nach Beendigung des Krieges gegen Frankreich eintrafen. Die Peiyang-Flotte unterstand nun Admiral Ting Ju-chang und setzte sich aus drei Kampf- und vier Unterstützungs-Geschwadern (Torpedoflottille, Hafenverteidigungsflottille, Schulflottille und Transportflottille) zusammen. Die Ausbildungs- und Führungsgrundsätze richteten sich teilweise nach deutschen Richtlinien. Jeden Winter sollte die Nordflotte der Südflotte einen Besuch abstatten, um gemeinsame Manöver durchzuführen, während die Südflotte im Sommer nach Norden fuhr. Der Einfluß des Flottenrates auf diese Entwicklungen blieb jedoch gering, die Verfügungsgewalt über die verschiedenen Geschwader lag de facto nach wie vor in den Händen der beiden Vizekönige sowie einiger Provinzgouverneure, wobei der »Nördliche Vizekönig«, Li Hung-chang, deutlich die größere Machtfülle besaß. An den Sommermanövern 1891 beteiligten sich vier Schiffe der Nördlichen, sechs der Südlichen und sogar drei der Kwangtung-Flotte. Im Jahre 1887 lief Chinas erstes selbstgebautes eisernes Kriegsschiff, *Huan Tai* in Fu-chou vom Stapel. Im gleichen Jahr trafen vier weitere in England und Deutschland gebaute Kreuzer ein, während sechs Torpedoboote neu bestellt wurden.
Von diesem Zeitpunkt ab verfügten jedoch die verschiedenen Flotten allmählich über noch weniger Geldmittel als früher, weil die Kaiserinwitwe für die Wiederherstellung des Sommerpalastes und Hofvergnügen immer größere Beträge bedenkenlos abzweigte. Li Hung-chang mußte sogar 300 000 bereits zu seiner Verfügung stehende Tael wieder herausgeben und weitere 800 000 als Darlehen für eine »Marineakademie« in Peking aufnehmen, die tatsächlich nur aus einem Teich für die Vergnügungen des Hofes bestand, auf welchem Dampfpinassen Blumenboote mit Eunuchen und Damen herumschleppten. Um die kaiserlichen Gärten anläßlich des sechzigsten Geburtstags[41] der Kaiserinwitwe zu verschönern, wurde offiziell ein spezieller »Flottenfonds« gegründet, dessen Gelder tatsächlich u. a. für den Bau des marmornen Prunkbootes im Garten des Sommerpalastes Verwendung fanden. Der Flotte gingen auf diese Weise wenigstens drei Millionen Tael, vermutlich jedoch ein noch viel höherer Betrag verloren. Einige Quellen erwähnen sogar zehn bis zwanzig Millionen Tael. Vergleichsweise beliefen sich die Kosten für Verpflegung und Sold der gesamten Nanyang-Flotte auf jährlich 500 000 Tael, während die Kaiserinwitwe rund 100 Millionen Tael für ihre Liebhabereien (und Günstlinge) ausgab. Der Flottenrat bestand 1891 darauf, daß während wenigstens zwei Jahren keine neuen Kriegsschiffe beschafft werden dürften, so daß die Flotte infolge Geldmangels gezwungen war, zahlende Passagiere zwischen Chefu, Weihaiwei und Port Arthur zu befördern. Drei Monate vor Ausbruch des Krieges gegen Japan verlangte Li Hung-chang 610 000 Tael für den Ankauf von 21 diversen Krupp-Schnellfeuergeschützen. Da ihm diese Summe verweigert wurde, beschaffte er sich wenigstens 12 dieser Geschütze für 200 000 Tael, die er einem anderen Etat entnahm. Seit dem Jahre 1888 war kein neues Schiff mehr zur chinesischen Flotte getreten, während die Japaner zwischen 1889 und 1894 deren neun in Dienst stellten. Kurz vor Kriegsausbruch offerierten die Engländer China zwei schnelle Kreuzer, deren Kauf jedoch von Peking abgelehnt

wurde, worauf Japan einen von diesen, die 4150 ts verdrängende und 23 kn schnelle *Yoshino*, kaufte. Die Südliche Flotte beschaffte sich lediglich einige Torpedoboote, das Nanking-Geschwader bestand nur aus zwei kleinen Kreuzern und vier alten Kanonenbooten. Die Werft Fuchou lieferte zwar zwischen 1889 und 1894 sechs weitere Schiffe ab, die jedoch alle nur einen geringen Kampfwert aufwiesen. Canton erhielt ein Arsenal und Amoy einige Docks. Die Werft Kiangnan baute drei kleinere Schiffe, produzierte aber vor allem Remington-Gewehre und Geschütze bis zu 305 mm Kaliber. Auch die Werft in Taku lieferte nunmehr Schiffe. Kleinere Schiffe benutzen die Docks in Port Arthur (Lushun), aber die beiden Linienschiffe konnten nur in Hongkong oder Yokohama docken. Es fehlte an Munition und Ersatzteilen aller Art, und ein Teil der Granaten enthielt Sand oder Zement statt Pulver. Die traditionelle »Waserarmee« bestand nach wie vor, die Küstenverteidigung stützte sich auf zahlreiche Forts mit einer Bewaffnung von modernen und uralten Geschützen. Auch die Ausbildung der Marineoffiziere ließ immer noch sehr zu wünschen übrig, obwohl vorübergehend eine ganze Anzahl Marineschulen unterschiedlicher Qualität existierten[42].
Der Krieg zwischen Japan und China entstand aus den wiederholten Versuchen des Inselreichs, sich Korea, eines bis dahin chinesischen Vasallen, zu bemächtigen. Zu diesem Zweck schloß Japan schon 1876 einen Vertrag mit Korea ab, in welchem das Königreich als »unabhängig« bezeichnet wurde, und das Abkommen von Tientsin zwischen China und Japan vom Jahre 1885 stipulierte, daß Korea ein Protektorat beider Kaiserreiche sei. Japan provozierte oder förderte Bewegungen aller Art in Korea, die China dazu bewegen konnten, Truppen dorthin zu entsenden, womit dann auch Japan die Gelegenheit zur Intervention erhielt. Obwohl sämtliche chinesischen Kriegsschiffe, um Zwischenfälle zu vermeiden, am 1. Juli 1894 aus den koreanischen Gewässern zurückgezogen wurden, sah sich der Vizekönig Li Hung-chang schon am 16. Juli gezwungen, auf elf gecharterten Dampfern 8000 Mann dorthin zu transportieren, worauf die Japaner am 23. Juli den König von Korea gefangensetzten und ihn am 27. Juli zwangen, China den Krieg zu erklären.

Die chinesische Flotte war auf dem Papier stärker als die japanische: 65 Kriegsschiffe und 43 Torpedoboote gegen 32 Kriegsschiffe und 23 Torpedoboote, wobei allein die stärkste chinesische Flotte, das Peiyang-Geschwader, etwa so stark war wie der Gegner. Drei Schiffe der Kwangtung-Flotte, die sich auf Manöverbesuch beim Peiyang-Geschwader befanden, sowie je ein Schiff der Nanyang- und der Fukien-Flotte beteiligten sich ebenfalls am Kampf gegen Japan, während sich der Rest passiv verhielt. Zwei weitere Nanyang-Schiffe stießen zu den Streitkräften des Gouverneurs von Taiwan. Westliche Beobachter rechneten mit einem Sieg Chinas, und selbst die Japaner waren anfänglich keineswegs siegesgewiß.
Nachdem letztere durch ihre Spione erfahren hatten, daß weitere chinesische Truppen nach Korea überführt werden sollten, schlugen sie am 25. Juli ohne Kriegserklärung zu. Drei chinesische Kriegsschiffe mit zwei Transportern hatten Asan am 23. bereits erreicht, während der unter britischer Flagge fahrende Dampfer *Kao Sheng* (Kowshing) mit seinem Eskorter *Tsao Chiang* noch unterwegs war. Auf der Rückfahrt von der Yalu-Mündung stießen *Chi Yüan* und *Kuang I* bei Fengtao auf das »Fliegende Geschwader« der Japaner mit den Kreuzern *Yoshino, Naniwa* und *Akitsushima*. Die weit überlegenen Japaner versenkten die *Kuang I*, jagten die *Chi Yüan* beschädigt nach Port Arthur[44] zurück und trafen dabei auf das Geleit. Die *Tsao Chiang*[45] ergab sich kampflos, während der Dampfer *Kao Sheng* mit etwa 1100 Mann Truppen an Bord versenkt wurde, nachdem die Chinesen die Übergabe verweigert hatten[46].

Japans Fähigkeit, in Korea erfolgreich Krieg führen zu können, hing davon ab, ob es gelang, Truppen dorthin zu transportieren und mit Nachschub zu versorgen. Statt die japanische Seeherrschaft in der Korea-Straße durch die Entsendung aller kampffähigen Kriegsschiffe dorthin in Frage zu stellen, erhielt Admiral Ting von Peking Befehl, seine Flotte nicht östlich der Linie Weihaiwei/Yalu-Mündung einzusetzen. Damit hatte Japan den Krieg strategisch schon beinahe gewonnen. In der Folge erzielten die japanischen Landstreitkräfte, die in immer größerer Zahl in Korea landeten, verschiedene Erfolge gegen die chinesischen Truppen, die sich immer weiter zurückziehen mußten.

Immerhin überführten die Chinesen in den folgenden Wochen wenigstens dreimal Truppen von Weihaiwei nach Port Arthur, ohne dabei von der japanischen Flotte gestört zu werden, doch belegten am 10. August zwanzig japanische Kriegsschiffe Weihaiwei mit etwa hundert Granaten und bombardierten anschließend auch noch Port Arthur. Tings Geschwader befand sich zu diesem Zeitpunkt in See. Ein weiteres Geleit mit 4000 chinesischen Soldaten an Bord von fünf Dampfern verließ am 14. September Taku und traf, von zahlreichen Kriegsschiffen begleitet, in der Yalu-Mündung ein, wo die Schiffe am 17. September vor Anker liegend den Rauch des aufdampfenden japanischen Geschwaders von zwölf Schiffen unter Führung von Admiral Ito sichteten. Admiral Ting lief dem Gegner in einer konfusen Formation entgegen, die beiden Linienschiffe in der Mitte in Dwarsformation, die übrigen acht Schiffe paarweise in Kiellinie zu beiden Seiten, während die Japaner in Kiellinie fuhren. Zwei weitere chinesische Kreuzer, *Ping Yuen* und *Kuang Ping*, sowie zwei Torpedoboote griffen erst gegen 14.30 Uhr in den Kampf ein. Die erste Salve des chinesischen Flaggschiffs um 12.50 Uhr verursachte den Einsturz der eigenen Kommandobrükke[47], auf welcher Admiral Ting stand; er erlitt Verletzungen, die ihn zum Verlassen des Decks nötigten, während es der Kommandant des Schiffes ablehnte, durch Zudrehen auf die japanische Linie diese zum Abdrehen zu zwingen. Während zwanzig Minuten antworteten die Japaner nicht auf das chinesische Feuer, überschütteten jedoch dann aus einer Distanz von nur 3000 Metern die gegnerischen Schiffe mit einem Granathagel aus ihren zahlreichen Schnellfeuergeschützen. Da die meisten japanischen Schiffe etwa 14 Knoten liefen (gegen nur 10 der Chinesen), befanden sie sich auch taktisch im Vorteil[48], umso mehr als die Chinesen kaum noch über Signalmittel verfügten, nachdem der Mast der *Ping Yuen* schon um 12.58 Uhr von einer japanischen Granate über Bord gefegt worden war.

Im Verlauf von nur drei Stunden zerschlugen die Japaner das chinesische Geschwader. Die alten Kreuzer *Chao Yung* und *Yang Wei* gerieten derart in Brand, daß ihre Geschütze ausfielen und beide Schiffe nach dem Tod ihrer Kommandanten auf Strand liefen, wo die Japaner die *Yang Wei* durch ein Spierentorpedo zerstörten. Die *Kuang Chia* der Flotte von Canton flüchtete, lief dabei bei Talienwan auf und wurde dann von den Chinesen selbst gesprengt. Die *Chi Yüan* traf sieben Stunden vor dem Rest der Flotte in Port Arthur ein, wofür ihr Kommandant mit seinem Leben büßen mußte. *Ping Yüan* und *Kuang Ping*, die verspätet auf dem Kampfplatz eintrafen, schossen sich kurz mit den schwächsten japanischen Schiffen herum und liefen dann mit hoher Fahrt davon. Der Elswick-Kreuzer *Ching Yüan* (I) dagegen kämpfte bis zum Schluß mit größter Tapferkeit und sank nach zahlreichen Geschütz- und einem Torpedotreffer mit der ganzen Besatzung von 250 Mann. Auch von *Chih Yüan* wurde kein Mann gerettet, nachdem das Schiff eine Stunde lang von drei japanischen Kreuzern beschossen worden war und man offensichtlich den an Bord wütenden Bränden nicht mehr Herr werden konnte. *Lai Hüan* erlitt schwere Beschädigungen, konnte jedoch mit dem Rest der Flotte, den Linienschiffen *Chen Yüan* und *Ting Yüan* sowie

dem Kreuzer *Ching Yüan* (II)[49] Port Arthur erreichen. Beide chinesischen Linienschiffe wiesen zwar schwere Zerstörungen an Deck auf, doch war ihr Panzer nicht durchschlagen; die Verluste an Bord der beiden Schiffe beliefen sich nur auf 21 Tote und 15 Verwundete[50].
Insgesamt verschossen die Chinesen 197 305-mm-Geschosse, davon die Hälfte Sprenggranaten, und erzielten zehn Treffer (6 Vollgeschosse und 4 Sprenggranaten). Von 482 Geschossen kleineren Kalibers trafen 58, davon 22 die *Hiyei*, während die fünf lancierten Torpedos ihr Ziel verfehlten[51]. Zum Zeitpunkt des japanischen Gefechtsabbruchs verfügten die chinesischen Linienschiffe noch über ganze drei Geschosse für ihre schwere Artillerie. Auf japanischer Seite verzeichneten das Flaggschiff *Matsushima*, das alte Linienschiff *Hiyei* sowie der Kreuzer *Itsukushima* und das Kanonenboot *Akagi* zum Teil empfindliche Schäden und Personalverluste von offiziell 117 Toten und 166 Verwundeten. Die Japaner erzielten über 10 Prozent Treffer gegen knapp 10 Prozent der Chinesen und verdankten ihren Erfolg vor allem der höheren Geschwindigkeit und besseren taktischen Schulung, begingen aber auch einige Fehler, die jedoch von den Chinesen nicht ausgenutzt wurden.
Da sich aber die Japaner als erste vom Kampfplatz zurückzogen, meldete Ting die Flucht des Gegners und damit einen chinesischen Sieg. Es dauerte jedoch nicht lange, bis der Hof die Wahrheit erfuhr und den Admiral absetzen und bestrafen wollte, doch ließ sich indessen kein geeigneter Nachfolger für die Übernahme des Flottenkommandos finden. Ting versuchte, die nach Port Arthur zurückgebrachten Schiffe wieder einsatzbereit zu machen, während die Japaner, ohne auf größeren Widerstand zu stoßen, am 25. Oktober 1894 auf der Liaotung-Halbinsel landeten und schon am 7. November Talienwan besetzten. In den nächsten Tagen führte Admiral Ting seine Flotte nach Weihaiwei, ohne dabei von den nun deutlich überlegenen Japanern gestellt zu werden. Am 21. November fiel Port Arthur nach nur zweitägigem Kampf, wobei die Sieger eine beträchtliche Beute machten[52]. Infolge des harten Winters jedoch kam nun der japanische Vormarsch in der Mandschurei zum Stehen.
Dagegen landeten die Japaner zwei ihrer Heeres-Divisionen am 19. und 20. Januar 1895 östlich Weihaiwei und schlossen die Festung ein. Schon am 2. Februar fielen die Forts. Die Chinesen zogen sich auf die Insel Liukungtao zurück, wo sie noch über zwei Linienschiffe, dreizehn Kreuzer und Kanonenboote sowie dreizehn Torpedoboote verfügten. Nun fanden zahlreiche Artillerieduelle statt, bei denen zwar einige chinesische Schiffe beschädigt wurden, aber es waren die japanischen Torpedoboote, die das Schicksal der demoralisierten Flotte besiegelten. Sie unternahmen trotz schlechten Wetters, Kälte und Schneetreibens mehrere nächtliche Angriffe, denen das Linienschiff *Ting Yuen*, die Kreuzer *Lai Yuen* und *Ching Yüan* (II) sowie das Kanonenboot *Wei Yüan* und das Hilfsschiff *Pao Hua* zum Opfer fielen. Am 7. Februar versuchten die noch übriggebliebenen chin. Torpedoboote auszubrechen, was jedoch nur zwei von ihnen gelang, während der Rest versenkt oder gekapert wurde.
Die Japaner erlitten in diesen Aktionen einige Schäden und Personalverluste durch das Feuer der chinesischen Küstenbatterien und Schiffsgeschütze und verloren zwei Torpedoboote. Am 12. Februar kapitulierte Admiral Ting und beging dann zusammen mit drei anderen höheren Offizieren Selbstmord. Den Japanern fielen ein beschädigtes Linienschiff, drei Kreuzer und acht Kanonenboote[53] sowie 5134 Mann, darunter 2080 Angehörige des Heeres, in die Hände. Der japanische Admiral Ito stellte großzügigerweise das gekaperte chinesische Kanonenboot *Kuang Tsi* zur Verfügung, um damit die Leiche Admiral Tings und diejenigen Marineoffiziere nach China zurückzubringen, die sich verpflichtet hatten, nicht mehr am Krieg gegen Japan teilzunehmen. Schließlich besetzten die Japaner nach einem Bombardement am

23. März 1895 auch noch die Pescadores-Inseln, deren etwa 2500 Mann starke chinesische Garnison den Kampf drei Tage später einstellte. Im Frieden von Shimonoseki am 17. April erhielten die Japaner Formosa, die Pescadores, 200 Millionen Taels sowie den südlichen Teil der Provinz Fengtien mit Port Arthur. Peking mußte die »Unabhängigkeit« von Korea anerkennen, das dann 1910 von Japan annektiert wurde.

Hätte China den Krieg gegen Japan gewonnen, so wäre es wohl nie zum Russisch-Japanischen Krieg von 1904/1905, zur japanischen Ausdehnung im Pazifik als Folge des Ersten Weltkriegs, zur Entwicklung der japanischen Seemacht und zur Beteiligung Japans am Zweiten Weltkrieg auf seiten der Achse und damit zum Zusammenbruch der westlichen Kolonialreiche in Asien gekommen. Vermutlich hätte es auch keinen Boxer-Aufstand, keinen Sturz der Mandschu-Dynastie und keinen Bürgerkrieg in China gegeben, aus welchem die Kommunisten dank der politischen Dummheit der Amerikaner als Sieger hervorgehen und dabei schätzungsweise 38 Millionen Menschen umbringen konnten.

Trotz der Niederlage war China in der Lage, in den kommenden Jahren mit dem Kauf und Bau von Kriegsschiffen fortzufahren. Organisatorisch zog Peking aus dem verlorenen Krieg keine richtigen Schlüsse. Der »Marinerat« wurde zwar aufgelöst, aber die verschiedenen Flotten blieben bestehen. Die Peiyang-Flotte setzte sich 1898 schon wieder aus dreizehn Schiffen, die Nanyang-Flotte aus deren fünfzehn zusammen, und insgesamt waren neun in Deutschland und England gebaute Kreuzer vorhanden.

Unglücklicherweise sollte das Kaiserreich noch einmal mehr in einen blutigen Konflikt mit den Westmächten verwickelt werden, den sogenannten Boxer-Aufstand. Die »Boxer« waren eine fremdenfeindliche Sekte, die heimlich von einem Teil des Hofes unterstützt wurde und eine Renovation im traditionellen Sinne Chinas herbeiführen wollte. Die Boxer protestierten auch dagegen, daß sich Rußland von Peking 1898 die Liaotung-Halbinsel mit Port Arthur als »Pachtgebiet« für 25 Jahre abtreten ließ[54], Frankreich einseitige »Grenzkorrekturen« im Gebiet zwischen Annam und China vornahm und das Deutsche Reich die Ermordung von zwei Missionaren zum Vorwand nahm, um von China die »Pachtung« von Kiautschou zu erpressen, worauf sich Frankreich 1898 unter ähnlichen Bedingungen Kuangchouwan und England Weihaiwei aneigneten. Die Boxer bekämpften auch den technischen Fortschritt, die christlichen Religionen und ganz allgemein den westlichen Einfluß und begingen zahlreiche Morde[55]. Im Sommer 1900 belagerten die Boxer die Gesandtschaften in Peking sowie die isolierte katholische Kathedrale in Peitang, in welcher sich zahlreiche chinesische Christen verteidigten. Schwache Abteilungen der Westmächte, Rußlands, der USA und Japans hielten Tientsin und versuchten nach Peking durchzubrechen, was zu schweren Gefechten mit den Boxern und Teilen der regulären chinesischen Armee führte. Die Alliierten beschlossen am 17. Juni 1900, sich einmal mehr der vier Taku-Forts zu bemächtigen, die in den letzten vierzig Jahren wieder rekonstruiert und verstärkt worden waren. Dort lagen zur Überholung auch vier neue chinesische Torpedoboote, die vorübergehend in die Hände der Boxer gefallen waren, nachdem diese den Flottillenchef Yao Ming-chueh ermordet hatten.

Von den alliierten Schiffen konnten nur einige kleinere Einheiten die Barre vor Taku passieren, insgesamt zwei britische Zerstörer und ein Kanonenboot sowie je ein deutsches, französisches, japanisches und amerikanisches Kanonenboot, von welchen sich die beiden letzteren nicht am Kampf beteiligten. Die übrigen Schiffe waren dabei ihre Feuerstellungen einzunehmen, als die Chinesen gegen 01.00 h des 17. Juni, eine Stunde vor Ablauf des alliierten Ultimatums, überraschend das Feuer eröffneten. Während die sechs Kanonenboote *Algerine, Iltis, Lion, Koreec, Giljak* und *Bobr* das

Artillerieduell mit den Forts aufnahmen, liefen die beiden Zerstörer *Fame* und *Whitting* mit je einem Beiboot im Schlepp flußaufwärts bis zur Marinewerft und kaperten mit Hilfe von zwei zivilen Schleppern überraschend und ohne eigene Verluste die vier neuen chinesischen Torpedoboote *Hai Lung, Hai Ching, Hai Nin* und *Hai Hoha*[56], deren Besatzungen sich zum Teil an Land flüchteten. Die chinesischen Boote hatten Torpedos ohne Gefechtsköpfe in den Lancierrohren. Der Zerstörer *Whitting* wurde von einer Granate getroffen, die einen Kessel beschädigte, jedoch mangels Zünder nicht explodierte . . . In der Folge erhielten England, Deutschland, Frankreich und Rußland je eines dieser in Deutschland gebauten Torpedoboote als gute Prise, die in den drei erstgenannten Flotten den Namen *Taku* führten, während die Russen das ihre *Lejtenant Burakov* tauften, welches sich dann 1904 als schnellstes Torpedoboot des Port Arthur-Geschwaders erweisen sollte.

Nach sechsstündigem Feuerkampf, in dem die Kanonenboote *Giljak* und *Iltis* die Hauptlast trugen und in dessen Verlauf zwei große chinesische Munitionslager in die Luft flogen, konnten die Forts von insgesamt 904 Mann Landungstruppen der alliierten Kriegsschiffe bei einem Verlust von 172 Mann gestürmt werden. Die Chinesen verloren etwa tausend Tote und allein im Nordwest-Fort 49 zum Teil moderne Geschütze. *HMS Algerine* verfeuerte 1152 102-mm-Granaten und 422 76-mm-Granaten, 1336 MG-Patronen, 6800 Gewehrpatronen und 2814 Pistolenpatronen, was zeigt, wie gering die Feuerdistanzen waren. Unter den Marineoffizieren, die sich hier und beim Entsatz von Peking auszeichneten, befanden sich u. a. die späteren britischen Admirale J. R. Jellicoe, D. Beatty, R. Keyes und C. Craddock sowie der spätere deutsche Admiral von Usedom. Den britischen Seeleuten, die die vier chinesischen Torpedoboote kaperten, wurde das Prisengeld mit der etwas schäbigen Begründung verweigert, es habe kein Kriegszustand zwischen England und China geherrscht.

Mit dem Fall der Taku-Forts waren die Voraussetzungen für den endgültigen Entsatz der belagerten Gesandtschaften in Peking und für die Niederwerfung des Boxeraufstandes geschaffen. Einmal mehr erhielt der Hof in Peking eine falsche Siegesmeldung und ließ sich daraufhin zu einer Art »Kriegserklärung an die westliche Welt« hinreißen. Als die belagerten Gesandtschaften in Peking nach 55 Tagen entsetzt werden konnten, war China wieder der Verlierer.

Die Kaiserinwitwe mußte, wie schon 1860, aus Peking fliehen und die alliierten Bedingungen annehmen: Hinrichtung der Schuldigen, Zerstörung der Taku-Forts, Entschädigung in einer Höhe von 67,5 Millionen Pfund[57] sowie zahlreiche andere Maßnahmen. Wie bereits bei früheren Gelegenheiten hatten sich die chinesischen Kriegsschiffe nicht am Kampf gegen die fremden Mächte beteiligt. Obwohl § 6 des Friedensvertrags den Import von Waffen verbot, bestellte China weiterhin Kriegsschiffe im Ausland.

Allmählich unternahmen chinesische Kriegsschiffe auch einige Auslandsreisen. Weitere seemännische Erfahrungen gewann man aus den Überführungsfahrten jener Schiffe, die auf fremden Werften gebaut worden waren. Es entstanden auch neue Marineschulen, und Kadetten wurden zur Ausbildung bei fremden Flotten (England, Japan) abkommandiert. Zur Krönung von König Georg V. ging der Kreuzer *Hai Chi* nach England, wo er an der großen Flottenparade vor Spithead teilnahm, besuchte anschließend Havanna und New York und kehrte nach dreizehn Monaten und einer Dampfstrecke von 30 850 Seemeilen nach China zurück.

Die chinesische Flotte erlitt in den rund fünfzig Jahren ihrer Existenz als moderne Marine, d. h. von der Einführung des Dampfantriebs 1861 bis zur Ausrufung der Republik 1911, auch eine Anzahl Verluste durch Unfälle, die aber nicht über den Umfang der damals üblichen Abgänge hinausgingen.

Rückblickend darf man wohl sagen, daß die chinesische Flotte zwar zwischen etwa 1830 und 1900 große Opfer im Kampf mit den »fremden Teufeln« brachte, aber nie vollständig und überall eingesetzt wurde. Das war sicher ein Fehler, rettete aber andererseits in jedem Konflikt einige Schiffe und viele Mannschaften, die sonst ebenfalls und wohl sinnlos geopfert worden wären.
Chinas Marine bezahlte die Rechnung für die von der konfuzianischen Religion diktierte überhebliche Weltanschauung des Kaiserreichs und seiner Herrscher, die alle Fremden verachteten und ihnen mißtrauten, sich selbst aber überschätzten. Die Manie des Pekinger Hofs, fremde Gesandtschaften grundsätzlich nur als Überbringer von Huldigungsgeschenken von Vasallen betrachten und behandeln zu wollen, war zumindest für die damaligen Großmächte England, Frankreich und Rußland unannehmbar.
Der Westen wiederum glaubte an die moralische Überlegenheit seiner christlichen Religionen und an einen völlig liberalen, ja geradezu gesetzlich verbrieften freien Handel, der auch Waffen, Alkohol und Opium einschloß, und bestand darauf, diese Grundsätze dem widerstrebenden Reich der Mitte nötigenfalls mit Gewalt aufzuzwingen. Weder moralisch noch juristisch kann China das Recht abgesprochen werden, zu entscheiden, mit welchen Staaten und unter welchen Bedingungen es diplomatische, kulturelle und wirtschaftliche Beziehungen pflegen wollte. Für diese »isolationistische« Einstellung brachte der Westen kein Verständnis auf. Darin lag die Ursache der ersten Konflikte. Nachdem China einmal mit Gewalt dem westlichen Handel und Einfluß geöffnet worden war, erschien es Europäern und Amerikanern schwierig, sich dem oft barbarischen und komplizierten chinesischen Verwaltungs- und Justizsystem zu unterwerfen, so daß die Schaffung von ausländischen exterritorialen Konzessionen in allen wichtigeren Städten die logische Folge dieser Situation bildete. Unter der Mandschu-Dynastie blickte China innerlich immer noch zurück, und diese reaktionäre Einstellung bildete keine günstige Voraussetzung für die Schaffung einer schlagkräftigen Flotte, selbst wenn diese nun zum Teil bereits aus modernen, im Ausland gekauften Schiffen bestand. Eine Flotte braucht nämlich nicht nur Schiffe, sondern vor allem auch eine Politik und Doktrin, die diese Schiffe richtig zum diplomatischen und kriegerischen Einsatz bringt.

Vom Sturz der Mandschu-Dynastie 1911 bis zum fünften Krieg mit Japan 1937

Die Periode 1911–1945 bildet einen absoluten Tiefpunkt in der Geschichte und Seegeltung Chinas. Eine der letzten Maßnahmen der kaiserlichen Regierung betraf zwar noch die Schaffung eines Marineministeriums (Kai-Kiun-Pou) am 4. Dezember 1910, konnte aber die massive Teilnahme der Marine am Aufstand gegen die Mandschus im Oktober 1911 in Wuchang, Hankou und Nanking nicht verhindern. Mit der Ausrufung der Republik am 12. Februar 1912 fingen auch die Bürgerkriege und die Herrschaft der »warlords« an, die beinahe alle Energien des Landes für die zahlenmäßige Verstärkung der Landstreitkräfte beanspruchten.
Kapitän Huang Chung-ying ging mit dem Kreuzer *Hai Chou* zu den Rebellen über

und wurde dafür mit dem Oberkommando über die republikanische Flotte betraut, der sich auf dem Yangtse *Hai Yung, Hai Shen* und *Hue* anschlossen, die von Kiukiang nach Hankou dampften, während *Hai Chou, Kiang Chen* und *Hu Chuen* in östlicher Richtung fuhren. Insgesamt schlossen sich 13 Kriegsschiffe sofort der Revolution an, darunter auch *Fei Ying, Kiang Tsu* und das in Shanghai liegende Schulschiff *Tung Tsi.* Drei der aufständischen Kriegsschiffe beschossen Szetzeshan am Unterlauf des Yangtsekiang. Huang Chung-ying wurde später Admiral und erster Marineminister der Republik China. Der in den USA im Bau befindliche Kreuzer *Fei Yung* wurde unfertig 1914 an Griechenland verkauft, eine Bestellung von einem 4900-ts- und drei 1860-ts-Kreuzern sowie einem 400-ts-Torpedoboot *(Lung Tuan)* in Österreich-Ungarn kam infolge des Kriegsausbruchs 1914 nicht mehr zur Durchführung respektive Ablieferung.

Obwohl noch im Jahre 1912 ein Admiralstab geschaffen wurde und der in den USA ausgebildete Admiral Tsai Ting-k'an als Berater des Staatspräsidenten Yüan Shih-kai wirkte, wiesen die Flottenbauprogramme der nächsten 25 Jahre einen vorwiegend illusorischen Charakter auf. So erwähnt ein Vorschlag aus dem Jahre 1914 »einige« Panzerkreuzer, 60 (!) U-Boote[58] und eine unbestimmte Anzahl von nicht näher spezifizierten Kanonenbooten. Etwas präziser war schon ein Programm, das Admiral San Chin-shu 1921 mit Genehmigung des Marineministers entwarf und das im Verlauf der nächsten sechs Jahre den Bau von vier Kreuzern 1. Klasse, vier Kreuzern 2. Klasse, sechs Kreuzern 3. Klasse, zehn Zerstörern, zehn U-Booten und zwei Kanonenbooten vorsah. Wäre dieses Programm realisiert worden, so hätte China über den Kern einer durchaus ernst zu nehmenden Flotte verfügt, die zwar nicht eine Seeschlacht mit den Japanern, Briten oder Amerikanern annehmen durfte, aber wenigstens doch die in der Nähe der chinesischen Küste verlaufenden Seeverbindungen eines Gegners stören konnte. Tatsächlich wurden dann bis 1937 nur zwei Kreuzer 3. Klasse[59], zwölf seegehende Kanonenboote[60], zehn Wachtboote[61] und einige Flußkanonenboote[62] vorwiegend auf chinesischen Werften gebaut und insgesamt 21 bis 23 Motortorpedoboote[63] im Ausland gekauft.

Infolge der verworrenen innenpolitischen Situation unterstanden die schwachen vorhandenen Seestreitkräfte oft weniger der chinesischen Zentralregierung als vielmehr einzelnen »warlords« und Provinzregierungen, wobei in der Marine der Einfluß der sogenannten »Fukien-Clique« mit Admiral Tu Shih-kuei besonders stark war. Erst im Jahre 1929 konnte General Chiang Kai-shek eine Verordnung erlassen, die wenigstens theoretisch alle Kriegsschiffe der Autorität der Nankinger Zentralregierung unterstellte und zur Führung der gleichen Flagge aufforderte[64]. Gleichzeitig wurde England um die Entsendung einer Marinemission gebeten, die ihre Tätigkeit 1930 aufnahm, sich jedoch vorwiegend um Äußerlichkeiten kümmerte und keine neue Doktrin für die Verwendung und den Aufbau einer chinesischen Flotte formulierte[65]. Aufgrund ihres Schiffsbestandes konnte diese Flotte bestenfalls als eine Küstenwache eingestuft werden, die fallweise die bürgerkriegsähnlichen Operationen der Zentralregierung unterstützen oder auch stören konnte, jedoch nicht fähig war, Chinas Interessen gegen ausländische Übergriffe zu verteidigen.

1931/1932 belief sich die Personalstärke der chinesischen Kriegsmarine auf insgesamt 15 581 Mann, darunter 2604 Offiziere. Sie war damit zahlenmäßig stärker als die deutsche Reichsmarine im Rahmen des Versailler Vertrags. Daneben gab es noch eine Art von Küstenwache mit 1124 Offizieren und 18 116 Unteroffizieren und Mannschaften (insgesamt 19 240 Mann), die zumindest militärisch bewaffnet, organisiert und ausgebildet war, jedoch über keine eigentlichen Kampfschiffe verfügte[66]. Als Flottenstützpunkte dienten Kiangnan bei Shanghai, Taku bei Tientsin, Whampoa

nahe Canton sowie Fuchou, wo insgesamt zehn Trockendocks, fünf Schwimmdocks und ein Slip zur Verfügung standen[67].
Die Gesamttonnage der chinesischen Kriegsmarine wurde am 1. Januar 1933 auf 32 540 Tonnen Kriegsschiffe, die unter die Bestimmungen der diesbezüglichen Beschränkungsvorschläge des Völkerbundes fielen (Kreuzer und große Torpedoboote), und 37 056 Tonnen (Kanonenboote, kleine Torpedoboote, Hilfsschiffe), die diese Bedingungen nicht erfüllten, berechnet. Mit knapp 70 000 ts Tonnage rangierte China damals etwa an 15. Stelle unter den Seemächten vor Dänemark, Norwegen, Finnland und den meisten exotischen Staaten mit Ausnahme von Argentinien, Brasilien und Chile. Da jedoch die chinesischen Kreuzer und »großen« Torpedoboote weitgehend veraltet waren, stand die chinesische Marine in bezug auf ihre Kampfkraft tatsächlich auf der Stufe etwa von Mexico, Rumänien, den Baltischen Staaten oder Jugoslawien.
Was die Tätigkeit und Einsätze sowie Verluste der chinesischen Marine zwischen 1912 und 1937 anbelangt, so verdienen folgende Ereignisse erwähnt zu werden:
China erklärte Deutschland am 20. März 1917 auf Betreiben der Alliierten den Krieg und beschlagnahmte bei dieser Gelegenheit die seit dem 18. August 1914 aufgelegten deutschen Flußkanonenboote *Vaterland* und *Otter*, die sich in Nanking befanden, zum Schein an eine deutsche Firma verkauft worden waren und nun von den Chinesen als *Li Sui* und *Li Chieh* in Dienst gestellt wurden[68]. Das in Canton aufgelegte Kanonenboot *Tsingtau* konnte von seiner Restbesatzung am 21. März 1917 zerstört werden.
Im Jahre 1919 kam es auf den Flüssen Amur und Ussuri infolge des in Rußland tobenden Bürgerkrieges zu verschiedenen Zwischenfällen mit russischen »Banditen«, was China bewog, sich mit dem Kreuzer *Hai Yung* an der alliierten Intervention in Vladivostok zu beteiligen und seine Flußstreitkräfte auf dem Sungari zu verstärken, was die zaristische Regierung bisher stets unter Berufung auf die »ungleichen« Verträge verhindert hatte.
Im Sommer 1919 gingen die Kanonenboote *Li Sui, Li Chieh* und *Chiang Heng* der Chiankiang-Flottille der 2. Flotte im Schlepp der Transportdampfer *Ching An* und *Li Ch'uan* zunächst nach dem De-Castre-Golf und erreichten schließlich trotz der Proteste der lokalen russischen Behörden die Amurmündung. *Ching An* kehrte von hier nach Shanghai zurück, während *Li Ch'uan* die *Li Sui* und *Li Chieh* amuraufwärts bis zur Sungarimündung schleppen und *Chian Heng* aus eigener Kraft folgen wollte. Da die Schiffe jedoch unterwegs von »roten« und »weißen« Russen beschossen wurden, mußten sie nach Nikolaevsk zurückkehren, um dort zu überwintern.
Hier änderte sich nunmehr die politische Situation und die Sowjets gewannen die Oberhand, worauf es im März 1920 zu schweren Zwischenfällen mit den Japanern kam, die Hunderte von Opfern forderten[69]. Die chinesischen Besatzungen sympathisierten mit den Bolschewisten und beteiligten sich an der Beschießung japanischer Stellungen, was scharfe Proteste Tokios auslöste, so daß sich die chinesische Regierung im September des gleichen Jahres gezwungen sah, Japan eine Entschädigung von 30 000 Yüan zu bezahlen. Die den Russen von den Chinesen spontan bezeigte Solidarität hatte jedoch andererseits zur Folge, daß die kommunistischen Behörden in Čita im Oktober 1920 die Weiterfahrt der chinesischen Kriegsschiffe unter der Bedingung erlaubten, daß diese den Sungarifluß nicht mehr verlassen dürften. Der Versuch des Transporters *Li Ch'uan*, nach Shanghai zurückzukehren, wurde von den Russen vereitelt, das Schiff mußte zusammen mit den drei Kanonenbooten auf dem Sungari verbleiben. Die Chinesen beschlagnahmten daraufhin auf dem Sungari den russischen Dampfer *Tung Sheng* und stellten ihn unter dem Namen *Li Chi* als Kanonenboot in Dienst[70]. Sie erwarben weitere vier russischen Kaufleuten gehörende Dampfer, die als *Chiang Pien, Chiang Tai, Chiang An* und *Chiang Tung* ebenfalls als Kanonenboote

dienten. Dieser nunmehr Ki-Hei-Flußverteidigungsflottille genannte Verband umfaßte schließlich zehn Schiffe, benutzte Charbin als Hauptstützpunkt und unterstand dem Kommando von Wang Ch'ung-wen, der seinerseits zu den Anhängern des »warlords« Chang Tso-lin gehörte, welcher damals die Mandschurei und große Teile Nordchinas kontrollierte.

Im eigentlichen China beherrschten zwar die USA, England, Frankreich und Italien mit ihren Seestreitkräften und Flußkanonenbooten die Küsten und größeren Flüsse des Landes, griffen aber nicht direkt in die Kämpfe zwischen den »warlords« und der Zentralregierung ein. Die Sowjetunion versuchte durch Propaganda und Waffenlieferungen sowie auf dem Umweg über kommunistische Militärberater[71] Einfluß zu gewinnen und hatte damit anfänglich auch Erfolg. Zur See blieb der sowjetische Einfluß allerdings sehr gering, da die Russen bei der Einnahme von Vladivostok im Herbst 1922 kaum noch brauchbare Kriegsschiffe vorfanden und deshalb zunächst überhaupt auf den Aufbau einer fernöstlichen Flotte verzichteten[72]. Sie begnügten sich damit, 1924 aus Europa die bewaffnete Yacht *Vorovskij* als Fischereischutzschiff in den Pazifik zu entsenden, die bei dieser Gelegenheit Canton anlief.

Chinesische Kriegsschiffe beteiligten sich auch an den Bürgerkriegen der »warlords«, die mit oft wechselnden Fronten immer wieder ausbrachen. Chronologisch verdienen folgende Operationen Erwähnung:

Präsident Yüan Shih-kai, vormals General der Mandschus, erklärte sich Ende 1915 selbst zum Kaiser von China, worauf die Republikaner um Sun Yat-sen Truppen und Kriegsschiffe gegen ihn in Bewegung setzten. Dazu gehörten u. a. der Kreuzer *Çhao Ho* in Shanghai, dessen Besatzung sich, von Chiang Kai-shek beeinflußt, gegen den Usurpator erhob, wobei zehn Kadetten den Tod fanden. Yüan Shih-kai dankte zwar als Kaiser am 22. März 1916 wieder ab und verstarb am 6. Juni des gleichen Jahres, doch beruhigte sich die innenpolitische Lage nicht. Am 25. Juni 1916 erhob sich die Marine in Shanghai und verlangte die Wiederherstellung der provisorischen republikanischen Verfassung. Schließlich führte der Marineminister Cheng Pi-kuang im Juli 1917 elf Kriegsschiffe von Shanghai nach Canton, wo er sich Dr. Sun Yat-sen zur Verfügung stellte. Es handelte sich dabei um die Kreuzer *Hai Chi, Hai Shen* und *Chao Ho* und die Kanonenboote *Fei Ying, Yü Chang, Fu An, Wu Fen, Yung Feng, Yung Chiang* und *Tsu Yü* sowie das Torpedoboot *Tung An*, denen sich später noch einige andere Schiffe anschlossen. Im Jahre 1918 entstand in Fuchou ein Baubüro für Flugzeuge und U-Boote, und 1919 wurde das erste in China gebaute Marineflugzeug »Chia-l« abgeliefert. Die Kiangnan-Werft baute seit 1918 vier 10 000 BRT große Handelsschiffe für die USA, die allerdings erst 1921 fertig wurden.

Im Juni 1922 erhob sich der Befehlshaber der Truppen der Provinz Kwangtung, General Chen Chiung-ming, gegen Dr. Sun Yat-sen, der sich mit knapper Not zuerst auf das Torpedoboot *Tsu Yü* und dann am 23. Juni auf das Kanonenboot *Yung Feng* bei Whampoa retten konnte, wo General Chiang Kai-shek am 29. Juni zu ihm stieß. In der Folge kämpfte das Kanonenboot 56 Tage lang gegen die aufständischen Truppen an Land und bildete das Ziel zahlreicher Angriffe mit Artillerie und Treibminen. Nach Erschöpfung der Munitions- und Lebensmittelvorräte gelang es Dr. Sun Yat-sen und Chiang Kai-shek, an Bord eines britischen Kriegsschiffes Hongkong und von dort als Passagiere eines sowjetischen Handelsschiffes Shanghai zu erreichen. Dank der Unterstützung durch die Kreuzer *Hai Chi* und *Hai Shen* sowie die Kanonenboote *Yung Shiang, Yü Chang, Tung An, Kuang Yü* und *Pao Pi* konnte der Aufstand schließlich niedergeworfen werden.

Die Marine spielte auch während der sogenannten ersten Nord-Expedition eine gewisse Rolle. Am 1. Oktober 1922 eroberten die Truppen der Zentralregierung, von

der Marine unterstützt, Fuchou, worauf die Truppen des »warlords« Li Hou-chi kapitulierten. Zur Belohnung für die bezeugte Loyalität wurde der Marine ein zusätzlicher Monatssold ausbezahlt . . .

Im Jahre 1924 unternahm Chiang Kai-shek eine Strafexpedition in Kwangtung, wobei am 16. April das Kanonenboot *Yung Feng* in *Chung Shan* umbenannt und die Marineschule für Infanterie-, Geschütz- und Torpedoausbildung in Nanking aufgelöst wurde. Dagegen gab es bereits seit 1922 eine Marine-Infanterie, und im Januar 1926 wurden Tungsha (Pratas-Inseln) und Haisha (Paracel-Inseln) offiziell der Verwaltung durch das chinesische Marineministerium unterstellt.
Dr. Sun Yat-sen verstarb am 12. März 1925 und erhielt in der Folge am Abhang des »Purpur- und Goldhügels« in Nanking ein grandioses Grabmal aus Marmor, das laut schwer kontrollierbaren Aussagen zum Teil mit Geldern finanziert wurde, die eigentlich für den Ausbau der chinesischen Flotte bestimmt waren . . .
Anfang 1926 sah sich General Chiang Kai-shek gezwungen, gegen gewisse kommunistische Elemente in Canton vorzugehen, an deren Spitze Li Chih-lung, der Kommandant des Kanonenbootes *Chung Shan* (ex *Feng Yung*), stand[73], der zusammen mit einigen sowjetischen Beratern vorübergehend verhaftet wurde.
Im August 1926 löste General Chiang Kai-shek seine erste »Nördliche Strafexpedition« gegen den »warlord« Wu Pei-fu aus, die schnell und erfolgreich verlief. Bei der vergeblichen Verteidigung von Wuchang setzte Wu Pei-fu auch einige seiner Kanonenboote ein[74]. Chiang Kai-shek wandte sich nunmehr gegen einen anderen »warlord«, Sun Chuan-fang, der ebenfalls schwere Niederlagen erlitt, worauf nach dem Fall der Provinz Chekiang auch dessen Marinechef, Admiral Yang Shu-chuang zu den Nationalisten überging und zum Dank dafür zum Marineminister ernannt wurde. Er befahl den in Amoy, Wusung und Ningpo liegenden Kriegsschiffen, die Kuomintangflagge zu setzen, und sandte drei Kriegsschiffe von Shanghai nach Kiukiang.
Am 2. Dezember 1926 verließ die gesamte 2. Flotte Shanghai und ging zur Zentralregierung über, womit günstige Voraussetzungen für den kommenden zweiten nördlichen Feldzug geschaffen waren. Am 10. März 1927 liefen drei weitere Schiffe der nordchinesischen »warlords«, *Tsu Yu, Tsu Chien* und *Tsu Tung* in Kiukiang zu den Nationalisten über, und als der Flotte Chiang Kai-sheks der Einbruch in den Yangtse gelang, vielen ihr die Kriegsschiffe *Tai An, Chün Ho, Tse Tien, Chüeh Chiang, Jung Shu* und *Tsu Chen* kampflos in die Hände. Chiang Kai-shek fuhr an Bord der *Tsu Tung* auf dem Flußweg am 23. März 1927 von Kiukiang nach Nanking, nachdem auch Shanghai und Wusung mit Hilfe der Flotte schon am 22. und 23. März erobert worden waren.
Während sich General Chiang Kai-shek an Bord der *Tsu Tung* auf der Fahrt nach Nanking befand, veranstalteten kommunistische Elemente der nationalistischen Armee unter Lin Tsu-han ein Blutbad unter den Ausländern, so daß die Kanonenboote der Westmächte eingreifen mußten[75]. Chiang beschloß daraufhin gleich nach Shanghai zu fahren, wo er am 26. März eintraf. In der Folge unternahm er eine blutige Strafaktion gegen die Truppen des VI. Armeekorps, welche die Verantwortung für die Vorkommnisse in Nanking trugen, und ging am 12. April 1927 auch gegen die Kommunisten in Shanghai vor, womit der Bruch zwischen dem Kuomintang und den Kommunisten vollzogen war. Nun kam es am 1. Juli zu einer Spaltung des Kuomintang zwischen Chiang Kai-shek und Wang Ching-wei, was eine neue Bügerkriegskonstellation herbeiführte.
Typisch für die chinesische »Seekriegführung« in dieser Periode des »Warlordismus« ist ein Funkspruch, der vom Kreuzer *Hai Chi*, dem größten und stärksten Kriegsschiff

der Flotte, am 18. Mai 1927 ausging. Dieses Schiff gehörte damals zur Nordflotte, die von den Schiffen der Kuomintang-Regierung bedrängt wurde. Ein erstes Gefecht fand am 27. März nahe den Wusung-Forts in der Mündung des Yangtsekiang statt. Im besagten Funkspruch forderte die *Hai Chi* ihre Gegner, nämlich die nationalistischen Kriegsschiffe *Hai Yung, Ying Suei, Hai Chou, Tung Chi, Yung Chien, Yung Fung* und *Kiang Nan*, auf, sich nicht länger flußaufwärts zu verstecken, sondern sich zum Kampf «für die Union« der Flotte zu stellen. Der Funkspruch mußte übrigens in englischer Sprache aufgesetzt werden, da dieses Idiom von vielen in England ausgebildeten chinesischen Marineoffizieren verstanden wurde, während eine sprachliche Verständigung auf chinesisch zwischen Nord- und Südchinesen oft auf Schwierigkeiten stieß. Das chinesische Marinecodebuch bestand denn auch aus einer großen Zahl von Nummern, die jeweils ein Schriftzeichen betrafen, das zwar für ganz China identisch war, jedoch jeweils in den entsprechenden Dialekt übersetzt werden mußte.

Als Chiang Kai-shek seine Offensive im Sommer 1927 fortsetzen wollte, erlitt er einige schwere Rückschläge und mußte sich auf den Yangtse zurückziehen. Am 12. August trat er von allen seinen Ämtern zurück, ein Manöver, das er des öfteren und mit Erfolg anwandte.
Am 31. August fand bei Lungtan eine große Schlacht der Truppen der Zentralregierung gegen die Verbände Sun Chuan-fangs statt, die mit Hilfe der Marine völlig geschlagen wurden und 40 000 Gefangene verloren. Die nationalistischen Kiegsschiffe *Tsu You, Tsu Tung, Tsu Chien, Tung Tsi, Lien Chien, Yung Chien* und *Hai Yung* schnitten die gegnerischen Truppen von ihren rückwärtigen Verbindungen auf dem Yangtse ab, worauf die Marine von der Zentralregierung am 6. September öffentlich mit Lob bedacht wurde[76].
Im Oktober 1927 rebellierte Tang Sheng-chih in Hankou gegen die Nankinger Regierung, was diese zu einem kurzen Westfeldzug zwang, wobei die 1. Flotte die Regierungstruppen unterstützte. Wuhu fiel am 19. Oktober, und das gegnersiche Kanonenboot *Kiang Shun* sowie ein kleines Motorschiff wurden am 20. bei Tikang gekapert. Obwohl der Gegner auch bewaffnete Schiffe einsetzte, erlitt er am 22. Oktober bei Tuchiao eine weitere Niederlage, und am 23. erbeuteten die Nationalisten dreizehn Schlepper bei Tatung. Anking fiel schon am 25., Kiukiang am 26., und am 12. November erzwang das Kanonenboot *Yung Chien* die Kapitulation von Huangchou. Hankou wurde am 14. November eingenommen und schließlich der Widerstand des Gegners in ganz Hunan gebrochen, wobei 28 Kriegsschiffe der Zentralregierung in die Hände fielen.
Bereits am 20. Dezember 1927 übernahm Chiang Kai-shek auf Bitten der maßgebenden Elemente des Kuomintang wieder die militärische und politische Führung Chinas und brach als erste Maßnahme die diplomatischen Beziehungen zur Sowjetunion ab. Ein kommunistischer Aufstand in Canton wurde mit Hilfe der Marine niedergeschlagen und am 7. April 1928 die Offensive gegen den »warlord« Chang Tso-lin wieder aufgenommen, die am 5. Juli mit der Einnahme von Peking und dem Tod Chang Tso-lins als Folge eines japanischen Bombenanschlags endete. Sein Sohn, Chang Hsüliang, beeilte sich, die Oberhoheit der Nationalregierung anzuerkennen, womit China seit 1912 erstmals wieder geeint schien.
Chiang Kai-shek präsidierte beim Stapellauf des Wachbootes *Hsien Ning* in der Shanghaier Kiangnan-Werft und bezeichnete dies als den Beginn des Aufbaus einer starken Flotte, und im Januar 1929 wurde das Kanonenboot *Yung Sui* zu Wasser gelassen. Nachdem die 2. Flotte im Zusammenwirken mit dem Heer Wuhan zurückerobert und die drei Verteidigungslinien der Kuangsitruppen bei Haohsüeh durchbro-

chen worden waren, kapitulierten diese am 13. April 1929. Als auch noch die sechs Einheiten des Schulschiffgeschwaders aus Shanghai in Kwangtung eintrafen und Swatow und Chaochou befreit werden konnten, brach die Rebellion in Kwangtung und Kuangsi im Mai zusammen.
Die Zentralregierung schuf wieder einmal ein Marineministerium, zu dessen Chef am 12. April 1929 Yang Shu-chuang ernannt wurde. In Amoy entstand ein »Amt der Marineflieger«, während bei der Kiangnan-Werft das Kanonenboot *Min Chuan* vom Stapel lief.
Hsieng Nin und *Wei Sheng* unterstützten unterdessen die Armee bei der Unterdrükkung von Rebellen in der Provinz Hupei, während *Hai Yung* und *Tung Tsi* meuternde Truppen in der Provinz Anhui bekämpften. In den verschiedenen Feldzügen gegen die Kommunisten spielte die Marine nur eine geringe Rolle, weil sich Maos Banden möglichst im Landesinnern und fern der großen Flüsse aufhielten. Im Oktober 1929 fuhr Chiang Kai-shek mit *Yung Sui* und *Tsu Yu* von Nanking nach Hankou, um von dort aus den Feldzug gegen die Kommunisten zu führen.

Die Sowjets mischten sich jedoch nicht nur unter Einschaltung der KPCh in die inneren Verhältnisse Chinas ein, sondern scheuten auch nicht vor bewaffneten Angriffen von außen her zurück. Um ihre kapitalistisch-kolonialistischen Privilegien aus der Zarenzeit zu bewahren[77], bekämpften sie chinesische Versuche, die Verwaltung der durch die Mandschurei führenden Ostchinesischen Eisenbahn zu nationalisieren. Die Sowjets antworteten zunächst mit der Beschlagnahme von neun chinesischen Flußdampfern auf den Flüssen Amur, Ussuri und Sungari, deren 1190 Passagiere und Mannschaften zudem in Chabarovsk gefangengesetzt wurden. Als diese Maßnahmen sowie Angriffe der Roten Armee im August gegen mandschurische Grenzstädte nicht genügten, um den »jungen Marschall« Chang Hsü-liang zum Nachgeben zu bewegen, löste die sowjetische Amurflottille am 12. Oktober 1929 eine »Strafexpedition« gegen die chinesische Sungariflottille aus, nachdem diese bereits vorher das Ziel verschiedener sowjetischer Übergriffe gebildet hatte[78]. Vier Monitore, vier Kanonenboote, drei Panzermotorboote, ein Minenleger und zwei Minensucher[79] unter dem Kommando von J. I. Ozolin griffen mit Unterstützung von 18 Flugzeugen die viel schwächere chinesische Flottille im Morgengrauen an und kämpften diese in einem etwa zweistündigen Artilleriekampf nieder, wobei wenigstens sechs der zwölf chinesischen Einheiten[80] sanken oder sich schwer beschädigt zurückziehen mußten. Daraufhin unternahmen die Russen bei Mogoncho nahe der verminten Sungarieinmündung einen ersten Landungsversuch mit 500 Infanteristen, der von den Chinesen, wenn auch unter schweren eigenen Verlusten, abgewiesen werden konnte. Die Russen verlegten nunmehr die Landung 5 Kilometer flußabwärts und setzten hier etwa 2000 Mann ihrer 2. Schützendivision sowie 1000 Kavalleristen mit 20 Geschützen und 40 schweren MG an Land, die die Chinesen dann nach hartem Kampf zum Rückzug zwingen konnten. Die noch fahrbereiten chinesischen Schiffe zogen sich gegen 11.00 Uhr auf dem Sungari aufwärts zurück, während die chinesischen Landeinheiten Lahasusu erst am 13. Oktober um 08.45 Uhr räumten, das dann gegen 15.00 Uhr des gleichen Tags von der Roten Armee besetzt wurde. Hier kaperten die Sowjets den Transporter »18« sowie neun Schleppkähne, wovon zwei mit Munition und Brennstoff beladen waren, und sammelten auf dem Gefechtsfeld ein 152-mm-Geschütz und 6 Feldkanonen sowie vier MG und 346 Gewehren ein, die zusammen mit 172 eingesargten Leichen gefallener Sowjetsoldaten ans eigene Ufer gebracht wurden.
Die Chinesen, die die Sungarieinmündung mit etwa 300 Marineinfanteristen, vier Bataillonen Infanterie und wenig Artillerie verteidigt hatten, beklagten den Verlust von

964 Toten und Verwundeten, darunter 225 Marineinfanteristen und 148 Matrosen. Unter den Gefallenen befanden sich auch der Flottillenchef, Kapitän Yi Chiang-tsu, der Kommandant Chang Lih-sen und einige weitere Offiziere. Die Sowjets verzeichneten 275 Tote und Verwundete[81] und meldeten leichte Beschädigungen auf verschiedenen Schiffen. Die Chinesen wollen ferner zwei Flugzeuge abgeschossen haben.
Am 19. Oktober bombardierten die sowjetischen Flugzeuge Fugdin und versenkten hier das bereits bei Lahasusu beschädigte chinesische Kanonenboot *Li Sui.* Admiral Shen Hung-lieh, der inzwischen auf dem Kampfplatz eingetroffen war, ließ nunmehr den Transporter *Lo Chin*, das Kanonenboot *Chiang Hai* und drei Schleppkähne fünf Kilometer unterhalb Fugdin versenken, um einen weiteren Vormarsch der sowjetischen Amurflottille zu erschweren, doch war diese noch mit der Räumung der chinesischen Minen beschäftigt, nachdem sie Lahasusu aus politischen Gründen schon am 17. Oktober wieder geräumt hatte.
Da die Chinesen sich dem sowjetischen Diktat noch immer nicht beugen wollten, nahmen die Sowjets die Offensive am 30. Oktober wieder auf, besetzten einmal mehr Lahasusu und durchbrachen anschließend unter Einsatz von sechs Monitoren und Kanonenbooten sowie fünf Flugzeugen eine starke chinesische Sperrstellung bei Kaochiateng. In Fugdin standen Admiral Shen noch 16 mit etwa 3000 Mann beladene Dampfer und neun zum Teil beschädigte Kanonenboote zur Verfügung, von denen zumindest der bewaffnete Dampfer *Kiang Ching*[82] nach Kampf mit stark überlegenen Kräften selbst versenkt wurde, worauf sich Kapitän Lo mit dem Rest der chinesischen Flottille in Richtung auf Charbin zurückzog und die Russen Fugdin am 31. Oktober besetzten, jedoch schon am 2. November 1929 wieder räumten.
Um China zur Annahme der sowjetischen Forderungen zu zwingen, griffen die Russen im November nunmehr auch im Gebiet des Chanka-Sees an, vernichteten die 1. Mukdener Kavalleriedivision bei Mishanfu sowie das 42. mandschurische Infanterieregiment und die 1. Kavalleriebrigade bei Taipingchen und eroberten im Norden die Städte Chalainor und Mandschuli, wobei die Chinesen über 10000 Mann Verluste erlitten. Jetzt endlich gaben die Chinesen nach, stellten den Status quo ante wieder her und anerkannten damit den Erfolg der imperialistischen sowjetischen Kanonenbootspolitik, die in flagrantem Widerspruch zur Sowjetpropaganda stand.
Aber auch abgesehen von der Bekämpfung der chinesischen und russischen Kommunisten ging der Bürgerkrieg 1929 weiter, da verschiedene Generäle auf typisch chinesische Art und Weise plötzlich von einer Partei zur anderen überliefen. Die Zentralfigur in diesem Spiel bildete der Gouverneur der Provinz Shansi, »Marschall« Yen Hsishan, ferner der General Feng Yü-hsiang, der als Führer der »Kuominchum« genannten politischen Clique die Provinzen Honan, Shensi und Kansu beherrschte.
Dank der Unterstützung durch die Marine konnten die Nationalisten in einem kurzen Feldzug vom 26. März bis 9. April 1929 Hankou einnehmen, doch war der Krieg damit noch nicht zu Ende, da sich nunmehr die 2. Armeegruppe gegen die Nankinger Zentralregierung wandte. Sodann weigerte sich am 18. September 1929 General Chang Fa-kuei, Kommandant der Garnison von Ichang am Yangtsekiang mit seinen Soldaten nach Lunghai in der Provinz Honan zu marschieren, und als die Regierung nunmehr Truppen auf Schiffen nach Ichang entsandte, wurden diese bei Ito beschossen und mußten umkehren. Im Dezember 1929 schifften sich nationalistische Einheiten in Hankou ein, um flußabwärts transportiert zu werden, doch konnte diese Operation annulliert werden, als sich General Hsü Yüan-chien mit der 48. Division auf die Seite Chiang Kai-sheks schlug, der gegen Ende des Jahres einmal mehr Herr der Lage war. In einem weiteren Feldzug besiegten sodann die Nationalisten 1930 bei einem eigenen Verlust von 30000 Toten und 60000 Verwundeten den »warlord« und

»Marschall« Feng Yü-hsiang, der über 150000 Mann verlor. Den Ausschlag bei diesen Kämpfen gab, daß Truppen des »warlords« der Mandschurei, des sogenannten »jungen Marschalls« Chang Hsü-liang nunmehr auf der Seite der Nationalisten kämpften.

Als die Japaner am 18. September 1931 einen Zwischenfall nahe Mukden provozierten und anschließend die ganze Mandschurei besetzten, sah sich Chiang Kai-shek jedoch außerstande, Chang Hsü-liang militärisch zu Hilfe zu kommen, dessen Truppen sich zudem teilweise sehr schlecht schlugen. Die im Eis festsitzende mandschurische Sungari-Flottille in Stärke von noch fünf Kanonenbooten[83] ergab sich kampflos den Japanern, als diese Anfang Februar 1932 Charbin besetzten. Dagegen gelang es den neun seegehenden Kanonenbooten und einigen Zollfahrzeugen Changs rechtzeitig, ihre Häfen an der Küste von Chihli zu verlassen und Tsingtao zu erreichen, bevor die japanische Armee sich ihrer bemächtigen konnte[84].

Im Zusammenhang mit den japanisch-chinesischen Spannungen als Folge des japanischen Vorgehens in der Mandschurei kam es zwischen dem 29. Januar 1932 und dem 4. März 1932 auch zu schweren Kämpfen in und bei Shanghai, wo die Japaner das 5. und das 19. Korps der Chinesen angriffen. Auf japanischer Seite wurden die Kurume-Marineinfanterie-Brigade und später auch Teile der 9., 11., 14. und 16. Infanterie-Division einschließlich Panzerkampfwagen, Artillerie, Flugzeugen und zahlreichen Kriegsschiffen eingesetzt. Die beinahe ohne Unterstützung durch schwere Artillerie, Panzer und Flugzeuge erbittert kämpfenden Chinesen konnnten erst durch die am 29. Februar erfolgte Landung der 11. japanischen Division bei Liuho zum Rückzug gezwungen werden. Die Chinesen wollen insgesamt 20215 Angehörige der regulären Streitkräfte, 25618 Freiwillige, 390 Polizisten und 12936 Zivilisten verloren haben[85], während die Japaner ihre Verluste mit nur 651 Toten angaben. Besonders heftig umkämpft wurden der Stadtteil Chapei, das Dorf Kiangwan und die Wusung-Forts, die die Einfahrt zum Huangpu-Fluß deckten. Die sehr tapfere Haltung insbesondere der cantonesischen 19. Armee, welche die Hauptlast des Kampfes trug, löste in China eine Welle der Begeisterung und des Patriotismus aus.

Weniger überzeugend war dagegen die Haltung der chinesischen Marine, die sich auf dem Wasser nicht an den Kämpfen beteiligte. Zwar beklagten sich die Japaner, daß ihre Handels- und Kriegsschiffe 1931 in den chinesischen Gewässern insgesamt 77mal beschossen worden sein sollen, doch waren an diesen Zwischenfällen vorwiegend Heerestruppen und Landbatterien beteiligt. Sodann schloß der chinesische Marineminister am 2. Februar 1932 mit dem japanischen Admiral Shiozawa ein Abkommen, wonach sich die Schiffe beider Parteien »neutral« verhalten sollten, wobei der Chinese jedoch bat, die japanischen Kriegsschiffe möchten jeweils bei einem zufälligen Zusammentreffen mit chinesischen Schiffen nicht auf diese zusteuern, da dies »die Nerven der Chinesen zu sehr belaste . . .« Tatsächlich kam es dann bei Shanghai zu seltsamen Szenen, als japanische Kriegsschiffe die Stellungen der 19. Armee beschossen, beim Insichtkommen chinesischer Kriegsschiffe die Kanonen mitschiffs festzurrten, die Besatzungen in Paradeaufstellung antreten ließen und die Flagge dippten, um dann nach deren Passieren sofort wieder das Feuer auf die chinesischen Truppen zu eröffnen . . . Die ausgehandelte »Neutralität« bezog sich nämlich nur auf die Kriegsschiffe beider Nationen. Am 11. Februar 1932 beteiligten sich die anwesenden chinesischen Kriegsschiffe sogar an der Flaggenparade zur Feier des Geburtstags des japanischen Kaisers!

Die schwachen chinesischen Luftstreitkräfte, 4 Jäger und 3 Bomber der 6. und 7. Flieger-Abteilung sowie 4 andere Flugzeuge, versuchten einige Angriffe gegen die japanischen Schiffe und Stellungen, erzielten aber nur geringe Erfolge. In einem

Luftkampf am 22. Februar 1932 wurde ein von dem amerikanischen Freiwilligen Hauptmann Robert Short gesteuerter chinesischer Jäger über Suchou abgeschossen. Insgesamt scheinen die Japaner wenigstens zwei Flugzeuge verloren zu haben. Während dieser Ereignisse verlegte das chinesische Oberkommando 26 Flugzeuge aus Kwangtung nach Nanking, während 15 chinesische Flugzeuge auf dem Flugplatz Hanchou am Boden zerstört worden sein sollen. Im April räumten die Japaner auch 32 chinesische Minen nahe dem Ort Kiangying am Yangtsekiang[86]. Einige chinesische Kriegsschiffe, darunter der alte Kreuzer *Chin Hai*, verließen im August 1932 Tsingtao und gingen nach Weihaiwei, während die chinesische Marineoffizierschule und ein Bataillon Marineinfanterie von Weihaiwei nach Tsingtao verlegt wurden.

Chinesische Kreise, die mit der Haltung und den Leistungen der Marine nicht zufrieden waren, schlugen nun vor, das Marineministerium aufzulösen, die höheren Offiziere zu entlassen, die älteren Schiffe außer Dienst zu stellen und dafür die jüngeren Offiziere zur besseren Ausbildung ins Ausland zu senden. Von dort sollten außerdem neue Kriegsschiffe beschafft und dafür im ganzen Lande im Rahmen eines Fünfjahresplans 400 Millionen Silberdollar gesammelt werden. Experten wiesen jedoch darauf hin, daß mindestens drei Milliarden Silberdollar und zehn Jahre benötigt würden, um eine schlagkräftige chinesische Marine mit einem Kern von U-Booten und Motortorpedobooten aufzubauen. Eine Sammlung für die cantonesische 19. Marsch-Armee hatte immerhin im Verlauf von nur wenigen Wochen rund 40 Millionen Dollar ergeben.

Als jedoch diese Armee im Juli 1932 in die Provinz Fukien verlegt wurde, nahm sie dort unter Führung von Ch'en Ming-shu auf eigene Rechnung Landreformen vor und stellte sich schließlich gegen Chiang Kai-shek, so daß der Generalissimus Ende 1932 seine Flotte und Luftwaffe einsetzen mußte. Die Luftwaffe zerschlug Bereitstellungen der 19. Armee, die ihren Widerstand nach zwei Wochen einstellte und als 7. Armee reorganisiert wurde. Die Meuterei der 19. Armee zwang die beiden Kriegsschiffe *Kiang Yüan* und *Tsu Kuan*, die Festung Mawei vorübergehend zu räumen, doch wurde Fuchou am 15. Januar mit Hilfe der Flotte zurückerobert, nachdem Amoy schon am 10. Januar 1933 von *Yat Sen, Chung Shan, Kiang Ning* sowie einem Bataillon der Marine-Infanterie besetzt worden war.

Im Rahmen der Auseinandersetzungen zwischen der Zentralregierung und den verschiedenen chinesischen »warlords« spielten die Seestreitkräfte auch weiterhin nur eine geringe Rolle. So stoppten zum Beispiel am 25. Juni 1932 drei chinesische Kriegsschiffe unter Admiral Chen außerhalb der britischen Territorialgewässer bei Hongkong alle nach Norden fahrenden chinesischen Dampfer, die der Provinzialverwaltung von Kwangtung unterstanden, wobei sie am Nachmittag resultatlos nahe der Lingtung-Inseln von drei gegnerischen Flugzeugen bombardiert wurden.

Die Besatzung des Torpedobootes *Fei Yung* meuterte während eines Aufenthalts in einem Hafen der Insel Hainan, worauf das Schiff am 6. Juli 1932 von Regierungsflugzeugen bombardiert und mit von zwanzig Mann versenkt wurde.

Bereits am 7. Januar 1933 befahl der »junge Marschall« Chang Hsü-liang den Schiffen des »Nordöstlichen Geschwaders«, sich auslaufbereit zu halten, um die Häfen gegen vermutlich bevorstehende japanische Angriffe zu verteidigen, und detachierte das Kanonenboot *Tung An* auf den Peiho-Fluß.

Im Februar 1933 befanden sich zehn chinesische Kriegsschiffe zu angeblich einmonatigen Manövern auf dem Yangtsekiang, doch vertuschte dieser »normale« Dienstbetrieb die herrschende Unruhe in der Flotte nur unvollständig.

Ärger bereitete auch die unzuverlässige sogenannte Kwangtung-Flottille. Admiral Shen Hung-lien, der gleichzeitig Bürgermeister von Tsingtao und Kommandeur des

»Nordöstlichen Küstenverteidigungsgeschwaders« war, verweigerte der Zentralregierung am 24. Juni 1933 den Gehorsam, worauf am 25. Juni die Kreuzer *Hai Chi, Hai Shen* und *Chao Ho* sowie die Transporter *Chen Hai* und *Hai Jo* zunächst nach Weihaiwei und dann nach Canton dampften und dabei unterwegs nahe Hongkong ein kurzes Feuergefecht mit dem loyal gebliebenen Kreuzer *Ning Hai* führten. Admiral Chan Tse-ying gelang es am 9. Juli, seine Anerkennung als Oberbefehlshaber durchzusetzen. In Tsingtao blieben sieben Kanonenboote zurück.
Ende Juni meuterten *Hai Tse* und zwei weitere Schiffe und verließen Taku in Richtung Canton, am 3. Juli schlossen sich ihnen *Yung Shiang, Hai Peng* und *Chu Yu* an. Die Zentralregierung reagierte auf diese Gehorsamsverweigerung, indem sie am 13. Juli beschloß, das »Nordöstliche Küstenverteidigungsgeschwader« aufzulösen und durch das 3. Geschwader in Tientsin und einige Schiffe des 1. Geschwaders in Canton zu ersetzen. Die Kanonenboote *Yung Shiang, Chu Yu* und *Hai Chou* (?) blieben im Norden zurück. Auf Befehl der Nankinger Regierung verließen der Leichte Kreuzer *Ning Hai* und die beiden Kanonenboote *Yat Sen* und *Hai Yung* daraufhin die Gewässer der Provinz Kwangtung und gingen nach Fukien, wobei sie unterwegs am 25. Juli in Amoy Kohlen übernahmen. Nun versuchte ein Leutnant Feng, den Chef des 4. Geschwaders, Admiral Shen Hung-lih, zu erschießen, der nur verwundet über Bord fiel. Vizeadmiral Chi Ying soll damals vorübergehend den Küstenschutzverband Canton befehligt haben, während Admiral Tseng Yi-ting das 2. Geschwader unterstellt war. Später scheint Admiral Kiang Hsi-yüan das Kommando über die in Canton liegenden Schiffe übernommen zu haben, zumindest wird er unter dem 28. August 1933 in dieser Dienststellung erwähnt, während Admiral Cheng Hsiao-kuan als Marineminister wirkte. Konteradmiral Wu Kuang-tsung fiel in Shanghai einem kommunistischen Anschlag zum Opfer.
In dieser unsicheren Periode der Bürgerkriege machte die Marine trotz ihres aktiven Einsatzes einige organisatorische und ausbildungsmäßige Fortschritte und erhielt eine Anzahl von neuen Kanonen- und Wachbooten sowie einige Flugzeuge. Insbesondere wurden auch verschiedene Schulen neu errichtet oder reorganisiert. Auch die Marine-Infanterie mußte mehrfach strukturelle Veränderungen über sich ergehen lassen. Der Seezoll beschaffte mehrere neue große Wachschiffe[87].

Chinesische Quellen erwähnen für den Zeitraum von 1914 bis Mitte 1937 den Bau je eines Leichten Kreuzers in Japan und in Shanghai, *Ning Hai* und *Ping Hai*, sowie von folgenden Einheiten:

zehn Wachbooten der *Ning*-Klasse (1932–1935);
Kanonenboote *Yung Chi* und *Xung Chien* bei der Kiangnan-Werft (1914);
Schlepper *Li Chuan* bei der Kiangnan-Werft (1916);
Flußkanonenboote *Hai Peng* und *Min Chuan* in Taku (1920);
Kanonenboot *Hsieng Ning* in Kiangnang (1928);
Kanonenboot *Yung Sui* bei der Kiangnan-Werft (1929);
Kanonenboot *Yat Sen* bei der Kiangnan-Werft (1930);
Kanonenboote *Tung Hsin* und *Tung Teh* bei der Kiangnan-Werft (1935);
Schulschiff *Tze Yu Chung Kuo* (= »Freies China«; 1937).

Von besonderem Interesse waren die zwei Kleine Kreuzer, deren erster, *Ning Hai*, am 20. Februar 1931 bei der japanischen Harima-Werft in Kobe auf Stapel gelegt wurde, schon am 10. Oktober 1931 vom Stapel lief und am 31. Juli 1932 in Dienst gestellt wurde. Sein Schwesterschiff, *Ping Hai*, befand sich seit dem 9. Juli 1931 bei der Kiangnan-Werft in Shanghai im Bau, der sich infolge der kriegerischen Ereignisse

jedoch stark verzögerte, so daß der Stapellauf erst am 29. September 1935 und die Indienststellung am 18. Juni 1936 erfolgen konnten. Diese beiden 2500 ts großen, 22 Knoten laufenden Schiffe hätten eigentlich eher die Bezeichnung »Kanonenboote« verdient, da sie als Bewaffnung nur sechs 14-cm- und sechs bzw. drei 76-mm-Geschütze sowie vier Torpedorohre und theoretisch auch ein Flugzeug mitführten. Tatsächlich waren diese je 8 Millionen Dollar kostenden Schiffe ähnliche Mißkonzeptionen wie die japanischen Schulkreuzer der *Katori*-Klasse.
Ferner wurden zwei italienische, acht britische und drei deutsche Motortorpedoboote gekauft, im Oktober 1937 nochmals acht britische MTB bestellt, die im Juni 1938 in Hongkong eintrafen.
Die Motortorpedoboote waren wie folgt verteilt:

Gruppe Wen Tien-hsiang mit *Wen 171, Wen 42, Wen 88, Wen 93* (brit. Thornycroft-Boote).
Gruppe Shih Ko-fa mit *Shih 34, Shih 102, Shih 181, Shih 223* (brit. Thornycroft-Boote).
Gruppe Yüeh Fei mit 3 deutschen Lürssen-Booten: *Yüeh 22, Yüeh 253, Yüeh 371.*

Im Jahre 1923 waren auch vier ehemalige deutsche und japanische Handelsschiffe angekauft, bewaffnet und unter den Namen *Chen Hai, Wei Hai, Ting Hai* und *Hai Shen* in die »Nordostchinesische Verteidigungsflotte« eingegliedert worden. Außerdem wurden zwölf ältere Kriegsschiffe modernisiert. Zwischen 1919 und 1926 baute die Marineflugzeugfabrik Mawei bei Fuchou zehn Flugzeuge und 1928 wurden sieben Marineflugzeuge in Deutschland und Frankreich angekauft. Weitere etwa zehn Flugzeuge für Heer und Marine wurden zwischen 1930 und 1937 in Mawei gebaut. Eine Meldung vom 27. Juli 1934 besagt, daß die Kwangtung-Behörden beschlossen hätten, in Japan für 10 Millionen Yen zwei Kriegsschiffe zu bestellen, um die zum Gegner übergelaufenen *Hai Tse* und *Hai Chien* zu ersetzen, deren neue Namen nun mit *Hai Tsi* und *Hai King* angegeben wurden. Japanische Torpedoschulen wurden von vier chinesischen Marineoffizieren erfolgreich absolviert, drei weitere Offiziere besuchten im Juni 1936 Japan, um dort Schiffsmotoren, Werkzeugmaschinen und andere Geräte für das Kaochangmiao-Arsenal in Shanghai einzukaufen.

Unter dem Einfluß der deutschen Militärmission unter den Generalen von Seeckt und dann von Falkenhausen bestellte China schließlich auch einige Kriegsschiffe in Deutschland, so ein U-Boot-Mutterschiff, fünf U-Boote[88] und drei Motortorpedoboote, von welchen nur die letzteren zur Ablieferung kamen, während das Mutterschiff und zwei U-Boote 1938 von der Kriegsmarine angekauft und als *Tanga* sowie *U 120* und *U 121* in Dienst gestellt wurden, weshalb eine wesentliche Verstärkung der chinesischen Flotte nicht mehr zustande kam. So scheint auch eine Bestellung vom 29. September 1937 über zwei Küstenwachboote durch die Cantoner Behörden bei einer britischen Werft nicht mehr ausgeführt worden zu sein. Fraglich erscheint auch, ob in Canton am 6. Mai 1938 ein 1500-ts-Mutterschiff für Motortorpedoboote auf der Chinlung-Werft vom Stapel lief und dabei den Namen *Kai Shih* erhielt. Ein für China bestimmtes Motortorpedoboot soll am 10. Mai 1937 bei der Kowloon-Werft in Hongkong zu Wasser gekommen sein, während sich zwei weitere noch im Bau befanden, doch wurden diese nicht mehr abgeliefert. Zeitungsberichte meldeten 1937–1938 die Lieferung von 93 Torpedos an China.

Nationalchinas Flotte im Kampf gegen Japan und Mao 1937 bis 1950

Die japanischen Angriffe auf die Integrität und Souveränität Chinas gingen auch in den Jahren 1933 bis 1936 weiter, betrafen aber in erster Linie Gebiete in Jehol, Hopei und Chahar, wo die Seestreitkräfte beider Parteien keine Rolle spielten. Ebensowenig konnte die chinesische Marine direkt in die Kämpfe zwischen den Truppen der Zentralregierung und den Kommunisten eingreifen. Die Kommunisten wurden zwar 1934/35 gezwungen, sich in einem zwölf Monate dauernden »langen Marsch« durch zwölf Provinzen in das unwirtliche Shensi zurückzuziehen (wobei sie über 80 Prozent ihres Bestandes verloren), aber Chiang Kai-shek konnte sie nicht völlig vernichten, und anläßlich des sogenannten »Sian-Zwischenfalls« im Dezember 1936, als der »junge Marschall« Chang Hsü-liang den Generalissimus gefangennahm, um ihm eine bestimmtere Haltung gegen Japan abzutrotzen, traten die Kommunisten sogar als »Vermittler« zwischen den Parteien auf.

Die chinesische Flotte erhielt in den Jahren vor Kriegsausbruch kaum nennenswerte Verstärkungen und konnte auch ihre Kampfbereitschaft nur unwesentlich verstärken. Fast alle alten Kreuzer wurden außer Dienst gestellt und deren Geschütze zum Teil an Land aufgestellt. Die Flotte galt bei ausländischen Beobachtern als mäßig ausgebildet, aber gut gedrillt, mit sauber gemalten Schiffen, die jedoch maschinell und waffenmäßig oft nicht in Ordnung waren. So setzten die Chinesen im Juli 1937 ein altes Torpedoboot ein, in dessen einem Torpedolancierrohr seit mehr als 13 Jahren ein inzwischen völlig verrosteter Torpedo steckte, der sich damals bei einem Manöver verklemmt hatte . . . Ganz allgemein war die Ausrüstung der Schiffe mit Fla-Waffen und Torpedos ungenügend. Auch der Minendienst mußte in der Folge weitgehend improvisiert werden. In Deutschland bestellte Minen befanden sich im Juli 1937 noch in Hamburg und kamen vermutlich nicht mehr zur Ablieferung.

Nach amtlichen chinesischen Angaben zählte die chinesische Flotte im Sommer 1937 58 Kriegsschiffe mit 51 008 Tonnen, gegliedert in 1. und 2. Flotte. MTB-Flottille und Wachbootflottille, sowie eine Marineinfanteriebrigade und ein Marineinfanterieregiment.

Der amerikanische Brigadegeneral Frank Dorn schätzte den Bestand der chinesischen Marine am 7. Juli 1937 auf nur 29 diverse Kriegsschiffe und 12 Flußwachboote und beschrieb den Oberkommandierenden, Admiral Yang, als großgewachsen, mit einem furchteinflößenden Schnauzbart, »der sich nie einem Schiff näherte, aber kein Fest verpaßte . . .«

Daneben gab es den »Seezoll« mit 14 großen und einer Anzahl von kleinen Fahrzeugen sowie das »Salzmonopol« mit zumindest einem größeren Schiff und einigen Booten. Verschiedene Transporter scheinen nicht der Marine unterstanden zu haben, ebensowenig wie zahlreiche kleine Flußkanonenboote und Polizeiboote, die den lokalen Behörden der verschiedenen Provinzen und Städte gehörten.

Das neu in Dienst gestellte Schulschiff *Tze Yu Chung Kuo* lief im Frühjahr 1937 zu einer ersten Fahrt mit 248 Kadetten des zweiten Jahrgangs an Bord aus, besuchte Hongkong, Haiphong, Saigon, Singapur, Penang sowie Batavia und kehrte Mitte August nach Hongkong zurück, ohne von der japanischen Marine belästigt zu werden.

Infolge der gewaltigen Überlegenheit der japanischen Marine mußte ein Krieg zwischen beiden Staaten auf chinesischer Seite hauptsächlich zu Lande geführt werden.

Ein offensives Vorgehen zur See gegen die japanischen Truppentransporte war undenkbar. Ebensowenig konnte die chinesische Marine die Verteidigung der eigenen Häfen und Küsten auf die Dauer mit Aussicht auf Erfolg unterstützen.
Der Beitrag der chinesischen Marine mußte sich vielmehr darauf beschränken, auf den Flüssen im taktischen Zusammenwirken mit der eigenen Armee den japanischen Vormarsch aufzuhalten oder wenigstens zu verlangsamen. Dazu mußte sie an geeigneten Stellen Minen-, Balken- und Schiffssperren errichten und diese verteidigen. Zu diesem Zweck konzentrierte sich ein großer Teil der chinesischen Flotte rechtzeitig auf dem Yangtsekiang, dem wichtigsten Fluß Chinas, wohin auch einige der alten Kreuzer sowie zur Selbstversenkung bestimmte Handelsschiffe geschleppt wurden. Nach Ausbruch der Feindseligkeiten beschlagnahmten die Chinesen verschiedene in chinesischen Gewässern tätige japanische Handelsschiffe, die zwar vorwiegend die chinesische Flagge führten, tatsächlich jedoch Japanern gehörten[89].
Obwohl die Feindseligkeiten von Japan am 7. Juli mit dem »Zwischenfall an der Marco-Polo-Brücke« (Lukouchiao) nahe Peking ausgelöst wurden und rasch zur Einnahme von Tientsin und Peking führten, ergriff die chinesische Flotte erst am 11. August 1937 die ersten kriegerischen Maßnahmen. An diesem Tag nahmen die Vermessungsschiffe *Kan Lu, Kih Jih* und *Ching Tien* sowie die Küstenwachtboote *Sui Ning* und *Wei Ning* alle Bojen und sonstigen Wasserfahrstraßenbezeichnungen im Gebiet des unteren Yangtsekiang auf und schufen nachts bei der Festung Kiangyin eine Sperre aus 28 selbstversenkten Schiffen. Unter den hier versenkten alten Kriegsschiffen befanden sich ein kleiner Kreuzer, fünf Kanonenboote und zwei alte Torpedoboote[90]. Eine zweite Sperre bei Kiangyin entstand durch die Selbstversenkung der alten Kreuzer *Hai Yung, Hai Chou, Hai Chi* und *Hai Chen*. Insgesamt bestanden die Sperren bei Kiangyin aus 35 Kriegs- und Handelsschiffen mit 63 800 Tonnen, acht mit Steinen gefüllten Schleppkähnen und 185 seegehenden Dschunken. Eine weitere Sperre wurde am 13. August 1937 im Huangpo-Fluß nahe Shanghai errichtet, die im wesentlichen aus dem Transporter *Pu An* von 2305 Tonnen bestand. Die Japaner unterhielten in Shanghai in ihrer »Konzession« einige Truppen und Kanonenboote, während sich ihre größeren Kriegsschiffe rechtzeitig in die Mündung des Yangtsekiang zurückgezogen hatten. Was an chinesischen Kriegsschiffen nun noch in den Seehäfen lag, hatte kaum noch Aussicht, sich dem japanischen Zugriff zu entziehen.
Unterdessen war es auch im Gebiet von Shanghai zu größeren Kämpfen gekommen. Hier versuchten die Japaner am 9. August 1937 einen chinesischen Flugplatz einzunehmen, wurden jedoch zunächst zurückgeschlagen. Am 11. August standen bereits 35 japanische Kriegsschiffe, darunter einige alte Panzerkreuzer und Transporter, vor der Yangtse-Mündung, die am 13. August mit den Operationen gegen die chinesische Küste und Schiffahrt begannen und dabei einige Handelsschiffe aufbrachten. Eine Blockadeerklärung vom 26. August richtete sich zunächst ausschließlich gegen chinesische Schiffe im Gebiet zwischen 32°4′N-121° 44′E und 23°14′N-116°48′E und wurde schon am 5. September 1937 auf die ganze chinesische Küste ausgedehnt.
Am 1. September fielen die Wusung-Forts, die den Zugang zu Shanghai deckten, und am 3. beschossen japanische Zerstörer den Hafen, Flugplatz und die Forts von Amoy.
Anläßlich einer japanischen Landungsoperation nahe Tsingtao im August 1937 zogen es die dort liegenden chinesischen Kriegsschiffe, nämlich der Hilfskreuzer *Chen Hai* (2700 ts), das Torpedoboot *Tung An* (1912, 395 ts) sowie und die Kanonenboote *Chu Yu* (1906, 745 ts) und *Yung Hsien* (1912, 830 ts), vor, sich kampflos selbst zu versenken.
Gegen die auf dem Huangpo liegenden japanischen Seestreitkräfte, darunter das Flaggschiff, der alte Panzerkreuzer *Idzumo*, setzte der chinesische Admiral S. K.

Chen am 15. September zwei seiner Motortorpedoboote ein. Während ein Boot den Angriff vorzeitig abbrechen mußte, sank *Shih 101* im japanischen Abwehrfeuer[91].
Im Seegebiet von Canton unternahmen die Japaner im Herbst 1937 einige Einsätze, um die Einfuhr von ausländischem Kriegsmaterial zu verhindern. Dabei versenkten sie am 14. September 1937 den alten chinesischen Kreuzer *Chao Ho* (1911, 2600 ts), den Transporter *Ho An* und Ende September bzw. Anfang Oktober 1937 die Kanonenboote *Fu Yu* und *Teh Sheng* (1922, 950 ts) sowie *Hai Ho, Kiang Ta, Hai Chu* oder *Hoi Fu* (750 ts), die alle das Opfer von Luftangriffen wurden. Ferner kaperten die Japaner Ende Juli zwei kleine Kanonenboote in Taku und im September den Schlepper *Chin Kiang* in Shanghai sowie zwei große Schiffe des Seezolls, *Fu Sing* (1914, 6000 ts) und *Po Yang* (1896, 4600 ts), und bemühten sich später, alle chinesischen Schiffswracks, die ihnen in die Hände fielen, zu heben und wieder zu reparieren, um sie zunächst der »Puppenregierung« in Nanking zur Verfügung zu stellen.
Das Auslegen der chinesischen Flußsperren und die Beschlagnahme japanischer Handelsschiffe zeigte, daß sich diesmal die chinesische Marine nicht wie 1931/32 »neutral« verhalten wollte, weshalb die Japaner nunmehr daran gingen, die chinesischen Kriegsschiffe systematisch zu bekämpfen. Als erstes Schiff scheint das Kanonenboot *Yung Chien* (1915, 860 ts), das sich zur Reparatur in der Werft bei Shanghai befand, am 25. August 1937 einem Luftangriff zum Opfer gefallen zu sein. Am nächsten Tag ging das Vermessungsschiff *Kih Jih* (1910, 500 ts; auch *Chiao Jih* genannt) auf dem Yangtse südlich der Festung Kiangyin durch das Geschützfeuer der japanischen Zerstörer *Tsuga* und *Hasu* sowie des Minenlegers *Yaeyama* verloren. In den folgenden Tagen und Wochen konzentrierten die Japaner die Angriffe ihrer Luftwaffe auf die chinesichen Schiffe, die die Sperren bei Kiangyin verteidigten.

Im September 1937 verteidigte chinesische Marine-Artillerie während 19 Tagen vom 16. bis 28. 9. die Sperre bei Tienchiachen gegen die japanische Flotte und will dabei ein kleines feindliches Kriegsschiff und vier Boote versenkt haben.
Nach der dreistündigen »Schlacht von Kiangyin«, in welcher 70 japanische Flugzeuge die chinesischen Schiffe angegriffen haben sollen (wobei vier abgeschossen wurden und 62 chinesische Seeleute fielen), brachte *Wei Ning* die Verwundeten nach Nanking zurück.
Vorwiegend durch Sturzkampfbomber der japanischen Marine sanken hier oder mußten schwer beschädigt aufgesetzt werden: die Leichten Kreuzer *Ping Hai*, Flaggschiff der chinesischen Marine, und *Ning Hai* (1932/1935, 2500 ts) am 23. September, das Kanonenboot *Yat Sen* (1930, 1650 ts) am 25. September, am selben Tag das Torpedoboot *Chien Kang* (1912, 395 ts); das nunmehr als Flaggschiff dienende Kanonenboot *Chu Yiu* wurde am 29. September schwer beschädigt und am 2. Oktober versenkt; der alte Kreuzer *Ying Suei* (1911, 2750 ts) erlitt hier schwere Beschädigungen und zog sich nach Tsaishichi oberhalb Nanking zurück, wo er bei der Anlandgabe seiner Geschütze am 25. Oktober von japanischen Bomben vernichtet wurde; *Tsu Yu* sank am 2. Oktober, das Vermessungsschiff *Ching Tien* (270 ts) am 3. Oktober, ebenso das Torpedoboot *Hu Peng* (1907, 96 ts); am 5. Oktober folgte hier das Wachboot *Chien Ning* (300 ts), am 8. Oktober das Torpedoboot *Hu Ngo* (1907, 96 ts), während das Kanonenboot *Ying Jui* am 25. Oktober 1937 verloren gegangen zu sein scheint.
Insgesamt verlor die chinesische Marine 1937 durch japanische Luftangriffe 12 Kriegsschiffe, wobei beim Untergang der *Ping Hai* und *Ning Hai* 19 Mann fielen.
Das Motortorpedoboot *Shih 101* sank am 15. August auf dem Wusung-Fluß nahe Shanghai beim Angriff auf die *Idzumo*, während *Shih 181* später auf dem Yangtse

verloren ging. Am 7. September 1937 wollen die Chinesen zwei japanische Ölboote, zwei kleine Motorschiffe und vier Schlepper bei Shanghai zerstört haben.
Mitte Oktober 1937 beschloß das chinesische Oberkommando, die Geschütze aller noch übriggebliebenen Schiffe auf dem Yangtse an Land aufzustellen, doch wurde diese Maßnahme später zum Teil widerrufen. Am 11. November 1937 sanken die drei älteren Wachboote *Yi Shen, Yung Shen* und *Yen Shen* als Opfer japanischer Luftangriffe; nach anderen Angaben sollen diese Verluste jedoch erst am 11. November 1938 eingetreten sein.
Das Personal und die abmontierten Geschütze der 3. chinesischen Flotte verließen im September 1937 das Gebiet von Tsingtao und wurden in die »Festungsverteidigung des Yangtsekiang« eingegliedert, die nun aus drei Gruppen (Hauptquartier in Wuchang) bestand:

1. Gruppe: Marineinfanterie und die Matrosen der auf dem Yangtse selbstversenkten Kreuzer *Hai Chi* und *Hai Shen* im Sektor von Tienchia und Ketien.
2. Gruppe: Marinekadetten im Gebiet der Festung Matang.
3. Gruppe: Matrosen der in Tsingtao selbstversenkten Kriegsschiffe *Chen Hai, Ting Hai, Yung Hsiang, Tsu Yue, Kiang Li, Tung An* und einiger Boote im Sektor Hukou.

Nach dem Fall von Shanghai wandten sich die Japaner der Überwindung der chinesischen Sperrstellungen auf dem Yangtsekiang und dem anschließenden Vormarsch längs dieses Flusses nach der Hauptstadt Nanking zu. Taktisch und materiell überlegen, zwangen die Japaner die Chinesen zur Aufgabe einer Stellung nach der anderen. Die Japaner setzten hier etwa 70 meist ältere oder kleinere Kriegsschiffe ein und unternahmen zahlreiche überholende Landungsoperationen, durch welche die chinesischen Stellungen immer wieder umfaßt wurden. Am 2. November 1937 unterstützten zwei japanische Kanonenboote vom Suchou-Creek aus ihre im Gebiet der Suchou-Seen eingesetzten Truppen. Fünf japanische Schiffe schossen sich am 30. November 1937 mit den chinesischen Uferforts bei Wushan und Luchukang herum und sollen dabei einige Schäden erlitten haben, doch mußten die Chinesen ihre Stellungen hier bis zum 3. Dezember räumen. Auf dem Tai-See setzten die Chinesen vorübergehend die Kanonenboote *Ping Ming, Ning Tai* und *Chieh Sheng* ein. Der Nachtangriff des chinesischen Motortorpedobootes *Shih 181* auf dem Yangtse am 12. November 1937 nahe Chinchikang endete mit einem Mißerfolg und dem Verlust des Bootes. Das rücksichtslose Vorgehen der Japaner führte am 12. Dezember 1937 zur »versehentlichen« Versenkung des amerikanischen Flußkanonenboots *Panay* und einiger ausländischen Firmen gehörenden zivilen Flußfahrzeuge[92] sowie zur Beschädigung der britischen Flußkanonenboote *Ladybird* und *Bee.* Angesichts der westlichen Proteste offerierte die japanische Regierung sofort Schadenersatz zu bezahlen und einige Heeresoffiziere zu versetzen. Inzwischen war jedoch die Hauptstadt Chinas, Nanking, am gleichen Tag von den Japanern besetzt worden.
Die Chinesen legten nunmehr bei Matang eine neue Sperre über den Yangtse, die durch Minen und an Land aufgestellte Geschütze verstärkt wurde, und versenkten hier insgesamt 18 Schiffe mit 24 995 BRT. Um die erlittenen Verluste auszugleichen, stellte die chinesische Marine eine Anzahl ziviler Flußfahrzeuge als Hilfskanonenboote und Minenleger in Dienst[93].
In den ersten sechs Monaten des Krieges verloren die Chinesen – abgesehen von verschiedenen alten Kriegsschiffen, die als Blockschiffe selbstversenkt wurden – wenigstens ein Vermessungsschiff und zwei Motortorpedoboote durch das Geschützfeuer japanischer Kriegsschiffe, während zwei alte und zwei moderne Kleine Kreuzer,

drei alte Torpedoboote, etwa 15 Kanonenboote und ein Transporter das Opfer von Luftangriffen wurden. Rund ein halbes Dutzend Schiffe fiel intakt in japanische Hände, ein Torpedoboot und mindestens zwei Kanonenboote versenkten sich selbst. Japanische Kriegsschiffe waren von den Chinesen nicht versenkt, ja kaum beschädigt worden. Versuche der chinesischen Luftwaffe, japanische Schiffe in Shanghai mit Bomben anzugreifen, scheiterten, verursachten aber schwere Verluste unter der Zivilbevölkerung. Auch der Einsatz von Sperr- und Treibminen blieb erfolglos[94].
Die Japaner gaben zu, daß am 7. September 1937 an Bord des Kreuzers *Tama* ein Leutnant verwundet wurde, ein Seemann im Gefecht mit chinesischen Einheiten gefallen war und das japanische Spitalschiff *Asahi Maru* am 14. September 1937 nahe Wusung durch Bomben leichte Beschädigungen erlitt. Auch auf der *Idzumo* gab es einige Verwundete. Bis zum 27. September wollen die Japaner im Gebiet von Shanghai 663 Tote, darunter 19 Offiziere, sowie 482 Verwundete und 23 abgeschossene Flugzeuge verloren haben, bis zum 22. November 1937 soll die Gesamtzahl der japanischen Verluste in China die Summe von 16 048 Toten erreicht haben, während die Chinesen 145 470 eigene Soldaten als gefallen meldeten. Am 3. Dezember 1937 betrugen die Abgänge der japanischen Marine insgesamt 835 Mann, hauptsächlich in den Kämpfen an Land und beim Verlust von insgesamt 60 Flugzeugen. Im gleichen Zeitraum sollen 192 chinesische Flugzeuge im Luftkampf und 211 weitere am Boden zerstört worden sein bei rund 13 000 Einsätzen der japanischen Luftwaffe, davon 6000 im Gebiet von Shanghai, 500 bei Canton und 1200 gegen Nanking. Insgesamt sollen die Chinesen bis Jahresende 259 »sicher« abgeschossene und 340 »sicher« am Boden zerstörte Flugzeuge verloren haben, gegen nur 65 japanische Verluste. Ferner meldeten die Japaner die Versenkung von achtzehn chinesischen »Kreuzern«, zehn Kanonenbooten und neun Wachbooten mit einer Gesamttonnage von 32 132 ts. Nach chinesischen Angaben sollen die Japaner 1937 ferner 450 Fischerboote versenkt und dabei den Tod von 8400 Männern, Frauen und Kindern verursacht haben.

Am 1. Januar 1938 wurde das chinesische Marineministerium aufgelöst und in das Oberkommando der Marine eingegliedert, deren Oberbefehl in den Händen von Admiral Chen Shao-kuan lag. Die noch vorhandenen Schiffe wurden in einer 1. und 2. Flotte reorganisiert, die 3. Flotte und der Vermessungsdienst aufgelöst.
Anläßlich der japanischen Einnahme von Amoy im Mai 1938 sollen die an Land fechtenden chinesischen Marinetruppen der befestigten Stützpunkte Hulishan, Hochüeh und Paishih bis zum letzten Mann gefallen sein.
Da die chinesische Führung nicht auf die unaufrichtigen japanischen Friedensvorschläge einging, mußte Japan den Kampf 1938 fortsetzen, wobei die chinesische Armee erstmals einen größeren Sieg bei Taierhchuang erfechten konnte. Längs der Küste und der schiffbaren Flüsse dagegen blieben die Japaner dank der Unterstützung durch ihre überlegene Flotte nach wie vor erfolgreich. Die Fortsetzung der japanischen Offensive längs des Yangtse führte zwischen Juni und Oktober zur Einnahme von Wuchang und Hankou. Zunächst wurde am 12. Juni 1938 Anking und am 23. Juni Matang von japanischen Heeres- und Marinestreitkräften angegriffen.
Ein weiteres Ziel japanischer Luftangriffe im Frühjahr 1938 bildete Mamoi in der Provinz Fukien, wo am 31. Mai 1938 das Wachboot *Fu Ning* (300 ts) und am 1. Juni das Kanonenboot *Chu Tai* (745 ts) sowie die Wachboote *Chang Ning* (300 ts) und *Su Ning* (300 ts) verloren gingen.
Gleichzeitig setzten wieder die massiven japanischen Luftangriffe auf die chinesischen Kriegs- und Transportschiffe auf dem Fluß ein, die 1938 insgesamt folgende Verluste verursachten:

Chang Ning, 300 ts, 1. 7. 38 bei Wuhsueh;
Hsien Ning, 420 ts, 1. 7. 38 bei Wuhsueh;
Chung Ning, 300 ts, 4. 7. 38 bei Tienchiachen;
Sui Ning, 300 ts, 13. 7. 38 nahe Huangshihkang;
Hai Ning, 300 ts, 14. 7. 38 bei Tingshiashan;
Kiang Chen, 565 ts, 20. 7. 38;
Hu Ying, Torpedoboot, 96 ts, 8. 8. 38 als Minenleger nahe Lanshi (von den Chinesen gehoben und repariert?);
Yung Chi, 860 ts, 21. 10. 38 nahe Sinti;
Chung Shan, 844 ts, 24. 10. 38 nahe Kinkou;
Kung Sheng, 280 ts, im Oktober in Kwangtung;
Yi Sheng, 350 ts, 11. 11. 38 bei Onchih;
Yung Sheng, 280 ts, 11. 11. 38 bei Onchih;
Jen Sheng, 260 ts, 11. 11. 38 bei Onchih;
Nr. 4, Nr. 6, 11. 11. 38 bei Onchih;
Shun Sheng, 380 ts, 13. 11. 38 im Eingang zum Tungting-See selbstversenkt.

Neue chinesische Versuche, die japanischen Schiffe auf dem Yangtse mit Motortorpedobooten anzugreifen, scheiterten wiederum. Am 14. Juli 1938 kehrte *Wen 93* beschädigt von einem Angriff nahe Hukou zurück. Bei einem nächtlichen Vorstoß von *Shih 223* und *Ngo 253* sank am 17. Juli ein Boot, bei einem japanischen Luftangriff auf deren Stützpunkt am 21. Juli erlitten *Wen 42* und *Yen 161* Beschädigungen und am 1. August fielen *Ngo 22* und *Yen 161* einem feindlichen Luftangriff zum Opfer, worauf die übriggebliebenen Motortorpedoboote auf dem Landweg zum Perlfluß überführt wurden.
Im Jahre 1938 glaubten die Chinesen, je zwei kleinere japanische Kriegsschiffe am 14. April bei Tatung und am 8. September bei Lungping durch Minen versenkt zu haben. Sie behaupteten, 1938 insgesamt 44 feindliche Schiffe versenkt (was natürlich übertrieben war) und selbst nur 24 eigene Schiffe (darunter sieben in der Gegend von Canton) verloren zu haben.
Die Chinesen machten große Anstrengungen, um die Fahrwasser immer wieder zu verminen. Im Herbst 1938 legten sie im Operationsgebiet des Yangtse 1500 Ankerminen und setzten einige hundert Treibminen aus, denen aber nur wenige japanische Hilfsfahrzeuge zum Opfer fielen[95]. Vereinzelt scheinen auch japanische Landungsfahrzeuge und Motorboote vom Feuer chinesischer Uferbatterien getroffen worden zu sein, so daß einige kleinere Landungsoperationen verzögert oder verhindert wurden.
Die Operationen dehnten sich auch auf die Flüsse Ching und Hsiang sowie den Tungting-See aus, die ebenfalls vermint und mit Uferbatterien gesichert wurden. Bei Yüehchou griffen am 21. Juli 1938 27 japanische Flugzeuge die chinesischen Kanonenboote *Min Sheng, Chiang Chen* und den Transporter *Ting An* an, die samt zwei weiteren Transportern schwere Beschädigungen erlitten. Nach chinesischen Angaben versenkten die Japaner auf dem Yangtse auch einige chinesische Transport- und Hilfskriegsschiffe, deren Namen sich im einzelnen nicht immer mit Sicherheit feststellen lassen.
Um die Seeblockade Chinas möglichst dicht zu machen, griffen die Japaner im Herbst 1938 auch im Süden an und besetzten am 21. Oktober 1938 Canton sowie andere Häfen. Bei diesen Kämpfen setzten die Chinesen ihre vier dort stationierten Motortorpedoboote ein, von denen Nr. *1, 2* und *4* am 23. Oktober nahe der Shachiao-Batterie bei Humen von japanischen Flugzeugen versenkt wurden und Nr. *3* am 25.

Oktober 1938 bei Shitzuyang unterging. Die noch kampffähigen chinesischen Schiffe, darunter *Kung Sheng, Chiang Kung, Hu Shan, Ping Hsi, Chung Kai, Chung Yüan, Fei Peng, Chih Hsin* und *An Tung* zogen sich auf den Flüssen Hsi und Tzuni zurück, wo *Chiang Kung* und *Kung Shen* im Bombenhagel der japanischen Flugzeuge sanken. Mit Hilfe von einem Dutzend Motorbooten und über hundert Dschunken legten die Chinesen auch hier zahlreiche Minen- und andere Sperren. Deshalb gingen auch 1938 fast sämtliche chinesischen Verluste auf das Konto der japanischen Luftwaffe. Insgesamt verloren die Chinesen 1938 wenigstens 30 Kanonenboote und Minenleger sowie mindestens acht Motortorpedoboote, dazu verschiedene Transporter und Hilfsschiffe.

Die Japaner meldeten im Zeitraum vom 31. Juli bis 13. August 1938 die Versenkung von 19 Kanonenbooten, einem alten Torpedoboot, vier Transportern und zwei Dampfern und von Kriegsausbruch bis zum 1. Oktober 1938 von insgesamt 48 Kriegsschiffen mit über 70 Prozent der chinesischen Gesamttonnage. Dazu kamen bis Jahresende mindestens sieben weitere versenkte und einige schwer beschädigte Einheiten. Eine Anzahl der versenkten chinesischen Kriegsschiffe waren inzwischen von den Japanern wieder gehoben, repariert und der Verwaltung der pro-japanischen Puppenregierung Wang Ching-wei unterstellt worden[96], so daß die mit Japan zusammenarbeitende »Chinesische Marine« tatsächlich stärker war als diejenige Nationalchinas. Die chinesischen Kommunisten, die nach wie vor über keine Marine verfügten, begnügten sich damit, abwechselnd den Japanern und den Nationalchinesen in den Rücken zu fallen, und ihre eigene Stellung und Organisation zu stärken.

In den Jahren 1939 bis 1945 erlitt die chinesische Marine kaum noch größere Verluste, weil die Japaner auf einen weiteren Vormarsch längs der Flüsse verzichteten. Dagegen unternahmen sie verschiedene Landungsoperationen, so am 10. und 14. Februar 1939 auf der Insel Hainan[97], wobei es jeweils zu Kämpfen gegen die lokalen chinesischen Garnisonen kam, die über keine Seestreitkräfte verfügten.

Bei der Verteidigung der Hauptstadt der Provinz Hunan, Changcha, im September 1939 griffen die Japaner mit Unterstützung von zehn Kriegsschiffen und etwa 300 Booten auf dem Hsiangkiang an, der von den Chinesen durch einige hundert Minen gesperrt worden war. Hier versenkten sich am 22. September das Motorboot *Ping Hai*, einige Schlepper und die Hilfsminenleger *Yuen Sheng* und *Kiang An* selbst. Drei weitere chinesische Hilfsminenleger gelten als »vermißt«, zwei wurden von den Japanern versenkt. Insgesamt legten die Chinesen im Tungtingsee und auf dem Hsiangkiang über 4000 Minen, denen wenigstens ein japanisches Räumboot zum Opfer gefallen sein soll . . .[98]

Auch 1939 überschätzten die Chinesen ihre Versenkungserfolge, die sie im Juli auf 8 feindliche Schiffe im Perlfluß, zwei zwischen Samshui und Kiangmen und einen Transporter bei Chouchün im Dezember bezifferten, die alle Minen zum Opfer gefallen sein sollen.

Die Tätigkeit der chinesischen Marine konzentrierte sich auf das Legen von festen Minensperren und die Verseuchung durch Treibminen. Allein 1939 wurden über 4000 Minen in den Flüssen Hsiang und Wang ausgelegt. Wenn diese auch kein unüberwindliches Hindernis bildeten, so zwangen sie doch die Japaner zu systematischen Räumungsarbeiten und gaben dadurch den Chinesen Zeit, um sich geordnet zurückziehen zu können. Am 22. August 1940 versenkten japanische Flugzeuge das chinesische Vermessungsschiff *Kan Lu* nahe Taitzuwan auf dem Ching-Fluß, während *Chiang Kun* und *Chiang Hsi* Schäden erlitten. Das Motortorpedoboot *Hu Chun* wurde am 4. September beschädigt und der Prahm Nr. 7 am 14. September 1940 auf dem Yangtse versenkt.

Die chinesische Marine konzentrierte nunmehr ihre schwimmenden Streitkräfte auf dem Yangtsekiang oberhalb der Flußfestung Ichang. Es handelte sich um die übriggebliebenen Schiffe des ehemaligen 1. (Küsten-)Geschwaders und des 2. (Fluß-)Geschwaders mit folgendem Bestand:

1. Geschwader: Kanonenboote *Kiang Yüan* (1904, 550 ts), *Chu Tung* (1907, 740 ts), *Chu Chien* (1907, 740 ts), *Chu Kuan* (1907, 740 ts); Wachboote *Wei Ning* (1933, 300 ts), *Yi Ning* (1934, 300 ts); Transporter *Ting An* (1901, 1969 ts), *Ke An* (1903, 12 142 ts).
2. Geschwader: Kanonenboote *Yung Sui* (1929, 650 ts), *Ming Chuen* (1929, 464 ts), *Hu Tsuin* (1906, 96 ts; altes Torpedoboot).

Dazu traten im Jahre 1942 die von den Westmächten an China abgetretenen, in Chungking abgeschnittenen Flußkanonenboote *Ying Teh* (1931, 372 ts; ex brit. *Falcon*), *Ying Shao* (1927, 310 ts; ex brit. *Gannet*), *Ying Tao* (1933, 185 ts; ex brit. *Sandpiper*), *Mei Yüan* (1927, 370 ts; ex amerikanisch *Tutuila*), während das alte französische Flußkanonenboot *Balny* (1914, 201 ts) zwar 1940 in Chungking aufgelegt, jedoch erst 1944 offiziell an China abgetreten und später wegen Unbrauchbarkeit[99] abgewrackt wurde. Andere Kriegsschiffe scheinen ab 1941 auf den übrigen chinesischen Flüssen nicht mehr existiert zu haben, die zahlreichen Mineneinsätze, die noch bis 1945 stattfanden, erfolgten mit Hilfe von Booten, Dschunken und Flößen. Nach amtlichen chinesischen Angaben sanken die Kanonenboote *Chiang Kun* und *Chian Hsi* am 24. August 1941 bei Taitzuwan nahe Patung, wobei es sich um die letzten größeren Schiffsverluste gehandelt haben dürfte.

Der Oberbefehlshaber der Flotte Nationalchinas, Admiral Chen Shao-kuan überstand den Krieg an der Spitze seiner stark geschwächten Flotte als Vertreter der spezifischen Interessen der Provinz Fukien. Die Tätigkeit einer britisch-amerikanischen Beratergruppe in Chungking änderte nicht viel an der bescheidenen Rolle, die die chinesische Marine 1941–1945 spielte. Im späteren Verlauf des Krieges setzten die Chinesen mit einigem Erfolg Partisanen- und Sabotagetrupps hinter den feindlichen Linien gegen die japanische Flußschiffahrt ein. Dabei zeichnete sich besonders Kapitän zur See Lin Sian-kuan aus, der rund zehn Boote vom Ufer aus vernichtet haben will. Gegen Kriegsende versenkten amerikanische Flugzeuge einige auf den chinesischen Flüssen operierende japanische Kriegs- und Handelsschiffe[100].

Nachträglich besehen blieb der Einsatz der chinesischen Marine trotz der gewaltigen Opfer an Schiffen und Personal ohne großen Einfluß auf den Ausgang des Krieges gegen Japan. Der Hauptgrund dafür ist in der Zusammensetzung der chinesischen Flotte zu suchen, die nur aus schwach bewaffneten Kanonenbooten und weniger als 20 Motortorpedobooten bestand. Letztere litten unter dem Mangel an genügend ausgebildeten Besatzungen und eigneten sich kaum für eine Verwendung auf Flüssen. Strategisch fiel die Tätigkeit der chinesischen Marine überhaupt nicht ins Gewicht, taktisch konnte sie bestenfalls die Überwindung von einigen Flußsperren um wenige Tage verzögern, ohne daß der japanischen Landkriegführung dadurch bleibende Nachteile erwuchsen. Wenn der japanische Vormarsch längs des Yangtse schließlich doch zum Stehen kam, so war dies nicht etwa das Verdienst der wenigen und schwachen chinesischen Kanonenboote, die 1940 noch vorhanden waren, sondern vielmehr die Konsequenz der relativen zahlenmäßigen Schwäche der japanischen Landstreitkräfte, die Länge der oft unsicheren Nachschublinien und der immerhin fallweise nicht zu unterschätzenden Kampfkraft der chinesischen Armee, die letzten Endes einen weiteren Vormarsch der japanischen Flotte auf den Flüssen verhinderte. Technisch-taktisch wäre es zwar der japanischen Flotte unter Inkaufnahme von Verlusten

durch Minen möglich gewesen, weiter flußaufwärts vorzustoßen, aber da das japanische Heer nicht folgen konnte, wären derartige Operationen zeitlich und räumlich beschränkt geblieben und hätten mit einem Rückzug enden müssen, der dann als chinesischer Sieg interpretiert worden wäre. Ein in der Zeitschrift »United States Naval Institute Proceedings« im Juli 1941 veröffentlichter Artikel »Naval Strategy in the Sino-Japanese War« von Shi Fu-wang behauptet zwar, die chinesische Marinestrategie lasse sich mit derjenigen der Amerikaner auf dem Champlain-See im Oktober 1776 und auf dem Mississippi 1862/63 vergleichen, doch ist diese Formulierung ebenso übertrieben wie die Behauptung, daß zwischen Januar 1940 und Januar 1941 auf 1229 ausgelegten chinesischen Minen insgesamt 129 japanische Schiffe, darunter ein Zerstörer, zehn Kanonenboote, 45 Transporter, zwei Minensucher und 52 Motorboote gesunken seien. Dagegen gestehen die japanischen Behörden in einem Schreiben vom 16. Februar 1970 an den Verfasser den Verlust von 19 400 Marineangehörigen zwischen 1937 und 1945 in China ein, wobei es sich hauptsächlich um Verluste an Land handelt.

Als die Japaner am 7. Dezember 1941 bei Pearl Harbor überraschend und mit großer Präzision zuschlugen, galten sie im Westen als »schlechte Piloten, meistens Brillenträger, nachtblind und auf veralteten Maschinen eingesetzt . . .« Dabei hatten westliche Beobachter (darunter Tausende von Angehörigen der Flotten der USA und Englands) während mehr als vier Jahren Gelegenheit gehabt, zumindest die Taktik der japanischen Bomberverbände im Einsatz gegen chinesische (und amerikanische!) Schiffe auf dem Yangtse aus oft ungemütlich naher Distanz zu beobachten. Es ist möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß einzelne Zeugen der japanischen Versenkungserfolge die richtigen Schlußfolgerungen zogen und entsprechende Berichte an ihre zuständigen Behörden sandten. Sicher ist leider nur, daß diese amerikanischen und britischen Dienststellen diesen Berichten keine Beachtung schenkten, so daß Briten und Amerikaner die Japaner ebenso leichtfertig unterschätzten, wie dies die Russen 1904 zu ihrem Schaden auch getan hatten. Auf jeden Fall sammelten viele der besten Piloten der japanischen Marineluftwaffe ihre praktischen Erfahrungen im Einsatz gegen die chinesischen Kanonenboote und wandten nunmehr ihr überlegenes Können mit großem Erfolg gegen die amerikanischen und britischen Kriegsschiffe an. Erst als diese Pilotenelite in der Schlacht von Midway im Juni 1942 gefallen war, wendete sich das Blatt der See- und Luftkriegführung im Pazifik, in welcher der chinesischen Flotte nur die undankbare Rolle von Zielschiffen zufiel.

Die Bilanz des Krieges mit Japan 1937–1945 war demzufolge für die chinesische Marine durchaus negativ. Fast die gesamte Flotte ging verloren, was an Schiffen noch vorhanden war, besaß keinen Kampfwert. Offiziell waren 425 Offiziere und 1756 Mann gefallen[101], doch dürften die tatsächlichen Verluste an Land höher gewesen sein. Zwar wies die chinesische Marine bei Kriegsende einen größeren Personalbestand auf als 1937, aber die meisten dieser »Seeleute« verfügten über keine seemännische Ausbildung. Alle Werften und Arsenale befanden sich in einem zerstörten oder ausgeplünderten Zustand, so daß die Marine praktisch von Grund auf neu aufgebaut werden mußte.

Auch die 1937 rund eine halbe Million BRT umfassende chinesische Handelsflotte hatte schwere Verluste erlitten. Zwar gelang es den Japanern 1937 lediglich 29 Handelsschiffe mit 48 359 BRT zu kapern oder zu beschlagnahmen, aber im Verlauf des Krieges mehrten sich die Verluste. Amtlich wurden diese auf 47 seegehende Schiffe mit 250 271 BRT und 2790 Flußfahrzeuge mit 99 247 BRT[102] infolge von Kaperung oder Luftangriffen sowie 77 seegehende Schiffe mit 117 112 BRT und 86 Flußfahr-

zeuge mit 28689 BRT infolge Selbstversenkung in Flußsperren, total also 495319 BRT[103] angegeben. Eine andere Quelle macht folgende Angaben über die zu Sperrzwecken versenkten Schiffe:

Position bzw. Ort der Sperre	Zahl der Schiffe	Gesamttonnage
Kiangyin	24	43940
Matang	18	24995
Min-Mündung	12	7562
Huangpo	10	18642
Chenghai	7	6657
Haichou	6	10747
Perl-Mündung	6	1979
Wulung Shan	4	2063
Gesamt	87	116593

Ferner wurden bei Hankou vier speziell konstruierte Betonrümpfe versenkt und unter den bei Huangpo auf Grund gesetzten Schiffen befanden sich sechs japanische Dampfer der Nissan-Kisen-KK-Linie mit rund 22000 BRT, die jedoch von den Japanern wieder gehoben und mit Ausnahme von zwei Einheiten wieder in Fahrt gebracht wurden.

Eine ganze Anzahl chinesischer Handelsschiffe ging im Dezember 1941 in Hongkong, wohin sie sich geflüchtet hatten, verloren. Die meisten der in japanische Hände gefallenen Schiffe sanken im Verlauf des Krieges 1942–1945 als Folge amerikanischer Luft- und U-Boot-Angriffe. Zumindest ein chinesischer »*Liberty*«-Frachter, die *Chung Cheng*, wurde im Golf von Aden am 3. Februar 1944 das Opfer des deutschen U-Boots *U 188*.

Bescheiden blieben auch die chinesischen Anstrengungen im Schiffbau. Kriegsschiffe konnten 1937–1945 überhaupt keine mehr gebaut werden und Flußdampfer nur deren 24, allerdings solche mit starken Maschinen zur Überwindung der bis zu 13 Knoten starken Strömung auf dem oberen Yangtse. Ferner wurde der Typ einer Dschunke mit besseren Rumpfformen entwickelt, die sich bei einer Ladefähigkeit von 60 Tonnen bis zu 30 Prozent schneller erwies. Auf neuen Werften in Liautschau, Yüanling, Hengyan, Kuking, Taiho und Chachua entstanden allein zwischen 1939 und Juni 1942 insgesamt 1015 Dschunken mit 14566 BRT für die Szechuan-Flüsse und 1147 Dschunken mit 8437 BRT für den Westfluß. Logistisch spielte der Flußtransport stets eine bedeutende Rolle im Kampfgeschehen, wozu bis Ende 1942 61 neue Schleppstationen eingerichtet wurden.

Schließlich verdient die handwerkliche Herstellung von rund 10000 oft improvisierten Ankertau- und Treibminen lobende Erwähnung, die zwar nur geringe Versenkungserfolge erzielten, jedoch den japanischen Flußverkehr wenigstens zeitweise behinderten.

Vom Juli 1940 bis Januar 1941 legten die Chinesen allein im Yangtse 658 Minen, die 50 feindliche Schiffe und Boote versenkt haben sollen.

Bei Kriegsende behauptete die chinesische Marine, sie habe den Verlust von 183 »meist kleineren« feindlichen Schiffen verursacht und weitere tausend beschädigt.

Namentlich erwähnt werden jedoch nur:

Jakukyo Maru (1000 BRT) am 24. Dezember 1939 auf dem Chouchun-Fluß durch Mine beschädigt;
Kaikou Maru am 5. April 1941 bei Sanniangmiao durch Mine schwer beschädigt;
Nawkai Maru im Tien-Fluß durch Mine im November 1942 schwer beschädigt und am 19. März 1944 nahe Lichiashah in Shuhtehhsien gesunken;
Kanonenboot *609* sank am 24. Januar 1943 nahe Maning.

Kanonenboot *Chiang Chuan*, eine Einheit der pro-japanischen »Puppenregierung«, soll am 19. März 1943 und das Kanonenboot *Hsieh Li* der gleichen Zugehörigkeit am 27. März 1943 gesunken sein. Vizeadmiral Sa Fu-chou, Kommandant des Hafens von Canton und Anhänger der »Puppenregierung«, wurde zusammen mit sieben anderen Offizieren von Partisanen gefangengenommen.
Chinesische Partisanen wollen zudem das Flugzeug abgeschossen haben, mit welchem die japanischen Admirale Minéo Osumi und Hikojiro Suga mit vier weiteren Offizieren am 5. Februar 1941 in den Huangyangshan-Bergen der Provinz Kwangtung abstürzten.
Anläßlich der japanischen Kapitulation und der Wiederinbesitznahme der chinesischen Häfen durch die Streitkräfte Nationalchinas fielen rund 1400 meist beschädigte Dschunken und kleine Schiffe sowie Boote mit einer Gesamttonnage von über 54 600 BRT in die Hände der Sieger. An größeren Kriegsschiffen (90 bis 1000 Tonnen) werden 19 aufgeführt, wovon nur drei noch einsatzfähig, während von sieben Wachbooten sechs unbeschädigt waren, ebenso sechs Motortorpedoboote und zwei von drei U-Booten. Dagegen befanden sich die meisten der rund 200 bewaffneten Motorboote von 8 bis 25 ts in nicht mehr betriebsbereitem Zustand, so daß der chinesischen Marine aus dieser Kriegsbeute kein wesentlicher Zuwachs entstand[104].
Ferner konnten einige Kanonenboote der ehemaligen »Nankinger Puppenregierung« übernommen werden, wobei es sich um alte chinesische Kriegsschiffe ohne Kampfwert handelte.
Die chinesische Luftwaffe behauptete übertrieben, zwischen dem 14. August 1937 und dem 9. August 1944 25 japanische Kriegsschiffe, darunter einen Flugzeugträger (!), und 991 Transporter versenkt sowie 37 Kriegsschiffe und 272 Transporter beschädigt zu haben. Dazu kommen noch allein im Jahre 1944 in den verschiedenen Feldzügen über 2000 zerstörte Boote. Das gemischte chinesisch-amerikanische Luftgeschwader gab an, vom 4. November 1943 bis 1. März 1945 595 Flußdampfer und 3874 Boote zerstört oder beschädigt und drei Kanonenboote versenkt zu haben, ohne daß sich diese Verluste auch nur annähernd in den japanischen Listen nachweisen lassen[105].
Die meisten der von den Japanern geborgenen chinesischen Kriegsschiffe, darunter die modernen (Leichten) Kreuzer *Ping Hai* und *Ning Hai* waren im Verlauf des Krieges gegen die USA gesunken[106]. Die wenigen übriggebliebenen Einheiten wurden 1946 an Nationalchina zurückgegeben, das 1947 auch 34 entwaffnete, ehemals japanische Zerstörer, Geleitschiffe, Minenleger und Minensuchboote sowie andere leichte Einheiten erhielt, aber ohne Ersatzteile und in weitgehend verbrauchtem Zustand. Alle diese Schiffe bildeten noch keine Flotte, sondern belasteten die sowieso nur ungenügende Reparaturkapazität Chinas erheblich.
China wandte sich deshalb mit der Bitte um Unterstützung beim Aufbau einer neuen Marine an seine wichtigsten Verbündeten, die USA und England. London versprach einen Leichten Kreuzer, zwei Zerstörer, zwei U-Boote und acht Wachboote zur

Verfügung zu stellen und die Ausbildung von 600 bis 700 Offizieren und Deckoffizieren zu übernehmen. Tatsächlich wurden denn auch der Kreuzer *Aurora* und der Geleitzerstörer *Mendip* sowie 8 Wachboote des Typs »Fairmile-B« geliefert, doch dann geriet das Programm aus innenpolitischen Gründen ins Stocken, da die nunmehr sozialistische britische Regierung Nationalchina nicht gegen die Kommunisten unterstützen wollte.
Nach der Kapitulation Japans erhielt China im Rahmen des Lend-Lease-Gesetzes Nr. 512 insgesamt 138 Kriegsschiffe. Als erste wurden schon am 4. September 1945 acht Schiffe *Tai Ping, Tai Kang, Yung Tai, Yung Feng, Yung Shun, Yung Ting, Yung Sheng* und *Yung Ning* geschenkweise von den USA übernommen. Ein vorgefundener japanischer Transporter erhielt im Dezember 1945 den Namen *Ching An.* Aus den in China erbeuteten Beständen japanischer Schiffe und von Booten des »Marionettenregimes« wurden 288 verschiedene bewaffnete Fahrzeuge in die chinesische Marine übernommen und in den Kanonenboot-Flottillen 1 bis 8 organisiert. Die Marine gliederte sich nun in eine Seeverteidigungsflotte, eine Flußverteidigungsflotte und eine Transportflotte. Von den USA wurde das Kriegsschiff *O Mei* sowie 10 LST, 5 LCM, 5 LCI und 48 Landungsboote übernommen. Das Kriegsschiff *Fu Po* sank am 20. März nahe der Insel Wuchio nach Kollision mit einem chinesischen Handelsschiff. Von den USA erhielt China 1947 weitere zwei U-Jäger, einen Tanker, ein LST, drei LCM, zwei LCI und fünf Landungsboote geschenkt und 1948 traten die USA noch einmal auf den Philippinen liegende Kriegsschiffe an China ab, die allerdings nicht fahrbereit waren. An Schiffen hat es Nationalchina also in den Jahren 1946 bis 1950 nicht gefehlt, wohl aber an ausgebildeten Offizieren und Mannschaften und an eigentlichen Kampfschiffen.
China hatte bereits 1944 69 Marineoffiziere zur Weiterbildung nach England und 26 in die USA entsandt, im November 1945 gingen 682 Seeleute nach England, wo sie den Kreuzer *Aurora* als *Chungking* übernehmen sollten.
Die Amerikaner lieferten insgesamt 297 Schiffe und Boote, darunter jedoch nur acht Minensucher und fünf Netzleger, die bestenfalls als Kriegsschiffe angesprochen werden konnten, sowie 156 Landungsfahrzeuge aller Art, während der Rest aus unbewaffneten Hafenbooten und Kähnen bestand. In Tsingtao entstand ein modernes Ausbildungszentrum, wo gleichzeitig rund 3000 Mann[107] ihre theoretische und praktische Schulung erhielten. Die Anlage kostete über 6 Millionen Pfund Sterling und stand unter dem Kommando des durch seine Handstreiche gegen die japanische Schiffahrt berühmt gewordenen Kapitän z. S. Lin Sian-kuan. Gleichzeitig erklärte jedoch General Marshall im Juni 1946 vor dem Militärausschuß des amerikanischen Repräsentantenhauses, die Zahl der aktiven chinesischen Divisionen müsse von rund 400 auf 10 und der Bestand der Kriegsmarine um 90 Prozent verringert werden, obwohl das Abkommen vom 25. Februar 1946 zwischen den Nationalchinesen und den Kommunisten lediglich die Reduzierung der Armee auf zunächst 90 nationale und 18 kommunistische und im Juli 1947 auf noch 50 nationale und 10 kommunistische Divisionen vorsah. Der völlige Mangel an Verständnis der Amerikaner für die Vorgänge in China, die Abneigung gegen den manchmal unbequemen Verbündeten Chiang Kai-shek und die naive Einschätzung Maos als bloßen Landreformer und korruptionsfreien Idealisten führten dazu, daß Washington seine materielle und politische Hilfe an die Nationalregierung zunächst reduzierte, dann vorübergehend ganz einstellte und so, zusammen mit einer unglücklichen operativen und psychologischen Kriegführung der Nationalisten, die Voraussetzungen für den Sieg der Kommunisten im Bürgerkrieg schuf, die Ende 1946 noch nicht über die Anfänge einer Marine verfügten[108].

Die Sowjets, die im August 1945 unter Bruch ihres Neutralitätspaktes mit Japan die Mandschurei erobert und »befreit« hatten, vermieden es, Maos Streitkräften irgendwelche Kriegsschiffe »Mandschukuos« oder Japans auszuhändigen, sondern gliederten diese in ihre Amur-Flottille und ihre Fernöstliche Flotte ein.
Es ist nicht die Aufgabe dieses Buches, den Ablauf des Bürgerkriegs von 1945 bis 1949 zu schildern, dessen entscheidende Operation von den Landstreitkräften geführt wurden. Zu Beginn der Kämpfe befanden sich zudem mit Ausnahme einer Gruppe in Shantung (Chefu) sämtliche kommunistischen Streitkräfte im Landesinnern, wo sie lediglich den Reishafen Wuhu am Yangtse kontrollierten. Die Flotte Nationalchinas litt, nach Feststellungen ausländischer Beobachter, unter einer schlechten Kampfmoral, sie profitierte eher vom Opiumschmuggel, als diesen zu unterbinden, und neigte zum »Warlordismus«. Washington hatte sich Chiang Kai-shek gegenüber verpflichtet, ihm das gesamte Kriegsmaterial für die Ausrüstung von 39 Elite-Divisionen und 8 ⅓ Luftgeschwadern zu schenken, stellte diese Lieferungen jedoch im August 1946 vorübergehend ein, nachdem bereits Kriegsmaterial im Betrag von rund 600 Millionen Dollar ausgehändigt worden war. Die amerikanische Haltung erwies sich als äußerst schwankend, unklar und unzuverlässig und begünstigte letzten Endes die Kommunisten. Besonders peinlich wirken post festum die Versuche General Marshalls, Chiang Kai-shek zum Abschluß eines Waffenstillstandes mit den Maoisten zu zwingen.
Zuverlässiges Material über die Einsätze der Seestreitkräfte im Bürgerkrieg gibt es kaum, so daß über Operationen, Bestand und Verluste keine präzisen Angaben gemacht werden können. Es bleibt zum Beispiel schleierhaft, wie im Herbst 1946 ein Teil der kommunistischen Truppen aus Kwangtung in Südchina auf dem Seeweg nach Shantung transportiert wurde, ohne daß die nationalchinesische Flotte dies verhindern konnte. Dagegen gelang es den Nationalisten, wenigstens die Insel Hainan vorübergehend von kommunistischen Truppen, nicht aber von roten Partisanen zu säubern.
Während es in der Nationalchinesischen Armee gute und schlechte Divisionen und zuverlässige und verräterische Generäle gab, erwies sich die Luftwaffe als weitgehend loyal. Mao verfügte zwar über einige Flugzeuge, die jedoch mangels Piloten und Ersatzteilen kaum eingesetzt werden konnten.

Abgesehen von Truppen- und Materialtransporten und der fallweisen Unterstützung der eigenen Truppen dort, wo die nationalistischen Kriegsschiffe eingreifen konnten, also längs der Flüsse und an der Küste, verdienen folgende Operationen erwähnt zu werden:
Die 2. Kanonenbootflottille unterstützte am 8. Oktober 1946 das Heer, das im Norden der Provinz Kiangsu die Kommunisten aus Kaoyou, Hsinghua und anderen Städten vertrieb. Am 12. Dezember nahm die Marine mit den Schiffen *Tai Ping, Yung Hsing, Chung Chien* und *Chung Yen* die Hsisha- und Nansha-Inseln in Besitz und im Januar 1947 die Inseln Wuteh und Changtao, die nach den Kriegsschiffen in Yunghsingtao und Taipingtao umbenannt werden. Ein französisches Kriegsschiff, das am 18. Januar 1947 Truppen auf Hsisha landen wollte, mußte unverrichteter Dinge abziehen.
Mit Unterstützung der 1. Flotte landete die 45. Division am 1. Oktober auf Yentai. Die 1. Flotte unter dem Befehl von Admiral Kui Yung-chin befreite am 5. Oktober die Insel Liukungtao und landete auf Weihaiwei. Am 9. Oktober beschossen vier Einheiten der 1. Flotte, darunter *Chang Chih,* Yinkou, das anschließend befreit wurde. Am 28. Oktober besetzte die Marine die Changshan-Inseln.

Am 22. August 1947 überschritten 20 000 Mann kommunistischer Truppen des Generals Chen Ken den Gelben Fluß bei Hsüanchu, ohne von der nationalistischen Flotte gehindert zu werden, und später störten oder verhinderten die sieben »fliegenden Kolonnen« des kommunistischen Generals Chen Li die Schiffahrt auf dem Yangtse, wobei auch hier die nationalistische Flotte kaum in Erscheinung trat.
Mit Hilfe ihrer Flotte landeten die Nationalisten am 27. August 1947 zwei Divisionen bei Shichiusio, rund hundert Kilometer südlich Tsingtao, und kurz darauf bei Chefu. Dagegen schlug ein Landungsversuch am 30. September 1947 bei Weihaiwei fehl, die Nationalisten konnten nur die Insel Linkung gegenüber dem Flottenstützpunkt besetzen und mußten sich auch hier am 27. April 1948 wieder zurückziehen.
Die Räumung von Haiyang in der Provinz Shantung erfolgte ab 23. November 1947 mit Hilfe von elf Landungsschiffen und zwei Kanonenbooten sowie fünf Handelsschiffen und war bis zum 11. Dezember beendigt, wobei General Kui den Rückzug der 54. Division leitete. Die Kommunisten griffen im Januar 1948 den Hafen von Yingkou an und konnten ihn am 27. Februar von der Landseite her einnehmen.
Kommunistische Truppen überschritten im April 1948 den Ching-Fluß bei Pingshien und Ende Mai den Gelben Fluß bei Pushien, ohne daß die nationalistische Flotte intervenierte.
Im Juni 1948 griffen *Tai Kang* und drei andere Kriegsschiffe Pohai an, wobei zehn Boote der Kommunisten zerstört worden sein sollen. Der Kreuzer *Chung King*, ex *Aurora*, und der Zerstörer *Ling Fu*, ex *Mendip*, liefen am 14. August von England nach China aus. Am 10. September 1948 landete die Marine Truppen auf den Chusan-Inseln und in Tungfushan, wo 90 Kommunisten gefangen genommen wurden.
Nach dem völligen Zusammenbruch der nationalistischen Streitkräfte in der Mandschurei gelang es im Oktober 1948 mit Mühe und Not, rund 20 000 Mann der 52. Armee aus dem Hafen Yingkou zu evakuieren, der am 5. November von den Kommunisten besetzt wurde, wobei die Nationalisten noch 1 ½ Divisionen verloren.
Die Nationalisten evakuierten im November 1948 ihre 11 Divisionen, die bisher die Gegend von Hulutao gehalten hatten, sowie ihre Garnisonen in Chefu und Linyi, und verteidigten nur noch Tsingtao. Anfang 1949 standen die Kommunisten am Yangtse und waren den Nationalisten nun auch zahlenmäßig und bezüglich des Kriegsmaterials, ausgenommen an Flugzeugen und Kriegsschiffen, überlegen.
Die Kommunisten meldeten für den Zeitraum vom 1. Juli 1946 bis 31. Januar 1949 4 959 000 Mann Verlust für die Nationalarmee (darunter 75 Prozent Gefangene und Überläufer), ferner von 969 Generalen (davon 67 gefallen, 105 übergelaufen und 697 gefangen), was der Vernichtung von 15 Armeegruppen mit 86 Armeekorps und 380 Divisionen sowie 615 selbständigen Regimentern und 760 Bataillonen entsprach . . . Die Kriegsbeute belief sich auf 1 709 000 Gewehre, 193 000 Maschinenwaffen, 37 000 Minenwerfer und Geschütze, 250 Millionen Patronen, 2 580 000 Granaten und 1,9 Millionen Handgranaten, 513 erbeutete und 140 zerstörte Panzer, 289 Panzerwagen, einige Panzerzüge, 12 000 LKW und 857 Lokomotiven samt einem entsprechenden Wagenpark sowie zwanzig Arsenale und Waffenfabriken. Auf Flugplätzen wurden 86 meistens beschädigte Flugzeuge erbeutet, etwa 15 weitere Flugzeuge waren von ihren Piloten freiwillig übergeben worden. Noch erwähnt das kommunistische Kommuniqué keine erbeuteten oder nach Kapitulation übergebenen nationalistischen Kriegsschiffe, obwohl in den von den Nationalisten geräumten Häfen vermutlich bereits einige nicht fahrbereite Schiffe zurückgeblieben waren. Auf jeden Fall sah sich Mao erst am 1. Mai 1949 veranlaßt, die Gründung einer »Ost-Chinesischen Volksmarine« bekanntzugeben, die zunächst dem Hauptquartier der 3. Feldarmee unter General Chang Ai-ping unterstellt wurde.

Nachdem der nationalistische General Fu Tso-yi im Januar 1949 mit 25 Divisionen im Raum Peking-Tientsin zu den Kommunisten übergelaufen war, trat Marschall Chiang Kai-shek einmal mehr von seinen Ämtern zurück und bereitete mit Hilfe der Marine und Luftwaffe den Rückzug der ihm persönlich ergebenen Truppen nach Taiwan vor.

Am 2. März 1949 erhob sich die Besatzung des Kreuzers *Chung King*, ex britisch *Aurora*, in Shanghai und ging zu den Kommunisten über. Deren Freude über den Frontwechsel des stärksten chinesischen Kriegsschiffs war jedoch nur von kurzer Dauer, denn schon am 20. März wurde der Kreuzer im Hafen von Chefu, wohin er sich geflüchtet hatte, von der nationalistischen Luftwaffe versenkt, die damit einen ihrer wenigen durchschlagenden Erfolge erzielte. Damit war auch die bisher loyale, wenn auch nicht besonders kampfwillige Marine nicht mehr unbedingt zuverlässig.

Offensichtlich machte sich Chiang Kai-shek im April 1949 keine Illusionen mehr und sandte deshalb die besten und ihm persönlich ergebenen 200 000 Mann seiner Armee, einen großen Teil der Luftwaffe sowie 26 Kriegsschiffe unter Admiral Kuei Yung-chin nach Taiwan. Auf dem Festland kämpften jetzt noch rund eine Million Nationalisten gegen zwei Millionen Kommunisten. Auf dem Yangtse konzentrierten die Nationalisten insgesamt 272 Kriegsschiffe und zerstörten alle erreichbaren Dschunken und Sampans. Trotzdem wagten die Kommunisten zwischen dem 21. und 23. April an drei verschiedenen Stellen den Übergang über den breiten Strom. Die Flußfestung Kiangyin sowie 26 nationalistische Kriegsschiffe des 2. Geschwaders unter Kommodore Lin Tsun mit dem Flaggschiff *Hui An* liefen zu den Kommunisten über, so daß die Lage der restlichen nationalistischen Kriegsschiffe unhaltbar wurde. Diese entschlossen sich unter dem Kommando von Commander Chen Chin-kun an Bord des Flaggschiffs *PGM 4* auszubrechen, wobei sie drei Schiffe verloren und zwei weitere schwer beschädigt selbstversenken mußten. Nanking fiel schon am 23. April, Shanghai am 25. Mai, wobei hier noch einige Truppen rechtzeitig nach den Chusan-Inseln abtransportiert werden konnten.

Die Lage der nationalchinesischen Kriegsschiffe auf dem Yangtse am 23. April war folgende: Die Kanonenboote *Kiang Hsi, Yung Ting, Chi Am* und *Lien Kuang* lagen in Anking, das Vermessungsschiff *Tsung Ning* in Tungling, wo außerdem das in Reparatur befindliche Kanonenboot *Ying Hao* von den Kommunisten durch Geschützfeuer versenkt wurde, während *An Tung, Tai Yüan, Mai Heng, Tsu Tung* und *Yung Chia* in Wuhu ankerten. In Nanking befanden sich noch *Yung Sui, Yung Chi, Yung Hsiu, Hui An, Mei Sheng, Wu Ling* und *Hsin An*, während *Wei Hai, Yin Kou, Lien Hua, Lien Sheng* und *Tsu Kuan* vor Chinkiang lagen. Bei Kiangyin hielten sich *Yat Sen, Hsin Yang, Lien Yung* und *Mei Lo* auf, die 2. Mobile Kanonenbootgruppe lag in Hukou, während die 5. Wachbootgruppe die Häfen von Tatung bis Wuhu überwachte. Die 1. Mobile Kanonenbootgruppe befand sich noch in Nanking, die 3. bei Chiankiang und Kiangyin, wo zudem etwa 30 Küsten- und Feldgeschütze aufgestellt waren.

Bei den Kämpfen mit den kommunistischen Truppen, Uferbatterien und vereinzelten »roten« Schiffen zeichneten sich vor allem *Yung Chia* und *Yin Kou* aus, die einige Boote versenken und zwei kapern konnten. *Yung Chi, Wei Hai* und *Hsing An* sanken im Gefecht mit feindlichen Uferbatterien, *Ying Hao* und *Tsung Ning* mußten sich schwer beschädigt selbst versenken, *Yung Hsiu* wurde beschädigt, konnte jedoch den Durchbruch erzwingen, ebenso *Wu Ling*, die vorübergehend auf einer Sandbank festkam. Die Haltung der Besatzungen der Kriegsschiffe *Yat Sen, Hsin Yang* und *Mei Lo* war anfänglich schwankend, doch schlossen sie sich schließlich dem Ausbruch an. Auch *Yung Hsiu* und *Yung Chia* lagen im Unterlauf des Flusses zeitweilig fest, wobei *Yung Hsiu* in der Enge von Sankiangying in Brand geriet. Dem Durchbruch ging eine

einstündige Bombardierung der zu den Kommunisten übergelaufenen Flußfestung Kiangyin voraus. An der Spitze des nationalistischen Verbandes fuhren *Yung Chia, Yung Ting* und *Yung Hsiu*, denen weitere zehn Schiffe, *Yat Sen, Hsin Yang, Wu Ling, Mei Heng, Hsing An, Ying Kou, Mei Lo, Tsu Kuan, Lien Yung, Lien Hua* und *Lien Sheng* folgten. Die 1. und die 2. nationalchinesische Flotte zählten ursprünglich insgesamt 216 Schiffe, die drei Kanonenbootflottillen und die 5. Wachbootgruppe 56 Boote.

Admiral Ma Chi-chuang organisierte mit seiner 1. Flotte am 24. Mai 1949 die Evakuierung von Shanghai und Wusung, wobei die Zollkreuzer *Yung Kang* und *Yung Feng* in die Marine übernommen wurden. Liang Hsü-chao, Kommandeur der 2. Marineregion, bereitete die Räumung von Tsingtao vor, das am 2. Juni aufgegeben wurde. Einheiten der 1. Flotte unterstützten Heerestruppen, die am 9. August auf der Halbinsel Chuanshan in Chekiang landeten und Ningpo angriffen. Im August übernahm die nationalchinesische Marine vier Schlepper der Reederei China Merchants Co. als *Ta Ming, Ta Hung, Ta Ching* und *Ta Keng*. Am 18. September räumte die 2. Flotte die Insel Haitan in Fukien von den nationalistischen Truppen. Ebenso räumten die Nationalisten die Spratly- und Paracel-Inseln, die jedoch von den Kommunisten nicht besetzt wurden.

Am 20. Juni erklärte die nationalchinesische Regierung die Blockade der Festlandküste vom Liao-Fluß in der Mandschurei bis zum Min-Fluß. Die Nationalisten ließen auf den zahlreichen Inseln vor der Küste starke Garnisonen zurück. Ein erster amphibischer Angriff der Kommunisten richtete sich schon am 20. August 1949 gegen die Miao-Inseln im Golf von Chihli, von wo aus die Nationalisten Tientsin blockierten. Chiang Kai-shek, der inzwischen wieder die Macht übernommen hatte, ließ 150 000 Mann der Garnison der Insel Hainan und 50 000 Mann seiner Elitetruppen von Taiwan für die Verteidigung Südchinas nach dem Festland überführen und landete eine weitere Armee bei Amoy, die auf Fuchou marschieren sollte, sich jedoch nach einigen Mißerfolgen bald wieder einschiffte.

Am 9. Juli 1949 versammelten sich 400 ehemals nationalistische Marineoffiziere in Shanghai und beschlossen unter kommunistischem Druck ein Vier-Punkte-Programm für den Aufbau einer neuen Marine, ein Vorsatz, der auch als Artikel 22 in das sogenannte »Gemeinsame Programm« vom 29. September 1949 aufgenommen wurde.

Am 20. September meuterte die Mannschaft des Kriegsschiffes *Chang Chih* und lief nach Ermordung des Kommandanten zu den Kommunisten über.

Canton fiel am 15. Oktober 1949, in den nächsten Tagen nahmen die Kommunisten auch Shantu und Amoy ein, während sich ein Teil der Verteidiger auf dem Seeweg wieder nach Taiwan retten konnte. Bis Ende des Jahres befand sich das ganze chinesische Festland in den Händen der Kommunisten, die am 1. Oktober 1949 die Volksrepublik China ausgerufen hatten. Nun verfügte Mao erstmals auch über eine Anzahl wirklicher Kriegsschiffe und ausgebildeter Mannschaften.

Die meisten der in kommunistischen Händen befindlichen Kriegsschiffe wiesen jedoch mehr oder weniger große Schäden auf, es fehlte an Ersatzteilen und die Werften und Arsenale waren ausgeplündert. Die Sowjets zeigten zunächst wenig Interesse, den chinesischen Kommunisten beim Aufbau einer starken Marine und Luftwaffe Hilfe zu leisten, und begnügten sich vorläufig mit der Entsendung einer Heeresmission. Maos Marine war also noch nicht fähig, den Nationalisten die Seeherrschaft streitig zu machen.

Abgesehen vom Fehlen einer straffen Führung und einer ungenügenden Ausbildung und Kampfmoral litt die nationalistische Flotte unter dem Mangel an kampfkräftigen

Schiffen. Die ehemals japanischen Schiffe führten behelfsmäßig installierte Geschütze, und was an amerikanischen Geleitzerstörern vorhanden war, verfügte bestenfalls über ein Kaliber von 12,7 cm, so daß Küstenziele nicht wirksam beschossen werden konnten. Die Zusammenarbeit zwischen Flotte und Luftwaffe klappte nur schlecht, es kam auch zu Angriffen von nationalistischen Flugzeugen auf eigene Schiffe und umgekehrt.

Die Marine unterstützte die Verteidiger von Chintang und will dabei etwa 2000 Kommunisten getötet und 100 feindliche Boote versenkt haben. Admiral Liu Kuang-kai, Kommandeur der 1. Flotte an Bord der *Tai Ho*, soll am 6. November einen Erfolg über kommunistische Truppen davongetragen haben. Die Marine brachte am 5. Dezember die letzten Verteidiger von Pakhoi, Chinchou und Lienchou im südlichen Kwangtung in Sicherheit. Insgesamt kaperte die nationalchinesische Marine 1949 41 nach kommunistischen Häfen fahrende Handelsschiffe und versenkte 121 kommunistische Schiffe, Boote und Dschunken.

Die ersten Hinweise darauf, daß Teile der nationalchinesischen Flotte zu den Maoisten übergelaufen waren, enthielten das kommunistische Bulletin, das die nationalistischen Verluste bis 30. Juni 1949 auf weitere 2 380 000 gefallene oder gefangengenommene Kuomintang-Soldaten bezifferte, die gemachte Beute auf zusätzliche 1 150 000 Gewehre, 66 000 Maschinenwaffen, 5000 Minenwerfer, 10 000 Geschütze, 7000 Lkw und 77 Kriegsschiffe. Diese bildeten nun zusammen mit zahlreichen Motordschunken den Grundstock der Marine der Volksrepublik China. Es handelte sich im wesentlichen um folgende Einheiten:

1 Kreuzer: *Chung King* (ging alsbald durch Luftangriffe verloren);
1 Zerstörer: *Huang An* (ex jap.?; lief am 10. März 1949 zu den Kommunisten über und wurde am 13. März 1949 von der nationalistischen Luftwaffe versenkt);
9 Geleitschiffe japanischer Herkunft: *Nan Chang* (ex *Chan Chen*, ex *Uji*), *Chang Pei* (ex *Oki*, ex *Hui An*, ex *Sisaka*), *Chi An* (ex *85*), *Shen Yang* (ex *81*), *Wu Chang* (ex *14*), *Chang Sa* (ex *118*), *Chin Nan* (ex *194*), *Si An* (ex *198*);
4 ehem. britische Korvetten: *Kuang Chou* (ex *Bowmanville*), *Kai Feng* (ex *Clover*), *Lin I* (ex *Helitrope*), *Cheung Hing* (ex *Bendigo*);
5 Minensucher des amerikanischen Typs *YMS* (ex *YMS 339, YMS 346, YMS 393, YMS 2017*);
6 ehem. japanische Minensucher (darunter ex *4, 14, 19, 22, 223*);
17 Kanonenboote: *An Tung* (ex japanisch *Ataka*), *Chiang Feng* (ex japanisch *Fusima*), *Chiang Hsi* (ex japanisch *Sumida*), *Yung An* (ex japanisch *Atami*), *Yung Ping* (ex japanisch *Futami*), *Chang Teh* (ex japanisch *Seta*), *Tung Hsin, Tung Teh, Hai Ho, Chien Kang* (ex *Hai Sui*), *Ying Shan* (ex britisch *Gannet*), *Ying Hao* (ex britisch *Falcon*), *Ying Hao* (ex britisch *Sandpiper*), *Mei Yüan* (ex amerikanisch *Tutuila*), *Tai Yüan* (ex amerikanisch *Wake*), *Yung Sui, Ming Chuan*;
42 Landungsfahrzeuge (2 LCU, 15 LSTL, 13 LSM, 12 LST);
1 Werkstattschiff, 3 Vermessungsschiffe, verschiedene Transporter sowie einige Hafenfahrzeuge.

Die Gesamtzahl der nationalchinesischen Kriegsschiffe, die durch Übergabe oder Zurückbleiben in kommunistische Hände fielen, dürfte wohl über 100 betragen haben. Ferner mußten die Nationalchinesen am 27. Mai 1949 in Hongkong den Geleitzerstörer *Lin Fu* (ex *Mendip*) an die Royal Navy zurückgeben. Die Kommunisten scheinen 1951 den Kreuzer *Chung King* zwar mit sowjetischer Hilfe gehoben und in *Pei Ching* umbenannt zu haben, doch waren sie nicht fähig, das Schiff wieder in Fahrt zu bringen.

Anläßlich der Kämpfe um den Yangtse im April 1949 befand sich die britische Fregatte *Amethyst* auf der Fahrt von Shanghai nach Nanking, um dort den Zerstörer *Consort* abzulösen. Am 20. April wurde das Schiff ab 09.20 Uhr für längere Zeit von zahlreichen kommunistischen Batterien unter Feuer genommen, die 53 Treffer erzielten. *Amethyst* beschoß erkannte Ziele und soll nach kommunistischen Angaben dabei 250 Mann außer Gefecht gesetzt haben.
Von den 183 Mann Besatzung fielen 38, darunter der Kommandant, Lt.Cdr. Skinner, 31 wurden verwundet; das Schiff lief schwer beschädigt auf Rose Isle nahe Chinkiang rund 120 km flußaufwärts von Shanghai auf. Ein Teil der Besatzung flüchtete sich ans nationalistische Ufer. Einige Stunden später dampfte der Zerstörer *Consort* mit 27 kn Fahrt flußabwärts und lieferte sich dabei ein Gefecht mit den kommunistischen Uferbatterien[109]. Da ein Abschleppen der *Amethyst* nicht möglich schien, lief der Zerstörer nach Shanghai weiter. Es gelang, die *Amethyst* noch am gleichen Abend aus eigener Kraft wieder flott zu machen und im Strom vor Anker zu legen.
Unterdessen versuchten der Schwere Kreuzer *London* und die Fregatte *Black Swan* flußaufwärts bis zur *Amethyst* vorzustoßen, doch wurden sie durch das intensive kommunistische Geschützfeuer zur Umkehr gezwungen. Später gelang es, 80 Verwundete und nicht benötigtes Personal der *Amethyst* auf dem Landweg nach Shanghai zu evakuieren.
In der Folge blieb *Amethyst* inmitten des kommunistischen Machtbereichs liegen. Die Kommunisten verboten eine Weiterfahrt des Schiffes, ließen zwar eine gewisse Versorgung, jedoch keine Postverbindung zu. Als die Brennstoffvorräte zur Neige gingen, entschloß sich der neue Kommandant, Lt.Cdr. Kerans, in der Nacht vom 30. zum 31. Juli 1949 zum Ausbruch. *Amethyst* kam zwar verschiedentlich unter Feuer, konnte aber die Sperre bei Kiangyin und die Forts bei Wusung unbeschädigt passieren. Mit diesem kühnen und erfolgreichen Husarenstreich, entsprechend den besten Traditionen der Royal Navy, endete das Kapitel der beinahe 90jährigen Präsenz westlicher Kriegsschiffe auf dem Yangtse.
Mit dem Rückzug der Nationalisten nach Taiwan gab es nunmehr zwei chinesische Flotten, wobei die kommunistische allmählich zahlenmäßig stärker und die nationalistische qualitativ besser wurden. Der Überfall des kommunistischen Nord-Korea auf das pro-westliche Süd-Korea im Juni 1950 und die chinesische Beteiligung an diesem kriegerischen Abenteuer zeigten der Welt schnell, was hinter dem »idealistischen Landreformer« Mao in Wirklichkeit steckte. Und schon 1950 konnte Chiang Kai-shek auf eine vermehrte amerikanische Hilfe zählen sowie gleichzeitig auf Taiwan jene Reformen durchführen, deren Unterlassung in China so viel zum Erfolg der Kommunisten beigetragen hatte.
Mao mußte nunmehr versuchen, die nationalistische Seeblockade durch eine Reihe von amphibischen Operationen gegen die der Küste vorgelagerten Inseln zu brechen. Abgesehen von der bereits erwähnten Besetzung der Miao-Inseln im Golf von Chihli am 20. August 1949 fanden folgende Landungsunternehmen statt:
Das 28. Korps landete am 15. August 1949 auf der Insel Pingtan unter Ausnützung eines Orkans, der die nationalistische Luftwaffe am Eingreifen hinderte.
Im Oktober 1949 versuchten das 28. und 29. Korps unter General Jao Shu-shih Quemoy (Kinmen) zu erobern. Zwar gelang es am 17. Oktober an der nordwestlichen Küste Quemoys vorübergehend Fuß zu fassen, aber der entscheidende Landungsversuch von zwei kommunistischen Divisionen, die am 25. Oktober von Tateng und Aotou aus angriffen, bei Kuningtou an Land gingen und zunächst Longkou, Lintso und Peishan einnehmen konnten, endete mit einem schweren Rückschlag. Der nationalistische Gegenangriff am 27. Oktober führte zur Gefangennahme von über 7000

Mann, während sich nur ein geringer Teil der Invasoren unter Zurücklassung von über 2000 Toten[110] in die Boote flüchten konnte.
Die 3. Flotte griff am 27. März 1950 kommunistische Truppen an, die auf Maniao-kang gelandet waren.
Im April 1950 setzte Mao die 4. Feldarmee unter Lin Piao gegen die von 100 000 Mann unter General Hsuih Wueh verteidigte Insel Hainan ein. Nach zehn vergeblichen Versuchen gelang es der 119. und der 120. kommunistischen Division am 17. April 1950 aus 110 Motordschunken nordwestlich Linkou am Nordufer der Insel zu landen, während gleichzeitig weitere 60 Motordschunken Teile der 121. und 125. Division westlich Hsikou an Land setzten. Auch die im Innern der Insel noch verborgenen roten Partisanen gingen nun zum Angriff auf die Verteidiger über, die sich nach sechs Tagen und dem Verlust von 33 000 Toten, Verwundeten und Gefangenen[111] zwischen dem 23. und 29. April auf den Hafen Yulin zurückzogen und von dort bis zum 1. Mai in Stärke von noch 30 000 Mann nach Taiwan absetzten. Die Verluste der von Teng Hua befehligten Kommunisten, die insgesamt 400 Dschunken einsetzten, sollen ebenfalls empfindlich gewesen sein.
Gegen die Chusan-Inseln vor der Yangtse-Mündung, auf denen sich eine nationalistische Garnison von 125 000 Mann befand, stellte Mao die 3. Feldarmee mit 9000 Dschunken und 150 Flugzeugen bereit. Da Chiang Kai-shek zur Überzeugung kam, diese Inseln ließen sich auf die Dauer nicht erfolgreich verteidigen, ordnete er deren Räumung an, die vom 13. bis 17. Mai 1950 ohne größere Störung durch die Kommunisten an Bord von 16 »Liberty«-Frachtern und einigen kleineren Schiffen erfolgte[112].
Die 2. Flotte und Marineinfanterie griffen am 19. Mai 1950 kommunistische Truppen an, die auf der Insel Chingyhou im südlichen Kwangtung landen wollten, und versenkten dabei ein feindliches Boot.
Nun wandte sich Mao wieder Quemoy zu und befahl auf der kleinen Insel Tatan zu landen, die nur knapp 4000 Meter vor der kommunistischen Küste liegt. Im Feuerschutz von 70 Küstenbatterien näherten sich am 26. Juli 1950 um 19.50 Uhr 700 Kommunisten in 26 Motordschunken dem Ufer, gingen bis 23.00 Uhr an Land und konnten die nationalistische Inselbesatzung in zwei Teile spalten. Die Kommunisten konzentrierten ihren Angriff auf die Besatzung von Peishang, der jedoch die Garnison von Nanshan zu Hilfe kam und die Invasoren am Vormittag des 27. Juli vernichtete. Die kommunistischen Verluste betrugen 200 Gefangene und 500 Tote. Es bleibt unerklärlich, weshalb die Kommunisten ihre bereits an Land gesetzten Truppen nicht sofort verstärkten.
Mit Kinmen (Quemoy) und Matsu fest in nationalistischen Händen, konnte Chiang Kai-shek theoretisch die Zufahrt zu den Festlandhäfen Amoy und Fuchou weiterhin blockieren. Wirtschaftlich und politisch wichtiger wäre allerdings eine fortgesetzte Blockade von Tientsin, Shanghai und Canton gewesen, die jedoch bereits den Protest verschiedener Westmächte, so der USA und Englands, hervorgerufen hatte. Warum Chiang Kai-shek die Chusan-Inseln mit einer starken Garnison von zeitweise bis zu 150 000 Mann freiwillig räumte, ist nicht bekannt. Vielleicht war er der Meinung, diese relativ weit abliegenden Inseln mit einer starken Besatzung könne auf die Dauer von der damals relativ schwachen nationalchinesischen Flotte nicht versorgt und verteidigt werden. Möglich ist auch, daß er die Kampfmoral der zum Teil aus Shanghai evakuierten Truppen nicht sehr hoch einschätzte. Chiang Kai-shek hatte seinerzeit die Chusan-Inseln persönlich an Bord des SS *Kiang Tsin* vom 6. bis 16. Mai 1949 inspiziert, bevor er sich nach Taiwan zurückzog. Im Frühjahr 1950 räumten die Nationalisten auch die Insel Mansan, welche bisher die Zufahrt nach Canton blockiert hatte.

Die Tungshan-Inseln vor der Küste von Fukien bildeten das Ziel eines kommunistischen Landungsunternehmens, doch konnten die Nationalisten 2000 Mann noch rechtzeitig evakuieren.
Ende 1949 veröffentlichten die Kommunisten eine weitere Liste ihrer Kriegsbeute, die nunmehr auch 134 Flugzeuge und 123 Kriegsschiffe aufführte[113]. Die nationalchinesische Marine behauptete ihrerseits im Jahre 1949, in insgesamt 563 Gefechtshandlungen 3531 »meist kleine« kommunistische Fahrzeuge[114] versenkt zu haben.
Oberbefehlshaber der Nationalchinesischen Marine war damals Admiral Kuei Yung-ching, der seinen Sitz bis im April 1949 in Nanking hatte, während sich sein Stabschef in den kritischen Tagen in Chiankiang aufhielt. Ausländische Beobachter sind übereinstimmend der Meinung, daß die nationalistischen Kriegsschiffe auf dem Yangtse im April 1949 ohne innere Überzeugung gegen die Kommunisten kämpften und dem Flußübergang der maoistischen Armeen nur schwachen Widerstand entgegensetzten.
Was die Blockade der Häfen unter kommunistischer Kontrolle anbelangt, so meldeten die Nationalchinesen am 1. Januar 1950, ihre Kriegsschiffe hätten seit dem 23. Juni 1949 wenigstens 40 ausländische Handelsschiffe mit über 100 000 Tonnen Fracht gehindert, Shanghai anzulaufen. Einige Schiffe der amerikanischen Isbrandsen-Linie waren dabei aufgebracht oder beschädigt, verschiedene andere, neutrale Handelsschiffe durch Luftangriffe oder Minen beschädigt worden[115].
Im Juni 1950 übernahm die nationalchinesische Marine zwei Handelsschiffe der Reederei China Merchants Co., *Hsi Ling* und *Chiu Chin*, die in *Teh An* und *Kao An* umgetauft wurden.
Der diplomatische Druck der Neutralen und der USA einerseits, der Verlust vieler Inselstützpunkte und die materielle Schwäche der nationalchinesischen Marine andererseits zwangen Chiang Kai-shek schließlich, am 28. Juni 1950 auf eine Weiterführung der Blockade offiziell zu verzichten, doch blieben die Häfen von Amoy und Fuchou de facto weiterhin für die ausländische Schiffahrt geschlossen.
Im Jahre 1950 wurden insgesamt 18 ausländische Handelsschiffe aufgebracht, sechs weitere liefen auf Minen und 7 chinesische Handelsschiffe, die den Kommunisten dienten, wurden entweder gekapert oder versenkt, ebenso 22 Dschunken. Als die Blockade wenigstens für Öllieferungen wieder aufgenommen wurde, konnten 1952 nochmals 12 Tanker aufgebracht werden.
Nach dem Ausbruch des Korea-Krieges befahl Präsident Truman der 7. amerikanischen Flotte, in der Formosa-Straße zu patrouillieren und Zusammenstöße zwischen den Seestreitkräften der beiden Chinas zu verhindern. Die Kinmen- und Matsu-Inseln gehörten jedoch nicht zu jenem nationalchinesischen Bereich, den die Amerikaner gegen einen kommunistischen Angriff verteidigen wollten, und zudem verlangte Washington von Taipei die Einstellung aller offensiven Operationen gegen das Festland. Die Kommunisten hatten sofort nach Bekanntwerden der amerikanischen Weisungen einen Geleitzug von acht Schiffen nachts an den nun schweigenden Kanonen von Quemoy vorbei nach Amoy einlaufen lassen und benutzten die Gelegenheit, kurz darauf die Fuyin- und Atlantic-Inseln im Matsu-Archipel zu besetzen, was die Versorgung der noch auf dem Festland operierenden nationalistischen Partisanen erschwerte.
Trotz der angespannten Lage verließ am 15. August 1950 der nationalchinesische Zerstörer *Hsien Yang* Kaohsiung auf Taiwan Richtung San Francisco, um dort am »Tag des Pazifischen Ozeans« teilzunehmen. Das Schiff traf zur Brennstoffergänzung am 19. in Guam ein und erreichte über Midway am 29. Honolulu, blieb dort bis zum 31. und lief am 6. September in San Francisco ein. Die Rückreise begann am 19. September, Taiwan wurde am 24. erreicht.

Insgesamt standen Chiang Kai-shek Mitte 1950 rund 800 000 Mann auf Taiwan und den Inselstützpunkten zur Verfügung, darunter etwa 300 000 gute und zuverlässige Truppen mit amerikanischer Bewaffnung. General Chiang Wei-kuo, der jüngere Sohn des Generalissimus, befehligte einige motorisierte und gepanzerte Divisionen mit zusammen 750 bis 1000 Kampfpanzern und sonstigen Panzerfahrzeugen. Von den rund 300 Brigaden, Divisionen und Armeen, die oft nur auf dem Papier vollständig vorhanden waren, wurden 181 aufgelöst und der Rest neu organisiert.
Die Luftwaffe zählte in acht bis zehn Geschwadern noch höchstens 600 Flugzeuge, davon ca. 300 für die Frontverwendung geeignete, von denen jedoch wegen Mangels an Ersatzteilen wiederum nur ein Teil einsatzbereit war.
Die Marine umfaßte 45 000 Mann (einschl. zwei Marine-Infanterie-Regimenter) und rund 70 Schiffe, darunter 7 Geleitzerstörer, einige Minensucher, Kanonenboote und Wachboote sowie Landungsfahrzeuge und Hafenboote. Tsoyin und Keelung auf Taiwan sowie Makung auf den Pescadores-Inseln dienten als Flottenstützpunkte[116], und auf einigen der vorgeschobenen Inseln befanden sich auch Flugplätze. Zahlenmäßig verfügte die kommunistische Flotte zu diesem Zeitpunkt bereits über mehr Schiffe als die Nationalisten, doch waren Maos Schiffe in schlechtem Zustand und zudem fehlte es ihm an ausgebildeten Besatzungen.
Nachdem Präsident Truman die militärischen Operationen zwischen den beiden Chinas »eingefroren« hatte, erließ Chiang Kai-shek am 7. Juli 1950 einen Befehl an seine Marine, daß sie zwar alle jene chinesischen Schiffe, welche Häfen unter kommunistischer Kontrolle anlaufen wollten, durchsuchen und aufbringen sollte, dabei aber keine Gewalt anwenden dürfe, also ein völlig unrealistischer, kaum durchführbarer, aber typisch chinesischer Befehl!
Die nationalistische Luftwaffe und Marine hielten die Verbindung mit den nationalistischen Partisanen und einigen abgeschnittenen Divisionen auf dem Festland aufrecht. Ministerpräsident Chen Cheng behauptete im August 1950, daß 1 600 000 Mann den Kampf gegen die Kommunisten fortsetzten[117], darunter 55 Prozent unter dem Kommando von Kuomintang-Offizieren, die 1800 Gefechte führten und bis dahin 300 000 Gegner außer Gefecht setzten, während Mao Tse-tung am 13. Juni 1950 von 400 000 aktiven »weißen« Partisanen sprach sowie einer weiteren Million Partisanen, die bereits »unschädlich« gemacht worden seien.

Chinas zwei Flotten 1950 bis 1980

Seit sich Marschall Chiang Kai-shek 1949 auf Taiwan zurückzog, gibt es zwei chinesische Flotten, die sich zwar de jure noch im Bürgerkriegszustand miteinander befinden, tatsächlich jedoch seit 1965 in der Regel bewaffneten Auseinandersetzungen aus dem Weg gehen, was auch wieder typisch chinesisch ist[118].
In den letzten dreißig Jahren hat sich die Außenpolitik des kommunistischen China von einer totalen Sowjethörigkeit und Amerikafeindlichkeit zu einer ebenso vollständigen Sowjetfeindlichkeit gewandelt. Die einzige Portugal verbliebene Kolonie, Macao, wird von Peking nicht zurückgefordert, die britische Präsenz in Hongkong im Rahmen der »ungleichen« Verträge akzeptiert[119]. Peking führte 1979 Krieg gegen seinen früheren Schützling Vietnam und fordert den Westen zu vermehrten Rüstungsanstrengungen und einer entschlosseneren Außenpolitik auf, was beweist, wie völlig

falsch sich Maos Theorien und die daraus abgeleitete Außenpolitik der Volksrepublik China zwischen 1950 und 1970 erweisen. Dieser verbrecherischen Politik sind viele Millionen von Menschen und Milliardenbeträge geopfert worden.
Die USA dagegen, die stets chinafreundlich eingestellt waren und den Haß der chinesischen Kommunisten mit Erstaunen und Unverständnis registrierten, unterstützten zwar zwischen 1950 und etwa 1975 das Regime Chiang Kai-sheks auf Taiwan, aber stets nur mit Vorbehalten und Einschränkungen. Die alten Vorurteile blieben immer noch wach, obwohl das nationalistische China mit Recht als asiatisches Musterland gelten darf[120]. Es blieb dann ausgerechnet dem eher konservativen Präsidenten Richard Nixon vorbehalten, auf spektakuläre Art und Weise die Beziehungen zwischen Peking und Washington zu »normalisieren«, was natürlich auf Kosten von Taipei geschah. Zwar trifft es zu, daß jede Annäherung zwischen Peking und Washington eine zusätzliche Bedrohung Moskaus bildet, doch hätte dieser Schritt wohl auch ohne Brüskierung Taiwans erfolgen können. Mao befand sich nämlich gegenüber der Sowjetunion militärisch in einer derart isolierten und schwachen Position, daß er gar keine Forderungen auch nur protokollarischer Natur an die USA stellen durfte; die notorisch ungeschickten amerikanischen Diplomaten nutzten seine Zwangslage nur ungenügend aus. Der oft zitierte »Papiertiger« ist tatsächlich in Peking zuhause, nicht etwa in Washington, und schon gar nicht in Moskau! Die chinesischen Streitkräfte sind in Wirklichkeit technisch-taktisch auf dem Niveau der fünfziger Jahre stehen geblieben[121]. Wirtschaftlich ist die Volksrepublik China ein völlig unterentwickeltes Land, in welchem der Besitz eines Fahrrads oder von zwei Paar Schuhen als Zeichen eines mühsam errungenen Wohlstandes gilt.
Werfen wir zunächst einmal einen Blick auf die militärischen Ereignisse der letzten 30 Jahre und die damit verbundene Entwicklung der beiden chinesischen Flotten. Für die Kommunisten war es im Sinne ihres Alleinvertretungsanspruchs wichtig, Taiwan möglichst bald zu erobern und damit die nationalistische »Konkurrenz« auszuschalten. Die Sowjetunion mußte sich deshalb in den fünfziger Jahren zur Entsendung einer Marinemission sowie zur Abtretung von Kriegsschiffen[122] und Marinewaffen, in erster Linie Geschützen, Torpedos und Minen, entschließen. Diese Marinemission zählte zeitweise bis zu 1500 Mann und verteilte sich über fast alle chinesischen Flottenstützpunkte, war aber hauptsächlich in Dairen stark vertreten. Port Arthur wurde aufgrund des Vertrags von 1945 zehn Jahre lang gemeinsam von der rotchinesischen und sowjetischen Marine belegt, tatsächlich aber bis 1955 mehrheitlich von der Sowjetmarine benutzt, dann jedoch von den Russen – ungern – geräumt. Hier kam es zu den ersten Meinungsverschiedenheiten zwischen dem russischen und dem chinesischen Imperialismus, die sich auch durch die gleiche Ideologie nur schwer überbrükken ließen.
Zahlreiche Rotchinesen wurden zur weiteren Ausbildung in die UdSSR abkommandiert, wo sie bald Grund zu Klagen über den russischen Rassismus fanden. Den Russen sitzt noch heute der Schrecken über die 300jährige Mongolenherrschaft in Rußland im Genick, und niemand macht einen Unterschied zwischen Mongolen und Chinesen, obwohl China damals genauso von den Mongolen mit Waffengewalt unterworfen wurde wie Rußland. Wenn auch Moskau und Peking in Indochina, Korea und der Dritten Welt noch gemeinsam gegen Washington und den Westen agierten, so war doch der Keim zum Auseinanderbrechen dieser »unheiligen« Allianz bereits gelegt. Während des Koreakrieges zwang die an und für sich unklar formulierte amerikanische Erklärung über die »Neutralisierung« Taiwans beide chinesischen Bürgerkriegsparteien zur Zurückhaltung, so daß es nur zu unbedeutenden Zusammenstößen in den Gewässern von Quemoy (Kinmen) und Matsu kam. Dies änderte sich ab 1954,

nachdem einerseits der Koreakrieg in seiner aktiven Phase beendigt und der Aufbau der volkschinesischen Marine mit sowjetischer Hilfe in Gang war.
Am 2. Juli 1953 trafen in Taiwan die letzten der insgesamt 30 000 nationalistischen Soldaten von General Huang Chiehs Erster Armeegruppe ein, die seit 1950 in Indochina interniert waren.
Am 17. Juli 1953 glückte nationalchinesischen Kommandos von Quemoy aus ein Handstreich gegen die Tungshan-Inseln, doch kamen dieser und späteren ähnlichen Operationen eine mehr propagandistische als militärische Wirkung zu. Bis Ende 1964 sollen insgesamt 214 solche Aktionen stattgefunden haben, und für den Zeitraum von 1950–1974 meldete Peking allein 16 000 »Zwischenfälle« längs der Küste Fukiens.
Am 23. Januar 1954 trafen in Taiwan mehr als 14 000 ehemalige chinesische Kriegsgefangene aus Korea ein, die es abgelehnt hatten, in das »kommunistische Paradies« Maos zurückzukehren. Dies stellte einen großen politischen und moralischen Erfolg für Nationalchina dar.
Am 11. April 1954 traten 999 aus Rotchina stammende Flüchtlinge in die nationalistische Matrosenschule ein. Marschall Chiang Kai-shek begab sich am 6. Mai 1953 an Bord der *O Mei* und begleitet von *Tai Ping* und *Tai Hu* auf die Tachen-Insel.
Am 16. und 17. Mai 1954 führten *Ya Lung* und das *MGB 80* nahe der Insel Kengmen fünf Gefechte gegen etwa zehn feindliche Boote, von denen eines versenkt wurde, worauf nationalistische Agenten auf der Insel abgeholt werden konnten.
Nachdem der nationalistische Nachrichtendienst erfahren hatte, daß verschiedene kommunistische Schiffe auf der Reede von Tungshankang an der Fukien-Küste vor Anker lagen, unternahmen die mit Raketen bewaffneten Kanonenboote *LSSL 271* und *LSSL 272* mit Unterstützung von drei weiteren Einheiten (*PG 54, PG 81* und *PCE 41*) der 4. Flotte unter dem Kommando von Huang Chen-pai am 9. August 1954 einen Überfall, versenkten nach eigenen Angaben sieben feindliche Schiffe und beschädigten deren vier.
Am 5. September 1954 eröffneten kommunistische Küstenbatterien beim Fort Paishihtateng, Hsiaoteng, Hotso, Wuyu und Taomei in Chianyu in der Umgebung von Amoy das Feuer auf Quemoy, wobei Kunintou, Shuitou, Little Kinmen und Tatan besonders schwer getroffen wurden. Insgesamt sollen die Kommunisten etwa 5000 Granaten verfeuert haben. Die nationalchinesische Marine und Luftwaffe griffen in die Kämpfe ein und zerschlugen Bereitstellungen kommunistischer Landungstruppen, so daß die anscheinend geplante Landung am 8. September abgeblasen wurde.
Anläßlich einer Patrouillenfahrt in der Gegend der Tachen-Inseln fiel der nationalchinesische Geleitzerstörer *Tai Ping* am 14. November 1954 nahe Yüshan einem Angriff kommunistischer Motortorpedoboote zum Opfer, wobei 29 Mann den Tod fanden. Von nationalistischer Seite liegen keine näheren Angaben über dieses Seegefecht vor.
Am 3. Dezember 1954 unterzeichneten Taiwan und die USA ein Verteidigungsabkommen, das allerdings wiederum die »off-shore islands« nicht einschloß.
So konnten es die Kommunisten wagen, am 20. Januar 1955 Ikiangshan, die nördlichste der Tachen-Inseln, zu überfallen und in Besitz nehmen, nachdem sie die ganze Garnison von 720 Mann niedergemacht hatten. Diese anscheinend nur von nationalchinesischen Partisanen gehaltene Inselgruppe befand sich zu weit von Taiwan entfernt, um mit Aussicht auf Erfolg verteidigt zu werden.
Als die Kommunisten am 17. Februar 1955 einen Geleitzug von acht Landungsschiffen und vier Geleitfahrzeugen nach dem von ihnen besetzten Taishan-Archipel dirigierten, stieß dieser auf eine nationalchinesische Kampfgruppe unter dem Kommando von Admiral Ni Yüeh-si mit den Geleitzerstörern *Tai Tsang (De 24)* und *Tai Hu*

(De 25), denen bald zwei weitere Einheiten zu Hilfe eilten. In dem folgenden Gefecht wollen die Nationalisten acht gegnerische Schiffe versenkt und drei weitere beschädigt haben. Dies war das erste größere Seegefecht seit 1949 zwischen den beiden chinesischen Flotten.
Der amerikanische Verteidigungsminister Dulles erklärte am 13. März 1955, falls eine kommunistische Landung auf Quemoy und Matsu etwa im Zusammenhang mit einem gleichzeitigen Angriff auf Taiwan stattfinden würde, so sähen sich die USA gezwungen, ihre Bündnisverpflichtungen auch auf diese Inseln auszudehnen.
Am 15. Oktober 1955 schoß ein »Sabre«-Jäger der nationalistischen Luftwaffe nördlich Matsu im Luftkampf mit 12 kommunistischen »MiG« eine feindliche Maschine ab.
Am 22. Mai 1956 erklärte Taiwans Innenministerium, daß Nationalchina an seinem Anspruch auf die Nansha-(Spratly-)Inseln festhalte, die auch von den Philippinen beansprucht wurden.
Am 1. Juni 1956 lief die Liwei-Abteilung der nationalchinesischen Marine von Taiwan nach den Paracel- und Spratley-Inseln aus, wo am 4. Juni die Kriegsschiffe *23* und *24* Marine-Infanterie an Land setzten und am 14. nach der Heimat zurückkehrten. Die Fahrt wurde am 29. Juni von der Weiyüan-Abteilung mit den Kriegsschiffen *21, 26* und *217* wiederholt, die am 10. Juli die Insel Taiping erreichten, wo ein Hauptquartier zur Verteidigung der Nansha-Region mit Unterabteilungen für die Tungsha-(Pratas-), Haisha-(Paracel-) und Nansha-(Spratly-)Inseln errichtet wurde. Am 20. Februar 1960 wurde sodann beschlossen, die Pratas-Inseln alle drei Monate durch ein Versorgungsschiff anlaufen zu lassen.
Die nationalchinesische Luftwaffe meldete am 22. Juni 1956 den Abschuß von 4 weiteren »MiG-17« über Matsu und führte am 2. Januar 1957 die bisher größte Luftversorgungsoperation nationalistischer Partisanen im kommunistisch verwalteten China durch.
Am 20. Januar 1957 führten *Hsin Yang* und *Tai An* bei Lungyashin ein Gefecht mit fünf feindlichen Kanonenbooten, von denen drei versenkt worden sein sollen.
Auch am 27. April kam es zu zwei Gefechten zwischen *Chen An* und zwei weiteren Einheiten mit einigen kommunistischen Fahrzeugen bei Szemuhsü, wobei zwei feindliche Boote sanken.
Seit dem 10. Mai 1957 beschossen die kommunistischen Küstenbatterien in unregelmäßigen Abständen Quemoy, Tatan und Little Kinmen, so am 22. Juni 1957 mit 1641 Schuß und am übernächsten Tag mit 9026 Schuß im Verlauf von nur 77 Minuten, während am 27. Juni kommunistische Kriegsschiffe erstmals in diese Gewässer vorstießen und 300 Granaten auf Tatan feuerten. Nach Erscheinen der nationalistischen Luftwaffe klangen die Kämpfe bis zum 5. Juli wieder ab. Die Nationalisten verzeichneten den Tod oder die Verwundung von 30 Zivilisten und die Zerstörung von 500 Häusern.
Am 10. August wollen *Ou Kiang* und *Tze Kiang* von zwölf vor Foutouwan angetroffenen feindlichen Booten vier versenkt haben.
Am 5. November 1957 kam es zu einem größeren Gefecht zwischen kommunistischen und nationalistischen Kriegsschiffen bei Matsu. Die Nationalisten meldeten die Versenkung von sechs kommunistischen Schiffen. Bei einem weiteren Seegefecht am 26. November 1957 nördlich von Quemoy sanken weitere drei kommunistische Fahrzeuge, ohne daß von seiten der beiden Parteien irgendwelche näheren Angaben über den Gefechtsverlauf und die Identität der versenkten Schiffe vorliegen.
Auch im Jahre 1958 ging die Konfrontation zwischen den Flotten der beiden Chinas weiter. Ein erstes Gefecht fand am Morgen des 17. Februar vor der Mündung des

Ming-Flusses statt, wo acht kommunistische Motortorpedoboote den sogenannten »Nördlichen Bewachungsverband« der nationalchinesischen Flotte, bestehend aus der Fregatte *PF 81* und den U-Jägern *PC 104, PC 105* und *PC 116* nahe Matsu angreifen wollten. *PC 81* konnte zwei feindliche MTB abschießen, worauf die restlichen MTB abdrehten, jedoch von den U-Jägern verfolgt wurden, die auf 4000 Meter Gefechtsdistanz ein weiteres MTB versenkt und drei beschädigt haben wollen. Man gewinnt den Eindruck, daß die rotchinesische Motortorpedobootwaffe die taktischen Fehler ihrer sowjetischen Lehrmeister[123] übernommen hatte und sich von lahmen und schwach bewaffneten Schiffen nicht nur in die Flucht schlagen, sondern sogar versenken ließ.

Das nationalchinesische Kanonenboot *PC 106* befand sich in der Nacht vom 16. auf den 17. Mai 1958 auf der Fahrt zur kommunistisch-besetzten Insel Kenmen in der Ming-Mündung, um dort eine Gruppe eigener Partisanen abzuholen. Vor der Küste angelangt, stellte der Kommandant, Leutnant Liang Tien-chia fest, daß sein Schiff von etwa zehn kommunistischen Schiffen umgeben war. Trotzdem gelang es ihm, die Partisanen an Bord zu nehmen und auszulaufen, wobei er ein feindliches Schiff versenkt und ein weiteres beschädigt haben will, während sich Maos Einheiten gegenseitig beschossen.

Die Nord-Abteilung der nationalchinesischen Marine versenkte am 10. Juni ein feindliches Boot nahe der Ming-Mündung und zwei weitere am 22. Juni bei Szemuhsü, während die Süd-Abteilung am gleichen Tag ein Wachboot südwestlich von Quemoy zerstörte. Drei weitere kommunistische Boote versenkte die Nord-Abteilung am 14. August nördlich der Insel Heitan.

Offensichtlich suchten die Kommunisten nun eine Entscheidung im Gebiet des Quemoy-(Kinmen-)Archipels zu forcieren. Sie hatten ihr Straßennetz in den Provinzen Chekiang und Fukien und die Eisenbahnverbindung von Yingtan nach Amoy verbessert, 30 Flugplätze bei Fuchou, Liencheng, Lungchi, Shati und Chenghai gebaut und seit Mitte Juli 1958 Kriegsschiffe, rund 1000 Flugzeuge und dazu Truppen aus der Gegend von Shanghai in die Provinz Fukien verlegt. Am 3. August traf Chruščev zu Besprechungen mit Mao in Peking ein und erklärte sich zwar mit Maos Offensivplänen einverstanden, verweigerte jedoch jede aktive Unterstützung[124]. Schon am 5. August verlegte die kommunistische Luftwaffe zahlreiche moderne Flugzeuge nach Lungchi und Fuchou, was Taiwan bewog, am 6. August sämtliche Streitkräfte im Gebiet der Quemoy- und Matsu-Inseln zu alarmieren. In einem Seegefecht am 14. August 1958 wollen die Nationalisten drei »MiG-17« über Matsu abgeschossen und drei kommunistische Kriegsschiffe versenkt haben. Daraufhin eröffneten die Kommunisten am 23. August aus 342 Küstengeschützen ein sehr schweres Artilleriefeuer auf Quemoy und verschossen im Verlauf von nur zwei Tagen 94 776 Granaten. Daneben wurden Propagandaflugblätter abgeworfen und die Verteidiger durch Lautsprecher zur Kapitulation aufgefordert. Zwischen 23. August, 18.30 Uhr, und 6. Oktober 1958, 17.00 Uhr, zählten die Verteidiger insgesamt 474 910 Granaten, die auf die Kinmen-Inseln abgefeuert wurden, wobei Ertan das Hauptziel bildete. Die nationalistischen Batterien erwiderten das Feuer, verschossen jedoch weit weniger Munition. Nebst einigen Soldaten geben die Nationalisten den Verlust von 400 Zivilisten und die vollständige oder teilweise Zerstörung von 3000 Häusern zu, wollen aber insgesamt 32 feindliche Flugzeuge abgeschossen und 40 Schiffe versenkt haben. Fest steht, daß die Kommunisten keinen Landungsversuch unternahmen, weil sie offenbar den Eindruck gewonnen hatten, die Verteidiger seien noch nicht niedergekämpft.

Die Süd-Abteilung führte am 24. August ein Gefecht nahe Quemoy, in dem 6 feindliche MTB sanken und der eigene Frachter *Ta Sheng* verlorenging, während *Chung Hai*

schwer beschädigt wurde. Schon am 2. September will die Süd-Abteilung abermals 8 feindliche MTB vor der Liaolo-Bucht auf Quemoy zerstört haben, wobei fünf Abschüsse allein von *To Kiang* gemeldet wurden.
Am frühen Morgen des 2. September 1958 befand sich *LST 249* auf der Rückfahrt von Quemoy nach Taiwan, als sich etwa zehn kommunistische MTB näherten. Sofort eilte das nationalchinesische Kanonenboot *PC 104*, Kommandant Lieutenant-Commander Liu Yi-chuan, auf Befehl des Flaggbootes *PGM 42* herbei und versenkte fünf feindliche MTB. Auch *PGM 42* und *PC 123*, die später auf dem Kampfplatz eintrafen, wollen nochmals fünf gegnerische Boote versenkt und zwei beschädigt haben. *PC 104* erlitt dabei schwere Schäden und verlor die Hälfte seiner Besatzung, konnte jedoch eingebracht werden. Selbst wenn tatsächlich weit weniger MTB versenkt wurden, so war dieses Gefecht in der Liaolo Bucht trotzdem ein beachtenswerter nationalchinesischer Erfolg.
Einen Höhepunkt der Kampftätigkeit bildete der Durchbruch einer Flottille nationalistischer Landungsboote nach Quemoy am 10. September, worauf die Kämpfe abschwellten.
Im einzelnen meldete die nationalistische Luftwaffe am 8. September den Abschuß von sieben feindlichen Flugzeugen, am 18. von fünf »MiG«-Jägern, gefolgt von zehn »MiG-17« am 24. September und 5 weiteren Flugzeugen am 10. Oktober. Ferner sollen wenigstens zehn »MiGs« beschädigt worden sein, während sich die eigenen Verluste nur auf einen »Sabre«-Jäger beliefen. Die Marine der ROC behauptete, am 18. September weitere drei Motortorpedoboote versenkt zu haben. Selbst wenn diese Zahlen etwas übertrieben und schwer zu überprüfen sind, so steht auf jeden Fall fest, daß die kommunistische Invasion auf den Kinmen-Inseln nicht stattfand, was einem Sieg Nationalchinas gleichkam. Offensichtlich waren die Nationalisten taktisch und technisch in der Luft und auf dem Wasser überlegen. Ebenso scheint das schwere Artilleriefeuer auf Quemoy nur geringe Schäden an den militärischen Anlagen angerichtet zu haben. Ein weiterer kommunistischer Feuerschlag gegen Quemoy mit rund 36 000 Granaten fand am 3. November 1958 statt.
Das Jahr 1959 fing am 7. Januar mit einem kommunistischen Feuerüberfall von 33 000 Granaten auf Quemoy an, gefolgt von sporadischen Beschießungen und Propagandaeinsätzen beider Parteien. Anläßlich des Besuchs des amerikanischen Präsidenten Dwight D. Eisenhower auf Taiwan feuerten die Kommunisten am Tag seiner Ankunft, am 17. Juni 1960, 85 965 Granaten, und am Tage seiner Abreise, am 19. Juni, weitere 88 789 Granaten gegen die Kinmen-Inseln, wobei 28 Zivilisten den Tod fanden. Das nationalistische »Vergeltungsfeuer« am 19. Juni soll 29 feindliche Geschütze, 37 Bunker und 5 Munitionsdepots zerstört haben. Das nächste Gefecht fand am 3. August 1959 statt, als Schiffe der Nord-Abteilung zwei kommunistische Wachboote vor Chihsingchiao beschädigten. Am 5. Juli will die nationalistische Luftwaffe einmal mehr fünf »MiG-17« südlich der Matsu-Inseln abgeschossen haben.
Die erste »Schlacht bei Szemoyu« fand am 18. August 1960 nahe Matsu statt, als die nationalchinesischen Kanonenboote *PC 113* und *PC 118* überraschend auf zwei kommunistische Einheiten stießen und eine davon mit einem Dutzend Treffer versenkten. Zur »Zweiten Schlacht von Szemoyu« kam es hier am 24. August 1960, als nunmehr vier kommunistische Kriegsschiffe zwei nationalistische Kanonenboote stellten und mit über 300 Granaten beschossen, ohne jedoch einen Treffer zu erzielen, während die Taiwanesen ein feindliches Schiff versenkt und ein zweites beschädigt auf Strand getrieben haben wollen.
Da sich inzwischen die »große und wahre Freundschaft« zwischen Peking und Moskau abgekühlt hatte und in Haß und Feindschaft umzuschlagen begann, mußten die

Kommunisten die Masse ihrer modernen Flugzeuge und Spezialtruppen allmählich aus der Provinz Fukien abziehen und an die sowjetische Grenze verlegen. Der günstigste Zeitpunkt für eine militärische Eroberung der Off-shore-Inseln war verpaßt worden; Mao versuchte dieses Ziel nunmehr durch Propaganda und politische Mittel sowie auf dem Umweg über eine Verständigung mit Washington zu erreichen. Die Kommunisten begnügten sich deshalb damit, Quemoy sporadisch unter Feuer zu nehmen, so daß sich die Gesamtzahl der bis Mitte 1962 auf die Inseln gefallenen Granaten nur wenig auf über 835 000 erhöhte. Die Kommunisten fingen an, bald nur noch jeden zweiten Tag rund hundert Granaten, davon ein Teil mit Flugblättern gefüllt, abzufeuern. Die Nationalisten wurden seit 1950 von den USA unter Druck gesetzt, mit ihren Flugzeugen nicht näher als sechs Meilen, ab Oktober 1961 sogar zwanzig Meilen ans Festland heranzufliegen, während für die Kriegsschiffe eine Distanz von drei Seemeilen galt. Entsprechend nahm auch die Zahl der See- und Luftgefechte ab, obwohl die Kommunisten z. B. noch 1960/61 gegenüber den Matsu-Inseln über 142 000 Mann Truppen, einige hundert Flugzeuge und 175 Schiffe sowie 150 Küstengeschütze verfügten. Verschiedentlich flogen kommunistische Piloten ihre damals modernen Flugzeuge nach Taiwan und liefen zu den Nationalisten über[125].

Im März 1961 trafen die ersten Überlebenden einer nationalistischen Kampfgruppe in Taiwan ein, die sich 1949/50 ins Grenzgebiet von Yünnan-Laos-Burma und Thailand zurückgezogen hatte. Später gelangten auch Flüchtlinge aus dem kommunistischen China auf dem Umweg über Hongkong nach Taiwan.

Ein unfreiwilliges Artilleriegefecht mit gegnerischen Batterien führte am 11. September 1961 das nationalistische LCU *Ho Chung*, das auf dem Weg von Tiepaman nach Matsu durch einen Sturm bis zu den Loshan-Inseln vertrieben wurde und sich erst am 14. nach Taiwan durchschlagen konnte.

Bei Erkundungsvorstößen drangen *Chung Ming* und zwei weitere nationalistische Kriegsschiffe am 11. November 1962 bis in die Buchten von Meichou, Chuanchou und Shenwan vor und verteilten kleine Geschenke an die völlig überraschten Fischer.

Die Nord-Abteilung der Marine beschädigte am 20. Januar 1963 nahe der Insel Chuanshih ein feindliches Boot, und am 25. Oktober des gleichen Jahres besuchten einige nationalchinesische Kriegsschiffe einmal mehr die Nansha-(Spratly-)Inseln, um die Souveränitätsansprüche Chinas zu demonstrieren.

In einem Nachtgefecht nahe Matsu am 1. Mai 1965, von 00.45 Uhr bis 02.30 Uhr, schossen sich nationalistische Kriegsschiffe mit feindlichen Einheiten herum, von denen vier gesunken und zwei beschädigt worden sein sollen. Am 6. Juli 1965 wollen zwei nationalistische Kanonenboote bei den Kinmen-Inseln fünf feindliche Schiffe versenkt und zwei beschädigt haben.

Am frühen Morgen des 6. August 1965 befanden sich die beiden nationalistischen Kriegsschiffe *Chein Men* und *Chang Kiang* auf einer »geheimen Mission« südwestlich Quemoy, als sie von kommunistischen Einheiten gestellt wurden. In dem sich entwikkelnden Gefecht wollen die Nationalisten zwar drei gegnerische Schiffe in Brand geschossen und versenkt haben, mußten aber auch den Untergang der beiden eigenen Einheiten zugeben.

Taipei meldete am 13. November 1965 die Versenkung von vier weiteren kommunistischen Kanonenbooten bei den Wuchiu-Inseln vor der Küste Fukiens. Rotchinesische Berichte dagegen sprachen von einem Angriff von zwei nationalistischen Schiffen auf eigene Fischerboote, der abgeschlagen worden sein soll. Bei den nationalistischen Einheiten dürfte es sich um den Minensucher *Yung Chang* und den U-Jäger *Yung Tai* gehandelt haben. Später gab dann Taipei offiziell den Verlust des Minensuchers bekannt.

Schließlich lief am 9. Januar 1966 ein kommunistisches Landungsfahrzeug vom Typ *LCM* bei Matsu mit drei Mann zu den Nationalisten über, doch gelang es drei roten »MiG-17«-Jägern am nächsten Tag, das nationalistische Transportflugzeug abzuschießen, mit welchem die drei Überläufer nach Taiwan fliegen sollten.
Wie wenig intensiv die Auseinandersetzung zwischen den beiden Chinas nunmehr geführt wurde, zeigt der Umstand, daß der nächste Kampf erst am 13. Januar 1967 stattfand, als vier Jäger aus Taiwan über Quemoy zwei kommunistische »MiG-19« abschossen. Dies war praktisch die letzte größere Kampfhandlung zwischen Kommunisten und Nationalisten. Allmählich ließ Peking auch die Artilleriebeschießung von Quemoy weiter reduzieren und schließlich ganz einstellen.
Es ist schwierig, die Verluste der Flotten von Rotchina und Nationalchina im Zeitraum 1950–1980 genau anzugeben. An sicheren nationalistischen Verlusten sind folgende bekannt:

Tai Ping, ex amerikanisch *Decker*, Fregatte, am 14. November 1954 bei den Tachen-Inseln von kommunistischen MTB versenkt.
Jung Tai, ex amerikanisch *PCE 867*, Geleitschiff, am 14. November 1965 beschädigt.
Chein Men, ex amerikanisch *Toucan* (MSF 387), ehemaliger Minensucher, der als Geleitschiff verwendet wurde, sank am 6. August 1965 im Gefecht südlich Quemoy.
Yung Chang, ex amerikanisch *Refresh* (AM 287), ehemals Minensucher, als Kanonenboot verwendet, sank im Gefecht vom 13. November 1965.
Chang Kiang, ex amerikanisch *PC 1232*, sank als *PC 118* im Gefecht südlich von Quemoy am 6. August 1965.
Ling Chiang, ex *Tung Ting*, ex amerikanisch *PGM 13*, Kanonenboot, torpediert von MTB am 10. Januar 1955, pennant number 103.
Ying Chiang, ex *Pao Ying*, ex amerikanisch *PGN 20*, Kanonenboot, wurde durch MTB am 20. Januar 1955 torpediert und so schwer beschädigt, daß sich eine Reparatur nicht mehr lohnte. Abgewrackt, pennant number 101.
Fang 3, Fang 8, ex brit. *HDML*, 1950 gesunken.
LST (Nummer und Name nicht ermittelt), torpediert und versenkt vor Quemoy am 25. August 1958.
LST 208/Chun Shun, ex *LST 993*, ging vermutlich ebenfalls verloren.
LSM 242/Moi Lo, ex *LSM 157*, durch Küstenartilleriefeuer bei Quemoy zerstört am 8. September 1958, auf Strand gesetzt.

Es ist anzunehmen, daß einige weitere amphibische Fahrzeuge sowie Wachboote teils durch Unfälle, teils durch Feindeinwirkung verloren gingen, doch konnten diese Verluste die Schlagkraft der nationalchinesischen Flotte nicht entscheidend schwächen. Taiwans Kriegsschiffe durften es sich sogar ungestraft erlauben, einige Handelsschiffe der Ostblockstaaten aufzubringen, so den sowjetischen Tanker *Tuapse*, den polnischen Tanker *Praca* und das tschechische Handelsschiff *Prezident Gottwald*. Durch die laufende Abtretung amerikanischer Kriegsschiffe[126] nahm der zahlenmäßige Bestand der nationalchinesischen Flotte ebenso zu wie deren Kampfkraft.
Die Verluste der rotchinesischen Flotte dürften zahlenmäßig größer gewesen sein[127], doch betrafen sie hauptsächlich kleine Schiffe wie Wachboote und Motortorpedoboote. Die ihnen von der Sowjetunion in den fünfziger Jahren verkauften Zerstörer, U-Boote, Geleitschiffe, Minensucher, U-Boot-Jäger und Motortorpedoboote waren den amerikanischen Schiffen technisch unterlegen und zudem in schlechtem Zustand. Mao verzichtete aus Prestige- und politischen Gründen auf den Einsatz seiner U-Boote und Zerstörer und unternahm nicht einmal den Versuch einer Fernblockade

Taiwans. Die rotchinesischen Seestreitkräfte fühlten und verhielten sich wie eine unterlegene Flotte, obwohl sie zahlenmäßig viel stärker waren. Dieser »Minderwertigkeitskomplex« ist wohl zum Teil auf den geschichtlichen Hintergrund der chinesischen Marinetradition, die geistige russische Erbschaft und die auf Kosten der seemännischen und technischen Ausbildung überbetonte politische Indoktrination zurückzuführen. Im Gegensatz dazu wurde die nationalchinesische Marine von ihren amerikanischen Beratern zur aktiven Ausübung der Seeherrschaft, zum »Seedenken« und zur besseren technischen Beherrschung der Seekriegsmittel erzogen. Gerade der Umstand, daß die Kinmen- und Matsu-Inseln relativ weit von Taiwan entfernt liegen, zwingt die nationalistischen Kriegsschiffe und Seeleute, über größere Distanzen und längere Zeiträume in See zu gehen und dadurch »seetüchtig« zu werden, während Maos Marine eine Küstenflotte blieb[128].

Am Vietnamkrieg beteiligte sich die Volksrepublik China mit Waffen- und sonstigen Materiallieferungen[129], Lebensmittelsendungen, der Stellung von Bautruppen und militärischen Spezialisten sowie Luftstreitkräften für das Hanoier Regime. Nationalchina entsandte einige Berater nach Südvietnam und übernahm die Reparatur von amerikanischem Kriegsmaterial.

Ungeachtet des Waffenstillstands zwischen Hanoi und Saigon war Mao jedoch entschlossen, sich mit Waffengewalt der Paracel-Inseln (chinesisch Hsisha-, vietnamesisch Hoang-Sah-Inseln) zu bemächtigen, die den Zugang zum Golf von Tonkin decken und wo zudem Ölvorkommen vermutet werden. Offensichtlich war man sich in Peking bewußt, daß Hanoi bald Saigon überwältigen würde und damit politisch völlig ins sowjetische Fahrwasser geriete. Man wollte sich deshalb dieser wichtigen Position bemächtigen, solange sie sich noch in den schwachen südvietnamesischen Händen befand. China, d. h. Taipei ebenso wie Peking, betrachten nämlich die Paracel-, Spratly-, Pratas-(Tungsha-) und Macclesfield Bank-(Chungsha-)Inseln als geographisch und historisch zu China gehörend, obwohl diese tatsächlich seit 1802 vom Vasallenstaat Annam und von 1862 bis 1954 von Frankreich verwaltet wurden. Seit 1946 gab es auf einigen dieser Inseln schwache nationalchinesische, philippinische und südvietnamesische Garnisonen, die sich gegenseitig nicht weiter belästigten, während sich ihre Regierungen auf diplomatischem Weg über die Besitzverhältnisse stritten[130].

Im Januar 1974 entsandte die Volksrepublik China mit Agenten und Truppen beladene »Fischerboote« in die Gewässer der Paracel-Inseln. Als diese dort prompt Zwischenfälle mit den schwachen südvietnamesischen Streitkräften hervorriefen, meldete Peking empört »Provokationen« Saigons in den »Gewässern um Hainan«. Die kommunistische Propaganda sprach von einer Besetzung China gehörender Inseln, vom Niederholen der Fahne der Volksrepublik und von »mutwilligen Beschädigungen unschuldiger chinesischer Fischerboote«. Damit war der Vorwand für die bewaffnete Intervention Pekings geschaffen. Zunächst landeten die Chinesen Truppen auf den zum Teil gar nicht verteidigten Inseln Camtuyen (Robert), Quanghoa (Duncan) und Duymong (Drummond) und griffen sodann am 19. Januar 1974 auch die vietnamesischen Stützpunkte und Kriegsschiffe im Gebiet des Paracel-Archipels an.

Nach Berichten aus Saigon setzten die Chinesen mindestens elf Kriegsschiffe, darunter einige Raketen-Schnellboote der »Komar«-Klasse, vier U-Jäger der »Kronštadt«-Klasse und zwei Minensucher des Typs »T-43«, sowie modernste Düsenjäger und mehr als ein Bataillon Marine-Infanterie ein, die nunmehr auch auf den Inseln Hoangsa (Patton) und Vinhlac (Money) an Land gingen. Die rund 200 südvietnamesischen Milizangehörigen mußten nach schweren Verlusten den Kampf am 20. Januar einstellen, nachdem das südvietnamesische Minensuchboot *Nhut Tao* durch Ge-

schützfeuer und vermutlich auch einen Kurzstrecken-Raketen-Treffer gesunken war, das Küstenwachtschiff *Tran Binh Trong* mit Schlagseite ablaufen mußte und auch die Fregatte *Tran Khanh Du* Schäden und Verluste erlitten hatte. Die Chinesen sollen den Minensucher *396* verloren haben, während die U-Jäger *271, 274* und der Minensucher *389* beschädigt wurden. Von der 82köpfigen Besatzung der *Nhut Tao* konnten am 22. Januar 23 Mann im Wasser treibend und am 29. Januar weitere 14 Mann aus Schlauchbooten von neutralen Schiffen gerettet werden. Die Chinesen machten 49 Gefangene, von denen 44 Mann schließlich via Hongkong nach Saigon zurückkehrten. Es folgte dann ein verwirrender und sinnloser Notenwechsel zwischen Manila, Taipei und Saigon über die Besitzrechte an diesen inzwischen längst von Peking annektierten Inseln, doch kam es zu keiner Protestaktion etwa der USA oder gar der UNO, und Südvietnam verzichtete auf die Einreichung einer Klage beim Internationalen Gerichtshof in Den Haag. Dagegen entsandte Saigon Verstärkungen nach den Spratly-Inseln, doch konnte Peking dann seine Position in diesen Gewässern nach dem Zusammenbruch Südvietnams im April 1975 verbessern, was wütende Proteste Hanois auslöste, das sich allein berechtigt glaubte, das Erbe Saigons anzutreten.
Die chinesische Operation, die sich letzten Endes gegen Hanoi und Moskau richtete, verlief zwar erfolgreich, bildete jedoch unter den gegebenen Umständen keinen Beweis für die besondere Leistungsfähigkeit der Marine der Volksrepublik, verbesserte aber die geostrategische Lage Chinas, ohne daß es deswegen etwa zu Kämpfen mit nationalchinesischen Einheiten kam, die ab Dezember 1946 einige Zeit lang auf diesen Inseln präsent waren[131].

Typisch für Pekings Politik ist auch, daß im Februar/März 1979 eine »Strafaktion« gegen Hanoi durchgeführt wurde und sich die chinesischen Kommunisten aus rein geopolitischen Gründen mit dem Verbrecher-Regime eines Pol Pot in Kambodscha solidarisierten, gleichzeitig aber verstärkte Anlehnung und Hilfe in den USA und im Westen suchten und erhielten. Der kurze unerklärte Krieg gegen Hanoi zeigte, daß die Streitkräfte der Volksrepublik China taktisch und technisch kaum über das Niveau des Koreakrieges hinaus gekommen sind, also wenigstens einen Rückstand von 25 Jahren aufweisen, damit wohl einem Gegner wie Vietnam schwere Schäden unter empfindlichen eigenen Verlusten zufügen können, aber waffentechnisch wohl kaum der Sowjetunion gewachsen wären. Typisch für die rotchinesische Kriegführung war auch der Umstand, daß sich die Marine an der »Strafaktion« gegen Vietnam nicht beteiligte, obwohl gerade eine Blockade oder auch nur massive Verminung der wichtigsten Häfen Vietnams das Hanoier Regime schwer getroffen hätte. Offensichtlich ist es auch im kommunistischen China möglich, daß sich die Marine wie in den »guten alten Warlord-Zeiten« nicht an einem Krieg des Heeres beteiligt . . . So wie die Dinge jetzt zwischen Hanoi und Peking stehen, muß damit gerechnet werden, daß die Sowjets im Kriegsfalle die vietnamesischen Häfen und Küstengewässer für ihre eigenen Zwecke benützen dürfen, was natürlich die seestrategische Lage der sowjetischen Pazifikflotte verbessert. Gelänge es Moskau auch noch, Nord-Korea wieder fest an sich zu binden, so könnten sowjetische Luft- und Seestreitkräfte von Vietnam und Korea aus die chinesische Küste weitgehend blockieren, es sei denn, Taipei schlage sich in einer solchen Situation auf die Seite Pekings. Dazu müßte allerdings das Pekinger Regime den Kommunismus *mehr* und *schneller* abbauen, als dies bisher der Fall war. Aber gänzlich von der Hand zu weisen ist eine militärische Zusammenarbeit der beiden Chinas gegenüber einem sowjetischen Angreifer nicht, denn die Russen sind auf Taiwan ebenso verhaßt und verachtet wie auf dem Festland[132]. Die Sowjets könnten nur dann von den vietnamesischen Stützpunkten profitieren, wenn alle ande-

ren asiatischen Staaten in einem Konflikt zwischen Peking und Moskau neutral blieben, was aber auf Dauer gesehen wenig wahrscheinlich sein dürfte.
In einem Krieg, der nicht mit nuklearen Waffen geführt würde, könnte die Marine der Volksrepublik in ihrer gegenwärtigen Zusammensetzung wohl ein bleibendes Eindringen sowjetischer Überwasserschiffe in die chinesischen Küstengewässer verhindern und damit größere amphibische Operationen des Gegners weit entfernt von den Landfronten unmöglich machen. Nicht verhindern könnte sie dagegen eine Fernblokkade durch sowjetische U-Boote und Überwasserkriegsschiffe sowie Vorstöße schneller leichter Einheiten bis vor die chinesische Küste einschließlich dem Auslegen von Minenfeldern. Infolge schlechter eigener Luftaufklärung dürfte es für die chinesische U-Boot-Waffe schwierig sein, die sowjetischen Kriegsschiffe und die Handelsschiffahrt mit Aussicht auf viel Erfolg anzugreifen. Dies würde sich natürlich ändern, wenn sich China im Verein mit den USA, Japan und anderen asiatischen Staaten im Krieg mit der Sowjetunion befände, da sich dann sowjetische Verbände kaum im Gebiet zwischen der Straße von Tsushima und der Küste von Vietnam aufhalten könnten.
Im Rahmen der chinesisch-sowjetischen Spannung ist die Seerüstung für beide Staaten von weniger großer Bedeutung als etwa die Stärke der Land- und Luftstreitkräfte, denn was die Russen fürchten, ist eine chinesische Invasion, die von Peking als »Feldzug zur Befreiung der asiatischen Kolonialvölker der Sowjetunion« bezeichnet würde. Eine massive sowjetische Invasion des eigentlichen China dagegen wäre ein derartiger politischer und militärischer Fehler, daß man besser schon gar nicht damit rechnen sollte.
Da die Russen kein Interesse an einem lange dauernden, auch für sie kostspieligen und blutigen Feldzug längs der endlosen Grenzen mit China haben können, dürften sie versucht sein, China durch einen schweren, überraschenden Schlag mit nuklearen Waffen in seinen industriellen und administrativen Zentren tödlich zu treffen und in ein totales Chaos zu stürzen, um dann lediglich die Mandschurei, die Innere Mongolei, Sinkiang und vielleicht Tibet zu erobern bzw. zu »befreien«. In einem solchen Konflikt würden die Seestreitkräfte beider Staaten nur eine untergeordnete Rolle spielen, wobei der Einsatz von mit strategischen Flugkörpern bewaffneten U-Booten sowieso nicht in den Bereich der eigentlichen Marine-Operationen gehört, sondern vielmehr als »vierte Waffe« gleichberechtigt neben Heer, Marine und Luftwaffe betrachtet werden muß.
Eine weitere schwerwiegende Schwäche der rotchinesischen Marine besteht in der Starrheit ihrer Doktrin, einer direkten Konsequenz der ideologischen Bevormundung des ganzen Volkes durch ein paar Dutzend im Politbüro sitzender Greise, die zudem das Meer meistens nur vom Hörensagen kennen. Es gibt in der Volksrepublik China kein Organ, keine Plattform und keinen Dienstweg, mit deren Hilfe Probleme der Marinepolitik, Strategie, Doktrin und Taktik offen diskutiert werden können, denn jede von den offiziellen Richtlinien abweichende Idee und jeder Diskussionsvorschlag riskiert es, als Subversion angesehen und verfolgt zu werden. Ähnlich liegen die Verhältnisse auch in der Sowjetunion und anderen Diktaturen. Stalin ließ seinerzeit 1937–38 zahlreiche Marineoffiziere hinrichten, weil sie seine Begeisterung für eine aus Schlachtschiffen bestehende ozeanische Flotte nicht teilen konnten, sondern vielmehr der Ansicht waren, die UdSSR könne sich solche Großschiffsbauten weder technisch noch von der Ausbildung her leisten; sie behielten postum Recht, denn Stalin mußte alle diese kostspieligen Bauten unfertig verschrotten lassen. Auch in der Ära nach 1953 durfte kein sowjetischer Marineoffizier es wagen, etwa in den offiziellen Marinezeitschriften für den Bau von Flugzeugträgern einzutreten, welche vom

allmächtigen Oberbefehlshaber, Admiral Gorškov, jahrzehntelang als »kapitalistische Fehlentwicklungen« und »nutzlose Spielereien« bezeichnet wurden, bis er selbst einsehen mußte, daß eine Flotte ohne Träger ein Torso bleibt, und er gegen Ende der 60er Jahre den Bau von Trägern befahl, die allerdings nicht als solche bezeichnet werden . . . Obwohl Admiral Gorškovs Leistungen im Zweiten Weltkrieg äußerst bescheiden waren, verfügt er doch im Vergleich zum rotchinesischen »Admiral« Hsiao Chin-kuang über eine sehr viel größere See-Erfahrung und eine wirkliche Ausbildung zum Marineoffizier.

Mao soll zwar 1953 gesagt haben: »Um der Aggression des Imperialismus entgegenzutreten, müssen wir unbedingt eine mächtige Kriegsmarine aufbauen«, aber Mao gab bekanntlich gerne und viele und vor allem oft widersprüchliche Thesen zum Besten und hat nie präzisiert, was er sich unter einer mächtigen Marine vorstellte. Auch als dieser Ausspruch Maos von der Pekinger Presse im Jahr 1967 wieder aufgenommen wurde, erschien die Formulierung nicht präziser, denn sie lautete: »Wenn Mao die Anweisung gegeben hat, eine Kriegsmarine aufzubauen, dann bedeutet dies tatsächlich die erste Volks-Kriegsmarine aufzustellen, die die Aufgaben der Revolution ins Leben umsetzt, also eine Kriegsmarine aufzustellen, die ausreicht, den Imperialismus zu vernichten.« Solche leeren Phrasen sind bestenfalls einfältiges Geschwätz, aber typisch für den Kommunismus (wie auch der Umstand, daß ausgerechnet Mao, der nie zur See fuhr, sich als »Großen Steuermann« apostrophieren ließ, eher komisch wirkt). Ein anderer Ausspruch Maos von 1960, der von den Sowjets zitiert wird, soll besagt haben: »Der heutige Stille Ozean ist in Wirklichkeit nicht mehr so still. In Zukunft jedoch, wenn er sich unter unserer Kontrolle befinden wird, wird man ihn wieder als still ansehen können.« Und 1965 soll Mao vor dem ZK der KP geäußert haben, China müsse unbedingt den Südosten Asiens einschließlich Vietnam, Thailand, Burma, Malaysia und Singapur beherrschen und benötige zur Erreichung dieses Ziels fünfzehn Jahre. Diese Frist ist nunmehr verstrichen . . .

Das kommunistische China hat sich in Wahrheit damit begnügen müssen, 1973 einen Atlas zu veröffentlichen, in welchem auf Seite 44 auf einer Karte die »historischen Ansprüche« der Volksrepublik dargestellt werden, die praktisch alle Inseln längs der Küsten Vietnams, Borneos und der Philippinen sowie die Senkaku-Inseln der japanischen Ryukyu-Gruppe umfaßt. Im Januar 1974 entriß dann Peking dem von allen Freunden verlassenen Südvietnam die Paracel-Inseln und im April 1978 provozierten chinesische Kriegsschiffe Zwischenfälle mit japanischen Booten im Gebiet der Senkaku-Inseln, doch baute die Volksrepublik keineswegs eine Flotte auf, die weitliegende geopolitische oder geostrategische Ziele verfolgen könnte. Selbst auf dem Amur und Ussuri erwiesen sich die Chinesen als den Sowjets, wenn nicht in der Lautstärke ihrer Propaganda, so doch in der Kampfkraft ihrer Flußpolizei- und Grenzschutzeinheiten, unterlegen.

Nachdem sich die Sowjets 1955/56 aus dem Gebiet von Port Arthur-Dairen zurückgezogen hatten, weil Peking den Mitbenützungsvertrag nicht verlängern wollte, schlug Moskau den Chinesen vor, sowjetische Kriegsschiffe in anderen Häfen Chinas für gemeinsame Operationen gegen den »imperialistischen Feind« stationieren zu dürfen, was Mao jedoch ablehnte. Damals war die Masse der chinesischen Volksmarine gegenüber Taiwan konzentriert, seither hat sich ihr Schwerpunkt zur Nordflotte gegen die Sowjetunion und seit 1976 auch zur Südflotte gegen Vietnam verlagert.

Typisch für die Verhältnisse in der Volksrepublik China und der UdSSR ist, daß es nicht nur keine öffentliche Diskussion über die Bedürfnisse und Zielsetzungen einer Marine, sondern auch keine amtlichen Verlautbarungen über eventuelle Bauprogramme gibt. In den Volksdemokratien gehen solche Dinge das Volk nichts an, es

muß lediglich dafür bezahlen, arbeiten und die Konsequenzen tragen, wenn sich die Maßnahmen der Regierung nachträglich als falsch erweisen. Mit einer jährlichen Baukapazität von etwa sechs veralteten U-Booten und knapp halb so vielen Zerstörern und Fregatten kann die Volksrepublik China nicht hoffen, eine ozeanische Flotte aufbauen oder ihre allfälligen Kriegsverluste ersetzen zu können. Was die große Zahl von schnellen Küstenkampfbooten aller Art anbelangt, so zeigten die bescheidenen Erfolge der Sowjetmarine 1941–1945 in der Arktis, Ostsee und im Schwarzen Meer, daß selbst der Einsatz von Hunderten von solchen Booten dem Gegner nur geringe Verluste beifügt. Mit U-Booten und Kleinkampfmitteln allein kann man keine Seeherrschaft erringen oder ausüben.

In diesem Sinne bezeichnend ist auch ein Artikel in der chinesischen Zeitschrift »*Historical Studies*«, in welchem die Theorien Mahans über Seemacht und Seeherrschaft als typische Ausgeburten des Kapitalismus, Imperialismus und Kolonialismus bezeichnet werden, die für die Marine der Volksrepublik China keine Gültigkeit hätten. Die Volksrepublik benötige vielmehr lediglich eine Küstenschutz-Marine, so daß die Investitionen für den Bau einer ozeanischen Flotte besser für andere Zwecke (also der Armee und der Luftwaffe) oder der Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie verwendet würden. Der Artikel hinterläßt den Eindruck, von Kreisen bestellt worden zu sein, die am Aufbau einer ozeanischen Flotte Chinas nicht interessiert sind. In kommunistischen Staaten darf jedoch eine solche Meinung nicht unter klarer Nennung des Problems geäußert werden, sondern muß in Form einer Kurzbiographie und einer Polemik gegen das Werk des 1840 geborenen und 1914 verstorbenen amerikanischen Admirals erfolgen. Gleichzeitig greifen die beiden Autoren, Feng Ch'eng-po und Li Yüan-liang, die sowjetische Marinedoktrin an und werfen ihr und dem Oberbefehlshaber der sowjetischen Marine, Admiral Sergej Gorškov, vor, die Lehren Mahans übernommen zu haben und damit eine imperialistische und »hegemonistische« Politik zu verfolgen. Die Chinesen versuchen also ihre »revolutionäre« Konzeption einer Marine gegen die »reaktionären« Theorien der Russen und Amerikaner aufzuwerten, was ihnen jedoch nicht gelingt, denn Mahan ist und bleibt der Clausewitz der Seekriegsstrategie.

Resümiert man das Geschichtsbild der Marine der VR China, so darf man wohl feststellen, daß China noch viel mehr als die Sowjetunion ein Staat ohne ausgeprägte Marinetradition ist. Die moderne Marinegeschichte Chinas von 1912 bis 1980 spielte sich auf den Flüssen und längs der eigenen Küste ab, wobei die Verluste stets empfindlich, die Versenkungserfolge aber spärlich blieben. Viele Schiffe machen noch keine Kriegsmarine aus, schon gar nicht viele Küsten- und Kleinkriegsschiffe.

Rotchinas Flotte fehlt Erfahrung in ausländischen Gewässern[133], Erfahrung im Luft-See-Krieg und Erfahrung im U-Boot-Krieg. Obwohl die VRC heute über die drittgrößte U-Boot-Waffe der Welt verfügt, hat kein chinesisches U-Boot je ein feindliches Kriegs- oder Handelsschiff versenkt. Ebensowenig besitzen die Chinesen praktische Erfahrung in der Bekämpfung von U-Booten.

Wohl ist die Marine der VRC in ihrer heutigen Zusammensetzung ein zahlenmäßig starker Gegner im Bereich bis zu etwa 50 Seemeilen von der eigenen Küste, doch trifft dies nur auf leichte gegnerische Überwasserstreitkräfte zu. Amerikanischen Flugzeugträgern oder sowjetischen U-Booten gegenüber, die weiter von der Küste entfernt operieren können, verfügt die rotchinesische Marine kaum über Angriffsmittel. Die wenigen vorhandenen modernen Raketen-Zerstörer der »Luta«-Klasse können sich nicht auf einen Kampf mit einer modernen task force einlassen und müssen im Bereich der eigenen landgebundenen Luftwaffe operieren. Die meisten chinesischen U-Boote gehören älteren Typen an; moderne Eigenkonstruktionen haben sehr

lange Bauzeiten. Das bisher einzige ICBM-fähige U-Boot ist schon längst veraltet und mehr eine politische Spielerei denn ein Kampfmittel. Es steht nicht einmal fest, ob die Chinesen über ausgereifte Flugkörper für dieses Boot verfügen, dessen Einsatz zudem für die chinesische Marine nur zusätzliche Aufgaben und Probleme mit sich brächte, denen sie kaum gewachsen wäre. So fehlt es an genügend modernen Geleitschiffen und Minensuchern, um das sichere Ein- und Auslaufen von U-Booten zu gewährleisten.
Im Rahmen der chinesischen Öffnung nach Westen steht nun auch eine »kapitalistische« Rüstungshilfe für Peking zur Diskussion. Dazu wäre zu bemerken, daß das kommunistische Regime Maos durchaus kriminelle Züge aufwies und vermutlich mehr Menschenopfer forderte, als Hitler und Stalin zusammen verursachten, und es noch nicht feststeht, ob Maos Nachfolger eine rationellere, weniger sprunghafte und damit auch für das chinesische Volk erträglichere Politik betreiben werden.
Bestenfalls bestände für die freie Welt kein Grund, mit China nicht in eine Art von De-facto-Bündnis einzutreten, ähnlich wie England und die USA von 1941 bis 1945 die Sowjetunion als Verbündeten angenommen hatten, weil die Russen im Osten mehr Deutsche banden als alle anderen Fronten zusammen. Es gilt eben immer noch der alte – realpolitische – Spruch, wonach »der Feind meines Feindes mein Freund ist«, ebenso das chinesische Sprichwort: »Verbünde Dich mit einem weitweg wohnenden fremden Teufel gegen einen nahe wohnenden fremden Teufel!« . . .

Der Westen mag die chinesischen Land- und Luftstreitkräfte verstärken, denn jede gut ausgerüstete und ausgebildete chinesische Division wird über kurz oder lang eine sowjetische Division nach dem Osten ziehen. Dagegen scheint ein Ausbau der rotchinesischen Flotte mit westlicher Hilfe weniger notwendig zu sein, weil ein Krieg zwischen China und der UdSSR an den Landfronten, in der Luft und mit ballistischen Waffen entschieden würde. Eine westliche Unterstützung für die chinesische Marine würde zudem bedeuten, daß Geld von den Bedürfnissen der Armee und Luftwaffe abgezweigt werden müßte, daß das kommunistische China gegenüber Nationalchina gestärkt und daß Peking damit die Grundlage für eine allfällige spätere überseeische Ausdehnung geliefert würde, was sicher nicht im Interesse Asiens und Australiens liegt. Gegenüber der Sowjetunion braucht die VR China keine starke und leistungsfähige Marine. Nur der Mangel an einer solchen Marine dürfte Mao in den sechziger Jahren daran gehindert haben, kommunistische Bewegungen in Afrika und anderen überseeischen Ländern noch stärker zu unterstützen.
Noch schwerer als die technische Rückständigkeit der Marine der VRC wiegt jedoch die ausgesprochen schwache Führung, die – wie in der Sowjetmarine während des Zweiten Weltkriegs – je höher, desto schlechter erscheint. Dabei ist es eine historische Tatsache, daß die Qualität einer Flotte weitgehend von den Fähigkeiten ihrer Chefs abhängt und diese einen größeren Einfluß auf das strategische Denken und die Einsatzdoktrin ausüben als etwa der Oberbefehlshaber eines Heeres. Diese Lehre trifft ganz besonders auf eine Marine wie die der VRC zu, die bezüglich Material und Tradition aus dem Nichts geschaffen werden mußte. An deren Wiege standen jedoch keine Feen, sondern lauter Hexen: einige hundert übergelaufene nationalistische Marineoffiziere, Männer, die versagt und Verrat begangen hatten, die zudem aufgrund ihrer Tätigkeit im Krieg gegen Japan 1937–1945 und im Bürgerkrieg 1946–1949 nur den Einsatz von Kanonenbooten auf Flüssen oder bei der Unterstützung eigener Truppen längs der Küste kannten. Kein Wunder also, daß die Kommunisten, die aufgrund ihrer spezifischen Kriegserfahrungen praktisch überhaupt keine Beziehungen zu schwimmenden Streitkräften besaßen, die ihnen zugefallene Sammlung

von Kriegsschiffen sofort der Armee unterstellten und die Marine damit von vornherein zum »Dienstmädchen des Heeres« machten. In dieser Optik wurden sie von den sowjetischen Beratern nach 1950 nur noch bestärkt, denn die Sowjetmarine war in der sowjetischen operativen Planung bis 1941 und dann im Krieg 1941–1945 stets nur als Hilfswaffe der Roten Armee aufgetreten und wurde lediglich bei der Verteidigung von Häfen, Räumungstransporten und Landungsunternehmen über kurze Distanzen – vereinzelt mit Erfolg – voll eingesetzt. Auf hoher See, fern der eigenen Küsten, trat die Sowjetflotte mit ihren Schlachtschiffen, Kreuzern und Zerstörern auch dann nicht nachhaltig in Erscheinung, wenn sie, wie im Schwarzen Meer, deutlich überlegen war; selbst die starke sowjetische U-Boot-Flotte erwies sich als wenig leistungsfähig. Es war folgerichtig, daß sich die Marine der VRC mit ihren sowjetischen Schiffen und Beratern zu einer reinen Küstenschutzflotte entwickelte, mit Hunderten von Motortorpedo- und Kanonenbooten und Dutzenden von U-Booten, aber nur ganz wenigen Schiffen über tausend Tonnen Wasserverdrängung. Dies änderte sich im Prinzip erst nach dem Bruch zwischen Peking und Moskau, aber auch heute zählt die kommunistische Marine nur etwa zwanzig moderne Zerstörer und Fregatten.

Besonders schlecht sah es bezüglich der kommunistischen »Admirale« aus. Die übergelaufenen nationalchinesischen Flaggoffiziere galten mit Recht als unzuverlässige Opportunisten und wurden bald auf bloße Verwaltungsposten abgeschoben[134]. Nach der Machtübernahme durch Mao entstand 1950 ein neues Marine-Oberkommando, dem zahlreiche kommunistische »Offiziere« des aufgelösten 12. Armeekorps der 4. Feldarmee zugeteilt wurden. Marinechef wurde ein gewisser Hsiao Ching-kuang, bisher Befehlshaber des Hunan-Militärbezirks, der dieses Armee-Kommando noch bis zu seiner Versetzung nach Peking (1952) gleichzeitig mit dem Oberkommando der Marine ausübte. Hsiao Ching-kuang, einer jener kommunistischen Generäle, die in der Sowjetunion ausgebildet worden waren, stand bis Ende 1979 an der Spitze der Marine[135]. Er war ein treuer Anhänger Maos, der ihn von den Verfolgungen durch Chou En-lai rettete und ihn 1969 zum Vollmitglied des 9. Zentralkomitees ernannte. Von der Marine jedoch besaß Hsiao Ching-kuang überhaupt keine Ahnung und ließ sich von den sowjetischen Beratern deren Doktrin aufschwatzen. Anläßlich der von Mao provozierten »Kulturrevolution« mußte er einige Beleidigungen und Kritik sowie einen vorübergehenden Verlust an Einfluß hinnehmen, so daß zwischen etwa 1968 und 1971 tatsächlich ein Schützling Lin Piaos, »Admiral« Li Tso-p'eng, die Marine führte, der nach Lin Piaos »Verrat« jedoch ebenso plötzlich wieder verschwand.

Auch die anderen höheren Marinebefehlshaber der Volksrepublik stammen aus der Armee und erhielten ihre Marinekommandos lediglich aus politischen Gründen. Fast alle sind nun über 70 Jahre alt und stehen den Problemen einer modernen Marine und Begriffen wie »Seemacht« und »Seeherrschaft« fremd gegenüber. Die beiden einzigen Marinebefehlshaber der Flotte mit einer Marineausbildung sind die nationalistischen Überläufer »Admiral« Lin Tsun, der 1949 als Kommodore[136] mit der 2. Flotte der ROC auf dem Yangtse zu den Kommunisten überlief, 1957 von diesen zum »Konteradmiral« und 1959 zum Vizedirektor der Marinekriegsschule in Nanking ernannt wurde, sowie Konteradmiral Teng Chao-hsiang, 1949 Kommandant des nationalistischen Kreuzers *Chung King*, dessen Besatzung meuterte und zu den Kommunisten überlief. Teng schloß sich wohl oder übel den Kommunisten an[137], leitete seit Ende 1949 eine Marineschule in Antung, wurde 1959 »Konteradmiral«, 1958 stellvertretender Kommandant des Flottenstützpunktes Tsingtao, 1962 Flottenchef und diente 1977 als stellvertretender Kommandeur der Nordflotte.

Erst im Jahre 1980 scheint es den politisch führenden Kreisen in Peking aufgefallen zu sein, daß das Marineoberkommando völlig überaltert war. An Stelle von Hsiao Ching-kuang wurde im Februar 1980 der bisherige Verkehrsminister Ye Fei ernannt, der bereits seit März 1979 als Erster Politischer Kommissar der Marine amtierte und früher einmal Gouverneur der Provinz Fukien gewesen war, also wiederum ein Nicht-Fachmann. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, daß sich die chinesische Marine nach wie vor in Bahnen bewegt, die der politischen Indoktrinierung mehr Gewicht beimißt als der militärischen Schulung.
Im Gegensatz zur rotchinesischen Marine verfügen die Seestreitkräfte Taiwans über ein fachlich gut ausgebildetes Offizierkorps, das sich nicht mehr ausschließlich mit der Provinz Fukien identifiziert. Wenn auch politische Loyalität gegenüber dem Kuomintang und der Person des Staatspräsidenten nach wie vor zählt, so wird doch der professionellen Qualifikation als Seeoffizier ebenfalls großes Gewicht beigemessen[138]. Alle höheren Marineoffiziere haben Spezialkurse in den USA besucht, und die Marineschulen auf Taiwan verfügen über ausgezeichnete Lehrkräfte und großzügige Anlagen. Aufgrund der Kampferfahrungen fühlen sich die Offiziere und Mannschaften der Marine Taiwans den Seestreitkräften der Volksrepublik China offensichtlich überlegen. An diesem Zustand wird sich in den nächsten Jahren kaum etwas ändern, es sei denn, das Regime in Peking korrigiert die politische Orientierung Festland-Chinas so radikal, daß eine friedliche Wiedervereinigung der beiden Chinas möglich wäre, wodurch sich die geopolitische und seestrategische Lage im Fernen Osten bedeutend ändern und für China verbessern würde.

Schließlich sei noch auf die flagrante Diskrepanz zwischen der oft abenteuerlichen Außenpolitik Maos und der beschränkten Aktionsfähigkeit der Flotte der VRC hingewiesen. Mao schürte in Afrika, im Nahen Osten, in Südostasien und auch anderen Gebieten die kommunistische Subversion eigener Prägung. Erfolg hatte er nur in Albanien, das sich in den sechziger Jahren völlig von Peking aushalten ließ, sich seit einigen Jahren aber wieder ziert. Die Unterstützung der Aufstände in Angola, Mozambique und Guinea endete mit der Errichtung sowjetischer Protektorate, die global gesehen eine Verbesserung der sowjetischen geostrategischen Position in der Auseinandersetzung mit Peking bedeuten. In Oman unterstützte Mao die Rebellion im Dhofargebiet, die jedoch schließlich eingedämmt werden konnte. Hätte sie jedoch Erfolg gehabt, so wäre Moskau der lachende Dritte gewesen, da Peking einen »Anschluß« der »Volksrepublik Oman« an die sowjethörige Volksrepublik Yemen mangels einer Hochseeflotte nicht hätte verhindern können.
Sollte der gegen Südafrika gerichteten, bisher auch von Peking unterstützten Subversion wider Erwarten ein Erfolg beschieden sein, so würde die VRC wieder den kürzeren ziehen, weil dann die Russen dank ihrer Flotte die südafrikanischen Häfen benutzen könnten, während die Chinesen einmal mehr zuschauen müßten.
Je schneller Maos Nachfolger ihre Politik weltweit den Realitäten anpassen und auf jede gegen den Westen gerichtete Aktivität verzichten, um so glaubwürdiger wird Pekings feindselige Haltung gegenüber Moskau, insbesondere auch in den Augen jener Völker, die, wie die Afghanen, aus religiösen Gründen die Sowjetherrschaft bekämpfen und sich damit als natürliche Verbündete anbieten.
So aber, wie die Lage heute politisch, militärisch und wirtschaftlich ist, würde der Westen einen schweren und gefährlichen Fehler begehen, wenn er den Wert der VRC als potentiellen Verbündeten Europas und der USA überschätzen würde. Peking denkt diesbezüglich realistischer und neigt nicht dazu, die Kampfbereitschaft des Westens allzuhoch zu veranschlagen.

Anmerkungen

1 Es waren dies die *Ta Yio* (»Großer Flügel«), *Hsio Hio* (»Kleiner Flügel«) *Tu Uei, Lo Chuan* (»Schiff mit verschiedenen Decks«) und *Chiao Chuan* (»Boot mit Deck«, d. h. ein schnelles Patrouillenboot).

2 Die chinesischen Längenmaße wurden in sog. »Chih« (Fuß) ausgedrückt. Da aber laut einer Mitteilung der chinesischen Handelskammer dieser »Fuß« rund hundert verschiedene Längen zwischen 8,6 und 27,8 Zoll aufwies, sind alle Angaben über Abmessungen – wie auch über die Zahl der Schiffe und Besatzungen – mit Vorsicht zu genießen!

3 Die chinesischen Kaiser führten ebenso einen Namen wie eine Devise und sind oft unter der letzteren bekannt. Hier wird dagegen ihr Name genannt.

4 Hauptsächlich rohe Häute von Ochsen und Kühen.

5 Die Geschichte darf in dieser Form bezweifelt werden. Vermutlich trafen Bewohner der östlichen Provinzen Roms auf Schiffen der Anwohner des Persischen Golfs und Indiens in einem chinesischen Hafen ein.

6 Solche Radschiffe wurden noch im 19. Jahrhundert gebaut und von westlichen Beobachtern beschrieben. Wieviele Mann zum Antrieb eines Rades benötigt wurden, ist nicht bekannt, aber Seetüchtigkeit und Seeausdauer waren sicher sehr eingeschränkt.

7 Andere Quellen besagen, daß zwei Söhne des Kaisers ertranken und Chang Che-kie nach Malaysia entkam.

8 Je nach Quelle variieren die Daten der einzelnen Reisen. Hier wurden die Angaben von Commander Ralph T. Williams, USN, verwendet, die sich auf Mond-Monate beziehen.

9 Zum Stabe Cheng Hos gehörten u. a. auch zehn Dolmetscher, zehn zukünftige Kommandanten, 132 Ärzte und 500 taoistische Priester sowie 74 Eunuchen, die als eine Art von »Sicherheits-Kommissaren« fungierten.

10 Auch bei gewissen europäischen Handelsschiffen des Mittelalters lag das Verhältnis bei etwa 2,5 : 1, aber diese Schiffe waren viel kleiner.

11 Macao bildet einen Teil der Insel Ksianchou. Es scheint, daß die Portugiesen ursprünglich lokale chinesische Behörden mit einem jährlichen »Geschenk« von 500 Tael bestachen und dafür Pachtrechte in Macao erhielten. Oberfläche etwa 12 km^2, Einwohnerzahl (gegen 1750) etwa 4000 Portugiesen, 1000 Neger, einige tausend Chinesen.

12 Auch der Umstand, daß Portugal China bei der Bekämpfung der Piraten (im wohlverstandenen eigenen Interesse) geholfen hatte, soll zur Gewährung der Pacht von Macao beigetragen haben.

13 Der holländische Befehlshaber Kornelis Rayerszoon und ein Drittel der Angreifer fielen. Die Reste des Expeditionskorps besetzten dann die Pescadores-Inseln und zwei Jahre später unter Martinus Sonck Formosa.

14 Nach der am 13. April 1592 erfolgten Landung erzielten die Japaner einen ersten Erfolg gegen die überraschte koreanische Flotte und besetzten einen großen Teil des Landes, erlitten dann jedoch laufend Niederlagen gegen die von Yi Shun-shin einfallsreich geführte koreanische Marine, die auch über gepanzerte Rammschiffe (»Keubook-Seun«, d. h. Schildkrötenschiffe) verfügte. Als Yi Shun-shin 1596 vorübergehend durch Intrigen im Oberkommando abgelöst wurde, konnten die Japaner auch zur See wieder Erfolge erzielen, doch als er erneut die Führung der kombinierten chinesisch-koreanischen Flotte übernahm, wurden die Japaner zur See einmal mehr überall geschlagen, während an Land die chinesischen Heere vordrangen. Yi Shun-shin wurde in der letzten siegreichen Seeschlacht am 19. November 1596 vor Noryang durch einen Zufallstreffer tödlich verwundet. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß es die koreanische Marine war, die in diesem Krieg die führende Rolle gespielt hat und nicht etwa die chinesische unter dem Kommando von Chen Lin, der bei einer Gelegenheit 48 seiner Schiffe verlor, die infolge eines navigatorischen Irrtums strandeten.

15 Iquan stellte den westlichen, chinesischen und japanischen Handelsschiffen »Schutzbriefe« zum Preis von 15 000 Dollar pro Jahr und pro Schiff aus.

16 Die Holländer erbauten auf Formosa drei Festungen und nahmen 1642 nach sechstägiger

Beschießung auch das von Spaniern verteidigte Keelung ein, das sie 1668 wieder aufgaben. Wie wenig China in Begriffen wie »Seemacht« dachte, geht schon daraus hervor, daß die knapp 120 Seemeilen vor der eigenen Küste liegende Insel Formosa praktisch ein »Niemandsland« war. Um 1650 herum befanden sich etwa 5000 Holländer und ihre Familien auf Formosa, wo 1660 nochmals 600 Mann Verstärkung eintrafen. In den Gefechten gegen Koxinga sank u. a. das holländische Schiff *Hektor*, während drei weitere entkommen konnten. Im Jahre 1660 unternahmen die Holländer einmal mehr einen Versuch, Macao mit einer Streitmacht unter van der Laan anzugreifen, der jedoch ebenfalls scheiterte.

17 Die Handelsbilanz zwischen England und China wies zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen Überschuß chinesischer Exporte, hauptsächlich Tee und Seide, im Betrag von 150 Millionen Tael auf und war ein Grund für die Förderung des indischen Opiumexports nach China.

18 Anscheinend allein auf Chusan über 500 Mann, bei einer Garnisonstärke von 3000 Mann.

19 Dabei handelte es sich um den ehemals amerikanischen 1080 t großen Segler *Cambridge* mit 34 modernen Geschützen, der jedoch mit dem Bug zum Gegner verankert war; es war wohl das erste europäische Kriegsschiff im Dienst der chinesischen Marine.

20 Die Besatzungen der Branderboote trugen feuersichere Bekleidung und Gesichtsmasken. Die Chinesen erwiesen sich überhaupt äußerst einfallsreich in der Konstruktion von Fallen aller Art.

21 Die hohen Beamten, die in diesen schwierigen Jahren die Verhandlungen mit den »westlichen Barbaren« führten und dann für die Niederlagen büßen mußten, werden in der Literatur abwechselnd als »Kommissare« oder »Vizekönige« bezeichnet.

22 HMS *Lee, Plover* (Flaggschiff) und *Cormorant* waren Totalverluste, während *Kestrel* abgebracht werden konnte. Admiral Hope wurde verwundet, die Franzosen verloren 4 Tote und 10 Verwundete.

23 Was vom Sommerpalast noch übrig blieb oder wieder hergestellt wurde, fiel dann hundert Jahre später den »Roten Garden« Maos zum Opfer.

24 Die sogenannte Lay-Osborne-Flottille bestand aus den Kanonenbooten *Chen Wu, Chin Tai, I Tung, Kuang Wan, Pai Yüeh, San Wei, Teh Sheng* und *Tien Ping*; letzteres blieb vermutlich in chinesischen Gewässern als Wachschiff(?). Einer der Gründe für die Auflösung dieser Flottille war, daß der ehrgeizige britische Generalinspektor des chinesischen Seezolls, H. N. Lay, diese Flottille unter dem Kommando des Captain Sherard Osborne, R. N., als persönliches Machtinstrument konzipierte. Die Flottille sollte nur solche kaiserliche Befehle ausführen, die von Herrn Horatio Nelson Lay ausdrücklich gebilligt worden waren, was natürlich im Rahmen der chinesischen Staatsphilosophie völlig ausgeschlossen war. Das ganze Unternehmen kostete Peking über eine halbe Million Pfund und Lay wurde entlassen.

25 Flaggschiff war der Raddampfer *Hyson* mit einem 32-Pfünder und zwei 20,3-cm-Haubitzen sowie einem 12-Pfünder; *Firefly* war ein Dampfer, der von den Taiping-Rebellen in Shanghai erbeutet worden war. Der 430-t-Dampfer *Ko Fu*, ex *Confucius*, war ein von Shanghaier Kaufleuten 1856 angekauftes Handelsschiff der Reederei Russel & Co. Neben der »Immer Siegreichen Armee« mit 6 Bataillonen Infanterie, 2 Feld- und 4 Belagerungs-Batterien bestand auch noch eine Französisch-Chinesische Brigade.

26 *Tien Chi*, Länge 56 Meter, Radantrieb, Geschwindigkeit 12 Knoten.

27 *Hui Chin* (1868), *Tsao Chiang, Tse Hai, Wei Ching*, alle 1869–70 gebaut, etwa 60 Meter lang mit 600-PS-Dampfmaschinen.

28 *Mein Yün, Fu Hsing* (1869) mit je drei Geschützen; *Fu Po*, ein 1258-t-Transporter (1870) mit fünf Geschützen; *An Lan* und *Chen Hai* (1871); alle besaßen nur schwache Maschinen.

29 *Chien Sheng, Fu Sheng* (1874); beide für 240 000 Tael gekauften Schiffe sanken in der Pagoden-Schlacht bei Fuchou gegen die Franzosen.

30 Diese 1836 geborene außergewöhnliche Frau, die es von einer Konkubine III. Klasse zur Herrscherin über ganz China brachte, wurde beim Tode Kaiser Hsien Fengs Regentin. Auch als ihr Sohn Tung Chih 1872 den Thron bestiegen hatte, übte sie weiterhin die tatsächliche Macht aus, umso mehr, als dieser bereits drei Jahre später starb und die Kaiserinwitwe nun die Regentschaft für den unmündigen Neffen Kuang Hsü führte. Als dieser 1889 den Drachenthron bestieg, änderte dies nichts an ihrer Machtstellung; 1898 setzte sie den mit Reformideen spielenden Kaiser einfach ab und regierte in dessen Namen bis zu ihrem Tod im

Jahre 1908. Der minderjährige Thronerbe Pu I wurde nach dem Sturz der Mandschu-Dynastie 1911 ein Schützling Japans, »regierte« 1933 bis 1945 als Kaiser von Mandschukuo und fiel dann in die Hände der Russen, die ihn an Mao auslieferten; nach Jahren der »Umerziehung« beschloß er sein Leben als Gärtner.

31 Die vier der *Epsilon*-Klasse angehörenden Kanonenboote verdrängten 430 ts, hatten eine Länge von 38 m, Zweiwellenantrieb mit einer Geschwindigkeit bis zu 10 kn, eine 28-cm-Kanone, zwei 12-Pfünder-Geschütze und 2 Maschinengewehre als Bewaffnung sowie 28 Mann Besatzung. Ihre Namen lauteten *Chen Tung, Chen Hsi, Chen Nan* und *Chen Pei.* Alle vier Einheiten scheinen 1895 in japanische Hände gefallen zu sein.

32 *Chien Sheng* und *Fu Sheng* wurden von Laird gebaut und gehörten dem sog. Rendel-Typ an. Ihre Bewaffnung bestand aus je einem 25,4-cm-Geschütz. Beide wurden 1894 von den Franzosen während der Pagoden-Schlacht versenkt. *Lug Hsiang* und *Hu Wei* waren ebenfalls Rendel-Typ-Einheiten, hatten 320 ts Verdrängung und waren von Mitchell gebaut worden. Bewaffnung: ein 28-cm- und zwei 12-Pfünder-Geschütze. Auch *Fei Ting* und *Tse Tien* waren Rendel-Einheiten und von Mitchell gebaut worden (420 ts, eine 33-cm- und zwei 7-cm-Kanonen).

33 *Chao Yung* und *Yang Wei* wurden 1880–81 bei Mitchell gebaut, verdrängten 1542 ts, waren 10 kn schnell und hatten bei leichter Panzerung zwei 15,4-cm-, vier 12-cm- und zwei 7-cm-Kanonen. Beide sanken 1894 während der Seeschlacht vor dem Yalu.

34 *Ting Yuen* und *Chen Yüan* waren 1881–82 von der deutschen Vulcan-Werft gebaut worden, hatten eine Verdrängung von 7670 ts und waren 15 kn schnell. Bewaffnung: vier 30,5-cm- und zwei 15-cm-Geschütze, fünf Torpedorohre. Besatzungsstärke: 350 Mann. *Ting Yuen* ging 1895 bei Weihaiwei verloren, *Chen Yüan* wurde japanische Beute.

35 *Chi Yuan*, ebenfalls von der deutschen Vulcan-Werft gebaut, dort 1880 vom Stapel gelaufen, verdrängte 2300 ts, war 16 kn schnell und hatte zwei 21-cm-, eine 15-cm- und vier 7,6-cm-Kanonen sowie 5 Torpedorohre. Besatzungsstärke: 200 Mann. Dieses Schiff wurde den Japanern bei Weihaiwei übergeben; nach den ursprünglichen Plänen hätte es als drittes Linienschiff gebaut werden sollen.

36 *Nan Tin* und *Nan Shuin* waren von der Howaldtswerft gebaut worden und hatten 2200 ts Verdrängung. Ihre Geschwindigkeit betrug 15 kn, die Bewaffnung bestand aus zwei 21-cm- und acht 12-cm-Geschützen, zehn MG und einem Torpedorohr, die Besatzungsstärke belief sich auf 250 Mann. Ein drittes Schiff, *Fu Ching*, war in Fuchou gebaut worden, lief nur 13 kn und ging 1898 durch Unfall verloren.

37 Kreuzer *Duguay-Trouin, Villars, d'Estaing, Triomphante, Volte*, Kanonenboote *Lynx, Vipère, Aspic*; vor der Ming-Mündung lagen der Kreuzer *Chateaurenaud* und der bewaffnete Transporter *Saône*, die den Ausbruch des Geschwaders Courbet artilleristisch unterstützten. Courbet verfügte auch über fünf als Spierentorpedoboote hergerichtete Dampfpinassen und die kleinen Torpedoboote *45* und *46*.

38 Das chinesische Geschwader bestand aus dem Kreuzer *Yang Wu* (1872, 1608 t), dem Aviso *I Hsin* (1876), den Kanonenbooten *Chen Wei* (1872, 578 t), *Fu Hsing* (1869, 515 t), *Fu Sheng* (1874), *Chien Sheng* (1874), beide 256 t, und den bewaffneten Transportern *Fei Huan, Chi An, Fu Po* (1875, 1258 t), *Chen Hang* (1874, 1391 ts, befand sich im Dock), *Fei Yün* (1872, 1258 ts). Von diesen Schiffen entkam vermutlich *I Hsin* flußaufwärts, doch gibt es auch Hinweise, daß die Besatzung das Schiff selbst versenkten. *Fu Po* wurde später wieder repariert und auch *Chen Hang* überlebte die Schlacht.

39 Admiral Wus Erfahrung auf See soll sich auf einige Fahrten als Passagier auf Handelsschiffen beschränkt haben.

40 Dieser Verband wurde von Admiral Ting Ju-chang befehligt, einem ehemaligen Kavallerieoffizier, der trotz dieser wenig überzeugenden Aktion 1894 mit dem Oberbefehl über die Peiyang-Flotte betraut wurde.

41 Tatsächlich war die Kaiserinwitwe damals nur 54 Jahre alt, aber jeder Vorwand war gut genug, um ihre Wünsche zu erfüllen.

42 Marineschule Fuchou, gegründet 1867, wurde 1931 »Allgemeine Marineschule« und 1945 der Marineoffizierschule Shanghai angegliedert.
Marineschule Whampoa bei Canton, gegründet 1877, aufgelöst 1939.

Marineschule Tientsin, gegründet 1880, aufgelöst 1899.
Marineschule Kiangnan bei Shanghai, gegründet 1890, aufgelöst 1925.
Marineschule Yentai, gegründet 1908, aufgelöst 1928.
Marineschule Tsingtao, gegründet 1923, aufgelöst 1940, Wiedereröffnung 1945.
Marine-Torpedo- und Elektrikerschule Chinkiang, gegründet 1932, im Jahre 1938 mit der Marineschule Tsingtao vereinigt.
Die Offizier-, Ingenieur- und Unteroffizierschulen der Marine wurden 1945–46 wieder in Shanghai eröffnet.

43 Führer des japanischen »Fliegenden Geschwaders« war Admiral Tsuboi, Kommandant der *Naniwa* der spätere Admiral Togo.

44 Nach japanischer Darstellung soll die flüchtende *Chi Yüan* gleichzeitig eine weiße und eine japanische Flagge gesetzt und wenigstens vier Schüsse abgefeuert haben.

45 Die *Tsao Chiang* (1869) war ein Holzbau und hatte 640 ts Verdrängung. Bewaffnung: vier 16-cm-Vavasseur-Geschütze, Besatzung: 82 Mann.

46 Die Japaner fischten nur die von ihren eigenen chinesischen Truppen bedrohten europäischen Berater auf.

47 Es handelte sich dabei um eine sogenannte »flying bridge«, die infolge des Luftdrucks und der Erschütterung der eigenen Geschütze zusammenbrach. Offensichtlich hatten die Chinesen im Frieden nie Salven abgefeuert.

48 Die strategische und taktische Führung der japanischen Flotte war 1894–95 keineswegs fehlerfrei, aber besser als die chinesische. Die Japaner konnten ungestraft gewisse Risiken eingehen, weil die Chinesen günstige Gelegenheiten nicht ausnützten. Die wenigen europäischen und amerikanischen Berater an Bord der chinesischen Linienschiffe übten nur einen geringen Einfluß aus.

49 Diese Schiffe, *Chih Yüan*, ein 1887 in England gebauter 2300 ts verdrängender Kreuzer, *Ching Yüan* (I), ein 1886 in Deutschland gebauter 2300-ts-Kreuzer, und *Ching Yüan* (II), ein 1887 in England gebauter Kreuzer von 2950 ts, werden immer wieder verwechselt, umso mehr als es auch noch einen Kreuzer *Chi Yüan* gab, der 1880 in Deutschland bestellt worden war und 2355 ts Verdrängung hatte.

50 Insgesamt verlor die chinesische Flotte über 90 Tote im Gefecht und nochmals über 600 Ertrunkene, da die Japaner sich nicht um die Rettung der Schiffbrüchigen kümmerten.

51 Die fünf chinesischen Torpedoboote blieben zunächst zum Schutz der Transporter zurück. Zwei näherten sich nur zögernd dem Kampfplatz, wo nach japanischen Angaben das Torpedoboot *Fuk Lung* auf nur 500 Meter Distanz zwei Torpedos auf den japanischen Hilfskreuzer *Saikyo* abfeuerte, jedoch ohne zu treffen.

52 Die Japaner wollen in Port Arthur über 110 Festungsgeschütze, zwei kleine Dampfer, einen Bagger und ein noch im Bau befindliches Schiff sowie das Segelschulschiff *Min Chieh* von 700 ts Verdrängung erbeutet haben.

53 Linienschiff *Chen Yüan,* Kreuzer *Chi Yüan, Ping Yuen* (ex *Lung Wei*), *Kuang Pin,* Kanonenboote *Tiong Sing, Chen Tung, Chen Hsi, Chen Nan, Chen Pei, Chen Chung, Chen Pien* und wenigstens vier Torpedoboote sowie die wieder freigegebene *Kuang Tsi*.

54 Deutschland, Frankreich und Rußland übten 1895 einen starken diplomatischen Druck auf Japan aus, um dieses zur sofortigen Aufgabe von Port Arthur zu bewegen, worauf dann 1898 Rußland von China die Pacht erzwang, was natürlich Japan sehr gegen Rußland und Deutschland erbitterte. Die Quittung folgte dann 1904 bzw. 1914.

55 So wurden allein in Tayüan auf Befehl des Gouverneurs und mit ausdrücklicher Billigung der Kaiserinwitwe an einem Tag 45 europäische Missionare und deren Frauen und Kinder mit dem Schwert hingerichtet; in ganz China waren es deren 250 sowie einige tausend chinesische Christen.

56 Es handelte sich um 1898 gebaute Schichauboote von je 243 ts und 32 kn. Ferner wurde im Dock in Taku auch noch das Torpedokanonenboot *Fei Ting* (1887, 400 ts) erbeutet, später aber anscheinend wieder an China zurückgegeben.

57 China bezahlte nur einen Teil dieser Summe, der Rest wurde ihm erlassen.

58 Ein chinesischer Admiral, der 1914 die »New London Electric Boat Co.« in Groton, USA, besuchte, erklärte sogar, China würde 200 U-Boote benötigen!

59 *Ning Hai*, 1931–32 in Japan, *Ping Hai*, 1931–1936 in Shanghai gebaut, je 2500 ts, 9500 PS, 22 kn, sechs 140-mm- und drei bis sechs 80-mm-Geschütze, acht MG, vier 533-mm-Torpedorohre, 340 Mann.

60 *Hai Peng* (1920, 227 ts), *Teh Sheng, Wei Sheng* (1922, 932 ts), *Han Ning* (1928, 500 ts), *Yung Shen* (1928, 300 ts), *Min Sen, Min Chuan* (1929, 426 ts), *Yung Sui* (1929, 650 ts), *Sun Yat Sen* (1930, 1.650 ts), *Ming Sui* (1931, 460 ts), *Tung Hsin, Tung Teh* (1935, 400 ts), die mit Geschützen der Kaliber 40 mm, 57 mm, 65 mm, 75 mm, 76 mm, 102 mm, 127 mm und 152 mm sowie MG bewaffnet waren.

61 *Hai Ning, Chiang Ning* (1932), *Wu Ning, Sui Ning, Su Ning, Wei Ning* (1933), *Chang Ning, Cheng Ning, Tsung Ning, Yi Ning* (1934), alle 300 ts, 12 kn, zwei 65-mm-Geschütze und vier MG.

62 *Chien Ju, Chiang Chien* (1929, 200 ts, ein 57-mm-, drei 37-mm-Geschütze, und einige noch kleinere Fahrzeuge der Flußpolizei.

63 Mindestens 3 deutsche Lürssen-S-Boote, 2 des Typs Thornycroft 12 ½ ts, 14 des Typs Thornycroft 13 ts und 2 bereits 1921 beschaffte des italienischen Typs MAS. Zwei weitere Thornycroft-Boote, Nr. *26* und Nr. *27*, konnten 1938 nicht mehr bezahlt werden und wurden deshalb von der Royal Navy in Hongkong übernommen. Möglicherweise wurden etwa 1933 zwei weitere MAS-Boote gekauft.

64 Marineminister von 1928 bis 1938 und dann Oberbefehlshaber der chinesischen Marine bis 1945 war Admiral Chen Shao-kuan, aus Fukien stammend und Absolvent der Mawei-Marineakademie, der dann 1949 zu den Kommunisten überging. Er wurde nach dem Krieg durch den in Deutschland ausgebildeten Infanterieoffizier Kuei Yung-ching abgelöst, der an der Whampoa-Akademie studiert hatte und sechs Jahre lang als Chef der chinesischen Militärmission in London wirkte. Er übte das Amt eines Marinechefs bis 1952 aus.

65 Hauptausbildungszentren der chinesischen Marine waren die Marineakademie Mawei, die Marinesektion der Whampoa-Militärakademie und die Schulen für Spezialisten in Tsingtao. Der 1855 reorganisierte Chinesische Seezoll zählte 1899 insgesamt 993 Ausländer (darunter 503 Briten), 1911 schon 1387 Ausländer (darunter 738 Briten) und stand bis 1938 unter der Leitung eines Engländers.

66 Nach anderen Angaben waren 1932 von 7875 Offizieren und Mannschaften der chinesischen Marine 6544 aus der Provinz Fukien gebürtig. Damals stammten 82 Prozent der Offiziere, 75 Prozent der Deckoffiziere und Maate und 70 Prozent der Mannschaft aus der Provinz Fukien, was nicht ohne politische Konsequenzen blieb. Die chinesische Marine reagierte genauso wie die Provinz Fukien.

67 Die Gliederung der Flotte in ein Nordchinesisches, Zentralchinesisches und Südchinesisches Geschwader mit einer starken Flußabteilung auf dem Yangtse sowie schwachen Flußdetachements auf dem Sungari- und dem Perl-Fluß entsprach den traditionellen Vorstellungen und wird bis heute von der Marine der VRC beibehalten.

68 Die beiden ehem. deutschen Kanonenboote wurden in der Folge mehrmals umbewaffnet.

69 Nachträglich versuchte die sowjetische Geschichtsschreibung, diese Vorkommnisse den Anarchisten in ihren eigenen Reihen anzulasten, und ließ dafür am 9. Juli 1920 den Befehlshaber der lokalen Partisanenarmee, Trjapizin, und vier seiner Anhänger hinrichten.

70 Insgesamt umfaßte diese Flottille sechs Kanonenboote, doch ist die Identität des sechsten Schiffs unbekannt.

71 Zu diesen Beratern gehörten u. a. Michail M. Borodin (Gruzenburg), General Vasilij Bljucher (Galen), A. I. Čerepanov, General Kisanko, der die Whampoa-Militärakademie leitete, sowie Offiziere, die den einzelnen Divisionen und Regimentern der Kuomintang-Armee zugeteilt wurden. Die Russen sandten 1924–25 auch insgesamt 23 000 Gewehre, zahlreiche MG und einige Geschütze im Wert von 3 Millionen Rubel und mit einem Gewicht von 3000 Tonnen, jedoch anscheinend keine Marineoffiziere, da es ihnen an solchen selbst mangelte.

72 Anläßlich des Besuchs des italienischen Kanonenbootes *Caboto* in Vladivostok im August 1924 bestanden die sowjetischen Seestreitkräfte noch aus den zwei alten Torpedobooten *Potapenko* und *Laso* sowie fünf Fischereischutzschiffen unter dem Kommando eines »Admirals«, Vasilij Seletronikov.

73 Es soll sich dabei um einen konspirativen Vorschlag Borodins gehandelt haben, Chiang Kai-

shek unter dem Vorwand einer Inspektion an Bord des Kanonenbootes zu locken und dann nach Vladivostok zu entführen, um ihn dort politisch und physisch auszuschalten.

74 Ferner beschossen nationalchinesische Kanonenboote und Kreuzer die Truppen und Uferbatterien Wu Pei-fus im Gebiet von Wuchang im September 1926; drei nationalistische Kanonenboote nahmen im März 1927 Pukou unter Feuer. Am 28. Februar 1927 hatten Wu Pei-fus Kriegsschiffe bei Manking den Dampfer *Pamyat Lenina* mit der Frau Borodins an Bord gekapert und dieses Schiff dann etwas später in Pukou versenkt.

75 Britische Flußkanonenboote intervenierten zwischen 1919 und 1926 mehrmals in Wanhsien am oberen Yangtse, so am 5. September 1926, als *Cockchafer* und *Widgeon* mit Geschützfeuer eingreifen mußten, um widerrechtlich beschlagnahmte britische Schiffe freizukämpfen. Im Jahre 1927 kam es in Hankou zu Zwischenfällen, worauf die Briten ihre dortige Konzession und diejenige in Kiukiang aufgaben. Insgesamt wurden für 1927 zwanzig bewaffnete Zwischenfälle zwischen britischen Kanonenbooten und den Chinesen gemeldet. Anläßlich der Einnahme von Nanking durch die Nationalisten am 24. März 1927 feuerten britische und amerikanische Kriegsschiffe verschiedentlich auf plündernde chinesische Truppen; der britische Kreuzer *Emerald* feuerte 36 152-mm-Schrapnell- und 40 Brisanzgranaten, die amerikanischen Zerstörer *Noa* und *W. P. Preston* 19 102-mm-Granaten, die etwa 10 Mann Verluste unter den Angreifern verursachten. In Shanghai befanden sich zu diesem Zeitpunkt 45 ausländische Kriegsschiffe. Der britische Marinekommandeur in China schlug damals vor, die chinesische Flotte zu vernichten. Canton und Hankou zu besetzen und das Arsenal Hanyang zu zerstören.

76 Massive japanische Forderungen nach speziellen Privilegien in der Provinz Kwangtung blieben schließlich erfolglos und Japan mußte das 1914 eroberte deutsche Pachtgebiet Tsingtao an China zurückgeben, worauf auch England auf Weihaiwei verzichtete. Dadurch kam China in den Besitz von zwei weiteren Flottenstützpunkten.

77 Die von der zaristischen Regierung mit geliehenem westeuropäischen Geld gebaute Bahnlinie durfte von chinesischen Truppen nicht betreten werden, die Verwaltung befand sich weitgehend in russischen Händen; die Sowjets mißbrauchten ihre quasi-exterritoriale Stellung zu Spionage- und Diversionszwecken.

78 Für eine umfassendere Darstellung dieser Kämpfe siehe auch J. Meister, »Die Amurflottille und der Chinesisch-Sowjetische Konflikt von 1929«, in: Marine-Rundschau 3 und 4/1962.

79 Die Monitore *Sverdlov, Lenin, Sun Yat Sen, Krassny Vostok*, mit je vier 152- oder sechs 120-mm- sowie einigen leichten Geschützen bewaffnet, 1908, 950 ts; die Kanonenboote *Burjat* (Flaggschiff?), *Proletari, Krasnoe Znamia, Bjednota*, mit je zwei 75-mm- oder zwei 120-mm-Geschützen und einigen MG bewaffnet, 1907, 193/244 ts; die Panzerboote *Pika* und *Kopje* mit einem 75-mm-Geschütz und 2 MG, *Bars* mit einem 37-mm-Geschütz und einem MG, der Minenleger *Silnij* mit zwei 40-mm-Geschützen und 4 MG sowie die Minensuchboote *TZ-1* und *TZ-2*, mit je 2 MG.

80 *Li Chieh* (zwei 88-mm- und ein 50-mm-Geschütz, 3 MW, 3 MG), *Li Sui* (ein 88-mm-, zwei 75-mm- und zwei 47-mm-Geschütze, 2 MW, 3 MG), *Chiang Ping* (vier 75-mm-, zwei 47-mm-Geschütze, 2 MW, 2 MG), *Chiang Ching* (ein 120-mm-, ein 88-mm-, vier 50-mm-, ein 40-mm-Geschütz, 2 MW, 2 MG), *Chiang Hai, Chiang Tai* und *Chiang Pai* (zwei 47-mm-Geschütze, 2 MW, 2 MG), *Chiang Tung* und *Chiang An* (ein 50-mm-Geschütz, 2 MW, 2 MG). Transporter: *Lo Chin* (ein 50-mm-Geschütz, 2 MG), Schwimmende Batterie: *Yung Li* (zwei 50-mm-, ein 40-mm-, zwei 47-mm-Geschütze, 3 MW, 2 MG). Nach anderen Angaben soll *Yung Ti* auch noch zwei 120-mm-Geschütze geführt haben. Am 12. Oktober 1929 sanken bei Lahasusu *Chiang Tai, Chiang An, Chiang Ping* und *Yung Li*, während *Li Sui* sich schwerbeschädigt flußaufwärts aufsetzen mußte und am 19. Oktober bei Fugdin von sowjetischen Flugzeugen endgültig versenkt wurde. Hier befahl Admiral Shen Hung-lieh die Selbstversenkung des Transporters *Lo Chin*, und am 31. Oktober sank im Gefecht mit überlegenen sowjetischen Flußstreitkräften nahe Fugdin das Kanonenboot *Chiang Ching*. Ferner sollen die Russen den bewaffneten Dampfer *Hai Chun* (1917, 166 ts, zwei 37-mm-Geschütze, 2 MG) gekapert und als *Pobjeda* in Dienst gestellt haben.

81 Nach chinesischen Angaben sollen der sowjetische Flottillenchef Ozolin und 16 Mann an Bord der *Burjat* gefallen sein, was jedoch fraglich erscheint.

82 Von den Sowjets wird dieser nur notdürftig bewaffnete Dampfer immer völlig zu Unrecht als »Kreuzer« apostrophiert!

83 *Li Chieh* (ex dtsch. *Vaterland*), *Li Chi, Chian Ch'ing, Chiang Pien* und *Chiang Tung*.

84 Offensichtlich war die japanische Marine nicht über den von der Kwantung-Armee vorbereiteten Schlag gegen die Mandschurei unterrichtet und stand deshalb nicht bereit, um das Auslaufen der mandschurisch-chinesischen Schiffe zu verhindern.

85 Wie alle chinesischen und japanischen Zahlenangaben sind auch diese starken Schwankungen unterworfen und nur mit Vorsicht zu gebrauchen.

86 Ein Versuch chinesischer Kampfschwimmer, in Shanghai eine ferngezündete Mine nahe dem japanischen Flaggschiff *Idzumo* zur Explosion zu bringen, scheiterte infolge verfrühter Zündung.

87 *Fen Sing, Lien Sin, Ho Sin, Wen Sin, Yun Sin, Shu Sin* und *Cha Sin* (je 1.090 ts, 13 kn, ein 75-mm-Geschütz und 2 MG); *Hai Ping, Hai Yen, Hai An, Hai Hui, Hai Cheng* und *Hai Ching* (je 1000 ts, 12 kn, ein 75-mm-Geschütz und 2 MG). Die Schiffe des Seezolls unterstanden britischen Beamten.

88 Auch diesbezüglich widersprechen sich die Unterlagen. Laut Schreiben von Dipl.-Ing. Paul Nass vom 7. Mai 1965 an die Redaktion der »Marine-Rundschau« soll tatsächlich der Flottentender *Saar* ursprünglich unter der Baunummer LFW-273 für China bestellt worden sein, während nach Erich Gröner, »Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945«, Band II, S. 570, das S-Boot-Begleitschiff *Tanga* für China im Bau war, jedoch 1938 von der Kriegsmarine angekauft wurde. An U-Booten bestellte China zwei Einheiten des Typs II-B von 250 ts, zwei des Typs VII sowie ein Minen-U-Boot bei der Germania-Werft (Baunummern 268 bis 272). Tatsächlich wurden nur die Ende März und im April 1938 auf Stapel gelegten beiden U-Boote des Typs II-B im April bzw. Mai 1940 an die deutsche Kriegsmarine abgeliefert und als *U-120* und *U-121* in Dienst gestellt. Diese Schiffsbestellungen in Deutschland erfolgten sämtlich erst am 28. August 1937 über eine Tarnfirma HAPRO in Berlin, während die drei Lürssen-S-Boote bereits im März und Mai 1937 abgeliefert worden waren.

89 Dazu gehörten eine ganze Anzahl von Flußdampfern auf dem oberen Yangtse. Rund 70 Schiffe mit 350 000 BRT japanischen Reedereien gehörenden Schiffsraums waren unter der chinesischen Flagge registriert. *Gakujo-Maru* und *Daieti-Maru* wurden in Nanking beschlagnahmt, sechs der Nissan-Kisen KK gehörende Dampfer als Sperrschiffe versenkt, wovon die Japaner allerdings deren vier wiederherstellen konnten. Aber die Japaner kaperten allein 1937 in der Gegend von Shanghai 600 chinesische zivile und 43 staatliche Boote und Fahrzeuge, darunter zahlreiche Zollboote.

90 *Tung Chi, Su Tze, Chen Tze, Tze Chiang, Ta Tung, Wu Shen, Tah Shen* und *Wei Shen*.

91 Die abgefeuerten Torpedos detonierten an der Ufermauer. Japanische Berichte verlegen den Angriff dieser zwei Motortorpedoboote in die Nähe der sogenannten Rössingboje im Yangtse.

92 Die britische *Ladybird* erhielt am 12. 12. 1937 vier japanische Granattreffer, die einen Mann töteten und mehrere verletzten. Für die Versenkung der *Panay* und von drei Standard-Oil-Tankern, wobei 21 Tote zu beklagen waren, bezahlte Japan 2 214 007,36 Dollar und fragte gleichzeitig an, ob man a) gleich einen Neubau für amerikanische Rechnung in Angriff nehmen könne und b) die versenkten Schiffe auf eigene Rechnung heben dürfe. Die Antwort lautete: nein . . .

93 Es gibt keine zuverlässigen Unterlagen über diese nach Kriegsausbruch in Dienst gestellten behelfsmäßig bewaffneten, oft nur für bestimmte Einsätze verwendeten Fahrzeuge.

94 Die chinesische Luftwaffe wurde seit 1936 von einer italienischen Mission ausgebildet, doch war das Resultat höchst unbefriedigend. Die Piloten erwiesen sich zwar als tapfer, beherrschten jedoch die Navigation nur ungenügend und versagten vor allem bezüglich der Treffsicherheit ihrer Bombenabwürfe. Bei Shanghai trafen die Chinesen fast ausschließlich ihre eigenen Truppen, die eigene Zivilbevölkerung, die ausländischen Konzessionen und erzielten einige Nahtreffer auf fremden Kriegs- und Handelsschiffen, jedoch kaum gegen japanische Ziele. Allein in der französischen Konzession führte ein Bombenwurf zu 1444 Toten und 325 Verwundeten. Die chinesische Luftwaffe verfügte über wenigstens 6 Northrop-Torpedobomber, die u. a. am 15. September 1937 Einsätze flogen.

95 Die Japaner meldeten bis Juli 1938 die Beschädigung eines Zerstörers und eines Minensuchers sowie einiger Hilfsschiffe durch Minen. Auf dem Yangtse wurden 256 Minen geräumt, 200 weitere bei den Bocca-Tigris-Forts nahe Canton bis 23. 10. 1938, wobei zwei japanische Boote Beschädigungen erlitten. Im Jahre 1939 wollen die Japaner seit Kriegsbeginn auf dem Yangtse 2312 Minen, in der Bias-Bucht und auf dem Perlfluß 417 Minen geräumt haben. Im Kan-Fluß wurden weitere 60 Minen gefunden. Bis zum 31. 5. 1939 erreichte die Gesamtzahl der geräumten Minen 3502, davon allein 1939 773 Stück. Aus dem Tunting-See konnten im September 1939 40 Minen herausgefischt werden. Der Abschlußbericht für 1939 meldete 1526 geräumte Minen, für den Yangtse 1021 und bis dato insgesamt 3838 sowie für die Bias-Bucht, den Perl-Fluß und Swatow 1938 417 Minen und 1939 deren 921. Im Januar 1940 fand man im Yangtse weitere 37 Minen. Die Erfolge blieben im Vergleich zur Zahl der eingesetzten Minen sehr gering, was wohl auf deren technische Rückständigkeit wie auch auf das geringe taktische Geschick beim Legen von Minensperren zurückzuführen ist. Zwischen dem 1. Januar 1938 und dem 1. Februar 1940 liefen insgesamt 12 kleine Fahrzeuge auf Minen.

96 Dazu gehörten u. a. die Kreuzer *Ning Hai* und *Oing Hai*, die Kanonenboote *Sun Yat Sen, Chu Yu, Kiang Chen, Kiang Li, Tah Shen, Yung Chien, Chu Tai, Ming Sen, Kiang Hen, Hsien Hing, Yung Hsien, Tung Hsin, Chung Hsin, Tung Teh*, die Torpedoboote *Hu Peng, Hu Ngo, Chien Kang*, die Wachboote *Chan Ning, Chen Ning, Chiang Ning, Chung Ning, Shen Chen, Kong Kung, Kong Tai, Kiang Shih, Kiang Ping, Chin Tien* und die Flußkanonenboote *Chai We, Chang Kiang, Kin Yu, Chip Shun, Chung Yün, Chun Hoi, Yung An, Chien Chung, Kiang Kun, Kiang Hsi, Hai Yen, Kiang Peng, Kiang Teng* sowie zahlreiche Motorboote und bewaffnete Dschunken. Die wertvolleren unter diesen Einheiten wurden ab 1943 wieder von der japanischen Flotte beschlagnahmt und gingen zum Teil bis 1945 verloren. Die übrigen Schiffe fielen 1945 an die nationalchinesische Marine zurück. Im Jahre 1939 soll die Marine der »Puppenregierung« Wang Ching-weis bereits über 250 Offiziere und Maate sowie 600 Mann und eine Marineoffizierschule in Shanghai verfügt haben. Oberbefehlshaber war Konteradmiral Chieh Kieng-tin. Einige der früher nationalchinesischen Kriegsschiffe führten neue Namen; so war anscheinend das am 31. 5. 1940 wieder in Dienst gestellte Kanonenboot *Hai Hsing*, ex *Eng Chi*, ursprünglich die *Yung Tsi* (1913, 860 ts), *Wen Shing* usw.
In Shanghai standen zeitweise 300 Mann in Ausbildung, eine Schule für die Ausbildung im Flußkampf befand sich in Kaochsagaiao. Die Nankinger »Puppenflotte« erhielt auch einige Neubauten, so *Kiang Teng*, am 9. Juli 1940 bei der Peking-Werft vom Stapel gelaufen, und *Kiang Tsing*, die am 18. Juli 1940 bei der Kiangnan-Werft zu Wasser kam.

97 Hier wollen die Japaner die chinesischen Zollkutter *Ting Hai* und *Hai An* am 24. 2. 1938 im Hafen von Chingtao erbeutet haben.

98 An der Verteidigung des Tungting-Sees beteiligten sich nebst der Marine auch die 116. Shantung-Division. Die Japaner überschritten den sehr flachen See am 22./23. 9. 1939, nachdem sie 40 Minen geräumt hatten. Sie hoben anschließend die chinesischen Kanonenboote *Chiang Chen, Yüan Ning, Yung Chi* und *Ming Sheng*; ersteres wurde abgewrackt, die drei anderen in Hankou repariert. Zwei chinesische bewaffnete Boote wurden am 20. 7. 1938 nahe Yochou durch Bomben versenkt und 4 beschädigt; die im Text erwähnten Einheiten lassen sich z. T. nicht identifizieren.

99 Es scheint, daß die ehemaligen britischen und amerikanischen Flußkanonenboote während des Krieges praktisch mangels Ersatzteilen und ausgebildeten Besatzungen nicht mehr in Fahrt kamen und während längerer Zeit ohne Bewaffnung und Besatzungen festlagen.

100 So meldete allein die 14. US-Luftflotte, die aus dem »Flying-Tiger-Geschwader« des Generals Chennault hervorgegangen war, bis zum 30. September die Versenkung oder Beschädigung von mehr als 600 feindlichen Handelsschiffen mit einer Million BRT, von 30 000 Booten und 50 Kriegsschiffen sowie den Abschuß von 1385 japanischen Flugzeugen bei nur 105 eigenen Verlusten.

101 Die Zahl von 2131 Mann bezieht sich wohl auf die Verluste an Bord von Kriegsschiffen.

102 In diesen Zahlen sind die Tausende von versenkten Dschunken ohne Motorantrieb offensichtlich nicht inbegriffen.

103 Schreiben der Schweizerischen Gesandtschaft in Peking an den Verfasser vom 13. Oktober 1947 und 10. Juni 1948 in Beantwortung eines Fragebogens durch das Marine-Hauptquartier in Nanking.

104 Die Identität dieser japanischen Kriegsschiffe läßt sich nicht mehr einwandfrei rekonstruieren. Bei den U-Booten handelte es sich vermutlich um Klein-U-Boote.

105 Dieser »U.S.-Chinese Composite Wing« ist nicht mit den »Flying Tigers« zu verwechseln.

106 *Ning Hai* sank als *Inoshima* durch Torpedotreffer des amerikanischen U-Boots *Shad* bei Honshu am 19. November 1944. *Ping Hai* wurde durch amerikanische Flugzeuge als *Yashojima* am 25. November 1944 bei Santa Cruz versenkt. Die alten Torpedoboote *Hu Ngo* und *Chien Kang* wurden als *Kawasemi* und *Yamasemi* zwar noch in Dienst gestellt, jedoch 1939 abgewrackt; *Sun Yat Sen* hieß japanisch *Atata*, erlitt Beschädigungen, wurde nach dem Kriege in Japan repariert und 1946 an China zurückgegeben. *Ming Sen* (1931, 460 ts) scheint als japanisch *Hitonose* gesunken zu sein, ebenso *Yu Yung Chien* (1915, 860 ts), die als japanisch *Unsei* am 7. Mai 1945 in Huangpo durch einen amerikanischen Luftangriff sank, nach der japanischen Kapitulation jedoch wieder gehoben und repariert wurde. Der Zollkreuzer *Fu Sing* scheint als japanisches Vermessungs- und Werkstattschiff *Hakusa* am 8. Juni 1945 durch das amerikanische U-Boot *Cobia* versenkt worden zu sein; das Schicksal von *Po Yang* (japanisch *Hayo*) und *Chin Kiang* (japanisch *Hagase*) ist nicht bekannt.

107 Die Zahlen über die dort gleichzeitig in Ausbildung befindlichen Offiziere und Spezialisten schwanken. Der amerikanische Stab scheint bis zu 300 Mann umfaßt zu haben.

108 Zwar meldeten die Nationalisten erstmals im September und Oktober 1947 anläßlich der Rückeroberung der Shantung-Halbinsel die Vernichtung von etwa 30 kommunistischen Fahrzeugen, doch handelte es sich dabei vorwiegend um zivile Schiffe und Boote, die in kommunistische Hände gefallen waren. Später, anläßlich der Räumung von Taku, Yinghou und Hulutao im Herbst 1948 durch die Nationalisten, wollen diese vierzehn kommunistischen Schiffe versenkt und drei erbeutet haben, doch waren auch diese noch vorwiegend Handelsfahrzeuge.

109 *Consort* meldete 9 Tote, 3 Verletzte und empfindliche Schäden, auch *London* und *Black Swan* verzeichneten Verluste.

110 Andere nationalistische Quellen sprechen von 40 000 Kommunisten, die für die Operation bereitstanden und dabei allein auf Quemoy 7000 Tote verloren.

111 Die Angaben über die Stärke der Verteidiger, 40 000 bis 150 000 Mann, schwanken stark.

112 Die nationalistische Luftwaffe soll dann einige erfolgreiche Angriffe gegen die anlandenden Kommunisten geflogen haben.

113 Es handelte sich dabei um ausschließlich ehemalige nationalistische, amerikanische und japanische Kriegs- und Hilfsschiffe, einige ursprünglich von den Nationalisten den Briten abgekaufte »Surplus«-Schiffe und um Motordschunken. Noch hatten die Russen keine Kriegsschiffe an Mao geliefert.

114 In diesen Zahlen sind hauptsächlich Sampans und Dschunken enthalten.

115 Dazu gehörten u. a. die Handelsschiffe *Flying Independence, Flying Trader* (am 22. September 1949 aufgebracht), *Flying Cloud* und *Sir John Franklin*, die am 15. bzw. 25. November 1949 beschossen und gekapert wurden, während ein britischer Frachter anläßlich eines nationalistischen Luftangriffs Schäden erlitt. Ferner wurde zumindest ein kommunistischer Frachter *Tai Hu* (1923, 1695 BRT) gekapert, der als *Nan Hu* die Nationalchinesische Flagge hißte.

116 Später wurde auch in Kaoshin nahe Tsogin auf Taiwan ein großer und leistungsfähiger Flottenstützpunkt mit verschiedenen Marineschulen angelegt, wo auch die ganz nach amerikanischem Muster aufgezogene Marine-Infanterie, die am 16. September 1947 neu gegründet wurde, ihr Ausbildungszentrum erhielt.

117 Nach nationalistischen Angaben verzichtete die kommunistische Luftwaffe auf Angriffe gegen Quemoy und Matsu und führte auch keine Aufklärungsflüge über Taiwan durch. Nationalchina dagegen unternahm zahlreiche Aufklärungsflüge, z. T. mit amerikanischen Lockheed-U-2-Aufklärern, von denen bis 1965 mindestens vier über China verloren gingen. Nationalchinesische Flugzeuge warfen immer wieder Flugblätter, Propagandabroschüren, Lebensmittel, Waffen und Funkgeräte über China ab, was von den Kommunisten mit

umfangreichen Polizeiaktionen und Hinrichtungen beantwortet wurde. Laut Pekinger Angaben sollen allein 1961 249 012 Fälle »konterrevolutionärer Tätigkeit«, darunter 1235 »Mordanschläge« auf Funktionäre, registriert worden sein, wobei in 29 697 Einsätzen kommunistischer Ordnungskräfte 198 475 nationalistische Guerillas getötet und deren 63 243 sowie 2237 Fallschirmagenten gefangengenommen wurden. Im Jahre 1959 beschlagnahmten die Kommunisten über 64 000 Feuerwaffen und 160 Funksender, 1960 waren es 75 300 Waffen und 1961 über 47 500 Gewehre und MG. Bis 1964 fanden ferner 264 nationalistische Kommandoraids hauptsächlich gegen die Küste von Fukien statt. Zwischen 1950 und 1970, so geben die Nationalchinesen zu, verloren sie 55 670 Agenten auf dem Festland, die hauptsächlich im Kampf gefallen sind oder liquidiert wurden.

118 Als der Verfasser 1973 als Gast der ROC-Regierung auf Taiwan weilte und u. a. auch das Marine-Hauptquartier besuchte, stellte er konkrete Fragen nach dem Verhalten der nationalchinesischen Flotte, falls diese »zufälligerweise« bei Patrouillenfahrten zwischen Taiwan und Quemoy auf durch die Formosa-Straße laufende kommunistische Kriegsschiffe stoßen sollte. Nach vielem hin und her und Schwierigkeiten bei der Übersetzung und anderen »chinoiseries« erhielt er dann die verklausulierte Antwort, daß eine solche Situation wenig wahrscheinlich sei, da beide Parteien anhand des Radarbildes stets über ihre gegenseitigen Bewegungen orientiert wären und sich rechtzeitig aus dem Wege gingen. Offensichtlich eröffnen die nationalistischen Kriegsschiffe seit etwa 1966 das Feuer nur noch dann, wenn kommunistische Einheiten Quemoy, Matsu oder gar Taiwan angreifen würden. Da die rotchinesische Flotte dies seit 1966 unterläßt, gibt es seither keinen aktiven Seekrieg mehr zwischen den beiden Chinas.

119 Auf Angriffe Moskaus, die Volksrepublik solle gefälligst diese kolonialen Überreste beseitigen, antwortete Peking vornehm, Portugal hätte seinerzeit Macao aufgrund eines »nichtungleichen« Vertrags mit dem Kaiserreich zum Dank für bei der Bekämpfung von Piraten geleistete Dienste rechtmäßig erworben und China habe nicht die üble Gewohnheit, abgeschlossene Verträge zu brechen . . . Tatsächlich wird Macao de facto von Peking verwaltet, ist militärisch völlig wehrlos und wirtschaftlich für die VRC von großem Nutzen.

120 In der ROC gibt es zugelassene, in der politischen Arbeit beschränkte Oppositionsparteien, eine beispielhafte Landreform, die Wahrung der chinesischen Familientraditionen, einen mindestens viermal höheren Lebensstandard als in der VRC.

121 Zur Bewertung der Streitkräfte der VRC siehe auch den ausgezeichneten Artikel von Herbert Kremp, »Chinas Schwäche«, in: Die Politische Meinung, Nr. 188/Februar 1980.

122 Vergleiche hierzu die entsprechenden Ausführungen im zweiten Teil des Buches.

123 Die MTB der Flotte der VRC verhielten sich genau so wie die sowjetischen MTB im Zweiten Weltkrieg. Siehe dazu Jürg Meister, »Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941–45«, München 1958, und »Soviet Warships of World War II«, London 1977.

124 Das zwielichtige Verhalten Chruščevs scheint Mao endgültig zum Bruch mit der Sowjetunion bewogen zu haben, denn ohne die totale politische und notfalls militärische Unterstützung Moskaus konnte Peking den Angriff auf Quemoy nicht wagen.

125 Während bisher nur zwei nationalistische Piloten mit ihren Flugzeugen zu den Kommunisten überliefen, desertierten vom Festland zwei »MiG-15«, eine »I1-28« und ein »An-2«-Verbindungsflugzeug.

126 Gegenwärtig besitzt die Flotte der ROC etwa 20 ältere, aber zum Teil modernisierte ehemalige amerikanische Zerstörer und 10 Fregatten, etwa 20 sonstige Patrouillenfahrzeuge, die mit Geschützen und Torpedos bewaffnet sind, an die 200 amphibische Fahrzeuge aller Art, 2 große und einige kleine U-Boote, rund 20 Minensucher und über 30 Hilfsschiffe, alle amerikanischer Herkunft. Fast alle in den fünfziger Jahren vorhandenen Kampfschiffe sind inzwischen durch neuere amerikanische Einheiten ersetzt worden. Amphibische Fahrzeuge, mit Raketen bewaffnete Schnellboote und Wachboote werden nun auch in Taiwan gebaut, das auch über eine beträchtliche Handelsschiffbaukapazität verfügt. Bezüglich der U-Jagd-Waffen sind die nationalistischen Kriegsschiffe besser ausgerüstet als die kommunistischen Einheiten. Zwei modernste U-Boote sind in den Niederlanden im Bau.

127 Ohne die Abgänge durch Unfälle sanken zwischen Januar 1949 und Dezember 1966 infolge Kampfhandlungen mindestens 50 kommunistische Kriegsschiffe und mehr als zwei-

hundert Dschunken und Landungsboote. Auch in der Luft blieb Nationalchina über Quemoy und Matsu Sieger.

128 Die Flotte der VRC gleicht heute in bezug auf Doktrin, Material und Geisteshaltung der Sowjetmarine des Jahres 1941, d. h. es fehlt an See- und Auslandserfahrung und die Schiffe und Besatzungen sind dem Gegner in jeder Beziehung, ausgenommen an Kampfgeist, unterlegen, wobei die höhere Marineführung besonders schlecht zu sein scheint.

129 Peking lieferte Hanoi auch wenigstens 6 MTB, 58 Motorkanonenboote und weitere Boote dieser Typen an Nord-Korea. Chinesische Minensucher sollen im September 1972 die amerikanischen Minen vor Hanoi geräumt haben.

130 Siehe dazu auch das vom südvietnamesischen Außenministerium Anfang 1975 veröffentlichte »White Paper on the Hoang Sa (Paracel) and Truong Sa (Spratly) Islands«, das die rechtlichen und historischen Aspekte behandelt. Ferner J. Meister.

131 Offensichtlich herrscht zwischen der VRC und der ROC schon seit einiger Zeit eine Art von stillschweigendem Übereinkommen, das bewaffnete Übergriffe der beiden »Bürgerkriegsparteien« in das Machtgebiet des Gegners verhindert. Typisch ist, daß die VRC auf den Paracel-Inseln nur die Südvietnamesen angriff, nicht aber nationalistische »Fischerboote«.

132 Die Kuomintang-Regierung könnte es sich aus politischen Gründen nicht erlauben, sich in einem Krieg zwischen Peking und Moskau mit dem Todfeind des chinesischen Volkes zu verbünden. Aus Sicht der ROC soll Festland-China eines Tages vom Kommunismus befreit und nicht etwa im Zusammenwirken mit den Russen zerstört werden.

133 Im Gegensatz zur Flotte Taiwans, die bis vor einigen Jahren verschiedene Auslandsreisen nach Korea, Japan, Australien, Siam sowie in die USA unternahm und sich ausländischen Besuchern gegenüber sehr gastfreundlich und aufgeschlossen zeigte.

134 Der nationalistische Admiral Chen Shao-kuan legte 1945 sein Kommando nieder und zog sich in die Provinz Fukien zurück, was einem Anschluß an die Kommunisten gleichkam, die ihn jedoch nicht weiter verwendeten.

135 Typisch für kommunistische Verhältnisse ist die lange Verwendung in höchsten Dienststellen. Der sowjetische Marinechef Sergej Gorškov ist seit 1956 im Amt . . .

136 Lin Tsun wurde in der nationalchinesischen Flotte der Korruption angeklagt und dürfte aus diesem Grund zum Überläufer geworden sein.

137 Teng Chao-hsiang erhielt seine Ausbildung in Whampoa und England und handelte 1949 nach dem Grundsatz »If you can't beat them, join them« . . .

138 Seit etwa 1950 erfolgt die Ablösung der höheren Offiziere der Streitkräfte der ROC etwa alle fünf bis zehn Jahre, so daß die führenden Generäle und Admiräle viel jünger sind als ihre kommunistischen Gegenspieler. Offiziere, die sich in den Gefechten mit den Kommunisten ausgezeichnet hatten, erhielten spezielle Beförderungen. So wurde Admiral Ni Yuesi, der Sieger im Seegefecht bei den Taishan-Inseln, am 30. Juli 1973 zum Chef des persönlichen Stabes von Präsident Chiang Kai-shek ernannt. Der Oberbefehl über die Marine Taiwans lag 1967 bei Vizeadmiral Feng Chi-chung und in den siebziger Jahren bei Admiral Soong Chang-chih.

Anhang

Organisation der nationalchinesischen Marine etwa Ende 1942

(nach amtlichen Quellen)

Marine-Oberkommando

Stab mit Sekretariat

Operations-Abteilung

Schulen

1. Flottille mit 8 Kriegsschiffen
2. Flottille mit 8 Kriegsschiffen
Min-Fluß-Verteidigungsabschnitt mit Hauptquartier in Fukien
1. Marine-Infanterie-Brigade
2. Marine-Infanterie-Brigade
1. Minen-Abteilung
2. Minen-Abteilung
3. Minen-Abteilung
4. Minen-Abteilung
1. Hauptquartier des Festungsgebiets Ichang-Patung
2. Hauptquartier des Festungsgebiets Ichang-Patung
1. Hauptquartier des Festungsgebiets Patung-Wanhsien
2. Hauptquartier des Festungsgebiets Patung-Wanhsien
Wu-Fluß-Festungs-Hauptquartier in Chekiang
Mamoi-Marinewerft
Marine-Minenwerkstätten
Büro für Marinebewaffnung
1. Marinefabrik
2. Marinefabrik
Marineakademie
Marineschule
Torpedo- und Minenschule
Marinespital
Hydrographische Abteilung
Marine-Spezialkorps

Verwaltungs-Abteilung

Buchhaltung
Verpflegung und Material
Brennstoff

Personal-Abteilung

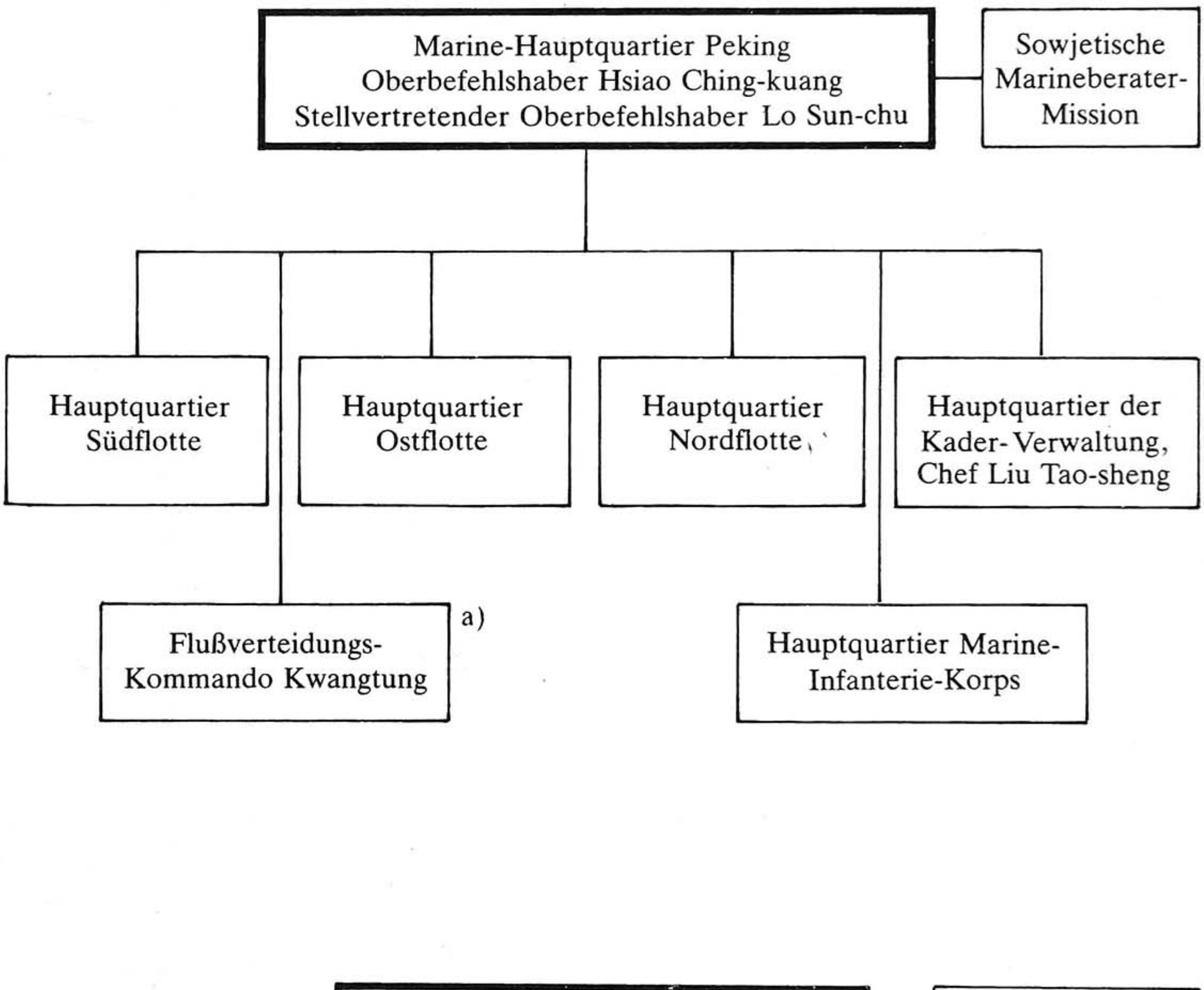
Personal-Registrierung
Pensionen und Dekorationen

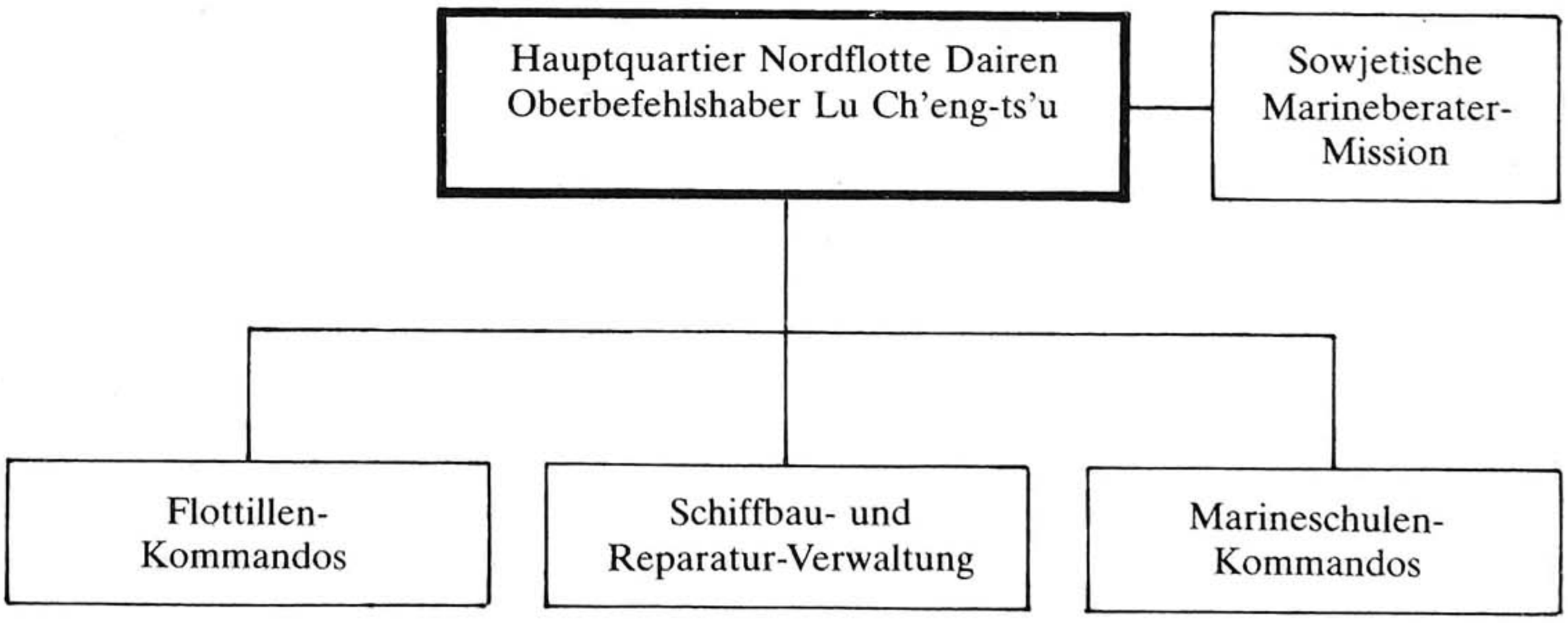
Schiffbau und Bewaffnung

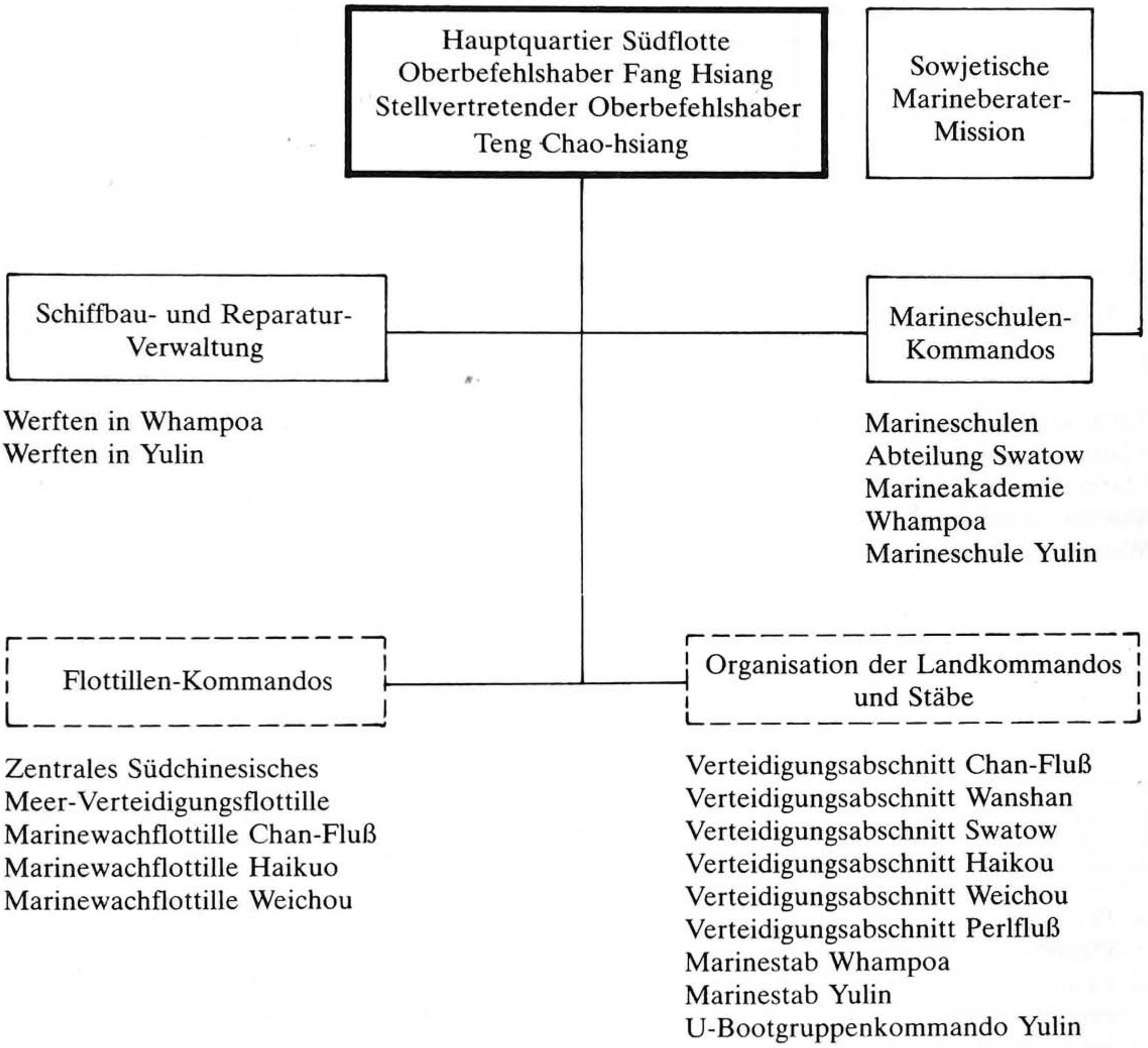
Schiffe
Geschütze und Munition
Minen

Organisation und Gliederung der Marine der VRC im Jahre 1953

Quelle: RED CHINAS NAVY, von Gene Z. Hanrahan, USNIP, August 1953







a) Das Flußverteidigungskommando Kwangtung unterstand taktisch dem Hauptquartier des sog. »Central South Army Area« der Volksarmee.
b) 1951 wurde in Dairen mit sowjetischer Hilfe auch eine Fabrik für die Herstellung von Minen errichtet, die über tausend Arbeiter beschäftigen soll. Das Werk befindet sich auf der Insel Changhsing.

Hauptquartier Ostflotte
Oberbefehlshaber Yüan Yeh-lieh
Stellvertretender Oberbefehlshaber
Liu Tsun

Sowjetische
Marineberater-
Mission

Schiffbau- und Reparatur-
Verwaltung

Torpedowerkstätten Shanghai
Marinearsenal Putung
Marinearsenal Hankou
Marinearsenal Pukou
Werften Süd-Shanghai

Marineschulen-
Kommandos

Torpedo- und Minenschule
Shanghai
Marineakademie in
Tsingtao
Ostchinesische
Marineakademie (?)
Reformschul-Flottille
Schule für amphibische
Operationen

Flottillen-Kommandos

4. Flottille
5. Flottille
6. Flottille
7. Flottille
1. Minensucher-
   Flottille
Ostchina-Kanonenboot-
   Flottille
Verteidungs-
   Flottille Chusan
Verteidungs-
   Flottille Wen-Tai

Organisation der Landkommandos
und Stäbe

Hauptquartier des Flotten-
stützpunktes Tsingtao
Küstenverteidigungs-
kommando Chusan
Küstenverteidigungs-
Abschnitt Shaohsing
Marinestabs-Abschnitt Fuchou
Marinestabs-Abschnitt Shenyüeh
U-Bootgruppenkommando Tsingtao

Die chinesischen Kriegsschiffe 1862–1945

Die nachfolgenden Listen enthalten in erster Linie Angaben über die Herkunft, die Flottenzugehörigkeit und das Schicksal der chinesischen Kriegsschiffe zwischen 1862 und 1945. Nicht mehr aufgeführt sind die Einheiten der sogenannten Lay-Osborne-Flottille 1863 und der Sungari-Flottille 1920–1932 sowie die im Zweiten Weltkrieg übernommenen alliierten Fluß-Kanonenboote, da diese bereits im Text erwähnt werden. Wegen der näheren schiffbautechnischen Angaben sei auf die einschlägigen Flottenhandbücher sowie auf das Buch von John L. Rawlinson: »Chinas Struggle for Naval Development, 1839–1895« und den ausgezeichneten Kommentar dazu von Stephen S. Roberts: »The Imperial Chinese Steam Navy«, in: Warship International No. 1/1974 verwiesen.
Folgende Informationen sind in den nachstehenden Listen enthalten:

Flottenzugehörigkeit
PF = Peiyang-Flotte (in der Gegend von Shantung und auf dem Gelben Meer, unterstand dem »Nördlichen Handelskommissar« in Tientsin und war stets die stärkste Flotte)
NF = Nanyang-Flotte (in Shanghai und auf dem unteren Yangtse, unterstand dem »Südlichen Handelskommissar« in Nanking)
FF = Fukien-Flotte (in Fukien, unterstand dem Direktor der Werft in Fuchou)
KF = Kwangtung-Flotte (in der Gegend von Canton, unterstand dem General-Gouverneur oder Vizekönig von Canton)

Die Unterstellung sämtlicher Seestreitkräfte unter rein zivile Amtsinhaber ist typisch für chinesische Verhältnisse.
Vor Kriegsausbruch 1937 war die chinesische Marine wie folgt organisiert:

1.F = 1. Flotte (im Gebiet von Shanghai und auf dem Yangtse)
2.F = 2. Flotte (im Gebiet von Fukien)
3.F = 3. Flotte (im Gebiet von Tsingtao-Taku)
KF = Kwangtung-Flotte (im Gebiet von Canton)
VD = Vermessungsdienst
SG = Schulgeschwader

Ferner waren ca. 20 desarmierte Kreuzer, Kanonenboote und alte Torpedoboote für die Verwendung als Blockschiffe vorhanden. Die 1. und 2. Flotte konnten sich rechtzeitig auf dem Yangtse zurückziehen.
Die namentliche Schiffliste enthält sicher einige infolge abweichender Schreibweise doppelt erwähnte Schiffe, ebenso vermutlich einige Einheiten, die nie gebaut wurden.
Die Jahreszahlen beziehen sich mehr oder weniger auf das Datum des Stapellaufs. Sodann folgen Angaben über die Bauwerft, die Wasserverdrängung und die theoretische Höchstgeschwindigkeit, die wohl stets nur bei Probefahrten erreicht wurde. Die Angaben über die Bewaffnung beziehen sich in der Regel auf die ursprüngliche Ausstattung; die meisten chinesischen Kriegsschiffe wurden tatsächlich mehrfach umbewaffnet. Auffallend ist die große Zahl der Kaliber nicht nur in der Marine, sondern auch an Bord relativ kleiner Kanonenboote.
Was das Schicksal der Schiffe anbelangt, so sind alle irgendwie erfaßbaren Hinweise verwertet worden, allerdings nur bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs. Der endgültige Verbleib von einigen in japanische Hände gefallenen chinesischen Kriegsschiffen ist noch nicht geklärt, ebensowenig ist bekannt, was mit den Schiffen der chinesischen »Puppenregierung« Wang Ching-weis geschah.
Die auf chinesischen Werften gebauten Kriegsschiffe stammen überwiegend aus dem Arsenal Kiangnan (1868–1885 und sodann wieder nach 1914), doch gab es in den dreißiger Jahren im Raum Shanghai wenigstens weitere sieben Werften, die vermutlich einige Wachboote u. ä. bauten.
Die Werft Fuchou arbeitete zwischen 1866 und 1874 unter französischer, dann bis etwa 1911 unter chinesischer Leitung und stellte dann ihre Tätigkeit ein.

Liste der 1862–1937 im Ausland gebauten Kriegsschiffe der chinesischen Marine

Linienschiffe				
PF	*Ting Yuen*	1881	Deutschland (Vulkan); 7400 ts; 14,5 kn; 4×30,5 cm; 2×15 cm; 8×3,7 cm; 3 TR	In Weihaiwei Februar 1895 durch Torpedos versenkt.
PF	*Chen Yüan*	1882	idem	In Weihaiwei 12. 2. 95 von den Japanern erbeutet, als *Chin Yen* in Dienst gestellt.

Ein drittes geplantes Linienschiff wurde infolge Geldmangels nie gebaut.

Geschützte Kreuzer				
PF	*Lay Yüan*	1887	Deutschland (Vulkan); 2900 ts; 16 kn; 2×21 cm; 2×15 cm; 4 TR	Durch Torpedos in Weihaiwei 5. 2. 1895 versenkt.
PF	*King Yüan*	1887	idem	Durch Geschützfeuer auf dem Yalu 17. 9. 1894 versenkt.
PF	*Hai Tien*	1897	England (Armstrong); 4400 ts; 24 kn; 2×20,3 cm; 10×12 cm; 14×4,7 cm; 5 TR	Im April 1904 infolge Strandung gesunken.
PF	*Hai Chi*	1898	idem	Desarmiert als Blockschiff auf dem Yangtse, 8. 11. 1937 selbstversenkt.
	(Fei Hung)	1911	USA (N. Y. Shipbuilding); 2750 ts; 22,5 kn; 2×15,2 cm; 4×10,2 cm; 2×7,6 cm; 6×4,7 cm; 2×3,7 cm	Unfertig 1914 an Griechenland verkauft, als *Helli* 15. 8. 40 vor Tinos von ital. U-Boot versenkt.
SG	*Jing Suei*	1911	England (Vickers); idem	Durch Bomben 23. 9. 37 auf dem Yangtse bei Kiangyin beschädigt, am 25. 10. 37 durch Bomben bei Tsai versenkt.
KF	*Chao Ho*	1911	England (Armstrong); idem	Durch Bomben 14. 9. 37 nahe Canton beschädigt, dort am 28. 9. 37 durch Geschützfeuer versenkt.
Kleine Kreuzer				
PF	*Chao Yung*	1880	England (Mitchell); 1542 ts; 16,5 kn; 2×28 cm; 4×12,7 cm; 2×7 cm	Durch Geschützfeuer bei Yalu 17. 9. 94 versenkt.
PF	*Yang Wei*	1881	idem	Durch Geschützfeuer bei Yalu 17. 9. 94 versenkt.
PF	*Chi Yüan*	1883	Deutschland (Vulkan); 2300 ts; 16,5 kn; 2×21 cm; 1×15 cm; 4×7,6 cm; 4 TR	In Weihaiwei 12. 2. 95 von den Japanern erbeutet, als *Saiyen* in Dienst gestellt.

NF	*Nan Thin*	1883	Deutschland (Howaldt); 2200 ts; 15 kn; 2×21 cm; 8×12,7 cm; 10 MG; 1 TR	Abgewrackt.
NF	*Nan Shuin*	1884	wie *Nan Thin*	Abgewrackt.
PF	*Chih Yüan*	1886	England (Armstrong); 2300 ts; 18 kn; 3×21 cm; 2×15,2 cm; 8×5,7 cm; 4 TR	Durch Geschützfeuer auf dem Yalu 17. 9. 1895 versenkt.
PF	*Ching Yüan*	1886	idem	Durch Torpedo in Weihaiwei 9. 2. 1895 versenkt.
PF	*Hai Yung*	1897	Deutschland (Vulkan); 2680 ts; 19,5 kn; 3×15 cm; 8×10,5 cm; 3 TR	Strandete 22. 4. 1916 bei den Chuhsan Inseln, nach Bergung desarmiert, als Blockschiff 11. 8. 37 bei Kianyin auf dem Yangtse selbstversenkt.
PF	*Hai Chou*	1898	idem	idem
PF	*Hai Chen*	1898	idem	idem
1.F	*Ning Hai*	1932	Japan (Harima); 2500 ts; 23 kn; 6×14 cm; 6×8 cm; 8 MG; 4 TR	Typ- und Schwesterschiff der in China gebauten *Ping Hai,* am 22. 9. 37 durch Bomben schwer beschädigt, am 21. 10. 37 bei Tsaichi auf dem Yangtse versenkt, von den Japanern gehoben, als *Inhoshima* in Dienst gestellt und am 19. 9. 44 vor Honshu von *USS Shad* versenkt.
Torpedoboote				
PF	2 Boote		Als Dampfboote der Linienschiffe *Ting Yuen* und *Chen Yüan* mitgeliefert, je 19 m lang.	Beide 1895 verlorengegangen.
	4 Boote	1882	Herkunft unbestimmt; 15 ts	
	2 Boote	1883	Deutschland (Vulkan); 28 ts; 18,2 kn	
	6 Boote	1884	Deutschland (Vulkan); 58 ts; 19 kn	
	11 Boote	1886	Deutschland (Elbing); 27 ts; 19 kn	
PF	*Fu Lung*	1886	Deutschland (Elbing); 128 ts; 24,2 kn	In Weihaiwei Febr. 1895 von den Japanern erbeutet, als *Fukuryu* in Dienst gestellt.
	25 Boote	1887	Deutschland (Vulkan); 65 ts; 19,5 kn	
PF	*Tso I*	1887	England (Yarrow); 69 ts; 23,9 kn	
NF	1 Boot	1894	Deutschland (Vulkan); 66 ts; 15,8 kn	Beide Boote von den Japanern Febr. 1895 in

NF	1 Boot	1894	Deutschland (Vulkan); 74 ts; 15,5 kn	Weihaiwei gekapert und als TB 26 und TB 27 in Dienst gestellt.

Die meisten dieser Torpedoboote führten Nummern und gingen fast alle im Krieg gegen Japan 1894–95 verloren, mit Ausnahme von zwei Booten, die aus Weihaiwei ausbrechen konnten. Die Japaner erbeuteten ein kleines T-Boot und stellten es als TB 28 i. D.

NF	*Chen Tse* (Nr. 2)	1895	Deutschland (Vulkan); 126 ts; 24 kn; 2×3,7 cm; 3 TR	Auf dem Yangtse bei Kiangyin 11. 8. 37 als Blockschiffe versenkt.
NF	*Su Tse* (Nr. 4)	1895	idem	idem
NF	*Chang Tse* (Nr. 1)	1897	Deutschland (Schichau); 90 ts; 24 kn; 2×37 cm; 3 TR	?
NF	*Lieh* (Nr. 3)	idem		?
PF	*Hai Hola*	1898	Deutschland (Vulkan); 6×3,7 cm, 2 TR	Alle vier in Taku 17. 6. 1900 von 2 brit. Zerstörern gekapert und an England, Frankreich, Deutschland und Rußland als Prisen abgegeben.
PF	*Hai Lung*			
PF	*Hai Nju*			
PF	*Hai Ying*			
2.F	*Hu Peng* (Nr. 7)	1906	Japan (Kawasaki); 96 ts; 23 kn; 2×4,7 cm; 3 TR	Durch Bombentreffer versenkt 3. 10. 37 auf dem Yangtse bei Lungshao.
2.F	*Hu Ngo* (Nr. 8)	1906	idem	Durch Bombentreffer versenkt 3. 10. 37 auf dem Yangtse; von den Japanern gehoben und als *Kawasemi* bis 1940 in Dienst.
2.F	*Hu Ying* (Nr. 9)	1907	idem	Infolge Bombentreffers 9. 8. 38 im Yangtse auf Grund, scheint den Krieg als Hulk überstanden zu haben (?).
2.F	*Hu Chung* (Nr. 10)	1907	idem	Versenkt durch Bombentreffer 3. 10. 37 nahe Kiangyin; soll nach anderen Angaben den Krieg überstanden haben.
3.F	*Tung An*	1912	Deutschland (Schichau); 390 ts; 32 kn; 2×7,6 cm; 4×4,7 cm; 2 TR	Entweder 26. 9. 37 in Tsingtao selbstversenkt oder am 12. oder 18. 12. 37 durch Bomben versenkt.
1.F	*Chien Kang,* ex	1912	idem	Versenkt durch Bombentreffer auf dem Yangtse 3. 10. 37; von Japanern gehoben, als *Yamasemi* bis 1939 in Dienst.
	Fei Yung	1912	idem	Nach Meuterei bei Insel Hainan 6. 7. 32 von Regierungsflugzeugen versenkt (?).

	(Lung Tuan)	1913	Österreich-Ungarn (Triest); 400 ts; 30 kn; 6×6,6 cm; 4 TR	Nach Kriegsausbruch 1914 von K. u. K. Marine als *Warasdiner* in Dienst gestellt, 1920 an Italien zum Abbruch.

China kaufte zwischen 1921 und 1937 insgesamt 4 italienische, 16 britische und 3 deutsche Motortorpedoboote, davon eines (Nr. 3) 25. 10. 38 von den Japanern gekapert und der Rest gesunken. Zumindest die beiden ältesten italienischen Boote waren 1937 nicht mehr vorhanden.

Kanonenboote

	Tien Tsiw	1863	England (Laird); 448 ts; 9,5 kn; 1×64 Pfdr.; 4×32 Pfdr.	Eiserner Rumpf, diente später als Zollboot in Canton.
	Kuang Tung	1868	England (Denny); 439 ts; 9,3 kn; 1×17,7 cm; 2×10,2 cm	
	Shang Tung	1868	England (Denny); idem	
	Peng Chao Hai	1869	England (London); 600 ts; 12 kn; 2×12,7 cm; 2×10,2 cm	
FF	*Chien Sheng*	1875	England (Laird); 260 ts; 8 kn; 1×28 cm	Bei Fuchou 23. 8. 84 durch Geschützfeuer versenkt.
FF	*Fu Sheng*	1875	idem	?
NF	*Lung Hsiang* (Alpha)	1876	England (Armstrong); 340 ts; 10 kn; 1×28 cm	?
NF	*Hu Wei* (Beta)	1876	idem	?
NF	*Fei Ting* (Gamma)	1877	England (Armstrong); 420 ts; 9,6 kn; 1×32 cm; 2×9pfdr.	?
NF	*Ts'e Tien* (Delta)	1877	idem	?
PF	*Chen Tung* (Epsilon)	1879	England (Armstrong); 490 ts; 10,2 kn; 1×28 cm; 2×12pfdr.	Von den Japanern Febr. 1895 in Weihaiwei erbeutet und als *Chin To* in Dienst gestellt.
PF	*Chen Hsi* (Zeta)	1879	idem	idem, *Chin Sei.*
PF	*Chen Nan* (Eta)	1879	idem	idem, *Chin Nan.*
PF	*Chen Pei* (Theta)	1879	idem	idem, *Chin Hoku.*
PF	*Chen Chung* (Iota)	1881	England (Armstrong); 500 ts; 10,4 kn; 1×28 cm; 2×12pfdr.	idem, *Chin Chu.*
PF	*Chen Pien* (Karba)	1881	idem	idem, *Chin Pen.*
PF	*Chen Hai* (Lambda)	1881	idem	?
PF	*Fei Ting*	1887	England (White); 401 ts; 20 kn; 2×10,2 cm; 4×4,7 cm; 5 TR	Erst 1895 abgeliefert; 17. 6. 1900 bei Taku in britische Hände gefallen; wieder an China zurück; Torpedokanonenboot.
PF	*Fei Ying*	1895	Deutschland (Vulkan); 873 ts; 22 kn; 2×10,5 cm; 6×5,7 cm; 4×3,7 cm; 3 TR	Torpedokanonenboot.
KF	*Fu Yu* ex portugiesisch *Patria*	1903	Portugal (Lissabon); 750 ts; 15 kn; 2×7,6 cm; 1×4 cm; 2×3,7 cm; 6 MG	1934 angekauft, im Oktober 1937 nahe Canton durch japanische Bomben versenkt.

2.F	*Chiang Chen*	1907	Japan (Kawasaki); 565 ts; 13 kn; 1×12 cm; 1×7,6 cm; 4×4,7 cm; 4 MG	Durch Bomben am 20. 7. 38 beschädigt und am 15. 11. 38 in japani- sche Hände gefallen.
3.F	*Chiang Li*	1907	idem	Entweder in Tsingtao am 26. 9. 37 selbstversenkt oder am 12. oder 18. 12. 37 durch die Ja- paner versenkt.
1.F	*Chiang Yen*	1907	idem	8. 9. 31 gestrandet, wie- der abgebracht, hat den Krieg überstanden.
	Chiang Yüan	1907	idem	Vermutlich gesunken.
2.F	*Chu Yu*	1907	Japan (Kawasaki); 750 ts; 11 kn; 2×12 cm; 2×7,6 cm; 2×2,5 cm; 1×2 cm	Durch Bomben am 29. 9. 37 bei Tayu ver- senkt.
2.F	*Chu Kuan*	1907	idem	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
2.F	*Chu Tai*	1907	idem	1. 6. 38 bei Nankang, Fu- kien, gestrandet; am 19. 4. 41 durch Luftan- griff zerstört.
2.F	*Chu Tung*	1907	idem	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
2.F	*Chu Chien*	1907	idem	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
	Chu Yiu	1907	idem	Vermutlich gesunken.
1.F	*Yung Shan*	1912	Japan (Kawasaki); 780 ts; 13 kn; 1×10,2 cm; 1×7,6 cm; 4×4,7 cm; 2×3,7 cm	Auch als *Yung Feng* und *Chung Shan* bekannt, durch japanische Bom- ben am 24. 10. 38 nahe Kinkou auf dem Yangtse versenkt.
3.F	*Yung Hsiang*	1912	idem	Entweder in Tsingtao am 26. 9. 37 selbstversenkt oder am 12. oder 18. 12. 37 durch japani- sche Bomben versenkt.
Flußkanonenboote				
2.F	*Kiang Hsi*	1911	Deutschland (Germania); 150 ts; 9 kn; 1×8,7-cm- Hb.; 2×3,7 cm; 4 MG	24. 8. 41 durch Bomben nahe Taitsuwan bei Pa- tung auf dem Yangtse versenkt.
2.F	*Kiang Kung*	1912	Deutschland (Vulkan); 140 ts; 10 kn; 1×8,7- cm-Hb.; 2×37 cm; 4 MG	
KF	*Chien Yu*	1928	Hongkong (Bailey); 200 ts; 15 kn; 1×10,2 cm; 2×4 cm; 2 MG	Sept. 37 bei Canton durch Bomben beschä- digt, 1938 gesunken (?).
	Chung Yün	1928	Hongkong (Bailey); 60 ts; 10 kn; 1 MG	
	Chung Hoi	1928	idem	

	Kin Yu	1929	Hongkong (Bailey); 225 ts; 10 kn; 1×5,7 cm; 1×4 cm; 3 MG	
	Chip Shun	1929	idem	
	Chai We	1931	Hongkong (Bailey); 210 ts; 12 kn; 1×7,6 cm; 1×3,7 cm; 6 MG	
	Chang Chiang	1932	Hongkong (Bailey); idem	

Auf chinesischen Werften 1862–1937 gebaute Kriegsschiffe

Kanonenboote, Fregatten, Transporter

	Wang Kao	1862	Anking	Dampfpinasse, erstes in China für die Marine gebautes Dampfschiff.
Werften Kiangnan und Shanghai:				
	Tien Chi	1868	Kiangnan; 10 kn; 15×24-pfdr.-Hb.	Raddampfer.
	Hui Chi	1868	Kiangnan; idem	Raddampfer.
NF	*Ts'ao Chiang*	1869	Kiangnan; 640 ts; 9 kn; 4×16 cm	Von den Japanern 25. 7. 1894 gekapert und als *Soko* in Dienst gestellt.
NF	*Ts'e Hai*	1869	Kiangnan; 600 ts; 12 kn; 15×12 cm (?)	Transport-Kanonenboot.
NF	*Wei Ching*	1870	Kiangnan; 1000 ts; 12 kn	idem
NF	*Hai An*	1871	Kiangnan; 2800 ts; 14 kn; 2×21 cm; 4×15 cm; 2×12 cm	Fregatte.
NF	*Yu Yüan*	1875	Kiangnan; idem	Von den Franzosen bei Shipu am 14. 2. 1885 durch Torpedo versenkt.
	Yu An	1873	Kiangnan; idem	Existenz fraglich.
	Pu Ho	?	Kiangnan	Transporter; Existenz fraglich.
	Tiong Sing	1875	Shanghai; 200 ts; 10 kn; 1×17 cm	Panzerkanonenboot, von den Japanern Februar 1895 in Weihaiwei erbeutet und als *Heiyuen* in Dienst gestellt.
NF	*Pao Min*	1885	Kiangnan; 1477 ts; 16 kn; 2×200pfdr.; 6×70pfdr.	1903 außer Dienst gestellt.
NF	*Chin Ou*	1875	Kiangnan; 200 ts; 10 kn; 1×17,6 cm (in Turm)	Schwimmende Batterie.
	Hoi Tung Hung	1880	?; 430 ts; 7,5 kn; 1×28 cm; 2×7 cm	In China für die Kwangtung-Flotte gebautes Rendell-Typ-Kanonenboot.
NF	Nr. *1–6*	1883	Kiangnan; 300 ts	Schwimmende Batterien ohne Antrieb.

Werft Taku:				
	Hsia Lei	1888	Taku; 52 ts; 16 kn	Torpedoboot.
	Shou Lei	1888	Taku; 52 ts; 16 kn	Torpedoboot.
	Yu Hsün	1875	Taku ?	Marineschlepper.
Werft Fuchou:				
FF	*Wan Nien Ch'ing*	1869	Fuchou; 1450 ts; 9 kn; 6×14 cm	Mai 1887 infolge Kollision mit einem britischen Schiff gesunken.
PF	*Mei Yüan*	1869	Fuchou; 558 ts; 8 kn; 1×16 cm; 2×12 cm	
FF	*Fu Hsing*	1869	Fuchou; 558 ts; 8 kn; 1×16 cm; 2×12 cm	Durch Franzosen am 23. 8. 1884 bei Fuchou versenkt.
FF	*Fu Po*	1870	Fuchou; 1250 ts; 10 kn; 1×16 cm; 4×40pfdr.	idem
FF	*An Lan*	1871	Fuchou; 1000 ts; ? kn; 5 Geschütze	1874 im Sturm vor Taiwan gesunken.
PF	*Chen Hai*	1871	Fuchou; 578 ts; 10 kn; 2×16 cm; 2×40pfdr.	?
FF	*Yang Wu*	1872	Fuchou; 1608 ts; 13 kn; 1×19 cm; 2×16 cm	Durch Franzosen am 23. 8. 1884 bei Fuchou versenkt.
FF	*Fei Yüan*	1872	Fuchou; 1258 ts; 10 kn; 1×16 cm; 4×40pfdr.	idem
NF	*Ching Yüan*	1872	Fuchou; 578 ts; 10 kn; 2×16 cm; 2×40pfdr.	?
FF	*Chen Wei*	1872	Fuchou; 578 ts; 10 kn; 2×16 cm; 2×40pfdr.	Durch Franzosen am 23. 8. 1884 bei Fuchou versenkt.
FF	*Chi An*	1873	Fuchou; 1250 ts; 10 kn; 1×16 cm; 4×40pfdr.	idem
FF	*Yung Pao*	1873	Fuchou; 1450 ts; 9 kn; 1×16 cm; 2×12 cm	idem
PF	*Hai Ching*	1873	Fuchou; 1450 ts; 9 kn; idem	?
FF	*Ch'en Hang*	1874	Fuchou; 1450 ts; 9 kn; idem	Durch Franzosen am 23. 8. 1884 bei Fuchou versenkt.
	Ta Ya	1874	Fuchou; 1450 ts; 9 kn; idem	1874 im Sturm vor Anping (Taiwan) gesunken.
	Yüan Kai	1875	Fuchou; 1250 ts; 10 kn; 1×16 cm; 4×40pfdr.	?
	I Hsin	1876	Fuchou; 260 ts; ? kn; 2 Geschütze	Raddampfer-Aviso; von den Franzosen am 23. 8. 1884 bei Fuchou versenkt.
	Teng Ying Chen	1877	idem	?
	T'ai An	1877	idem	?
PF	*Wei Yüan*	1877	Fuchou; 1300 ts; 16 kn; 7 Geschütze	In Weihaiwei 5. 2. 1895 von den Japanern versenkt.
NF	*Chao Wu*	1878	Fuchou; 1210 ts; 11,5 kn; 1×19,5 cm; 4×40pfdr.	?

PF	*Kang Chi*	1879	Fuchou; 1200 ts; ? kn; 1×17,6 cm; 1×15,2 cm; 1×12,7 cm	?
NF	*Teng Ch'ing*	1880	Fuchou; 1200 ts; 11 kn	Von den Franzosen am 14. 2. 1885 bei Shipu versenkt.
NF	*Kai Che*	1883	Fuchou; 2480 ts; 15 kn; 2×21 cm; 6×12,7 cm; 2 TR	Nach Kesselexplosion 22. 6. 1902 in Nanking gesunken.
	Yung Pao	1883	Fuchou; 2500 ts; 15 kn; 3×21 cm; 7×12,7 cm	Existenz fraglich.
	King Ch'ing	?	idem	Existenz sehr fraglich.
	Ye Sin	?	idem	idem
	Hi Ying	?	idem	idem
	Lung Ch'ing	1884	Fuchou; 1300 ts; ? kn	idem
NF	*Ching Ch'ing*	1884	Fuchou; 1100 ts; 14,5 kn; 5 Geschütze	?
NF	*Heng Hai*	1886	Fuchou; 1300 ts; ? kn; 2×15,2 cm; 5×12,7 cm	?
NF	*Huan T'ai*	1887	Fuchou; 1300 ts; 15 kn	Gesunken nach Kollision 17. 8. 1902.
KF	*Kuang Chia*	1887	Fuchou; 1300 ts; 14 kn; 2×15,2 cm; 4×12,7 cm	In der Yalu-Schlacht schwer beschädigt und bei Port Arthur aufgesetzt; Totalverlust.
PF	*Ping Yuen,* ex *Lung Wei*	1889	Fuchou; 2185 ts; 10,5 kn; 1×26 cm; 2×15 cm; 8×4,7 cm; 1×3,7 cm; 4 TR	Von den Japanern in Weihaiwei 12. 2. 95 erbeutet und als *Hei Yen* in Dienst gestellt.
KF	*Kuan I*	1890	Fuchou; 1335 ts; 17 kn; 3×12,7 cm; 4×4,7 cm; 4 MG; 4 TR	25. 7. 94 nahe Asan von den Japanern versenkt.
KF	*Kuang Ping*	1890	Fuchou; idem	12. 2. 95 von den Japanern in Weihaiwei erbeutet und als *Kohei* in Dienst gestellt.
	Kuang Ting	1891	idem	Existenz fraglich..
NF	*Kuang Keng*	1891	idem	
	Kuang Ting (2)	?	Fuchou; 320 ts; ? kn; 1×12,7 cm; 1×10,2 cm	Existenz fraglich, Verwechslung wahrscheinlich.
FF	*Fu Ching*	1893	Fuchou; 2200 ts; 17 kn; 2×21 cm; 8×12,7 cm	Im Sturm nahe Port Arthur 1898 gesunken.
	Fu An	1894	Fuchou; 1900 ts; 10,5 kn; 2×15 cm; 5×10,2 cm; 2×5,7 cm	Schulschiff, war 1931 noch vorhanden.
	Tung Chi	1895	Fuchou; 1900 ts; 10,5 kn; 2×15 cm; 5×10,2 cm; 3×5,7 cm	Erstes in China völlig aus Stahl gebautes Schiff; diente als Schulschiff; 8. 11. 37 als Blockschiff auf dem Yangtse selbstversenkt.
FF	*Chien An*	1900	Fuchou; 861 ts; 23 kn; 1×10,5 cm; 3×9pfdr.; 6×3,7 cm; 2 TR	Torpedokanonenboot; 1930–31 modernisiert und in *Ta Tung* (?) umbenannt; 11. 8. 37 als Blockschiff auf dem Yangtse selbstversenkt.

FF	*Chien Wei*	1902	Fuchou; 861 ts; 23 kn; 1×10,5 cm; 3×9pfdr.; 6×3,7 cm; 2 TR	Torpedokanonenboot; 1930–31 modernisiert und in *Tse Chun* umbenannt; 11. 8. 37 als Blockschiff auf dem Yangtse selbstversenkt.
	Yi Sheng	1911	Fuchou; 350 ts; 10 kn	Wach- oder Zollboot? 27. 3. 38 oder 11. 11. 38 auf dem Yangtse durch Bombentreffer versenkt.
	Shun Sheng	1911	Fuchou; 350 ts; 10 kn	Wach- oder Zollboot? Nach Bombentreffer 23. 11. 38 im Tungting-See selbstversenkt.
Flußkanonenboote				
KF	*Kung Shen*	1915	Yangtse-Werft, Hankou; 90 ts; 11 kn; 1×8,7-cm-Hb.; 1×3,7 cm; 4 MG	Durch Bombentreffer 10. 38 bei Canton versenkt.
KF	*Chien Kung*	1915	idem	?
KF	*Yung An*	1915	idem	?
Kanonenboote				
1.F	*Yung Chien*	1915	Kiangnan; 860 ts; 14 kn; 1×10,2 cm; 1×7,6 cm; 4×4,7 cm; 2×3,7 cm; 1×2 cm	Lag bei Kriegsausbruch in der Kaochangmiao-Werft, Shanghai; dort am 25. 8. 37 durch Bomben beschädigt und am 7. 9. 37 von den Japanern als *Asuga* i. D. 1945 an China zurück.
1.F	*Yung Chi*	1915	Kiangnan; idem	1. 10. 37 nahe Kiangyin durch Bomben beschädigt, am 8. 11. 38 nahe Rusan oberhalb Hankou von den Japanern erbeutet, nachdem das Schiff bei einem weiteren Luftangriff am 21. 10. 38 aufgelaufen war.
	Teh Sheng	1922	Kiangnan; 930 ts; 16 kn; 1×12 cm; 1×7,5 cm; 4 MG	Kanonenboot; sollte zu Flugzeugtender umgebaut werden; bei Kiangnan 11. 8. 37 selbstversenkt.
	Wei Sheng	1922	Kiangnan; idem	idem
2.F	*Yung Sui*	1929	Kiangnan; 600 ts; 18 kn; 1×15,2 cm; 1×12 cm; 1×8 cm; 2×5,7 cm; 1×2 cm; 6 MG	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
2.F	*Min Chun*	1929	Kiangnan; 464 ts; 17 kn; 1×12 cm; 1×10,2 cm; 1×8 cm; 2×5,7 cm; 1×2 cm; 4 MG	Durch Bomben am 3. 10. 37 auf dem Yangtse versenkt; später vermutlich von Japanern gehoben, repariert und 1945 an China zurück (?).

2.F	*Ming Sen*	1930	Kiangnan; 505 ts; 17 kn; 1×12 cm; 1×10,2 cm; 1×8 cm; 2×5,7 cm; 1×2 cm; 6 MG	20. 7. 38 nach Luftangriff auf den Yangtse gestrandet; am 16. 11. 38 von den Japanern erbeutet, repariert und als *Hitonose* in Dienst gestellt; Totalverlust infolge Mine 1945.
1.F	*Yat Sen,* ex *Yi Hsieh*	1931	Kiangnan; 1800 ts; 20 kn; 1×15,2 cm; 1×14 cm; 4×7,5 cm; 2×4,7 cm; 4 MG	25. 9. 37 durch Luftangriff nahe Nanking beschädigt, 10. 37 auf Strand gesetzt, später von den Japanern erbeutet und bis September 1939 repariert; als *Atada* in Dienst gestellt; 1945 zurück an China und in *I Hsien* umbenannt.

Minenleger

Tung Hsin	1935?	Kiangnan? 500 ts; ? kn	Angeblich Minenleger, unsicher ob in Japan oder China gebaut; sollen 1939 noch vorhanden gewesen sein (?).
Tung Te	1935?	Kiangnan? 500 ts; ? kn	

Wachboote

Zu dieser Kategorie von Schiffen gehörten nicht nur die wenigstens 12 seit 1928 gebauten relativ modernen Einheiten der »Ning«-Klasse, die im Frieden der Küstenwache unterstanden, sondern auch eine Anzahl älterer Fahrzeuge, die z. T. von lokalen Behörden abhingen.

Hsien Ning	1928	Shanghai; 420 ts; 10 kn	24. 6. 38 durch Bomben bei Jihching beschädigt, am 1. 7. 38 durch Bomben bei Wuhsueh versenkt.
Han Ning	1928	?; 500 ts; ? kn	Existenz fraglich.
Hai Ning	1932	Shanghai; 300 ts; 10 kn; 2×5,7 cm; 3 MG	Durch Bomben 14. 7. 38 auf dem Yangtse versenkt.
Chiang Ning	1932	idem	5. 10. 37 oder 13. 7. 38 durch Bomben auf dem Yangtse versenkt, von den Japanern gehoben und repariert.
Wu Ning	1933	idem	Durch Bomben 31. 5. 38 bei Mamoi, Fukien, versenkt.
Suh Ning	1933	idem	Durch Bomben 31. 5. 38 bei Mamoi, Fukien, versenkt.
Sui Ning	1933	idem	Durch Bomben 13. 7. 38 auf dem Yangtse versenkt.
Wei Ning	1933	idem	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.

	Chang Ning	1934	idem	Durch Bomben 1. 6. 38 auf dem Yangtse versenkt; von den Japanern gehoben.
	Cheng Ning	1934	idem	Durch Bomben 1. 7. 38 auf dem Yangtse versenkt; von den Japanern gehoben.
	Tsung Ning	1934	idem	Durch Bomben 3. oder 4. 7. 38 auf dem Yangtse versenkt; von den Japanern gehoben.
	Yi Ning	1934	idem	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
	Tai Ning	1939	idem; 350 ts (?)	Existenz fraglich; möglicherweise 14. 7. 38 durch Bomben versenkt.
Kreuzer				
1.F	*Ping Hai*	1935	Kiangnan; 2448 ts; 23 kn; 6×14 cm; 3×8 cm; 8 MG; 4 TR	Flottenflaggschiff; Schwesterschiff der *Ning Hai*; durch Bomben bei Nanking auf dem Yangtse beschädigt und gestrandet; 22. 9. 37 von den Japanern erbeutet, repariert und als *Yashojima* in Dienst gestellt; durch US-Flugzeuge am 25. 11. 44 vor Luzon versenkt.

Nach Bauwerft, Schiffstyp, Bewaffnung, Flottenzugehörigkeit oder Schicksal nicht näher identifizierbare chinesische Kriegsschiffe

Hoi Fu	1903	680 ts; 9 kn; 1×12,7 cm; 1×7,6 cm; 1×4 cm; 2×3,7 cm; 2 MG	Kanonenboot (?).
On Pek	1909	316 ts	Kanonenboot (?).
Kiang Ping		?	
Fei Ma		200 ts	Von den Japanern 29. 7. 37 in Taku gekapert.
Wu Feng		740 ts	Kanonenboot; als Blockschiff bei Sperre Kiangyin 11. 8. 37 selbstversenkt.
Chen Hai		1250 ts	Hilfskreuzer; 2. 10. 37 in Tsingtao selbstversenkt.

Hai Ohao, ex brit. *Pentstemon*	1916	Belfast; 1250 ts; 16 kn; einige Geschütze	Nach 1918 als Flaggschiff des chines. Salzmonopols angekauft, 9. 37 bei Canton gesunken.
Hai Shu			9. 37 in Shanghai von den Japanern gekapert.
Chien An			9. 37 in Shanghai von den Japanern gekapert.
Chiang Hsing			Zollschiff; am 2. 8. 38 30 SM unterhalb Hankou durch Bomben versenkt, wobei der brit. Kapitän und 2 Mann fielen.
Hai An *Ting Hai*			Zollfahrzeuge; am 24. 2. 38 oder 21. 6. 38 in Tsingtao von Japanern übernommen.
Hai Cheng			idem (in Chifu).
Fu Sing		England, 6000 ts	Zollschiff; 1937 von den Japanern erbeutet, als *Hakusa* in Dienst gestellt und durch *USS Cobia* am 8. 6. 45 versenkt.
Chin Kiang		800 ts; 12 kn	Schlepper; 1937 von den Japanern gekapert, als *Hayase* in Dienst gestellt und 1943 auf dem Yangtse von chines. Flugzeugen versenkt.
Wen Sing, ex *Wei Ning*	1934	Shanghai; 400 ts; 12 kn	1937 von den Japanern gekapert, als *Bunsei* in Dienst gestellt, 1945 zurück an China.
Yün Sing	1934	Shanghai; 400 ts; 12 kn	1937 von den Japanern gekapert, als *Unsei* in Dienst gestellt, 1945 zurück an China.
Hai Chii		680 ts	6. 9. 37 in Canton gesunken (?).
Hai Wei			9. 37 bei Canton gesunken.
Chung Kai			idem (?)
Chung Yüan			idem (?)
Min Sheng			Nach Bombentreffer 21. 7. 38 nahe Yüehchou selbstversenkt.
Ying Jui			Durch Bombentreffer 25. 10. 37 bei Chianying auf dem Yangtse versenkt.
Pung Ming			Hilfsminenleger.
Yung Ping Hu Fu			Hilfsminenleger.
Nr. *4*			Hilfsminenleger; durch Bombentreffer 11. 11. 38 bei Oouchih versenkt.

	Nr. 6			idem
	Ping Min			Auf dem Taisee.
	Chieh Sheng			Auf dem Taisee.
	Ning Tai			Auf dem Taisee.
	Chang Ping			Auf dem Tungtingsee.
	Yu Ta Tu			Auf dem Tungting-See.
	Yung Sheng (2)			Hilfsminenleger auf dem Tungting-See; 23. 9. 39 gesunken.
	Chiang An			Hilfsminenleger auf dem Tungtingsee; 23. 9. 39 gesunken.
	Pu An		2305 ts	13. 8. 37 im Huangpo-Fluß als Blockschiff versenkt.
	Schulschiffe			
	Tse You Chung Kuo			Ehem. Handelsschiff; 1937 zum Schulschiff umgebaut; August 1937 in Hongkong aufgelegt und dort 12. 41 japanische Beute.
	Flußkanonenboote			
KF	*Kiang Ta* 1916	1916	160 ts	Durch Bombentreffer 26. 9. 37 in Canton versenkt.
	Kiang Ku	1916	160 ts	
KF	*Hai Ho*	1917	170 ts	Durch Bombentreffer 26. 9. 37 in Canton versenkt.
	Hai Fu	1917	170 ts	?
	Hai Ou	1917	170 t	?
	Hai Yen	1917	56 ts	29. 7. 37 von den Japanern in Taku erbeutet.
	Kiang Ohien	1929	200 ts	?
	Vermessungsschiffe			
VD	*Ching Tieh,* ex *Kung Sheng*	1922	279 ts	Durch Bombentreffer 3. 10. 37 bei Lungshao auf dem Yangtse versenkt.
VD	*Kung Sheng,* ex *Ching Tien*		90 ts	Durch Bombentreffer 22. 10. 38 entweder auf dem Yangtse oder bei Canton versenkt.
VD	*Jen Sheng,* ex *Cheng Sheng*	1911	260 ts	Durch Bombentreffer 11. 11. 38 auf dem Min-Fluß bei Ouchihkou versenkt.
VD	*Chi Jih,* ex *Lien Ching*	1910	500 ts	26. 8. 37 nahe Tsushu in der Yangtse-Mündung durch Geschützfeuer japanischer Zerstörer versenkt.

Yachten				
VD	*Kan Lu,* ex Atalanta, ex Lorena	1903	Frankreich; 1396 ts; 10 kn; 1×7,6 cm; 1×5,7 cm; 2 MG	Schulschiff, dann Vermessungsschiff; durch Bomben am 3. 9. 40 bei Patung auf dem Yangtse versenkt.
	Wu Feng	1912	Deutschland (Tsingtau); 200 ts; 10 kn; 2 MG	Yacht; vielleicht identisch mit dem als Blockschiff am 11. 8. 37 bei Kiangyin versenkten 740-ts-Kanonenboot.
Transporter				
	Hoi Sui	1899	1200 ts; 8 kn	Existenz fraglich.
1.F	*Ting An*	1901	1969 ts; 10 kn	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
1.F	*Ke An*	1903	1242 ts; 9 kn	Überstand den Krieg auf dem Yangtse.
KF	*Ho An*			Canton-Geschwader; durch Bombentreffer 9. 37 versenkt (?).
	Hai Shu			In Shanghai 9. 37 von den Japanern erbeutet.
	Chien An			In Shanghai 9. 37 von den Japanern erbeutet.

Verlustliste der seegehenden chinesischen Handelsflotte 1937–1945

An Lee	1905/1668 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 12. 41, von den Japanern gehoben, als *Anri-Go* auf Mine vor Moji † 25. 6. 45.
An Shing	1909/2821 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 8. 12. 41, von den Japanern gehoben, als *Anko-Go* vor Osaka auf Mine † 14. 5. 45.
Ban Ho Liong	1895/ 490 BRT	Gestrandet 9. 41, Ort unbekannt.
Cheng Chun	1918/ 252 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Chen Lee	1916/1200 BRT	Von den Japanern 9. 42 gekapert, als *Seiri-Go* vor Südkorea durch Luftangriff † 11. 5. 45.
Chian Lee	1807/2913 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Chong Lee	1901/2080 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Chung Chen	1943/7176 BRT	»Liberty«-Typ durch *U-188* am 3. 2. 44 im Golf von Aden versenkt.
Chung On	1904/ 968 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 12. 41.
Chung Woo	1904/2032 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 12. 41.
Chun Lee	1920/1126 BRT	Gestrandet Sao-Inseln 3. 41.
Hai Hsiang	1918/2049 BRT	Shanghai 12. 41 gesunken.
Hai Jui	1918/2049 BRT	Shanghai 12. 41 gesunken.

Hou Lee	1908/1340 BRT	Von den Japanern 12. 41 gekapert und durch Luftangriff bei Shanghai † 25. 3. 45.
Hsin An	1895/1030 BRT	Von den Japanern 8. 42 gekapert, an China zurück 1945.
Hsin Lee	1916/1174 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 12. 41, von den Japanern gehoben, soll als *Shinri Maru* 1945 gesunken sein.
Huei Chong	1907/1907 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Huei Kong	1902/1599 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Huei Ping	1895/ 760 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Kiang Ching	1900/1682 BRT	Gesunken in Shanghai 12. 41.
Kiang Ta	1900/1682 BRT	Gesunken in Shanghai 12. 41.
Kiang Teen	1870/2677 BRT	Gesunken in Shanghai 12. 41.
Kuei Lee	1893/1283 BRT	Gesunken in Chefu 12. 41.
Kuen Lee	1920/3107 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Kuong Foon	1922/ 611 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Lee Cheng	1889/1491 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Lee Tung	1884/1853 BRT	Von den Japanern gekapert 12. 41, torpediert und gesunken vor Chemulpo 9. 4. 45.
Mao Lee	1911/1946 BRT	Von den Japanern 12. 41 in Hongkong gekapert, als *Higashi Maru* 3. 45 gesunken?
Ming Yung	1928/ BRT	Kenterte 4. 41 nördlich von Chungking (?).
Pei Ching	1911/ 411 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Pei Fu	1902/1975 BRT	ex *Macaria*, strandete bei Wakamatsu 7. 40.
Pei Hai	1890/ 749 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Pei Hua	1905/1379 BRT	Von den Japanern 12. 41 gekapert, durch Luftangriff südlich Shanghai † 23. 3. 45.
San Nam Hoi	1891/1053 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 12. 41.
Sheng Lee	1907/3087 BRT	Selbstversenkt in Hongkong 12. 41, von den Japanern gehoben und als *Shori Maru* südlich Korea torpediert 11. 3. 45.
Shun Foong	1911/4275 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Shun Lee	1902/1532 BRT	Von den Japanern 12. 41 in Hongkong gekapert, 1945 zurück an China.
Shun Yüan	1896/1626 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Stanley	1904/ 459 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Sung Peng	1907/4399 BRT	Abgewrackt 1939.
Teli	1890/ 697 BRT	Luftangriff Huangpo-Fluß 12. 41.
Tien Lee	1919/2184 BRT	Von den Japanern 12. 41 in Chefu gekapert, durch Mine NO-Küste von Honshu † 12. 2. 43.
Ting Sang	1904/ 398 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Ting Seng	1890/1086 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Tseng Yüan	1896/1424 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Tung Tai	1915/ 559 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Ying Ping	1890/2655 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Yu Chi	1901/1210 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Yu Tung	1904/1505 BRT	In Shangahia gesunken 12. 41.
Yuet Shang	1919/ 704 BRT	Gesunken, keine näheren Angaben.
Yung An	1930/1422 BRT	Von den Japanern 12. 41 in Shanghai gekapert, torpediert nördlich der Makassar-Straße 16. 6. 44.
Yung Hsing	1915/ 832 BRT	Von den Japanern 1942 gekapert, 1943 bei Chingwangtao gesunken.

Die meisten unter »unbekannten Umständen versenkten Schiffe« dürften wohl von den Chinesen bei der Errichtung von Flußsperren selbst versenkt worden sein.

Liste der 1937–1941 in chinesischen Gewässern beschädigten oder versenkten japanischen Kriegsschiffe und im Dienste der japanischen Kriegsmarine fahrenden Handelsschiffe

Minensucher	Nr. *2*	28. 12. 37	Beschädigt durch Mine auf dem Yangtse unterhalb Nanching.
Torpedoboot	*Kari*	30. 6. 38	Beschädigt durch Mine auf dem Yangtse nahe Matang.
Minenleger	*Kamome*	6. 7. 38	idem
Torpedoboot	*Sagi*	8. 9. 38	idem (unterhalb von Wuhsueh)
Kanonenboot	*Saga*	8. 9. 38	idem (oberhalb Chuchiang)
Kanonenboot	*Seta*	10. 12. 38	Beschädigt durch Mine auf dem Yangtse, verlor den Bug.
Schlepper	Nr. *727*	29. 7. 39	Bei Chuchiang infolge Minentreffers gesunken.
Zerstörer	*Usugumo*	15. 8. 39	Mittschiffs durch eigene (?) Mine beschädigt.
Hilfsminensucher	*Yuuki-Maru*	9. 12. 37	Durch Minentreffer auf dem Yangtse bei Chiangyin gesunken.
Spitalschiff	*Tachibana-Maru*	29. 8. 38	Durch Bombentreffer auf dem Po-yang-See versenkt; wieder gehoben und repariert.
Troßschiff	*Azuchi-Maru*	9. 10. 38	Durch Geschützfeuer auf dem Yangtse nahe Anching versenkt; 1939 wieder gehoben.
Schlepper	*Minato-Maru*	15. 10. 38	Auf Mine aufgefahren und gesunken in der Bias-Bucht.
Versorger	*Suishou-Maru*	18. 10. 38	Durch Minentreffer auf dem Yangtse gesunken.
Versorger	Nr. *10 (Choun-Maru)*	25. 10. 38	Durch Minentreffer bei Chuchiang gesunken.
Wachboot	Nr. *5 (Taiyo-Maru)*	4. 3. 41	Durch Minentreffer vor der Wen-chou-Insel gesunken.
Vermessungsschiff	*Kai An*	31. 3. 39	Ex chinesisch *Hai An*; durch Minen-treffer auf dem Yangtse nahe Nan-chang gesunken.
Hilfsminensucher	*Li Ka*	22. 6. 38	Ex chinesisch *Li Huah*; durch Mi-nentreffer auf dem Yangtse unter-halb Maolinchou gesunken.

Eine Liste der im Dienste des japanischen Heeres stehenden beschädigten oder versenkten Schiffe und Boote liegt noch nicht vor, ebensowenig wie eine Übersicht über die Verluste 1942 bis 1945 in chinesischen Gewässern.

Quelle: Angaben von Lt. Cdr. Toshio Tamura, JSDF, in: Warship International, Vol. XVIII, No. 1, 1981, S. 85, nach amtlichen japanischen Unterlagen zusammengestellt.

Quellen- und Literaturverzeichnis zum 1. Teil

Adamson, Iain, The Forgotten Men, London 1965.
Arlington, L. C., Through the Dragons Eye, London 1931.
Audemard, L., Les jonques chinoises, »Prins Hendrik«-Marinemuseum, Rotterdam 1957.
Blechman, Barry M./Robert P. Berman, Guide to Far Eastern Navies, Annapolis 1978.
Boxer, C. R., The Portuguese Seaborne Empire, 1415–1825, London 1969.
Brice, Martin H., The Royal Navy and the Sino-Japanese Incident, 1937–1941, London 1973.
Brière, P., Le »Volta« en Chine et au Tonkin, 1883–1885, Paris 1895.
Bueschel, R. M., Communist Chinese Air Power, New York 1968.
Bureau de la Presse de la Délégation Chinoise, L'agression japonaise et la société des nations, 1937–1940, 8 vols., Genève.
Chassin, L. M., La conquète de la Chine par Mao Tse-tung 1945–1949, Paris 1952.
Cheng Tien-fong, A History of Sino-Russian Relations, Washington 1957.
China Yearbook, Chungking, später Taipei, verschiedene Jahrgänge.
China and Japan, 1894–1895, Tokyo 1896.
Copa, DeWitt/Marshall Peck, Quemoy, Matsu, Formosa. The Odd Day, Toronto 1962.
Course, A. G., Pirates of the Eastern Seas, London 1966.
Crozier, Brian, The Man Who Lost China, London 1977.
D'Antion de Vaillac, A., Les canonnières du Yang-Tsé, Paris 1972.
Din Ta-san, Olesa Muñido, El Poder Naval Chino, Barcelona 1965.
Dorn, Frank, The Sino-Japanese War, 1937–1941, New York 1974.
Drage, C., Servants of the Dragons Throne, London 1966.
Earl, Lawrence, Yangtse Incident, London 1952.
Eastlake, F. W./Yamada Yoshi-Aki, Heroic Japan. A History of the War between China and Japan, 1894–1895, Tokyo 1896.
Eldridge, F. B., The Background of Eastern Seapower, London 1948.
Farmer, Rhodes, Shanghai Harvest, London 1945.
Fitzgerald, C. P., The Southern Expansion of the Chinese People, New York 1972.
Fleming, P., The Siege at Peking, London 1959.
Fox, G., British Admirals and Chinese Pirates, 1832–1869, London 1940.
Garthoff, R. L., Sino-Soviet Military Relations, New York 1966.
Graham, G. S., The China Station. War and Diplomacy, 1830–1960, Oxford 1978.
Griffith II, S. B., The Chinese People's Liberation Army, London 1968.
Haines, Gregory, Gunboats on the Great River, London 1976.
Heifermann, Ron, Flying Tigers. Chennault in China, London 1971.
Hibbert, C., The Dragon Wakes. China and the West, 1793–1911, London 1970.
Holt, E., The Opium Wars in China, London 1964.
Hsu Long-hsuen/Chang Ming-kai, History of the Sino-Japanese War, 1937–1945, Taipei 1972.
Hurd, D., The »Arrow« War. An Anglo-Chinese Confusion, 1856–1860, London 1967.
Jho Sung-do, Yi Sun-shin. A National Hero of Korea, Naval Academy, Korea 1970.
Inouyé, Jukichi, The Japan-China War, 1897.
Kennedy, W. R., Hurrah for the Life of a Sailor, London 1901.
Liu Kuang-hai, Bau und Entwicklung der chinesischen Marine, Taipei (in chinesischer Sprache).
Liu, F. F., A Military History of Modern China, 1924–1949, Princeton 1965.
Lubbock, B., The Opium Clippers, Glasgow 1953.
Martynow, A. A., Die ruhmreiche chinesische Volksarmee, Berlin (Ost) 1958.
Menz, Gerhard, Der Kampf um Nordchina, Leipzig 1936.
Narbeth, Colin, Admiral Seymour's Expedition and Taku Forts, 1900, 1980.
Navy Records Society, The Second China War, 1856–1860, Vol. XCV, 1954.
Norman, F. M., »Martello Tower« in China, London 1902.
The North-China Daily News & Herald, The Sino-Japanese War in Shanghai, 1932.
Nutting, A., Gordon. Martyr and Misfit, London 1966.

Oliver, F., Special Undeclared War, London 1939.
Parker, E. H., China's Intercourse with Europe, Shanghai 1890.
Parkinson, C. Northcote, War in the Eastern Seas, 1793–1815, London 1954.
Pelissier, Roger, The Awakening of China, 1793–1949, London 1967.
Preston, A./J. Major, Send a Gunboat, London 1967.
Rawlinson, J. L., China's Struggle for Naval Development, 1839–1895, Harvard 1967.
Schenke, Wolf, Reise an die Gelbe Front, Oldenburg 1940.
Schlomann-Friedlingstein, Tschiang Kai-schek. Ein Leben für China, Stuttgart 1976.
Schulz, K., Ostasiatische Seekriege im Mittelalter, in: Marine-Rundschau, 10/1931.
Selby, J., The Paper Dragon. An Account of the China Wars, 1840–1900, London 1968.
The Shanghai War, in: The China Journal, No. 3/1937.
Spence, J., The China Helpers. Western Advisers in China, 1620–1960, London 1969.
Sun Chang-chih, Chi Hai Hsiung Feng, Taipei.
Toley, Kemp, Yangtze Patrol, Annapolis 1971.
Tong, H. K., Chiang Kai-shek, Taipei 1953.
Tsui Chi, Geschichte Chinas und seiner Kultur, Zürich 1946.
Ufficio Storico della Marina, L'opera della R. Marina in China, Firenze 1935.
»Vladimir«, The China-Japan War, 1898.
Waley, A., The Opium War through Chinese Eyes, London 1958.
Whitson, W. W., The Chinese High Command, 1927–1971, London 1973.
Williams, R. T., Admiral Chen Ho, 15th Century Adventurer, Sonderdruck, USN.
Wilson, Andrew, The Ever-Victorious Army, 1868.
Worcester, G. R. G., Sail & Sweep in China, London 1966.

Herangezogen wurden außerdem zahlreiche Jahrgänge der bekannten Flottenhandbücher, Zeitungs- und Zeitschriftenartikel, Informationen aus privaten Quellen sowie Unterlagen und Korrespondenz des Verfassers, die teilweise 1948 von der Schweizerischen Gesandtschaft in China vermittelt wurden.

2. Teil

Die Marine der Volksrepublik China von heute

Die Aufgabe der chinesischen Marine

Die Grenzen der Volksrepublik China sind mehr als 36 000 km lang, und davon entfallen auf die Küste etwa 15 000 km. Dieser große Anteil am Meer bedeutet eine nicht unbeträchtliche Gefährdung von See her. Der Schutz der Seegrenzen ist der Marine zugewiesen. Ihr Kampfauftrag lautet:

- ☐ Verteidigung der Küste einschließlich der vorgelagerten Inseln sowie der in den eigenen Gewässern festgestellten Vorkommen von Bodenschätzen.
- ☐ Sicherung der Schiffahrt und der Fischerei.
- ☐ Kontrolle des Seeraumes zur Unterbindung unbefugten Eindringens in die eigenen Hoheitsgewässer.
- ☐ Abwehr eventueller von Taiwan ausgehender Invasionsunternehmen.

Bis zur Jahrhundertwende ist – unter der Voraussetzung, daß die entsprechenden Kriegsschifftypen zur Verfügung stehen – mit einer Ausweitung dieser Aufgaben zu rechnen.

Die Präsenz in außerheimischen Gewässern – hauptsächlich im südostasiatischen Bereich – dürfte ein weiteres Ziel sein, das von der VRC angestrebt wird.

Um diesen Auftrag erfüllen zu können, sind den einzelnen Flotten drei Verteidigungslinien zugewiesen:

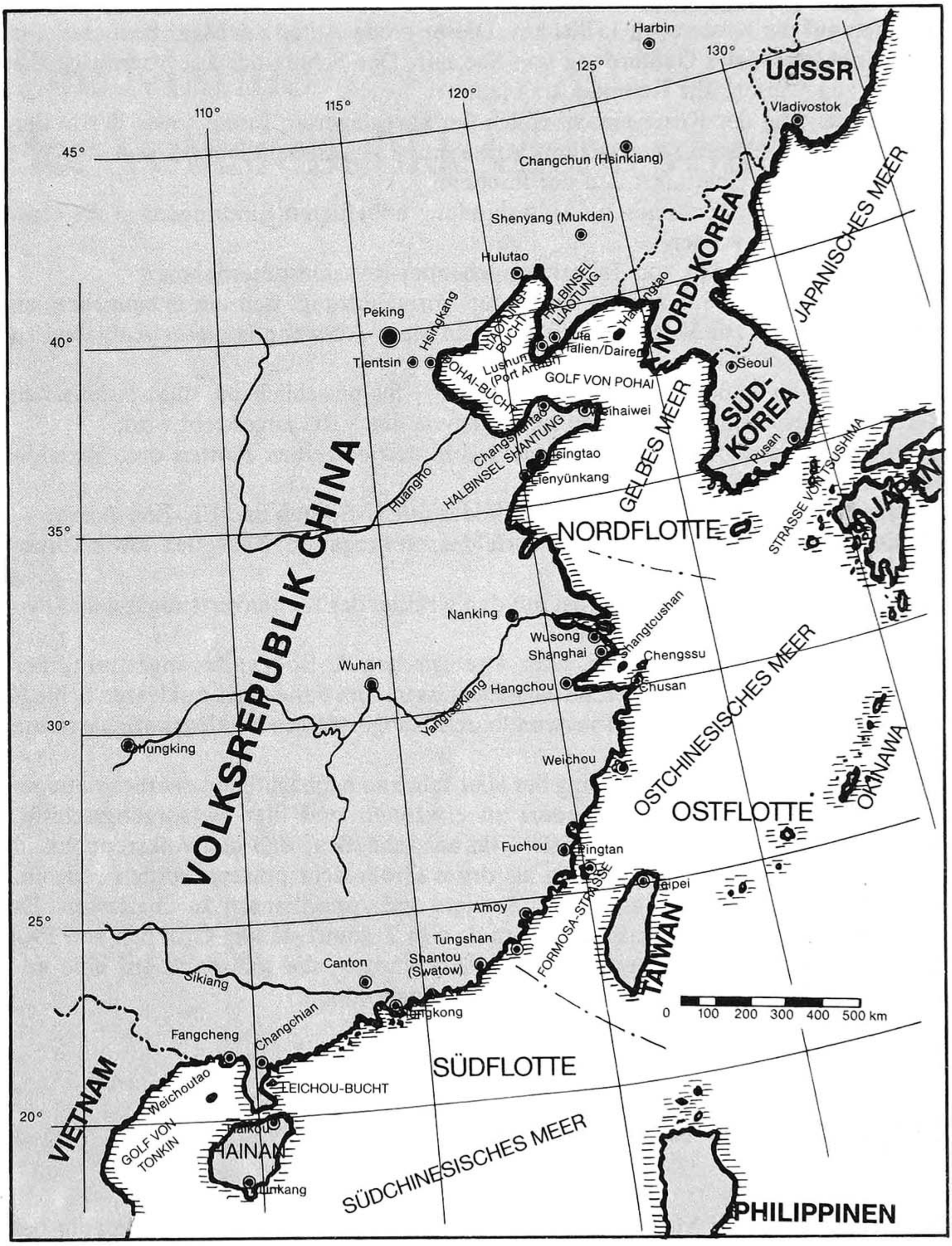
- ☐ Die äußerste jenseits des Küstenvorfeldes mit U-Booten und FK-Zerstörern;
- ☐ die mittlere innerhalb des Küstenvorfeldes mit Fregatten, Korvetten sowie Torpedo- und FK-Schnellbooten;
- ☐ die innere im Küstennahbereich mit den Kräften der Küstenverteidigung und den zahlreichen Küstenfahrzeugen.

Schließlich wird die Schaffung einer strategischen U-Bootwaffe angestrebt, der vermutlich die Abschreckungsrolle zugedacht ist und im Falle eines nuklearen Schlagabtausches an Stelle der leicht verwundbaren landgestützten Nuklearwaffensysteme den Zweitschlag führen soll.

Darüber hinaus läßt die seit Anfang der 80er Jahre zu beobachtende deutliche Steigerung des Hilfsschiffbaus – besonders zu erwähnen sind hier Versorgungsschiffe, Werkstattschiffe und Bergungsschiffe – darauf schließen, daß die Volksrepublik in naher Zukunft im Indischen Ozean als dritte Großmacht präsent werden will, um diesen Raum nicht länger allein den Sowjets und Amerikanern zu überlassen. Es würde durchaus nicht überraschen, wenn dort in Zukunft ständig Gruppen von FK-Zerstörern und/oder FK-Fregatten stationiert würden, die sich dann auf eine adäquate logistische Komponente abstützen würden können.

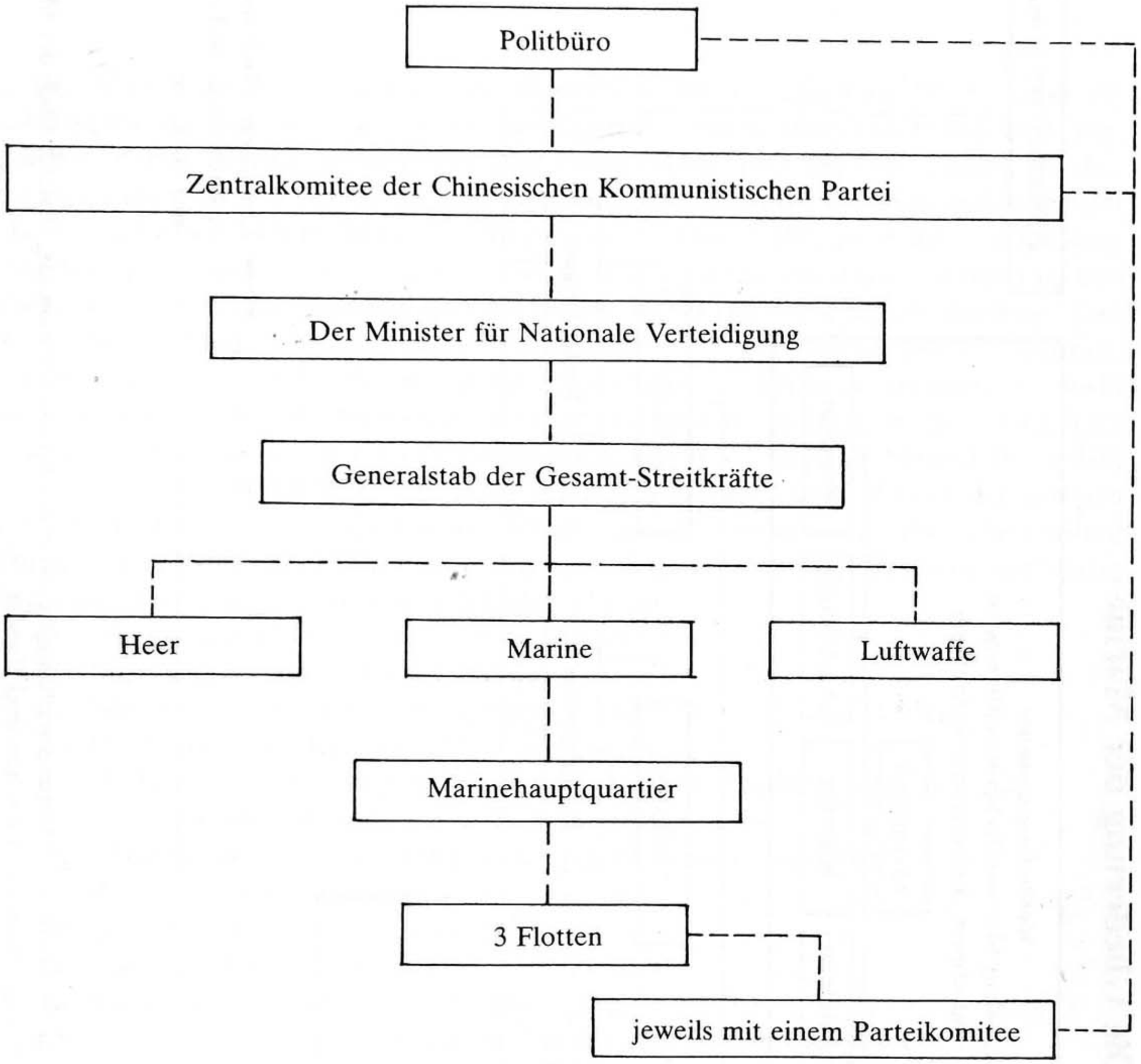
Organisation der Marine

Die Organisation der Marine entspricht im wesentlichen jener, die regelmäßig bei Marinen kommunistisch regierter Staaten anzutreffen ist. Geführt wird die Marine von Peking aus, wo sich das Hauptquartier ihres Marineoberbefehlshabers befindet. Sein Stellvertreter übt zugleich das Amt des Ersten Politkommissars der Marine aus. Dem Marinestab zugeordnet sind fünf Ressorts, die für Versorgung, Operationen, Rüstung, Ausbildung und Personalwesen zuständig sind.



Das Küstengebiet der Volksrepublik China

Die Spitzengliederung der »Chinesischen Volksbefreiungsarmee«



Dieser Führungsspitze unterstellt sind drei Flotten:

- ☐ die Nordflotte,
- ☐ die Ostflotte und
- ☐ die Südflotte.

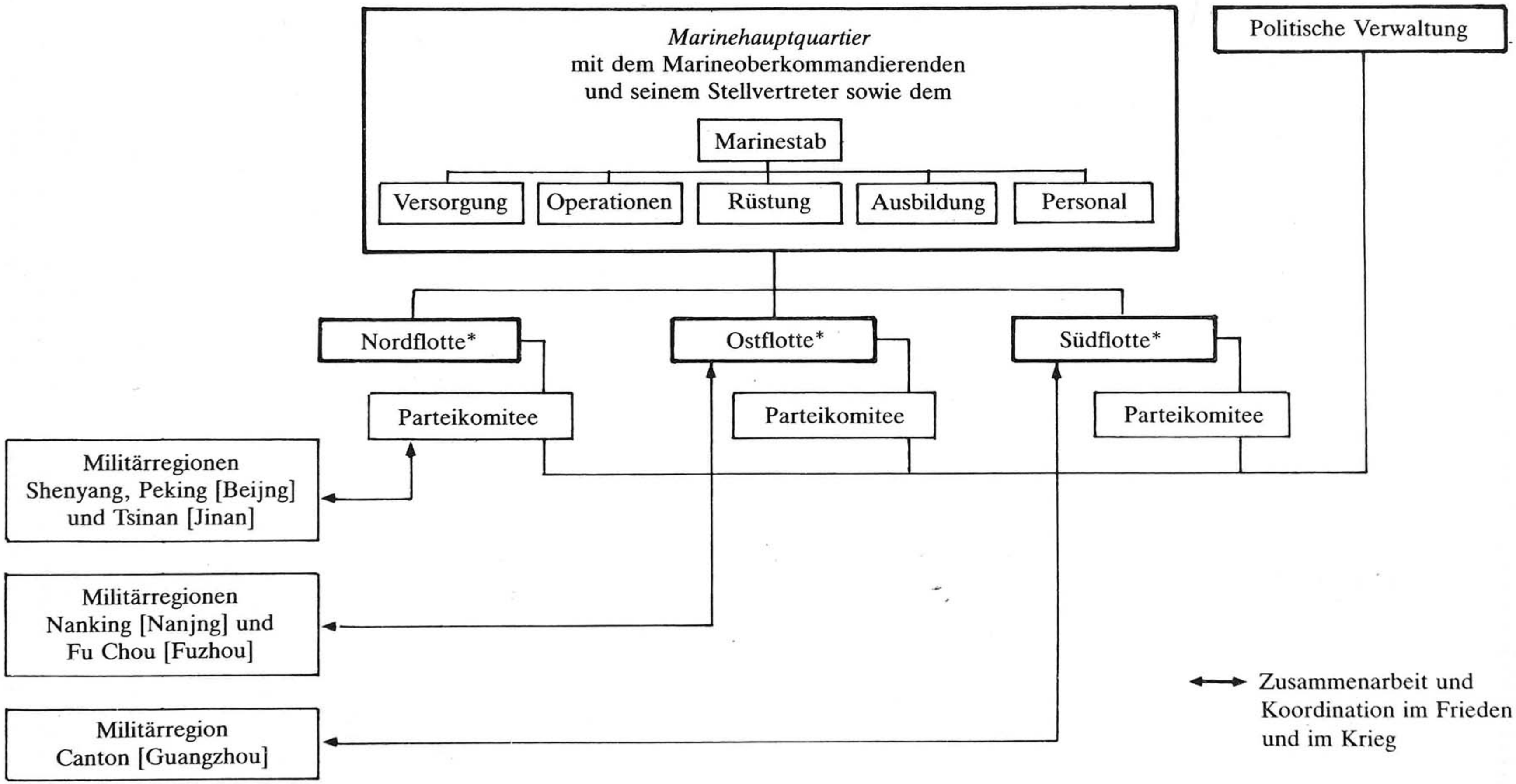
Jeder dieser Flotten ist ein Parteikomitee beigeordnet, die einer eigenen, von der Marineführung weitgehend unabhängigen Führungsspitze, der Politischen Hauptverwaltung, unterstellt sind.

Die drei Flotten finden ihre Anlehnung und ihren Rückhalt in den sechs Marinedistrikten, mit denen sie sehr eng zusammenarbeiten. Es sind dies

1. die Marinedistrikte Shenyang, Peking [Beijng] und Tsinan [Jinan] im Bereich der Nordflotte,
2. die Marinedistrikte Nanking [Nanjing] und Fu Chou [Fuzhou] im Bereich der Ostflotte und
3. der Marinedistrikt Canton [Guangzhou] im Bereich der Südflotte.

Diese Marinedistrikte befinden sich in den gleichnamigen Militärregionen. Mit letzteren ist sowohl im Frieden als auch im Kriegsfall eine enge Kooperation vorgesehen.

Die Gliederung der Marine



* Jeweils mit an Land stationierten Marineluftstreitkräften, den sonstigen Marineeinrichtungen sowie der Küstenverteidigung einschließlich der Marineinfanterie in den Marinedistrikten Shenyang, Peking, Tsinan, Nanking, Fu Chou und Canton.

Personal- und Ausbildungswesen

In der Volksrepublik China herrscht allgemeine Wehrpflicht vom 18. bis zum 40. Lebensjahr; die Dienstzeit ist bei den einzelnen Teilstreitkräften unterschiedlich lang. Bei der Marine beträgt sie vier oder fünf Jahre (Heer: zwei bis vier, Luftwaffe: drei bis vier Jahre). Nach einem neueren Informationsstand wird die Personalstärke der Marine auf etwa 360 000 Mann beziffert, davon etwa 70 000 an Bord von schwimmenden Einheiten, 38 000 Mann bei den Marineluftstreitkräften, 30 000 bei den Küstenverteidigungsverbänden und nochmals 38 000 bei der Marineinfanterie. Der Rest gehört zu den verschiedensten Ausbildungs- und Unterstützungs-Einrichtungen. Die Rekrutierung erfolgt durchweg aus Freiwilligen, wobei eine strengere Auswahl im Hinblick auf den Bildungsstand und die Berufsausbildung getroffen wird. Der Anteil von Mitgliedern der Kommunistischen Partei soll bei der Marine besonders hoch liegen. Die Besoldung liegt etwa zehn Prozent über dem Niveau der übrigen Teilstreitkräfte. Für U-Bootpersonal, Flieger und Deckspersonal gibt es besondere Zulagen. Die Offiziere erhalten eine sehr sorgfältige Ausbildung. Es sind gegenwärtig folgende Ausbildungszentren und Schulen bekannt:

- ☐ Die Seekriegshochschule in Nanking [Nanjing];
- ☐ die Marineakademie in Luta [Lüda];
- ☐ die Marineoffiziersschulen in Tsingtao [Qingdao] und Talien [Dalian];
- ☐ die Hochschule für Kriegsschiffbau in Shanghai;
- ☐ drei U-Bootschulen (Tsingtao [Qingdao], Lushun [Lüshun] und Yu Lin);
- ☐ die Marine-Unterführerschule in Tsingtao [Qingdao];
- ☐ zwei Marinefliegerschulen (Shanghai und Tsingtao [Qingdao]);
- ☐ die Radarschule in Shanghai;
- ☐ die Sperrwaffenschule in Luta [Lüda];
- ☐ die Logistikschule in Shanghai;
- ☐ die Küstenartillerieschule in Tsingtao [Qingdao];
- ☐ ein Ausbildungszentrum für Froschmänner und Kampfschwimmer;
- ☐ eine Anzahl von Mannschafts-Ausbildungsplätzen in Shanghai, Nanking[Nanjing], Tsingtao [Qingdao], Wei Hai, Fu Chou [Fuzhou], Chousan [Zhoushan] und Hangchow [Hangzhou].

Die durchschnittliche Dauer bei der Mannschaftsausbildung beträgt etwa neun Monate, für die Offiziere etwa 3½ Jahre. Einen breiten Raum neben der rein fachlich-militärischen Ausbildung nimmt die weltanschaulich-politische Schulung auf der Basis der kommunistischen Ideologie ein.

Was die Kampfmoral der Marineangehörigen angeht, so ist eine einigermaßen zuverlässige Beurteilung naturgemäß nicht möglich. Es kann aber davon ausgegangen werden, daß diese den Zielvorstellungen der politischen Hauptverwaltung recht nahekommt. Aufgabe der bei allen Verbänden und auf allen Einheiten eingesetzten Politkommissare ist es, die Kampfmoral und die Leistungsbereitschaft der Soldaten zu steigern. Wie bei allen Streitkräften kommunistisch regierter Staaten dürfte auch in der Volksrepublik China die Politausbildung und -arbeit einen sehr hohen Stellenwert einnehmen. Ob deshalb die rein militärische Ausbildung in den Hintergrund tritt, läßt sich nicht beurteilen.

Die Streitkräfte der Volksrepublik China – die Marine eingeschlossen – haben auch ein anderes Personalgefüge als sonstwo in der Welt üblich. Bei ihnen gibt es zwar

Offiziere und Mannschaften, aber keine Unteroffiziere, und die Offiziere werden als »Kommandeure« und die Mannschaften als »Kämpfer« bezeichnet. Innerhalb dieser Sparten gibt es nur Stelleninhaber von bestimmten Funktionen, die dementsprechend auch bezeichnet werden. Einzelne dieser Funktionsbezeichnungen sind von der Marine nicht bekanntgeworden; bei den Landstreitkräften beginnen sie beim Zug-Kommandeur und gehen weiter über Kompaniekommandeur, Bataillionskommandeur usw. Die Mannschaftsfunktionen beginnen beim Wehrpflichtigen (dem Soldaten in der Ausbildung also) und gehen zum »Kämpfer« (dem voll ausgebildeten Soldaten) und weiter zum Gruppenführer usw. Funktionabzeichen gibt es ebensowenig wie Dienstgradabzeichen. Das einzige Unterscheidungsmerkmal zwischen dem »Kommandeur« und dem »Kämpfer« ergibt sich aus der Anzahl der oberen Außentaschen an den Uniformjacken: »Kommandeure« haben vier, »Kämpfer« hingegen nur zwei solcher Taschen. Die Außentaschen auf der Brust sind damit die einzigen Erkennungsmerkmale des »Kommandeurs«. Dies aber soll in Zukunft wieder anders werden: Im Sommer 1981 erging der Beschluß, daß die Angehörigen der Streitkräfte wieder Dienstgradabzeichen tragen. Wie von amtlicher chinesischer Seite verlautbart wurde, steht dies im Zusammenhang mit der Modernisierung der Streitkräfte.

Dislozierung und Stützpunkte

Die chinesische Marine unterhält drei Flotten, deren Dislozierung nach geographischen Gesichtspunkten erfolgte. Es sind dies:

1. *Die Nordflotte* (chinesisch »Peihei«) als vorgeschobene Sicherung der Staatshauptstadt Peking und der strategisch wichtigen nordöstlichen Gebiete der Volksrepublik. Ihr Operationsgebiet ist das Gelbe Meer mit dem Bo Hai-Golf und der sich daran anschließenden Liautung[Liaodong]-Bucht. Der Nordflotte werden etwa 450 Einzeiten zugerechnet, darunter FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse und die vier alten, mit FK-Waffensystemen ausgestatteten Zerstörer der »Anshan«-Klasse sowie zwei U-Bootverbände, zu denen auch das einzige »Golf«-SSB und wahrscheinlich eines der SSN vom Typ »Han« gehören. Darüber hinaus sind etwa 50 mit FK-Waffensystemen ausgerüstete Schnellboote vorhanden.
Die Hauptstützpunkte dieser Flotte sind:

- ☐ Tsingtao [Qingdao] (von 1897 bis 1914/18 unter dem Namen Tsingtau deutsches Pachtgebiet), eine Großstadt von mehr als 1,1 Millionen Einwohnern. Dort ist ein großer geschützter, auch großen Schiffen zugänglicher und im Winter eisfreier Hafen vorhanden. Tsingtao ist der Sitz des Befehlshabers dieser Flotte.
- ☐ Luta [Lüda] im Süden der mandschurischen Halbinsel Liautung [Liaodong], eine mehr als 3½ Millionen zählende Metropole, die durch das Zusammenwachsen der beiden Hafenstädte Lushun [Lüshun] (russisch Port Arthur, danach japanisch Ryojun) und Talien [Dalian] (russisch Dalnij, dann japanisch Dairen) entstanden und nach beider Vorsilben benannt worden ist. Beide Häfen sind eisfrei. Die Industrialisierung in diesem Gebiet ist verhältnismäßig sehr weit vorangetrieben worden (Schiffbau, Maschinenbau, Eisenverarbeitung, Chemie, Fischverarbeitung, Erdölprdukte, Seesalzgewinnung u. a. m.).

Daneben gibt es noch etliche Stützpunkte, die nur nachrangige Bedeutung haben:

- ☐ Hai Yang Tao [Haiyangdao], eine Insel in der Koreabucht etwa 45 sm östlich der Liautung [Liaodong]-Halbinsel;
- ☐ Hulutao [Huludao], im Inneren der Liadong [Liaodong]-Bucht gelegen, eine kleinere Stadt von etwa 10 000 Einwohnern;
- ☐ Weihai (früher Weihaiwei genannt), im Nordwesten der Shantung [Shandong]-Halbinsel, von 1898 bis 1930 mit seinem Umland britisches Pachtgebiet. Diese mehr als 50 000 Einwohner zählende Stadt bietet ebenfalls einen eisfreien Hafen;
- ☐ Lianyun'gang südlich von Tsingtao [Qingdao] an der Linghong Kou-Bucht.

2. *Die Ostflotte* (chinesisch »Tunghei«) mit Schutzfunktion für die industriell wichtige Shanghai-Region. Ihr Operationsgebiet ist das Ostchinesische Meer, darüber hinaus obliegt ihr die Überwachung der Formosa-Straße. Zugeordnet sind ihr rund 700 Einheiten, darunter FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse und sämtliche FK-Fregatten der »Kiang Hu«- und »Kiang Tung«-Klasse sowie einige U-Boote, dazu an die neunzig FK-Schnellboote und eine größere Zahl von Torpedoschnellbooten, Wachbooten und Landungsfahrzeugen. Ihre Hauptstützpunkte sind:

- ☐ Shanghai, die größte Stadt der Volksrepublik (mehr als 11 Millionen Einwohner) und ihr bedeutendster Handelsplatz und Handelshafen zugleich, mit umfangreicher Industrie (Schiffbau, Stahlwerke, Maschinenbau, Leichtindustrie). Shanghai ist der Sitz des Befehlshabers der Ostflotte.
- ☐ Chousan [Zhousan], die Hauptinsel der gleichnamigen Inselgruppe vor der Yupan Yang [Yupanyong]-Bucht, etwa 60 sm südlich von Shanghai.

Darüber gibt es einige weitere Stützpunkte von sekundärer Bedeutung:

- ☐ Woosung [Wusong] an der Mündung des Yangtse [Yangtze]-Flusses, etwa 15 sm südlich von Shanghai gelegen;
- ☐ Changtou Shiang [Tantoushan], eine Insel ebenfalls vor der Yupan Yang [Yupanyang]-Bucht;
- ☐ Chengsu [Chengsi], ebenfalls zu dieser Inselgruppe gehörend;
- ☐ Chang Chiang [Zhenjiang], wenige Kilometer unterhalb von Nanking [Nanjin] am Yangtse [Yangtze] gelegen;
- ☐ Wen Chou [Wenzhou], ca. 200 sm südöstlich von Shanghai;
- ☐ Fu Chou [Fuzhou], ein Großstadthafen am südlichen Zugang zur Formosa-Straße;
- ☐ Pingtan, eine am Nordzugang der Formosa-Straße vorgelagerte Insel etwa 40 sm südöstlich von Fu Chou [Fuzhou];
- ☐ Amoy, eine Großstadt mit bedeutendem Handels- und Fischereihafen, wichtiger Stützpunkt im Hinblick auf die in unmittelbarer Nähe gelegene, seit 1949 von Taiwan besetzte Quemoy-Inselgruppe;
- ☐ Swatow [Shantou], etwa 110 sm südwestlich von Amoy.

3. *Die Südflotte* (chinesisch »Nanhai«) als Flankenschutz des südchinesischen Inselgebietes und der Canton [Guangzhou]-Region mit dem Südchinesischen Meer als Operationsgebiet. Zugeordnet sind ihr etwa 300 Einheiten, darunter FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse sowie die vier FK-Fregatten der »Ch'eng Tu«-Klasse und die fünf Fregatten der »Kiangnan«-Klasse, außerdem noch etwa 25 FK-Schnellboote, aber anscheinend nur wenige U-Boote. Ihre Hauptstützpunkte:

- ☐ Canton [Guangzhou] (Sitz des Befehlshabers dieser Flotte), eine industriell sehr bedeutende Großstadt mit mehr als 2 Millionen Einwohnern;

☐ Changkiang [Zhanjiang] am Westufer der Leichou [Leizhou]-Bucht auf der gleichnamigen Halbinsel;
☐ Yu Lin im Süden der Hainan-Insel mit wichtiger Kontrollfunktion über den Tonkin-Golf.

Weitere Stützpunkte:
☐ Haikou im Norden der Insel Hainan mit Kontrollfunktion der dort nur etwa 9 sm breiten Hainan-Straße.
☐ Wei Chou Tao [Weizhudao], eine Insel im Golf von Tonkin.
☐ Fang Cheng [Fangcheng], knapp 50 km östlich der Grenze zu Vietnam gelegen.

Innerhalb der einzelnen Flotten gibt es sog. »Befehlselemente«, die den Typkommandos anderer Marinen gleichzusetzen sind, und zwar für Überwasserstreitkräfte, U-Boote, Schnellboote und Küstenverteidigungskräfte. Ursprünglich war die Ostflotte die stärkste in bezug auf ihr Kampfpotential. Nach der Zahl ihrer Einheiten ist sie es auch heute noch, aber inzwischen hat man die Kräfte umgruppiert: Jetzt verfügt die Nordflotte über das größte Kampfpotential. Damit will die VRC offenbar jener Bedrohung Rechnung tragen, die sie in dem hektischen Anwachsen der sowjetischen Pazifikflotte sehen dürfte.

Kriegsschiffe und Kriegsschiffbau in der Volksrepublik China

Als die Kommunisten im Jahre 1949 die Macht übernommen und China zur »Volksrepublik« proklamiert hatten, begannen sie unverzüglich mit der Schaffung und dem Aufbau einer Marine, einer Teilstreitkraft, die bisher ihrer »Volksbefreiungsarmee« gefehlt hatte. Sie mußten sich dabei zunächst vorwiegend auf jenes Schiffsmaterial stützen, das die »Nationalchinesen« zurückgelassen hatten, als diese sich auf Taiwan zurückzogen. Es handelte sich dabei um ein buntgemischtes Sortiment von schwimmendem Material, teils noch aus der Marine des einstigen China stammend, teils aus Beständen des besiegten Japans, teils aus den Lieferungen der Amerikaner und Engländer an die Nationalchinesen während des Bürgerkrieges. Dieses Material befand sich in durchweg desolatem Zustand; was nicht während der Kampfhandlungen beschädigt liegengeblieben war, stellte sich oft als stark heruntergefahren bis völlig unbrauchbar dar. Eine der Ursachen dafür war, daß in den zurückliegenden wirren Jahren kaum noch Instandsetzungen und Überholungsarbeiten durchgeführt werden konnten, weil die Schiffbauindustrie Chinas fast völlig darniederlag und kaum noch Kapazität für Reparaturen zur Verfügung hatte. Nur mit viel Mühen gelang es den Kommunisten, eine Anzahl dieser Schiffe und Fahrzeuge wieder fahrbereit zu machen. Gegen Mitte der 50er Jahre verfügten diese dann über etwa

12 Geleitfahrzeuge,
16 Patroler,
18 Flußkanonenboote,
1 Minenleger,

42 Einheiten für amphibische Einsätze,
9 Minensuchboote und
8 Hilfsschiffe.

Von 1950 ab leistete die Sowjetunion beträchtliche Hilfe beim Aufbau der neuen Marine Chinas. Zuerst erfolgte diese bei der Ausbildung des Personals; hierzu entsandte sie mindestens 2500 Marineangehörige als Ausbilder und Instrukteure. Eine weitere Sofortmaßnahme war die Instandsetzung der chinesischen Schiffbauindustrie, wobei sowjetische Ingenieure und Techniker wesentliche Hilfe leisteten. Nachdem solcherart gewissermaßen die Basis für den Aufbau der neuen Marine geschaffen worden war, erhielt die Volksrepublik China ab Mitte der 50er Jahre auch eine Anzahl sowjetischer Kriegsschiffe. Im einzelnen handelte es sich dabei um

4 Zerstörer der »Gordyj«-Klasse (1954 und 1955),
1 U-Boot der »S«-Klasse,
4 U-Boote der »M V«-Klasse (1954),
2 U-Jäger der »SO-I«-Klasse (1960),
6 Patroler der »Kronstadt«-Klasse (1950–53),
6 Patroler der »Artillerist«-Klasse,
4 Minensuchboote der »T 43«-Klasse,
10 Torpedoschnellboote der »P 6«-Klasse,
1 Schlepper der »Roslavl«-Klasse.

Zwar handelte es sich dabei keineswegs um moderne Schiffstypen, aber gemessen an dem bisher zur Verfügung stehenden Material bedeuteten diese Lieferungen dennoch einen echten Fortschritt für die Chinesen.

In jenen Jahren vollzog die Sowjetmarine selbst ihren Wiederaufbau und forcierte diesen in so starkem Maße, daß es ihr offenbar unmöglich war, China weiteres Schiffsmaterial zur Verfügung zu stellen. Vermutlich handelte die junge »Volksrepublik« ganz im Einverständnis mit der Sowjetunion – wenn von jener nicht überhaupt die Anregung dazu ergangen war –, als sie auf ihren mittlerweile wieder produktionsbereit gewordenen Werften (zunächst in Shanghai und Canton [Guangzhou], bald darauf auch in Wusong den Nachbau sowjetischer Kriegsschiffklassen selbst aufnahm. So ist 1954 mit dem Bau von Patrolern der »Kronstadt«-Klasse, Torpedoschnellbooten der »P 4«-Klasse und Minensuchbooten der »T 43«-Klasse begonnen worden, im Jahr darauf wurde auch der Bau von Fregatten der »Riga«-Klasse aufgenommen, wozu die Sowjets wohl einiges vorgefertigtes Material zur Verfügung gestellt hatten.

Alle diese Klassen wurden in China unter Anleitung und Aufsicht sowjetischen Fachpersonals nachgebaut, komplett mit allen dazugehörenden Waffen- und Elektronik-Systemen sowjetischer Provenienz und stets in der originären Ausführung. Die »Riga«-Fregatten – deren Klassenschiff *Ch'eng Tu* am 28. April 1956 auf der Hutung-Werft in Shanghai vom Stapel lief und 1958 in Dienst gestellt wurde – hatten analog dazu noch den leichten und wesentlich höheren Dreibeinmast erhalten; erst einige Zeit später sind diese Schiffe dann den inzwischen geänderten sowjetischen Vorbildern angeglichen worden. Offenbar wurden für sie auch die kompletten Antriebsanlagen von den Sowjets zur Verfügung gestellt, selbstverständlich dazu auch die Bewaffnung, die Ortungseinrichtungen und die weitere Ausrüstung.

Schon bald darauf war man in der Volksrepublik China soweit, daß auch mit dem Bau von U-Booten begonnen werden konnte. Dieses Programm wurde auf die »Kiangnan«-Werft in Shanghai konzentriert, wo von 1956 ab beginnend der Bau von U-Booten der »Whiskey«-Klasse erfolgte, für deren ersten fünf Einheiten die Sowjets das komplette Material geliefert hatten. Von 1960 ab produzierte auch die

Werft in Wuchan U-Boote dieser Klasse. Insgesamt bauten die Chinesen 21 Boote; ob sie heute noch alle vorhanden bzw. verwendungsfähig sind, ist umstritten, zumindest ungewiß [1].

Nachdem bereits in den ersten 50er Jahren in Shanghai und in Canton [Guangzhou] eine Anzahl kleinerer Wachboote (»Whampoa«- und »Fukien«-Klasse) gebaut worden waren (für diese lieferte die Sowjetunion die Antriebsmotoren und die Bewaffnung), ging man ab 1957/58 dazu über, Patroler in größeren Stückzahlen zu bauen. Hierzu bestand ein erheblicher Bedarf, weil die bisher zum Schutz der rund 15 000 Kilometer langen Küste zur Verfügung stehenden Seestreitkräfte bei weitem dazu nicht ausreichten. Jenem akuten Mangel konnte nur durch einen Kriegsschifftyp abgeholfen werden, der schnell, billig und einfach zu bauen war und bei dem man auf alles Überflüssige verzichten konnte. So entstanden dann mehrere hundert Patroler der »Shanghai«-Klasse mit der stückzahlmäßig gering ausgefallenen Nullserie »Shanghai-I« und die sich an ihr anschließende Großserie »Shanghai-II«, die seit einigen Jahren regelmäßig auch für den Transfer an andere Staaten herhalten muß. Anscheinend hatten gewisse Mängel bei »Shanghai-I« (in erster Linie wäre wohl an Gewichtsprobleme wegen der relativ schweren Bewaffnung zu denken) den Anlaß zu einer Revision des bisherigen Entwurfes gegeben. Bei der daraufhin geschaffenen Großserie »Shanghai-II« scheinen diese Mängel dann im wesentlichen behoben worden zu sein, zumal diese eine weniger schwere Bewaffnung erhielten.

Etwa um die gleiche Zeit begann auch der Nachbau sowjetischer »P-6«-Torpedoschnellboote, die jedoch allem Anschein nach nicht als Holzbauten gefertigt wurden, sondern aus Stahl. Etwa parallel dazu ist mit der »Swatow«-Klasse die Kanonenboot-Variante der »P-6«-Klasse geschaffen worden. Bei dieser ist jedoch auf die für die »P-6«-Klasse erreichbare hohe Geschwindigkeit verzichtet worden, denn man benötigte auch sie in erster Linie für Sicherungs- und Bewachungsaufgaben im engeren Küstenvorfeld. Dies war der Grund, weshalb die schiffbaulich ganz der »P-6«-Klasse entsprechende »Swatow-Klasse eine schwächere, nur auf zwei Wellen arbeitende Antriebsanlage erhielt.

In den folgenden vier bis fünf Jahren wurden allem Anschein nach keine weiteren Neukonstruktionen in Bau gegeben. Offenbar war die Schiffbauindustrie durch den Massenbau von Patrolern so stark ausgelastet, daß ihre Kapazität damit ausgeschöpft war. Zudem war dies aber auch die Zeit eines starken wirtschaftlichen Rückgangs – es war die Zeit der Hungerjahre 1959/60, die Mao durch seine fehlgeschlagene Politik des »Großen Sprungs nach vorn« ausgelöst hatte, durch den er die Sowjetunion auf dem Wege vom Sozialismus zum Kommunismus zu überholen geglaubt hatte. Die wachsenden ideologischen Auseinandersetzungen hatten bald darauf den Bruch zwischen beiden Staaten zur Folge, und damit kam es auch zum Erlahmen der bisher gewährten sowjetischen Wirtschafts- und Waffenhilfe an die Volksrepublik China. Diese ist dann vollends zum Erliegen gekommen, nachdem im Sommer 1960 alle sowjetischen Militärinstrukteure und Techniker abgezogen worden sind. Bevor es dazu kam, hatte China von der Sowjetunion offenbar noch einiges Material erhalten, so die Pläne für U-Boote der in der Sowjetunion seit 1958 im Bau befindlichen »Romeo«-Klasse und wahrscheinlich auch Unterlagen der »Golf-I«-Klasse.

1 Touristen aus Europa wollen 1976 in Shanghai den Abbruch eines »Whiskey«-Bootes beobachtet haben, doch scheint dies möglicherweise auf einem Irrtum zu beruhen. Die Zahl von 21 U-Booten ist in allen amtlichen und nichtamtlichen Statements bis heute unverändert geblieben.

Es war für die Volksrepublik China sicher ein großer Vorteil, daß zu jener Zeit ihre Schiffbauindustrie dank der zuvor erfolgten sowjetischen Assistenz die größten Schwierigkeiten überwunden und einen einigermaßen zufriedenstellenden Leistungsstand erreicht hatte. Zugleich waren auch bei der Industrie einige Fortschritte gemacht worden, insbesondere in der Rüstungsproduktion.
So konnte schon bald mit dem Bau von U-Booten der sowjetischen »Romeo«-Klasse begonnen werden, einer Weiterentwicklung der »Whiskey«-Klasse, die ebenso wie diese für den Hochsee-Einsatz konzipiert war. Seit 1962/63 sind mehr als 60 dieser U-Boote gebaut worden; das Bautempo konnte dabei derart gesteigert werden, daß die drei daran beteiligten Werften alljährlich bis zu sechs Boote abliefern konnten.
In den ersten 60er Jahren ist auch eine vergrößerte »Shanghai«-Patrolerserie – die »Haikou«-Klasse – gebaut worden, aber in einer nur geringen Stückzahl. Von ihr führte der weitere Weg zu den 1963 begonnenen korvettengroßen Patrolern der »Hainan«-Klasse, die gelegentlich als VRC-Version der sowjetischen »SO-I«-Klasse angesprochen wird. Zwar hat sie mit dieser nur eine gewisse äußere Übereinstimmung – die eher zufällig als gewollt entstanden ist – gemeinsam, aber die unterschiedliche Größe beider Klassen läßt es doch fragwürdig erscheinen, ob man von einer Klassen-»Verwandtschaft« sprechen darf.
1964 nahm die Hungch'i-Werft in Luta [Lüda] den Bau eines für den Einsatz strategischer U-Boot-Flugkörper geeigneten U-Bootes nach dem Vorbild der sowjetischen »Golf-I«-Klasse auf. Vermutlich war aber – zumindest in jener Zeit – nicht daran gedacht, dieses Boot operativ einzusetzen, sondern es sollten offenbar damit die Grundlagen für den zukünftigen Bau derartiger Boote erworben werden, und dazu gehörte auch die Verwendung einer Testplattform zur Erprobung entsprechender FK-Waffensysteme. Es hat anscheinend sehr lange gedauert, bis dieses Boot abgeliefert werden konnte (was kaum vor 1972/73 geschehen sein dürfte).
Um die Mitte der 60er Jahre war schließlich China soweit gekommen, um auch eigene Entwürfe zu verwirklichen. Den Anfang machten die 1965 auf Kiel gelegten Fregatten der »Kiangnan«-Klasse, deren erstes Schiff im Januar 1966 vom Stapel lief und 1967 in Dienst gestellt wurde. Diese Fünferserie kann als der erste Versuch des chinesischen Kriegsschiffbaus gewertet werden, sich von den sowjetischen Design-Zwängen zu lösen und eigene Wege zu gehen. Selbstverständlich war diese Absicht nur stufenweise zu erreichen. Deshalb ist es nicht verwunderlich, wenn die »Kiangnan«-Klasse durchaus noch einiges mit der sowjetischen »Riga«-Klasse gemeinsam hat. Nicht nur die nahezu gleichen äußeren Abmessungen sprechen für diese These, sondern auch die artilleristische Bewaffnung und auch die Gestaltung der Aufbauten weisen in diese Richtung. In einem Bereich unterscheiden sie sich jedoch: Die »Kiangnan«-Klasse hat als Antriebsanlage Dieselmotoren und nicht etwa Dampfturbinen erhalten. Hier scheint es, als habe die chinesische Marine damit eine motorenangetriebene Variante der sowjetischen »Riga«-Klasse schaffen wollen. Bemerkenswert an der »Kiangnan«-Klasse ist auch die Gestaltung des Schiffskörpers im achteren Bereich, wo das Oberdeck um eine halbe Deckshöhe schräg abwärts verläuft, ähnlich wie es auf Zerstörern der neuen Marine Japans in den 50er Jahren praktiziert wurde, um nach Möglichkeit Gewichte zu sparen. Auf den »Kiangnan«-Fregatten erlaubt diese Ausführung zudem die Aufstellung zweier 100 mm-Geschütze auf dem Achterdeck, ohne daß dabei der Gewichtsschwerpunkt zu hoch gesetzt und die Stabilität beeinträchtigt würde.
Ab Mitte der 60er Jahre entstanden die Tragflügel-Torpedo-Schnellboote der »Hu Chwan«-Klasse; genau genommen handelt es sich bei ihnen um »Halb«-Tragflügelboote, weil sie nur vorn ein Tragflügelpaar (mit einer höhenstabilisierenden Hilfs-

flosse davor) haben, während sie achtern auf ihrem wohl brettförmigen Rumpfboden gleiten. Diese »Hu Chwan«-Klasse ist mittlerweile genau so eine Art von »Exportartikel« geworden wie die Patroler der »Shanghai-II«-Klasse. Selbst die Marine Rumäniens hat diesen Typ akzeptiert und läßt ihn von eigenen Werften in Lizenz bauen.
In den 70er Jahren trugen auch die Arbeiten an FK-Schnellbooten die ersten Früchte: Es gelang nicht nur der komplette Nachbau von sowjetischen »Komar«- und »Osa-I«-FK-Schnellbooten (von denen die Volksrepublik China unbeschadet der bestehenden Differenzen und trotz heftigster gegenseitiger Anfeindungen dennoch einige Musterstücke erhalten hatte), sondern auch die Entwicklung eines eigenen, den sowjetischen Schiff/Schiff-Raketen des Musters »SS-N-2« nachempfundenen FK-Waffensystems (»CSS-N-1«), das etwa Mitte der 70er Jahre einsatzbereit wurde. Auf dieser Basis schuf man bald darauf eigene Typen von FK-Schnellbooten, und zwar die Klassen »Hoku« als Pendant zur »Komar«-Klasse, »Hola« als Nachfolger der »Osa«-Klasse und »Homa« als Versuchsausführung der »Hoku«-Klasse.
Den schwelenden Konflikt mit Taiwan nahm die Volksrepublik China frühzeitig zum Anlaß, ihre amphibische Komponente auszubauen. Dabei befand sie sich in einer günstigen Ausgangsposition: Ihr war 1949/50 eine stattliche Anzahl mittlerer und größerer Landungsschiffe zugefallen, welche die nationalchinesische Marine von den USA erhalten hatte und von ihr auf dem Rückzug nach Taiwan zurückgelassen wurde, dazu noch eine große Anzahl kleinerer Landungsfahrzeuge, allesamt vorwiegend amerikanischer Herkunft. Dieses Material wurde der Kader ihrer amphibischen Komponente und ist es teils heute noch. In den Jahren 1968 bis 1972 bauten chinesische Werften einige Hundert der mit der sowjetischen »T-4«-Klasse vergleichbaren »Yunnan«-Klasse. Allein diese stellen schon eine beachtenswerte amphibische Streitmacht dar, insbesondere wenn man bedenkt, daß jedes dieser Fahrzeuge einen Kampfpanzer nebst einer Anzahl Soldaten an Bord nehmen und an geeigneten Plätzen an Land setzen kann.
Der bisher größte und kampfstärkste Überwasser-Kriegsschifftyp entstand ab 1968 auf der Hungch'i-Werft in Luta in Gestalt der FK-Zerstörer vom »Luta«-Typ. Bei diesen Einheiten handelt es sich vom Äußeren her um Schiffe, die den sowjetischen Zerstörern der »Kotlin«-Klasse in gewisser Weise »nachempfunden« zu sein scheinen, mit dem Unterschied allerdings, daß sie statt der Torpedorohre schwenkbare Dreier-Startbehälter für Schiff/Schiff-FK des auf der Basis der sowjetischen »SS-N-2« entwickelten Systems erhielten. Auch bekamen sie die dreiachsig stabilisierten Geschütztürme mit je zwei 130 mm-Geschützen, wie sie die sowjetischen »Kotlin's« führen, dazu starke Fla- und U-Jagdwaffen. Schiffbaulich besteht zur »Kotlin«-Klasse insoweit ein Unterschied, als die »Luta«-DDG ein Spiegelheck erhalten haben und nicht das gerundete Heck der sowjetischen Vorbilder, und außerdem sind sie etwas länger. Der erste Vertreter der »Luta«-Klasse konnte 1971 mit seinen Probefahrten beginnen.
Darüber hinaus war das Jahr 1971 auch in anderer Hinsicht bedeutungsvoll: Jetzt wurde mit der Umrüstung von im Dienst befindlichen Überwasser-Kriegsschiffen auf FK-Waffensysteme begonnen. Den Anfang machten die vier Fregatten der *Ch'eng Tung*-Klasse, die es bis dahin auf eine Dienstzeit von mehr als zehn Jahren gebracht hatten. Das war im Hinblick auf eine derart tief eingreifende Maßnahme ein noch durchaus vertretbares Alter.
Anders zu bewerten – wenigstens aus europäisch-westlicher Optik – ist indessen die Umrüstung der vier Zerstörer der »Anshan«-Klasse, Typ sowjetisch *Gordyj*. Als die Volksrepublik China diese Schiffe übernahm, hatten sie bereits eine Dienstzeit von gut vierzehn Jahren hinter sich, aber jetzt – zu Anfang der 70er Jahre – waren sie

bereits doppelt so alt (und haben gegenwärtig mit mehr als 40 Dienstjahren ein für Kriegsschiffe bereits biblisches Alter erreicht). Aber ungeachtet dessen sind auch sie, 1971 beginnend, umgerüstet worden. Dies mag ein Schlaglicht auf die Lage der VRC-Marine zu Anfang der 70er Jahre werfen: Offenbar hielt sie es damals für dringend geboten, möglichst viele Überwasser-Einheiten mit Schiff/Schiff-FK-Waffensystemen zur Verfügung zu haben, um damit aus der Talsohle qualitativer maritimer Unterlegenheit ein Stück herauszukommen.

Um die gleiche Zeit erfolgte auch die Inbaugabe einer Fregattenserie, der »Kiang Tung«-Klasse, und bei dieser handelte es sich um den ersten (und bisher einzigen) Kriegsschifftyp der VRC, der auf ein Schiff/Luft-FK-Waffensystem konzipiert war, womit nunmehr auch den Gefahren aus der Luft Rechnung getragen werden sollte. Allerdings scheint dieses Waffensystem bisher nicht hundertprozentig einsatzbereit geworden zu sein; über die Gründe dafür lassen sich nur mehr oder weniger vage Vermutungen anstellen, denn definitive Fakten sind bisher nicht bekanntgeworden. Nach allem Erfahrungsgut, das seit der Einführung derartiger Waffensysteme gewonnen worden ist, sollte in erster Linie an Schwierigkeiten bei den Lenkverfahren gedacht werden. Zwar verfügt die Volksrepublik China über ein einsatzbereites Boden/Luft-FK-System – dabei handelt es sich um »CSA-1«, ein Nachbau der sowjetischen »SA-2« (»Guideline«), doch unterliegt dessen Lenkverfahren wesentlich anderen, d. h. einfacheren Bedingungen als es bei einer in Bewegung befindlichen Plattform, wie sie ein Kriegsschiff nun einmal darstellt, der Fall ist. Hierin mag der Grund liegen, weshalb die Einsatzbereitschaft dieses ersten und bisher einzigen chinesischen bordgestützten Luftabwehr-FK-Waffensystems angezweifelt wird.

Die Jahre 1971 und 1972 brachten auch im U-Bootbau neue Fortschritte, und zwar einmal durch die Inbaugabe der konventionell angetriebenen »Ming«-Klasse, bei der es sich wohl um eine Weiterentwicklung der »Romeo«-Klasse handelt, mit dem Unterschied freilich, daß man hier eine strömungsgünstigere Rumpfform gewählt hat. Darüber hinaus ist seit den frühen 60er Jahren an der Entwicklung von nuklearangetriebenen U-Booten gearbeitet worden. Der Verwirklichung dieses Vorhabens stand offenbar zu Beginn der 70er Jahre nichts mehr im Wege, so daß um jene Zeit mit dem Bau des ersten Atom-U-Bootes begonnen werden konnte. Bei diesem handelte es sich zweifelsfrei um das Prototypboot zur Erprobung der nuklearen Antriebsanlage.

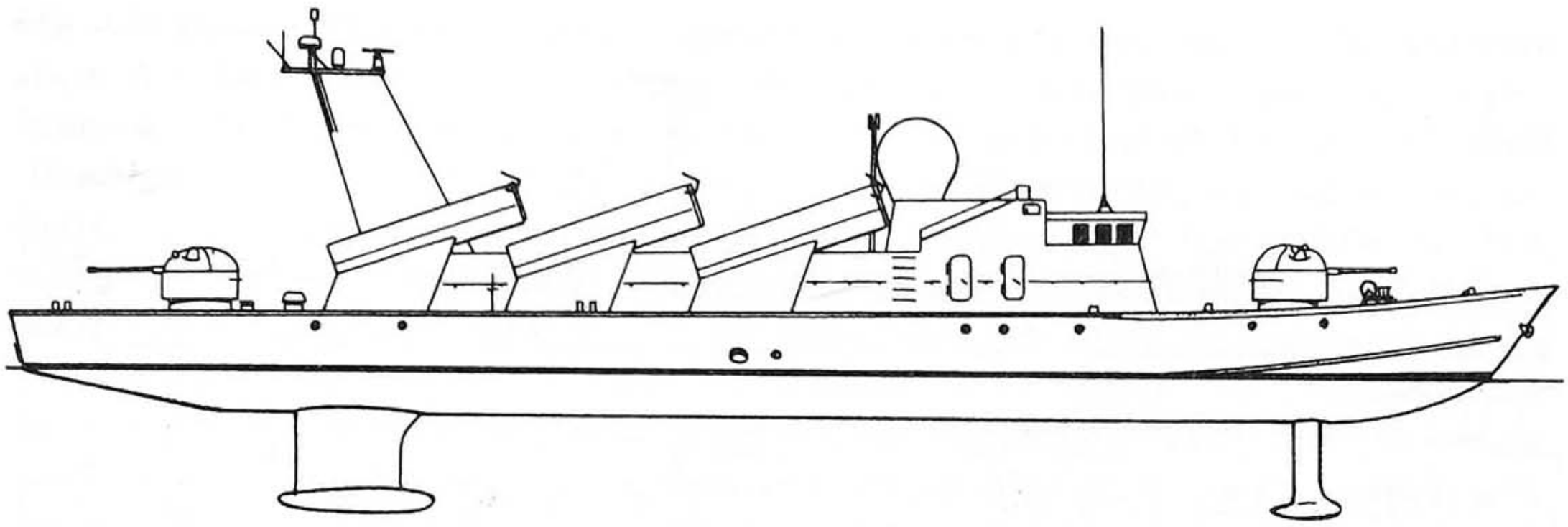
Bis zur Gegenwart vernachlässigt wurden hingegen die Minenabwehr-Streitkräfte. Zwar waren Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre mehrere Typen von Küsten-Minensuchbooten entwickelt und Prototypboote gebaut worden, aber nur einer davon – die »Fu Shun«-Klasse – ist für wert befunden worden, in etwa 20 Exemplaren gebaut zu werden. Die übrigen blieben wahrscheinlich Einzelgänger und gingen an Nordvietnam, wo sie noch heute vorhanden zu sein scheinen. Was insgesamt an Minenabwehr-Fahrzeugen zur Verfügung steht, ist viel zu wenig für den großen Bedarf, der von der für die Minenkriegführung günstigen Eigenart der chinesischen Küstengewässer eigentlich selbstverständlich sein sollte.

Das Jahr 1974 brachte die Inbaugabe eines entwurfsmäßig auf der »Kiang Tung«-Klasse fundierenden Fregattentyps, der »Kiang Hu«-Klasse. Weil beide Klassen in ihrer äußeren Erscheinungsform und vermutlich auch im Antriebsbereich bestimmte Übereinstimmungsmerkmale zeigen, hat zuweilen zu der Ansicht geführt, daß in der »Kiang Hu«-Klasse sozusagen »verhinderte« Ausgaben der »Kiang Tung«-Klasse zu sehen seien – »verhindert« deshalb, weil wegen des (noch) nicht einsatzbereiten Schiff/Luft-FK-Waffensystems zwei Gruppen von Schiff/Schiff-FK-Startbehälter installiert wurden. In Wirklichkeit scheinen die Dinge aber etwas anders zu liegen: Die »Kiang Hu«-Klasse dürfte von Anfang an als Träger zweier Schiff/Schiff-FK-Startbe-

hälter-Gruppen konzipiert gewesen sein (worauf schon die wegen der andersartigen Placierung abweichende Aufbautenfolge hindeutete), während dies für die »Kiang Tung«-Klasse unwahrscheinlich ist; bei ihr spricht die abweichende Aufbautenfolge eher dafür, daß sie von Anfang an als Träger zweier Batterien von Schiff/Luft-FK entworfen worden war.

Eine Überrasschung nicht alltäglicher Art brachte das Jahr 1975: China-Touristen erblickten und fotografierten einen Kriegsschifftyp, dessen Äußeres völlig aus dem Rahmen des bisher Gewohnten sprang: Dieser neue Kriegsschifftyp spielte in einem im gleichen Jahr in der Volksrepublik China gedrehten mit dem (ins Deutsche übersetzten) Titel »Der zweite chinesische Frühling« (1977 im Deutschen Fernsehen ausgestrahlt) eine Rolle. Hierbei ging es um die Planung eines neuen chinesischen Kriegsschiffes – eben jenes von den Touristen beobachteten –, wobei die Verdienste der trotz mancherlei Rückschläge und Schwierigkeiten nicht zu entmutigenden Konstrukteure und Techniker hervorgehoben und die Haltung ihrer »gleichgültigen« und »verschwenderischen« Kollegen (die sich für die Aufgabe und den Abbruch des Schiffes eingesetzt hatten und eine völlige Neukonstruktion forderten) angeprangert wurde. Zu sehen waren in diesem Film mehrere Einheiten eines neuen FK-Schnellboottyps, und zwar in wechselnder Szenenfolge, in Fahrt und manövrierend ebenso wie an der Pier festgemacht und während der Reparatur- und Bauarbeiten. Anhand eines von einem als Konstrukteur wirkenden Schauspielers vorgewiesenen Modell wurde ersichtlich, daß es sich dabei um ein Tragflügelschiff handelt.

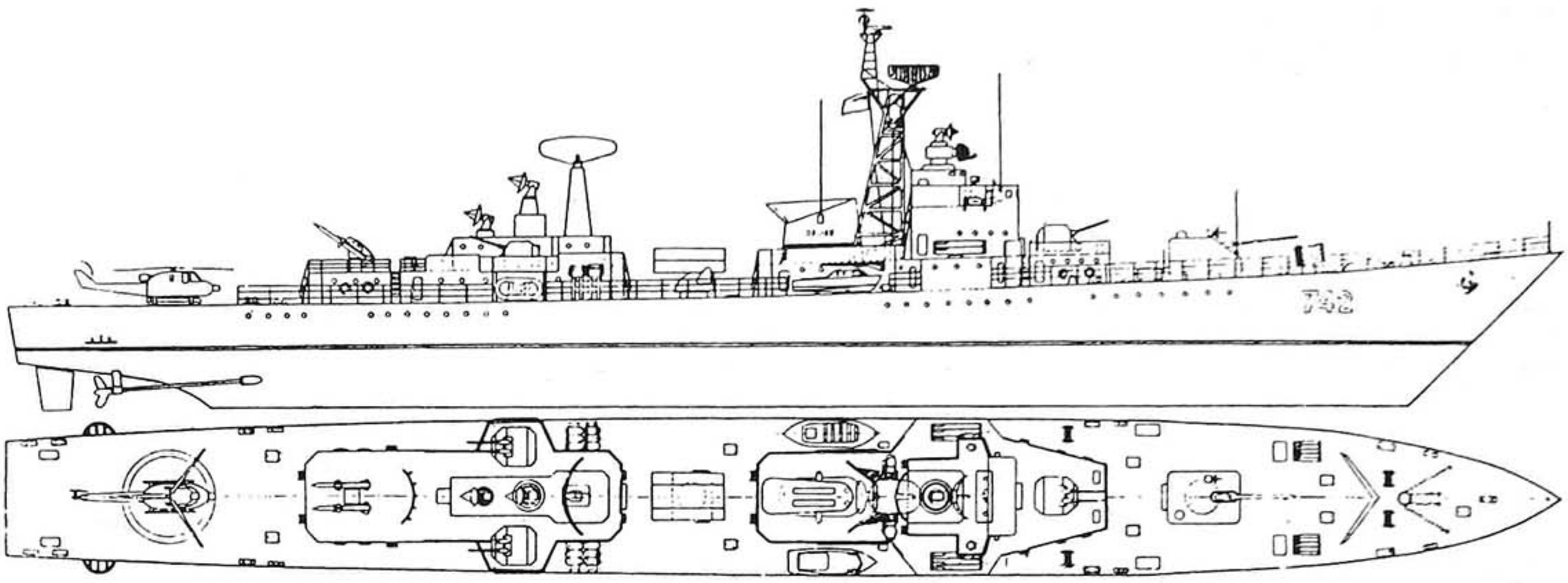
Dieser neue Kriegsschifftyp – zuerst als »Hai Dau«- und später als »Hai Ying«-Klasse bezeichnet – hebt sich nicht nur durch einen völligen »new look« im Bereich der äußeren Architektur ab, sondern auch in der Bewaffnung, und mit seiner Größe scheint er Weltspitze unter allen bisher bekannten Gattungsvertretern zu sein (und schon eigentlich eine Nummer zu groß für ein Tragflügelschiff). Drei im Heckspiegel vorhandene (oder nur vorgetäuschte?) kreisrunde Öffnungen sollten wohl auf Gasturbinen-Antrieb schließen lassen, und die Anordnung der elektronischen Einrichtungen – geschützt unter einem großen Radom zu vermuten – ist zwar durchaus zeitgemäß, aber angesichts der Gesamtumstände doch recht dubios. Nicht recht einzusehen ist auch die Notwendigkeit des sich gut 7 m über das Oberdeck erhebenden »mack«, an dessen Rückseite sich Öffnungen solcher Art befinden, wie sie gewöhnlich zum Ansaugen und Einleiten von Verbrennungsluft zu den Gasturbinen dienen. Daß diese große Höhe zum Schutz vor eindringendem Seewasser gewählt worden ist – wie gelegentlich vermutet wurde – klingt auch nicht recht überzeugend: Andere Marinen kommen bei ihren Verbrennungslufteinlässen mit wesentlich geringeren Höhen über Deck aus, wobei jedoch hierzu einschränkend zu vermerken ist, daß bei ihren Anlagen Wasserabscheider üblich sind. Andererseits ist auf diesem »mack« nicht so viel an Elektronik installiert, als daß für diese eine besonders hohe oder stabile Plattform benötigt würde. Gewisse Rätsel geben auch die drei an jeder Deckseite installierten, jeweils um 21 Grad nach vorn aufgerichteten und FK-Startbehältern recht ähnlichen Gehäuse auf. Diese sind jeweils auf eine ihrer vier Kanten gestellt und haben quadratischen Querschnitt. In der Länge messen sie rund 9,30 m, ihre Weite beträgt nur 1,25 m. Diese Dimensionen entsprechen mitnichten den Abmessungen der »CSS-N-1«-Schiff/Schiff-Flugkörper, schon allein im Hinblick auf den von ihrer Spannweite (2,75 m) ausgehenden Platzbedarf nicht. Deshalb ist hier zunächst die Überlegung angebracht, ob es sich nicht um Flugkörper handelt, die gegen ortsfeste Ziele an Land eingesetzt werden sollen, wobei etwa die sowjetischen »FROG«- und »SCUD«-Feldraketenwerfer-Systeme als Beispiele herangezogen werden können. Die »Navalisierung« bzw. der Einsatz solcher FK-Waffensysteme



»Hai Ying«-Klasse (ursprünglich »Hai Dau«-Klasse genannt). In Anlehnung an eine in der Zeitschrift »Marine – Gestern, Heute« Nr. 1/76, Seite 11, veröffentlichte Skizze und ergänzt durch eine Modellaufnahme chinesischer Herkunft.

von See her gegen feste Landziele würde allerdings durchaus in den taktischen Rahmen passen, den die chinesische Marine im Hinblick auf ihre seestrategische Lage für geboten halten könnte.
Andererseits kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, daß diese Boote eigens für den erwähnten Spielfilm hergerichtet worden sind; bei einer genaueren Betrachtung kommt man nicht umhin zu erkennen, daß der Schiffskörper nicht im Verhältnis zu dem supermodernen Gesamterscheinungsbild steht. Nach seiner Form und den leicht abzuschätzenden Abmessungen ließe sich am ehesten an einen Patroler der »Haikou«-Klasse denken, dem verbesserten Nachfolger der »Shanghai«-Serie, wobei dieser lediglich als »Statist« für diesen Film gedient haben mag, dem man dafür entsprechende Aufbauten aufgepfropft hat. Unschwer sind die beiden Geschütztürme als 57 mm-Zwillinge zu erkennen, über die man – wohl um den Eindruck des Modernen zu verstärken – eine vermutlich aus Kunststoff bestehende Kugelsegment-Kuppel gestülpt hat. Britische Fachleute kommen insgesamt zu der Überzeugung, daß so, wie sich dieses Fahrzeug darbietet, Stabilitätsprobleme nicht auszuschließen, ja sehr wahrscheinlich seien.
Bei Abwägung aller Für und Wider muß man zu dem Schluß kommen, daß dieser Schiffstyp nicht in der Marine der VRC integriert ist und nur eine »Statisten«-Rolle für einen Spielfilm abgegeben hat und in dieser Erscheinungsform wahrscheinlich schon gar nicht mehr vorhanden ist. Daß diese Klasse in der Wehrliteratur weiterhin als realer Bestandteil der VRC-Marine aufgeführt wird, braucht diese Einschätzung nicht zu berühren. Es fällt offenbar schwer, solche Meldungen auf ihren Wahrscheinlichkeitsgehalt zu analysieren und daraus die naheliegenden Schlüsse zu ziehen, besonders dann, wenn – wie im vorliegenden Fall – diese Meldungen noch durch Foto- und Filmaufnahmen »belegt« werden. Auch ein angeblich neuer Typ eines FK-Zerstörers hat auf eine ähnliche Weise Eingang in die Fachliteratur gefunden [2].

2 Verschiedene europäische Fachschriften – erstmals »Aviation and Marine International« – meldeten im Frühjahr 1980 einen neuen FK-Zerstörertyp und brachten von diesem sogar eine Zeichnung. Bald darauf stellte es sich heraus, daß diese aus einer in der VRC erscheinenden Hobby-Bastlerzeitschrift entnommen war, in der man sich mit der Fernsteuerung eines Schiffsmodells – in diesem Fall einem fiktiven FK-Zerstörertyp – beschäftigte.



So wurde in einer in Shanghai erscheinenden technischen Zeitschrift (ihr ins Englische übersetzter Titel heißt »Radio Remote Control Technics«, sinngemäß also »Funkferngesteuerte Technik« und damit wohl ausschließlich auf die Modellbau- und Modell-Steuerungstechnik bezogen) der von westlichen Publikationen als »new type of Chinese Guided Missile Destroyer« bezeichnete FK-Zerstörertyp dargeboten. In Wirklichkeit scheint es sich eher um einen für Informationszwecke frei entworfenen Schiffstyp zu handeln, mit dem man dessen heutige Gestaltung demonstrieren wollte.

In der Volksrepublik China sind zwar ebenfalls Entwicklung, Bau und Erprobung von Luftkissenfahrzeugen aufgenommen worden, aber es gibt bis zur Gegenwart so gut wie keine Hinweise dafür, daß diese Arbeiten dem militärischen Sektor zugutegekommen sind oder es noch werden. Das wenige, was hierüber seither bekanntgeworden ist, läßt den Schluß zu, daß diese Fahrzeuge ausschließlich für den zivilen Fahrzeug- und Personenverkehr verwendet werden.

Im Jahre 1977 ist in Wuchan ein zweites nuklear angetriebenes U-Boot in Dienst gestellt worden, doch liegen über dieses nur widersprüchliche und in keinem Fall belegte Aussagen vor. Einmal wird es der »Han«-Klasse zugeordnet, andererseits hält man es für möglich, daß es sich bereits um einen SSBN-Typvertreter – also um ein mit strategischen Flugkörpern ausgestattetes, nuklear angetriebenes U-Boot handelt, wobei offenbleibt, ob dieses als vergrößerte, d. h. um die FK-Sektion verlängerte Ausgabe eben jener »Han«-Klasse entstanden ist oder den Prototyp einer völlig neuen Klasse darstellt. Wie dieser Fall auch immer gelagert sein mag – es besteht so gut wie Gewißheit darüber, daß mit der Einsatzbereitschaft des ersten strategischen U-Boot-Flugkörpers der chinesischen Marine schon in naher Zukunft zu rechnen ist. Daher dürfte es sozusagen auf der Hand liegen, daß die Arbeiten auch für ihren Träger – eben den erwähnten SSBN – entsprechend forciert werden.

Die spektakuläre Erprobung der ersten chinesischen Interkontinentalrakete im Juni 1980 war mit der Entsendung einer ganzen Armada von VRC-Schiffen verbunden, die sich im Zielgebiet – dem Südwestpazifik – versammelten. Dabei wurden Schiffstypen festgestellt, die bisher in der Weltöffentlichkeit teils noch völlig unbekannt waren. Insgesamt handelte es sich um 18 Einheiten, und zwar:

6 FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse,
2 Flugbahnvermessungsschiffe der »Yuan Wang«-Klasse,
2 Versorgungstanker,
2 Werkstattschiffe,
2 Ozeanographische Forschungsschiffe und
4 große Hochseeschlepper.

Mit den beiden Flugbahnvermessungsschiffen unternahm der chinesische Schiffbau allem Anschein nach eine besonders große und respektable Anstrengung. Diese größenmäßig mit dem sowjetischen Raketenortungs- und Flugbahnvermessungsschiff *Akademik Sergej Korolev* (voll ausgerüstet 21 250 ts Verdrängung, Länge 182 m, Breite 25 m) vergleichbaren Neubauten sind auf eigenen Werften gebaut worden, wobei mit einiger Sicherheit an Shanghai als Bauort zu denken ist. Sie scheinen überhaupt die größten Schiffe zu sein, die bisher dort gebaut wurden und über die die VRC verfügt. Was von ihnen bisher an Bildmaterial verfügbar wurde, macht schon hinsichtlich der Architektur und der Linienführung den Eindruck des Modernen. Noch mehr ins Auge fällt die bemerkenswert reichhaltige elektronische Ausstattung der Schiffe, die – von ihrem Äußeren her beurteilt – den Vergleich mit dem entsprechenden Instrumentarium an Bord von amerikanischen und sowjetischen Schiffen dieser Kategorie keineswegs zu scheuen braucht. Insgesamt scheint es, als sei mit den Schiffen der Einstieg in die Technologie der Gegenwart vollzogen worden, ja, daß die Volksrepublik in diesem speziellen Bereich doch schon wesentlich weiter ist als man ihr außerhalb ihrer Grenzen bisher zuzutrauen geneigt war.

Die zu dem Verband gehörenden Versorgungstanker machten nicht weniger den Eindruck des Neuen und erschienen hinsichtlich ihrer Ausstattung und Leistungsfähigkeit nicht hinter vergleichbaren Bauten anderer Flotten zurückgeblieben. Sie sind für die Querabversorgung anderer Einheiten eingerichtet, und die auf ihnen vorhandene Hubschrauber capability läßt auf die Möglichkeit der VERTREP-Versorgung schließen.

Was den dritten neuen Schiffstyp betrifft, so handelte es sich hierbei um zwei Werkstattschiffe, die ebenfalls ganz neu zu sein scheinen. Ihr kennzeichnendes Merkmal ist der auf dem Vorschiff installierte große Hydraulikkran zum Liften schwerer Lasten. Auch diese Schiffe haben eine Hubschrauber capability, und diesmal nicht nur in Gestalt eines Hubschrauber-Lande- und Startdecks: Sie verfügen auch über einen Hangar. Damit sind diese Schiffe die ersten der VRC-Marine, die eine solche Einrichtung erhalten haben. Damit wird offenkundig, daß sie – im Gegensatz zu den anderen, nur mit den entsprechenden Plattformen ausgestatteten Schiffen – über bordeigene Hubschrauber verfügen.

Diese neuen Schiffstypen beweisen etwas, wovon die Fachwelt bisher keineswegs überzeugt war, ja sie räumt geradezu mit einem Vorurteil auf: Daß der Schiffbau in der VRC vom Entwurf bis zur Bauausführung auf nicht allzuhoher Stufe stünde. Dies muß jetzt – zumindest in diesen Einzelbereichen – als offensichtlich unzutreffend zurückgewiesen werden.

Die Gesamt-Marinetechnologie der VCR sieht freilich noch etwas anders aus, wenn man die rein schiffbaulichen Aspekte außer acht läßt. Zwar verfügt die VRC-Marine über bemerkenswert viel schwimmendes Material, und moderne Technologien sind ihr nicht unbekannt, aber der Zugang zu dieser blieb ihr in dem jahrelangen Dasein der Selbstisolierung zwischen West und Ost versperrt. Aus diesem Dilemma leiten sich ihre Schwachstellen ab:

- ☐ Den Überwasser-Kriegsschiffen fehlen zur Luftverteidigung ausgereifte FK-Waffensysteme;
- ☐ die U-Bootabwehr ist unzureichend;
- ☐ der Schiffsartillerie fehlt es an modernen, vollautomatischen Geschützmodellen;
- ☐ ein Übergang zu neuen, nichtnuklearen Antrieben (Gasturbinen) wurde bisher nicht zweifelsfrei registriert;
- ☐ die Minenabwehr leidet unter dem Mangel an neuzeitlichen Räummitteln;
- ☐ ELOKA-Mittel (ECM und ECCM) sind nur überaus spärlich vorhanden;

Die wenigen Pluspunkte dieser Marine liegen hingegen

- ☐ in den erst jetzt bekanntgewordenen schiffbaulichen Fähigkeiten und Erfolgen,
- ☐ in der großen Masse von schwimmenden Einheiten,
- ☐ insgesamt in ihrem in letzter Zeit deutlich gewordenen Willen, Zugang zu technischem Fortschritt zu erlangen und dadurch ihr Kampfpotential zu steigern.
- ☐ Die logistische Komponente wird zielstrebig ausgebaut.

Das in der zweiten Hälfte des Jahres 1980 bekanntgewordene Interesse dieser Marine am Erwerb von Marineausrüstungsgütern britischer Provenienz – so »Sea Dart«-Schiff/Luft-Flugkörpern, Sonarsystemen und »Lynx«-U-Abwehr-Hubschraubern – scheint ein erster Schritt auf dem Wege zu sein, um aus dem hier aufgezeigten Dilemma herauszukommen.

Die Marineluftstreitkräfte

Die ausschließlich landgestützten Marineluftstreitkräfte bestehen seit 1953. Damals wurde einer im Korea-Krieg kampferprobten Fliegereinheit die besonderen Aufgaben der Marinefliegerei übertragen. Daraus ist eine bis heute etwa 38000 Mann zählende Streitmacht mit etwa 800 Flugzeugen und Hubschraubern geworden, die in zehn Divisionen gegliedert ist. Als Hauptaufgabe ist ihr die Verteidigung der Marinestützpunkte und Marineanlagen an Land sowie die Sicherung der Seestreitkräfte bei ihren Operationen zugewiesen. Erst an zweiter Stelle stehen die Aufgaben der Seeaufklärung und der taktischen Unterstützung von Flottenoperationen und von amphibischen Unternehmungen.

Die Masse der Marineluftstreitkräfte scheint aus Jagdflugzeugen (die teils als Jagdbomber eingesetzt werden können) zu bestehen; diese sind in fünf Jägerdivisionen zusammengefaßt. Für 1976 wurde folgender Bestand zugrundegelegt:

80 Shenyang »F-2« (»MIG-15«),
200 Shenyang »F-4« (»MIG-17«),
100 Shenyang »F-6« (»MIG-19«),

und möglicherweise einige Shenyang »F-9«, eine Eigenentwicklung der Volksrepublik China. Nach den Erkenntnissen von 1979 wurden bereits 575 Jagdflugzeuge zugrundegelegt, also nahe zweihundert mehr als drei Jahre zuvor.

Die für Seekampfaufgaben vorgesehenen Bomber sind in der Minderzahl. Bei ihnen wird mit einem Bestand bis zu 150 Flugzeugen gerechnet, die in vier Bomber-Divisionen zusammengefaßt sind. In der Hauptsache handelt es sich um alte »B-5« (»Il-28«), aber auch einige der noch älteren »Tu-2« sowie etliche Sian »B-6« (Nachbauten der sowjetischen »Tu-16« – in der NATO als »Badger« geführt) scheinen eine Rolle dabei zu spielen. Hinzu kommen noch etwa 50 Hubschrauber (einschließlich dreizehn französischer »Super-Frélon«) und eine nicht näher bekannte Anzahl von Schul- und sonstigen Flugzeugen.

Für U-Jagdaufgaben von Flugzeugen und/oder Hubschraubern aus stehen vermutlich nur veraltete Ortungs- und Kampfmittel zur Verfügung.

Zwischen den Marineluftstreitkräften und der Luftwaffe besteht eine sehr enge Zusammenarbeit. Anscheinend sind nur die Bomber, Flugboote und Hubschrauber den drei Flottenbefehlshabern unterstellt; die Jagdflugzeuge scheinen diesen hingegen nur truppendienstlich zu unterstehen, operativ jedoch der Luftwaffe.

Die amphibische Komponente

Der Bestand an Landungsfahrzeugen ist relativ groß: Derzeit beläuft sich dieser auf mehr als 300 Einheiten, aber die meisten von diesen sind klein und taugen nur im küstennahen Raum für lokale Einsätze. Gleichwohl sind sie durchweg für Kampfhandlungen brauchbar; es heißt, daß viele von ihnen mit Flächenfeuer-Waffensystemen ausgerüstet sind, mit denen sie der gelandeten Truppe den Weg bahnen können. Vermutlich handelt es sich bei diesen Waffensystemen ebenfalls um jene sowjetischer Herkunft.

Für Landungsunternehmen kommt in erster Linie die Marineinfanterie in Betracht, eine in acht Divisionen gegliederte, etwa 38 000 Mann starke Truppe, der in begrenztem Umfang auch schwere Waffen und schweres Gerät – Panzer, Vollkettenfahrzeuge, Artillerie, Pioniergerät u. a. m. – zur Verfügung stehen. Manövermäßig geübt wird aber auch immer wieder der amphibische Einsatz von Heerestruppenteilen.

Die Küstenverteidigung

Die Verteidigung der gut 15 000 km langen Küste und der zahlreichen vorgelagerten Inseln ist der Marine zugewiesen. Diese unterhält dafür etwa zwölf regimentsstarke Verbände mit zusammen etwas mehr als 30 000 Mann; in der Hauptsache handelt es sich dabei um Küstenartillerie. Zur Verfügung stehen dieser mittlere und schwere Flak (Kaliber 57, 85 und 100 mm) sowie Seezielgeschütze von 130 und 150 mm Kaliber. Zumeist sind diese in offenen Betonbettungen aufgestellt, wohl seltener in verbunkerten Stellungen. Darüber hinaus sind einige dieser Küstenschutzverbände mit FK-Waffensystemen gegen Seeziele ausgestattet; zum Einsatz kommen dabei »CSS-N-1«-Flugkörper. Bei diesen scheint es sich um ortsfeste Stellungen zu handeln. Fraglich ist hingegen, ob auch mobile Küstenschutzverbände aufgestellt sind, denen diese Flugkörper zur Verfügung stehen. Ein wichtiges Glied der Küstenverteidigung sind die Küstenbeobachtungsstationen, die durchweg mit Radar und entsprechenden Fernmeldemitteln ausgestattet sein dürften.

Die Marinemiliz

Eine Art von »Nebenmarine« stellt die Marinemiliz der Volksrepublik China dar. Man schätzt, daß ihr etwa 1 Million Milizinäre angehören, wohl hauptsächlich gediente Marineangehörige. Dieser Miliz stehen einige tausend Fahrzeuge von Trawlern bis zu Dschunken und Sampans zur Verfügung, von denen die meisten Motorantrieb haben. Auf diesen gehen die Männer in Friedenszeit ihrem Erwerb (Fischerei und Gütertransport) nach. Im Kriegsfall bleiben sie auf ihnen und werden dann bei der Küstensicherung, für Transportaufgaben u. a. m. eingesetzt. Dieser »Marinemiliz« kommt damit die Bedeutung einer vollwertigen Streitkraft zu, die für die seewärtige Verteidigung von einigem Nutzen ist.

Die Uniformen der Marine

Für das an Bord und an Land eingesetzte Marinepersonal sind drei verschiedene Uniformen vorgesehen:

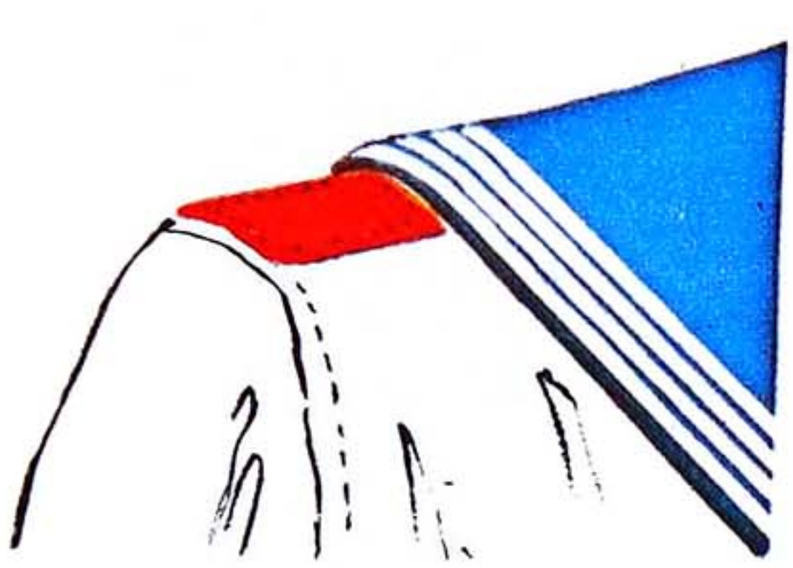
1. Die Paradeuniform,
2. der Dienstanzug und
3. der Feld- bzw. Arbeitsanzug.

Offizieren stehen zwei verschiedene Sommeruniformen zur Verfügung. Die erste besteht aus einer weißen Uniformjacke und einer dunkelblauen Hose (beide aus Baumwollmaterial), schwarzen Lederschuhen und einer Dienstmütze mit schwarzem Schirm und weißem Bezug.
Die zweite Uniform ist im Schnitt ähnlich, doch sind Hose und Uniformjacke einheitlich blau; getragen wird dazu jedoch die traditionelle Ballonmütze (chinesische Bezeichnung »Chieh-fang«) der Volksbefreiungsarmee, ebenfalls von blauer Farbe. Auch zu dieser Uniform gehört schwarzes Schuhwerk.
Für die in Landkommandos eingesetzten Offiziere steht für den Sommer eine ganz ähnliche Uniform zur Verfügung, bestehend aus blauer Hose, blauer Uniformjacke und der Ballonmütze, jedoch sind diese aus einem leichteren Material gefertigt. Getragen wird dazu leichteres Schuhwerk, vermutlich aus Segeltuch. Im Winter tragen die an Land eingesetzten Offiziere die in Schnitt und Farbe gleiche Uniform, aber aus Wollstoff. Hierzu gehören dann eine Pelzmütze sowie Filzschuhe bzw. Filzstiefel.
Als Paradeuniform tragen die an Bord kommandierten Offiziere den zweiten (einheitlich blauen) Sommer-Dienstanzug mit der blauen Ballonmütze, dazu ein dunkelbraunes Lederkoppel mit dunkelbraunem Pistolenfutteral an der rechten Seite. Für den Winter-Paradeanzug steht ein blauer, mit einem braunen Pelzkragen versehener Mantel zur Verfügung; Koppel und Pistolenfutteral werden über diesen getragen. Als Kopfbedeckung tragen die Offiziere hierzu die Pelzmütze.
Alle Uniformjacken sind hochgeschlossen, auf ihren Kragen sind Besätze von roter Farbe aufgenäht.
Die Mannschaften von schwimmenden Einheiten tragen seit den 70er Jahren die traditionelle Marineuniform. Die Sommerdienstuniform besteht aus einer blauen Hose, um die ein schwarzes Lederkoppel mit einem roten Stern auf dem Koppelschloß getragen wird, einem weißen »Matrosenhemd« mit Exerzierkragen, einer weißen Mütze mit schwarzem Mützenband und leichtem (Segeltuch?)-Schuhwerk. Unter dem weißen Hemd wird ein bis zum Hals geschlossenes, blau-weiß-quergestreiftes Unterhemd getragen. Für die Winterzeit steht anstatt des weißen Hemdes ein dickeres und etwas längeres von blauer Farbe zur Verfügung, ebenfalls mit dem traditionellen Exerzierkragen versehen, dazu die gleiche Mütze, jedoch jetzt mit blauem Bezug und schwarzes Lederschuhwerk. Beim normalen Diesnt an Bord wird als Arbeitszeug die blaue Hose mit dem Koppel und das blau-weiß-quergestreifte Unterhemd getragen, dazu Bordschuhe, anscheinend aus Segeltuch.
Grundsätzlich werden das blau-weiß-quergestreifte Unterhemd und das weiße Sommerhemd unter dem Hosenbund getragen. Eine Ausnahme macht jedoch die Winteruniform: Weil das blaue Winterhemd aus dickerem Stoff gefertigt und zudem etwas länger ist als das weiße Sommerhemd, wird es über dem Hosenbund getragen. Sowohl auf dem Sommerhemd wie auch auf dem Winterhemd sind auf jeder Schulter Streifen in dem gleichen Rot aufgenäht, wie es die Offiziere auf ihren Kragenspiegeln tragen.

Uniformen und Abzeichen Unteroffiziere und Mannschaften



Dienstanzug (Winter)
Bordpersonal



Schulterstück
und Exerzierkragen
für Matrosen



Dienstanzug (Sommer)
Bordpersonal



Mützenabzeichen



Mützenband für Matrosen
Aufschrift: »Chinesische Volksbefreiungsarmee Marine«



Arbeitsanzug
Bordpersonal

Uniformen Unteroffiziere und Mannschaften



Ausgehanzug
Landpersonal



Ausgehanzug (Winter)
Landpersonal



Dienstanzug
Landpersonal



Dienstanzug (Sommer)
Landpersonal und Marineluftwaffe



Dienstanzug (Winter)
Landpersonal und Marineluftwaffe



Dienstanzug (Sommer)
weibliches Personal

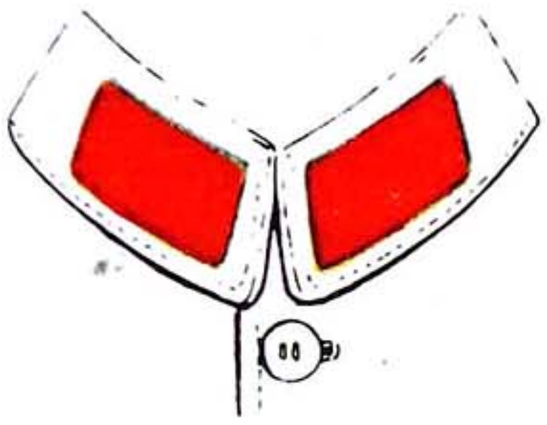
Uniformen und Abzeichen Offiziere



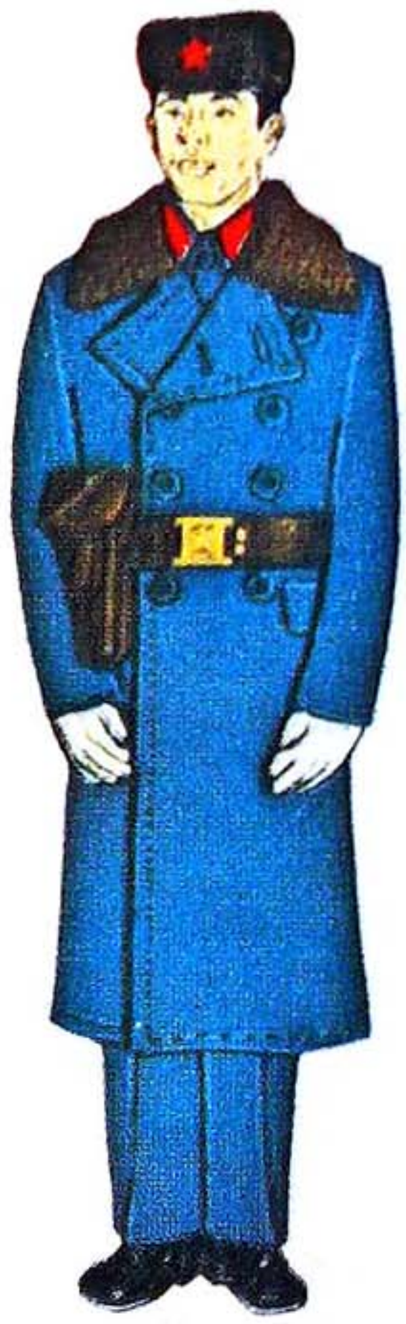
Ausgehanzug
Bordpersonal



Mützenabzeichen



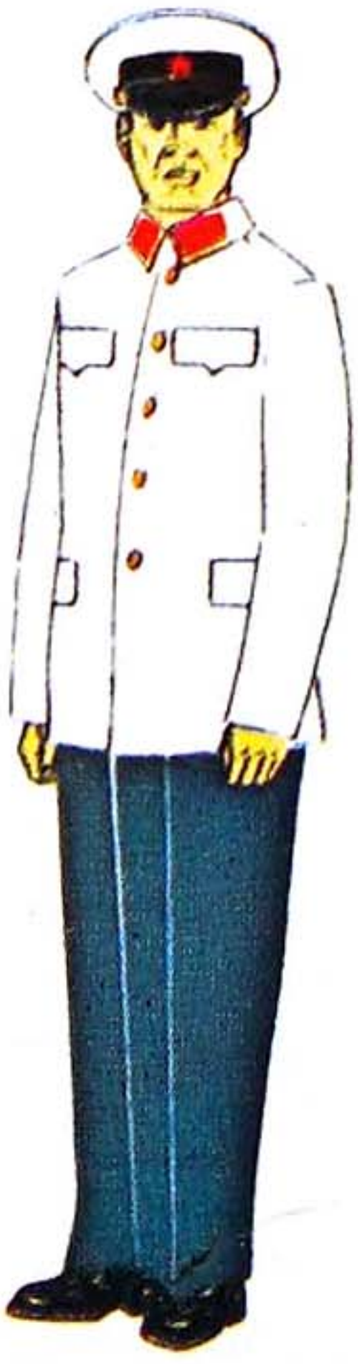
Kragenspiegel



Ausgehanzug (Winter)
Bordpersonal



Dienstanzug
Bordpersonal



Dienstanzug (Sommer)
Bordpersonal



Felduniform (Sommer)
Landpersonal



Felduniform (Winter)
Landpersonal

Die Uniformtafeln stellte der Verlag Arms and Armour Press, London, zur Verfügung. Sie stammen aus dem Werk »The Chinese Armed Forces Today. The U. S. Defense Intelligence Agency Handbook of China's Army, Navy and Air Force«, London 1979.

Die an Land stationierten Mannschaften tragen wesentlich andere Uniformen:

1. Die normale Dienstuniform, bestehend aus blauer Hose, blauer Uniformjacke, blauer Ballonmütze und schwarzem Schuhwerk.
2. Die Paradeuniform, die der normalen Dienstuniform entspricht, nur daß um die Uniformjacke ein braunes Lederkoppel mit Patronentasche(n) getragen wird.
3. Die Winter-Paradeuniform, wiederum aus der normalen Dienstuniform bestehend, aber zusätzlich mit einem blauen Mantel mit Pelzkragen, über dem das Koppel angelegt wird. Anstatt der Ballonmütze ist eine Pelzmütze vorgesehen.
4. Das Sommer-Arbeitszeug, bestehend aus grüner Hose, grüner Uniformjacke, grüner Ballonütze und schwarzen Schuhen.
5. Das Winter-Arbeitszeug, in Schnitt und Farbe dem Sommer-Arbeitszeug gleich, jedoch aus dickerem Stoff und statt der Ballonmütze eine Pelzmütze.

Weibliche Marineangehörige tragen einen die Knie bedeckenden blauen Rock, ein weißes Jackett mit roten Kragenspiegeln, darunter eine weiße Bluse, und als Kopfbedeckung eine blaue barettähnliche Mütze, außerdem schwarzes Schuhwerk. Diese Uniform bleibt im Sommer und im Winter gleich.

Sowohl die Offiziers- wie auch die Mannschaftsmützen und die der weiblichen Marineangehörigen tragen an der Vorderseite in der Mitte einen fünfzackigen, auf zwei Spitzen stehenden roten Stern. Das schwarze Mützenband der an Bord kommandierten Mannschaften trägt in goldenen chinesischen Schriftzeichen eine Aufschrift, die übersetzt »Chinesische Volksbefreiungsarmee - Marine« lautet.

Die Uniformjacken der Offiziere und der Mannschaften sind stets einreihig geschnitten und bis zum Hals geschlossen. Selbstbinder – wie sie vielfach von Marineoffizieren anderer Staaten getragen werden – sind in der VRC-Marine nicht üblich. Eine einzige Ausnahme besteht bei den von weiblichen Marineangehörigen getragenen Uniformjacken: Diese sind nicht bis zum Hals geschlossen, sondern mit Aufschlägen versehen.

Dienstgradabzeichen – wie sie sonst in aller Welt getragen werden – gibt es bei den Streitkräften der VRC einschließlich der Marine nicht. Das einzige äußerliche Unterscheidungsmerkmal zwischen Offizieren und Mannschaften sind die (stets eingeschnittenen) Taschen an den Uniformjacken: Nur die Uniformjacken der Offiziere haben vier solcher Taschen, die Mannschaften hingegen nur zwei (die auf der Brust).

Die Schiffbauindustrie

Zu Anfang der 60er Jahre soll es in China insgesamt 48 Werften gegeben haben; als wichtigste Ansiedelungsorte wurden Shanghai, Luta [Lüda], Hankou [Hangzhou], Kanton [Guangzhou] und Fu Chou [Fuzhou] genannt. Dem damaligen Erkenntnisstand zufolge verfügten diese über zusammen etwa 40 Helgen, darunter vier für Schiffe bis etwa 14 000 tdw, zehn für solche bis 8000 tdw und der Rest für Schiffe bis etwa 3000 tdw.

Heute arbeiten mehr als 200 Schiffbau- und Schiffsreparaturbetriebe. Der Großteil davon wird von einem dem Schiffbau-Ministerium unterstelltem Organ, der »CCSI« (China Corporation of Shipbuilding Industry) geleitet und kontrolliert. Hierbei handelt es sich um etwa 70 Betriebe, darin eingeschlossen acht Fabriken für die Herstel-

lung von Schiffszubehör. Insgesamt werden etwa 200 000 Personen beschäftigt. Die Werften verfügen über etwa 80 Schiffbauplätze, also Helgen, Slipeinrichtungen und Baudocks, und von diesen sind zehn für den Bau von Schiffen von mehr als 10 000 tdw ausgelegt. Vier von den ihnen zur Verfügung stehenden Docks können Schiffe dieser Größenordnung aufnehmen. Diese Werften sollen im Jahr 1979 insgesamt 400 000 tdw abgeliefert haben.
Der andere, kleinere Teil der Schiffbaustätten untersteht dem Verkehrsministerium; dabei handelt es sich um etwa 35 Betriebe mit rund 70 000 Beschäftigten, darunter zwanzig Neubau- und Reparaturwerften. Das größte Dock – es befindet sich in Shanhaikuan am Golf von Liautung – kann 50 000 tdw-Schiffe aufnehmen, und ein weiteres für solche bis zu 100 000 tdw ist dort geplant. Die übrigen Docks dieser zwanzig Werften haben zusammengenommen eine Kapazität von 250 000 tdw.
Die Gesamtkapazität der chinesischen Schiffbauindustrie wurde 1979 auf 700 000 tdw eingeschätzt und 1980 auf 800 000 tdw. Offizielle Angaben weisen für 1980 einen Baubestand von »818 000 Tonnen zivile(r) Stahlschiffe« aus, und dabei wurde angemerkt, daß »die Statistiken von Taiwan . . . nicht einbezogen« seien. Eine Definition des Begriffs »Tonne« wurde dabei nicht gegeben.
Shanghai ist noch immer das Schiffbauzentrum der Volksrepublik China. Schon vor dem Machtantritt der Kommunisten im Jahre 1949 und auch schon vor dem Zweiten Weltkrieg gab es dort acht Werften, die jedoch zum überwiegenden Teil im ausländischen (vorwiegend wohl britischen) Besitz waren und im übrigen hauptsächlich Reparaturen ausführten (wobei die Auftraggeber wegen der geringen Löhne der chinesischen Arbeitskräfte stets sehr kostengünstig abgeschnitten haben sollen). Von diesen Schiffbaustätten ist die Kiangnan-Werft (früher als »Kiangnan Dock and Engineering Works« bezeichnet) wohl die älteste, aber sie ist in den letzten Jahren nach und nach modernisiert worden. Ihre beiden Helgen von früher (damals für Schiffe bis höchstens 7000 tdw geeignet) sind inzwischen zu einem einzigen für Schiffe bis zu 60 000 tdw umgebaut worden. Ein vorhandenes Trockendock wurde Mitte 1981 vergrößert und soll nunmehr ebenfalls für Schiffe bis zu 60 000 tdw geeignet sein. Errichtet werden soll in naher Zukunft noch ein Baudock für 100 000 tdw-Schiffe. Insgesamt beschäftigt dieser Betrieb an die 13 000 Arbeiter, davon 10 000 im Neubautenbereich und den Rest im Reparaturbetrieb. Zwar gilt diese Werft für den Kriegsschiffbau spezialisiert – auf ihr wurden bis vor einigen Jahren Fregatten, U-Boote und Patroler gebaut –, aber seit den letzten Jahren liegt ihre primäre Rolle im Bau großer Handels- und Spezialschiffe. So waren nach Angaben dieser Werft im Jahr 1980/81 überhaupt keine Kriegsschiff-Neubauten vorgesehen, doch wurden Reparaturen an solchen weiterhin durchgeführt, beispielsweise an U-Booten. Verschiedene Spezialschiffe wie die beiden großen FK-Flugbahn-Vermessungs-Schiffe *Yuan Wang 1* und *Yuan Wang 2* sowie die großen Bergungs- und Werkstattschiffe *J 302* und *J 508* wurden hier gebaut. Mitte 1981 befand sich diese Werft in einer weit vorangekommenen Phase des Serienbaus großer Schüttgutfrachter von 160 000 tdw, wobei bereits das zwanzigste Schiff begonnen worden war. Außerdem hatte diese Werft noch mehrere Seezeichen-Kontrollboote in der Fertigung. Es unterliegt kaum einem Zweifel, daß diese Werft zu den vielseitigsten Schiffbaubetrieben zählt; die Anerkennung von außen blieb nicht aus: Aus Italien konnte ein Exportauftrag hereingeholt werden, darüber hinaus arbeitet sie auch mit deutschen Zulieferfirmen zusammen.
Weiter auf dem Programm stehen u. a. Bulkcarrier von 10 000 tdw bis 20 000 tdw, Passagier- und Frachtschiffe für die Inland-Wasserwege, 4500 cbm-Saugbagger und Schwimmkräne. In Zukunft sollen dort auch Ro/Ro-Schiffe und Containertransporter bis zu 30 000 tdw und möglicherweise auch Rohrlegeschiffe gebaut werden.

Eine andere im Jahr 1900 gegründete, am Huangpujiang nahe der City von Shanghai gelegene Werft ist heute ein Großbetrieb. Diese Rolle wird nicht geschmälert durch die Zahl von nur etwa 10 000 Beschäftigten, die also nicht anz so groß ist wie jene der Kiangnan-Werft. Zur Verfügung stehen dort zwei Helgen, die eine mit Abmessungen von 212 x 22 m für Schiffe bis 16 000 tdw, die andere, neuere und 228 x 27 m groß, für Schiffe bis 30 000 tdw. Hinzu kommen je zwei Trockendocks und Schwimmdocks, die ersteren 179,5 x 18,7 m resp. 104 x 18,6 m groß, die letzteren 190 x 29 m und 158 x 23,4 m und mit einer Hubkraft von 11 500 t bzw. 6500 t. Weil eine Ausdehnung dieser Werft an Ort und Stelle nicht mehr möglich ist, hat man neuerdings eine etwa 150 km von Shanghai entfernte spezielle Reparaturwerft errichtet. Dieser steht bereits ein Schwimmdock für 13 000 tdw-Schiffe zur Verfügung, und geplant sind dort noch zwei Trockendocks für Schiffe bis 15 000 tdw und 30 000 tdw.
Ein weiteres wichtiges Schiffbauunternehmen in Shanghai ist die Hutung-Werft, auf der u. a. Fregatten gebaut werden. Darüber hinaus entstehen dort auch Schiffe für den zivilen Bedarf. Vorhanden sind dort acht Schiffbauplätze für Schiffe bis zu 3000 tdw und zwei weitere für solche bis zu 10 000 tdw. Erweiterungspläne sehen u. a. ein großes Baudock für 60 000 bis 80 000 tdw-Schiffe vor. Gebaut wurden dort in den letzten Jahren 3000 tdw-Produktentanker, 25 000 tdw-Bulbfrachter und 7500 t verdrängende kombinierte Fahrgast-Frachtschiffe. Das Produktionsprogramm der Werft umfaßt auch den Bau von Schiffsdieselmotoren.
Geringere Bedeutung haben die übrigen Shanghaier Schiffbaubetriebe, zu denen die Chunghua-Werft, die Ch'iuh'sin-Werft und die Westwerft und die Ostwerft zählen.

Im Norden Chinas ist die Region Luta [Lüda] heute offensichtlich das nächst wichtige Schiffbauzentrum, und dieses scheint für die Marine eine besonders wichtige Rolle zu spielen. Der größte Betrieb ist die Hung'chi-Werft in Talien [Dalian], dem einstmaligen russischen Port Arthur. Diese Werft hatten die Russen im Jahre 1898 als Reparaturbetrieb angelegt; nach ihrer Vertreibung benutzten sie die Japaner bis 1945, und an ihrer Stelle kamen dann die Sowjets, die erst zehn Jahre nach Kriegsende von dort abzogen, so daß erst Mitte der 50er Jahre die Chinesen die volle Verfügungsgewalt über sie erlangten. Heute gliedert sie sich in zwei Bereiche: Einmal handelt es sich um die alte Werft, zum anderen um den noch immer im Ausbau begriffenen Erweiterungsbereich. Die alte Werft verfügt über drei Helgen (eine für Schiffe bis 30 000 tdw, zwei für solche bis 800 tdw) sowie zwei Docks für Schiffe bis 20 000 resp. 8000 tdw. Insgesamt hat sie etwa 16 000 Beschäftigte. Der Erweiterungsbereich nimmt schon jetzt eine Fläche von etwa 500 000 m^2 ein und soll auf 840 000 m^2 gesteigert werden. Eine Großhelling für 100 000 tdw-Neubauten befand sich Mitte 1981 noch im Bau. Das 307 m lange und 50 m breite Baudock wurde im August 1981 fertiggestellt. Es ist damit der erste Bauplatz für Großschiffe auf dem chinesischen Festland geworden. Daß diese Werft – und dies dürfte auch für andere gelten – noch beachtliche Produktivitätsreserven besitzt, geht daraus hervor, daß 1980 nur 50 000 t Stahl verarbeitet wurden, aber die Kapazität 70 000 t betragen habe, also 40 Prozent mehr. Zu den Erzeugnissen dieser Werft gehören u. a. im merkantilen Bereich Tanker bis zu 50 000 tdw, Spezialschiffe für den Offshore-Sektor und Schlepper, während FK-Zerstörer, U-Boote und FK-Schnellboote und neuerdings auch größere Versorger für die Marine gebaut werden.
Geringere Bedeutung hat die Werft im benachbarten Lushun [Lüshun], die in erster Linie mit Reparaturaufträgen ausgelastet ist. Ihr stehen dafür zwei Docks für Schiffe bis etwa 4000 tdw zur Verfügung. Dem Vernehmen nach wird diese Werft von Einheiten der Nordflotte für Überholungsarbeiten in Anspruch genommen.

Eine mittlere Kapazität scheint die in Tsingao [Qingdao] errichtete Werft zu haben. Angeblich werden dort Schiffe bis zu 10 000 tdw gebaut. Den Einheiten der Ostflotte soll sie als Reparaturbasis dienen.
Weitere für den Kriegsschiffbau herangezogene Werften befinden sich in Canton [Guangzhou]. Zum einen handelt es sich um die Whampoa-Werft, zum anderen um die Kuangchu-Werft. Letztere wird seit einigen Jahren modernisiert und soll in Bälde Schiffe bis zu 30 000 tdw bauen können. Weitere für den Schiffneubau herangezogene Werften befinden sich in Tientsin [Tianjin], Hangchou [Hangzhou] und Fu Chou [Fuzhou]. Darüber hinaus wurde nach 1949 in Wuchan [Wuhan] eine Werft errichtet, die sich – etwa 750 km landeinwärts gelegen – am Ufer des Yantse [Yangtze] befindet, der bedeutendsten Binnenwasserstraße der Welt. Dort werden u. a. U-Boote der »Romeo«-Klasse und vermutlich auch die nuklear angetriebenen U-Boote der »Han«-Klasse gebaut. Nach ihrer Fertigstellung haben die dort gebauten Schiffe einen Weg von rund 1200 km Länge (!) zurückzulegen, bis sie das offene Meer erreichen.
Neuzeitliche Technologien scheinen indessen nur schrittweise – in letzter Zeit stärker als zuvor – Einzug zu halten, und zwar vermutlich etwa in jenem Maße, wie hierfür die Hilfe des Auslandes – in erster Linie der westlichen Industrienationen – in Anspruch genommen werden kann. Daß dies primär ein finanzielles Problem ist, versteht sich von selbst, denn das Riesenreich der Mitte ist notorisch devisenschwach. Die Mehrzahl der Werften – insbesondere die mittleren und kleinen – scheinen hingegen noch immer nach Methoden und Praktiken zu arbeiten, wie sie bestenfalls in den 50er Jahren gängig waren.

Seewirtschaft und Handelsschiffahrt

Die Erfinder von Kompaß und Pulver

In China, dem volkreichsten Land der Erde, sind nicht nur Porzellan und Pulver erfunden worden. Der Kompaß läßt sich dort im 3. Jahrhundert nachweisen (900 Jahre vor Europa), das Heckruder im 4. Jahrhundert und die Dschunken waren in Cathay mit Längs- und Querschotten erbaut, als Europa noch nicht einmal die Vokabeln dafür kannte. Dennoch erschien 1514 erstmals ein europäisches Schiff vor der chinesischen Küste und nicht schon um 1430 eine der bis über 50 Meter langen Dschunken des kaiserlichen Hofeunuchen Zheng He an den Gestaden Europas. Auf seinen sieben Fahrten zwischen 1405 und 1433 genügten ihm die Küsten Arabiens und Ostafrikas. Die Folge: Über 400 Jahre beherrschten die »Langnasen« den Seehandel des fernen Reichs der Mitte, drängten in die Küstenfahrt – nicht nur die britische Swire-Gruppe und der Norddeutsche Lloyd, sondern selbst Dänen gehörten dazu – und fühlten sich auf den mächtigen Strömen ebenso zu Hause wie in ihren Konzessionen und Pachtgebieten an der 10 000 Seemeilen langen Küste.
Es dauerte bis 1872, daß als eins der überhaupt ersten Unternehmen zur Anwendung westlicher Technologie die halbstaatliche Reederei China Merchants' Steam Navigation Co. gegründet wurde, die bis 1894 lediglich auf 26 Dampfer mit 23 300 BRT angewachsen war.

Mit Mao im »großen Sprung« zur Kulturrevolution

Doch erst rund 100 Jahre später begann China – inzwischen mit annähernd einer Milliarde Menschen in seinen Grenzen – in der Weltschiffahrt eine Rolle zu spielen, nachdem im Herbst 1949 die Kuomintang-Regierung und mit ihr die Masse der chinesischen Handelsmarine auf der Insel Taiwan Zuflucht gefunden und in Peking [Bejing] die Kommunisten als die Sieger im Bürgerkrieg die Macht gewonnen hatten. Zu ihrem Programm gehörte erklärtermaßen der Aufbau der Schwerindustrie. Doch Werften erhielten dabei keine Priorität. Sowjet-russische Berater halfen. Sie bauten Mitte der 50er Jahre in Canton [Guangzhou] eine Werft auf, sie lieferten auch die Pläne für das 1958 in Talien [Dalian] vom Stapel gelaufene erste Hochseeschiff. Doch der »große Sprung« jenes Jahres erreichte nicht die weitgesteckten Ziele. Die ideologisch immer mehr als Gegner betrachteten Sowjet-Russen räumten im Juli jenes Jahres ihre Posten, die Projekte oft unfertig zurücklassend. Zwar zündete China 1964 seine erste Atombombe, doch gleichzeitig wurden (seit 1959) in den Flüssen selbst noch 20 Jahre dort liegende Wracks gehoben und wieder fahrbereit gemacht. Ihr Einsatz war ohnehin nur unter der Küste möglich, denn die mit den USA verbündete national-chinesische Regierung auf Taiwan hatte praktisch eine Blockade verhängt, in der beispielsweise auch der deutsche Frachter *Mai Rickmers* (4743 BRT) 1951 hängengeblieben ist.
Das damalige Staatsoberhaupt Liu Schao-tschi – 1968 als »Renegat, Verräter und Schuft« geächtet, aber 1980 rehabilitiert – formulierte damals einen Satz, der ihm

dann als »übelstes Lakaientum gegenüber dem Kapitalismus« vorgehalten wurde: »Es ist besser, ein Schiff zu kaufen als eins zu bauen und besser, eins zu chartern, als eins zu kaufen.« Liu wollte damit zu verstehen geben, daß Chinas Werften noch keine modernen Hochseeschiffe bauen konnten, und Charterschiffe – zumal britische – vor Aktionen der national-chinesischen Marine verhältnismäßig sicher waren.
Die zwischen 1966 und 1969 das Land aufrührende »große proletarische Kulturrevolution«, die erst 1976 mit dem Sturz der »Viererbande« endete, war begreiflicherweise nicht geeignet, die Seewirtschaft voranzubringen. Zwar ist der erste weibliche Kapitän ein Produkt jener Zeit und bis Mitte 1976 fuhren über 100 Frauen als Schiffsoffiziere zur See, doch die seiner Zeit schon vereinzelt in westlichen Häfen auftauchenden rot-chinesischen Frachter fielen mehr durch große Bildnisse des »großen Vorsitzenden und Steuermanns« Mao Tse-tung und meterlange Spruchbänder mit seinen »richtungweisenden Worten« auf. Die Besatzungen westlicher Schiffe hatten sich in jenen Jahren beim Anlaufen festlandchinesischer Häfen die apodiktischen Spruchweisheiten ebenfalls oft genug anzuhören.
Während einerseits das Regime in Peking [Beijing] immer breitere Anerkennung fand, versuchte im Lande selber im Schatten des alternden Mao die sogenannte »Viererbande« die Macht an sich zu bringen. Wenn Anfang 1974 die Belegschaft der Ch'iuh'sin-Werft in Shanghai als ein »Zentrum der Kritikbewegung an Lin Piao (geächteter Verteidigungsminister und »KP-Kronprinz«) und Kungfutse« (479 v. Chr. verstorbener Philosoph Konfuzius) gefeiert wurde, weil sie innerhalb weniger Wochen 120 Versammlungen mit 1200 Rednern abgehalten und 1450 Artikel über diese beiden und andere »Volksfeinde« verfaßt hatte, so liegen die Folgen für die Arbeit auf den Hellingen und in den Werkstätten auf der Hand.
Kaum war im Herbst 1976 nach dem Tode Maos die »Viererbande« zerschlagen und ihre Hochburg Shanghai entmachtet, war auch Schluß mit der jahrelangen »Sabotage in Schiffbau und Schiffahrt«. Der im April 1976 bald nach dem Tode Tschou En-lais gestürzte, jedoch 15 Monate später dann wieder als Vizepremier amtierende Teng Hsiao-ping (»Mir ist egal, ob die Katze schwarz oder weiß ist, Hauptsache sie fängt Mäuse«) wies zusammen mit dem Mao-Nachfolger Hua Kuo-feng dem Land den neuen Kurs, nämlich den der »vier Modernisierungen«, mit dem Ziel, China bis zum Jahre 2000 zu einem modernen Industriestaat zu entwickeln. Wahrscheinlich ist diese Zeitvorstellung zu kurz bemessen. Doch Teng sorgte im Sommer 1981 dafür, daß als Huas Nachfolger mit Hu Yaobang ein enger Vertrauter an die Spitze der Partei und damit des Landes kam.
Das angestrebte Ziel ist nur im Austausch mit der übrigen Welt zu erreichen. Neben einer entsprechenden Schiffbauindustrie gehört dazu eine leistungsfähige Handelsflotte. Unerläßliche Voraussetzungen für den Seehandel sind Verteilungsinfrastruktur wie ausgebildete Menschen. Die »Vermietung« ganzer Schiffsbesatzungen an westliche Reedereien, wie sie die Tientsiner »Seeleute-Dienstleistungs-Korporation« 1980 erfolgreich anbot, mag man getrost dazurechnen.

Aufbruch in das Jahr 2000

Mit welchen seewirtschaftlichen Kapazitäten tritt China nun in die beiden, selbst als entscheidend verordneten Jahrzehnte ein? Trotz der teilweise erstaunlichen Öffnung nach jahrzehntelanger Abwendung von der Welt fehlen amtliche Zahlen praktisch

ganz. So kann nur ein insgesamt zutreffendes Bild entstehen, doch keine alle Einzelheiten und Linien erfassende Röntgenaufnahme.
Nach jüngsten Veröffentlichungen umfaßte die chinesische Seeschiffahrt am 1. Juli 1979 eine Flotte von 437 Schiffen mit 9,4 Millionen Tonnen Tragfähigkeit (tdw), nämlich 268 Stückgutfrachter mit 3,7 Millionen tdw, 114 Massengutfrachter mit 3,9 Millionen tdw, 55 Tanker mit 1,8 Millionen tdw. Andere Quellen nannten für Anfang 1979 dagegen 680 Schiffe mit gut 10 Millionen tdw. Im einzelnen unvollständiger hieß es dann für Mitte 1980 pauschal 11,6 Millionen tdw (5,6 Millionen tdw Stückgutfrachter, 4,1 Millionen tdw Massengutfrachter, 1,9 Millionen tdw Tanker) oder aus noch anderer Quelle 1452 Schiffe mit 8,9 Millionen BRT. Verkehrsminister Peng Deqing nannte in der Pekinger »Volkszeitung« vom 20. Juli 1981 über 500 Schiffe mit über zehn Millionen tdw. Anscheinend bezog er sich dabei nur auf die COSCO. Die Differenzen dürften damit zu erklären sein, daß die Angaben teilweise weder Fahrgast- noch Nebentonnage und auch nicht die Küstenflotte einschließen. Rein quantitativ wird man Chinas Handelsflotte bei der bundesdeutschen einordnen können, die in der Weltliste an 12. Stelle steht.
Qualitativ ist festzuhalten, daß moderne Frachter und wirkliche Großschiffe nur ganz vereinzelt vorhanden sind. Das hat seinen Grund. Leistungsfähige konventionelle Trockenfrachter waren jahrelang billig auf dem Second-hand-Markt zu bekommen sowie problemloser zu besetzen und zu betreiben als die technisch und finanziell aufwendigen neuartigen Transportsysteme. Außerdem sind die Häfen für Großschiffe noch nicht aufnahmefähig und teilweise wegen ihrer Lage flußaufwärts auch nicht geeignet. Im Hinblick auf die unterentwickelte Binnenverkehrsstruktur können Container noch keine größere Rolle spielen.

Die Reedereien

Zur Bewältigung der Seetransportaufgaben ist das federführende Verkehrsministerium in Peking nicht allein auf die 1961 gegründete staatliche Seereederei China Ocean Shipping Company (COSCO) mit ihren drei Direktionen in Shanghai, Kanton und Tientsin angewiesen. Hinzu kommt noch für die »Küstenflotte«, die China Merchant Shipping Company (CMSC). Zu ihr gehört auch die Flußflotte. Diese Gliederung hat aber auch verwirrende Aspekte. Wenn Schiffe der Küstenflotte, die normalerweise keine lateinische Form ihres Namens tragen, Auslandsreisen unternehmen, dann führen sie in der Regel – also auch nicht immer – die Schornsteinmarke der COSCO.
Die durchaus nicht immer aufgemalte Schornsteinmarke der Küstenflotte unterscheidet sich von der der COSCO dadurch, daß die drei gelben stilisierten Wellen beiderseits des gelben Sterns auf dem breiten roten Band fehlen. Während der Schiffsname bei den COSCO-Schiffen an Bug und Heck stets in chinesischen Schriftzeichen und lateinischen Buchstaben sowie zusätzlich in lateinischer Schrift an der Brücke erscheint, wird das bei der Küstenflotte nicht so streng genommen. Die meisten ihrer Schiffe tragen ausschließlich chinesische Namenzeichen, sind also für Ausländer nur selten identifizierbar.
Wurde bisher bei COSCO-Schiffen die lateinische Umschrift für jedes Schriftzeichen einzeln darunter gesetzt, so tauchen neuerdings zunehmend zusammengezogene Transskriptionen auf, selbst bei dreisilbigen Namen wie beispielsweise *Yangfangkou*,

der zuvor *Yang Fang Kou* geschrieben worden wäre. Die Folgen für europäische Karteien liegen auf der Hand.
Neuerdings soll die Praxis der Überseefahrt offenbar weiter aufgelockert werden. »Um beim Ausbau der lokalen Hochseeschiffahrt zu helfen«, wurden 1980 zwei Gemeinschaftsunternehmen gebildet. Partner ist einerseits die COSCO und andererseits die Transportbehörde der Provinz Kiangsu beziehungsweise Tschekiang. Zunächst verspricht man sich davon einen rationelleren Küstentransport. »In der Zukunft« sollen die neuen Reedereien auch Routen nach Japan und südostasiatischen Häfen betreiben. Die Eröffnung einer Schiffsverbindung zwischen dem Industriezentrum Wuhan in der zentralchinesischen Provinz Hupeh und Hongkong am 26. April 1980 ist ebenfalls ein Schritt auf der Linie der Anknüpfung des chinesischen Verkehrsnetzes an die Weltrouten. Die Struktur der chinesischen Handelsschiffahrt folgt sowieso Regeln, die nicht die Europas sind. Neben COSCO und CMSC betreiben auch noch die Provinzen und die nächstniedrigen Verwaltungseinheiten bis hin zu größeren Volkskommunen Küstenschiffahrt. Auf dieser Ebene findet man auch heute noch die Dschunken.
Außer auf die genannten Reedereien kann sich Peking auf die meist in Hongkong und Macao residierenden, jedoch vom Mutterland kontrollierten Filialreedereien stützen wie außerdem auch auf Charterschiffe. Erstmals trat die Volksrepublik 1958 massiv am Chartermarkt auf und nahm gleich 130 Schiffe unter Vertrag. Das waren erheblich mehr als notwendig, wie sich schnell herausstellte. Getreideeinfuhren aus Australien, Kanada und Birma (Reis) von über 500 000 Tonnen führten 1961 zu einem weiteren Boom. Vier Jahre später fuhren sogar 400 Schiffe mit 1,4 Millionen tdw im Dienste der Volksrepublik unter fremder Flagge. Die eigene wehte über geringerer Tonnage.
Der dann anlaufende und Mitte der 70er Jahre rapide zunehmende Ausbau der Handelsflotte wird an dem unter eigener Flagge transportierenden Exportanteil deutlich. Das waren 1963 erst 12 Prozent, 1974 dann 33 Prozent und 1977 schon 70 Prozent. Für 1980 wurden »über 70 Prozent« angegeben. Wenn allerdings die für 1976 veröffentlichte Angabe zutrifft, daß 25 Prozent des seewärtigen Außenhandels unter eigener Flagge abgewickelt wurden, so würde dies bedeuten, daß die Importe zumeist auf Schiffen fremder Flaggen eintrafen. In diesem Zusammenhang wurde für 1978 allein der Umfang der Massenguteinfuhren mit 20 bis 25 Millionen Tonnen angegeben. Zitiert sei noch die Tonnen-/Kilometerleistung der Seeschiffahrt. Sie lag 1949 bei 6,3 Millionen t/km, erreichte 1952 dann 14,6 Millionen t/km und stieg 1978 auf 377,9 Millionen t/km und damit das 600fache. Für 1979 hieß es, die Hochseeflotte habe etwa 40 Millionen Tonnen befördert, aber damit nur 70 Prozent der China abkommensmäßig zustehenden Menge. Für 1980 nannte das Verkehrsministerium ebenfalls etwa 40 Mio. t, qualifizierte sie aber als »über 70 Prozent« des seewärtigen Außenhandels.

Filialen in Hongkong und Macao

Die Filialreedereien in Hongkong und Macao und in den jüngsten Jahren auch in Panama spielen auf dem Schachbrett der Pekinger Seefahrtpolitik eine Mehrfachrolle. Lange Jahre konnten nur diese Schiffe oft mit der britischen Flagge am Heck jene

Häfen anlaufen, in denen Pekings [Beijings] rote Farben nicht willkommen waren oder aber nicht erscheinen sollten. Neuerdings dienen diese Unternehmen häufig auch als Durchgangsstation für Ankäufe.
Bis 1976 haben sich Hongkong- und Macao-Reedereien gerne der billigen Flagge Somalias bedient. Wegen der – inzwischen gründlich revidierten – Hinwendung dieses ostafrikanischen Staates zu Moskau wurde diese Verbindung jedoch aufgegeben. Innerhalb von zwei Jahren wechselten etwa 80 Schiffe aus diesem Anlaß die Flagge und meist auch den Namen. Für 1976 wurden den Filialreedereien insgesamt rund 120 Schiffe zugeschrieben.
Nach dem Stande von 1979 managte die Ocean Trading Company in Hongkong sechs Reedereien unter panamaischer und zwei unter britischer Flagge, während die Yick-Fung-Gruppe in Hongkong vier Panama-Reedereien kontrollierte. Zur Zentrale der von China geführten Schiffahrtsunternehmen soll die China Merchants Steam Navigation Co., Ltd., in Hongkong ausgebaut werden, die einschließlich ihrer sechs Tochtergesellschaften fast 7000 Personen beschäftigt.
Die Gründungsurkunde für ein »joint venture«, das in der Schiffahrtswelt noch von sich reden machen dürfte, wurde am 21. März 1980 in Peking [Beijing] mit dem in Hongkong ansässigen größten Privatreeder der Welt, Yue-kong Pao, unterzeichnet. Er sicherte sich an der International United Shipping and Investment Co., Ltd., vermittels seiner beiden Firmen World Wide Shipping Group und World Finance International Ltd. 55 Prozent der Anteile, während der chinesische Staat in Gestalt der China Corporation of Shipbuilding Industry und der China National Ship Chartering Corporation die restlichen 45 Prozent übernahm.

Gemeinschaftsunternehmen

Neben den eigenen und den Tochterreedereien betreibt China auch noch einige Ko-Reedereien, mit Polen vor allem, mit Tansania und bis zum abrupten Ende mit Albanien. Die Verbindung mit Polen hat die weitaus längste Tradition. Genau ein Jahr nach Ausrufung der chinesischen Volksrepublik lief am 1. Oktober 1950 die *Warta* als erster polnischer Frachter einen chinesischen Hafen an, nur wenige Wochen vor dem Eingreifen Chinas in den Korea-Krieg am 26. November. Die unter dem Dach der im Juni 1951 gegründeten Chinese-Polish Shipbrokers Ltd., Gdynia/Shanghai, fahrenden polnischen Schiffe dienten nicht zuletzt dem Material- und auch Flugzeugtreibstofftransport für die Front am 38. Breitengrad. Die Chipolbrok-Schiffe fuhren 1951 schon 390 000 Tonnen in das Reich der Mitte und 1953 sogar 770 000 Tonnen. In jenem Jahr, als der polnische Tanker *Praca* (8207 BRT) von der national-chinesischen Marine aufgebracht wurde, waren 14 polnische Schiffe in diesem Dienst beschäftigt. Ihre Besatzungen bestanden zu 20 bis 30 Prozent aus Chinesen. Obwohl im Jahre darauf der Frachter *Prezydent Gottwald* ex *Warta* (5058 BRT) von den National-Chinesen gekapert worden war, hatten die Polen schließlich 15 Einheiten ihrer damals noch bescheidenen Handelsflotte für diesen Dienst abgeordnet. Dieser Umfang blieb durch die Jahre ziemlich unverändert, wenn auch die eingesetzten Schiffe größer und moderner wurden. Seit dem 1. Januar 1977 heißt die Chipolbrok »Chinsko-Polskie Towarzystwo Okretowe S. A.« und hat seitdem auch eine eigene Schornsteinmarke: Ein gelbes »C« neben einem weißen »P« in einem roten Band.

Aus Deutschland und Polen erhielt die Reederei Neubauten und erwartet eine Viererserie von 13 700-tdw-Frachtern von einer Shanghaier Werft. Anders als in den ersten 25 Jahren fährt nun ein Teil der CPTO-Flotte unter chinesischer Flagge.
Das Unternehmen wurde am 15. Juni 1951 gegründet und verfügte 30 Jahre später über 20 Schiffe mit 260 000 tdw. In Gdynia besteht eine ständige Vertretung mit einer Reihe chinesischer Mitarbeiter.
Im Unterschied dazu lieferte China für die anderen binationalen Reedereien allein die Schiffe. Bei der Albanisch-Chinesischen Seeschiffahrts AG (gegründet 26. Dezember 1961, annulliert 27. September 1978) eins, bei der Chinese/Tanzanian Joint Shipping Co. (gegründet 1972) drei.
Die Ceylon Shipping Corporation erhielt 1972 einen Frachter als »Freundschaftshilfe«. Doch ist hier eine Beteiligung Pekings an der Reederei nicht bekannt geworden.

Nach Europa und Amerika

Erst seit der Aufnahme der Volksrepublik China anstelle der territorial auf Taiwan beschränkten Republik China in die Organisation der Vereinten Nationen im Jahre 1971 und der Herstellung diplomatischer Beziehungen mit den USA Anfang 1979 kann die COSCO wirklich weltweit unter eigener Flagge operieren und daher ist das Einlaufen des ersten rot-chinesischen Schiffs am 18. Juli 1979 in einen US-Hafen, nämlich des Bulkcarriers *Lieu Lin Hai* (22 489 BRT) in Seattle, festhaltenswert. Dieses Datum ist für die chinesische Schiffahrt nicht weniger wichtig als der 30. September 1974, jener Tag, an dem die *Fengying* (10 273 BRT) nach einer 150tägigen Reise gen Europa bis hin ins Mittelmeer nach Shanghai zurückkehrte. Das Schiff, auch als *Fengtching* bezeichnet, war das erste, das buchstäblich bis zur letzten Nylontrosse aus chinesischen Materialien hergestellt war und eine Reise nach Europa unternahm – ein Kontrapunkt zur *Guang Ming* (10 435 BRT), jenem 1965 von der niederländischen Werft »De Schelde« gelieferten ersten westeuropäischen Neubau für das neue China.
Doch bereits in der ersten Aufbauphase liefen europäische Neubauten unter der neuen Flagge. Polen lieferte 1955–57 insgesamt 25 Frachter der ersten Nachkriegsgeneration und zwar sieben Dampfer Typ *»B 31«* (5000 tdw), sechs Dampfer *»B 32«* (3200 tdw) und zwölf Küstenmotorschiffe *»B 53«* (820 tdw). Bis in die jüngste Zeit folgten dann noch mindestens 16 moderne konventionelle Frachter.

Ausbau durch Ankauf

Der Ausbau der Flotte, die sich zwischen 1971 und 1978 verfünffachte, war nur durch massive Käufe auf dem Second-hand-Markt möglich, der im Verlauf der 70er Jahre einen zunehmenden Preisverfall im Gefolge von Ölpreis-Explosion und Umstellung auf Containerschiffe zeigte. Genaue und erschöpfende Angaben fehlen auch hier

noch, zumal die Daten für Kauf und Übernahme oft nicht unterschieden werden. Glaubhaft ist jedoch, daß China allein zwischen 1976 und 1978 rund 230 Schiffe für etwa eine Milliarde Dollar (etwa zwei Milliarden Mark) angekauft hat, darunter beispielsweise für gut 60 Millionen Mark die zehn 1599 BRT großen Frachter der dänischen Lindinger-Reederei, sämtlich in Deutschland gebaut. Die chinesische Wertschätzung für Schiffe aus Deutschland ist offenkundig. Etwa 100 der Ankäufe entstanden zwischen Emden und Lübeck, und 16 Neubauten kamen aus Rostock-Warnemünde hinzu. Ebenso richtig ist aber auch, daß von den erfaßten 14 Großschiffen (über 40 000 BRT) allein elf von norwegischen Eignern übernommen wurden.
Die genaue zeitliche Zuordnung und die vollständige Erfassung aller Ankäufe ist wegen der lückenhaften Quellenlage zur Zeit noch nicht möglich. Dennoch geben die folgenden unvollständigen Zahlen einigen Aufschluß wie den, daß nach Einsetzen der Rezession in der Weltwirtschaft als Folge des Ölschocks von 1973 die Ankäufe drastisch zunahmen, nämlich von bis dahin jährlich 15,5 Einheiten auf 45,1 Einheiten in den Jahren danach.

Jahr	Stückgutfrachter	Bulkcarrier	Fahrgast-/Fährschiffe	Tanker	Summe
1970	8	–	–	6	14
1971	11	–	–	2	13
1972	18	–	–	1	19
1973	9	3	1	3	16
1974	14	19	1	9	43
1975	16	4	1	13	34
1976	34	8	–	7	49
1977	54	12	1	1	68
1978	47	17	1	2	67
1979	20	9	2	1	32
1980	14	6	3	–	23
insgesamt	245	78	10	45	378

Unter den Ankäufen der 60er Jahre seien die 1965–67 übernommenen sieben tschechoslowakischen Schiffe erwähnt, denen schon 1960 das Passagierschiff *Slapy* ex *Highland Princess* vorausgegangen war, das von den neuen Eignern in *Guanghua* (14 216 BRT) umbenannt wurde.
Neben den Ankäufen, die auch 1981 fortgesetzt wurden, waren umfangreiche Neubauaufträge bei ausländischen Werften zu verzeichnen. Die dünnen Orderbücher mögen für günstige Verträge gesorgt haben. Im Zeitraum 1979/80 wurden 36 Bestellungen mit 638 000 tdw bekannt, davon allein elf RoRo-Schiffe, nämlich

3	RoRo-Schiffe	je 13 000 tdw in Japan
3	RoRo-Schiffe	je 13 300 tdw in Japan
5	RoRo-Schiffe	je 6 800 tdw in Japan
2	Frachter	je 15 000 tdw in Großbritannien
4	Bulkcarrier	je 64 000 tdw in Dänemark
4	Bulkcarrier	je 36 000 tdw in Spanien
15	Frachter	je 5 000 tdw in Jugoslawien

Deutsche Werften erhielten dann 1981 Aufträge zur Lieferung von sechs mittelgroßen Containerschiffen 1982/83. Die Seebeck-Werft der AG »Weser« in Bremerhaven soll drei 26 000-tdw-Einheiten für jeweils 1240 Container bauen, die Harmstorf-Gruppe drei 21 000-tdw-Einheiten für 1150 Container; beide Klassen laufen 18 kn. Insgesamt befanden sich nach britischen Angaben Anfang 1981 für die COSCO 80 Schiffe mit 2,3 Mio. tdw im Auftrag. Davon sollten 17 (0,4 Mio. tdw) auf inländischen und 63 (1,9 Mio. tdw) auf ausländischen Werften entstehen. Zu letzteren zählen auch 3500 BRT-Frachter aus Pakistan, 3900 BRT-Tanker aus Malta und 9400 BRT-Frachter aus Spanien.

Werften auf langem Marsch

Während auf Taiwan die Voraussetzungen zum Bau selbst 500 000 tdw großer Schiffe geschaffen wurden, war die Werftindustrie auf dem Festland bisher weder in der Lage, den Bedarf der eigenen Handelsflotte auch nur annähernd zu decken, noch ein devisenbringendes Exportgeschäft aufzubauen. Auf dem Reißbrett gibt es mit japanischer Hilfe (Hitachi) entstandene Entwürfe eines 80 000-tdw-Tankers und eines 100 000-tdw-Massengutfrachters. Die Talien [Dalian]-Werft bereitet auch einen Helgen für den Bau derartiger Schiffe vor. Doch im bisher größten Schiffbauzentrum, in Shanghai, liegt das anvisierte Ziel bei 60 000 tdw und in Kanton [Guangzhou] bei 30 000 tdw. Die Flüsse, die beide Städte durchziehen, tragen einstweilen keine größeren Rümpfe. Aber das wäre durchaus schon ein Fortschritt. Denn 1976 waren nur vier der damals sieben Shanghaier Neubauwerften für den Bau von 10 000-Tonnen-Schiffen geeignet.

Wie die übrige Industrie so sind auch die Werften in der Hand des Staates. Bemerkenswerterweise üben aber zwei Ministerien die Aufsicht aus, was Folgen bis hin zur Lizenznahme für europäische und japanische Maschinen hat. Der Hauptteil des Industriezweigs Schiffbau untersteht mit der China Corporation of Shipbuilding Industry (CCSI) dem 6. Maschinenbauministerium unter Minister Chai Shufan. Seinem Ressort werden 70 Betriebe mit 200 000 Beschäftigten zugerechnet. Von den 80 Helgen sind zehn zum Bau auch über 10 000 tdw großer Schiffe geeignet. Das Verkehrsministerium kontrolliert demgegenüber nur 35 Betriebe mit 70 000 Beschäftigten, darunter den auf einen 1900 gegründeten Reparaturbetrieb zurückgehenden Shanghai Shipyard mit 12 000 Beschäftigten in drei Betriebsstätten. Der Bau einer neuen Reparaturwerft bei Chen Si mehr meerwärts ist vorgesehen.

Hat der Shanghai Shipyard einen jährlichen Stahldurchsatz von 35 000 bis 40 000 Tonnen aufzuweisen, so kommen die benachbarte Kiangnan-Werft (13 000 Beschäftigte) mit 50 000 Tonnen und die Werft von Talien [Dalian] (16 000 Beschäftigte) mit bis zu 70 000 Tonnen auf deutlich höhere Werte. Beide Werften gehören zum Bereich des 6. Maschinenbauministeriums und dürften die größten im Lande sein. Im Unterschied zu Europa, Amerika und Japan weisen die chinesischen Werften unter den Beschäftigten einen hohen Anteil Frauen auf. Für Shanghai beispielsweise wird er mit fast 50 Prozent angegeben. Man sieht dort in den Vormontagehallen Frauen auch bei Schweißarbeiten. Sie können allerdings auch zur Vizedirektorin einer Großwerft aufsteigen.

Das zweite Schiffbauzentrum neben der größten Stadt der Welt ist Talien [Dalian] auf der Halbinsel Liautung [Liaodong]. Hier sind die Wasserverhältnisse günstiger als in

den Flußstädten. In Talien [Dalian] lief am 27. November 1958 mit der *Dong Feng* auch das erste »10 000-Tonnen-Schiff« vom Stapel. Seine 75 Tonnen schwere Kurbelwelle funktionierte erst beim siebten Versuch. Solche Schwierigkeiten sind unterdessen überwunden und die 1898 als Reparaturwerft gegründete Hung'chi-Werft baute bis 1976 insgesamt 26 Einheiten von jeweils 10 000 Tonnen und mehr, darunter auch den am 23. August 1976 von einer gleichzeitig mit dem Bau des Schiffrumpfs entstandenen Helling abgelaufenen 50 000-Tonnen-Tankers *Xi Hu*, wobei – wie es damals hieß – die Arbeiter »angefeuert (waren) von der Entschlossenheit in dem Kampf, Teng Hsiao-Pings konterrevolutionäre revisionistische Linie zu kritisieren«. Rechnet man die zwischen 1960 und 1976 in Shanghai gebauten 47 Schiffe der nicht genauer definierten 10 000-Tonnen-Klasse hinzu, so ergibt sich ein Gesamtwert von 73 Neubauten für den Überseeverkehr, eine nicht sehr beeindruckende Zahl. Auch wenn man von den inzwischen überholten politischen Behinderungen absieht, so bedürfen Organisation und Rationalisierungsgrad noch erheblicher Modernisierung. Das erfordert massive eigene Anstrengungen und auch ausländische Hilfe. Erstere bestehen nicht nur in der Vergrößerung von Helgen oder in der Anlage von Trockendocks, sondern auch in Maßnahmen wie der Freistellung von 1000 Shanghaier Werftarbeitern zur technischen Weiterbildung oder der bald darauf im November 1980 ausgesprochenen Einladung an die Vereinigung der Schiffbauingenieure von Taiwan zum Erfahrungsaustausch.

Leichter und schneller dürfte sich wohl Nutzen aus der Zusammenarbeit mit dem Ausland ziehen lassen. Engere Kontakte, deren praktische Wirksamkeit oft noch nicht erkennbar ist, bestehen jedenfalls mit Japan wie Westeuropa:

Schiffbau: Hitachi, Mitsubishi, Appledore, Burmeister og Wain.
Motoren: MAN, Sulzer, SEMT-Pielstick, Burmeister og Wain.
Maschinenbau: Ishikawajima-Harima.
Offshore-Gerät: Aker.
Getriebe: Mannesmann.
Container: Contrans/Graaff.

Von englischer Seite wurden beispielsweise die Bauzeichnungen für den erfolgreichen Standardfrachter *»SD-14«* (15 000 tdw) sowie den Massengutfrachter *»B-26«* (26 000 tdw) angeboten. Beides sind unkomplizierte Typen und daher geeignet, die chinesischen Werften rasch mit modernen Produktionsabläufen vertraut zu machen. Von den rund 50 zentral geleiteten Werften auf dem chinesischen Festland sind kaum mehr als 15 zum Bau von Hochseeschiffen geeignet. Die übrigen fertigen Küsten- und Binnenschiffe. Nach offiziellen Angaben vom April 1980 gab es insgesamt »mehr als 200 Werften« sowie 100 Fabriken für Schiffsausrüstung. Shanghai ist mit rund 20 offenkundig durchweg größeren Betrieben und über 60 000 Beschäftigten nicht nur das Schiffbauproduktionszentrum, sondern die Stadt beherbergt mit der Hochschule für Schiff- und Schiffsmaschinenbau sowie dem zentralen Konstruktionsbüro auch die maßgeblichen wissenschaftlich-technischen Einrichtungen der Branche.

Obwohl China seinen Schiffsbedarf nicht aus eigener Kraft decken kann, werden schon die ersten Exportaufträge abgewickelt. Von kleineren Einheiten abgesehen wie einem 800-BRT-Tanker für eine Reederei in Singapore im März 1979 dürfte die am 15. April 1980 bei der Zhonghua-Werft in Shanghai für eine Panama-Reederei von Stapel gelaufene Frachtschiff *Sea Architect* (12 900 BRT) das erste größere Exportschiff der Volksrepublik China gewesen sein. Die Baupreise liegen bei Dollarbarzahlung angeblich unter denen Japans und Süd-Koreas. Angesichts des durchschnittlichen Monatseinkommens eines chinesischen Werftarbeiters von deutlich unter 100

Mark erscheint das glaubhaft. Auch deutsche Reeder zogen daraus Profit. Ende 1980 erteilten sie Aufträge für vier 12300 tdw-Containerschiffe (je 700 Behälter). Im folgenden Jahr wurden bei der Zhoughua-Werft in Shanghai zehn je 106 m lange Transporter für jeweils 310 Container bestellt.
Der Hongkong-Großreeder Pao hat für seine World Wide Shipping Group im Frühjahr 1980 sechs Massengutfrachter zum Preise von 100 Millionen Dollar in seinem Heimatland (in Talien [Dalian]) bestellt und zwar je zwei Einheiten zu 62700 tdw, 36200 tdw und 27000 tdw. Der Auftragswert von zwei 36000-tdw- und zwei 27000-tdw-Schiffen, die Pao im September 1980 in Shanghai bestellte, wurde nicht bekannt. Doch Pao ist nicht der einzige Devisenkunde geblieben. Andere Hongkong-Reeder bestellten vier 27000-tdw-Bulkcarrier und norwegische Eigner verhandelten gleichzeitig wegen 60000 tdw tragender Massengutschiffe und 29900 tdw großer Produktentanker.
Die Gesamtexportleistung dürfte sich 1980 auf etwa 100000 BRT belaufen haben. Britischen Angaben zufolge lagen im Mai 1981 rund 1,1 Mio. tdw bei chinesischen Werften auf Kiel oder in der Ausrüstung. Davon waren 0,7 Mio. tdw (64 Prozent) für den Export bestimmt.

In den Häfen noch viel zu tun

Der Zustand der Häfen, der wichtigsten Außenhandelsumschlagplätze, ist den rasch gestiegenen Anforderungen nur in unterschiedlichem Maße gewachsen und kann nicht ohne die Probleme des Binnentransportwesens gesehen werden; dabei spielt verglichen mit Eisenbahn und Binnenschiffahrt der Lastkraftwagenverkehr praktisch keine Rolle.
Die für Shanghai, den größten Hafen, der 1978 über 50 Tiefwasserliegeplätze verfügte und 1990 deren 100 haben soll, veröffentlichten Zahlen klingen imponierend. Bereits 1972 wurde mit 40 Millionen Tonnen das Jahresergebnis Hamburgs erreicht. Für 1978 sah der Plan 72 Millionen Tonnen vor, für 1979 dann 100 Millionen Tonnen und für 1985 sogar 150 Millionen Tonnen. Tatsächlich wurden aber 1978 nur 60 und 1979 nur 80 Millionen Tonnen Kapazität erreicht. Die Verdopplung binnen sechs Jahren erscheint unwahrscheinlich. Wenn man die für den Mai 1981 veröffentlichte Zahl von 6,2 Mio. t hochrechnet, dann wären für das ganze Jahr 75 Mio. t zu erwarten. Deutschlands größter Hafen erreichte 1981 rund 61 Mio. Tonnen, davon 41 Prozent (25 Mio. Tonnen) in Containern.
Verkehrsminister Peng Deqing nannte für 1980 einen Umschlag aller Seehäfen von »über 200 Millionen Tonnen«. Damit war offenbar allein der internationale Verkehr gemeint. Denn amtliche Zahlen für das erste Halbjahr 1981 geben 106,7 Mio. t und zusätzlich 66 Mio. t im Küsten- und Binnenverkehr an. Die chinesischen Seehäfen insgesamt dürften also im Jahr etwa 350 Mio. t umschlagen.
Die Zahl der Liegeplätze für Schiffe über 10000 tdw betrug Mitte 1981 genau 144 gegenüber 133 zu Jahresbeginn. Für den Hafenausbau werden neuerdings sogar Kredite der Weltbank eingesetzt.
Daß der Ausbau energisch angepackt wird, zeigt auch das Beispiel Tientsin. Hier waren 1975 über 20000 Menschen für die Herstellung von zwölf neuen Liegeplätzen aufgeboten. Für den Ölexport ist insbesondere Dalian erweitert worden. Über den laufenden Ausbau der Seehäfen hat Peking im April 1980 offiziöse Angaben ge-

macht. Danach befanden sich 58 Liegeplätze für mindestens 10 000-tdw-Schiffe in zehn Häfen im Bau, davon sechs Containerschiffliegeplätze. Von den übrigen 52 war zumindest einer – in Beilun – für 100 000 tdw große Bulkcarrier geeignet.
Der südchinesische Hafen Huangpu in Canton [Guangzhou] hat nach Fertigstellung von fünf Liegeplätzen eine jährliche Umschlagkapazität von über zehn Millionen Tonnen erreicht. Die bis 1986 laufenden Schwerpunktmodernisierungen konzentrieren sich außerdem auf Shanghai, Lianyungang, Tientsin, Tsingtao [Qingdao] und den Ölhafen Qinhuangdao etwa 100 Kilometer vor Peking [Beijing] sowie weitere vier.

Container kommen auch nach China

Ihren ersten Containerdienst richtete die COSCO 1978 nach Australien ein. Ende 1981 waren es zehn Routen.
Der erste Containerterminal auf dem Festland entstand 1977 in Hsingkiang für 18 000-tdw-Schiffe. Der zweite folgte in Shanghai. Mitte 1980 konnten außerdem Tientsin, Tsingtao [Qingdao], Talien [Dalian] und Huangpu Behälter abfertigen. Doch dürfte auch weiterhin ein beträchtlicher Teil des Containerverkehrs über Hongkong laufen. Denn das gegenwärtige Hafenbauprogramm sah 1980 nur sechs neue Liegeplätze vor (drei in Tientsin [Tianjin], zwei in Canton [Guangzhou], einer in Shanghai). Der neue Terminal in Shanghai soll eine Fläche von 340 000 Quadratmeter einnehmen, jährlich 200 000 Behälter (also täglich 548) umschlagen und eigene Straßen- und Eisenbahnanschlüsse bekommen. Der Containerumschlag in allen fünf Containerhäfen lag 1981 bei 100 000 Stück mit einem chinesischen Transportanteil von 45 Prozent.
Shanghai dürfte auch Standort der ersten Containerfabrik sein. Von einem deutschen Unternehmen errichtet, sollten nach Produktionsbeginn 1981 innerhalb der fünfjährigen Vertragszeit mit dem Shanghai Shipyard 30 000 Container hergestellt werden.
Die COSCO hat sich dem weltweiten Trend ebenfalls nicht entzogen und 1980 vier neue Containerrouten eröffnet, die sämtlich über Hongkong laufen: nach den Philippinen, nach Australien, nach Pakistan/Persischer Golf und nach Europa (von Huangpu) aus. Freilich fehlt es der Reederei noch von wenigen Ausnahmen abgesehen an den geeigneten Spezialschiffen.

Künftig nicht nur große Schweber und Atomschiffe

Ob die »vier Modernisierungen« China bis zum Jahr 2000 auf die gewünschte Stufe bringen – dann könnte man mit Recht von einem »großen Sprung« sprechen – kann noch niemand zuverlässig sagen. Immerhin dürfte der Kurs des Landes erheblich geradliniger verlaufen als in den vergangenen 20 Jahren und stärker an westlicher Technologie orientiert sein.
Das würde auch die durchgreifende Erneuerung der Tonnage bedeuten durch Indienstnahme von Container-, RoRo-Schiffen, Barge-Carriers und ähnlichen Typen. Gerade Leichterschiffe könnten angesichts der 170 000 Kilometer langen Binnenwasserstraßen – der Jangtse allein mißt 5800 Kilometer mit 24 Häfen und 150 Anlege-

plätzen – sinnvoll eingesetzt werden. Während das Fischereiwesen noch in überkommener Weise funktioniert, ist mit dem Offshore-Bereich ein ganz moderner Zweig der Seewirtschaft schon recht gut entwickelt. Tender kamen aus Dänemark und Japan. Von dort stammen auch Hubinseln. Mit norwegischer Hilfe hat der Bau von Erdölbohrplattformen neuerdings auch im eigenen Land begonnen. Ein Bohrschiff ist offenbar bereits in Shanghai entstanden.
Ob und wann die Chinesen große Schweber (Hovercrafts) in größerem Maße auf den Strömen und unter der Küste einsetzen, wie Meldungen Ende 1979 meinten, ist noch nicht klar. Einstweilen wird man nur von Erprobungen sprechen können. Daß kernkraftgetriebene Handelsschiffe eines Tages ebenfalls eine Selbstverständlichkeit auf den Weltmeeren sein werden, unterliegt ebensowenig einem vernünftigen Zweifel wie die Annahme, daß dann auch chinesische Schiffe dabei sein werden. Bereits 1966 hieß es, daß zwei Jahre zuvor – also als in Deutschland die *Otto Hahn* von Stapel lief – die *Zan Than* (20 000 BRT/180 Megawatt) in Tientsin auf Kiel gelegt worden sei, gefolgt fünf Jahre später von der *Bac Puhn* (210 Megawatt). Meldungen über die Fertigstellung dieser beiden Schiffe fehlen bisher allerdings in beiden Fällen.
Zu technisch aufwendigen Schiffen gehören entsprechend ausgebildete Besatzungen. Und daran fehlt es zumindest zur Zeit noch. Das wird auch in China selbst deutlich gesehen. Einer Pekinger Veröffentlichung vom November 1980 zufolge haben die immerhin 30 000 Mann zählenden Besatzungen der gegenwärtigen Handelsflotte »Gelegenheit, Schnellkurse zu besuchen, um ihr Arbeitsvermögen zu verbessern und ihr technisches Niveau zu erhöhen«. Daran wird die Forderung geknüpft, für die künftig zu erwartenden »Schiffe mit moderner Ausrüstung« »das Niveau der Schiffsbelegschaften und Verschiffungsmanager« zu erhöhen.

Kontakte zu Deutschland

Deutschlands Seehandel mit dem fernen Reich der Mitte begann im 18. Jahrhundert, als Chinoiserien in ganz Europa Mode waren. Am 15. Februar 1752 lief ein Schiff der Königlich-Preußischen Asiatischen Handelscompagnie nach China aus, 1791 kehrte das erste Schiff aus Kanton nach Hamburg zurück. Noch vor der ersten Einigung des europäischen Mittelreichs wurde 1847 in Canton ein Konsul für Preußen und Sachsen tätig. Die preußische Ostasien-Expedition, die im Oktober 1859 in Danzig ihren Anfang nahm, schloß dann am 2. September 1861 in Tientsin [Tianjin] den ersten Freundschafts- und Handelsvertrag zugleich übrigens auch für den damaligen Deutschen Zollverein. Der Inbesitznahme von Tsingtau [Qingdao] 1897 folgten zwei Weltkriege und die ideologische Spaltung der Welt wie die staatliche Deutschlands. Obwohl die west-deutsche Regierung in Bonn selbst in den Zeiten des kältesten »kalten Krieges« niemals die nationalchinesische Regierung auf Taiwan anerkannt hat, wurden diplomatische Beziehungen mit Peking erst 1972 hergestellt, 23 Jahre nach der Vereinbarung über den Botschafteraustausch zwischen Peking und dem zweiten deutschen Staat, der nur sechs Tage jünger ist als die ferne Volksrepublik.
Entsprechend schwierig entwickelte sich in den 50er Jahren der Seeverkehr zwischen beiden Seiten. Erst am 31. Oktober 1975 wurde ein Seeverkehrsabkommen zwischen Bonn und Peking unterzeichnet, das – in Artikel 18 mit einer Berlin-Klausel versehen – am 29. März 1977 in Kraft trat. Keinen Monat später schlossen am 20. April 1977 der Germanische Lloyd und das Chinesische Schiffsregister ein Abkommen über Zusam-

menarbeit, nachdem die deutsche Klassifikationsgesellschaft ihre langjährige Vereinbarung mit der Registerbehörde auf Taiwan am 28. Februar 1975 beendet hatte.
Diese Entwicklung fiel zusammen mit dem Anstieg des Seehandels. Wurden 1974 erst 861 400 Tonnen – immerhin 2360 Tonnen täglich – umgeschlagen, so waren es 1976 erstmals mehr als eine Million Tonnen. Der Löwenanteil wurde über Hamburg abgewickelt, so 1979 genau 791 042 Tonnen; in jenem Jahr zählte die Hansestadt an der Elbe 175 chinesische Schiffe in ihrem Hafen und damit 46 mehr als im Jahr zuvor. Da 1979 über Hamburg wertmäßig 62 Prozent des bundesdeutschen China-Handels liefen, wurde dort am 7. November 1980 in Anwesenheit der chinesischen Vizeverkehrsministerin Guo Jian ein spezieller China-Terminal offiziell in Betrieb genommen. Bei 827 Meter Kailänge können gleichzeitig bis zu fünf Schiffe festmachen. Die drei Lagerhallen bieten 26 400 Quadratmeter Fläche.
Außer den COSCO-Schiffen liegen hier auch die Frachter der Rickmers-Linie, Deutschlands traditionsreicher China-Reederei. Ihre Tee-Clipper besaßen schon 1865 einen guten Namen in der China-Fahrt, 1870 war die gesamte Flotte der Reederei in der Ostasienfahrt beschäftigt und 1895, gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, als der deutsch-chinesische Warenaustausch immerhin schon einen Wert von 80 Millionen Goldmark (1897) erreicht hatte, wollte sie einen Liniendienst einrichten. Er scheiterte schnell am Widerstand von Norddeutschem Lloyd und Hapag, die inzwischen fusioniert heute Mehrheitsaktionäre der Rickmers-Linie sind, deren 1900 auf der ersten Fahrt auf dem Jangtse gescheiterter Rad-Flußdampfer *Sui-Hsiang* (826 BRT) heute ebenso vergessen ist wie die Wiederaufnahme des Liniendienstes nach dem 1. Weltkrieg im Juni 1922 oder – weit davor – die Aufnahme des Shanghai bedienenden Reichspostdampferdienstes 1886 mit dem Lloyd-Liner *Oder* (3159 BRT) und seine Anknüpfung dann wieder 50 Jahre später.
Bei Kriegsausbruch 1939 lagen fünf deutsche Frachter in Shanghai. Die vier kleineren gehörten zwei dort ansässigen deutschen Reedereien, der fünfte war die *Ramses* (7983 BRT) der Hapag, später ein glückloser Blockadebrecher. Die zwei Frachter im zunächst neutralen Takao auf Taiwan und die sechs in Dairen befanden sich in damals japanischem Hoheitsgebiet.
Sechs Jahre nach Kriegsende schickte Rickmers 1951 die *Mai Rickmers* als sein erstes Schiff in das traditionsreiche Fahrtgebiet und am 13. Dezember 1957 lief das erste Frachtschiff der staatlichen ost-»Deutschen Seereederei« aus Rostock, die *Freundschaft,* mit Kurs auf die damals noch befreundete Volksrepublik aus. Inzwischen ist daraus ein Liniendienst geworden.

Reedereien für China

A In China

1. China Ocean Shipping Company (COSCO)
   zuständig für die Überseefahrt
   mit drei Direktionen in Shanghai, Canton [Guangzhou], Tientsin [Tianjin]
2. China Merchant Shipping Company (CMSCO)
   zuständig für die Küstenfahrt

Als Charterer treten auf
1. China National Chartering Corporation (ZHONGZU), Peking [Beijing]
2. China National Foreign Trade Transportation Corporation, Peking [Beijing]

B In Hongkong

1. China Merchants Steam Navigation Co., Ltd.
2. Hemisphere Shipping Co., Ltd.
3. Kiu Lee Shipping Co., Ltd.
4. Ocean Tramping Co., Ltd.
5. Peninsular Shipping Co., Ltd.
6. Southern Shipping & Enterprise Co., Ltd.
7. Tong Ling Shipping & Enterprises Co., Ltd.
8. Yick Fung Shipping & Enterprises Co., Ltd.

C In Macao

1. Luen Yick Shipping Co.
2. Nan Yang Shipping Co.

D In Panama

1. Fortune Seas Transport Corp. S. A.
2. Highseas Navigation Corp. S. A.
3. United Freighter Corp. S. A.

Entwicklung der chinesischen Handelstonnage

(Stand: Mitte des Jahres)

Jahr	Schiffe	BRT	Durchschnittsgröße	Zuwachs in BRT	Index
1939[1]	50	109 000	2 180 BRT	–	–
1957	283	568 000	2 007 BRT	–	100
1962	212	473 000	2 231 BRT	–	83
1969[2]	237	792 000	3 341 BRT	–	139
1970	248	868 000	3 500 BRT	76 000	153
1971	265	1 022 000	3 857 BRT	230 000	180
1972	286	1 161 000	4 059 BRT	139 000	204
1973	323	1 479 000	4 579 BRT	318 000	260
1974	360	1 871 000	5 197 BRT	392 000	329
1975	466	2 828 000	6 069 BRT	957 000	498
1976	551	3 589 000	6 514 BRT	761 000	632
1977	622	4 245 000	6 825 BRT	656 000	747
1978[3]	717	5 169 000	7 209 BRT	924 000	910
1979[4]	437	9,4 Mio. tdw	21 510 tdw	...	...
1980[5]	757	...	...	...	...
1982	...	12,0 Mio. tdw	...	...	...
1985	...	20,0 Mio. tdw	...	...	...
1990	...	30.0 Mio. tdw	...	...	...

1 nur Schiffe ab 1000 BRT.
2 Flottenstand ensprach 0,37 % der Welttonnage.
3 Flottenstand entsprach 1,27 % der Welttonnage.
4 nur Frachter, Bulkcarrier und Tanker der COSCO.
5 am 1. 1. 1980 bestand die seegehende Tonnage aus 519 Stückgutfrachtern, 5 RoRo-Schiffen, 2 Containerschiffen, 108 Massengutschiffen und 123 Tankern.

Die Kriegsschiffe der chinesischen Marine

Für die nachstehend abgehandelten Schiffsklassen gilt folgendes:

1. Soweit Schiffsnamen bekannt wurden, sind diese – und nur sie allein – in Kursivschrift gesetzt.
2. Die Kennzeichnung der einzelnen Klassen richtet sich entweder nach dem im Alphabet ersten Namen eines ihrer Schiffe oder nach der allgemein gehandhabten Klassen-Nomenklatur, die auch von NATO, SEATO und den USF übernommen worden ist. Grundsätzlich ist hier die bisherige Schreibweise angewandt worden, jedoch wurde die neuere – soweit sie bekannt ist – in eckigen Klammern [ ] dahinter gesetzt, um Irrtümer und Verwechslungen zu vermeiden. Die Klassenbezeichnungen sind der besseren Abgrenzung halber in Anführungszeichen gesetzt; in diesem Fall bleibt es ohne Bedeutung, ob sich diese nach dem Namen eines Schiffes dieser Klasse richtet, d. h. daß allein hier auf die sonst kursive Schreibweise von Schiffsnamen verzichtet wird.
3. Der zur Suchhilfe dienende Typdesignator entspricht dem in der USN geltenden System; nur gelegentlich ist davon abgewichen worden.
4. Unter »PT-Nr.« sind alle bisher bekanntgewordenen Zahlen-Kenngruppen von Schiffen und Fahrzeugen der chinesischen Marine vermerkt, soweit sie bekanntgeworden sind.
5. Wo nicht die Werftbezeichnung, sondern nur der Bauort bekannt ist, wurde nur dieser angegeben.
6. Unter Bauperiode ist die Bauzeit des einzelnen Schiffes oder der gesamten Klasse zu verstehen, beginnend mit der Kiellegung des ersten Schiffes und der Ablieferung des letzten. In der Mehrzahl beruhen diese Angaben auf Schätzungen.
7. Bei der Verdrängung sind stets Standardverdrängung (Typverdrängung) / Einsatzverdrängung angegeben. Bei U-Booten beziehen sich diese Angaben auf Verdrängung über Wasser /unter Wasser.
8. Bei der Länge bedeutet die Zahl vor dem Schrägstrich die Länge in der Konstruktionswasserlinie (KWL), die Zahl dahinter die Länge über alles.
9. Bei der Elektronik sind hinter den aufgeführten einzelnen Geräten die von der NATO und SEATO benutzten Codebezeichnungen (jeweils in Klammer dahinter) vermerkt.
10. Die Zahl der je Schiff mitgeführten Flugkörper dürfte durchweg identisch sein mit der Anzahl der vorhandenen Startbehälter.
11. Schiffsnamen und Schiffsklassenbezeichnungen stammen durchweg aus der Geographie – vertreten sind in erster Linie Städte, danach Regionen und vereinzelt Berge und Inseln; Flüsse fehlen hingegen völlig. Nur in ganz wenigen Fällen wurden – wie z. B. bei der »Hu Chwan«-Klasse (= Weißer Schwan) – Begriffe aus der Tierwelt gewählt.

Wo Angaben fehlen, ist ein Punkt gesetzt. Ein Strich bedeutet, daß nichts vorhanden ist.

Da seitens der Volksrepublik China keine Angaben über die Stärke ihrer Kriegsmarine und über die Eigenschaften ihrer Kriegsschiffe gemacht werden, fundieren die hier gebrachten Angaben auf offenen Quellen, z. T. aber auch auf der Bildauswertung. Mit Abweichungen nach oben und/oder unten muß daher gerechnet werden.
Bei rein sowjetischen Kriegsschifftypen beruhen die Angaben und Daten sowie die zeichnerische Darstellung durchweg auf den für diese geltenden Zahlengrößen.
Die Schiffsskizzen sind im Maßstab 1 : 1000 wiedergegeben, kleinere Fahrzeuge im Maßstab 1 : 500. Da zur Anfertigung von Deckspläne keine ausreichenden Unterlagen zur Verfügung standen, mußte auf solche verzichtet werden.

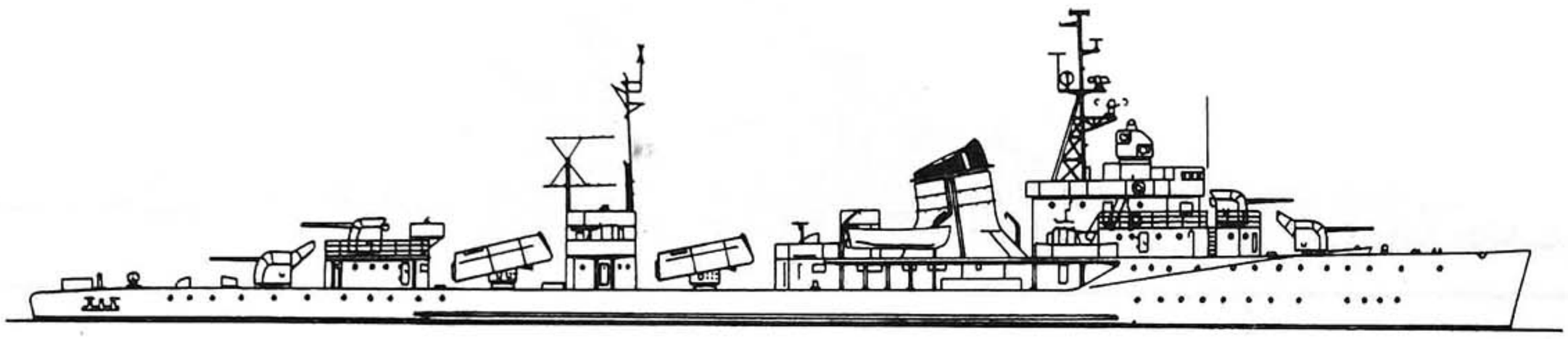
Zerstörer und Fregatten

Nur wenig mehr als 30 Zerstörer und Fregatten stehen als Hauptkampfschiffe für den Überwasser-Einsatz zur Verfügung, und diese verteilen sich auf drei Flotten. Ihre Zahl ist im Hinblick auf die Größe der in Betracht kommenden Operationsgebiete eindeutig zu niedrig. Die Mehrzahl dieser Einheiten ist zwar mit FK-Waffensystemen ausgerüstet, aber ihr U-Boot-Abwehrpotential reicht kaum aus, um den gegenwärtigen Anforderungen gerecht zu werden.
Altersmäßig sieht es bei den Zerstörern und Fregatten etwas günstiger aus: Die überwiegende Anzahl – umgerechnet etwa 59 % – stammt aus den 70er Jahren und dürfte noch eine Dienstzeit von wenigstens zwei Jahrzehnten haben. 28 % stammt aus den 60er Jahren und könnte noch bis etwa in die 90er Jahre hinein verwendungstauglich bleiben, und nur 13 % ist total veraltet.

FK-Zerstörer »Anshan«-[»Anzhan«-]Klasse DDG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
4	101	*Anshan [Anzhan]* ex *Razjaščij*	Nikolaev	1935–40
	102	*Chang Chun [Zhangzhun]* ex *Rešitelnyj*	Nikolaev	1936–41
	103	*Chi Lin [Jilin]* ex *Retivyj*	Nikolaev/Komsomolsk*	1936–41
	104	*Fu Chun [Fuzhun]* ex *Reskyj*	Nikolaev/Komsomolsk*	1935–42

* Vorbauwerft/Zusammenbauwerft



Verdrängung	ts	1855/2830	*Antrieb*
Länge	m	109,0/112,8	Zweiwellenbetrieb: 2 Tosi-Getriebeturbinen-Sätze mit 3 Dreitrommelkesseln, Leistung 35 320 kW (4800 PS) für 37 kn
Breite	m	10,2	
Tiefgang	m	4,0	
Brennstoff	t	540	
Fahrbereich	sm/kn	1670/19	
Besatzung		246 Mann	

Bewaffnung
4 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
4 130-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
8 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
Wasserbomben;
Minenzuladung möglich.

Elektronik
FK-Waffenleitradar (»Square Tie«);
Luftraumsuchradar (»Knife Rest-A«);
Navigationsradar (»Neptune«);
Artillerie-Leitradar (»Mina«);
IFF (»Ski Pole«);
Sonar (.).

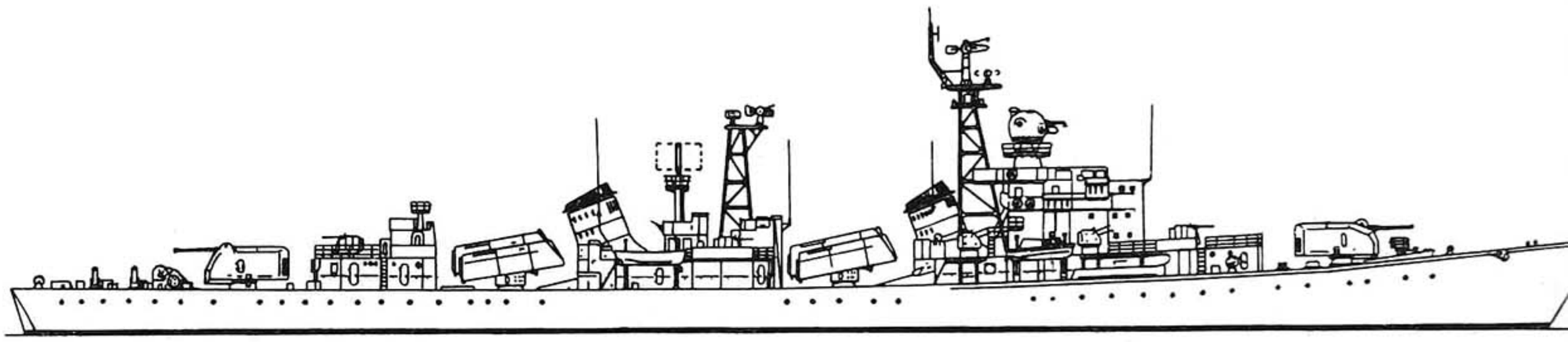
Entwicklung
Frühere sowjetische Typ 7-Zerstörer (»Gordyj«-Klasse); Entwurfsarbeiten bis auf 1932/33 zurückreichend und mit Assistenz des italienischen Schiffbaukonzerns OTO durchgeführt. Je zwei Schiffe Dezember 1954 und Juli 1955 übergeben, seither bei VRC-Marine im Dienst. Umrüstung 1971 beginnend und 1974 abgeschlossen, hierbei die beiden Dreier-TR-Gruppen gegen je eine FK-Zweierbehältergruppe ausgewechselt.

Besondere Merkmale:
Auf der Brücke zweibasiges optisches Artillerie-Waffenleitgerät. Am achteren Mast die »Cross Bird«-Antenne, alle übrigen Antennen am vorderen Mast.

Bewertung
Veraltet, Seegeschwindigkeit vermutlich weit unter 30 kn abgesunken. Bestenfalls noch Wert von Küstenverteidigern.

FK-Zerstörer »Luta«-[»Lüda«]Klasse DDG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
8	105 (ex 240)	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1968–71
	106	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1968–72
	107	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1968–72
	108	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1969–73
	131	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1970–74
	132	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1970–74
	161	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1971–75
	162	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1977–80
6 (?)	.	.	Hung'Chu, Luta]Lüda]	seit 1977 im Bau



Verdrängung	ts	3250/3900	*Antrieb*
Länge	m	127,5/131,0	Zweiwellenbetrieb: 2 Getriebeturbinen-Sätze
Breite	m	12,9	mit 4 Kesseln, Leistung 39 000 kW (60 000 PS)
Tiefgang	m	5,2	für ca. 38 kn
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	3200/18	
Besatzung		215 Mann	

Bewaffnung
6 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
4 130-mm-Geschütze L/58 in Doppeltürmen;
8 57-mm-Flak L/70 oder 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
8 25-mm-Flak L/25 in Doppellafetten;
2 Gruppen Ujagdraketenwerfer (»FQF 2500«);
4 Wasserbombenmörser;
Minen.

Elektronik
Luftraumsuchradar (»Cross Slot«);
See- und Luftraumsuchradar (»Slim Net«);
Navigation (»Neptune«);
FK-Waffenleitradar (»Square Tie«);
Artillerie-Waffenleitradar (»Post Lamp«, »Rice Lamp«, »Sun Visor«);
IFF (2 »Square Head«);
Sonar (.).

Entwicklung
Entwurf in Anlehnung an sowjetische »Kotlin«-Klasse, jedoch um ca. 3 m verlängerter Rumpf und statt der runden Heckform Spiegelheck. Entwurfsarbeiten bis auf 1965/66 zurückgehend.

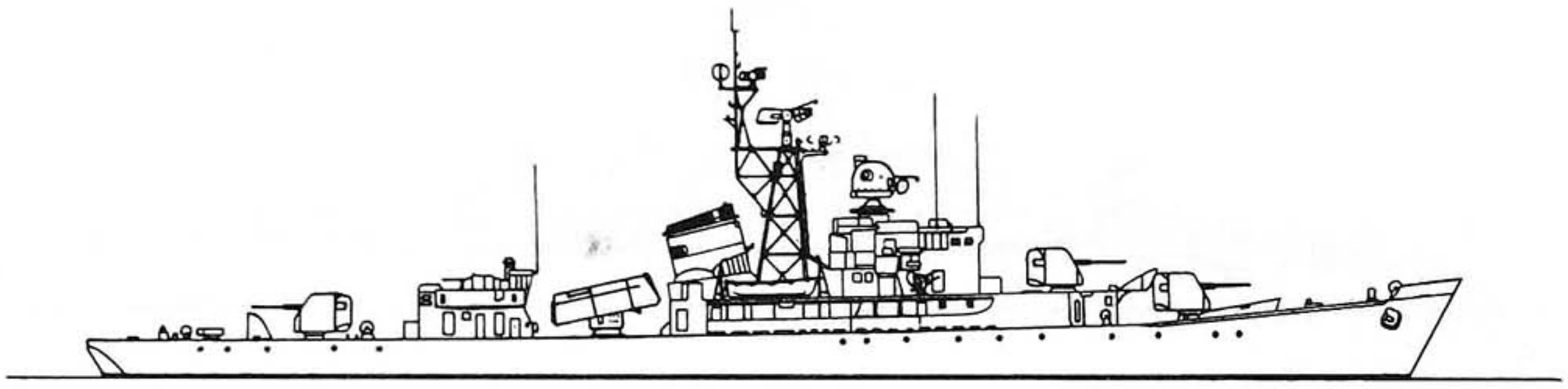
Besondere Merkmale
Flushdeck-Typ. Schornsteine weit auseinanderstehend, jeweils dahinter eine voll schwenkbare Dreier-FK-Startbehältergruppe. Vor dem hinteren Schornstein auf hoher Drehsäule das »Cross Slot«-Radar. »Square Tie« auf dem achteren Mast, alle übrigen Antennen auf dem vorderen Mast. Auf der Brücke »Wasp Head«-Leitstand mit »Sun Visor«-Radar. Unterschiedliche Fla-Bewaffnung: Teils auf den Positionen der 57-mm-Flak nur 37-mm-Zwillinge.

Bewertung
Größter bisher in der VRC gebauter Kampfschifftyp mit Technologie der 60er Jahre, etwa vergleichbar mit den sowjetischen FK-Zerstörern der »Krupny«-Klasse.

FK-Fregatten »Ch'eng Tu«-[Chengdu«-]Klasse FFG

Anzahl	PT-Nr.*	Name	Werft	Bauperiode
4	504	*Kuei Lin [Gulin]*	Kuang Chu, Canton [Guangzhou]	1955–59
	505	*Kuei Yang [Guiyang]*	Hutung, Shanghai	19..–58
	506	*K'un Ming [Kunming]*	Kuang Chu, Canton [Guangzhou]	19..–59
	507	*Ch'eng Tu [Chengdu]*	Hutung, Shanghai	1955–58

* Die PT-Nummern lauteten ursprünglich 204 bis 207 in der gleichen Reihenfolge.



Verdrängung	ts	1250/1650	*Antrieb*
Länge	m	88,0/91,5	Zweiwellenbetrieb: 2 Dampfturbinensätze
Breite	m	10,1	mit Rädergetriebe, 2 Wasserrohrkessel, Lei-
Tiefgang	m	3,4	stung 14716 kW (20000 PS) für 28 kn.
Brennstoff	t	230	
Fahrbereich	sm/kn	3500/12	
Besatzung		175 Mann	

Bewaffnung
2 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
3 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten;
2 Wasserbombenmörser;
Minenzuladung möglich.

Elektronik
Luft- und Seeraumüberwachungsradar (»Slim Net«);
Waffenleitradar (»Sun Visor« und »Ball End«);
FK-Waffenleitradar (»Square Tie«);
Navigationsradar (»Neptune«);
Sonar (.).

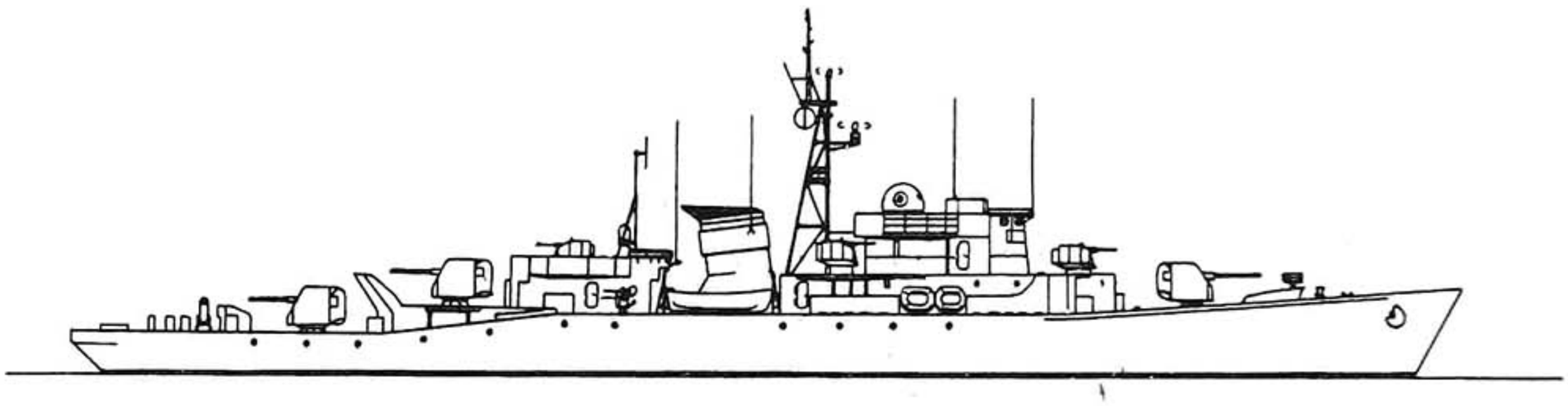
Entwicklung
Lizenzbau der sowjetischen »Riga«-Klasse. Die in Canton gebauten Schiffe 1957 vom Stapel, die in Shanghai gebauten am 20. September 1956 resp. 28. April 1956. Umrüstung von TR auf FK 1971 beginnend. 1978/79 Fla-Bewaffnung um 4 14,5-mm-FlaMG verstärkt.

Besondere Merkmale
Auf Brücke »Wasp Head«-Leitstand. Dreibeinmast mit großem Rundsuchradar und hoher Stenge. Schrägstehender Schornstein mit Kappe. Achtern inselförmiger Aufbau mit FK-Zweierbehältergruppe davor.

Bewertung
Im Vergleich zur Original-»Riga«-Klasse gesteigerte Kampfkraft gegenüber Seezielen, jedoch unzureichendes Luftabwehr-Potential, dessen Verstärkung nur wenig änderte. Diese seit gut 20 Jahren im Dienst stehenden Einheiten nähern sich der Schwelle der Überalterung!

Fregatten »Kiangnan«-[»Jiangnan«-]Klasse FF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
5	209	.	Kiang Nan, Shanghai	1956–67
	214	.	Kiang Nan, Shanghai	1956–67
	231	.	Kiang Nan, Shanghai	1966–68
	232	.	Kuang Chu, Canton [Guangzhou]	1966–68 1967–69
	233	.	Kuang Chu,Canton [Guangzhou]	



Verdrängung	ts	1350/1600	*Antrieb*
Länge	m	85,7/92,0	Zweiwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 17 660 kW (24 000 PS) für 28 kn.
Breite	m	10,0	
Tiefgang	m	3,9	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	2000/20	
Besatzung		175 Mann	

Bewaffnung
3 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
8 37-mm-Flak LL/63 in Doppellafetten;
4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten;
2 U-Jagdraketenwerfergruppen (»FQF 2500«);
4 Wasserbombenmörser;
2 Wasserbomben-Ablaufbühnen;
Minenzuladung möglich.

Elektronik
Seeraumüberwachungsradar (»Ball Gun«);
Navigationsradar (»Neptune«);
Waffenleitradar (»Wok Won«);
Sonar (.).

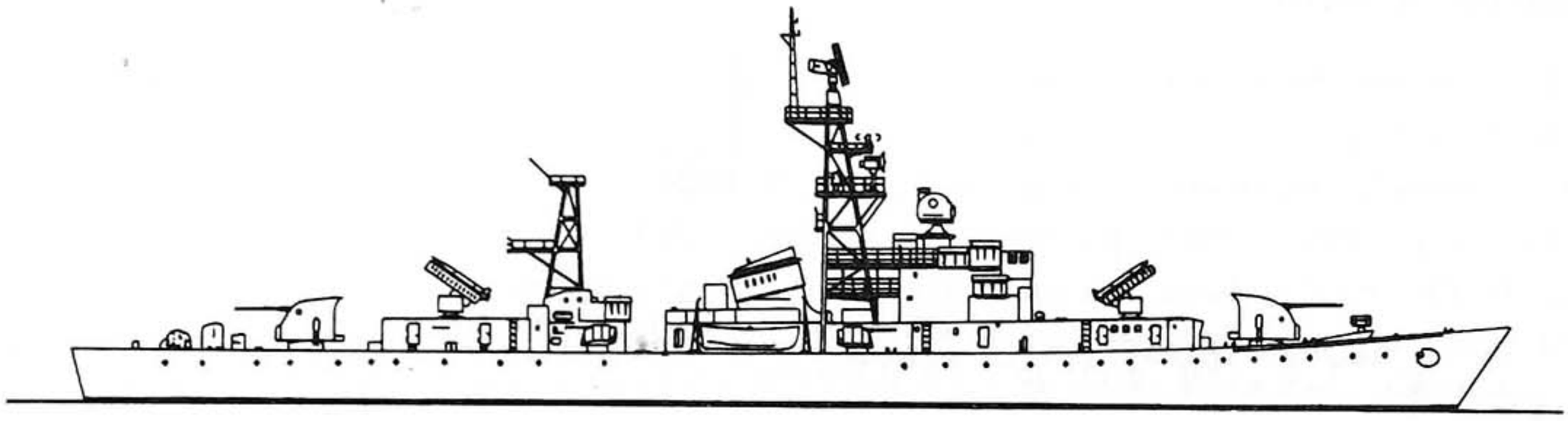
Entwicklung
Weiterentwicklung auf der Basis der sowjetischen »Riga«-Klasse, jedoch mit Motorenantrieb statt Dampfturbinen. Entwurfsarbeiten etwa Anfang der 60er Jahre beginnend. Erstes Schiff Januar 1966 vom Stapel.

Besondere Merkmale
Rumpf ab zweitem Drittel auf ca. 11 m Länge um ein Deck schräg abfallend (Vorbild bzw. vergleichbar die in den 50er Jahren gebauten Zerstörer und Fregatten der japanischen Marine). Auf der Brücke »Wok Won«-Leitstand. Schrägstehender Schornstein mit nach hinten überstehender Flosse.

Bewertung
Wegen Fehlens eines Schiff/Luft-FK-Waffensystems risikobehaftetes Einsatzspektrum. Kampfkraft nicht größer als jenes der sowjetischen »Riga«-Klasse.

FK-Fregatten »Kiang Tung«-[»Jiangdong«-]Klasse FFG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	532	*Chung Tung [Zhongdong]*	Hutung, Shanghai	1971–77
	533	.	Hutung, Shanghai	1972–..
2 (?)	531	.	Hutung, Shanghai	im Bau?



Verdrängung	ts	1500/2500	*Antrieb*
Länge	m	97,8/103,0	Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 17 650 kW (24 000 PS) für 28 kn
Breite	m	12,0	
Tiefgang	m	4,0	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	4000/15	
Besatzung		190 Mann	

Bewaffnung
2 Doppelstarter für Schiff/Luft-FK;
4 100-mm-Geschütze L/50 in Doppellafetten;
8 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
2 Gruppen U-Jagdraketenwerfer (»RBU-1000«);
2 Wasserbombenmörser;
2 Wasserbombenablaufbühnen.

Elektronik
See- und Luftraumüberwachungsradar (.);
Waffenleitradar (.);
Navigationsradar (.);
Sonar (?).

Entwicklung
Neukonstruktion, erste Entwürfe anscheinend um 1967/68 entstanden. Erster von Anfang an als FK-Träger gebauter größerer Kriegsschifftyp der VRC. Die FK-Waffensysteme möglicherweise noch nicht einsatzbereit bzw. wieder von Bord genommen.

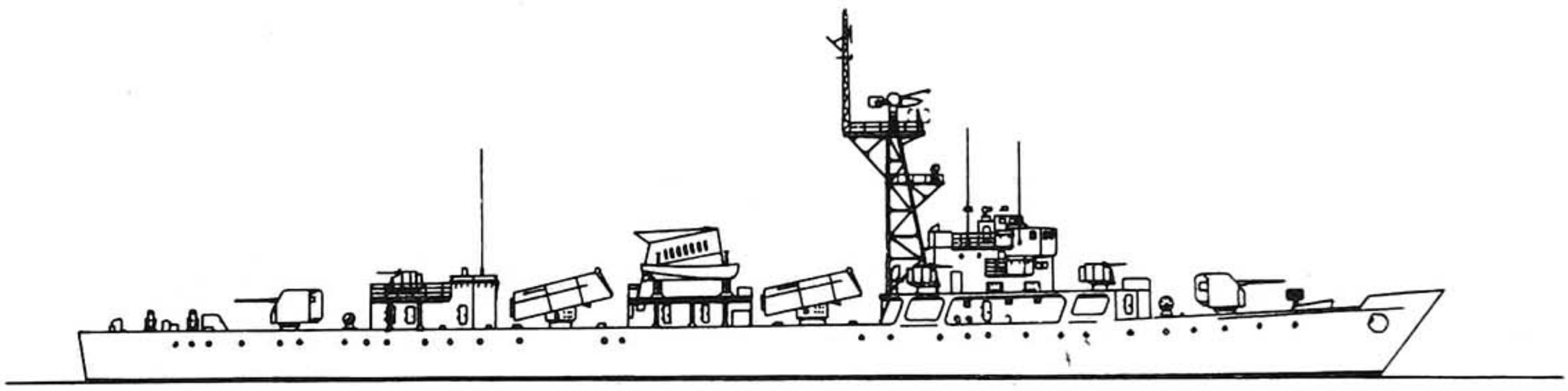
Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Zwei unterschiedlich hohe Dreibeinmasten, geneigter Schornstein mit Schrägkappe dicht hinter dem vorderen Mast. Auf der Brücke »Wasp Head«-Leitstand. Aufbauten im Ganzen denen der »Chengdu«/»Ch'eng Tu«-Klasse sehr ähnlich.

Bewertung
Offenbar nicht auf Anhieb zufriedenstellende Konstruktion, da Serienbau bisher nur zögernd zustandegekommen.

FK-Fregatten »Kiang Hu«-[»Jianghu«-]Klasse FFG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
5	510	.	Shanghai	1973–76
	511	.	Shanghai	1973–76
	512	.	Shanghai	1974–77
	513	.	Shanghai	1975–78
	514	.	Shanghai	1976–79

Die früher registrierten 520er PT-Nummern (521, 522, 525 usw.) wurden 1979 durch die oben angegebenen ersetzt.



Verdrängung	ts	1568/2000	
Länge	m	97,5/103,2	
Breite	m	10,2	
Tiefgang	m	3,1	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	4000/15	
Besatzung		195 Mann	

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 17 650 kW (24 000 PS) für 26,5 kn.

Bewaffnung
4 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
2 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
12 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
2 Gruppen U-Jagdraketenwerfer (»RBU-1000«);
2 Wasserbombenmörser;
2 Wasserbombenablaufbühnen;
Minenzuladung.

Elektronik
See-und Luftraumüberwachungsradar (»Slim Net«);
Waffenleitradar (.);
Navigationsradar (.);
IFF (.);
Sonar (?).

Entwicklung
Verbesserte Fregattenkonstruktion auf der Basis und den Abmessungen der »Kiang Tung«-[»Jiangdong«]-Klasse.

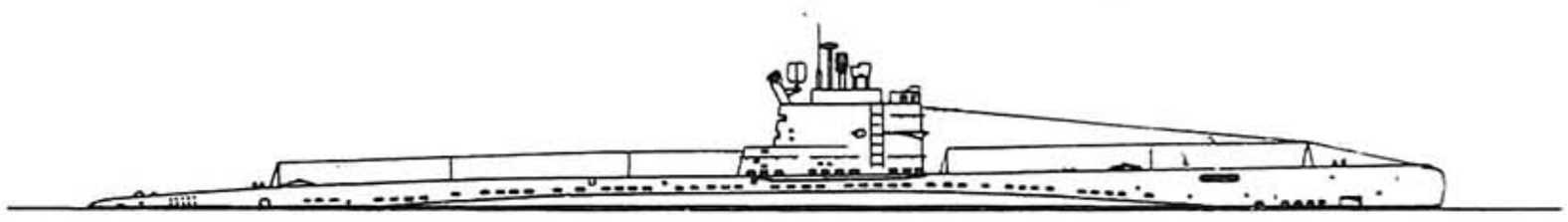
Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Auf der Brücke optischer Entfernungsmesser für die Artillerie, dahinter Dreibeinmast. Nach breiter Lücke schrägstehender Schornstein mit überstehender Abschlußflosse, vor und hinter ihm je eine Zweier-FK-Behältergruppe.

Bewertung
Mittelgroßer Fregattentyp mit anscheinend bewährter FK-Ausrüstung. Auch für U-Jagdaufgaben und Minenlegen geeignet. Fehlen eines Schiff/Luft-FK-Waffensystems bürdet den Einheiten im Einsatz erhebliche Risiken auf. Seeausdauer: 15 Tage.

U-Boote

Mit gegenwärtig mehr als 90 U-Booten verfügt die Volksrepublik China über die zweitstärkste U-Bootflotte im ostasiatischen Raum und steht damit hinter der Sowjetunion an zweiter Stelle in dieser Kategorie. Aber die Mehrzahl der vorhandenen U-Boote ist technologisch veraltet bzw. nicht auf einem neueren Stand. Wenn gegenwärtig noch immer am (Nach-)Bau der sowjetischen »Romeo«-Klasse festgehalten wird, so erfolgt dies in erster Linie wohl deshalb, um Werft- und Materialkapazitäten auszuschöpfen und wohl wenigstens zahlenmäßig mit der Sowjetunion gleichzuziehen.
Jedoch steht mittlerweile fest, daß der Schritt zum nuklearangetriebenen U-Boot geglückt ist, wenngleich auch das Stadium der Versuche und Erprobungen noch nicht vollends abgeschlossen zu sein scheint. Es unterliegt aber kaum mehr Zweifeln, daß hier beträchtliche Fortschritte erreicht worden sind und die Einführung nuklearangetriebener U-Boote in Kürze bevorsteht. So sollen jetzt die beiden SSN der »Han«-Klasse als einsatzbereit gelten, und außerdem wurde bekannt, daß im Sommer 1981 das erste SSBN vom Stapel gelaufen ist.

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
21	119–120	.		
	122–123	.		
	127	.		
	129	.	Kiang Nan, Shanghai,	1956–59
	131	.		
	201–208	.	Wuchan [Wuhan]	1960 beginnend
	221	.		
	241	.		
	243–244	.		
	165–266	.		



Verdrängung	ts	1050/1350
Länge	m	75,2/76,0
Breite	m	6,6
Tiefgang	m	4,8
Brennstoff	t	120
Fahrbereich	sm/kn	13 000/8
Besatzung		54 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 2950 kW (4000 PS) für 17 kn Überwasserfahrt; 2 E-Maschinen, Leistung 1840 kW (2500 PS) für 16 kn Unterwassergeschwindigkeit maximal. Marschfahrt über Wasser 10,0 kn bzw. unter Wasser 3,0 kn. Schnorchelfahrt maximal 7,0 kn.

Bewaffnung
4 Bug- und 2 Heck-TR 533 mm (14 Torpedos);
2 25-mm-Flak L/70 (nur erste Boote).

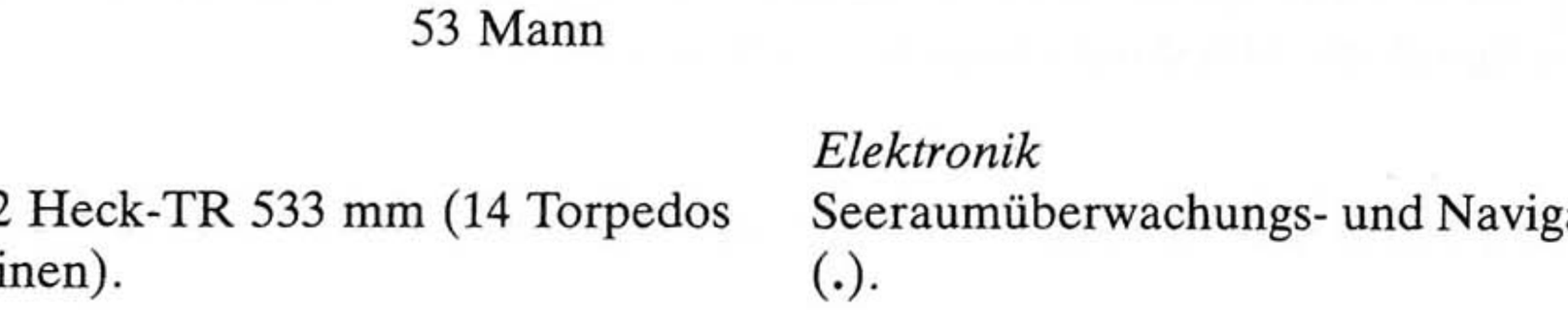
Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Snoop Plate«);
ECM (»Stop Light«);
Sonar (»Hercules«).

Entwicklung
Nachbau der sowjetischen »Whiskey«-Klasse unter Verwendung des von der Sowjetunion gelieferten kompletten Materials für die ersten 5 Boote.

Besondere Merkmale
Stufenförmiger Turm. Erste Boote noch mit Fla-Bewaffnung in nach oben offenem Stand in einer vorderen Turmdeckstufe.

Bewertung
Hochseetyp, Tauchtiefe 200 m, Seeausdauer 40–50 Tage. Veraltet, nur noch für Ausbildungsaufgaben geeignet.

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
68	172	.	Kiang Nan, Shanghai; Kuangchu, Canton; [Guangzhou]; Wuchan [Wuhan]	1962/63 bis Gegenwart
	175–176	.		
	209–212	.		
	227–229	.		
	245	.		
	248–249	.		
	254	.		
	267–270	.		
	281–283	.		
	291	.		
	293	.		
	und weitere			
9 (?)	.	.		im Bau?



Verdrängung	ts	1330/1700	*Antrieb*
Länge	m	75,5/76,8	Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 2943 kW (4000 PS), für 15 kn Überwasserfahrt, und 2 E-Maschinen, Leistung 2207 kW (3000 PS), für 13,0 kn Unterwasserfahrt.
Breite	m	7,3	
Tiefgang	m	6,5	
Brennstoff	t	140	
Fahrbereich	sm/kn	16 000/10	
Besatzung		53 Mann	

Bewaffnung
5 Bug- und 2 Heck-TR 533 mm (14 Torpedos oder 28 Minen).

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (.).

Entwicklung
Nachbau der sowjetischen »Romeo«-Klasse. Möglicherweise um 1,8 m länger als diese. Jahresbaurate: 9 Boote.

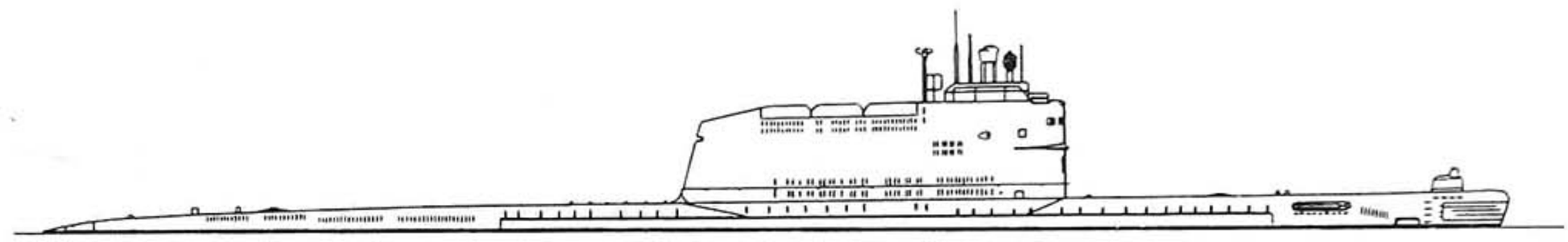
Besondere Merkmale
In Turmmitte 6,5 m hoher, die Turmoberkante um 3 m überragender Schacht von elliptischem Grundriß, vermutlich als Schutz der Schnorchelanlage gegen Bruchgefahr bei Tauchfahrt.

Bewertung
Hochseetyp, Tauchtiefe bis 200 m, Seeausdauer 60 Tage. Noch hinlänglich zeitgemäßer Typ.

Transfer
1973 und 1974 je 2 und 1975 drei Boote an Nord-Korea geliefert, dort jetzt Lizenzbau aufgenommen.

U-Boote »Golf«-Klasse SSB

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	200	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1964/65 – . . .



Verdrängung	ts	2350/2750
Länge	m	/98,8
Breite	m	8,5
Tiefgang	m	6,5
Brennstoff	t	420
Fahrbereich	sm/kn	9000/5*
Besatzung		86 Mann

* bei Überwasserfahrt

Antrieb
Dreiwellenbetrieb: 3 Dieselmotoren, Leistung 4415 kW (6000 PS) für 17,6 kn Überwasserfahrt, 3 E-Maschinen, Leistung 4415 kW (6000 PS) für 12 kn Unterwasserfahrt.

Bewaffnung
3 Startschächte für ballistische FK;
6 Bug- und 4 Heck-TR 533 mm mit zusammen 22 Torpedos.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (.);
Sonar(.).

Entwicklung
Nachbau der sowjetischen »Golf-I«-Klasse.

Besondere Merkmale
Auffallend großer Turm mit darin einbezogenen vertikalen Startschächten für ballistische FK, von denen lediglich die Mündungsklappen zu sehen sind.

Bewertung
Technologisch noch in den 50er Jahren fundierend. Dient anscheinend nur als Testplattform für SLBM.

U-Boote «Ming«-Klasse SS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	232	.	.	1971/72–1974/. . .
	233	.	.	.

Verdrängung	ts	1500/1900
Länge	m	./76,0
Breite	m	.
Tiefgang	m	.
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb:. Dieselmotoren, Leistung . kW (. PS) für . kn Überwasserfahrt, . E-Maschinen, Leistung . kW (. PS) für . kn Unterwasserfahrt.

Bewaffnung
6 TR 533 mm

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (.).

Entwicklung
Erstes Boot seit 1974/75 in Fahrt. Möglicherweise Weiterentwicklung der »Romeo«-Klasse siehe Seite 173).

Besondere Merkmale
Nicht bekannt

Bewertung
Offenbar in der Technologie der späten 60er Jahre wurzelnd.

U-Boote »Han«-Klasse SSN

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	1701	.	Hung'Chu, Luta [Lüda]	1971/72–74
	1702	.	Wuchan [Wuhan]	19..–77

Verdrängung	ts	4300/5000 (?)
Länge	m	./100,0 (?)
Breite	m	11,0 (?)
Tiefgang	m	.
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		100 Mann (?)

Antrieb
Einwellenbetrieb: Nukleare Anlage (1 Druckwasserreaktor), Leistung . kW (. PS), für 25 bis 30 kn Unterwassergeschwindigkeit – alle Angaben ungesichert!

Bewaffnung
4 Bug-TR . . . mm (?).

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (.);
Sonar (.).

Entwicklung
Prototypboot angeblich 1974 Probefahrtbeginn. Zweites Boot vermutlich erst nach Vorliegen von Ergebnissen und Erfahrungen gebaut und möglicherweise in Einzelbereichen verbessert.

Besondere Merkmale
Tear drop-Rumpfform, etwa ähnlich US-*Albacore*/AGSS 569. Tiefenruder zu beiden Seiten des Turmes.

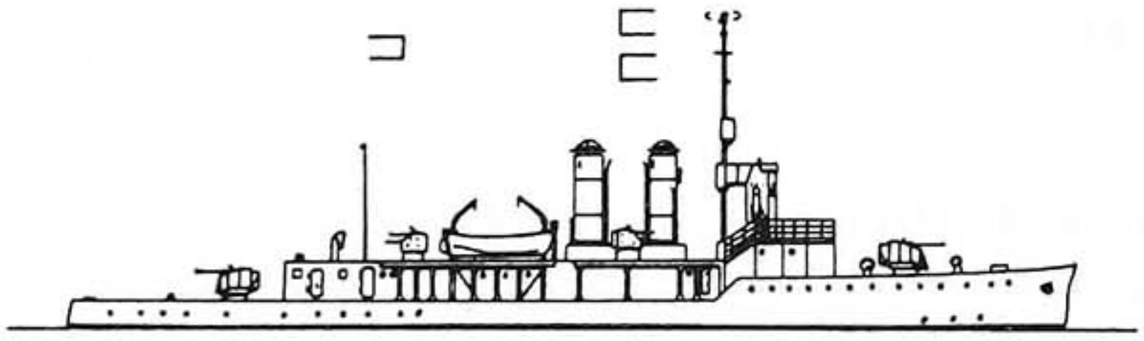
Bewertung
Offenbar noch in der Technologie der späten 60er/frühen 70er Jahre fundierend.

Kanonenboote und Eskorter

Aus Beständen anderer Marinen stammt eine Anzahl von noch heute vorhandenen, inzwischen aber meist völlig veralteten Kanonenbooten und Eskortern. Durchgreifende Modernisierungen sind an ihnen kaum vorgenommen worden, nur ihre Geschütze wurden ersetzt und teilweise elektronische Ausstattungen installiert. Mit der baldigen Ausmusterung dieser Fahrzeuge – von denen etliche wohl kaum mehr fahrbereit sind und ihr weiteres Dasein nur noch als Hulks fristen – muß daher gerechnet werden. Alle dürften erhebliche Verschleißerscheinungen aufweisen.
Als ebenfalls veraltet anzusehen sind die Einheiten der »Kronstadt«-Klasse. Auch die jüngsten Vertreter dieser Kategorie, die Einheiten der »Hainan«-Klasse, entsprechen schon nicht mehr neueren Anforderungen.

Kanonenboot »Ch'ang Chiang«-[»Zhangjang«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	219	*Ch'ang Chiang [Zhangjang]*	Kiangnan, Shanghai	1928–29



Verdrängung	ts	418/.
Länge	m	./54,9
Breite	m	7,3
Tiefgang	m	2,0
Brennstoff	t	280 (Kohle)
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		50 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 dreifachwirkende Expansionsmaschinen, 2 Yarrow-Kessel, Leistung 1840 kW (2500 PS) für 16 kn.

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
6 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

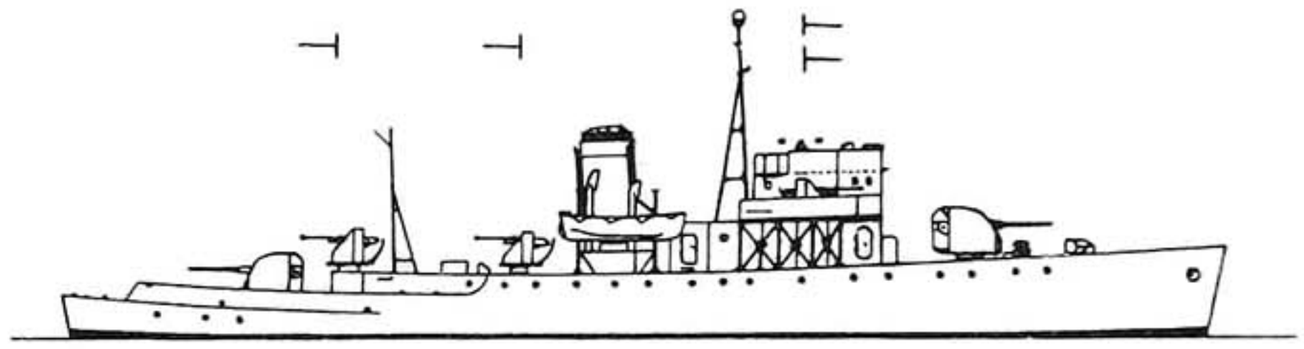
Entwicklung
Noch aus den Beständen der 30er Jahre stammend; damaliger Name: *Hsien Ning*.

Besondere Merkmale
Zwei senkrecht stehende Röhrenformschornsteine dicht hintereinander.

Bewertung
Völlig veraltet, wahrscheinlich kaum mehr fahrbereit.

Eskorter »Lin I«[»Linyi«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	213	*Lin I [Linyi]*	Crown, Johns & Sons, Sunderland (Großbritannien)	1940–40



Verdrängung	ts	1020/1280
Länge	m	./62,5
Breite	m	10,1
Tiefgang	m	4,4
Brennstoff	t	350 (Kohle)
Fahrbereich	sm/kn	7000/10
Besatzung		. Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: Eine dreifachwirkende Expansionsmaschine, 2 Kessel, Leistung 2013 kW (2750 PS) für 16 kn.

Bewaffnung
2 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

Entwicklung
Ehemalige britische Korvette *Heliotrope* der »Flower«-Klasse, Stapellauf/Indienststellung 5. 6. 1940/12. 9. 1940; von März 1942 ab an USN ausgeliehen und dort bis 1945 als Surprise im Dienst, Juli 1946 an China verkauft.

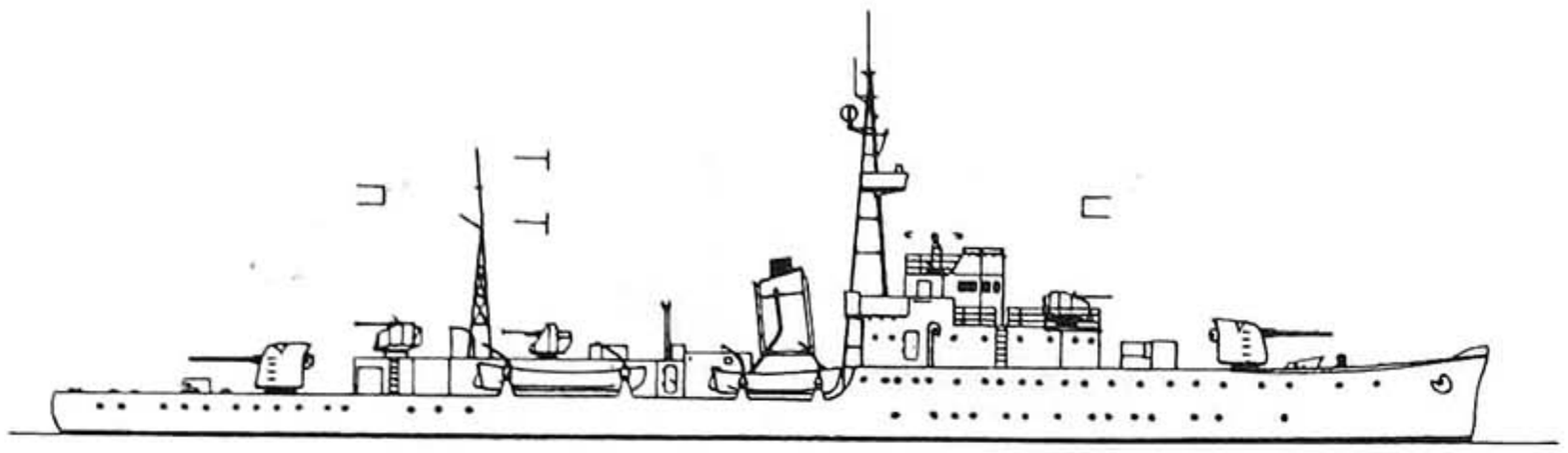
Besondere Merkmale
Unverändert typisches Aussehen der britischen »Flower«-Korvetten des Zweiten Weltkrieges, jedoch hinter der Brücke Dreibeinmast.

Bewertung
Veraltet, fraglich, ob noch fahr- und einsatzklar.

Ähnlich
Vermessungsschiff *Kai Feng* (siehe Seite k).

Eskorter »Nan Chang«-[»Liantang«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	224	*Nan Chang [»Liantang«]*	Sakurajima, Osaka (Japan)	1940–41



Verdrängung	ts	990/1204
Länge	m	./78,5
Breite	m	9,7
Tiefgang	m	2,4
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	2460/14
Besatzung		. Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dampfturbinensätze mit Rädergetriebe, 2 Kampon-Kessel, Leistung 3385 kW (4600 PS) für 19,5 kn.

Bewaffnung
2 130-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
2 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

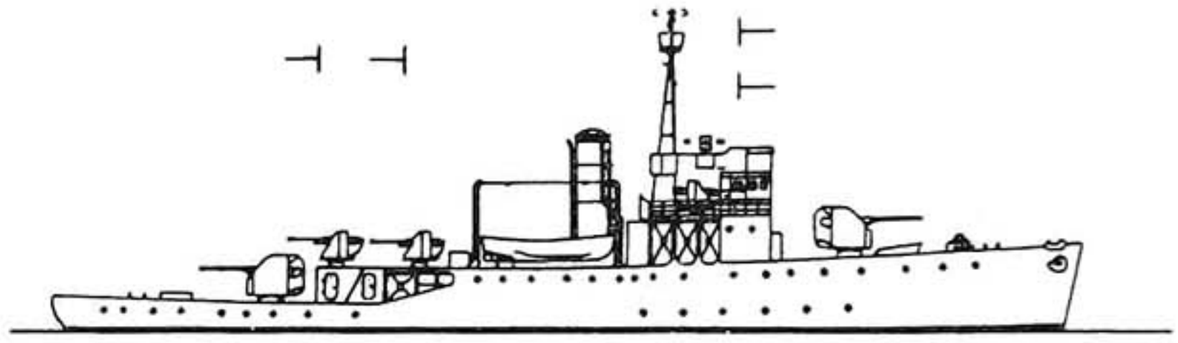
Entwicklung
Ehemaliges japanisches Kanonenboot *Uji* der *Hashidate*-Klasse; Stapellauf/Indienststellung: 26. 9. 40/30. 4. 41. Seit August 1945 in China, zuerst als *Chang Chi*, nach 1949 als *Nan Chang*.

Besondere Merkmale
Schornstein dicht hinter dem vorderen Mast stehend, großer Abstand zum achteren Mast.

Bewertung
Veraltet, wahrscheinlich nur noch sehr eingeschränkt verwendungsfähig.

Eskorter »Lo Yang«-[»Luoyang«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	220	*Lo Yang [Luoyang]*	Staatswerft Cockatooy (Australien)	1941–42



Verdrängung	ts	815/1025
Länge	m	./56,7
Breite	m	9,4
Tiefgang	m	2,6
Brennstoff	t	170
Fahrbereich	sm/kn	4300/17
Besatzung		. Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 dreifachwirkende Expansionsmaschinen, 2 Admiralitäts-Dreitrommelkessel, Leistung 1325 kW (1800 PS) für 15 kn.

Bewaffnung
2 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
4 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

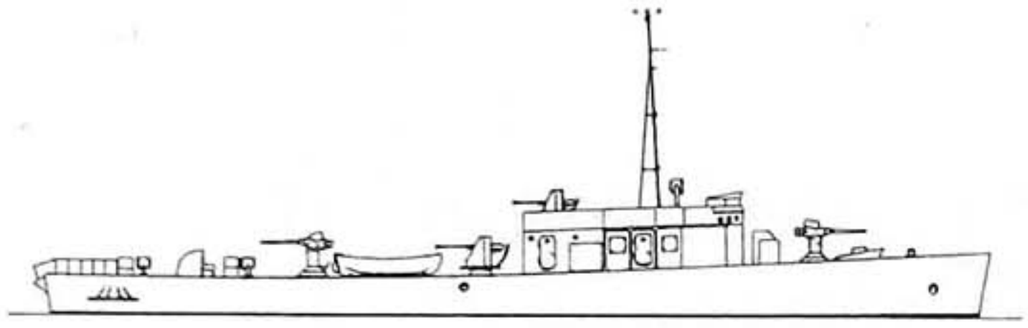
Entwicklung
Ehemaliges australisches Hochsee-Minensuchboot *Bendigo* der britischen *Bathurst*-Klasse, 1. 3. 41 vom Stapel; 5. 5. 47 verkauft an China, zuerst dort als *Che'ung Hing* im Dienst, seit 1949 als *Lo Yang*.

Besondere Merkmale
Nahezu unverändertes Aussehen der britischen *Bathurst*-Klasse, jedoch Dreibeinmast.

Bewertung
Veraltet, kaum noch von militärischem Wert.

Eskorter — Ex US-PC 173 feet-Klasse — PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	.	. (USA)	1941–42



Verdrängung	ts	280/450
Länge	m	Ü08./52,9
Breite	m	7,0
Tiefgang	m	3,3
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	3000/15
Besatzung		70 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 2120 kW (2880 PS) für 20 kn.

Bewaffnung
2 76-mm-Geschütze (US-Modell) in Einzellafetten;
3 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

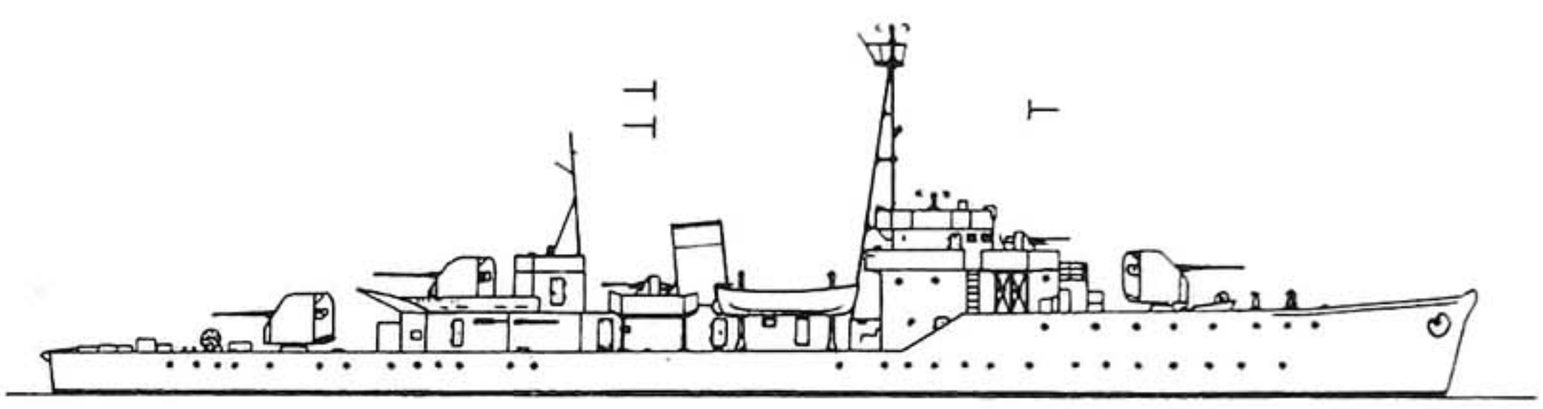
Entwicklung
U-Jäger des amerikanischen Typs »PC 173 feet«. 1947 an China übergeben. In den 50er Jahren teilweise rearmiert.

Besondere Merkmale
Langgestreckter Brückenaufbau mit hohem Pfahlmast. Kein Schornstein.

Bewertung
Veraltet, anscheinend nur noch als (stationäres?) Ausbildungsschiff verwendet.

Eskorter »Chang Pi«-[»Zhangbei«-]Klasse **PG**

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	230	*Chang Pi [Zhangbei]*	Uraga, Tokio	1942–43



Verdrängung	ts	870/1020	
Länge	m	./77,7	
Breite	m	9,1	
Tiefgang	m	3,0	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	8000/16	
Besatzung		. Mann	

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 3090 kW (4200 PS) für 19 kn.

Bewaffnung
3 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
3 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.)

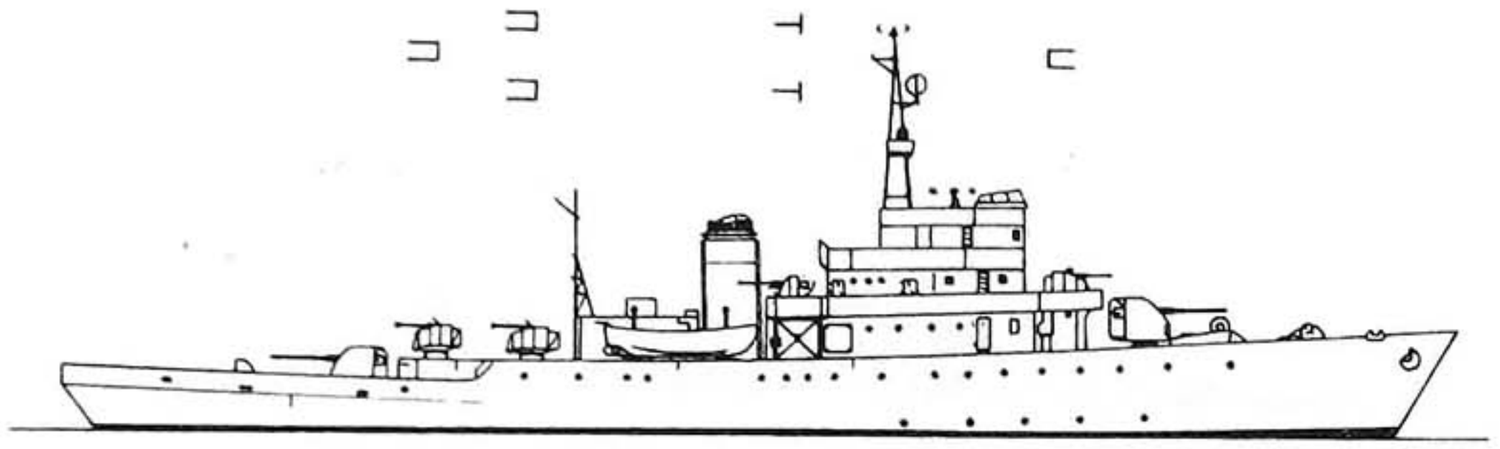
Entwicklung
Ehemaliges japanisches Geleitfahrzeug (Kaibôkan) *Oki* der *Etorufu*-Klasse; Kiellegung/Stapellauf/Indienststellung: 27. 2. 42/20. 10. 42/28. 3. 43. Seit Juli 1947 in China, zuerst als *Ku'an*, nach 1949 als *Chang Pi.* 1955 rearmiert.

Besondere Merkmale
Abstand Schornstein zum achteren Mast deutlich geringer als zum vorderen Mast.

Bewertung
Veraltet, wahrscheinlich nur noch eingeschränkt verwendungsfähig.

Eskorter »Kuang Chou«-[Guangzhou«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	602	*Kuang Chou [Guangzhou]*	Blyth, White (Großbritannien)	1943–44



Verdrängung	ts	1100/1580	*Antrieb*
Länge	m	./76,8	Einwellenbetrieb: 1 Dreifach-Expansionsma-
Breite	m	11,2	schine, 2 Dreitrommelkessel, Leistung 2060
Tiefgang	m	4,6	kW (2800 PS) für 16,5 kn.
Brennstoff	t	480	
Fahrbereich	sm/kn	5400/9,4	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
2 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
10 37-mm-Flak L/63 in 4 Doppellafetten und
2 Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

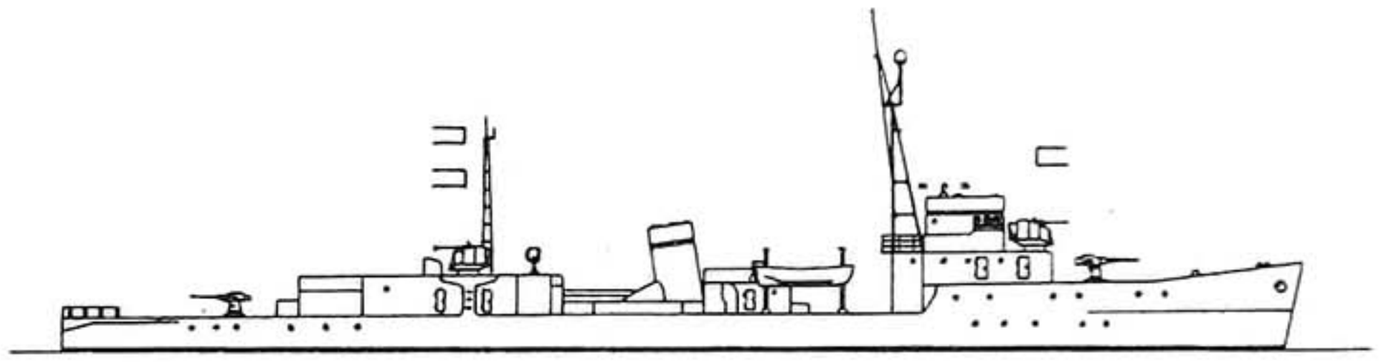
Entwicklung
Ehemals kanadische Korvette *Coppercliff* ex britisch *Hever Castle* der *Castle*-Klasse; Stapellauf 24. 2. 44. 1947 an China, dort vorübergehend im zivilen Dienst als *Ta Lung*, danach als *Wan Lee* wieder im militärischen Dienst.

Besondere Merkmale
Praktisch unverändertes Aussehen der bekannten britischen Korvetten des Zweiten Weltkrieges, jedoch vorn leichter Dreibeinmast, desgleichen achtern.

Bewertung
Veraltet, wohl nur noch sehr eingeschränkt verwendbar.

Eskorter — Ex-»Kamishima«-Klasse — PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	391	.	Marinewerft Sasebo	1944–45



Verdrängung	ts	./766
Länge	m	./74,5
Breite	m	7,8
Tiefgang	m	2,6
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	2400/11
Besatzung		130 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 1400 kW (1900 PS) für 16,5 kn.

Bewaffnung
2 76-mm-Geschütze in Einzellafetten (US-Modell ??);
6 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

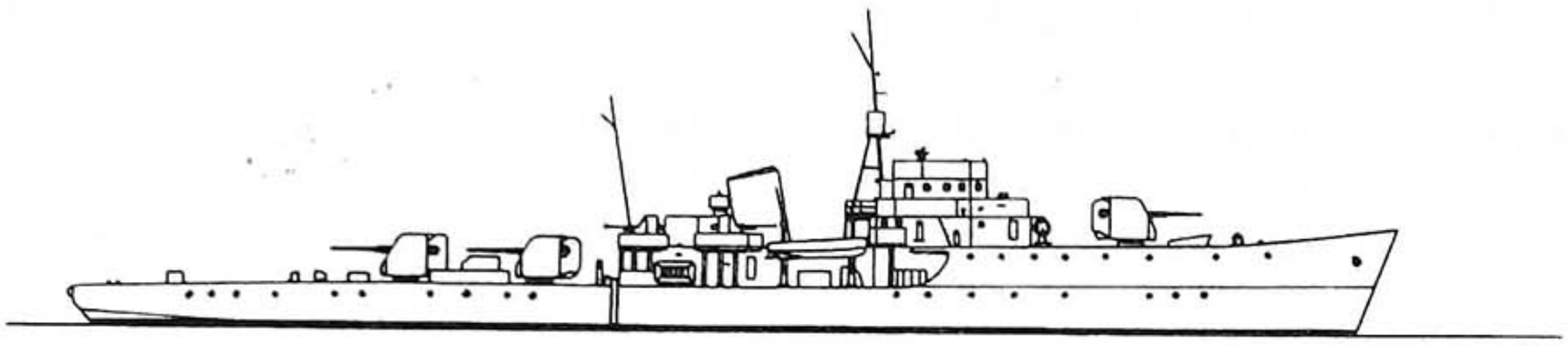
Entwicklung
Ehemaliger japanischer Minenleger *Kamishima* (Stapellauf/Indienststellung: 12. 6. 45/30. 7. 45), seit Oktober 1947 in sowjetischer Hand, später an VRC weitergegeben.

Besondere Merkmale
Schrägstehender Schornstein fast genau in der Mitte zwischen den beiden Masten.

Bewertung
Veraltet, kaum noch verwendungsbereit.

Eskorter »Hui An«-[»Huian«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	218	*Hui An [Huian]*	Hitachi, Sakurajima	1944–44



Verdrängung	ts	./940
Länge	m	./78,8
Breite	m	9,1
Tiefgang	m	3,0
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	5000/16
Besatzung		. Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 3090 kW (4200 PS) für 19,5 kn.

Bewaffnung
3 100-mm-Geschütze L/50 in Einzellafetten;
3 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemaliges japanisches Geleitfahrzeug (Kaibôkan) *Shisaka* der *Ukuru*-Klasse; Kiellegung/Stapellauf/Indienststellung: 21. 8. 44/31. 10. 44/15. 12. 44. Seit Juni 1947 in China. 1955 rearmiert.

Besondere Merkmale
Achtere 100-mm-Geschütze hintereinander auf dem Oberdeck stehend angeordnet.

Bewertung
Veraltet, wahrscheinlich kaum noch verwendungsbereit.

Eskorter »Tung An«-[»Tongan«-]Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
5	215	*Tung An [Tongan]*	Mitsubishi, Nagasaki	1944–45
	216	*Ch'ang Sha [Changsha]*	Kawasaki, Kobe	1944–45
	217	*Chi Nan [Zhiang]*	Mitsubishi, Nagasaki	1944–45
	219	*Hsi An [Xian]*	Mitsubishi, Nagasaki	1945–45
	220	*Wu Chang [Wuchan]*	Marinewerft Yokosuka	1944–45

Verdrängung	ts	740/940	*Antrieb*
Länge	m	./69,5	Einwellenbetrieb: 1 Dampfturbine, 2 Kampon-Kessel, Leistung 1840 kW (2500 PS) für 17,5 kn.
Breite	m	8,6	
Tiefgang	m	3,5	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	4500/14	
Besatzung		145 Mann	

Bewaffnung
2 76-mm-Geschütze L/ . in Einzellafetten (US-Modell);
8 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 bis 8 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemalige Geleitfahrzeuge (Kaibôkan) des Typs D der japanischen Marine, seit 1947 in China:
Tongan ex japanisch *Nr. 192*;
Changsha ex japanisch *Nr. 118*, in China zuerst als *Chieh-12* im Dienst;
Zhian ex japanisch *Nr. 194*, in China zuerst als *Chieh-6*, danach als *Wei Hai* im Dienst;
Xian ex japanisch *Nr. 198*, in China zuerst als *Chieh-14* im Dienst;
Wuchang ex japanisch *Nr. 14*, in China zuerst als *Chi Nan* im Dienst.

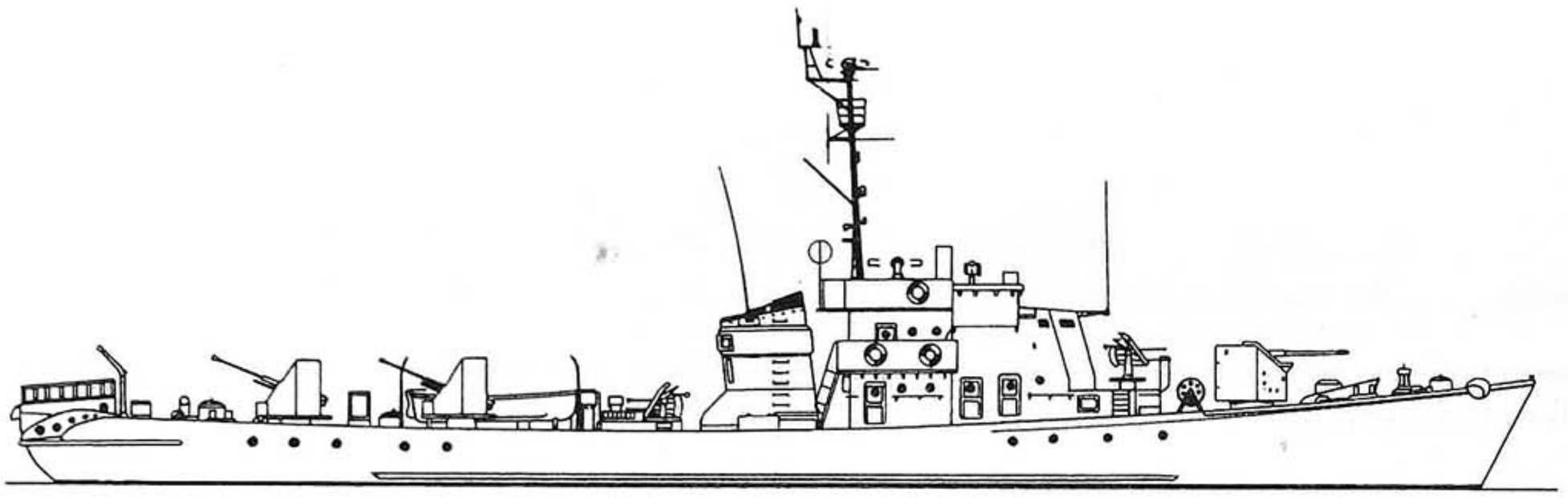
Besondere Merkmale
Schornstein genau in der Mitte zwischen den beiden Masten.

Bewertung
Veraltet, kaum mehr verwendungsfähig.

Eskorter »Kronstadt«-Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
20	251–258	.	6 Boote:	
	262–263	.	Sowjetunion;	1950–53
	630	.	Übrige Boote:	
	633–635	.	VRC (Canton [Guangzhou]	
	651–656	.	und Shanghai)	1953–57

Dislozierung: PT-Nr. 251–258 Nordflotte, 651–656 Südflotte, die übrigen bei Ostflotte.



Verdrängung	ts	310/390
Länge	m	49,9/51,8
Breite	m	6,7
Tiefgang	m	2,5
Brennstoff	t	20
Fahrbereich	sm/kn	1500/12
Besatzung		65 Mann

Antrieb
Dreiwellenbetrieb: 3 Dieselmotoren, Leistung 2428 kW (3300 PS) für 24 kn.

Bewaffnung
1 85-mm-Geschütz L/50 in Einzellafette;
2 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten;
6 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten;
2 U-Jagdraketenwerfergruppen (»RBU-1200«);
2 Wasserbombenablaufbühnen;
Minenzuladung.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Ball End«);
IFF (»Dead Duck« und »High Pole«);
Sonar (»Tamir«).

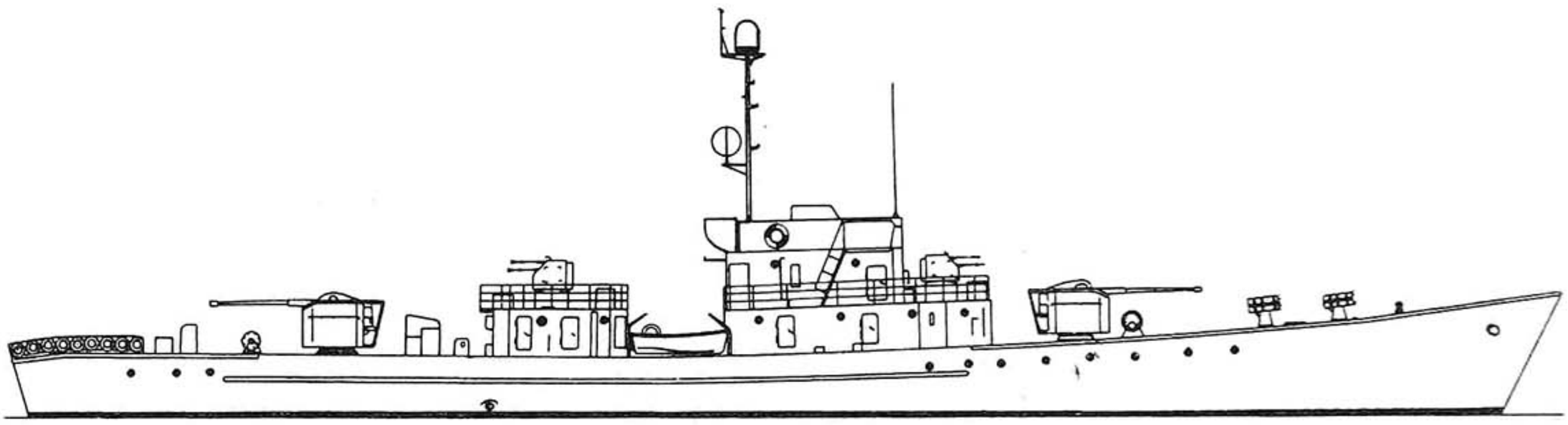
Entwicklung
Nachbauten der sowjetischen »Kronstadt«-Klasse (Lieferung der ersten 6 Boote 1956/57 durch die Sowjetunion, übrige Boote auf eigenen Werften gebaut: 12 Boote 1956, die restlichen 1957 in Dienst gestellt).

Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Kastenformbrücke mit Pfahlmast an ihrem Ende. Dicht dahinter flacher Schornstein mit Schrägkappe.

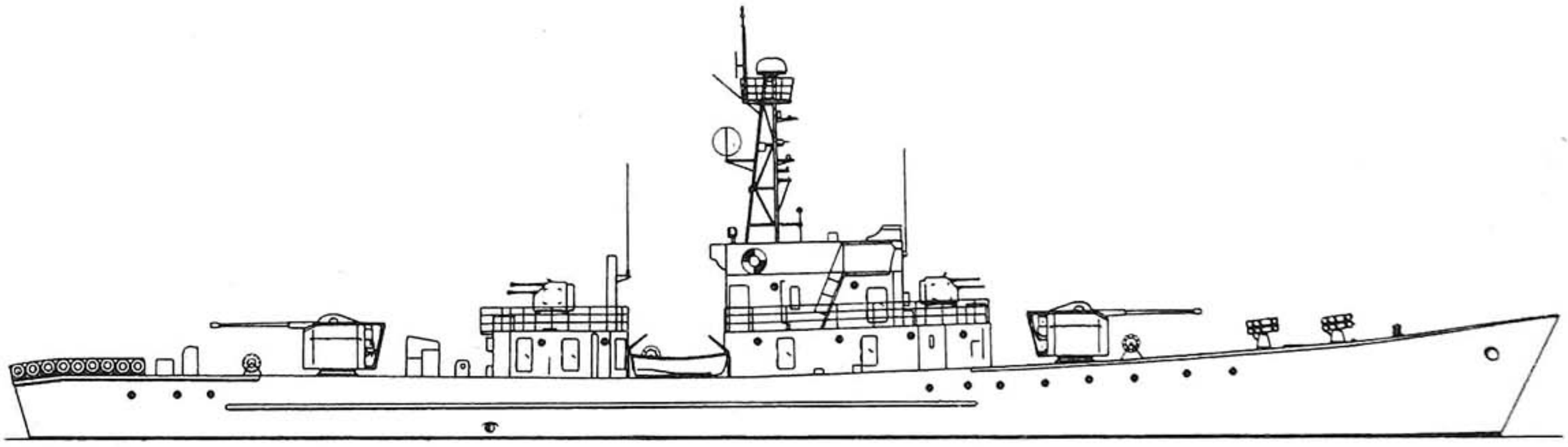
Bewertung
Veraltet, möglicherweise nur noch beschränkt fahrbereit.

Eskorter »Hainan«-Klasse PG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
26	267–285	.	Shanghai	1963/64–19..
	290	.		
	302	.		
	641–642	.		
	677–678	.		
	680	.		



Ältere Ausführung



Neuere Ausführung

Verdrängung	ts	375/460
Länge	m	55,7/58,8
Breite	m	7,2
Tiefgang	m	2,2
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	1300/15
Besatzung		69 Mann

Antrieb
Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 6475 kW (8800 PS) für 30 kn.

Bewaffnung
4 57-mm-Flak L/70 in Doppellafetten (ältere Boote vereinzelt dafür 2 76-mm-Geschütze – US-Modell – in Einzellafetten);
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
4 U-Jagdraketenwerfer-Gruppen (»RBU 1200«);
2 Wasserbombenmörser;
2 Wasserbombenablaufbühnen;
Minenzuladung.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Pot Head«, ältere Boote noch »Skin Head«);
IFF (»High Pole«);
Sonar (.).

Kommandoschiffe

Kommandoschiffe nach westlichen Vorbildern gibt es bisher nicht in der VRC-Marine. Eine wohl nur bescheidene Rolle spielt ein 1968–70 in Shanghai gebautes Schiff, das als »Yen-Keng«-Klasse bezeichnet wird und als Führerschiff von Kleinbootverbänden dienen soll. Nähere Einzelheiten über dieses liegen nicht vor.

Minenabwehrfahrzeuge

Was die VRC-Marine auf diesem Sektor aufzuweisen hat, ist der Zahl nach gering und von der Räumkapazität kaum von Bedeutung. Außer den nachfolgend abgehandelten beiden Klassen – von der die Mehrzahl der Boote schon mehr als zwanzig Dienstjahre hinter sich hat – gibt es nur noch etwas mehr als zwanzig Küstenminensuchbooten, über die nur sehr wenig bekannt ist. Es handelt sich dabei um:

20 Einheiten der »Fushun«-Klasse,
2 Einheiten der »Woohang«[»Wochang«]-Klasse, und
wenige der »Yenkwan«-Klasse.

Von den beiden letztgenannten Klassen erhielt Nordvietnam Mitte der 70er Jahre je ein Fahrzeug.

Im übrigen sollen noch etwa 100 Küstenfahrzeuge ziviler Bauart (meist Motordschunken und Fischereifahrzeuge) als Minenabwehrfahrzeuge eingesetzt werden können.

Die von der VRC-Marine praktizierten Minensuch- und Räumverfahren scheinen sich bisher ausnahmslos auf mechanisches Gerät zu beschränken.

◁ *Entwicklung*
Angeblich VRC-Version der sowjetischen »SO-I«-Klasse, in Wirklichkeit eher vergrößerte Weiterentwicklung der »Shanghai-II«-Klasse. Baurate: 4 Boote/Jahr. Fraglich, ob Bau bis zur Gegenwart fortgesetzt wird.

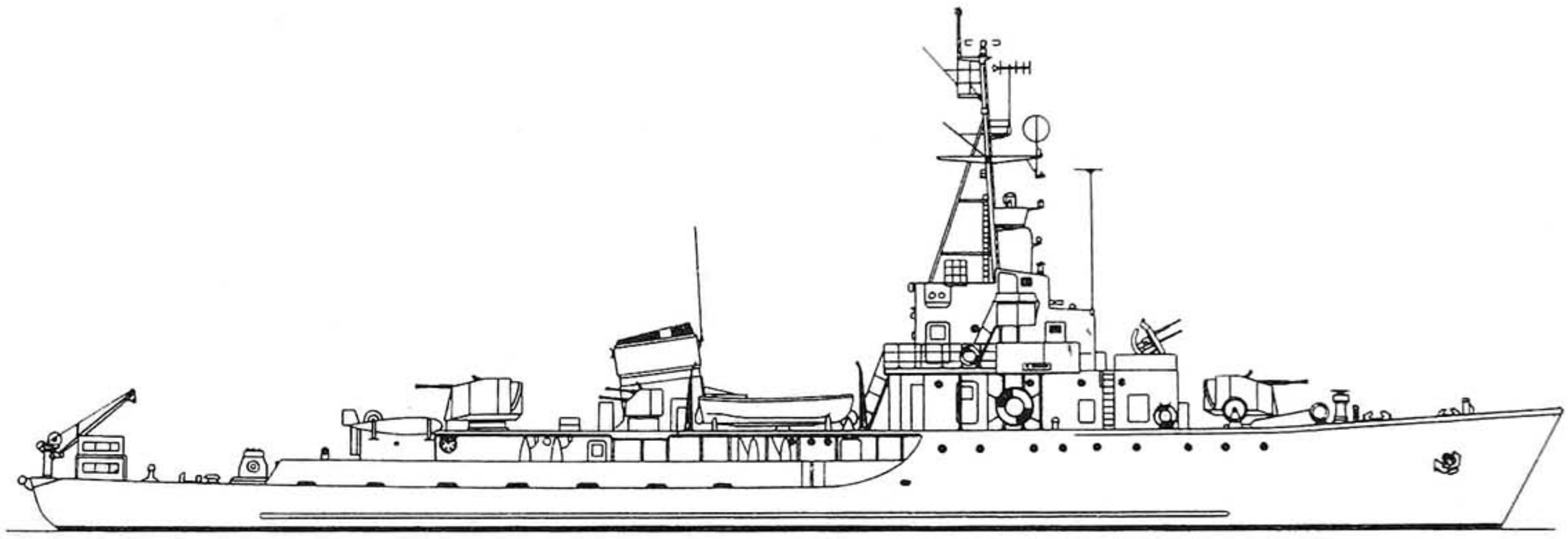
Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Hohe Kastenformbrücke mit hohem Dreibeinmast (ältere Boote noch einfacher Pfahlmast und ohne Abgasschacht auf dem Aufbau hinter der Brücke).

Bewertung
Brauchbarer Typ für Küstenvorfeld-Aufgaben. Verhältnismäßig starke Fla-Bewaffnung. Seeausdauer: 7 Tage.

Transfer: Nordkorea (5), Pakistan (4).

Minensuchboote »T 43«-Klasse MSO

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
20	341–342 364–366 375–376 378–380 387–389 397–399 801–807	. . . .	4 Einheiten: UdSSR; übrige Einheiten: Canton [Guangzhou] und Woosung [Wusong]	1953–54 1955–66



Verdrängung	ts	500/580
Länge	m	54,9/58,0 oder 56,2/60,0
Breite	m	8,4
Tiefgang	m	2,1
Brennstoff	t	60
Fahrbereich	sm/kn	3000/10
Besatzung		77 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 1618 kW (2200 PS) für 14,0 kn.

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten;
2 Wasserbombenmörser;
Minenzuladung.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Ball Gun«);
IFF (»High Pole«);
Sonar (»Tamir«).

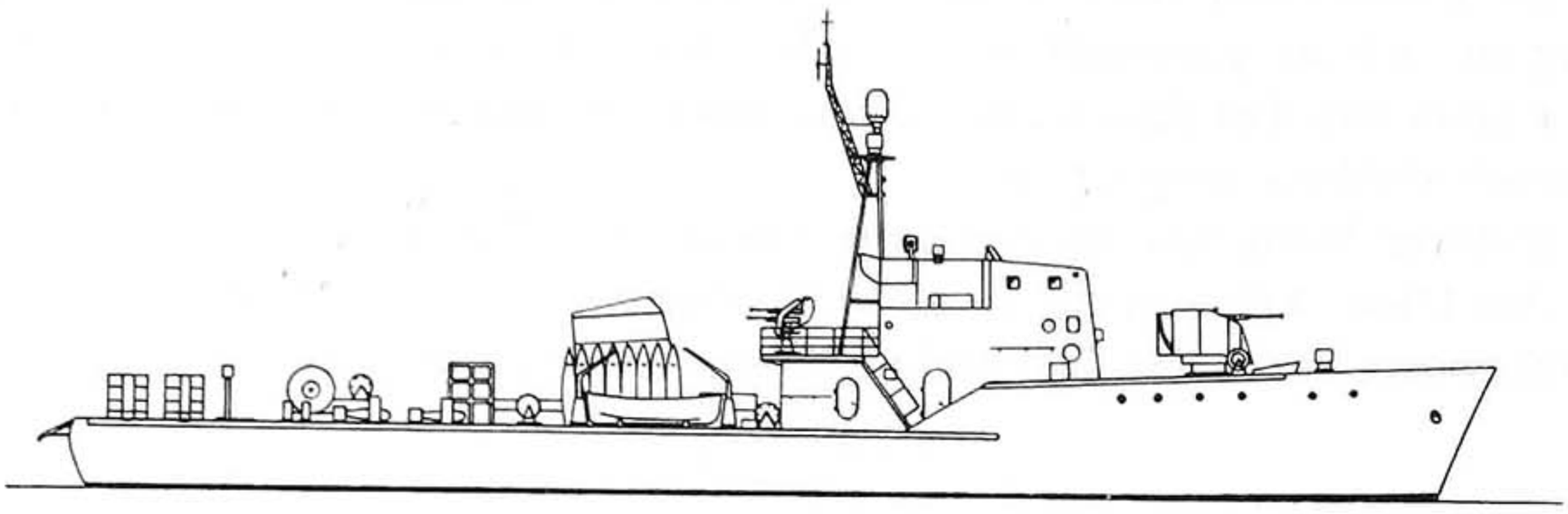
Entwicklung
Nachbau der sowjetischen »T-43«-Klasse, von der 1954/55 die ersten vier Boote von der UdSSR geliefert wurden (ein Boot 1960 zurückgegeben). Auf eigenen Werften insgesamt 26 Boote gebaut, davon inzwischen je drei zu Vermessungsschiffen (»Shuguang«-Klasse) und als (zivile) Forschungsschiffe umgebaut.

Besondere Merkmale
Backsdecker. Kastenformbrücke mit hohem Dreibeinmast, in beträchtlichem Abstand danach flacher Schornstein mit Schrägkappe.

Bewertung
Nicht mehr modern, aber noch durchweg brauchbar.

Minensuchboote »Woosung«-[»Wusong«-]Klasse MSC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1 (?)	535	.	.	1970–72



Verdrängung	ts	ca. 250/300
Länge	m	ca. 39,5/43,0
Breite	m	.
Tiefgang	m	.
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung . kW (. PS) für . kn.

Bewaffnung
2 37-mm-Flak L/63 in Doppellafette;
4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«);
IFF (»High Pole«).

Entwicklung
Anscheinend Eigenentwicklung, nicht in Serienbau gelangt oder in nur sehr begrenzter Stückzahl gebaut.

Besondere Merkmale
Backdecker. Kastenformbrücke mit schlankem Dreibeinmast. In größerem Abstand dahinter flacher Schornstein mit Schrägkappe.

Bewertung
Geringe Stückzahl bzw. Beschränkung auf nur ein (Prototyp-?)Fahrzeug läßt auf wenig zufriedenstellende Konstruktion schließen.
Nach anderen Nachrichten ist das einzige fertiggestellte Fahrzeug dieser Klasse 1974 an Nordvietnam abgegeben worden, wo es heute noch vorhanden sein, aber nicht mehr fahrbereit sein soll.

Torpedo- und FK-Schnellboote

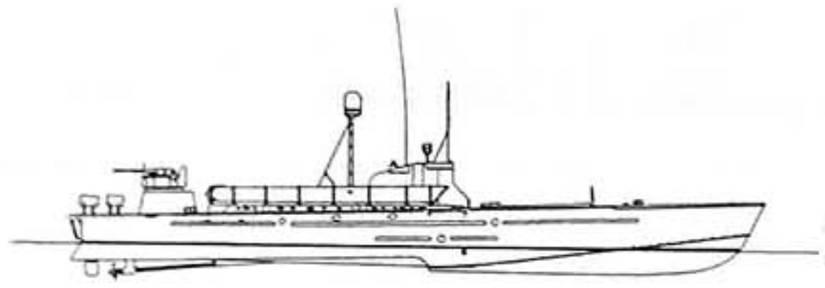
Was für alle Klassen von Torpedoschnellbooten gilt, hat auch für etwa die Hälfte der FK-Schnellboote Gültigkeit: Diese sind alle so klein, daß sie nur im engeren Küstenvorfeld zu gebrauchen sind, wobei ihr operativer Einsatz wesentlich vom Wetter abhängig ist. Etwas günstiger sieht es bei den FK-Schnellbooten der »Osa«- und »Hola«-Klasse aus, bei denen ein Einsatz ihrer FK-Waffensysteme noch bis Seegang 4 der Beaufort-Skala möglich ist.
Der an anderer Stelle bereits erwähnte »neue« FK-Tragflügel- Schnellboottyp »Hai Ying«/»Hai Dau« wurde nicht in diese Dokumentation aufgenommen, da die über ihn bestehenden und bereits an anderer Stelle geäußerten Zweifel nicht ausgeräumt sind*.

* Die über diese Klasse erstmals in der in Österreich publizierten Zeitschrift »Marine – Gestern, Heute« veröffentlichten Zahlen und Fakten lauten wie folgt: Verdrängung 250 bis 300 ts, Länge über alles 47,5 m, Breite 7,2 m, Tiefgang 2,0 m, Antrieb: 1 Gasturbine und 2 Dieselmotoren, 3 Wellen, Geschwindigkeit 35 kn, Bewaffnung: 2x3 FK-Startbehälter, 2x2 57-mm-Geschütze.

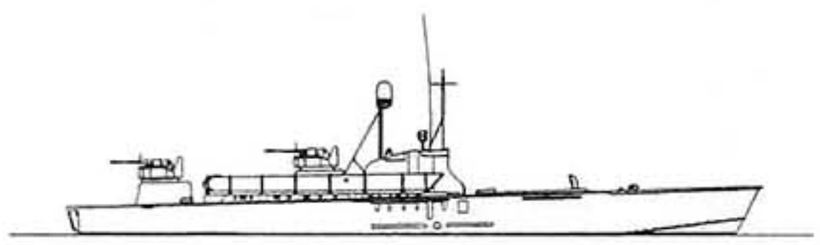
Torpedoschnellboote »P-4«-Klasse PTF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
65–70*	5219 5220 und weitere	. .	Shanghai u. a.	1952/53–19..

* Davon angeblich bis zu 50 in Reserve.



Sowjetische Originalausführung



VRC-Nachbau mit verstärkter Flak

Verdrängung	ts	19,3/22,4
Länge	m	./19,3
Breite	m	3,7
Tiefgang	m	1,0
Brennstoff	t	3
Fahrbereich	sm/kn	400/30
Besatzung		12 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 1766 kW (2400 PS) für 40 kn.

Bewaffnung
2 Einzel-TR 457 mm;
2 oder 4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten;
4 bis 8 Wasserbomben.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

Entwicklung
Teils als vorgefertigtes Material von der Sowjetunion geliefert und auf VRC-Werften zusammengebaut, zum größeren Teil Nachbau. Zahlreiche Boote bereits ausgesondert: 1976 zehn, 1977 zwanzig, 1978 fünf.

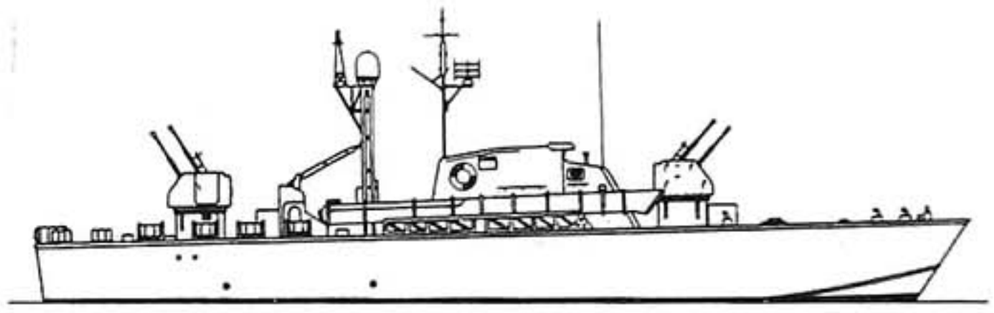
Besondere Merkmale
Leichtmetallrumpf. Auffallend langes Vorschiff. Teils unmittelbar hinter der Brücke in erhöhter Position 14,5-mm-FlaMG-Zwilling.

Bewertung
Veraltet, kaum mehr von militärischem Wert.

Transfer
Albanien (6).

Torpedoschnellboote »P-6«-Klasse PTF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
70–80	1223 und weitere	.	UdSSR und Shanghai	1956–66



Verdrängung	ts	66/75
Länge	m	/25,7
Breite	m	6,1
Tiefgang	m	1,8
Brennstoff	t	10
Fahrbereich	sm/kn	700/15, 450/30
Besatzung		12 Mann

Antrieb
Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 3532 kW (4800 PS) für 43 kn.

Bewaffnung
2 Einzel-TR 533 mm;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
8 Wasserbomben.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«);
IFF (»High Pole«);
ECM (»Dead Duck«).

Entwicklung
Zehn Boote von der Sowjetunion geliefert, die übrigen auf eigenen Werften nachgebaut.

Besondere Merkmale
Stahlbauten. Radarmast auffallend weit achterlich der Brücke angeordnet.

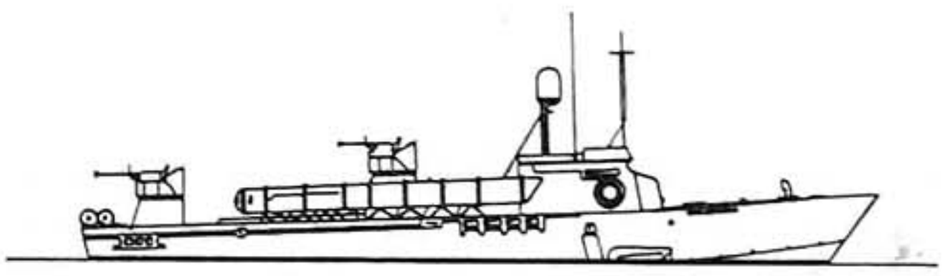
Bewertung
Veraltet, neuzeitlichen Ansprüchen nur noch sehr bedingt gewachsen.

Ähnlich
Zielboote der »P-6-(T)«-Klasse – siehe Seite 249.

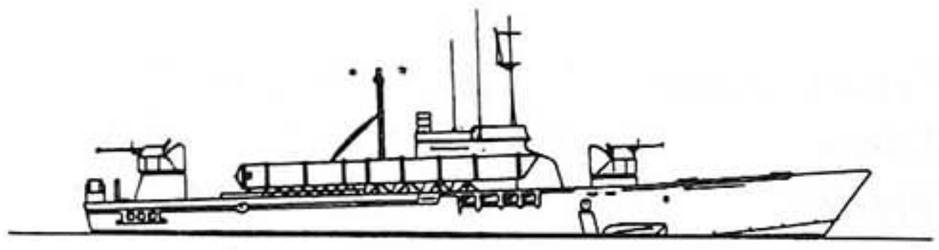
Transfer
Nordvietnam (6).

Torpedoschnellboote »Hu-Chwan«-[»Huchuan«-]Klasse PTF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
120	205	.	Hutung, Shanghai	1966 bis Gegenwart
	207	.		
	209	.		
	248	.		
	3206	.		
	3214	.		
	6218	.		
	7230	.		
	und weitere			



Ältere Ausführung



Neuere Ausführung

Verdrängung	ts	./39
Länge	m	./21,8
Breite	m	5,0*
Tiefgang	m	0,9**
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	500/20
Besatzung		20 Mann

* Über Tragflügel 7,5 m ** Bei »Flugfahrt« nur 0,3 m (achtern).

Antrieb
Dreiwellenbetrieb: 3 Dieselmotoren, Leistung 2650 kW (3600 PS) für 54 kn.

Bewaffnung
2 Einzel-TR 533 mm;
4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«, z. T. neueres, noch unbekanntes Gerät).

Entwicklung
Eigenentwicklung eines »Halb«-Tragflügelbootes (Tragflügel nur vorn). Stahlbauweise. Serienbau, jährlich bis 10 Boote.

Besondere Merkmale
Ähnlich der sowjetischen »P-4«-Klasse. Starres Tragflügelsystem mit Vorflügel unterhalb des Vorstevens. Auf neueren Booten Fahrstand weiter achterlich und 14,5-mm-Fla-Zwilling davor, anstatt in erhöhter Position dahinter.

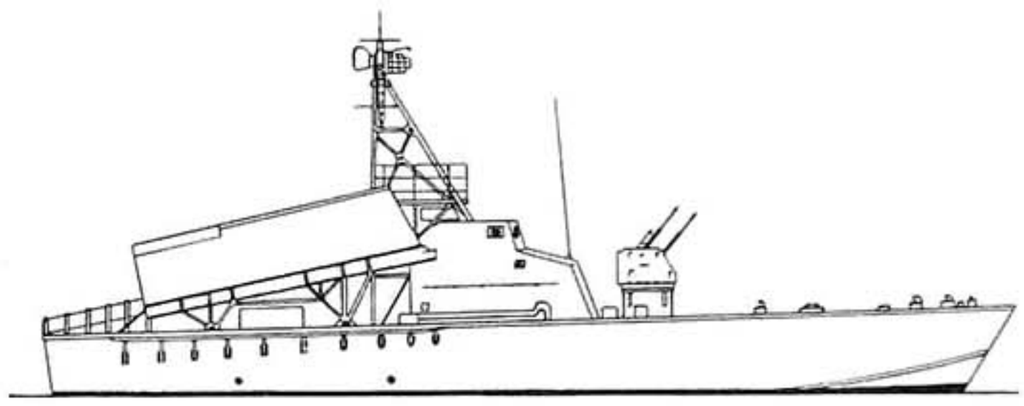
Bewertung
Brauchbarer Typ für das engere Küstenvorfeld. Höchstgeschwindigkeit wahrscheinlich nur bei glatter See erreichbar.

Transfer
Albanien (32), Pakistan (4), Tansania (4), Rumänien (3).

Lizenzbau
Rumänien (25 +).

FK-Schnellboote »Komar«-Klasse PM

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3–4	.	.	.	1963–64 (ca.)



Verdrängung	ts	68/75
Länge	m	/26,8
Breite	m	6,2
Tiefgang	m	1,5
Brennstoff	t	10
Fahrbereich	sm/kn	400/30
Besatzung		19 Mann

Antrieb
Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 3532 kW (4800 PS) für 40 kn.

Bewaffnung
2 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
2 25-mm-Flak L/70 in Doppellafette.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Square Tie«);
IFF (»High Pole-A«).

Entwicklung
Erstes Boot 1965 von der Sowjetunion geliefert, die übrigen 1966/67. Holzbauten.

Besondere Merkmale
Beiderseits je ein um 12° schräg nach vorn aufgerichteter FK-Behälter.

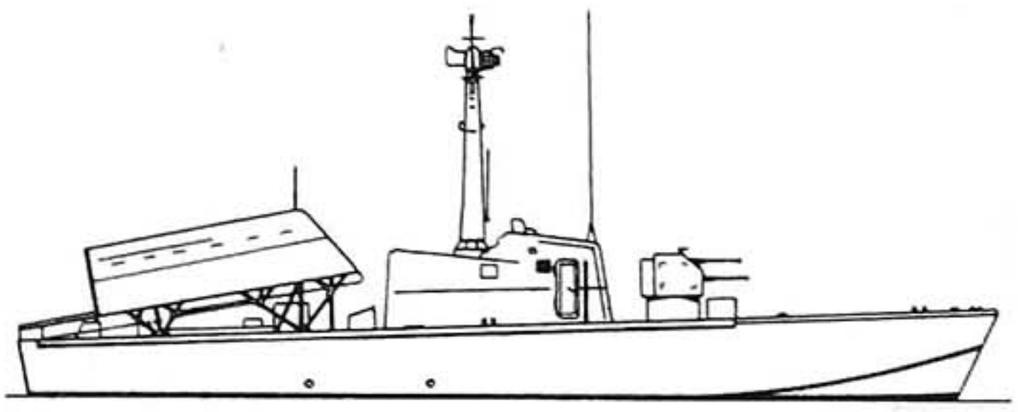
Bewertung
Veraltet, im übrigen nur im engeren Küstenbereich verwendbar.

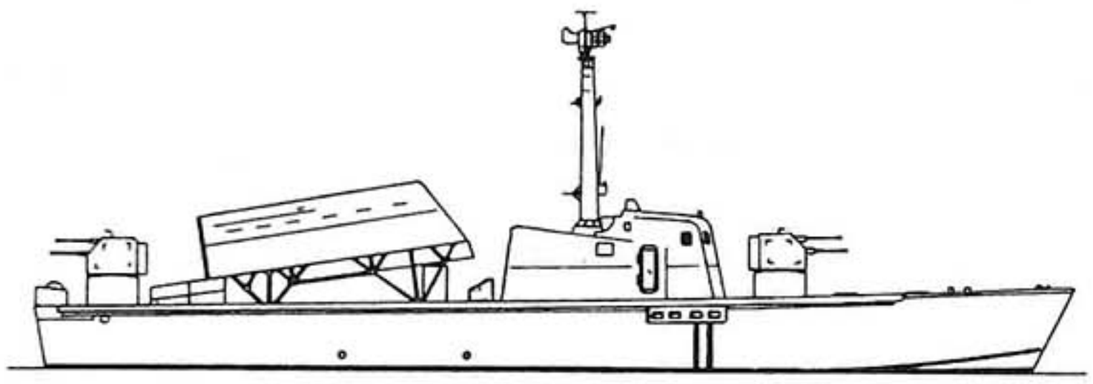
FK-Schnellboote

»Hoku«-[»Hegu«-] und »Homa«-[»Hema«-]Klasse

PM

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
80	1109 3125 9115 und weitere	. . .	VRC	1966/67 bis Gegenwart





Verdrängung	ts	68/75
Länge	m	/26,8*
Breite	m	6,2
Tiefgang	m	1,5
Brennstoff	t	10
Fahrbereich	sm/kn	450/30
Besatzung		19 Mann

* »Homa« [»Hema«]: Länge über alles 28,6 m.

Antrieb
Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 3532 kW (4800 PS) für 40 kn.

Bewaffnung
2 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
2 25-mm-Flak L/70 in Doppellafette;
(»Homa«[»Hema«]: 4 25-mm-Flak).

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Square Tie«);
IFF (»High Pole-A«).

Entwicklung
Nachbau der sowjetischen »Komar«-Klasse in steigenden Stückzahlen. Ein Boot für Versuchszwecke umgebaut (»Homa«-[»Hema«-]Klasse). Stahlbauten.

Besondere Merkmale
Beiderseits je ein um 8° schräg nach voraus aufgerichteter FK-Startbehälter. Mastform ähnlich »Osa«-Klasse. »Homa« [»Hema«] um 1,8 m verlängert, beiderseits der Brücke halbgetauchtes Tragflügelsystem und achtern zusätzlicher 25-mm-Fla-Zwilling.

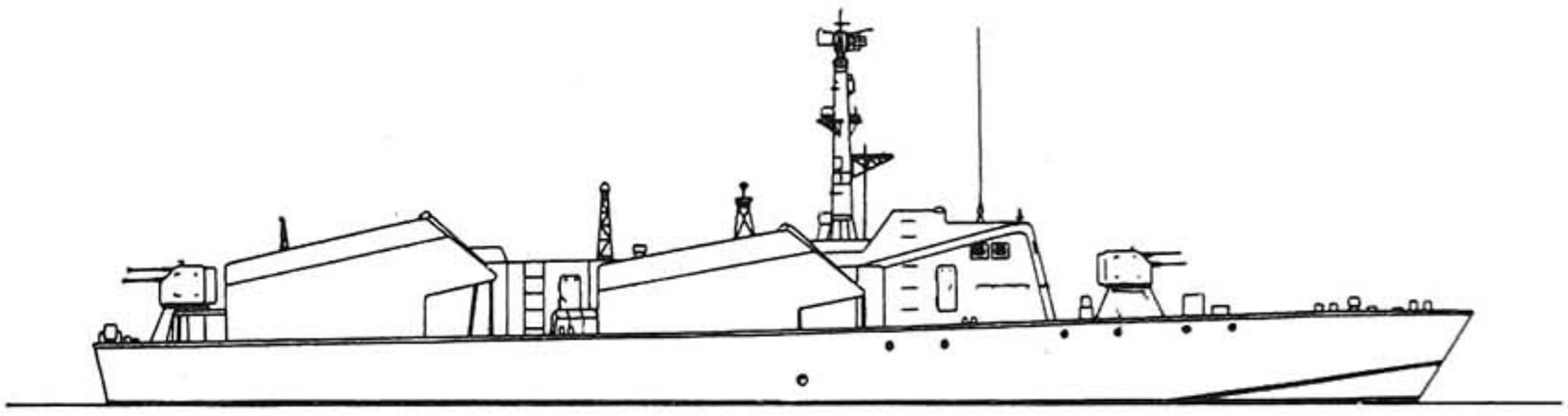
Bewertung
Wegen zu geringer Größe nur im engeren Küstenvorfeld verwendbar.

Transfer
Albanien (4 »Hoku« [»Hegu«]).

FK-Schnellboote »Osa«-Klasse PM

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
102*	215	.	UdSSR und Kiangnan, Shanghai	1966/67 bis Gegenwart
	218	.		
	3103	.		
	3113	.		
	3114	.		
	und weitere			

* Darunter sieben Boote aus sowjetischen Lieferungen.



Verdrängung	ts	160/210
Länge	m	/39,3
Breite	m	7,7
Tiefgang	m	1,8
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	800/25
Besatzung		30 Mann

Antrieb
Dreiwellenbetrieb: 3 Dieselmotoren, Leistung 8830 kW (12000 PS) für 36 kn.

Bewaffnung
4 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Square Tie«);
IFF (»High Pole-A«).

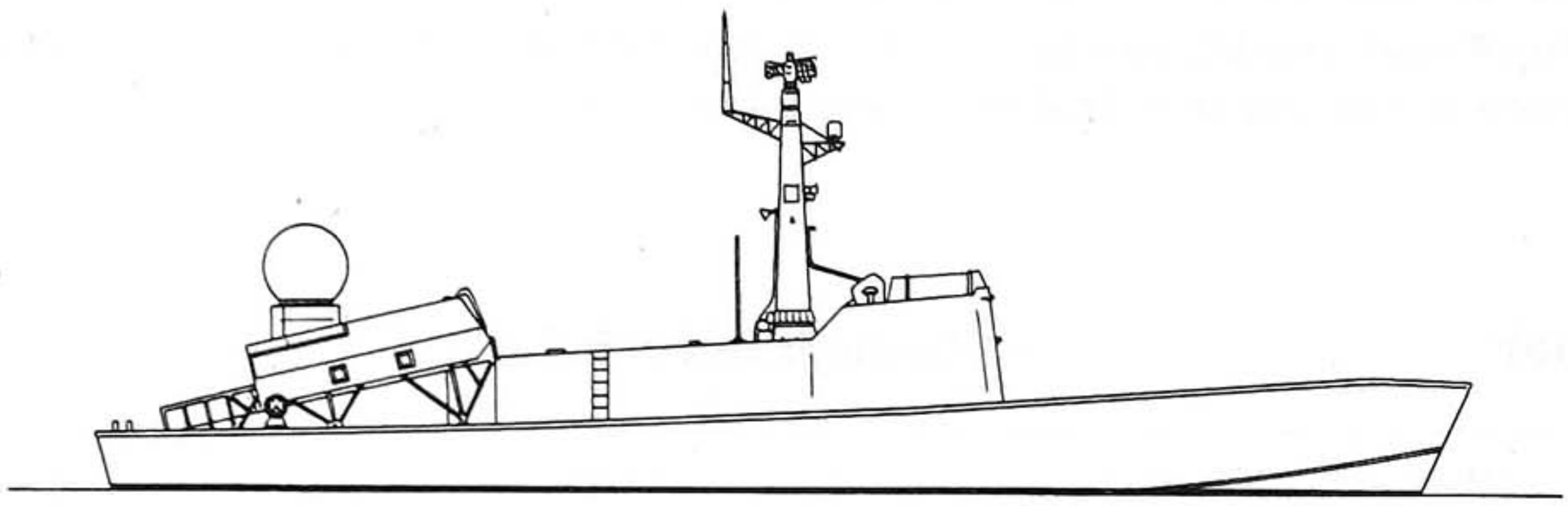
Entwicklung
Von der Sowjetunion überlassen (nur diese Boote führen die 30-mm-Flak L/65 in Doppellafetten), alle übrigen von VRC-Werften nachgebaut.

Besondere Merkmale
VRC-Boote mit 25-mm-Fla-Zwillingen L/70 bewaffnet, daher kein »Drum-Tilt«-Waffenleitgerät. Neuere Boote anscheinend andere Mastform (Foto Seite 307).

Bewertung
Technologisch bereits an der Grenze der Überalterung stehend.

FK-Schnellboote »Hola«-Klasse PM

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	5100	.	.	Mitte der 70er Jahre



Verdrängung	ts	185/210
Länge	m	./42,0
Breite	m	8,1
Tiefgang	m	2,0
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Dreiwellenbetrieb: 3 Dieselmotoren, Leistung 8825 kW (12 000 PS) für 36,0 kn.

Bewaffnung
2 Startbehälter für »CSS-N-1«-FK.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Square Tie«);
IFF (.).

Entwicklung
VRC-Version der sowjetischen »Osa«-Klasse als verbesserter und etwas vergrößerter Nachfolger. Wahrscheinlich nur Versuchsboot oder Prototyp.

Besondere Merkmale
Der »Osa«-Klasse sehr ähnlich, beiderseits jedoch nur einen FK-Startbehälter. Achtern großer Radom. Keine Artilleriebewaffnung. Verdoppelung der FK-Bewaffnung möglich.

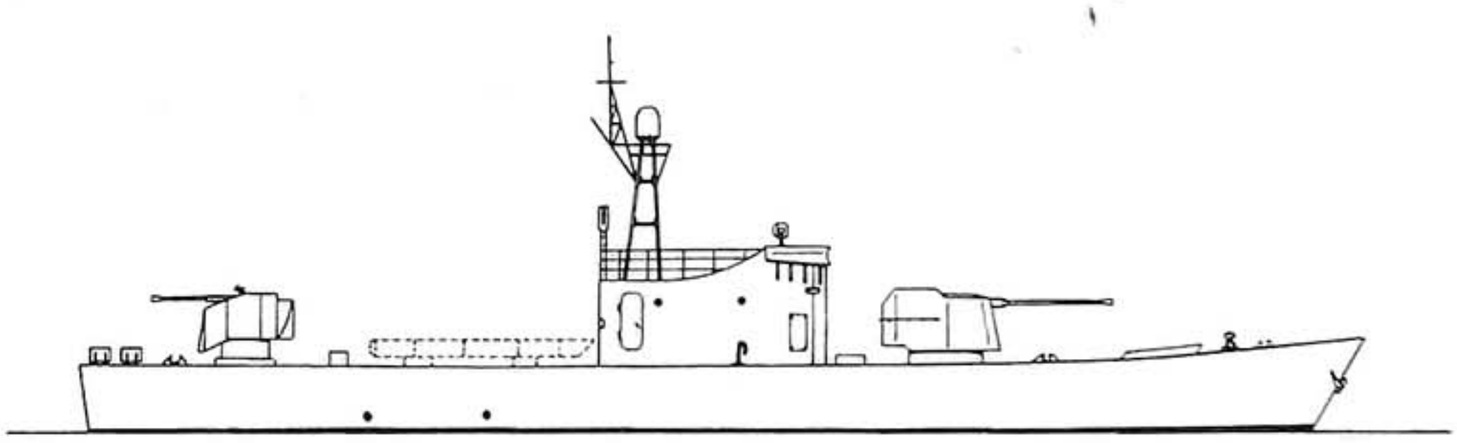
Bewertung
Technologisch sehr wahrscheinlich nicht weit über »Osa«-Klasse hinausgehend.

Patroler, Wachboote und Flußkriegsfahrzeuge

Die Zahl von Einheiten innerhalb dieser Kategorie geht in die Hunderte; den größten Anteil daran hat wohl die »Shanghai-II«-Klasse, die in mehr als 300 Exemplaren gebaut worden ist und auch als »Exportartikel« eine gewichtige Rolle spielt. Allein diese Klasse und die in nur ganz wenigen Stückzahlen vertretene »Hai-Kou«-Klasse als deren verbesserte Nachfolger eignen sich für den Einsatz im Küstenvorfeld. Alles übrige Bootsmaterial ist zumeist für den Einsatz dicht unter der Küste, in Häfen und auf Reeden sowie auf den großen Flüssen geeignet.

Patroler »Shanghai-I«-Klasse PB

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
10	8316 und weitere	.	.	1957–62



Verdrängung	ts	./100	*Antrieb*
Länge	m	./35,1	Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung
Breite	m	5,5	3532 kW (4800 PS) für 28 kn.
Tiefgang	m	1,7	
Brennstoff	t	800/17	
Fahrbereich	sm/kn	800/17	
Besatzung		25 Mann	

Bewaffnung
2 57-mm-Flak L/70 in Doppellafette;
2 37-mm-Flak 463 in Doppellafette;
2 Einzel-TR 457 mm (vermutlich ausgebaut);
8 Wasserbomben;
Minenzuladung.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

Entwicklung
Erstes Prototypboot 1959 fertiggestellt. Aussonderung 1978 beginnend mit zehn Booten.

Besondere Merkmale
57-mm-Doppellafette vorn.

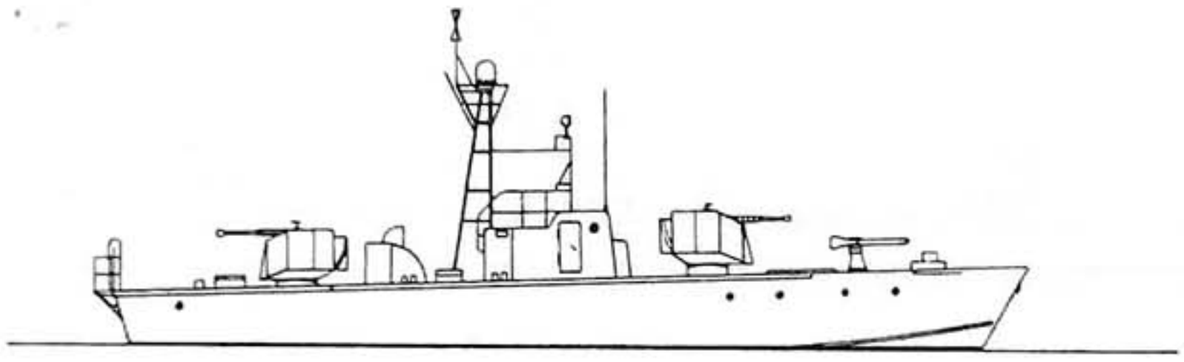
Bewertung
Brauchbarer Typ für das Küstenvorfeld. Als Erstkonstruktion wahrscheinlich noch mit Mängeln behaftet, daher nur in geringer Stückzahl gebaut.

Transfer
Nordvietnam (15).

Patroler »Swatow«-[»Shantou«-]Klasse **PB**

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
66	.	.	Shanghai, Canton [Guangzhou] und Luta [Lüda]	1958–19..

Dislozierung: 28 Boote bei Ostflotte, 20 bei Südflotte, 18 bei Nordflotte.



Verdrängung	ts	60/80
Länge	m	./25,5
Breite	m	5,8
Tiefgang	m	1,8
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	500/28, 750/15
Besatzung		17 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 2207 kW (3000 PS) für 28 kn.

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Doppellafetten;
2 75 mm rückstoßfreie Geschütze in Doppellafette;
8 Wasserbomben.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

Entwicklung
VRC-Version der sowjetischen »P-6«-Klasse als Kanonenboote, jedoch Stahlbauten. Ausgesondert wurden 1976 fünf, 1977 zehn, 1978 und 1979 nochmals je fünf Boote.

Besondere Merkmale
Verhältnismäßig hoher Dreibeinmast. Rückstoßfreie Geschütze und 12,7-mm-FlaMG nicht auf allen Booten.

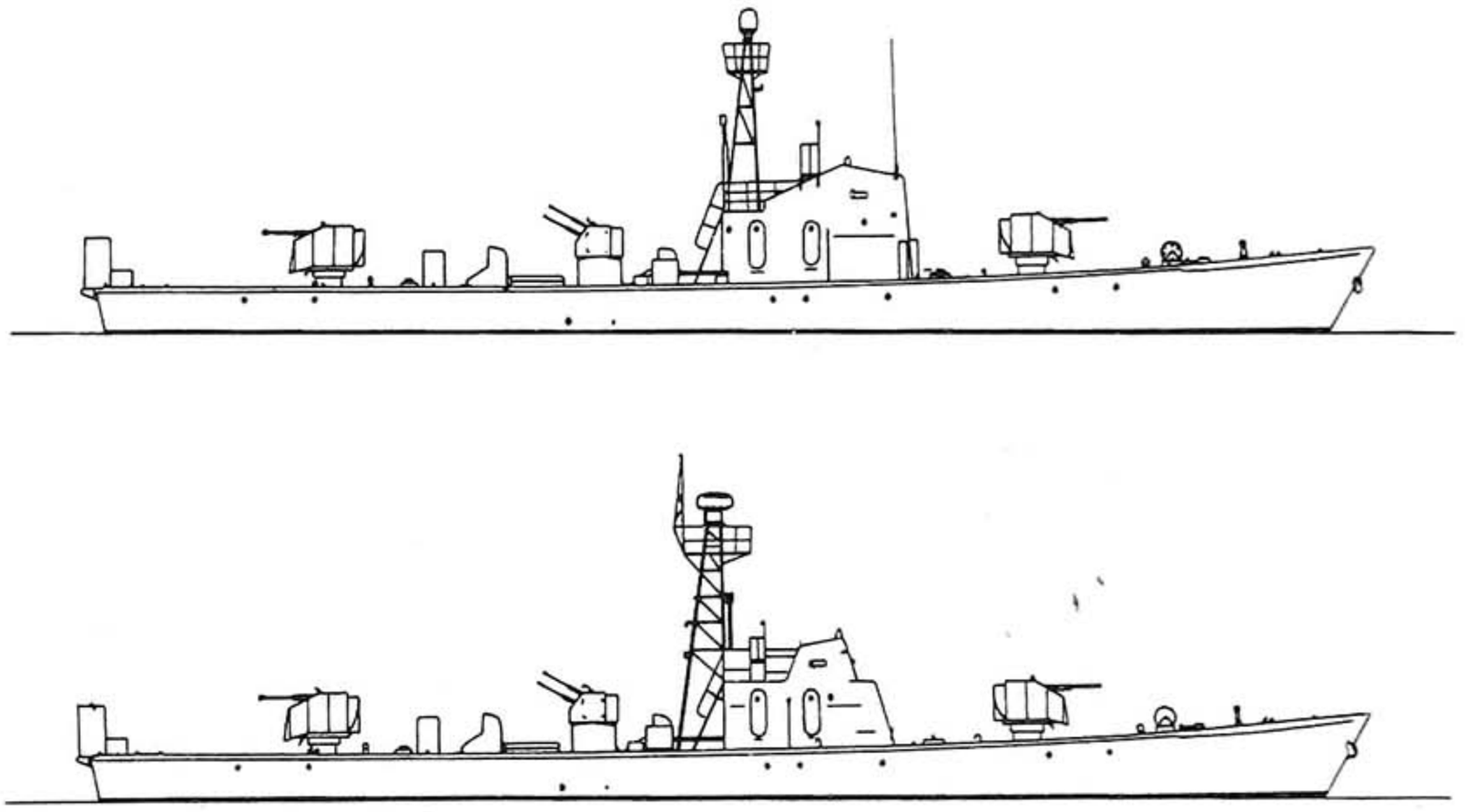
Bewertung
Veraltet, baldige Aussonderung der jetzt noch vorhandenen Boote wahrscheinlich.

Transfer
Nordkorea (8), Nordvietnam (14).

Patroler »Shanghai-II«-Klasse PB

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
295	*	.	Shanghai u. a.	1960 –75

* Die PT-Nummern sind in 1300er, 4300er und 8300er Serien zugeteilt.



Verdrängung	ts	120/155
Länge	m	./38,8
Breite	m	5,4
Tiefgang	m	1,7
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	800/17
Besatzung		25 Mann

Antrieb
Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, davon 2 je 883 kW (1200 PS) und 2 je 670 kW (910 PS) für 28,5 kn.

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
2 75-mm rückstoßfreie Geschütze in Doppellafette;
2 Wasserbombenablaufbühnen für 8 Wasserbomben;
Minenzuladung (maximal 10 Minen).

Elektronik
Seeraumüberwachung- und Navigationsradar (»Skin Head«, neuere Boote »Pot Head«);
IFF (»High Pole«);
VDS vereinzelt.

Entwicklung
Geringfügig vergrößerte Nachfolger der »Shanghai-I«-Klasse. Großseriebau. Aussonderung bereits 1979 mit 50 Booten angelaufen.

Besondere Merkmale
Unterschiedliche Brückenaufbauten und Mastformen (vgl. Skizzen). Hinter der Brücke zwei 25-mm-Fla-Zwillinge in ca. 2 m Abstand nebeneinander. Rückstoßfreies Geschütz auf Back nur vereinzelt an Bord. Einige Boote neuerdings angeblich mit VDS ausgerüstet.

Bewertung
Große Stückzahl läßt auf zufriedenstellende Konstruktion schließen.

Patroler »Haikou«-Klasse PB

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	.	.	.	60er Jahre

Verdrängung	ts	160/175	*Antrieb*
Länge	m	/45,7	Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung
Breite	m	6,4	. kW (. PS) für ca. 30 kn
Tiefgang	m	2,1	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	ca. 850/20	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
Ujagdwaffen (?);
Minenzuladung (?).

Elektronik
Seeraumüberwachung- und Navigationsradar (.).

Entwicklung
Vergrößerter Nachfolger der »Shanghai II«-Klasse mit gleicher Bewaffnung, aber anscheinend etwas stärkerer Antriebsanlage.

Besondere Merkmale
Wahrscheinlich ähnlich »Shanghai-II«-Klasse.

Bewertung
Wie »Shanghai-II«-Klasse.

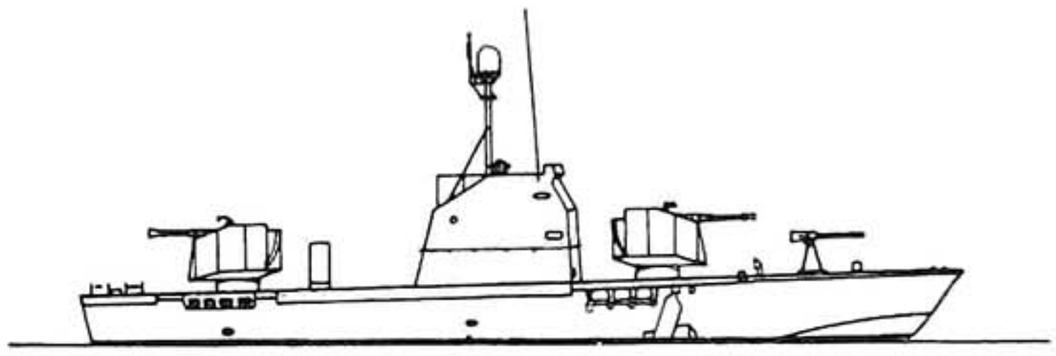
◁ *Transfer*
Albanien (6), Angola (2), Bangla Desh (2), Kamerun (2), Kongo (3), Guinea (6), Nordkorea (15), Pakistan (8), Sri Lanka (5), Sierra Leone (3), Tansania (7).

Lizenzbau
Rumänien (16 +).

Motorkanonenboote »Shantung«-[»Shandong«-]Klasse

PGH

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	.	.	.	.



Verdrängung	ts	./80
Länge	m	./25,5
Breite	m	5,8
Tiefgang	m	2,0
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	500/20, 750/15
Besatzung		17 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 2796 kW (3800 PS) für 40 kn.

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
1 75-mm-rückstoßfreies Geschütz.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

Entwicklung
Anscheinend Weiterentwicklung der »Swatow«-[»Shantou«]Klasse, offenbar Tragflügel nur vorn. Ein viertes Boot wurde bereits 1976 ausgesondert.

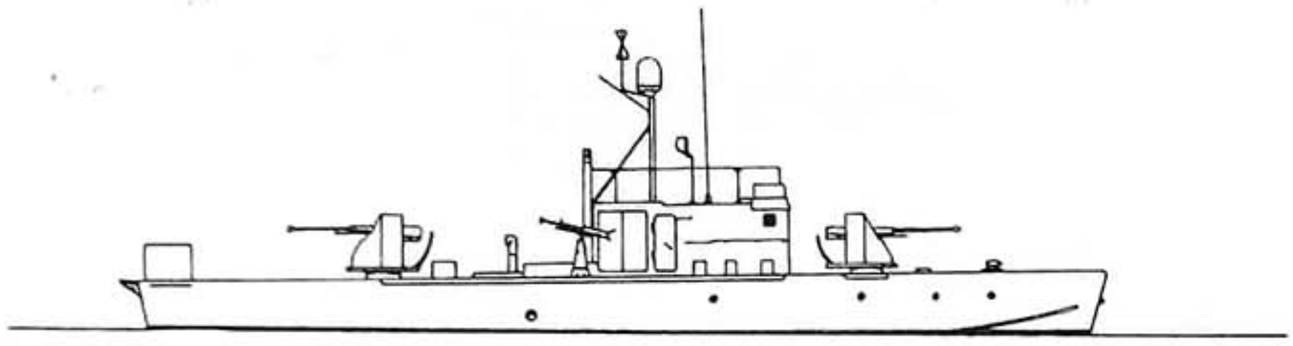
Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Keine Torpedorohre. Vorn halbgetauchtes Tragflügelsystem, möglicherweise beiklappbar.

Bewertung
Wahrscheinlich keine zufriedenstellende Konstruktion, wohl deshalb kein Serienbau.

Flußkanonenboote »Whampoa«-[»Huangpu«]Klasse CPC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
47	.	.	Shanghai und Canton [Guang-Zhou]	1950–55

Dislozierung: 29 Boote bei Ostflotte, 10 bei Nordflotte, 8 bei Südflotte.



Verdrängung	ts	42/50
Länge	m	/27,0
Breite	m	4,0
Tiefgang	m	1,5
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	400/9
Besatzung		25 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 735 kW (1000 PS) für 14 kn.

Bewaffnung
2 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten;
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

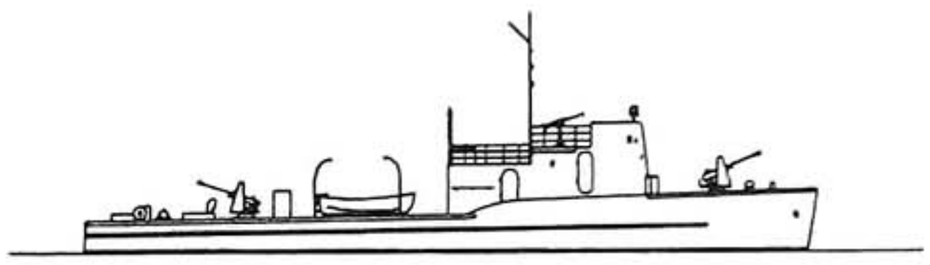
Entwicklung
Eigenentwicklung, bevorzugt auf Flüssen eingesetzt. Aussonderung ist im Gange (1977 zehn Boote, 1978 fünf Boote).

Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Kastenformbrücke mit Radarmast.

Bewertung
Veraltet, aber für Einsätze auf Flüssen und in Flußmündungen (Hafen- und Reedeschutz) noch brauchbar.

Wachboote »Fukien«-[»Fuijan«-]Klasse CPC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
30	.	.	.	Wahrscheinlich 50er Jahre



Verdrängung	ts	.	*Antrieb*
Länge	m	./27,0	. -wellenbetrieb: . . .
Breite	m	.	
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung			
		Mann	

Bewaffnung
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten;
1 7,62-mm-MG in Einzellafette.

Elektronik
Navigationsradar (?).

Entwicklung
Vermutlich für den Einsatz auf den großen Flüssen konzipiert. Vornehmlich bei Ostflotte, zumeist auf Flüssen.

Besondere Merkmale
12,7-mm-FlaMG hinter Schutzschilden.

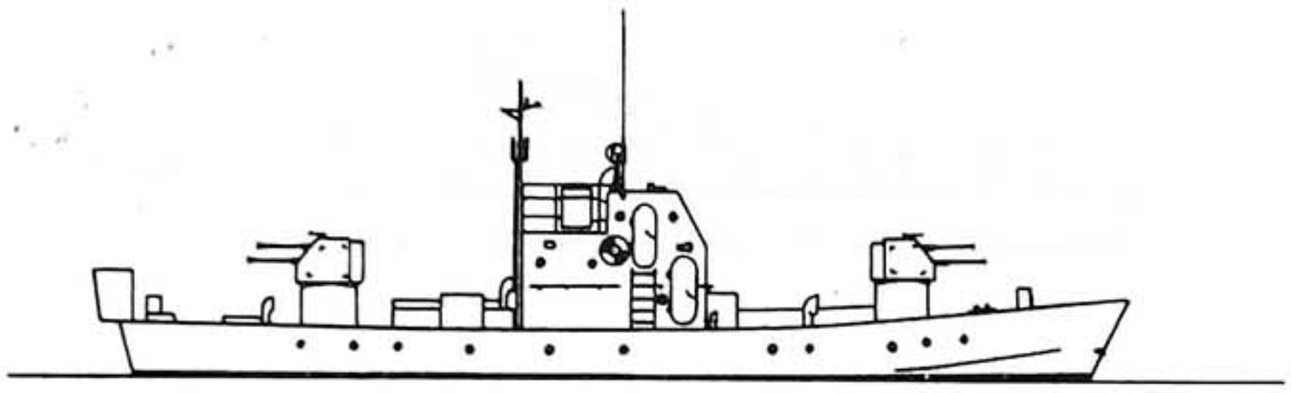
Bewertung
Veraltet.

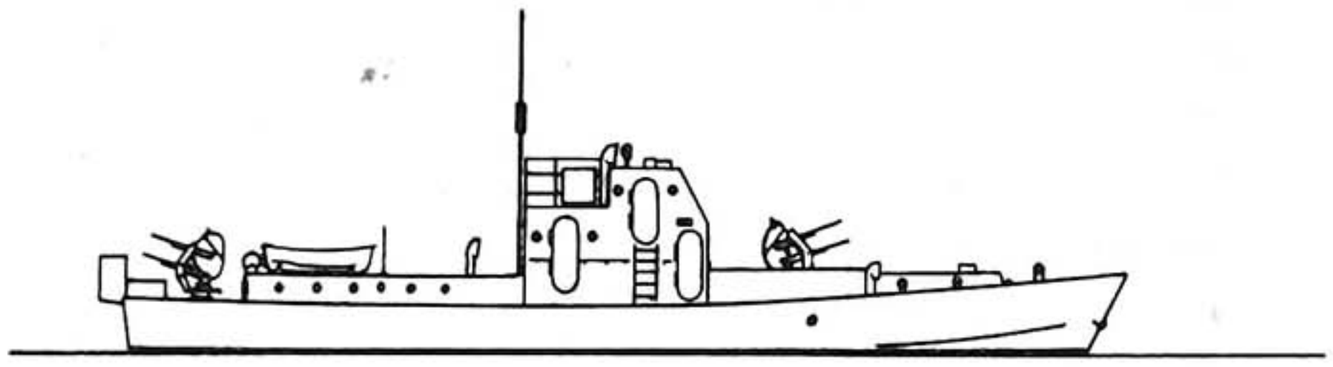
Wachboote

»Pei Hai«-[»Beihai«-] und »Wu Hsi«-Klasse

CPC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
30	.	.	.	Frühe 50er Jahre





Verdrängung	ts	50/.	*Antrieb*
Länge	m	./25,9	. -wellenbetrieb: . Dieselmotor(e), Leistung .
Breite	m	.	kW (. PS), für . kn.
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Kein Radar.

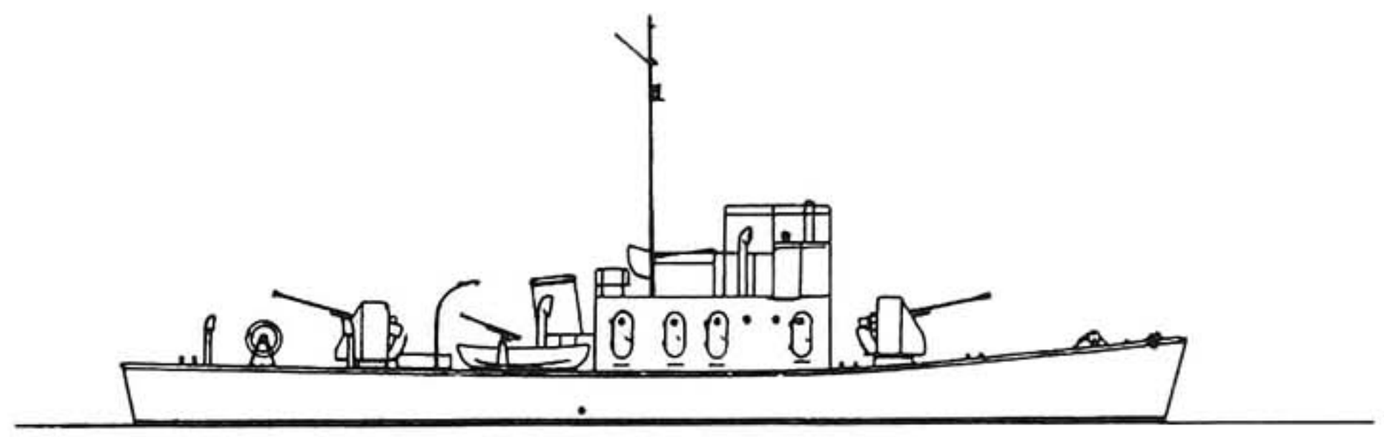
Entwicklung
Für den Einsatz auf Flüssen, vor Flußmündungen und im küstennahen Bereich konzipiert. Restbestand der ursprünglichen ca. 50 gebauten Fahrzeuge.

Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Brückenaufbau mit abgeschrägter Vorderfront. Mast unmittelbar hinter Brückenaufbau. Mit schwächerer Bewaffnung (2 × 2 14,5 mm) als »Wu Hsi«-Klasse im Dienst.

Bewertung
Veraltet.

Wachboote »Tai Shan«-[»Taishan«-]Klasse CPC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
4	.	.	.	.



Verdrängung	ts	./ca. 60	*Antrieb*
Länge	m	./ca. 29,0	.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en) zu . kW
Breite	m	ca. 5,0	(. PS) für . kn.
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
2 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten;
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten.

Elektronik
Kein Radar.

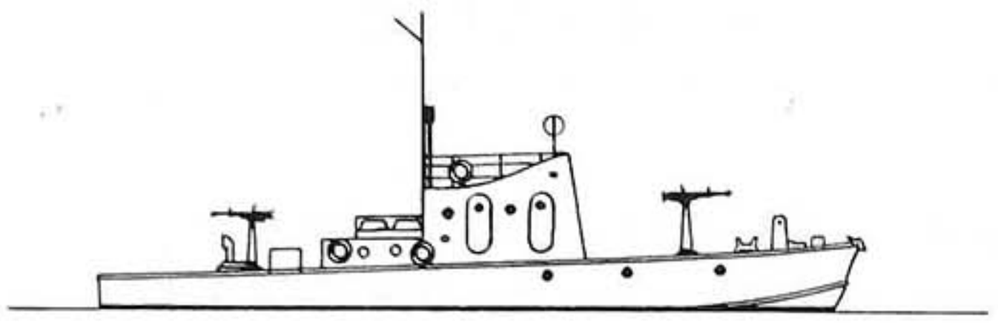
Entwicklung
Vermutlich eigene Konstruktion der 50er Jahre, spätestens der frühen 60er Jahre.

Besondere Merkmale
Flushdeckrumpf. Kompakter Brückenaufbau mit senkrecht stehendem Pfahlmast. Je eine 37-mm-Flak vorn und achtern.

Bewertung
Vermutlich an der Überalterungsstufe stehend.

Wachboote »Ying Kou«-Klasse CPC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
.	.	.	.	Anfang der 60er Jahre



Verdrängung	ts	ca. 30/.	*Antrieb*
Länge	m	./21,3	Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung
Breite	m	3,7	220 kW (300 PS), für 16 kn.
Tiefgang	m	0,8	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (?).

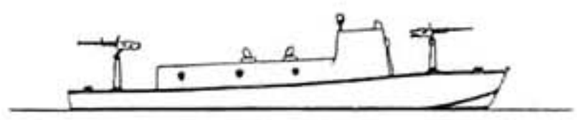
Entwicklung
Ausgesprochene Flußfahrzeuge.

Besondere Merkmale
Typisches Aussehen von Flußkampfschiffen. Hinter dem Brückenhaus abnehmbares Sonnendach.

Bewertung
Veraltet.

Wachboote »Yu Lin«-Klasse

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
40	.	.	Shanghai	1964–68



Verdrängung	ts	./10	
Länge	m	./13,6	
Breite	m	2,4	
Tiefgang	m	1,1	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Antrieb
Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung 220 kW (300 PS), für 20 bis 24 kn.

Bewaffnung
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten.

Elektronik
Kein Radar.

Entwicklung
Ausgesprochene Flußfahrzeuge.

Besondere Merkmale
Motorboottyp. Flushdeck-Bauweise.

Bewertung
Hohe Geschwindigkeit befähigt Boote zu schnellen Operationen auf Flüssen und dgl.

Transfer
Campuchea (3), Congo (4), Tansania (4).

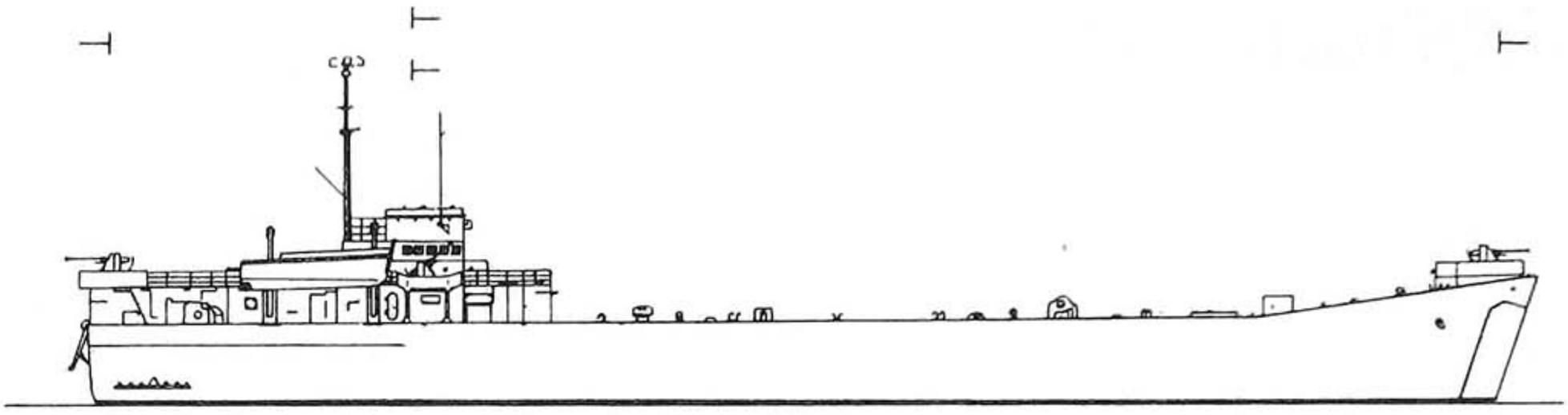
Amphibische Schiffe

Von der Stückzahl an Schiffen und Fahrzeugen her ist die amphibische Komponente der chinesischen Marine gewiß beachtlich, aber die große Masse besteht aus kleinen Einheiten, die nur für lokale Operationen und für Transport/Nachschub-Aufgaben in Betracht kommen. Was die größeren Einheiten betrifft, so stammen diese in der Masse aus Beständen der angelsächsischen Marinen und sind nicht nur veraltet, sondern mit Sicherheit über alle Toleranzgrenzen hinaus so stark heruntergewirtschaftet, daß sie kaum noch zählen. LST-Neubauten sind bisher nur in Gestalt zweier Einheiten der »Yukan«-Klasse hinzugekommen, darüber hinaus scheint es noch einen weiteren Neubautyp zu geben, über den jedoch bisher nichts weiter bekannt ist (Foto Seite 314). Als neuer LSM-Typ wird eine »Yudao«-Klasse gemeldet, die bisher von einem Schiff vertreten sein soll, das 1980 in Dienst gekommen ist; über diese Klasse liegen keinerlei Angaben vor.
Weiter vorhanden sind noch etwa 150 ehemals britische und amerikanische LCM; infolge ihres hohen Alters gilt für sie dasselbe, was zu den ehemaligen amerikanischen LST dargelegt worden ist.

Landungsschiffe — Ex-US-LST(2)-Klasse — LST

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
14	*	ex *Chang Pai Shan*		1942–45
		ex *LST* . . .	.	
		ex *Ch'ing Kang Shan*		
		ex *LST* . . .	.	
		ex *Meng Shan* ex *Chung-106*		
		ex *LST 589*	Missouri Valley	
		ex *Tai Pieh Shan*		
		ex *LST* . . .	.	
		ex *Tai Hsing Shan*		
		ex *LST* . . .	.	
		ex *Szu Ch'ing* ex *LST* . . .	.	
		ex *Chung-101* ex *LST 804*	Jeffersonville	
		ex *Chung-100* ex *LST 355*	Charleston	
		ex *Chung-102* ex *LST* . . .	Navy Yard	
		ex *Chung-107* ex *LST 1027*	.	
		ex *Chung-110* ex *LST* . . .	Bethlehem Quinvy	
		ex *Chung-111* ex *LST 805*	.	
		ex *Chung-116* ex *LST 406*	Jeffersonville	
		ex *Chung-122* ex *Ching Ling*	Bethlehem Fairfield	
		ex *LST* . . .		
		ex *Chung-125* ex *LST* . . .	.	
			.	

* Diese Fahrzeuge führen die PT-Nummern 341–343, 351, 355, 901–903 und 921–926. Eine Zuordnung zu den einzelnen Namen ist nicht möglich. Dislozierung: 6 Schiffe Nordflotte, 6 Schiffe Ostflotte, die übrigen Südflotte.



Verdrängung	ts	1653/4080	*Antrieb*
Länge	m	96,3/100,0	Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren mit elektrischer Übersetzung, Leistung 1520 kW (1700 PS) für 11 kn
Breite	m	15,3	
Tiefgang	m	4,4	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	15 000/9	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
2 57-mm-Flak L/70 in Doppellafette;
6 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
3 37-mm-Flak 463 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemalige Panzerlandungsschiffe des amerikanischen Typs »LST(2)«. 1946 an China übergeben.

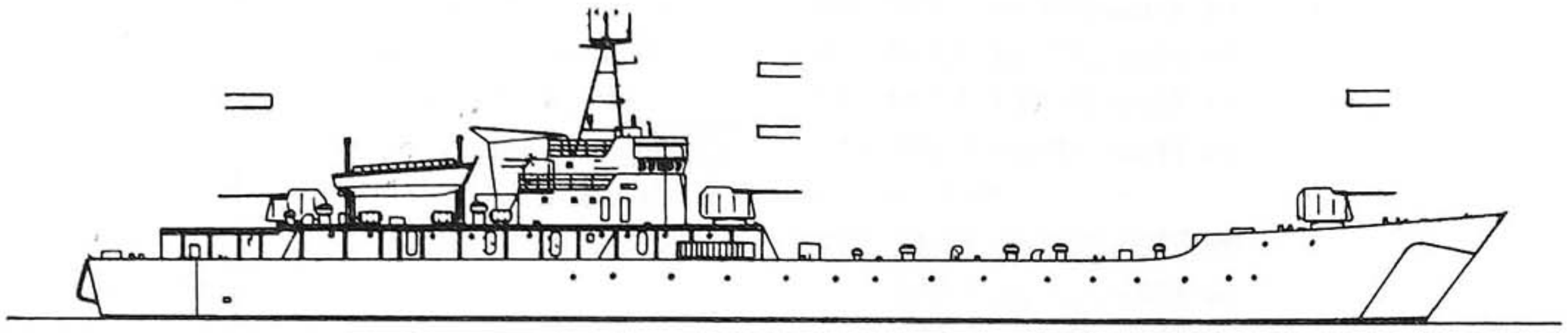
Besondere Merkmale
Durchgehender, ca. 82 m langer und bis zu 10 m breiter Laderaum mit Bugrampe hinter zweiteiligem Bugflügeltor. Aufbauten achtern. Ladekapazität: 1 LCT oder 2 LCM oder 25 LKW oder 4 LCVP/LCP oder 20 Panzer; bis 400 Mann Truppen. Bewaffnung z. Tl. unterschiedlich.

Bewertung
Veraltet, nur noch bedingt verwendbar. Einsatz nur noch als Transporter bzw. als Stationsschiffe.

Transfer
Nordvietnam (2).

Landungsschiffe »Yukan«-Klasse LST

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2+	927	.	Shanghai	ca. 1976–1980



Verdrängung	ts	ca. 1200/3400	*Antrieb*
Länge	m	ca. 100,0	Zweiwellenbetrieb: . Dieselmotoren, Leistung
Breite	m	ca. 14,0	. kW (. PS) für . kn.
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
8 57-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Anscheinend Eigenentwicklung ohne jede Anlehnung an fremde Vorbilder.

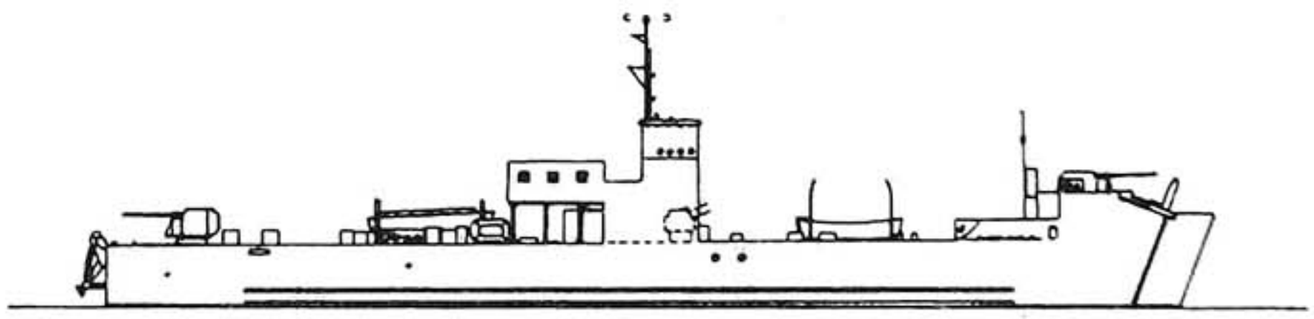
Besondere Merkmale
Durchgehender Laderaum mit Bugrampe hinter zweiteiligem Bugflügeltor und Heckklapprampe (Ro-Ro-Betrieb).

Bewertung
Modern konzipierter amphibischer Schiffstyp.

Landungsschiffe — Ex-US-LSM-Klasse — LSM

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
15	*	ex *Hua-201* ex *LSM 112*	*Brown Shipbuilding, Houston*	1944–45
		ex *Hua-202* ex *LSM 248*	*Federal, Newark*	
		ex *Hua-204* ex *LSM 430*	*Dravo, Wilmington*	
		ex *Hua-205* ex *LSM 336*	*Pullman, Chicago*	
		ex *Hua-207* ex *LSM 282*	*Federal, Newark*	
		ex Hua-208 *ex* LSM 42	*Brown Shipbuilding, Houston*	
		ex Hua-209 *ex* LSM 209	*Charleston Navy Yard*	
		ex Hua-211 *ex* LSM . . .	.	
		ex Hua-212 *ex* LSM . . .	.	
		ex Chuan Shih Shui *ex* LSM . . .	.	
		ex Huai Ho *ex* Wan Fu *ex* LSM . . .	.	
		ex Huang Ho *ex* Mei Sheng *ex* LSM 433	Dravo, Wilmington	
		ex Yun Ho *ex* Wang Chung *ex* LSM . . .	.	

* Diese Schiffe führen die PT-Nummern 352–354, 393–396, 511 und 931–936. Eine Zuordnung zu den einzelnen Namen ist nicht möglich. Dislozierung: 3 Schiffe bei Nordflotte, 7 bei Ostflotte, 4 bei Südflotte.



Verdrängung	ts	520/1095
Länge	m	59,9/62,1
Breite	m	10,5
Tiefgang	m	2,7
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	2500/12
Besatzung		60 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 2060 kW (2800 PS) für 12 kn.

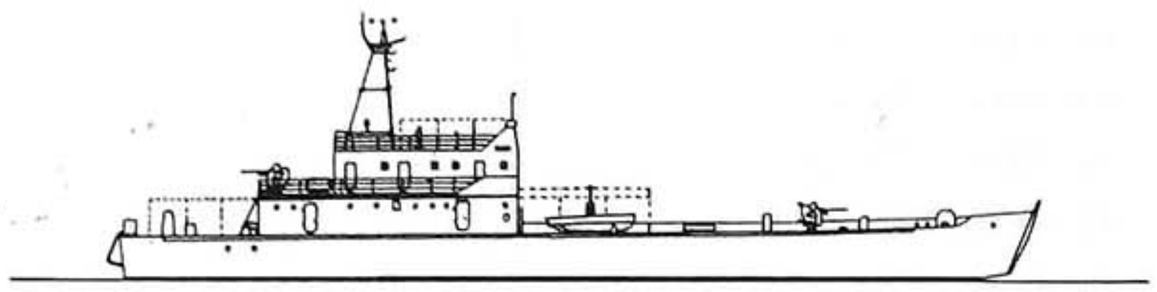
Bewaffnung
4 57-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
2 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemalige amerikanische Einheiten des Typs »LSM« = Landing Ship, Medium. 1946 an China übergeben.

Landungsschiffe »Yu Ling«-Klasse LSM

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	335	.	.	1971–19..
	N1122	.	.	.



Verdrängung	ts	./ca. 400	*Antrieb:*
Länge	m	./ca. 50,0	.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung .
Breite	m	ca. 7,0	kW (. PS) für . kn.
Tiefgang	m	ca. 2,0	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
4 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Eigenentwicklung, anscheinend auf der Basis der sowjetischen »MP-10«/»SMB-1«/»Vydra«-Typfamilie. Bisher kein Serienbau. Möglicherweise Versuchsschiffe oder Prototyp.

Besondere Merkmale
Aufbauten achtern. Bugrampe hinter Bugflügeltor. Ladekapazität: 2–3 Kampfpanzer Typ 59.

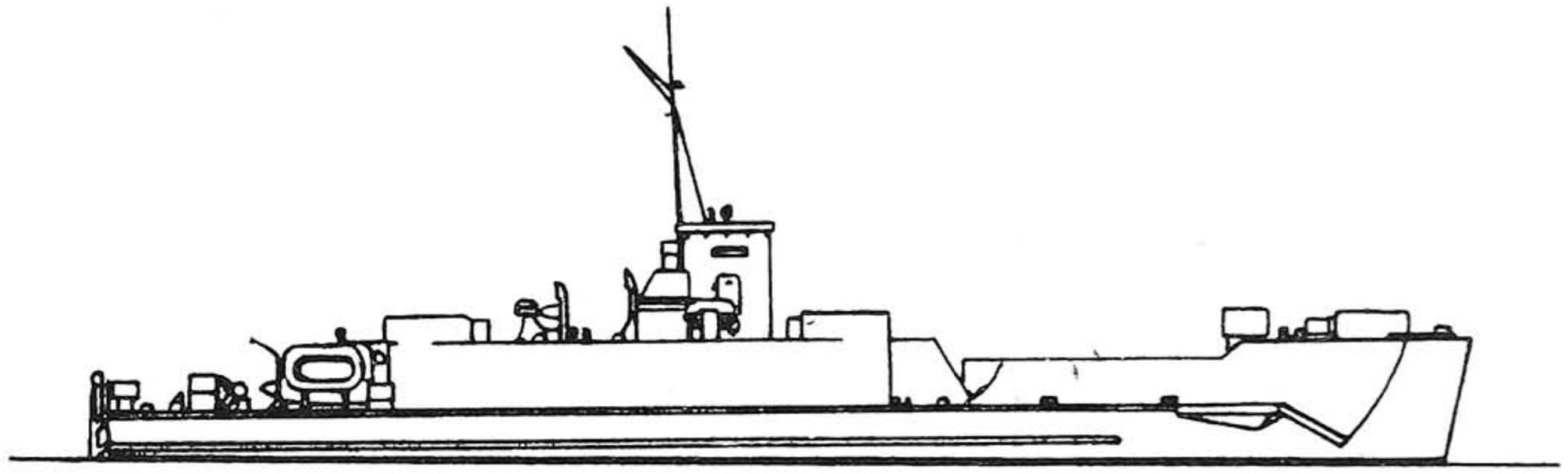
Bewertung
Etwa wie US-Typ »LSM«.

◁ *Besondere Merkmale*
Offener Laderaum über gesamte Schiffslänge mit Bugrampe hinter zweiteiligem Bugflügeltor. Brückenaufauten an der Steuerbordseite in Schiffsmitte. Spiegelheck. Ladekapazität: 10 mittlere Panzer und 100 Mann.

Bewertung
Veraltet, wohl nur noch beschränkt verwertbar. Mehrzahl der Schiffe wird angeblich nur noch als Transporter verwendet.

Landungsboote Ex-US-LSIL-Klasse LCPL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
8	.	ex *Min-301* ex . . .	USA	1943–45
	.	ex *Min-303* ex . . .		
	.	ex *Min-306* ex . . .		
	.	ex *Min-311* ex . . .		
	.	ex *Min-312* ex . . .		
	.	ex *Min-313* ex . . .		
	.	ex *Min-319* ex . . .		
	.	ex *Min-321* ex . . .		



Verdrängung	ts	230/387	*Antrieb*
Länge	m	./48,5	Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 971 kW (1320 PS), für 14 kn.
Breite	m	7,2	
Tiefgang	m	1,7	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten (teils abweichend).

Elektronik
Navigationsradar (.).

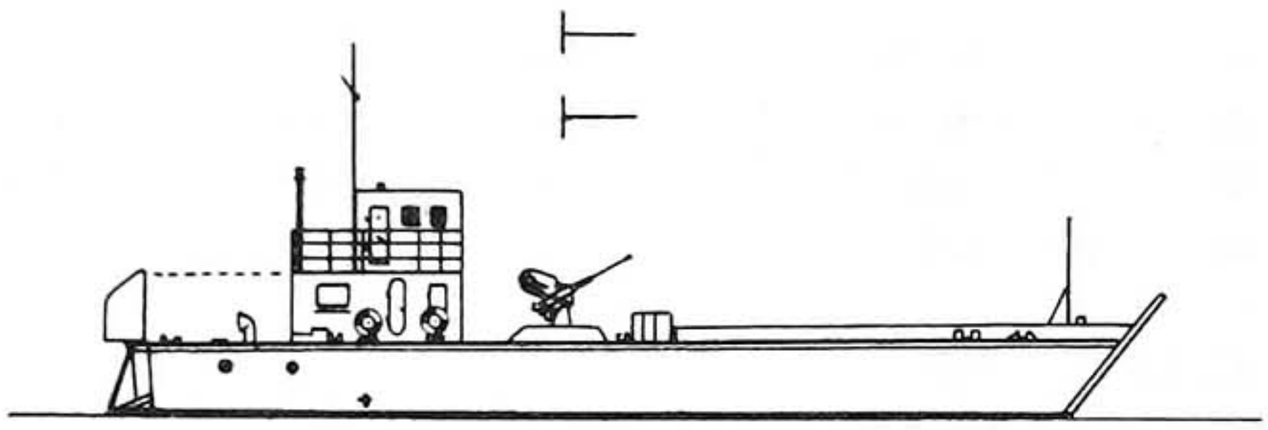
Entwicklung
Ehemalige amerikanische Landungsfahrzeuge des Typs »LSIL«, 1946 an China abgegeben.

Besondere Merkmale
Turmförmige Brücke in der Schiffsmitte mit hohem Mast. Beiderseits des Vorschiffes abfierbare Gangway für Strandlandungen.

Bewertung
Veraltet. Einige Fahrzeuge vorübergehend als Minensuchboote eingesetzt gewesen. Möglicherweise nur noch ex *Min-312*, ex *Min-313*, ex *Min-319* und ex *Min-321* vorhanden.

Landungsboote »Yunnan«-Klasse LCU

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
300	F 3313	.	.	1968–72
	F 3321	.	.	
	F 3344	.	.	
	F 7588	.	.	
	5526, 7566 und weitere	.	.	



Verdrängung	ts	./300 ts	*Antrieb*
Länge	m	./29,0	Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung . kW (. PS), für ca. 10 kn.
Breite	m	.	
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

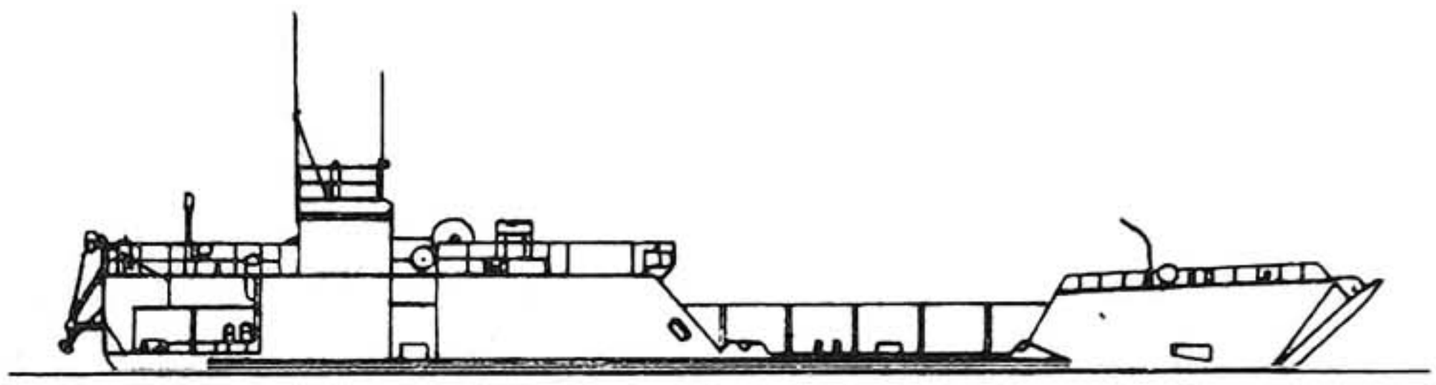
Entwicklung
Eigenkonstruktion.

Besondere Merkmale
Aufbauten achtern, Laderaum davor, Bugklapprampe. Hoher, röhrenförmiger Motorenauspuff hinter dem Fahrstand. Ladekapazität: 1 Kampfpanzer.

Bewertung
Nur für lokale Operationen geeignet. Geringe Seetüchtigkeit.

Landungsfahrzeuge — Ex-US-LCT/LCU-Klasse — LCU

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
9	.	.	USA und Großbritannien	1944–45



Verdrängung	ts	160/320	*Antrieb*
Länge	m	./36,3	Dreiwellenbetrieb: 3 Dieselmotoren, Leistung
Breite	m	10,0	350 kW (475 PS), für 10 kn .
Tiefgang	m	1,5	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	700/7	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
Keine

Elektronik
Keine

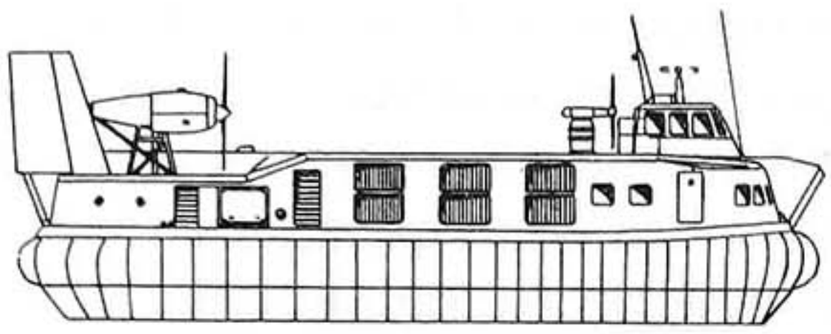
Entwicklung
Einheiten des amerikanischen Typs »LCT(5)«/»LCT(6)«, teils in Großbritannien gebaut. 1946 an China abgegeben.

Besondere Merkmale
Offener Laderaum, Bugklappenrampe, Brücke achtern. Ladekapazität: 3 Panzer oder 30 Mann und 200 t Fracht.

Bewertung
Veraltet.

Landungsfahrzeuge »Jing Sah«-Klasse AALC

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	–	.	Taku [Dagu]	1978–1979



Verdrängung	ts	./70	
Länge	m	./21,9	
Breite	m	7,9	
Höhe	m	7,6	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Antrieb
2 Vortriebwerke (achtern) je . kW (. PS) für 55 – 60 kn und 2 Hubtriebwerke je . kW (. PS) für maximal 1,5 m Hub.

Bewaffnung
Keine Bewaffnung.

Elektronik
Navigationsrader (.).

Entwicklung
Versuchsbau eines Luftkissenfahrzeuges auf Grund von Entwürfen des Schiffbau-Forschungsinstitutes Shanghai. Für amphibischen Einsatz ausgelegt.

Besondere Merkmale
Doppeltes Seitenleitwerk mit je einem Vortrieb-Propellertriebwerk im Ruderstrom, dicht hinter dem Fahrstand die beiden kleineren Hubtriebwerke. Durchgehender Laderaum mit Bug- und Heck-Klapprampe. Zuladung : Maximal 12–15 t.

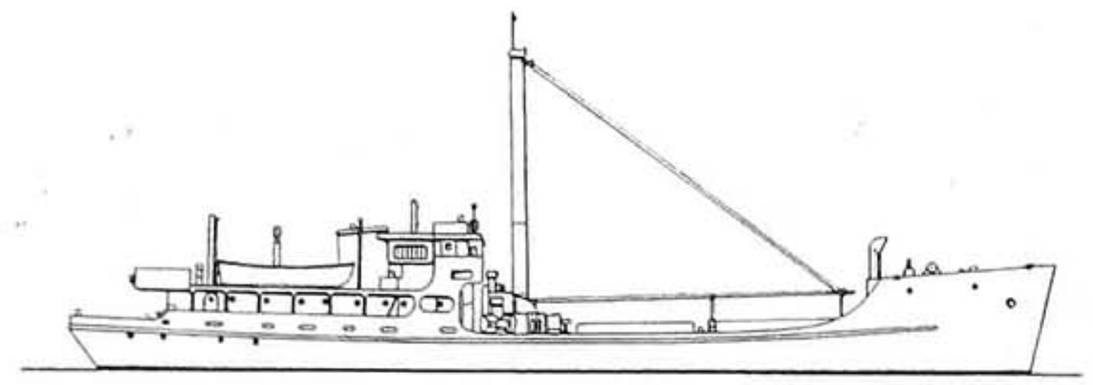
Bewertung
Modern konzipierter Typ von amphibischen Luftkissenfahrzeugen.

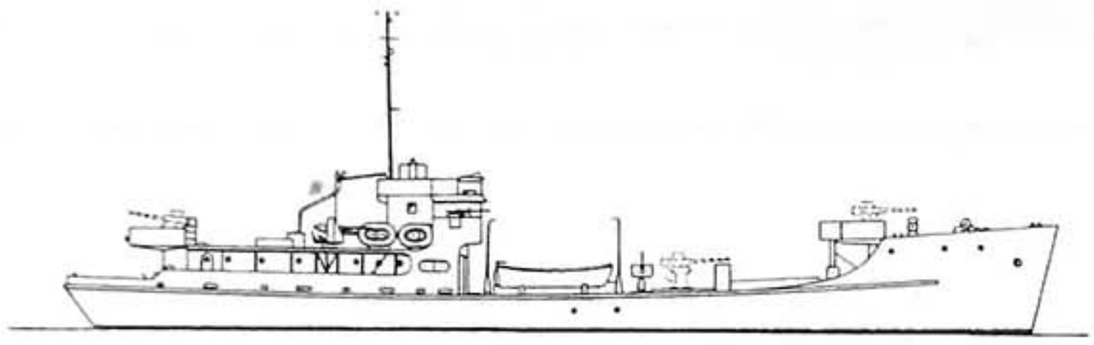
Tender und Werkstattschiffe

Der U-Bootwaffe stehen in der Kategroie der Tender mit einiger Sicherheit mehr als die als einziger Vertreterin bekannte *Ta Chi [Dazhi]* zur Verfügung. Wenn man davon ausgeht, daß die Grenze der Betreuungsmöglichkeit dieses Schiffes bei höchstens acht bis zehn U-Booten liegen dürfte (eher dürften es noch weniger sein), so muß mit einem dem zahlenmäßigen Bestand der U-Bootwaffe äquivalenten Bestand von Tendern gerechnet werden. Eher wahrscheinlich ist es allerdings, daß hierfür ehemalige Frachtschiffe abgestellt sind und behelfsmäßig Tenderaufgaben wahrnehmen. Dabei könnte die *Ta Chi* das erste Glied einer geplanten Tenderserie darstellen.
Das eine der beiden vorhandenen Werkstattschiffe ist die *Taku Shan [Dagushan]*, vormals *Achilles*/ARL 41 ex *LST 455* der USN, von 1942 bis 1943 in den USA gebaut und 1946 an China abgegeben. Dieses Schiff geriet 1949 infolge eines Brandes auf Grund und wurde bald darauf von den Kommunisten geborgen und als *Xingan* in Dienst gestellt. Es hat eine Wasserverdrängung von 1625 ts (Standard) und Abmessungen von 100 x 15,3 x 4,3 m. Sein dieselelektrischer Antrieb leistete bei Fertigstellung maximal 1324 kW (1800 PS) für 11 kn Geschwindigkeit. Das Schiff dürfte schon stark verbraucht sein, aber als Stationär noch einige Dienste leisten.
Bei dem zweiten Werkstattschiff handelt es sich um einen ehemaligen Massengutfrachter der in den 60er Jahren in Rumänien gebauten »Galati«-Klasse. Dieses mit etwa 3500 BRT und 4700 tdw vermessene Schiff hat eine Länge von 106,1 m und eine Breite von 14,8 m. Seine aus Jugoslawien stammenden Antriebs-Dieselmotoren leisten 2200 kW (3000 PS), womit 13,5 kn Geschwindigkeit erreicht werden.

Tender — Ex-US-»FS 330«-Klasse — AF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	.	.	(USA)	1944–45
	.	.	(USA)	1944–45





Verdrängung	ts	1000/	*Antrieb*
Länge	m	./53,4	Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren,
Breite	m	9,9	Leistung 735 kW (1000 PS), für 12 kn.
Tiefgang	m	2,0	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
Bis 3 76-mm-Geschütze in Einzellafetten (US-Modell);
2 37-mm-Flak L/63 in Einzellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

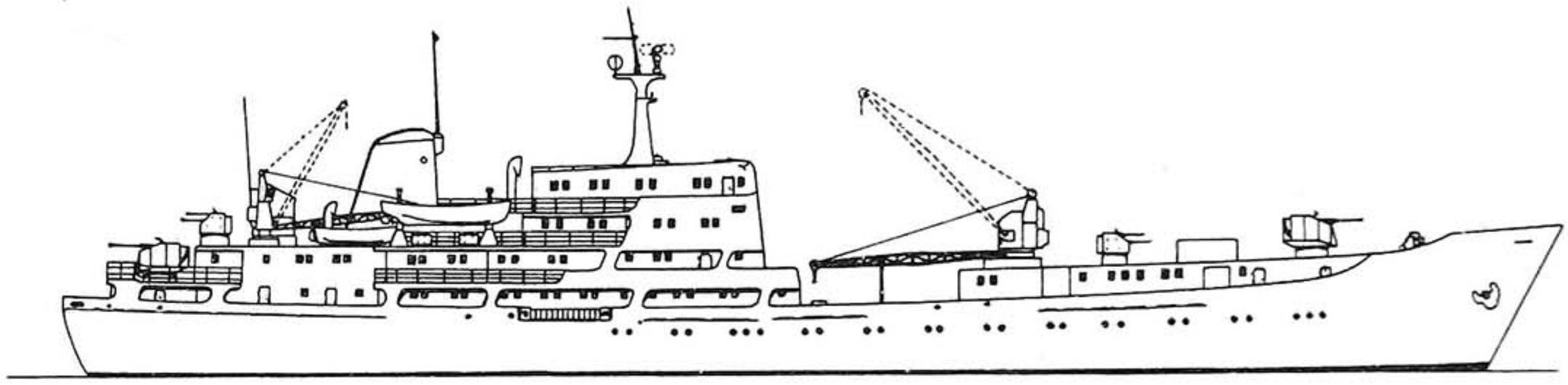
Entwicklung
Ehemalige Nachschubschiffe *Clover*/FS 146 und *Violet*/FS 155 der US Army, nach 1945 an China übergeben.

Besondere Merkmale
Aufbauten achtern. Unterschiedliche Mastformen und auch sonstige kleinere Abweichungen. Bewaffnung nur auf einem Schiff vorhanden.

Bewertung
Veraltet. Werden angeblich als Schnellboottender verwendet, als solche sehr wahrscheinlich nur noch Stationäre.

U-Boottender »Ta Chih«–[»Dazhi«-]Klasse AS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	*Ta Chih [Dazhi]*	.	Erstmals 1973 gemeldet



Verdrängung	ts	./6000	*Antrieb*
Länge	m	./106,7	.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung .
Breite	m	15,3	kW(. PS), für 14 kn.
Tiefgang	m	6,1	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

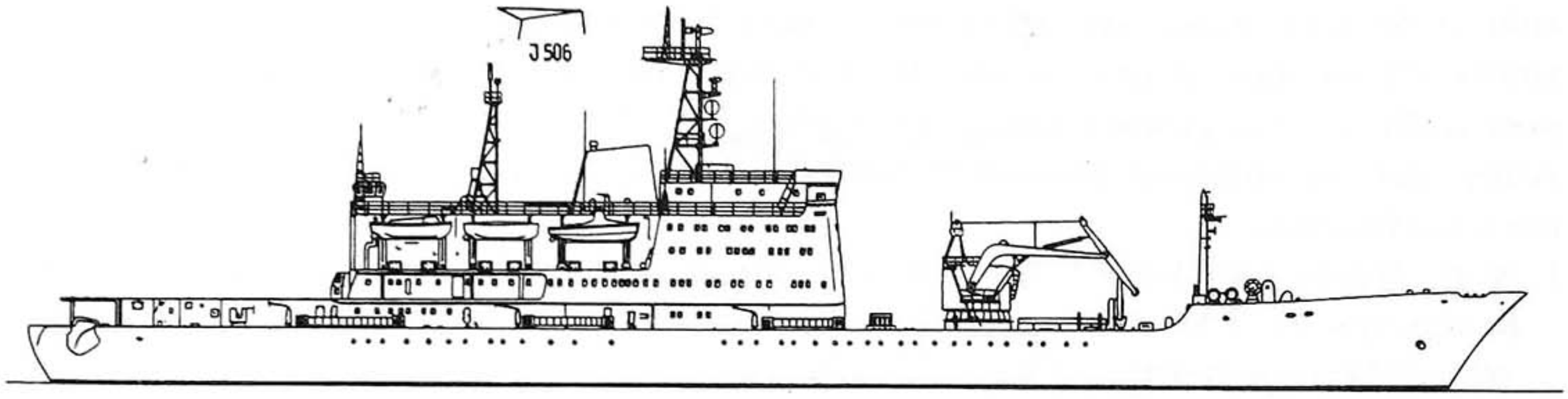
Entwicklung
Eigenentwicklung, für die Betreuung von ca. 8 bis 10 U-Booten ausgelegt.

Besondere Merkmale
Aufbauten achtern. Je ein Bordkran vorn und achtern.

Bewertung
Brauchbarer Typ, jedoch offensichtlich nur bescheidene Kapazität.

Werkstattschiffe »Dajiang«-Klasse AR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	J 302	.	.	Ende der 70er Jahre
	J 506	.	.	
	R 327	.	.	



Verdrängung	ts	./5000	*Antrieb*
Länge	m	./112,8	.-wellenbetrieb: . Dieselmotoren, Leistung .
Breite	m	.	kW (. PS) für . kn.
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Luft- und Seeraumüberwachungsradar (»Slim Net«);
Navigation (2 Geräte . . .).

Entwicklung
Neuentwicklung, bis Frühsommer 1980 noch völlig unbekannt.

Besondere Merkmale
Langes Vorschiff mit erhöhter Back und Sichelsteven, vorn großer Hydraulikkran. Kompakter Mittelschiff-Aufbau mit hohem Dreibeinmast auf der Brücke, dicht dahinter Schornstein mit schräger Vorder- und Rückfront, z. T. mit nach achtern herausragender Abschlußflosse. Nach schmaler Lücke achterer, etwas niedrigerer Dreibeinmast. Hubschrauber-Hangar im hintersten Teil des Mittelaufbaus, anschließend Hubschrauberdeck.

Bewertung
Offensichtlich moderner und neuzeitlicher Typ von Werkstattschiffen.

Logistische Schiffe

Bei den Versorgungsschiffen geht der Trend neuerdings auch bei der chinesischen Marine zu speziellen, d. h. auf die Belange und Erfordernisse der Marine abgestimmten Schiffstypen hin. Einen bescheidenen Anfang machten offenbar die kleinen Marinetanker der »Fu Chou«-[»Fuzhou«-]Klasse und der »Lei Chou«[»Leizhu«-]Klassen, die zum Teil bereits in den 60er Jahren gebaut worden sind. Aber ihre Ladekapazität ist doch zu gering, als daß sie für größere Versorgungsoperationen in Betracht zu ziehen wären, ganz abgesehen davon, daß ihnen für eine In-See-Versorgung auch die notwendigen Übergabeeinrichtungen fehlen.

Außer den nachfolgend dokumentierten Klassen von Tankern und Transportern sind noch vorhanden:

1 AOL *Haiyu* mit der PT-Nr. 401, ein ehemaliger japanischer Marinetanker des Kriegstyps »2 TM«, der nach Kriegsende an China gelangte und dort in den 60er Jahren modernisiert wurde (2820 BRT, Verdrängung 4500 ts, Abmessungen 99,0 × 13,8 × 6,0 m; Antrieb: 1 Dampfturbine mit elektrischer Übertragung; Geschwindigkeit 11 kn).

2 AOL der amerikanischen »Mattawee«-Klasse, die 1946 von den USA an China übergeben worden waren (Standardverdrängung 845 ts, Abmessungen 67,3 × 11,3 × 3,9 m; Antrieb: 1 Dieselmotor von 588 kW (800 PS) Leistung für 10 kn.

2 oder 3 AK der »Tan Lin«-[»Danlin«-]Klasse von je 1500 ts Verdrängung, die in den 60er Jahren in der VRC gebaut wurden.

Überrascht hat der Bau der modernen Flottenversorgungsschiffe der »Fuqing«-Klasse, die erstmals im Frühsommer 1980 bekanntgeworden sind und zu erkennen gaben, daß die chinesische Marine jetzt die Praktiken der In-See-Versorgung anzuwenden gewillt ist. Inzwischen soll es bereits einen weiteren und noch moderneren Flottenversorger geben; dieser wird einer Serie zugeordnet, die als »Binhai«-Klasse bezeichnet wird. Näheres steht jedoch noch nicht fest.

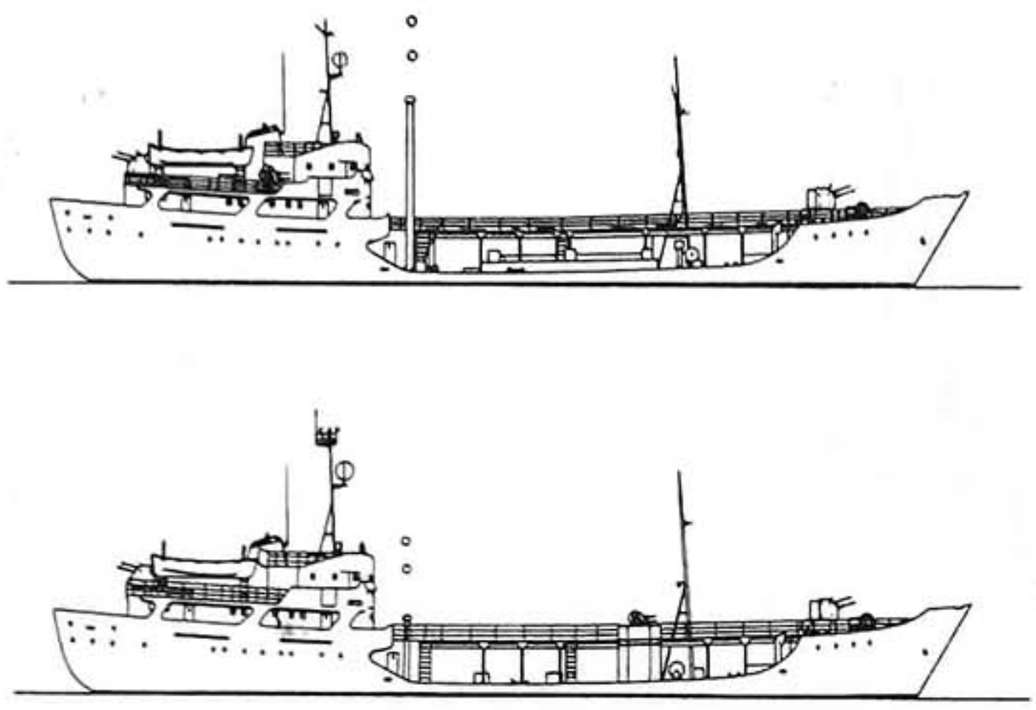
Außerdem wären noch zu nennen:

1 Schiff der »Yen Ka«-Klasse, 1969 in der VRC gebaut, angeblich als »Light Forces Support Ship« verwendet;

1 Schiff der »Yen Pai«-Klasse, 1971–72 in Shanghai gebaut, ebenfalls als »Support Ship« bezeichnet. Einzelheiten über beide Klassen liegen bisher nicht vor.

Marinetanker »Fu Chou«-[»Fuzhou«-]Klasse AOL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
23	.	*Fu Chou [Fuzhou]* und weitere	Shanghai	1964–70



Verdrängung	ts	./1100	*Antrieb*
Länge	m	./50,0	Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung .
Breite	m	9,0	kW (. PS), für 12 kn.
Tiefgang	m	3,5	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	1500/. .	
Besatzung		30–35 Mann	

Bewaffnung
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten;
4 12,7-mm-FlaMG L/79 in Doppellafetten (vereinzelt).

Elektronik
Navigationsradar (.).

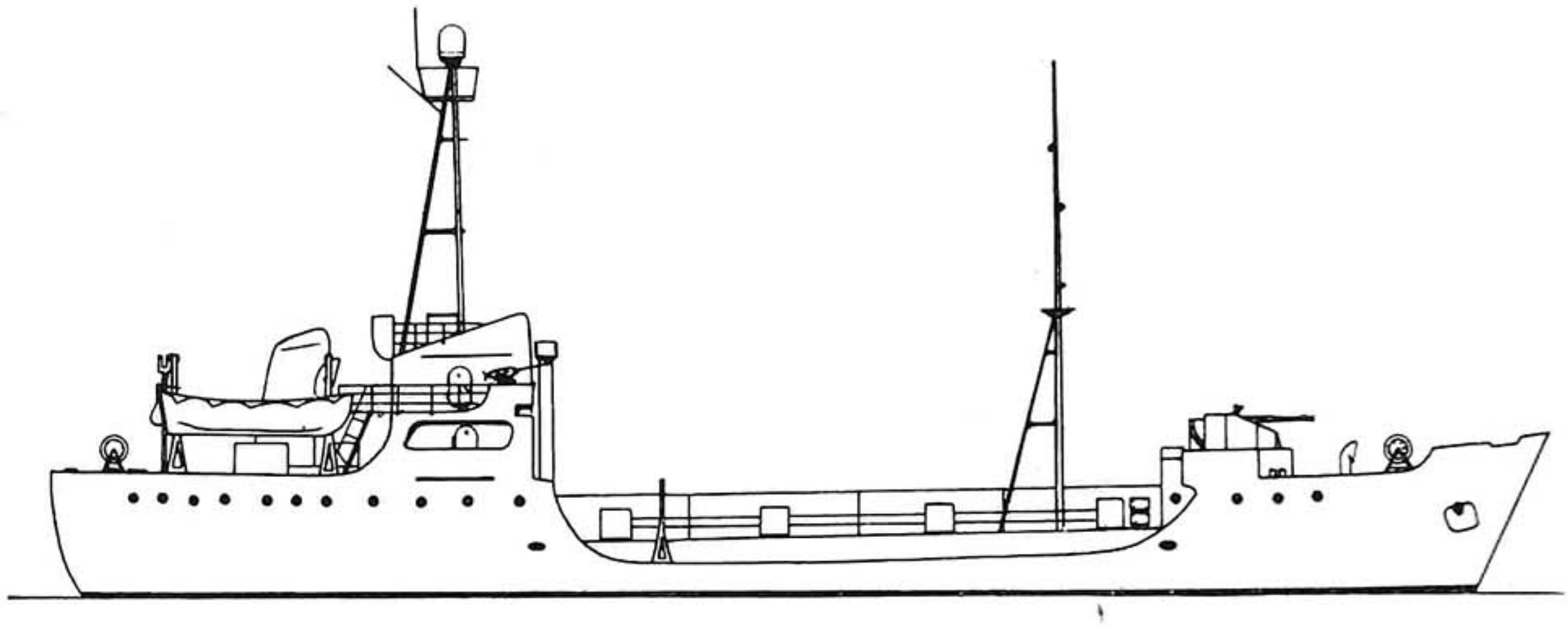
Entwicklung
Eigenentwicklung auf der Basis ziviler Fahrzeuge. 14 Schiffe dienen als Brennstofftanker, die übrigen als Frischwassertanker, darunter das Klassenschiff *Fou Chou*.

Besondere Merkmale
Brücke und Schornstein achtern. Unterschiedlich hohe Lüfterpfosten. Zum Teil abweichendes Aussehen, besonders bei Schornstein und Mastform. Ladekapazität: 650–700 ts.

Bewertung
Für den gestellten Aufgabenbereich ausreichend.

Marinetanker »Lei Chou«-[»Leizhou«-]Klasse AOL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
8–9	.	.	Tsingtao [Qingdao] oder Woosung [Wusong]	Ende der 60er Jahre



Verdrängung	ts	900/.
Länge	m	48,0
Breite	m	8,8
Tiefgang	m	3,0
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	1200/. .
Besatzung		25–30 Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung . kW (.PS), für 10–12 kn.

Bewaffnung
2 37-mm-Flak L/63 in Doppellafette;
2 12,7-mm-FlaMG L/79 in Einzellafetten.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Skin Head«).

Entwicklung
Eigenentwicklung. 5 Schiffe dienen als Brennstofftanker, die übrigen als Frischwassertanker.

Besondere Merkmale
Brücke und Schornstein achtern, je ein Dreibeinmast auf der Brücke und vorn.

Bewertung
Brauchbarer Typ, jedoch sehr geringe Ladekapazität.

Flottenversorger »Fuqing«-Klasse AOR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	X 575	.	Talien	1977–1979
	X 615	.	Talien	1977–1979
	X 950	.	Talien	1977–1980

Zeichnung nächste Seite

Verdrängung	ts	7500/20 000	*Antrieb*
Länge	m	169,0/181,0	.-wellenbetrieb: . Dieselmotoren, Leistung .
Breite	m	29,0	kW (. PS), für . kn.
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

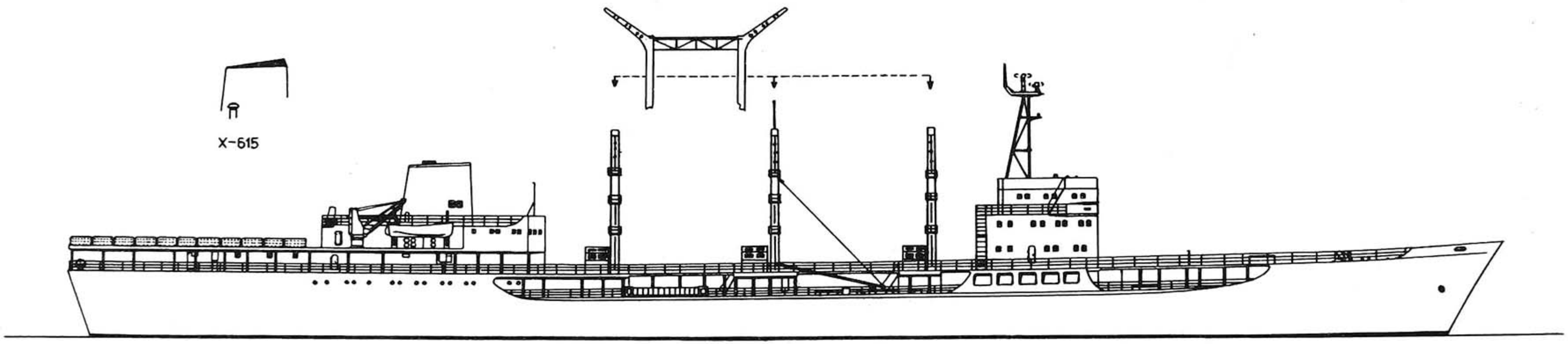
Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigation (.).

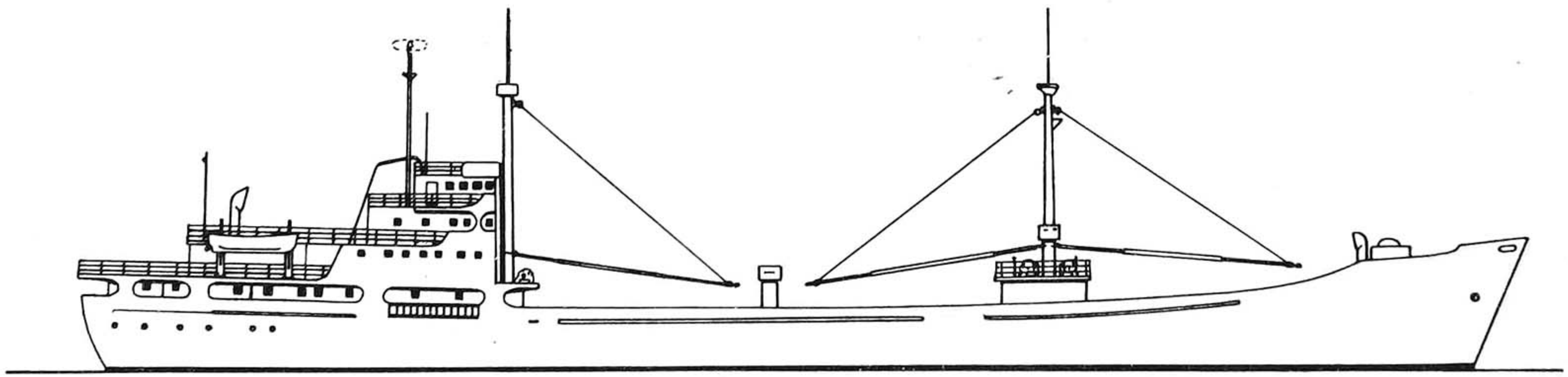
Entwicklung
Neuer Typ, vor Frühsommer 1980 noch völlig unbekannt.

Besondere Merkmale
Vorn Brücke mit Dreibeinmast, achtern Schornstein, dazwischen drei breitspurige Portalmasten jeweils mit Schrägauslegern nach querab. Unmittelbar hinter dem Schornstein beiderseits je ein Bordkran, desgleichen auf dem Vorschiff. Ganz achtern Hubschrauber-Plattform, kein Hangar, Spiegelheck.

Bewertung
Offensichtlich neuzeitlicher, leistungsfähiger Typ für die Querabversorgung in See.



»Fuqing«-Klasse



»An Tüng«-[»Andong«-]Klasse

Vorratsschiffe »An Tung«-[»Andong«-]Klasse AF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	.	.	Anfang der 70er Jahre

Verdrängung	ts	./.	
Länge	m	./151,8	
Breite	m	21,6	
Tiefgang	m	8,7	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Antrieb
.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung . kW (. PS), für 18 kn.

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

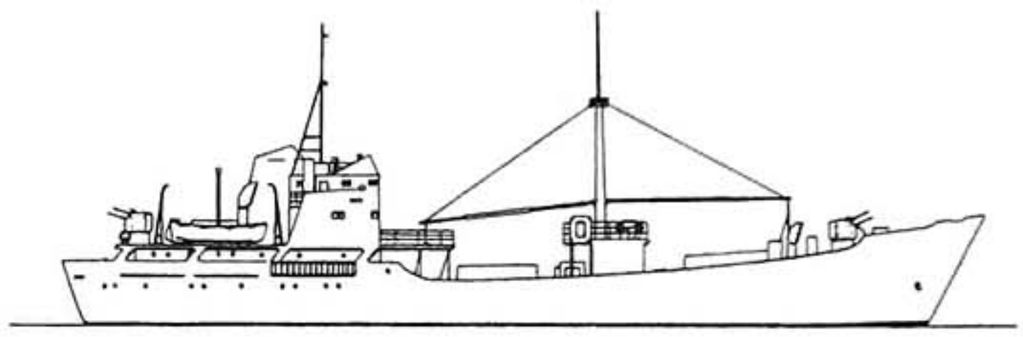
Entwicklung
Ehemaliges Frachtmotorschiff der *An Tung-(Andong-)*Klasse (Vermessung: 9796 BRT, 14 556 tdw).

Besondere Merkmale
Brücke und Schornstein achtern. Je zwei hohe Ladepfosten mit Ladegeschirren vor der Brükkenfront und auf dem Vorschiff.

Bewertung
Für zugewiesene Aufgaben ausreichende Kapazität und Eigenschaften.

Depotschiffe »Tan Lin«-[»Danlin«-]Klasse AF

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	.	.	.	60er Jahre



Verdrängung	ts	./1500	*Antrieb*
Länge	m	./ca. 50,0	.-wellenbetrieb: . .
Breite	m	. ca. 9,0	
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Handelsschiffmäßige Bauart.

Besondere Merkmale
Aufbauten achtern. Zwei Ladebäume.

Bewertung
Für zugewiesene Aufgaben ausreichend.

Transporter »Galati«-Klasse AKL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	318 600	*Hai Yun [Haiyung]* *Hai Chiu [Haizhiu]*	Santierl Naval, Galatz (Rumänien)	60er Jahre

Verdrängung	ts	5300/.
Länge	m	./100,6
Breite	m	13,9
Tiefgang	m	6,6
Brennstoff	t	250
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		50 Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 1840 kW (2500 PS), für 12,5 kn.

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Massengutfrachter der rumänischen »Galati«-Klasse (Vermessung: 3090 BRT, 2086 NRT, 4500 tdw), 9 Schiffe in den 60er Jahren angekauft, davon zwei zu Anfang der 70er Jahre für Marine abgezweigt.

Besondere Merkmale
Schornstein achtern, Brückenaufbauten vorn. 10 Schwergutbäume.

Bewertung
Noch moderner, leistungsstarker Typ.

Transporter »Chan Tou«-[»Zhandou«-]Klasse AKL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	.	Shanghai	Anfang der 60er Jahre

Verdrängung	ts	4500/.
Länge	m	./95,0
Breite	m	12,5
Tiefgang	m	5,5
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	3500/.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung . kW (. PS), für 12,5 kn.

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Aus einer von 1959 bis 1965 in Shanghai erbauten Serie von 15 bis 20 Frachtschiffen stammend.

Besondere Merkmale
Brücke und Schornstein achtern.

Vermessungsfahrzeuge

Für die Vermessung und Auslotung der Küstengewässer und Fahrwasser dient eine Reihe von Vermessungsschiffen unterschiedlicher Größe und unterschiedlichen Alters. Über ihre Ausrüstung mit Echoloten, elektronischen Meßeinrichtungen und dgl. mehr liegen keine Angaben vor.
Außer den nachfolgend abgehandelten Klassen sind noch weitere Vermessungsfahrzeuge bekannt.

1 AGSL ex *Fu Ting [Fuding]* von 160 ts Standardverdrängung, 11 kn Geschwindigkeit und Abmessungen von 27,0 × 6,1 × 2,4 m.

1 AGSL ex *Chung Ning [Zhongning]* ex japanisch *Takebu Maru* von 200 ts Standardverdrängung, 10 kn Geschwindigkeit und Abmessungen von × 4,9 × 1,8m.

Im Januar 1978 wurden bei der japanischen Mitsui-Werft in Tamano 2 Vermessungsschiffe geordert, über die folgende Daten bekannt wurden: 1000 ts Verdrängung, Länge 79,1 m, Tiefgang 4,6 m, Antrieb: 2 Dieselmotoren auf 2 Wellen mit 3090 kW (4200 PS) Leistung für 17 kn.
Ob diese beiden Fahrzeuge inzwischen schon abgeliefert worden sind, blieb bisher unbekannt.

Vermessungsschiff »Kai Feng«-Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	*Kai Feng*	Fleming & Ferguson	1940–41

Verdrängung	ts	./1160	*Antrieb*
Länge	m	./62,5	Einwellenbetrieb: 1 dreifachwirkende Expan-
Breite	m	10,1	sionsmaschine, 2 Kessel, Leistung 2013 kW
Tiefgang	m	4,4	(2750 PS) für 16 kn.
Brennstoff	t	350 (Kohle)	
Fahrbereich	sm/kn	700/10	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemalige britische Korvette *Clover* der »Flower«-Klasse; Stapellauf/Indienststellung: 30. 1. 41/31. 5. 41. 1941 verkauft an Privat nach Hongkong, danach frachtfahrend als *Cloverlock*. 1952 an VRC.

Besondere Merkmale
Wahrscheinlich unverändertes Aussehen der britischen »Flower«-Klasse, vgl. hierzu PG »Lin I«-Klasse (Seite 178).

Bewertung
Veraltet.

Vermessungsschiffe »Ha T'se«-[»Haice«-]Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	701	*Hai Sheng [Haizheng]*	.	60er Jahre
	702	.	.	

Verdrängung	ts	400/.
Länge	m	./38,0
Breite	m	7,6
Tiefgang	m	3,4
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung 3385 (?) kW (4600 ? PS), für 12 kn.

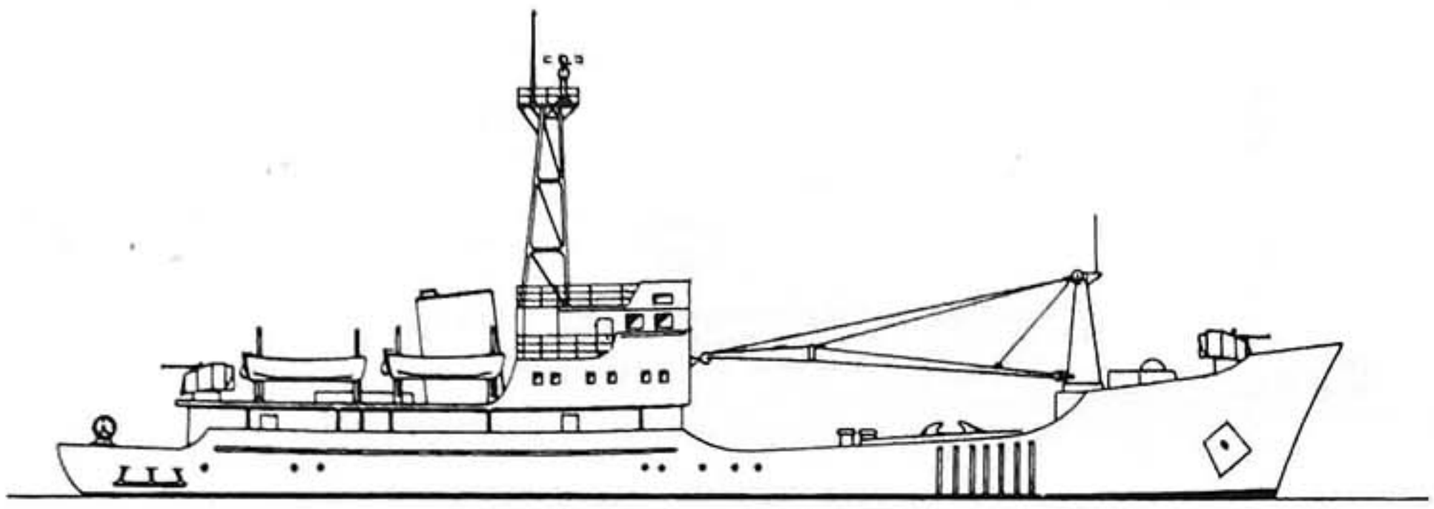
Bewaffnung
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Eigenentwicklung.

Vermessungsschiffe »Yen Tai«-[»Yenlai«-]Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2–3	512	.	Shanghai	Anfang der 70er Jahre
	629	.	Shanghai	



Verdrängung	ts	1100/.	*Antrieb*
Länge	m	67,5/70,0	Einwellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung . kW (. PS), für 16 kn.
Breite	m	10,6	
Tiefgang	m	3,0	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		100 Mann	

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

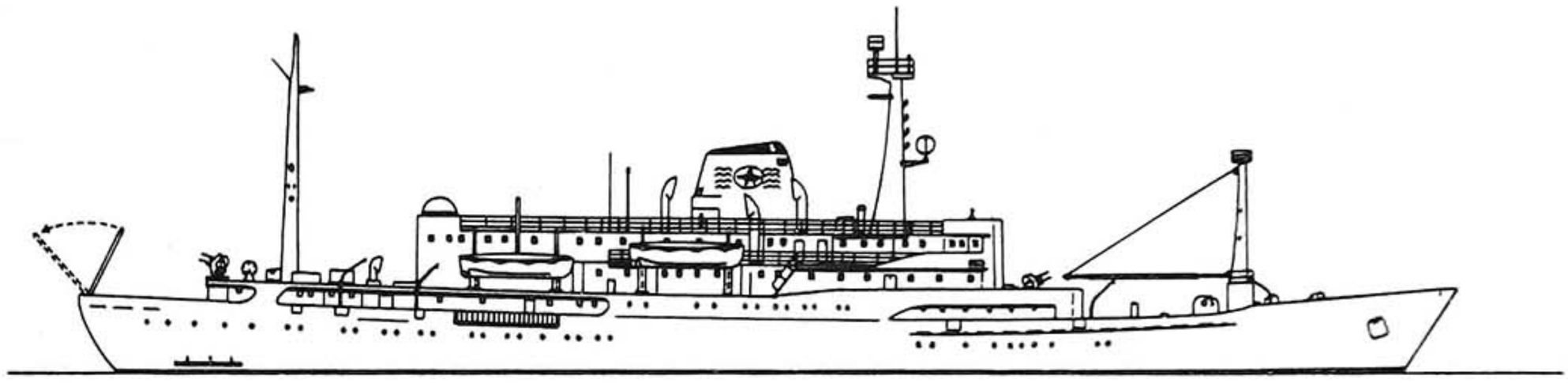
Entwicklung
Eigenentwicklung.

Besondere Merkmale
Hohe Kastenformbrücke mit Dreibeinmast, Schornstein dicht dahinter. Auf Vorschiff großer Kran.

Bewertung
Verhältnismäßig moderner Typ.

Vermessungsschiffe »Shi Jian«-[»Shijian«-]Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	*Shi Jian [Shijian]*	.	1966–68



Verdrängung	ts	./3750
Länge	m	./95,0
Breite	m	14,0
Tiefgang	m	5,0
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	8000/. .
Besatzung		125 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung. kW, (. PS) für . kn.

Bewaffnung
8 14,5-mm-FlaMG L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (»Decca 700«)

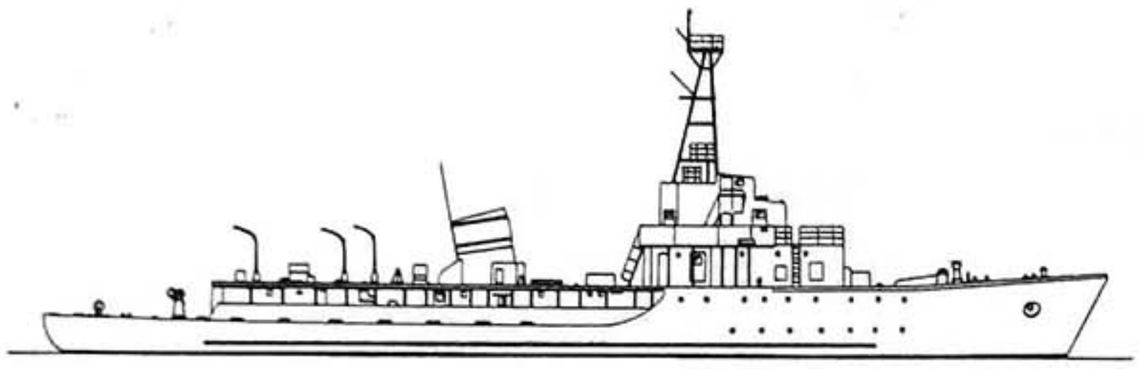
Entwicklung
Eigenentwicklung.

Besondere Merkmale
Konischer Schornstein, auf Brücke hoher Röhrenmast, je ein weiterer Mast vorn und achtern. Die FlaMG paarweise vorn und achtern.

Bewertung
Offenbar moderner, leistungsfähiger Typ.

Vermessungsschiffe »Shu Kang«-[»Shu Guang«-]Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	377	*Shu Kuang 1 [Shu Guang-1]*	siehe Minensuchboote der »T 43«-Klasse	
	386	*Shu Kuang 2 [Shu Guang-2]*		
	396	*Shu Kuang 3 [Shu Guang-3]*		



Verdrängung	ts	500/580
Länge	m	/58,0
Breite	m	8,4
Tiefgang	m	2,1
Brennstoff	t	60
Fahrbereich	sm/kn	1600/10
Besatzung		77 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 1470 kW (2000 PS), für 14,0 kn.

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemalige Minensuchboote der »T 43«-Klasse, seit Ende der 60er Jahre als Vermessungsschiffe dienend.

Besondere Merkmale
Aussehen unverändert, Bewaffnung und Minenräumausrüstung jedoch ausgebaut. Weißer Farbanstrich.

Bewertung
Trotz hohen Alters für Vermessungsaufgaben noch ausreichend erscheinend.

Vermessungsschiffe »Kan Chu«-[»Ganzhou«-]Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	K 420	.	Canton [Guangzhou]	1971–73

Verdrängung	ts	./1000
Länge	m	./65,0
Breite	m	9,0
Tiefgang	m	3,0
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		125 Mann

Antrieb
.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung 3680 kW (5000 PS), für 20 kn.

Bewaffnung
4 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten;
4 25-mm-Flak L/70 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

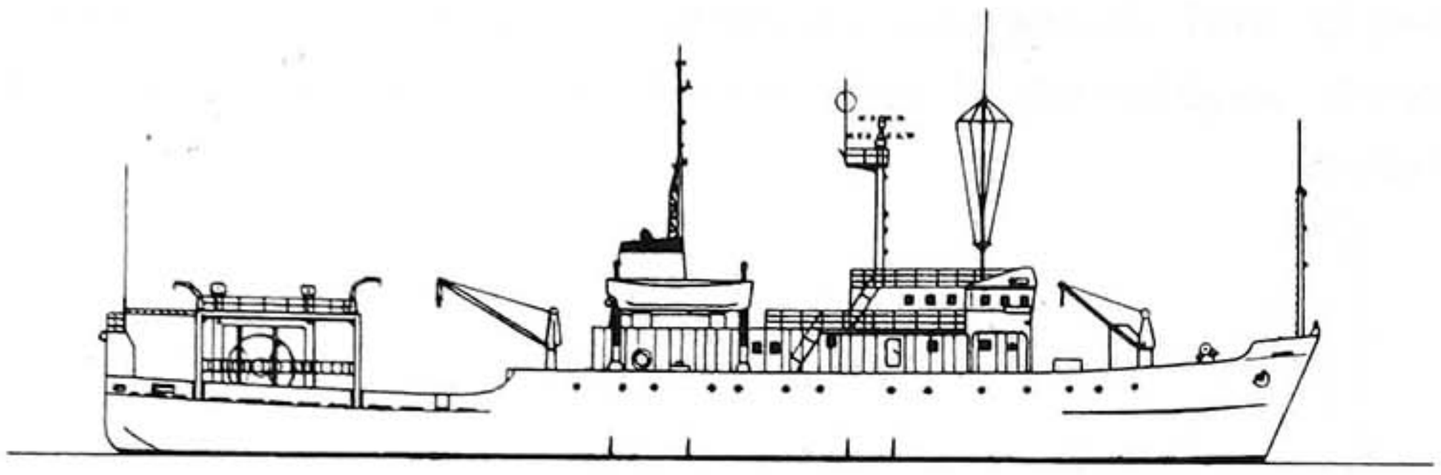
Entwicklung
Eigenentwicklung.

Besondere Merkmale
Angeblich Brücke wie auf Fregatten, dahinter großer geneigter Schornstein.

Bewertung
Wegen Bewaffnung und Schnelligkeit auch für Eskorter-Aufgabe geeignet erscheinend.

Vermessungsschiffe »Nan Hai«-Klasse AGS

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	502	*Nan Hai*	Mitsubishi, Nagasaki	19. .–79
	511	*Bin Hai*	Mitsubishi, Nagasaki	im Bau
	512	.	Mitsubishi, Nagasaki	



Vermessung	BRT	1500	*Antrieb*
Länge	m	./65,7	Einwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung
Breite	m	11,2	1470 kW (2000 PS), für 13 kn
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	276	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		50 Mann	

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Entwurf und Bau in Japan. Für geophysikalische Forschungsaufgaben.

Besondere Merkmale
Achtern jeseits großer Bockkran, dazwischen große Kabelwinde. Über dem Heck Portalrampe.

Bewertung
Neuzeitlicher, für seine Aufgaben ausreichend eingerichteter Typ. Anscheinend zivilen Stellen zugeteilt.

Forschungsschiffe

Der Meeresforschung ist in der Volksrepublik China in letzter Zeit ein höherer Stellenwert eingeräumt worden als es bis dahin der Fall gewesen ist. Dies lassen die in letzter Zeit erstmalig bekanntgewordenen Forschungsschiffe erkennbar werden.
Außer den nachfolgend abgehandelten Schiffen gibt es noch eine Anzahl weiterer, über die nur wenige Angaben vorliegen. Es handelt sich dabei um die beiden AGOR *Xiangyang-Hong-4* und *Xiangyang-Hong-9*, die zwei verschiedenen Klassen und Größenordnungen angehören. Fotos von beiden sind in »Jane's Fighting Ships 1981–82« enthalten.

Forschungsschiffe »Yen Lun«-[»Yenlun«-]Klasse AGOR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	I 01 (?)	*Yenlun [Len Lun]*	Shanghai (?)	1964–65

Verdrängung ts .
Länge m .
Breite m .
Tiefgang m .
Brennstoff t .
Fahrbereich sm/kn .
Besatzung . Mann

Antrieb
.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung . kW (. PS), für . kn.

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

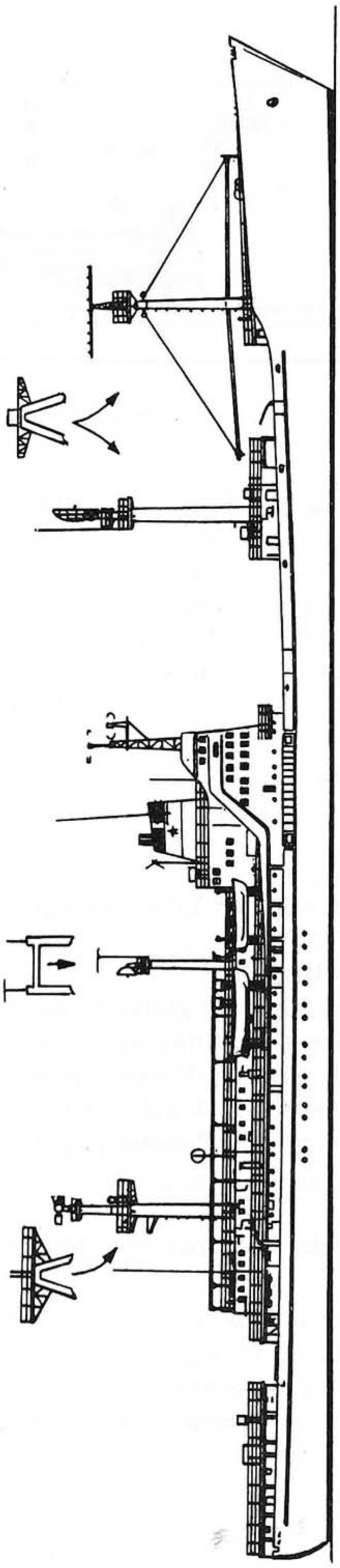
Entwicklung
Angeblich der sowjetischen »Nikolaj Zhubov«-Klasse entsprechend.

Besondere Merkmale

Bewertung

Forschungsschiffe »Xiangyang Hong-5«-Klasse AGOR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	XYH-5	*Xiangyang Hong-5* *[Hsiang Yang Hung 5]*	Stocznia im Komuny Paryskeij, Gdynia (Polen)	1966–69



Verdrängung	ts	./10 000
Länge	m	./152,6
Breite	m	19,4
Tiefgang	m	8,8
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Bewaffnung
Keine.

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 5300 kW (7200 PS), für 16,5 kn.

Elektronik
Seeraumüberwachungs- und Navigationsradar (»Square Tie«).

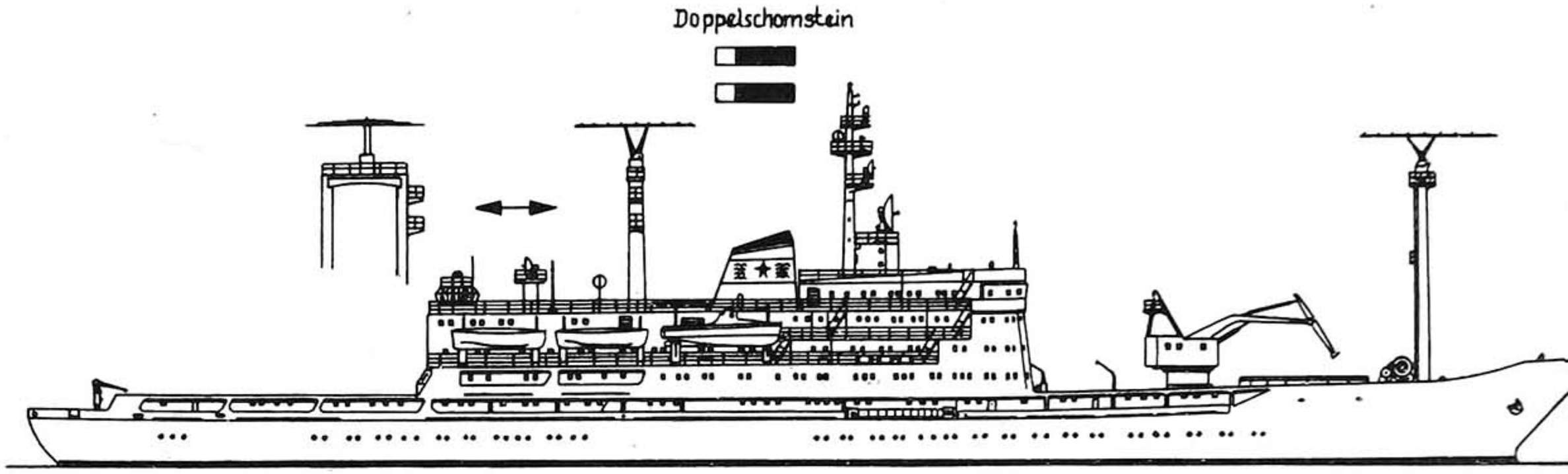
Entwicklung
Aus einer 5 Einheiten umfassenden Serie von Frachtschiffen des polnischen Typs »B 41« (Vermessung: 8260 BRT, 4861 NRT, 11 600 tdw) stammend. 1970–72 in Canton zum Forschungsschiff umgebaut.

Besondere Merkmale
Achtern ein, vorn zwei Zweibeinmasten mit diverser elektronischer Ausstattung. Auf der Brücke zwei Radar-Gittermasten nebeneinander. Hinter dem Schornstein Portalmast.

Bewertung
Moderner Typ. Angeblich für Umwelt-Forschungsaufgaben bestimmt. Nicht der Marine angehörend.

Forschungsschiff »Xiangyang Hong-10«-Klasse AGOR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	–	*Xiangyang Hong-10*	.	.



Verdrängung	ts	10975/.	*Antrieb*
Länge	m	./156,2	.-wellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung
Breite	m	20,6	. PS (. PS), für 20 kn.
Tiefgang	m	6,8	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Neuer Typ, vor Juni 1980 noch völlig unbekannt gewesen.

Besondere Merkmale
Auf langem Vorschiff großer Hydraulikkran. Kompakter Mittelschiff-Aufbauten, zwei schmale Schornsteine mit Schrägkappen dicht nebeneinander, vor diesen hoher Pfahlmast, dahinter Portalmast. Auf dem Vorschiff hoher Pfahlmast mit horizontal gelagertem Langdrahtantennen-Paar, ein solches auch auf dem Portalmast. Achtern Hubschrauberplattform und Hangar. Auf der Brücke größere Parabolspiegelantenne, auf dem Hangar eine kleinere.

Bewertung
Offenbar sehr moderner für zahlreiche Forschungsvorhaben geeigneter Typ.

FK-Flugbahnvermessungsschiffe

Die ersten Flugbahnvermessungsschiffe der Volksrepublik China gaben ihr Debüt im Frühjahr 1980. Bis zu diesem Zeitpunkt war von der Existenz einer solchen Klasse nichts bekannt. Ihr Entwurf dürfte bis auf die Mitte der 70er Jahre zurückgehen.

FK-Flugbahn-vermessungsschiffe **»Yuan Wang«-Klasse** **AGM**

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	.	*Yuan Wang-1*	Kiangnan, Shanghai	19. .–78
	.	*Yuan Wang-2*	Kiangnan, Shanghai	19. .–79

Zeichnung nächste Seite

Verdrängung	ts	17 100/.	*Antrieb*
Länge	m	./190,0	.-wellenbetrieb: . . . für 20 kn.
Breite	m	22,6	
Tiefgang	m	7,5	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

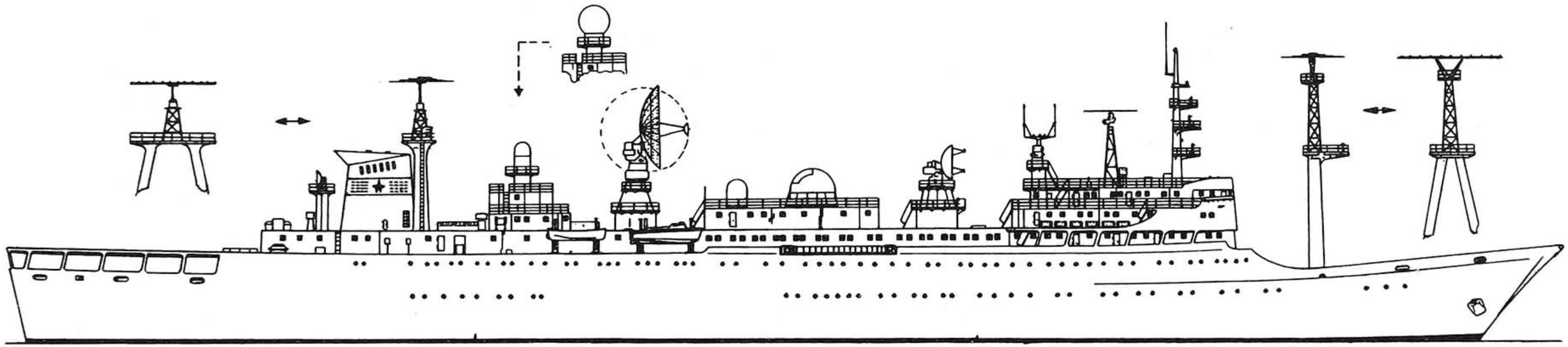
Bewaffnung
Keine

Elektronik
Navigationsradar (.).

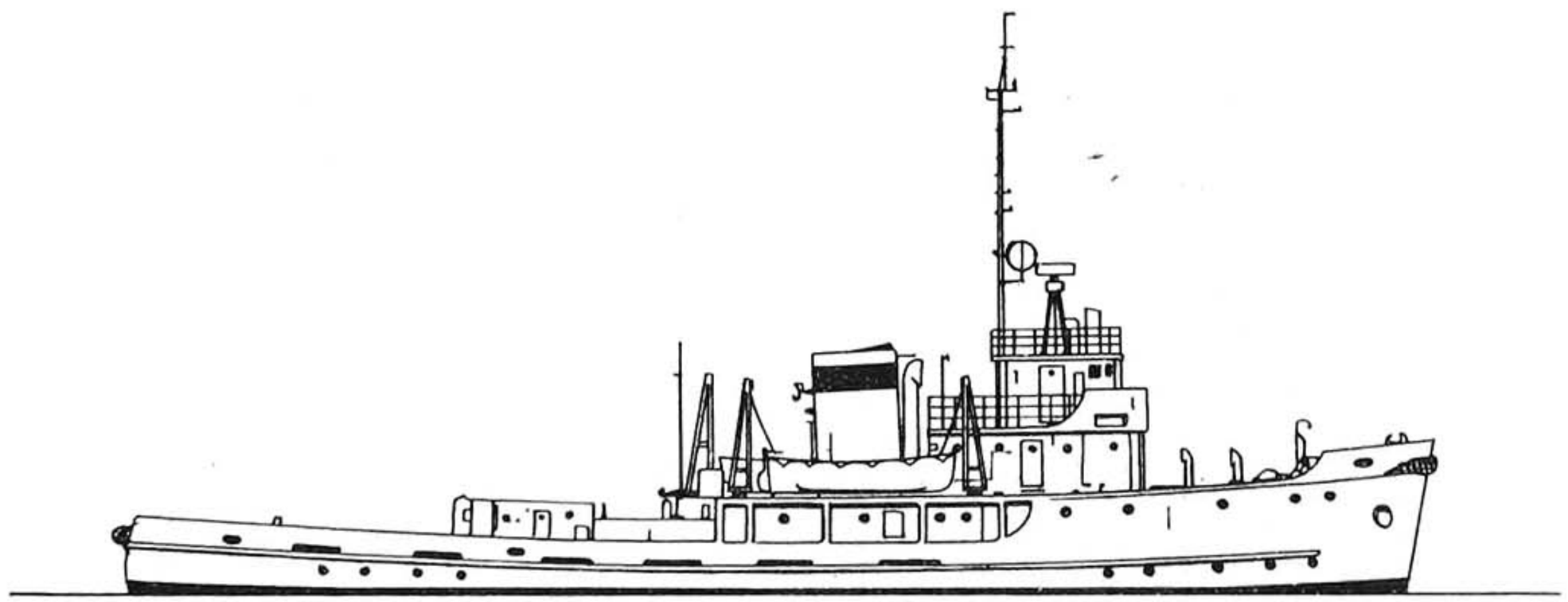
Entwicklung
Im Zusammenhang mit der Forcierung der Entwicklung landgestützter Interkontinentalraketen in Bau gegeben. Erstmals Frühsommer 1980 beobachtet.

Besondere Merkmale
Hoher Schiffskörper mit Spiegelheckform. Schornstein achtern. Zwei Masten im vorderen Schiffsbereich, Portalmast dicht vor dem Schornstein. Zahlreiche Antennensysteme und Sensoren, darunter ein großes Parabolspiegelradar von 8 bis 10 m Durchmesser, sowie mehrere unterschiedlich große Radome. Ganz achtern Hubschrauberplatz, Hangar jedoch nicht vorhanden.

Bewertung
Moderne, mit auffallend viel Elektronik ausgerüstete Schiffe.



»Yang Wang«-Klasse



»Roslavl«-Klasse

Bergungsschiffe, Schlepper und sonstige Fahrzeuge

Über den tatsächlichen Bestand an Bergungsschiffen, Schleppern und sonstigen Fahrzeugen ist nur wenig bekannt. Außer den nachfolgend aufgeführten Klassen sind noch vorhanden:

3 ARS der »Yen Ting«-Klasse (1972–74 in Shanghai gebaut, nähere Einzelheiten nicht bekannt),
16 ARS der sowjetischen »G«-(Gromovoy)Klasse (in der VRC gebaut),
4 ARS der »Yen Teng«- [»An Deng«-]Klasse (in der VRC gebaut),
3 ARS der »Ting Hai«- [»Ding Hai«-]Klasse (in der VRC gebaut),
2 ATA des 1942–45 in den USA gebauten Typs »ATA 143 feet« (534 ts Typverdrängung, Abmessungen: 43,6 x 10,3 x 4,0 m, Antrieb: 1 Dieselmotor zu 1100 kW (1500 PS) für 13 kn),

dazu noch etwa zehn kleinere Schlepper amerikanischer Herkunft.

Die nachfolgend abgehandelten Eisbrecher der »Hai Ping«-Klasse wurden hier mit aufgenommen, weil sie auch als Bergungsschlepper eingesetzt werden.

Bergungsschlepper »Roslavl«-Klasse ATA

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
4	.	.	1 Schiff: UdSSR 3 Schiffe: VRC	Mitte der 60er Jahre

Verdrängung	ts	530/670
Länge	m	./44,5
Breite	m	9,5
Tiefgang	m	3,5
Brennstoff	t	100
Fahrbereich	sm/kn	6000/11
Besatzung		28 Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 2 Dieselmotoren, Leistung 1103 kW (1500 PS), für 12,0 kn.

Bewaffnung
Keine.

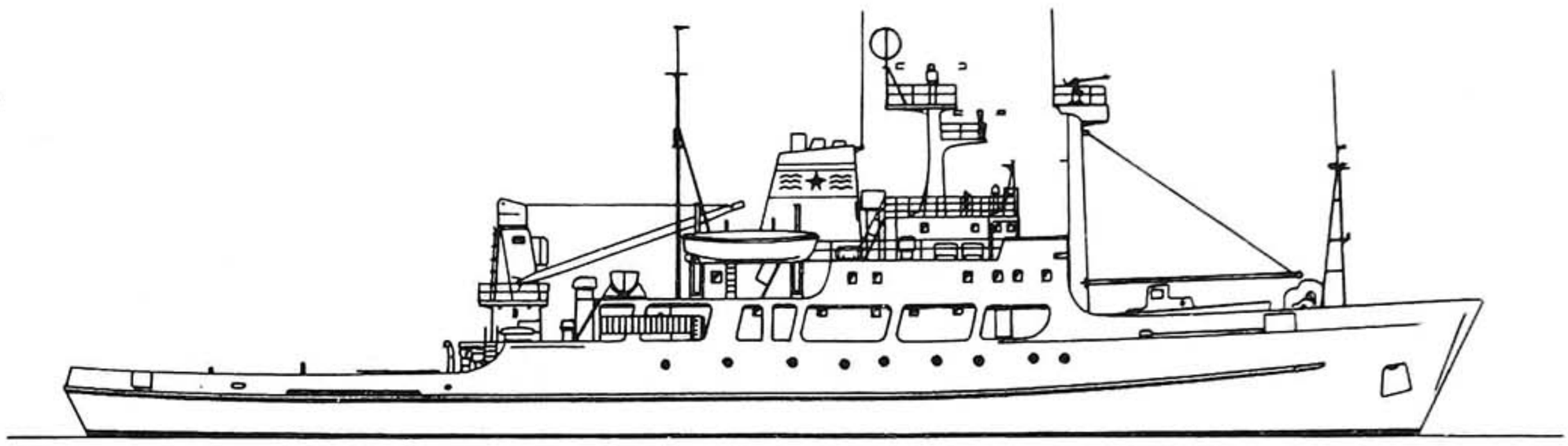
Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Sowjetische »Roslavl«-Klasse; ein Schiff Ende der 50er Jahre von Sowjetunion geliefert, die übrigen in der VRC nachgebaut.

Bewertung
Vermutlich noch brauchbarer Typ.

Bergungsschlepper »Deyue«-Klasse ATR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	*Deyue*	Japan?	.



Verdrängung	ts	./.
Länge	m	./98,0
Breite	m	15,8
Tiefgang	m	6,8
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	14 000/19,4
Besatzung		57 Mann

Antrieb
Zweiwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 15 305 kW (20 800 PS), für 21,5 kn.

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

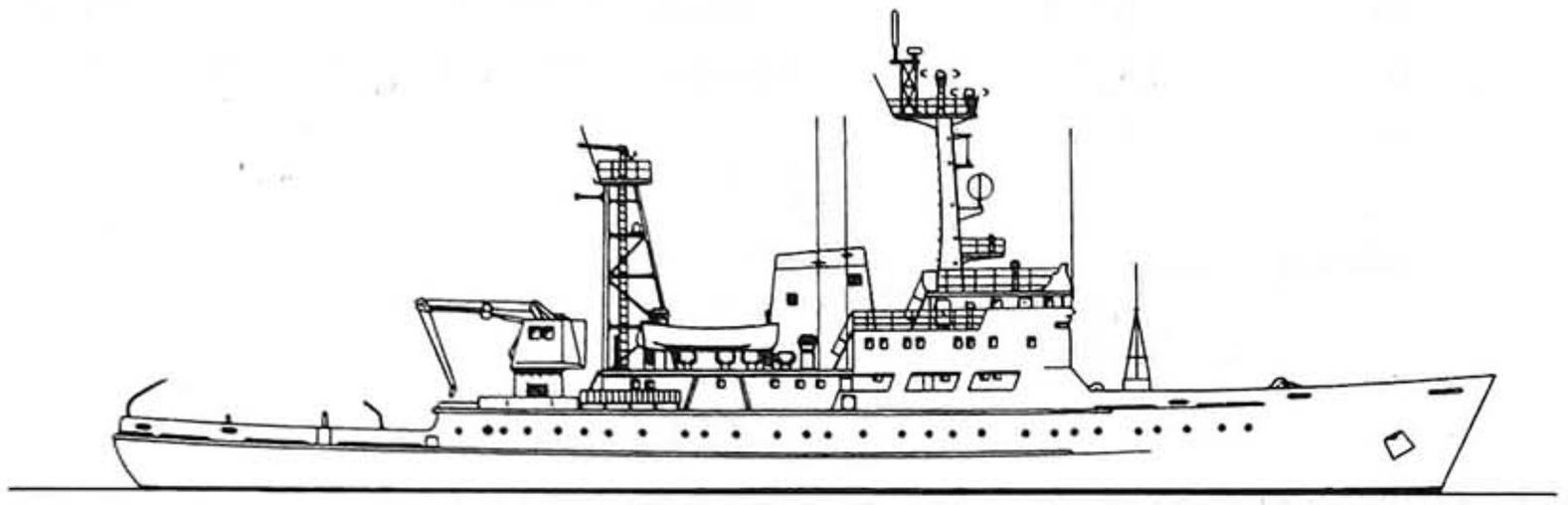
Entwurf
Vermutlich aus einer von der VRC in Japan bestellten und dort gebauten 3356 BRT/2925 tdw-Schlepperserie stammend.

Besondere Merkmale
Typischer Schlepperrumpf mit Heckabsatz. Portalmast mit Ladegeschirr dicht vor der Brücke. Mittelhoher Schornstein mit herausragenden Abgasrohren. Dreibeinmast dicht dahinter. Weiter achtern elektrisch betätigter Bordkran.

Bewertung
Moderner, sehr leistungsstarker Hochsee-Bergungsschlepper-Typ.

Bergungsschlepper »Tuzhong«-Klasse ATR

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
3	T 154	.	.	.
	T 710	.	.	.
	T 830	.	.	.



Verdrängung	ts	./2300	*Antrieb*
Länge	m	./76,2	Zweiwellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Lei-
Breite	m	.	stung . kW (. PS), für . kn.
Tiefgang	m	.	
Brennstoff	t	.	
Fahrbereich	sm/kn	.	
Besatzung		. Mann	

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Eigenentwicklung.

Besondere Merkmale
Typischer Schlepperrumpf mit Heckabsatz. Auf der Brücke hoher Röhrenmast, danach mittelhoher Schornstein und Dreibeinmast achtern. Auf dem Achterschiff großer Hydraulikkran.

Bewertung
Moderne, offenbar sehr leistungsstarke Hochseeschlepper, besonders für Bergungseinsätze geeignet.

Eisbrecher »Hai Ping«-[»Haibing«-]Klasse AGB

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
2	101	.	Shanghai	1969–73
	102	.	Shanghai	

Verdrängung	ts	./3000
Länge	m	./83,8
Breite	m	15,3
Tiefgang	m	4,9
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: . Dieselmotor(en), Leistung 2207 kW (3000 PS), für 15 kn.

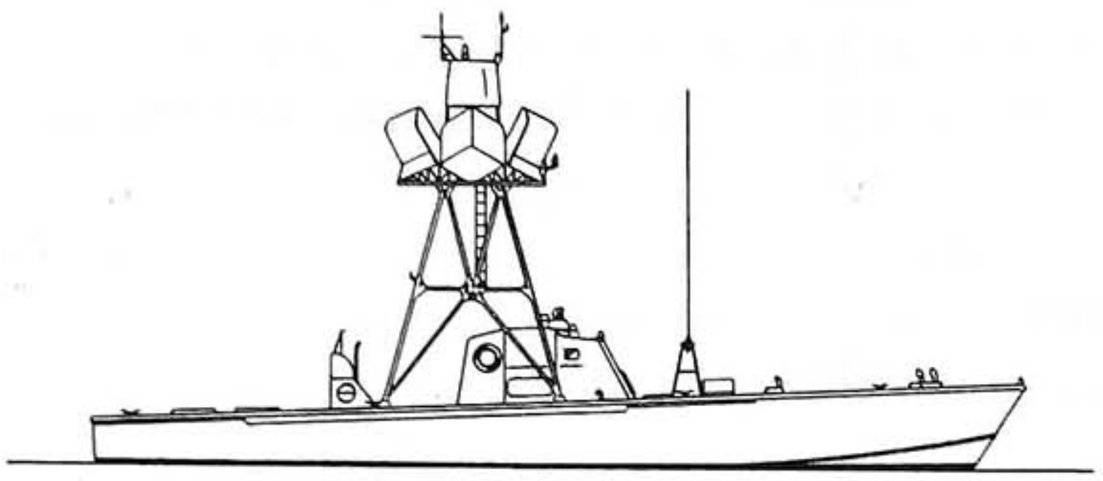
Bewaffnung
8 37-mm-Flak L/63 in Doppellafetten.

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Eigenentwicklung.

Zielboote »P-6 (T)«-Klasse AG

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
.		.	UdSSR?	1956–. .



Verdrängung	ts	ca. 60/70
Länge	m	/25,7
Breite	m	6,1
Tiefgang	m	1,8
Brennstoff	t	10
Fahrbereich	sm/kn	700/15, 450/30
Besatzung		. Mann

Antrieb
Vierwellenbetrieb: 4 Dieselmotoren, Leistung 3532 kW (4800 PS) für 43 kn

Bewaffnung
Keine.

Elektronik
Radarreflektoren (»Sheet Nest«).

Entwicklung
Ehemalige Torpedoschnellboote der »P-6«-Klasse, in den 70er Jahren ausgemustert und zu Zielbooten umgebaut.

Besondere Merkmale
Auffallender Vierbeinmast über dem Fahrstand.

Bewertung
Wahrscheinlich letztmögliche Verwendungsmöglichkeit der für den Torpedoeinsatz nicht mehr brauchbaren Boote.

Netzleger — Ex-US-»Aloe«-Klasse — ANL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
5	.	.	(USA)	1940–41

Verdrängung	ts	560/805
Länge	m	44,5/49,7
Breite	m	9,3
Tiefgang	m	3,4
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		. Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 1 Dieselmotor, Leistung 588 kW (800 PS), für 13 kn.

Bewaffnung
1 76-mm-Geschütz (US-Modell).

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemalige amerikanische Netzleger der »Aloe«-Klasse, nach 1945 an China übergeben.

Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Krangerüst über dem Vorsteven.

Bewertung
Veraltet, wahrscheinlich nur noch Stationäre.

Netzleger — Ex-britisch »Bar«-Klasse — ANL

Anzahl	PT-Nr.	Name	Werft	Bauperiode
1	.	.	Lobnitz & Co., Renfrew	1938–39

Verdrängung	ts	750/1000
Länge	m	45,7/52,9
Breite	m	9,8
Tiefgang	m	2,9
Brennstoff	t	.
Fahrbereich	sm/kn	.
Besatzung		15 Mann

Antrieb
Einwellenbetrieb: 1 dreifachwirkende Expansionsmaschine, 2 Kessel, Leistung 625 kW (850 PS), für 11,7 kn.

Bewaffnung
1 76-mm-Geschütz (?).

Elektronik
Navigationsradar (.).

Entwicklung
Ehemaliger britischer Netzleger *Barlight*, Dezember 1941 in Hongkong von Japanern erbeutet und als Hilfsminenleger *MA 101* in Dienst gestellt, 1947 an China ausgeliefert.

Besondere Merkmale
Flushdecktyp. Krangerüst über dem Vorsteven. Schornstein betont achterlich angeordnet.

Bewertung
Veraltet, wird als Stationär in Shanghai ausgebraucht.

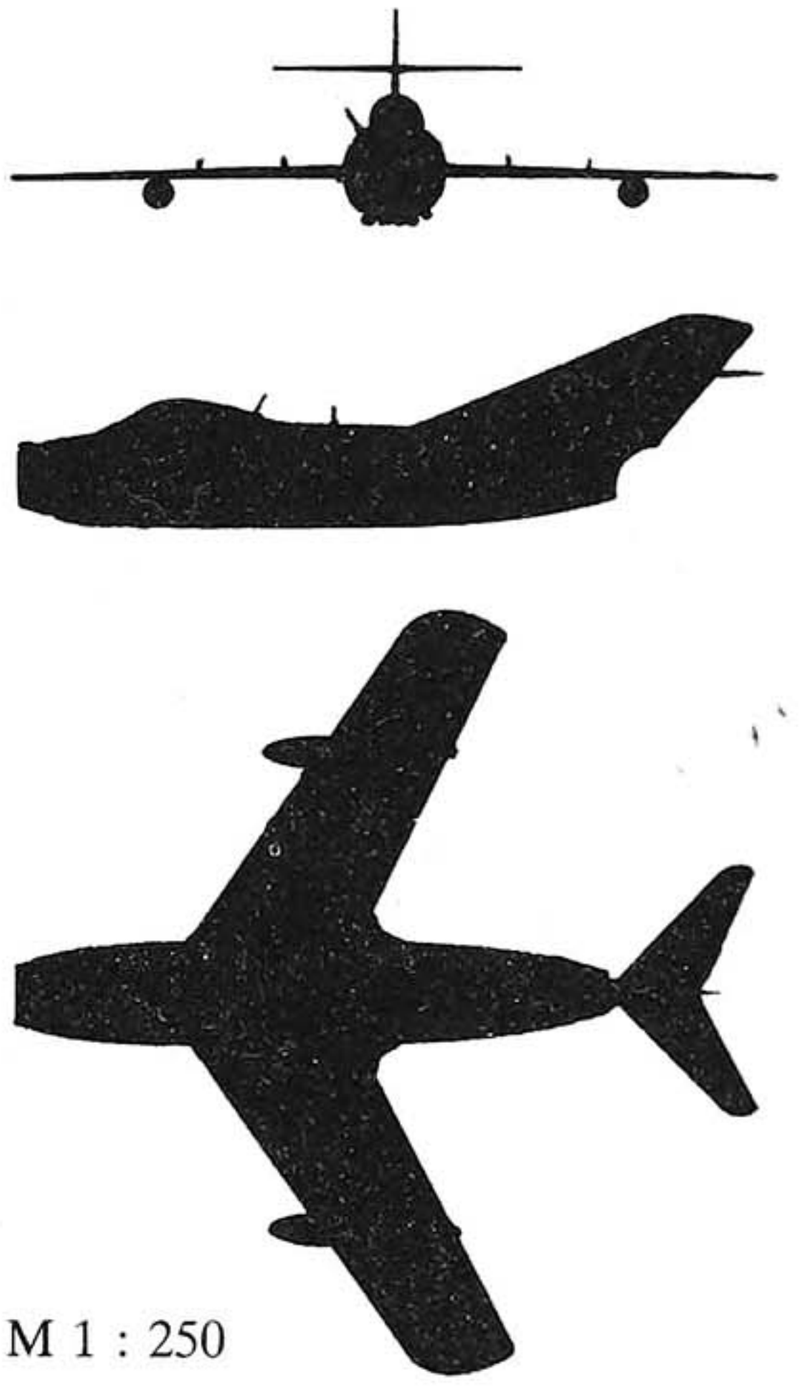
Die Flugzeugtypen der Marineluftstreitkräfte

Für die nachfolgend abgehandelten Flugzeugtypen gilt folgendes:

1. Sämtliche Flugzeugmuster sind sowjetische Konstruktionen. Ihre Kennzeichnung richtet sich nach dem in der NATO angewandten Codesystem, aber auch nach den offiziellen sowjetischen Bezeichnungen. In wenigen Fällen sind statt ihrer die in der VRC geltenden Bezeichnungen angegeben, soweit diese bekanntgeworden sind. Dabei verweisen Shenyang, Harbin und Sian auf chinesische Städte, in denen diese Flugzeuge gebaut wurden oder werden.
2. Unter »Bauperiode« ist hier die Zeitspanne zu verstehen, innerhalb derer das betreffende Flugzeugmuster gebaut wurde.
3. Die zu den Abmessungen und Gewichten gemachten Angaben sind stets Maximalwerte.
4. Auch hier fußen alle Zahlen und Angaben durchweg auf offenen Quellen. Bei den Stückzahlen der Flugzeuge konnten keine absoluten Zahlengrößen angegeben werden; diese sind daher nur als Anhaltswerte zu verstehen.
5. Die Silhouettenansichten der einzelnen Flugzeugmuster sind im Maßstab 1 : 250 und 1 : 500 wiedergegeben.

Jagdflugzeuge — Shenyang »F-2«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
80	Artem Mikojan und Michail Gurevich (beide UdSSR)	Seeraum-Jagdverteidigung, vermutlich auch als Jagdbomber	Serienbau 1950–58 (in UdSSR)



M 1 : 250

Länge	m	10,0
Spannweite	m	11,0
Höhe	m	3,7
Leergewicht	kg	4000
Abfluggewicht	kg	5400
Besatzung		1 Mann

Bewaffnung
1 37-mm-Kanone
2 23-mm-Kanonen
200 kg Bombenzuladung

Triebwerk
1 Strahlturbine mit 2270 kp Schub, Höchstgeschwindigkeit 1060 km/h in Seehöhe, Marschgeschwindigkeit 680 km/h in 5000 m Höhe.

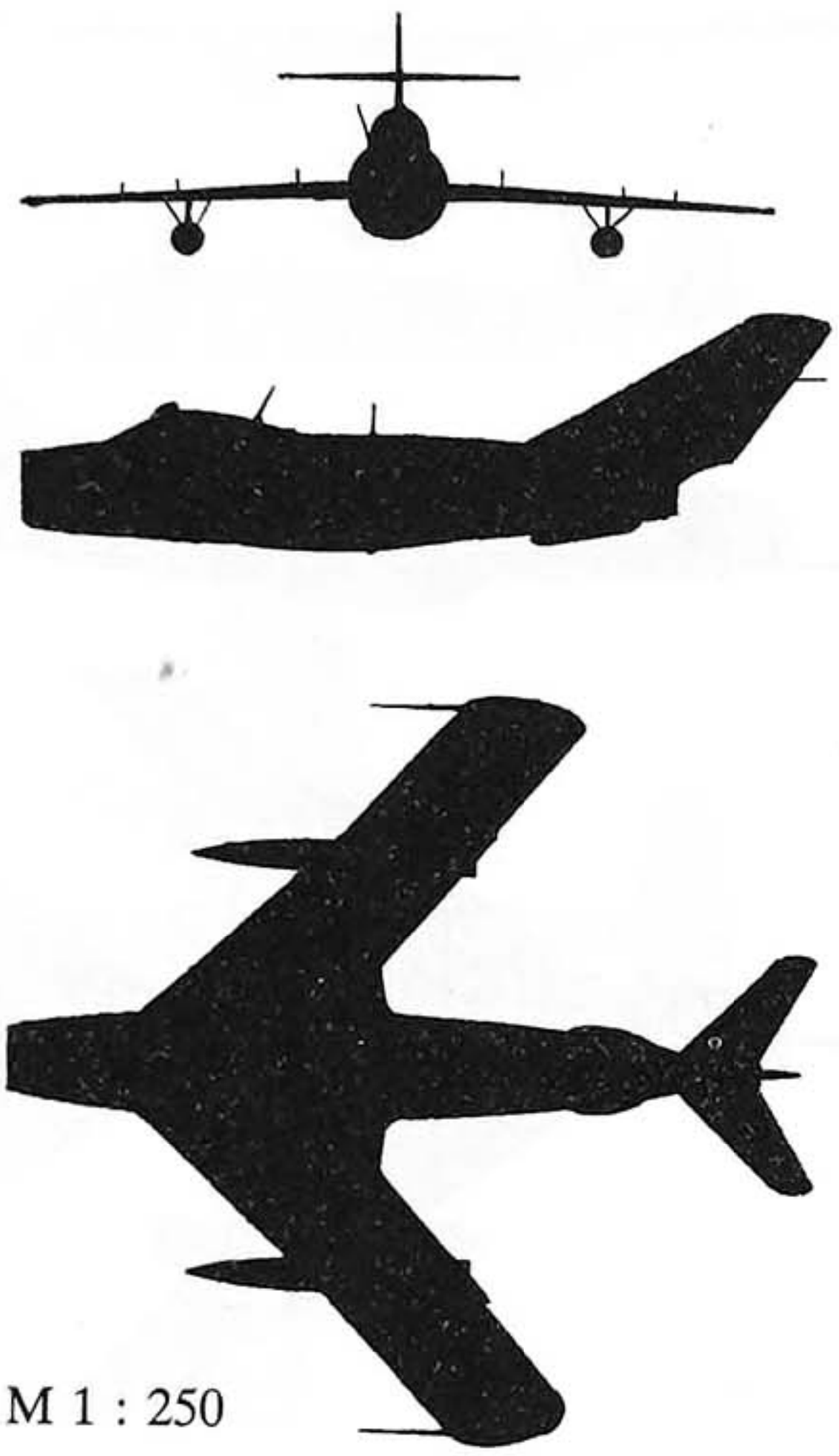
Flugleistungen
Reichweite: 1010 km mit 6463 kg Zuladung.
Dienstgipfelhöhe: 14 825 m

Entwicklung
Sowjetische Konstruktion MIG-15 (»Fagot«); Erstflug Prototyp 1947. Nachbau in der VRC seit ca. 1952/53. Auch in Trainerversion (sowjetisches Vorbild MIG-15 UTI »Midget«) im Einsatz.

Besondere Merkmale
Gepfeilte Tragflächen und gepfeiltes Leitwerk. Bugrad-Fahrwerk. Stumpfe Rumpfnase mit geteiltem Lufteintritt. Waffen unterhalb vom Rumpfbug.

Bewertung
Veraltet.

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
200	Artem Mikojan und Michail Gurevich (beide UdSSR)	Seeraum-Jagdverteidigung, vermutlich auch als Jagdbomber	Serienbau 1952–54 in UdSSR



M 1 : 250

Länge	m	11,1
Spannweite	m	9,6
Höhe	m	3,8
Leergewicht	kg	5340
Abfluggewicht	kg	6670
Besatzung		1 Mann

Triebwerk
1 Strahlturbine mit 2700 kp Schub; Höchstgeschwindigkeit 1055 km/h in Seehöhe, Marschgeschwindigkeit 780 km/h in 10 000 m Höhe.

Bewaffnung
3 23-mm-Kanonen
500 kg Abwurfwaffenzuladung

Flugleistungen
Reichweite 1100 km.
Dienstgipfelhöhe 16 600 m.

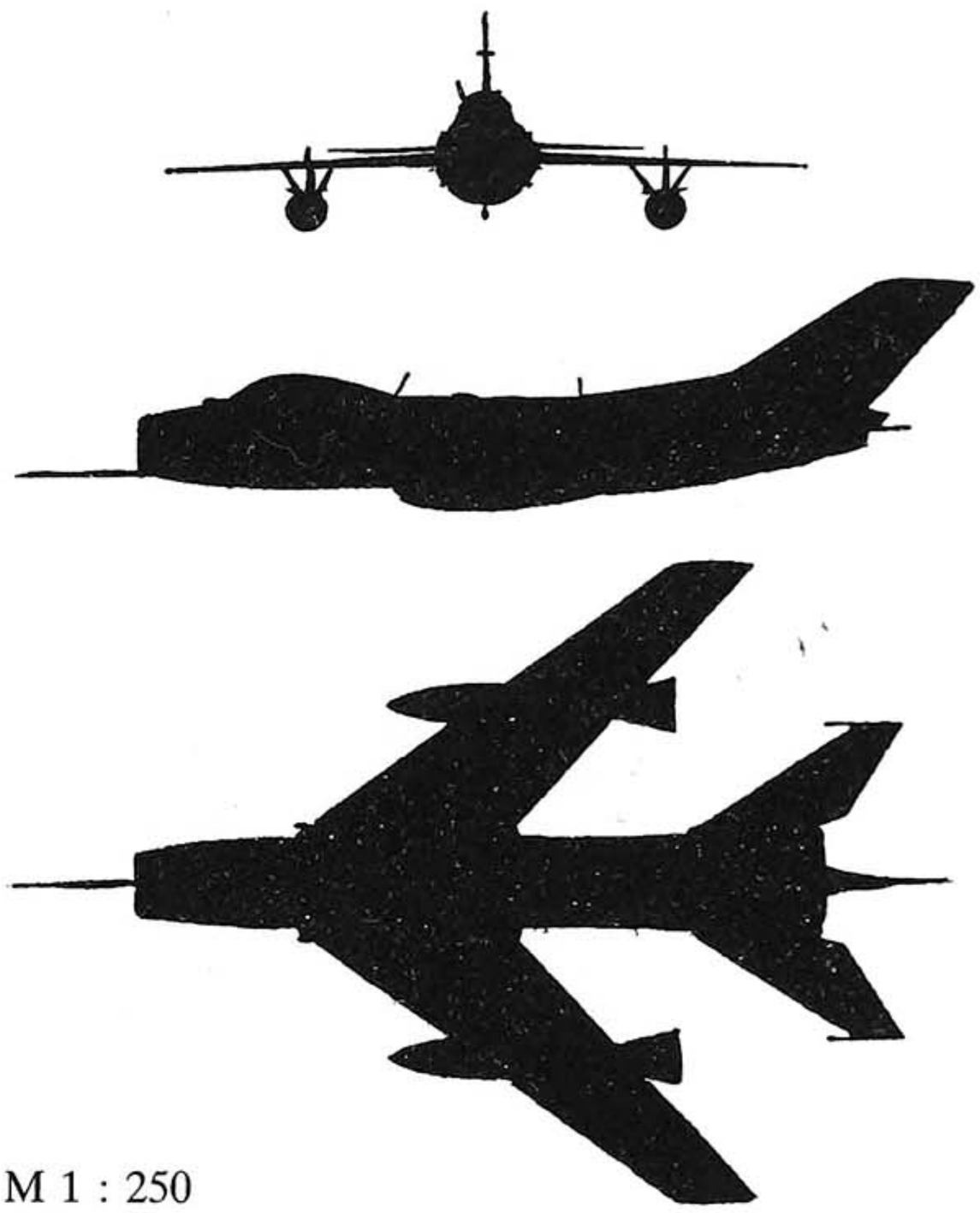
Entwicklung
Sowjetische Konstruktion »MIG-17« (»Fresco«); Erstflug Prototyp 1950; Weiterentwicklung der »MIG-15« (»Fagot«). Nachbau in der VRC seit 1954/55.

Besondere Merkmale
Dem Muster Shenyang »F-2« (»MIG-15«) sehr ähnlich.

Bewertung
Obwohl nicht mehr sehr modern, noch immer zahlenstark im Einsatz.

Shenyang »F-6«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
100	Artem Mikojan und Michail Gurevich (beide UdSSR)	Seeraum-Jagd-Verteidigung, vermutlich auch als Jagdbomber	Serienbau 1958–63 (in UdSSR)



M 1 : 250

Länge	m	13,1
Spannweite	m	9,0
Höhe	m	4,0
Leergewicht	kg	5760
Abfluggewicht	kg	6500
Besatzung		1 Mann

Bewaffnung
3 30-mm-Kanonen
500 kg Abwurfmunition alternativ Luft/Luft-Raketen

Triebwerk
1 Strahlturbine mit 2600 kp Schub (3250 kp mit Nachbrenner), Höchstgeschwindigkeit 1450 km/h in 10000 m Höhe (Mach 1,33), Marschgeschwindigkeit 950 km/h.

Flugleistungen
Reichweite: 2200 km mit 7600 kg Zuladung; Dienstgipfelhöhe 17900 m.

Entwicklung
Sowjetische Konstruktion MIG-19 (»Farmer«); Erstflug Prototyp 1953, Weiterentwicklung der MIG-17 »Fresco«. Nachbau in der VRC seit 1956 in größeren Stückzahlen.

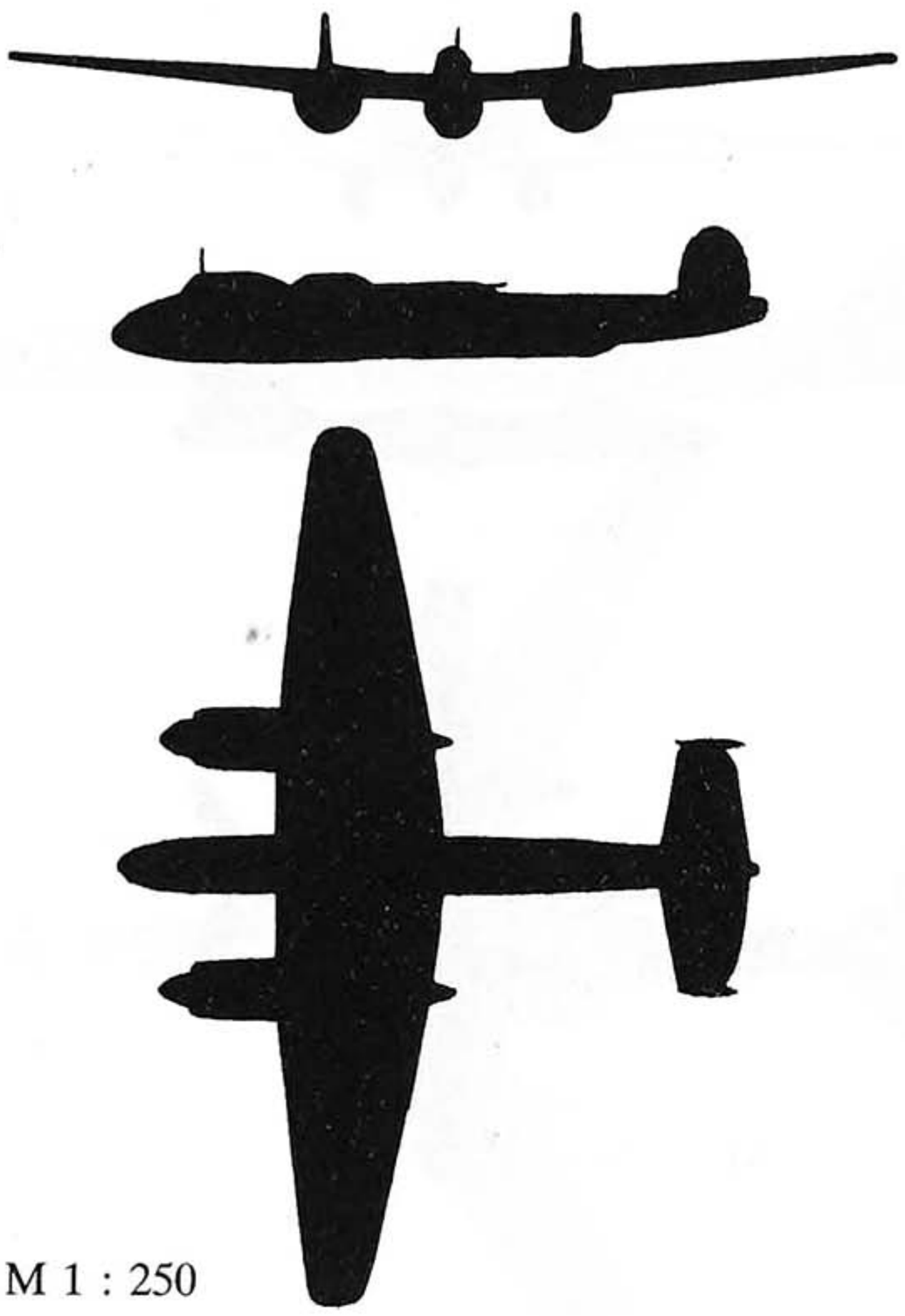
Besondere Merkmale
Gepfeilte Tragflügel, gepfeiltes Leitwerk. Stumpfe Rumpfnase mit Lufteintritt.

Bewertung
Obwohl nicht mehr sehr modern, noch immer zahlenstark im Einsatz.

Bomber

Tu-2 »Bat«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
.	Andrej N. Tupolev (UdSSR)	Mittelstreckenaufklärung und Seekampfaufgaben	Serienbau ab ca. 1943/44 bis etwa 1945 (in UdSSR)



M 1 : 250

Länge	m	13,9
Spannweite	m	18,9
Höhe	m	.
Leergewicht	kg	10 583
Abfluggewicht	kg	12 800
Besatzung		4 Mann

Bewaffnung
2 20-mm-Kanonen
2 12,7-mm-MG
max. 2250 kg Abwurfwaffen

Triebwerk
2 Propeller-Triebwerke, Leistung 2144 kW (3300 PS) für ca. 630 km/h Höchstgeschwindigkeit in 5800 m Höhe bzw. 370 km/h Marschgeschwindigkeit in 5500 m Höhe

Flugleistungen
Reichweite 2780 km mit 1500 kg Zuladung; Dienstgipfelhöhe 10 032 m

Entwicklung
Sowjetische Konstruktion (Prototyp Erstflug 1941). In der VRC offenbar nur in sehr geringen Stückzahlen produziert.

Besondere Merkmale
Doppelseitenleitwerk.

Bewertung
Völlig veraltet.

Bomber — Harbin »B-5«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
100–150	Sergej V. Iljushin (UdSSR)	Mittelstreckenaufklärer und Seekampfflugzeug	Serienbau 1949–61 (in UdSSR)



M 1 : 500

Länge	m	17,6
Spannweite	m	21,4
Höhe	m	6,2
Leergewicht	kg	12 000
Abfluggewicht	kg	21 000
Besatzung		3 Mann

Triebwerk
2 Strahlturbinen mit je 2700 kp Schub, Höchstgeschwindigkeit 900 km/h in 4000 m Höhe, Marschgeschwindigkeit 885 km/h in 10 000 m Höhe.

Bewaffnung
2 × 2 23-mm-Kanonen bis 2000 kg Abwurfmunition, alternativ Luft/Boden-Raketen.

Flugleistungen
Reichweite 1300 km mit 3000 kg Zuladung; Dienstgipfelhöhe 12 300 m.

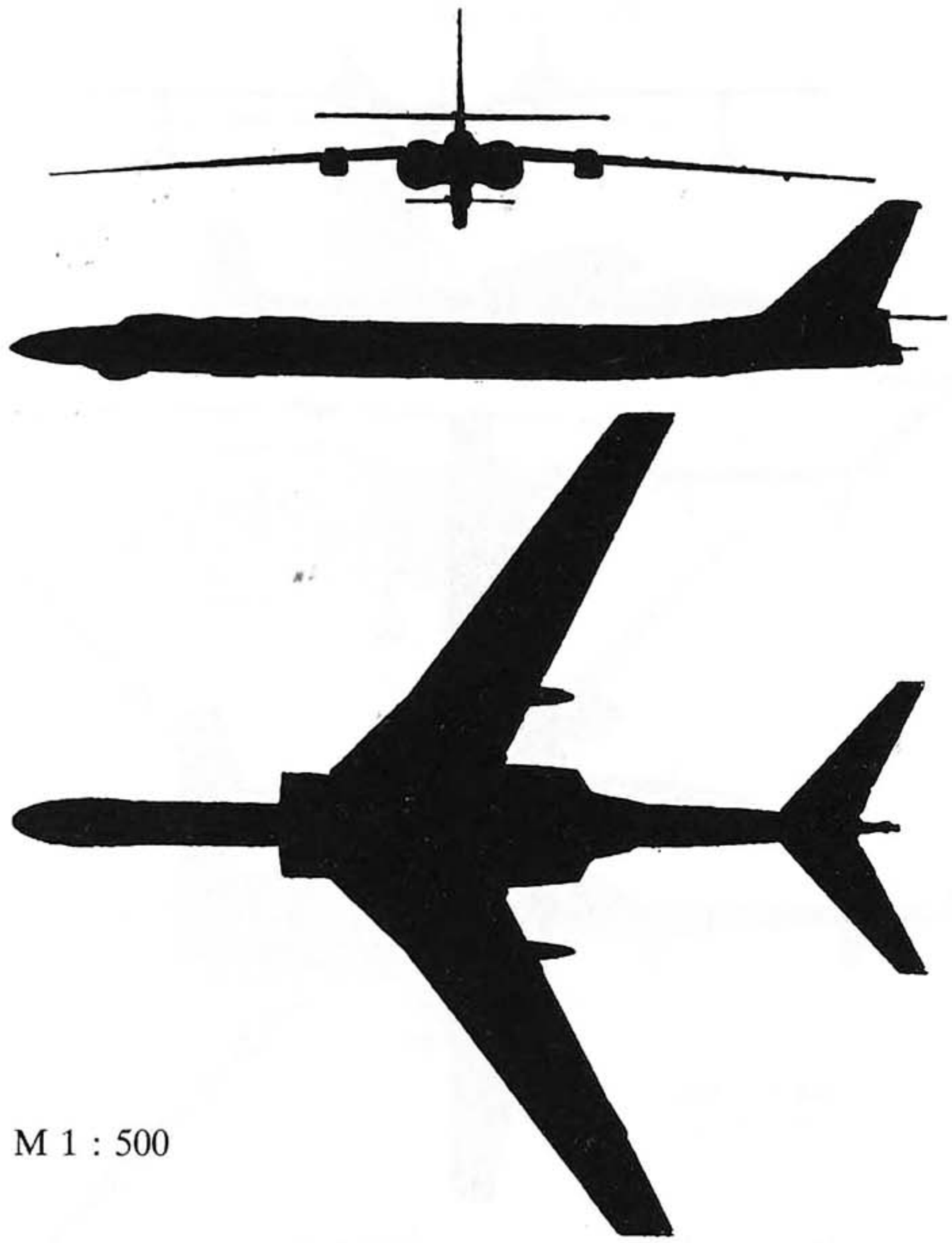
Entwicklung
Sowjetische Konstruktion IL-28 (»Beagle«); Erstflug Prototyp 1948, angeblich Gegenstück zum britischen English-Electric-»Canberra«-Bomber. Nachbau in der VRC seit Ende 1950 in größeren Stückzahlen.

Besondere Merkmale
Gepfeiltes Leitwerk, Bugradfahrwerk. Im Heckstand 23-mm-Zwillingskanone. Unter dem Rumpf Radarwanne.

Bewertung
Obwohl veraltet, noch immer Kern der Marineluftstreitkräfte.

Bomber — Sian »B-6«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
.	Andrej N. Tupolev	Langstrecken-Seekampfeinsatz	Serienbau in der UdSSR ab 1955



M 1 : 500

Länge	m	36,5
Spannweite	m	33,5
Höhe	m	10,8
Leergewicht	kg	52 500
Abfluggewicht	kg	68 000
Besatzung		5–7 Mann

Bewaffnung
6 23-mm-Kanonen in Zwillingslafetten; maximal 9000 kg Abwurfwaffen.

Triebwerk
2 Strahltriebwerke, Leistung je 9500 Kp Schub für 945 km/h Höchstgeschwindigkeit bzw. 790 km/h Marschgeschwindigkeit in 10 000 m Höhe.

Flugleistungen
Reichweite 6400 km mit 3000 kg Zuladung; Dienstgipfelhöhe 13 000 m.

Entwicklung
Nachbau des sowjetischen Tu-16 »Badger«-Bombers (Erstflug in der UdSSR: 1954).

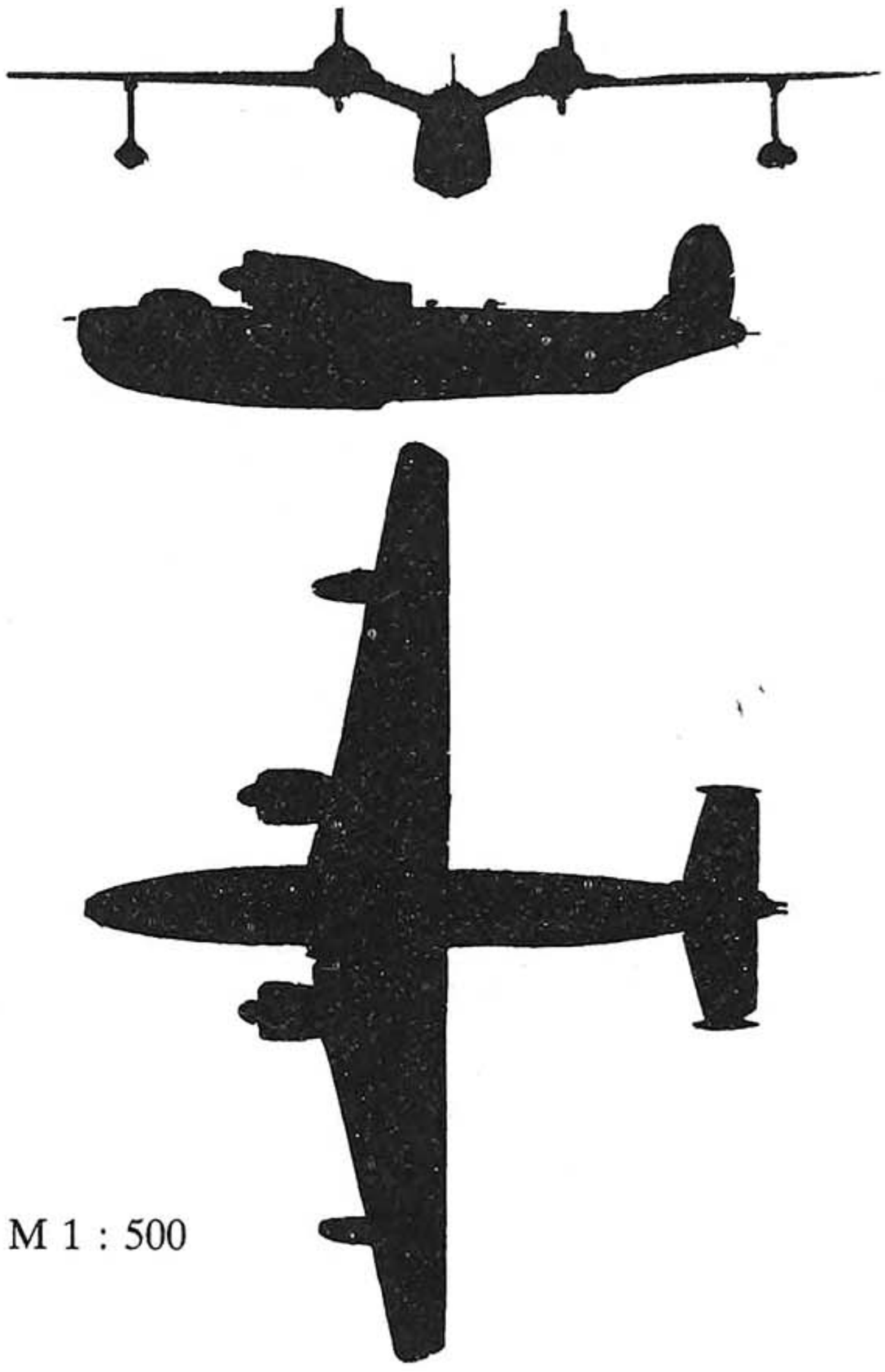
Besondere Merkmale
Tragflächen in negativer V-Stellung.

Bewertung
Trotz seines hohen Alters noch brauchbarer Flugzeugtyp. Anscheinend nur in wenigen Exemplaren vorhanden.

Flugboote

Be-6 »Madge«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
.	Georgij M. Beriev (UdSSR)	Aufklärung, evtl. U-Jagd	Serienbau 1949–65 (in UdSSR)



M 1 : 500

Länge	m	23,5
Spannweite	m	33,0
Höhe	m	7,6
Leergewicht	kg	18 827
Abfluggewicht	kg	25 000
Besatzung		8 Mann

Triebwerk
2 Kolbenmotoren, Leistung 3532 kW (4800 PS), Höchstgeschwindigkeit 560 km/h in 2400 m Höhe bzw. 240 km/h Marschgeschwindigkeit in 500 m Höhe.

Bewaffnung
3 bis 4 23-mm-Kanonen;
. kg Bomben, Minen und/oder Torpedos.

Flugleistungen
Reichweite 4900 km.
Dienstgipfelhöhe 6500 m.

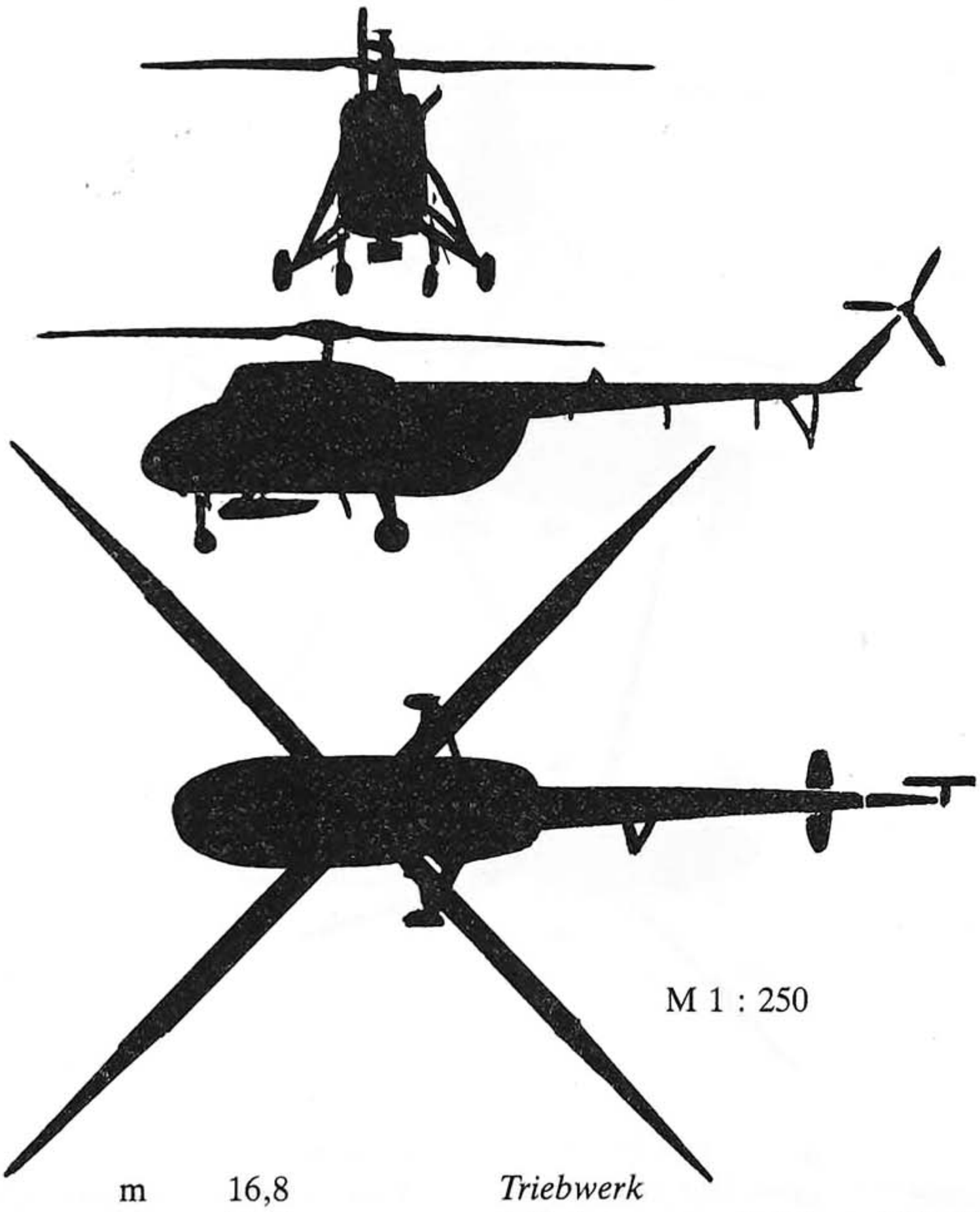
Entwicklung
Sowjetische Konstruktion, an USA-Muster Martin »Marlin« angelehnt; Erstflug Prototyp 1947. In der VRC seit ca. 1952/53 in vermutlich nur geringen Stückzahlen produziert.

Besondere Merkmale
Knickflügel-Schulterdecker, Doppelseitenleitwerk, Stützschwimmer. Hochgesetzte Propellertriebwerke.

Bewertung
Veraltet.

Hubschrauber Harbin »H-5«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
	Michail L. Mil (UdSSR)	Transporter, möglicherweise auch U-Bootabwehr (Nutzlast 1200 kg)	Serienbau 1953–64 (in UdSSR)



M 1 : 250

Länge	m	16,8
Rotordurchmesser	m	21,0
Höhe	m	5,2
Leergewicht	kg	5270
Abfluggewicht	kg	7800
Besatzung		2–3 Mann

Bewaffnung
Luft/Boden-Raketen möglich.

Triebwerk
1 Kolbenmotor, Leistung 1250 kW (1700 PS), Höchstgeschwindigkeit 185 km/h in Seehöhe, 160 km/h in 500 bis 1000 m Höhe.

Flugleistungen
Reichweite: 685 km.
Dienstgipfelhöhe: 5500 m.

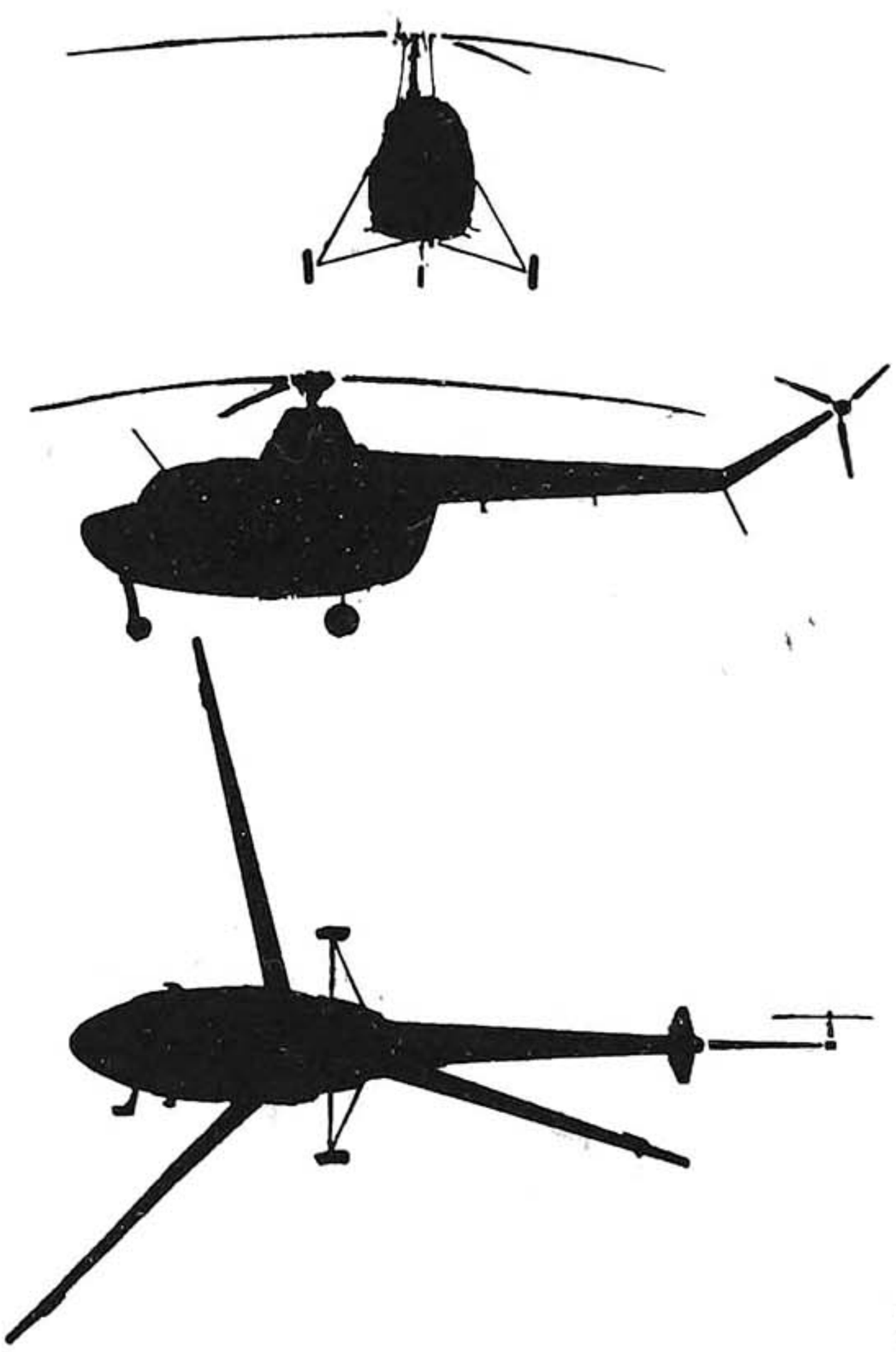
Entwicklung
Sowjetische Konstruktion Mi-4 »Hound«; Erstflug Prototyp 1952. Seit ca. 1955/57 Nachbau in der VRC.

Besondere Merkmale
Vierblattrotor. Kaulquappenrumpf. Bodenwanne mit 1 12,7-mm-MG unter Rumpfnase möglich.

Bewertung
Nicht mehr sehr modern, jedoch noch immer oft eingesetztes Muster.

Hubschrauber Mi-1 »Hare«

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
.	Michail L. Mil (UdSSR)	Transporter (Nutzlast 180 kg)	Serienbau 1950–63 (in UdSSR)



M 1 : 250

Länge	m	12,1
Rotordurchmesser	m	14,3
Höhe	m	3,3
Leergewicht	kg	1680
Abfluggewicht	kg	2550
Besatzung		1 Mann

Triebwerk
1 Kolbenmotor, Leistung 423 kW (575 PS), Höchstgeschwindigkeit 155 km/h in 2000 m Höhe. Marschgeschwindigkeit 135 km/h in Seehöhe

Bewaffnung
Keine.

Flugleistungen
Reichweite: 380 km.
Dienstgipfelhöhe: 2400 m.

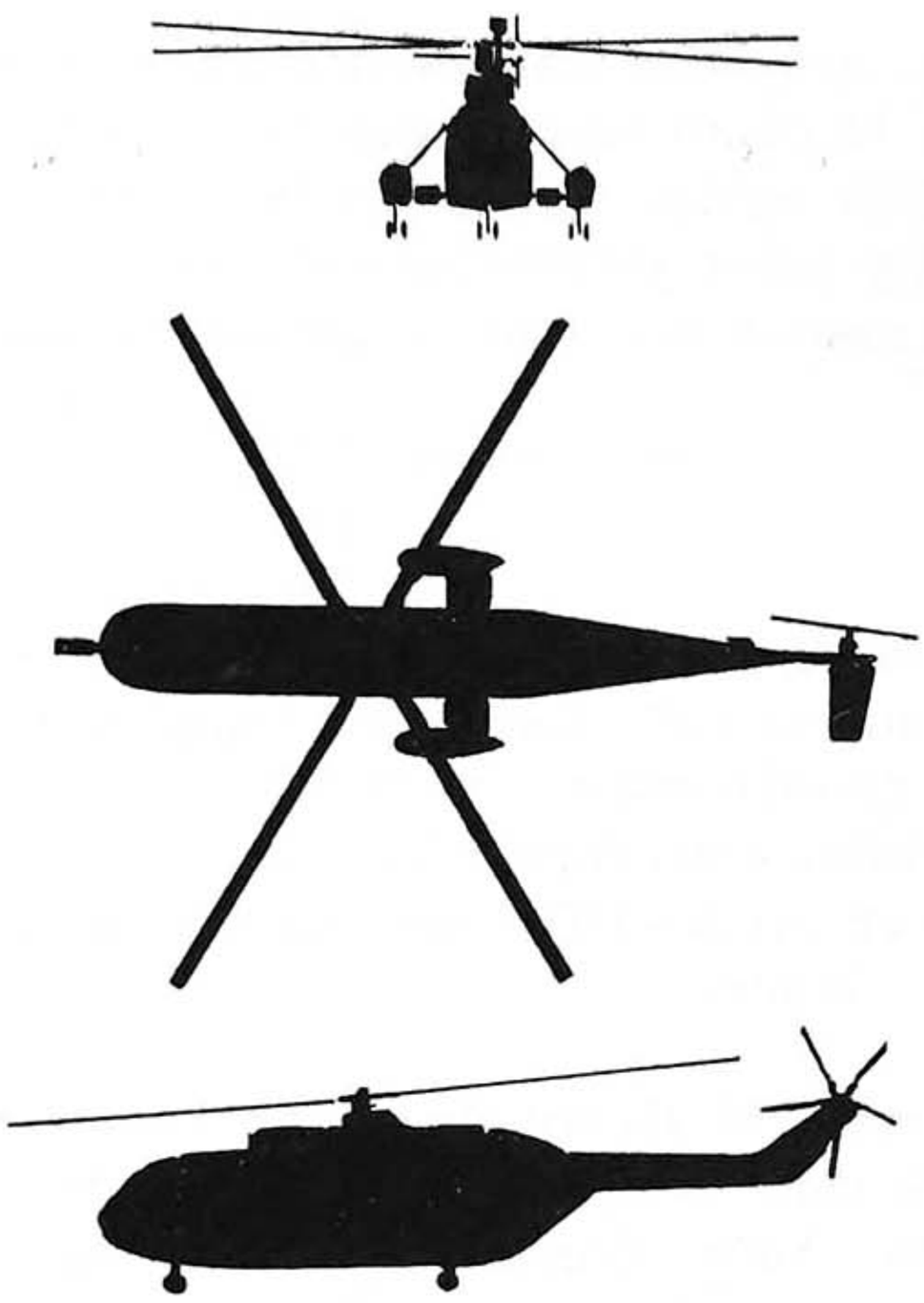
Entwicklung
Sowjetische Konstruktion; Erstflug Prototyp 1948. Nachbau in der VRC seit ca. 1952.

Besondere Merkmale
Kaulquappenrumpf. Dreiblattrotor auf Höcker hinter der Kabine.

Bewertung
Trotz seines Alters für Transport- und ähnliche Aufgaben noch immer gut geeignet, jedoch nicht für Kampfaufgaben.

Hubschrauber »Super Frélon« (S.A. 321)

Anzahl	Konstrukteur	Verwendung	Bauperiode
13	Aérospatiale Sud-Aviation (Frankreich)	Transporter	Serienbau ab 1965 in Frankreich



M 1 : 500

Länge	m	23,0
Rotordurchmesser	m	18,9
Höhe	m	6,70
Leergewicht	kg	6500
Abfluggewicht	kg	11 000
Besatzung		2 Mann

Bewaffnung
Keine.
Nutzlast: Bis 4500 kg Fracht oder 30 Mann.

Triebwerk
3 Propellerturbinen, Leistung je 1100 kW (1500 PS) für 260 km/h Höchstgeschwindigkeit in Seehöhe.

Flugleistungen
Reichweite mit 2500 kg Nutzlast: 650 km; Dienstgipfelhöhe 3500 m.

Entwicklung
In Frankreich gebaut (Erstflug Prototyp 1962).

Besondere Merkmale
Kaulquappenrumpf. Vierblattrotor.

Bewertung
Noch immer moderner, leistungsstarker Transporthubschrauber, die anscheinend auch zu VERTREP-Operationen eingesetzt werden (VERTREP = Vertical Replenishment).

Waffensysteme und Geräte

Waffensysteme

Alle zur Zeit im Einsatz stehenden Waffensysteme sind – bis auf ganz wenige Ausnahmen – sowjetischer Herkunft und wurden bzw. werden in der Volksrepublik nachgebaut, zuweilen in geringfügig veränderter Weise. Die auf übernommenen Einheiten britischer, amerikanischer, japanischer und sonstiger Herkunft vorgefundenen Waffensysteme wurden vielfach gegen die vorgenannten ausgewechselt.

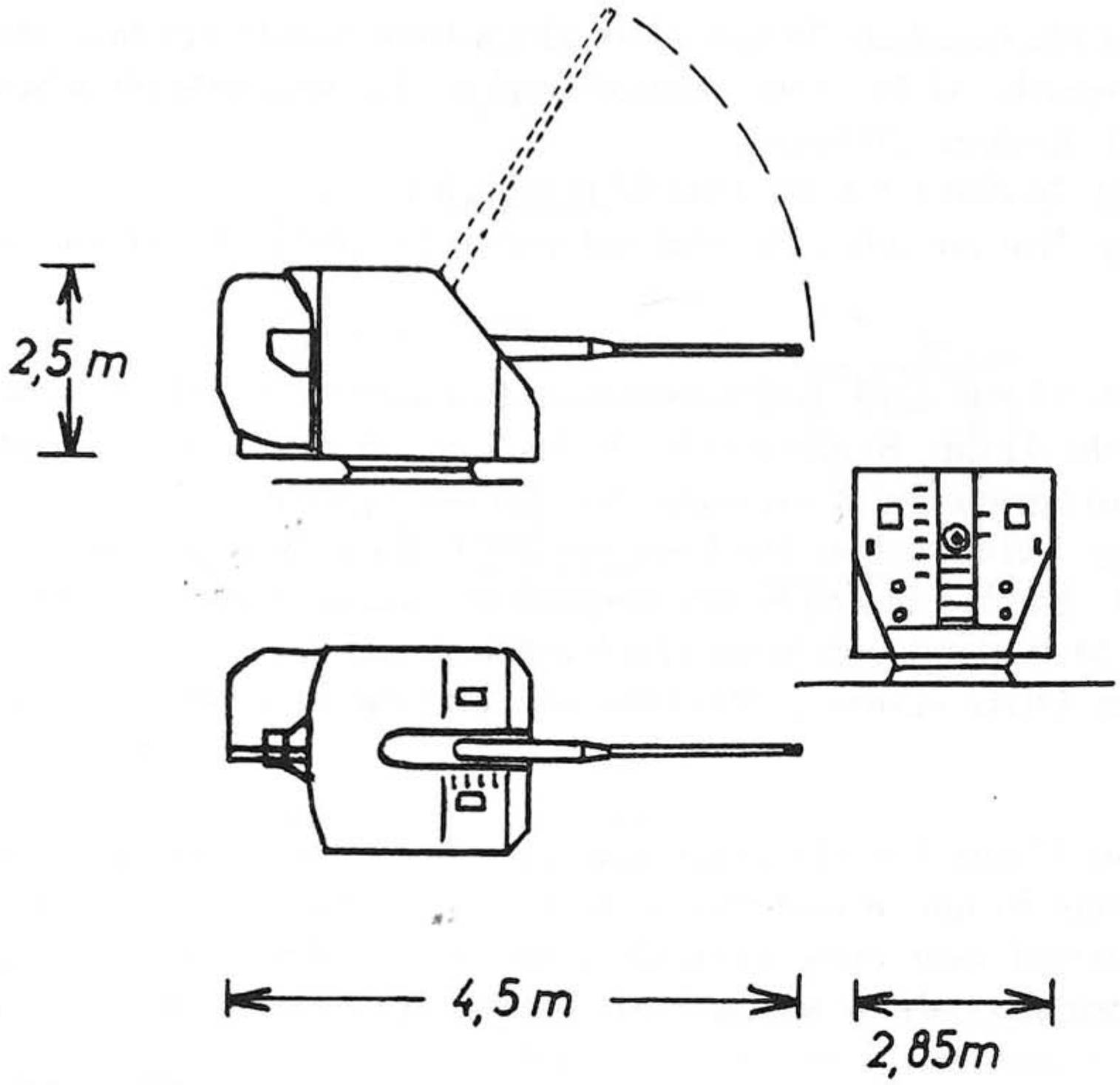
1. Artillerie

1.1 *Seezielgeschütz 130 mm L/50 B 13 C 2:* Höchstschußweite 250 hm, Steighöhe 280 hm. Richtbereich: –10° bis +45°. Kadenz 7,5 S/min. Aufstellungsart: Einzellafette mit Schutzschild. Gewicht: 12 t.
Entwicklung: Konstruktion der frühen 30er Jahre, seit etwa 1936 im Einsatz.
Verwendung: Nur noch auf den DDG der »Anshan«-Klasse und auf dem veralteten PG *Nan Chang*. Veraltet.

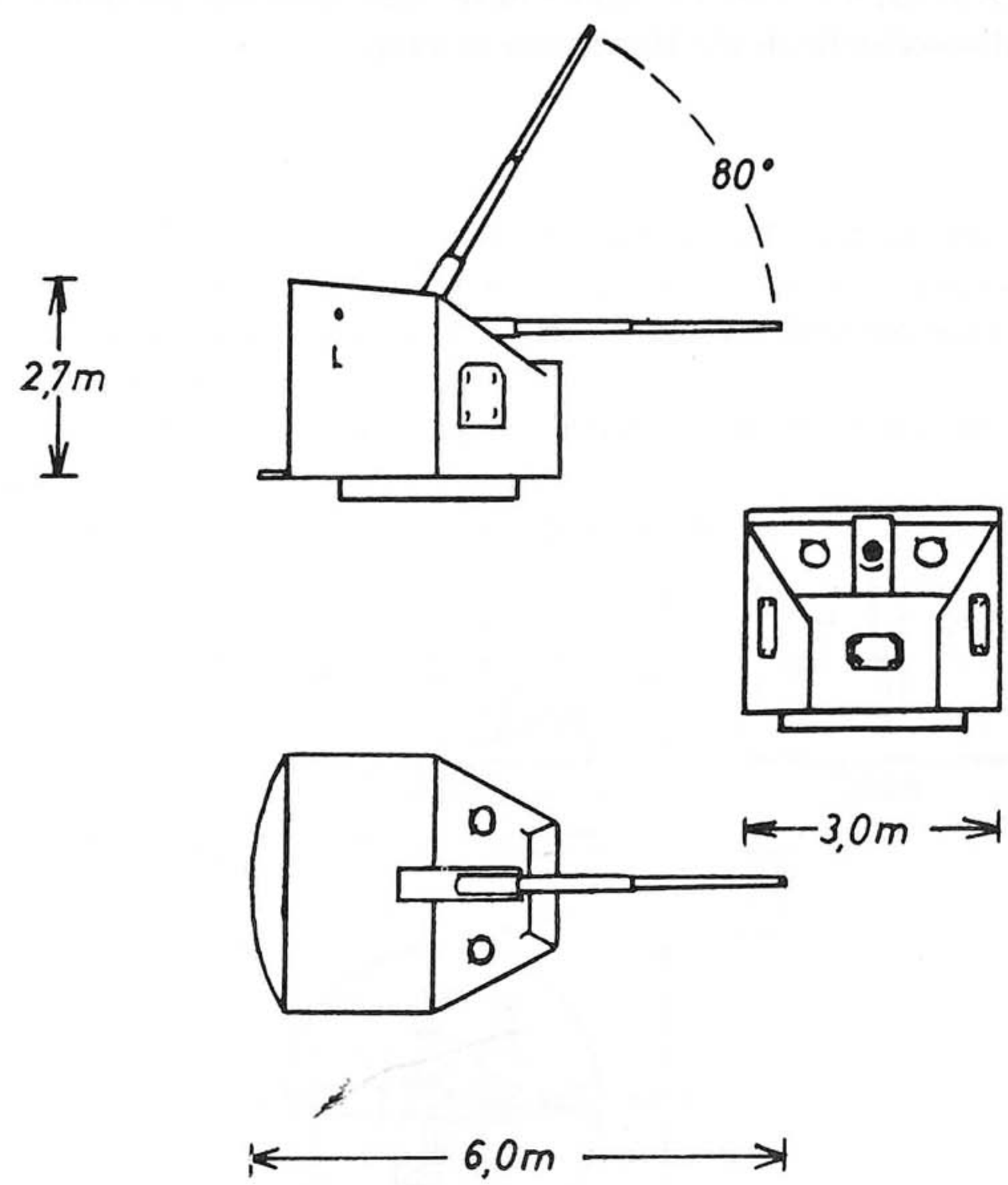
1.2 *Seezielgeschütz 130 mm L/58:* Halbautomatischer Ladebetrieb. Höchstschußweite 280 hm (effektiv 130 mm), Steighöhe 130 hm. Richtbereich: –5° bis +50°. Kadenz: 15 S/min/Rohr. Aufstellungsart: Dreiachsig stabilisierter Zwillingsturm. Gewicht: 60 t.
Entwicklung: Vereinfachter Nachbau des 1953 in der Sowjetmarine eingeführten Rohrwaffensystems, jedoch ohne deren »Egg Cup«-Leietradar. Vermutlich navalisierte Entwicklung der bei den Landstreitkräften eingesetzten 130-mm-Kanone M-54. Turm offenbar Weiterentwicklung des auf sowjetischen Kreuzern bekannten vollstabilisierten Zwillingsturmes mit 100-mm-Flak L/50.
Verwendung: Nur auf DDG der »Luta«-Klasse.

1.3 *Seezielgeschütz 100 mm L/56:* Höchstschußweite 160 hm (effektiv 100 hm), Steighöhe 160 hm, Richtbereich –5° bis +40°. Aufstellungsart: Einzellafette mit Schutzschild. Gewicht: 15,6 t. Kadenz: . S/min.
Entwicklung: 1942 eingeführt, möglicherweise navalisierte Version der sowjetischen Feldkanone M-44.
Verwendung: Hauptartillerie von FF / FFG (»Ch'eng Tu«-, »Kiangnan«- und »Kiang Hu«-Klasse) und einiger alter PG. Gleiches Geschütz als Doppellafette mit größerem Schutzschild auf FFG der »Kiang Tung«-Klasse. Veraltet.

1.4 *Seezielgeschütz 85 mm L/52:* Höchstschußweite 150 hm (effektiv 80–90 hm), Steighöhe 60 hm, Richtbereich –5° bis +70°. Gewicht: 5,5 t. Aufstellungsart: Einzellafette mit Schutzschild. Kadenz: 10 S/min.
Entwicklung: Seit 1943/44 im Einsatz, möglicherweise navalisierte Version der bei den Landstreitkräften eingesetzten 85-mm-Feldkanone D-44.
Verwendung: Nur auf den PG der »Kronstadt«-Klasse.



Seezielgeschütz 100 mm

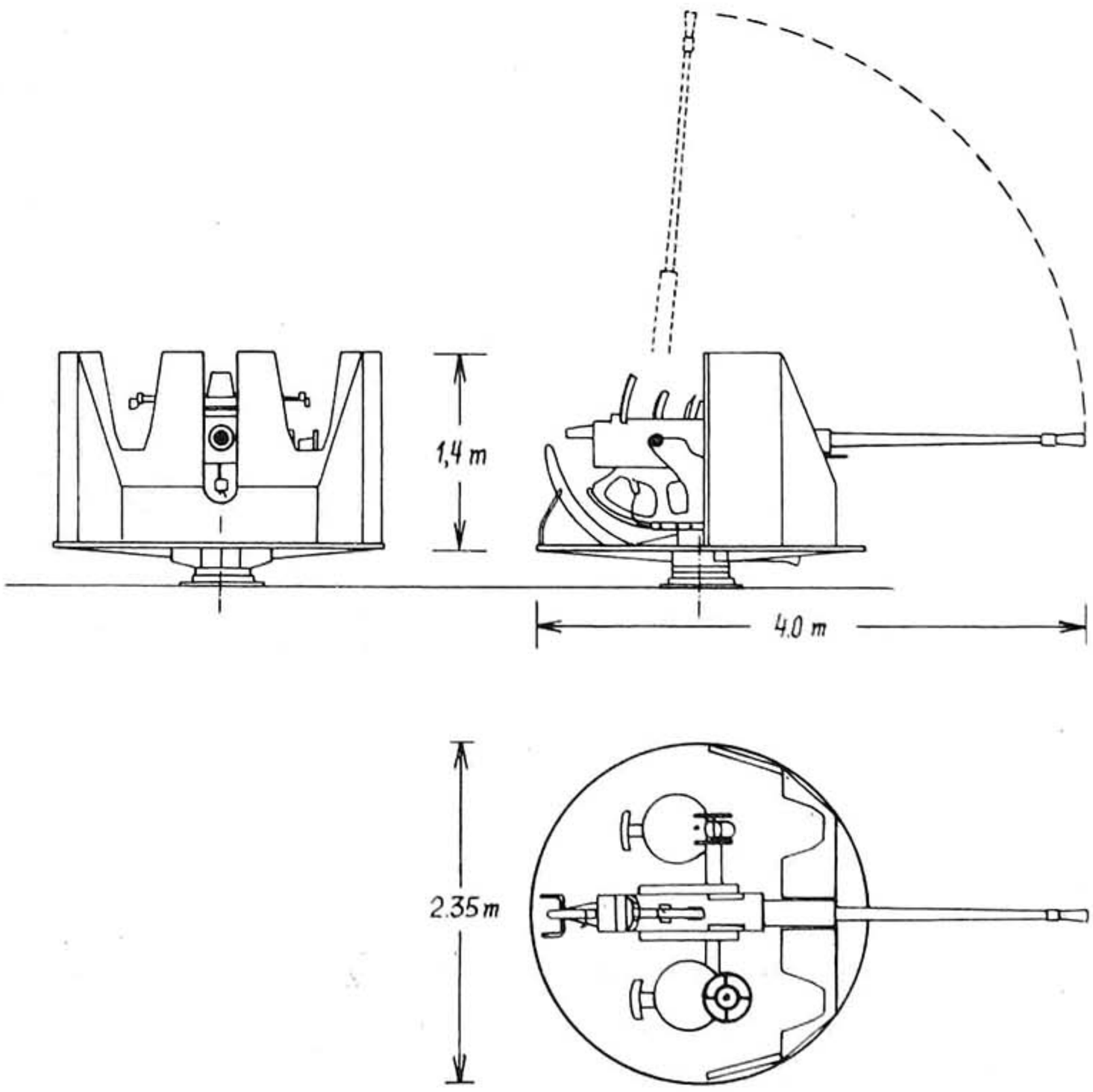


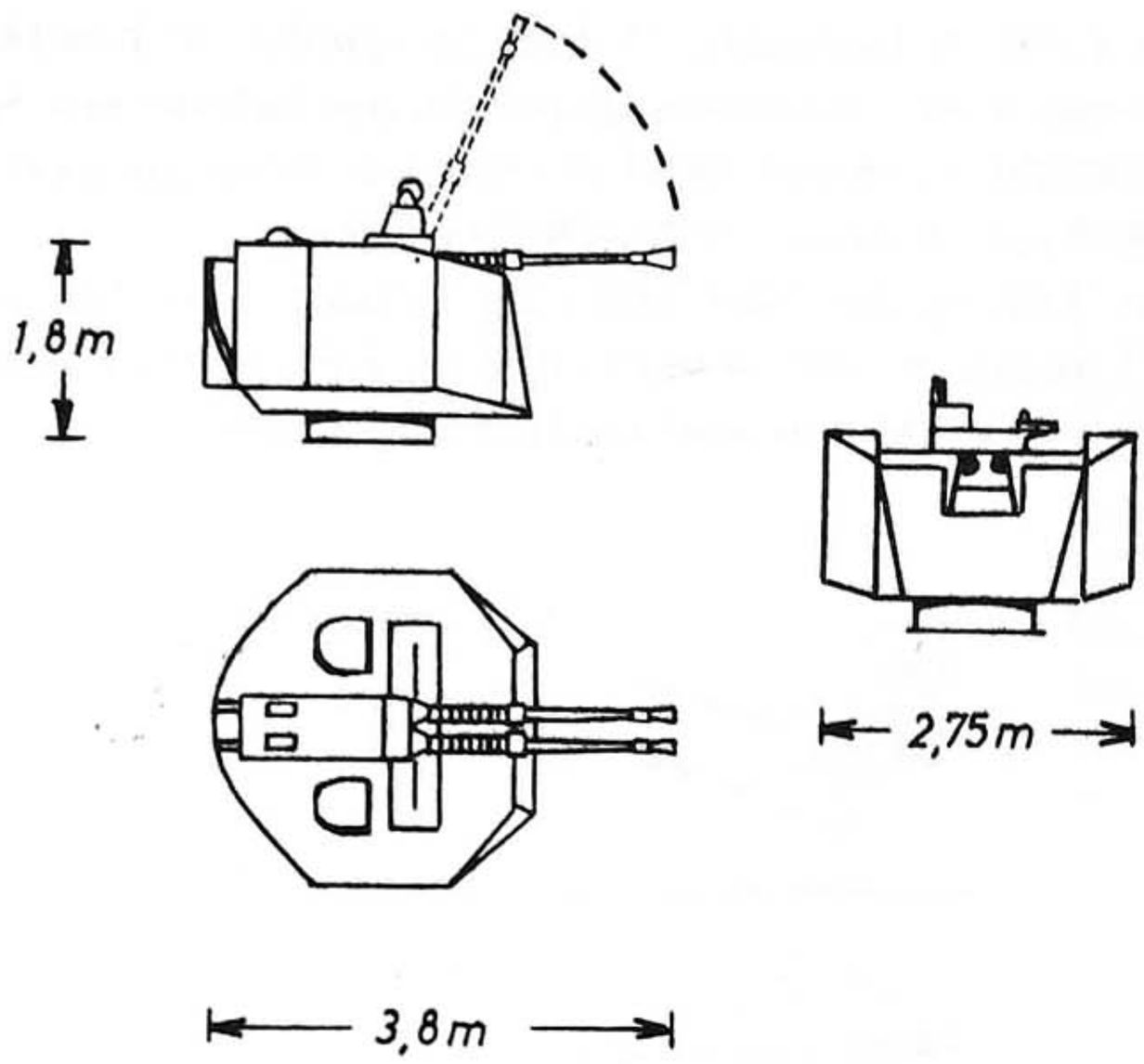
Seezielgeschütz 85 mm

1.5 *Seeziel- und Fla-Geschütz 76 mm L/50:* Höchstschußweite 120 hm, Steighöhe 90 hm. Richtbereich: –0° bis +80°. Aufstellungsart: Einzellafette ohne Schutzschild. Gewicht 6 t. Kadenz: 20 S/min.
Entwicklung: In den USA ca. 1941/42 eingeführt.
Verwendung: Nur auf alten PG und auf ersten Einheiten der »Hainan«-Klasse.

1.6 *Fla-Geschütz 57 mm L/70:* Halbautomatischer Ladebetrieb. Höchstschußweite 90 hm, Steighöhe 45 hm, Richtbereich: –0° bis +90°. Aufstellungsart: Doppellafette mit Rundum-Seitenschutz. Gewicht: 6 t. Kadenz: . S/min.
Entwicklung: Vereinfachter Nachbau der 1958 in der Sowjetunion eingeführten 57-mm-Flak, bei der es sich wahrscheinlich um die navalisierte Entwicklung der 57-mm-Fla M-50 der Landstreitkräfte handelt.
Verwendung: DDG »Luta«-, »PG Hainan«- und PB »Shanghai-I«-Klasse.

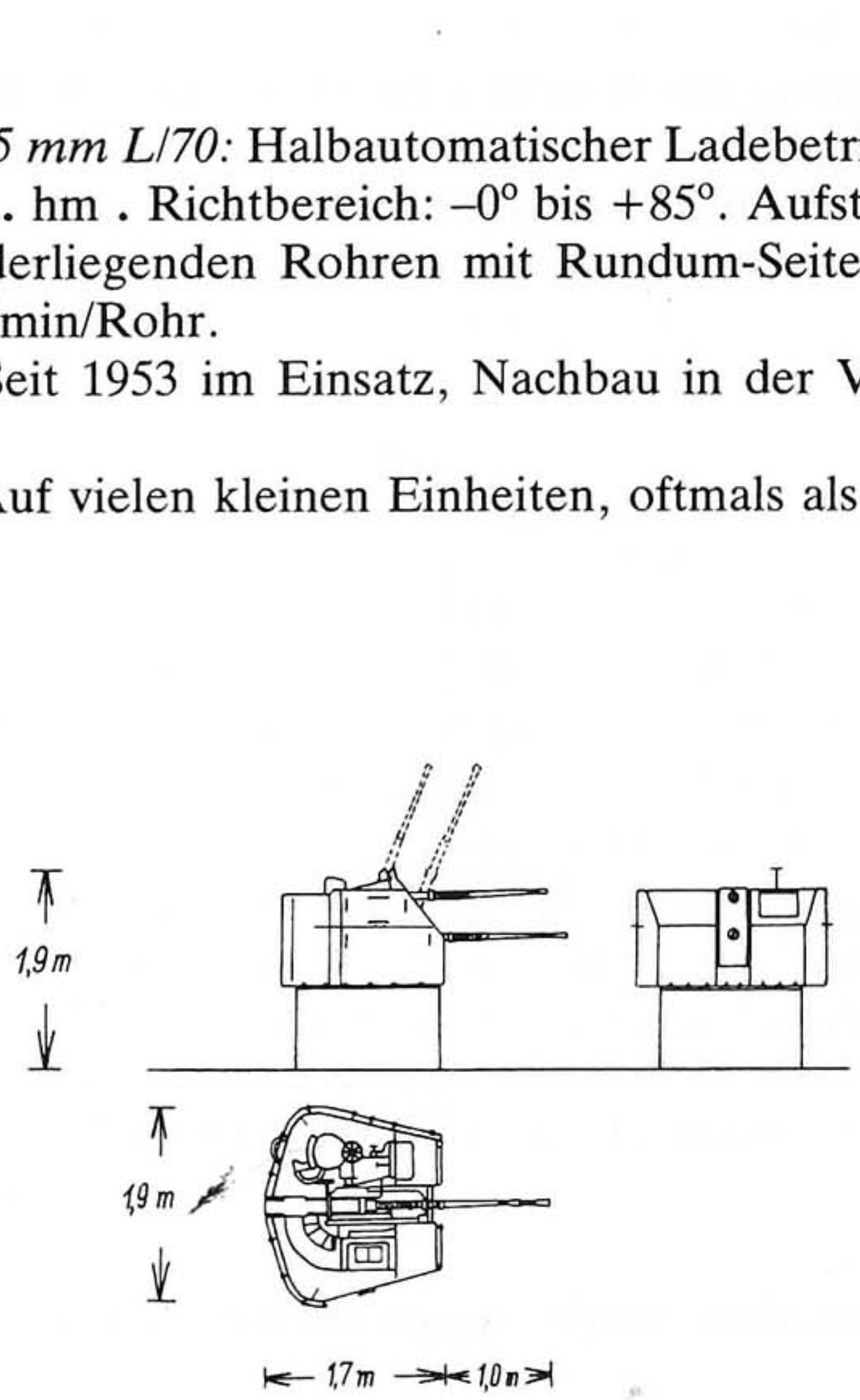
1.7 *Fla-Geschütz 37 mm L/63:* Halbautomatischer Ladebetrieb. Höchstschußweite 40 hm, Steighöhe 30 hm. Richtbereich –0° bis +85°. Aufstellungsart: Einzellafette mit Schutzschild (seit etwa 1941/42) oder Doppellafette mit Rundum-Seitenschutz (Gewicht: 3,8 t) – letztere seit 1946/47 im Einsatz. Kadenz: 130 S/min/Rohr.
Entwicklung: Vermutlich aus der 37-mm-Flak M-39 der Landstreitkräfte hervorgegangen.
Verwendung: Auf DDG, FF/FFG und zahlreichen leichten Einheiten und Hilfsschiffen, auf diesen vielfach als Hauptbewaffnung.



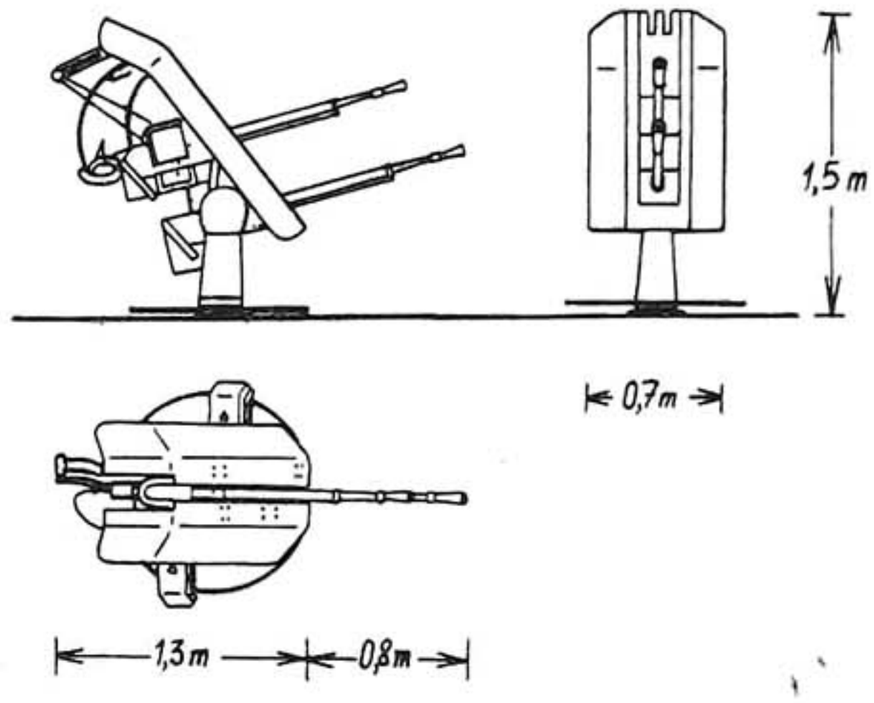


1.8 *Fla-Geschütz 30 mm L/65:* Vollautomatischer Ladebetrieb (gegurtete Munition). Höchstschußweite 30 hm, Steighöhe 25 bis 30 hm. Richtbereich –0° bis +100°. Aufstellungsart: Doppellafette in Turmkalotte, Gewicht: 3,5 t. Kadenz: 240 S/min/Rohr.
Entwicklung: Neuentwicklung, 1960 eingeführt.
Verwendung: PM »Osa«-Klasse (nur auf den von der Sowjetunion gelieferten Booten).

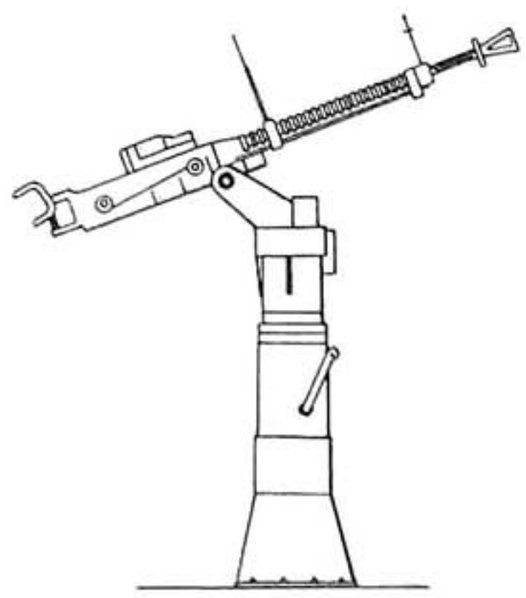
1.9 *Fla-Geschütz 25 mm L/70:* Halbautomatischer Ladebetrieb. Höchstschußweite 40 hm, Steighöhe . hm . Richtbereich: –0° bis +85°. Aufstellungsart: Doppellafette mit übereinanderliegenden Rohren mit Rundum-Seitenschutz (Gewicht 1,5 t). Kadenz: 175 S/min/Rohr.
Entwicklung: Seit 1953 im Einsatz, Nachbau in der VRC seit Mitte/Ende der 50er Jahre.
Verwendung: Auf vielen kleinen Einheiten, oftmals als Haupt- bzw. einzige Bewaffnung.



2.0 *FlaMG 14,5 mm L/70:* Schußweite 25 hm, Steighöhe 20 hm (effektiv 12 hm). Richtbereich: –0° bis +90°. Aufstellungsart: Doppellafette mit Rohren übereinander und Schutzschild (Gewicht: 0,55 t). Auch in Wannenlafette mit nebeneinanderliegenden Rohren. Kadenz: 550–600 S/min/Rohr.
Entwicklung: Seit Anfang der 50er Jahre im Einsatz, offenbar navalisierte Version der bei den Landstreitkräften verwendeten KPV/ZPU-Fla-Waffen.
Verwendung: Auf vielen kleinen und kleinsten Einheiten.



2.1 *FlaMG 12,7 mm L/79:* Höchstschußweite effektiv 15 hm, Steighöhe effektiv 10 hm. Richtbereich: –.° bis +90°. Aufstellungsart: Einzel-MG auf Sockellafette, auch als Doppellafette hinter Behelfsschutzschild beobachtet. Ursprünglich in Wannenlafette wie 14,5 mm-Zwillings-FlaMG (siehe Ziffer 2.0). Kadenz: 500–600 S/min/Rohr.
Entwicklung: Verwendung des Maschinengewehrs »DSchK M-38/46«. Nachbau in der VRC seit Anfang der 50er Jahre.
Verwendung: Auf zahlreichen kleinen Einheiten.



Munitionsdaten

Geschützmodell	Geschoß/Patronen-gewicht kg	Anfangsgeschwin-digkeit m/sek
130 mm L/50 B 13 C 2	33,4	870
130 mm L/58	27,0	900
100 mm L/56	13,5	850
85 mm L/52	9,5	850
76 mm L/50	13,5	853
57 mm L/70	2,8	900 bis 1000
37 mm L/63	1,5	900
25 mm L/70	0,25	900
14,5 mm L/70	0,065	990
12,7 mm L/79	0,9	800

2. Flugkörper-Waffensysteme

Anscheinend sind nur die ersten in der VRC eingeführten FK-Waffensysteme Nachbauten sowjetischer Vorbilder. Seit den späten 50er Jahren wird in der VRC an verschiedenen FK-Waffensystemen – darunter auch solche der Marine – gearbeitet. Diese Anstrengungen scheinen zunächst nur relativ langsam vorangekommen zu sein, was ebenfalls auf den erheblichen technologischen Rückstand zurückzuführen ist. Hilfe auf diesem Rüstungssektor hat die Sowjetunion anscheinend nie geleistet, schon gar nicht in bezug auf die Ausstattung mit nuklearen Gefechtsköpfen. Alles was die VRC auf dem nuklearen Gebiet erreicht hat, dürfte ausschließlich auf eigene Anstrengungen zurückzuführen sein. Ein Durchbruch bei den Trägerwaffen – also den Flugkörper-Systemen – dürfte indessen bis zum Frühjahr 1980 gelungen sein; die im Juni 1980 durchgeführten erfolgreichen Versuche mit Interkontinentalraketen auf Distanzen um 10 000 km mögen diese Vermutungen zu bestätigen.

2.1 Ballistische Flugkörper

Seit Mai 1980 erprobt die VRC auf Festlandschießplätzen ihr erstes SLBM-System, und man rechnet damit, daß um die Jahreswende 1980/81 die ersten Test-Flugkörper aus U-Boot-Startschächten gezündet werden. Es dürfte sich dabei um die in der Nomenklatur der US-Streitkräfte geführte »CSS-NX« handeln*, von der vermutet wird, daß es sich um eine etwa mit der amerikanischen »Polaris« vergleichbare zweistufige Rakete mit Feststoff-Triebwerk handelt, deren Länge und Durchmesser auf 10 resp. 1,5 m geschätzt werden. Das Startgewicht soll diesen Schätzungen zufolge zwischen 13 700 und 14 000 kg liegen, der nukleare Gefechtskopf wird im Bereich zwischen 20 und 200 Kilotonnen vermutet. Die Reichweite beläuft sich angeblich auf 1180 bis 1450 sm (= 2200 bis 2700 km), die Lenkung in das Ziel könnte durch Trägheitssteuerung erfolgen.

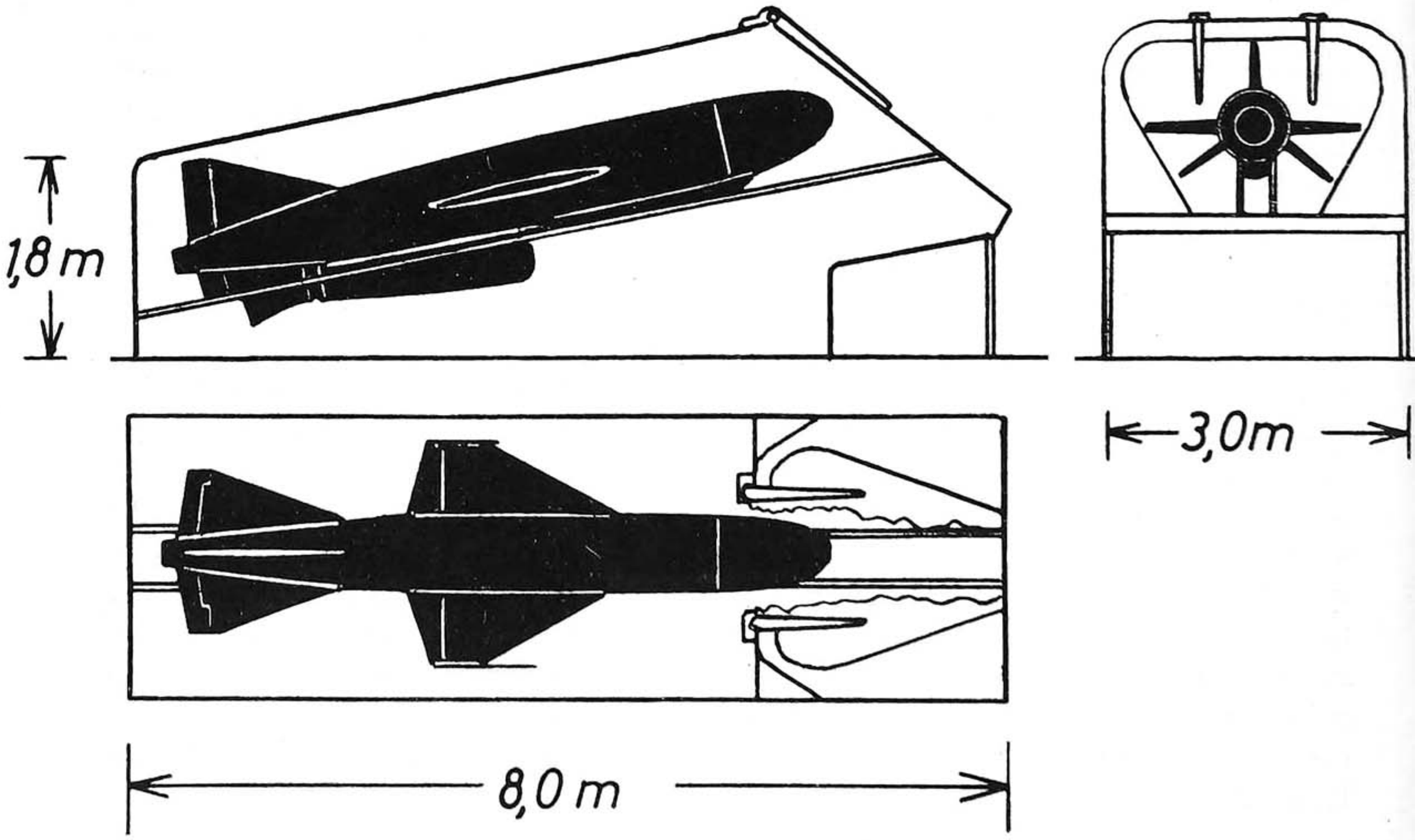
* »CSS-NX« bedeutet in der US-Terminologie »China Surface-to-Surface, Naval, Experimental«.

Vorerst läßt sich noch nicht absehen, ob die Entwicklung dieses ersten SLBM-Systems durch das vorhandene »Golf«-U-Boot oder ein anderes, neueres erfolgen wird. Wenn dieses Waffensystem seine Einsatzbereitschaft erlangt (woran in der Fachwelt kaum mehr Zweifel bestehen), dann ist die Volksrepublik China nach den USA, Großbritannien, der Sowjetunion und Frankreich die fünfte Macht, die über solche Waffen verfügt.

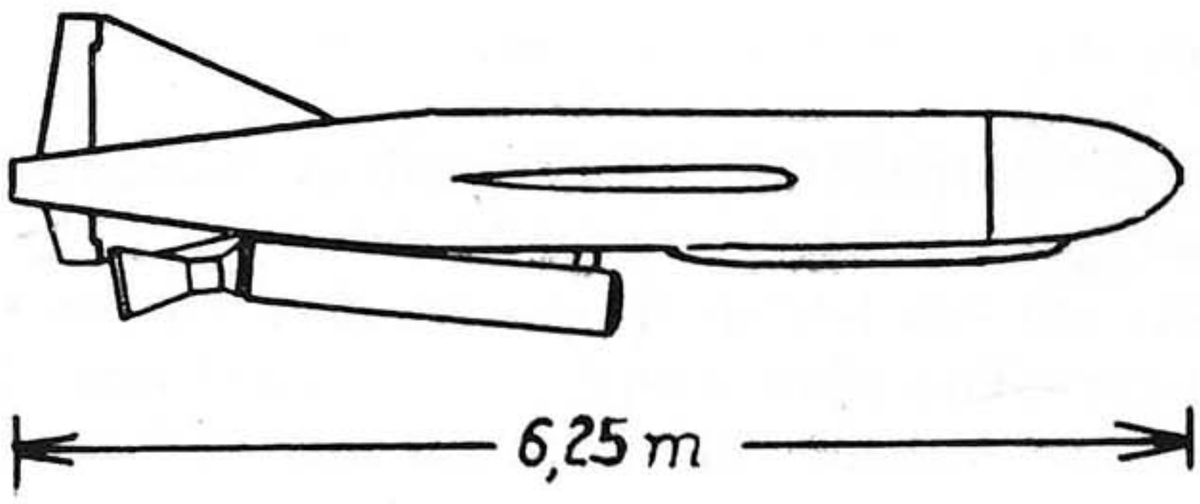
2.2 Schiff/Schiff-Flugkörper

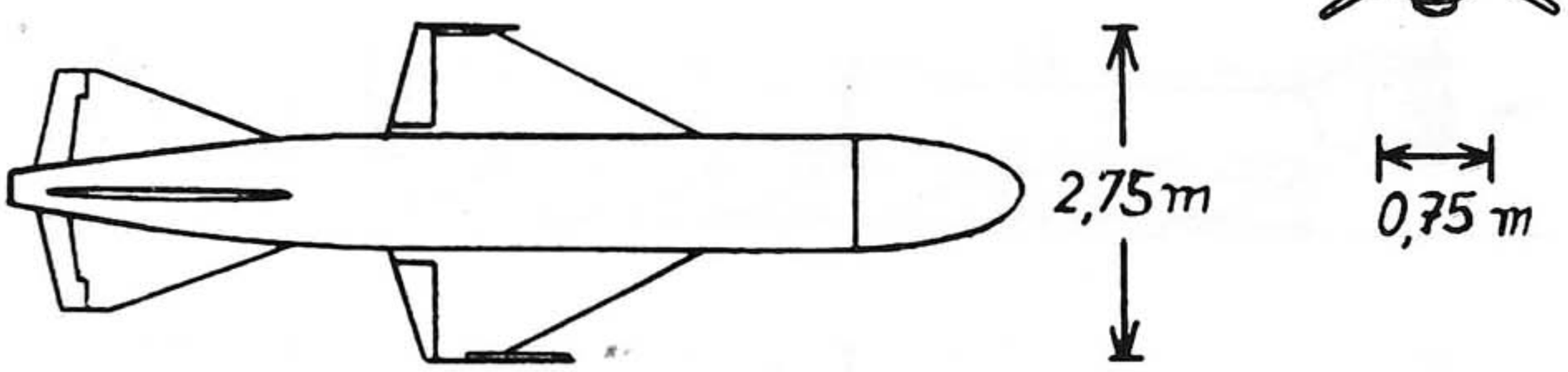
Das bisher einzige vorhandene Schiff/Schiff-FK-Waffensystem »CSS-N-1« ist Anfang der 70er Jahre erkannt worden und dürfte dem 1959/60 einsatzbereit gewordenen sowjetischen Muster »SS-N-2A; (»Styx«) entsprechen, von dem die folgenden Daten und Eigenschaften bekannt sind:

Bauart:	Flugzeugähnlicher (aerodynamischer) Flugkörper
Länge:	6,25 m
Spannweite:	2,75 m
Durchmesser:	0,75 m
Triebwerk:	Flüssigkeits-Staustrahltriebwerk mit Feststoff-Startrakete (booster)
Geschwindigkeit:	Mach 0,85 m
Startgewicht:	2495 kg
Reichweite:	Maximal 25 sm, effektiv 16 sm
Flughöhe:	100 bis 300 m
Gefechtskopf:	360 kg TNT
Lenkung:	Autopilot Start- u. Marschphase; Radar-Zielsuchkopf End-Flugphase.
Leitgerät:	»Square Tie«.



Schematische Darstellung des auf den »Osa«-Schnellbooten verwendeten Lager- und Startbehälters mit dem dazugehörenden Flugkörper.





Diese Flugkörper werden auf FK-Schnellbooten aus unterschiedlich gestalteten Behältern gestartet, die denen auf sowjetischen FK-Schnellbooten sehr ähnlich sind, ja völlig gleich zu sein scheinen. Für die Verwendung auf größeren Überwassereinheiten (Zerstörer und Fregatten) sind in der Volksrepublik Eigenentwicklungen von Startbehältern geschaffen worden. Es handelt sich dabei um Zweier- und Dreiergruppen, die auf einem Mittelpivot montiert und dabei um 8° schräg aufgerichtet sind. Dies läßt ein Schwenken um 360° zu. Bei den Dreiergruppen (die bisher nur auf den DDG der »Luta«-Klasse eingebaut wurden) fällt auf, daß der mittlere Behälter etwas höher liegt als die beiden seitlichen.

2.3 Schiff/Luft-Flugkörper

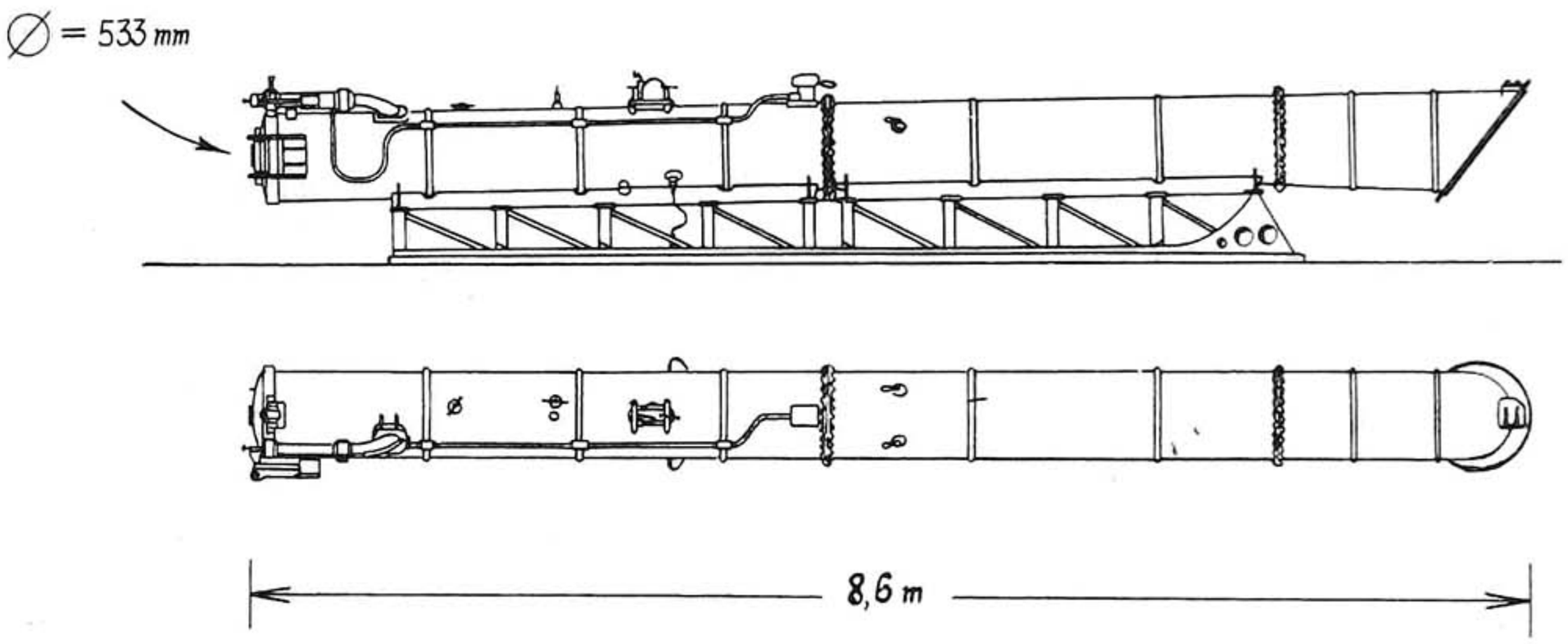
Bei der Entwicklung von Schiff/Luft-FK-Flugkörper-Waffensystemen scheinen gewisse Schwierigkeiten aufgetreten zu sein, da bisher nur eine einzige Klasse – die FFG der »Kiang Tung«-Klasse – damit ausgerüstet wurde. Diese Einheiten erhielten zwei solcher Anlagen, je eine in den Endpositionen jeweils im Bereich der 100 mm-Doppellafetten. Es hieß bis vor kurzer Zeit, daß dieses Waffensystem seine Einsatzreife bisher nicht erlangt hätte und daß die Startanlagen auf beiden Schiffen wieder ausgebaut worden seien; inzwischen liegen jedoch Anzeichen dafür vor, daß man auch hier Fortschritte erzielt hat.
Auf diesen Einheiten dienen für den Start der Schiff/Luft-FK zwei auf einem vermutlich schwenkbar angeordneten Kastenform-Gehäuse aufgebaute parallele und offenbar aufrichtbare Rampen, auf denen die FK wie auf einem Katapult zu liegen kommen. Ein schnelles Nachladen ist wahrscheinlich nicht möglich, weil die hierfür erforderlichen Einrichtungen zu fehlen scheinen.

3. Die Torpedowaffe

Die in der VRC-Marine verwendeten Torpedos dürften ebenfalls ausnahmslos sowjetischer Abstammung sein. Es handelt sich dabei um zwei Modelle:

3.1 *Torpedo 457 mm:* Im Einsatz seit den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges bzw. den ersten Nachkriegsjahren. Druckluftausstoß aus fest eingebauten Einzelrohren von 5,0 bis 5,1 m Länge. Veraltet, nur noch auf den PTF der »P-4«-Klasse.

3.2 *Torpedos 533 mm:* Seit 1948/49 im Einsatz. Bei PTF Ausstoß durch Pulverladung, auf SS Druckluftausstoß aus fest eingebauten Rohren von 8,6 m Länge.



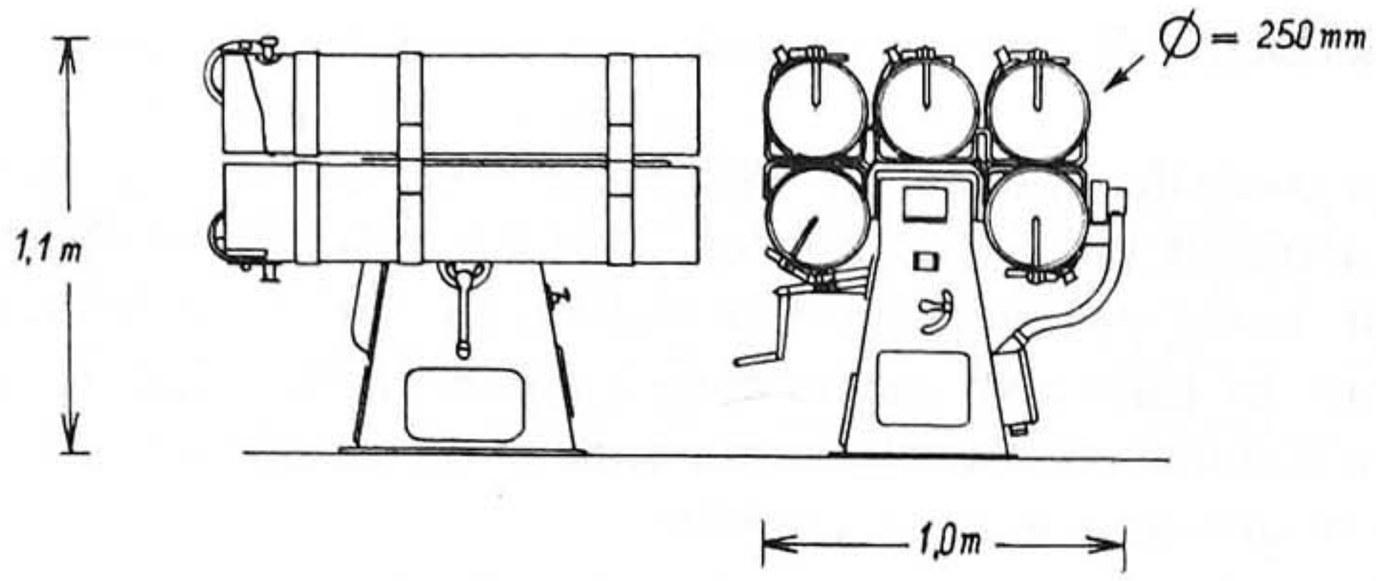
Fest eingebautes Torpedorohr, wie es auf Schnellbooten der »P-6«-Klasse anzutreffen ist.

Es ist möglich, daß darüber ein oder auch mehrere neue, in der VRC entwickelte Torpedos verwendet werden, doch liegen darüber keine Nachrichten vor.

4. U-Abwehrwaffen

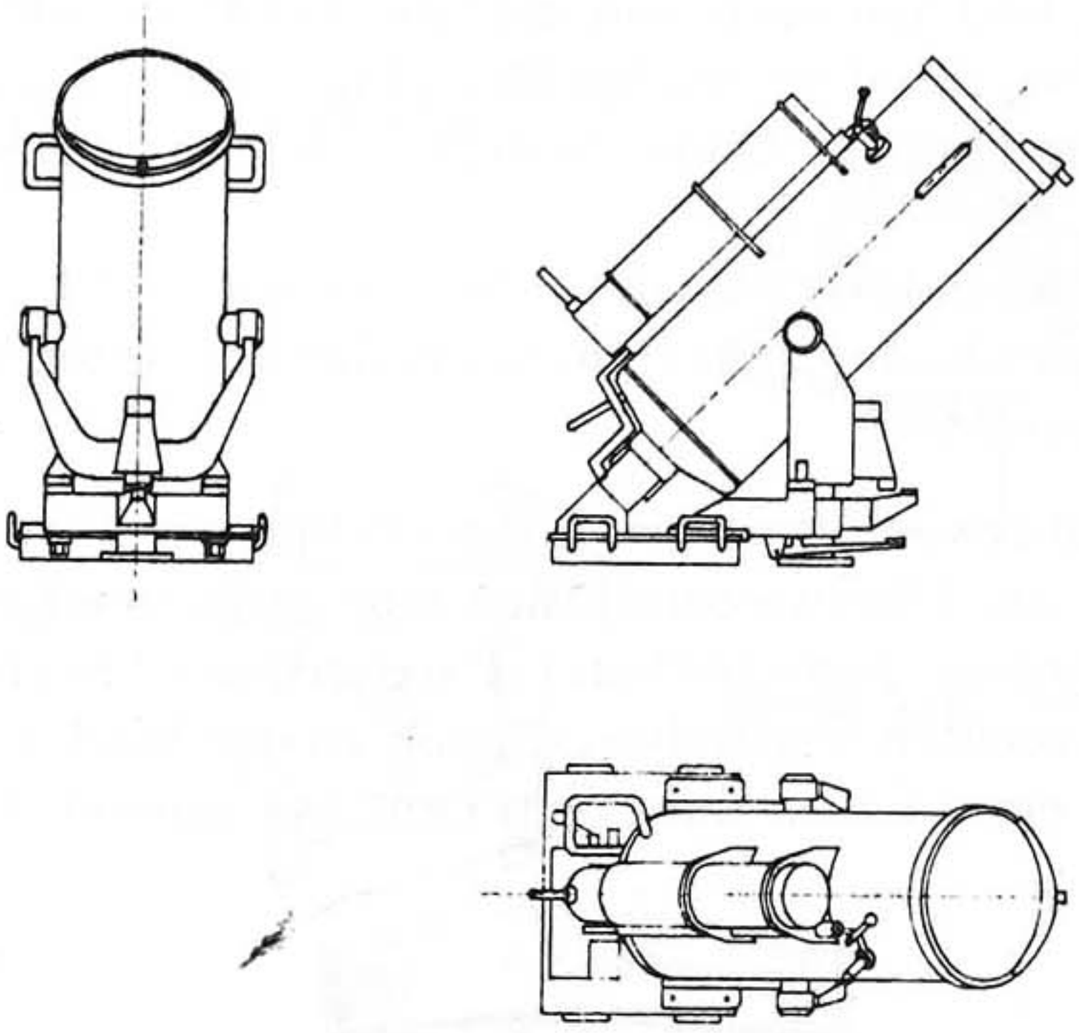
Das U-Abwehrwaffen-Potential der VRC-Marine ist stark im Rückstand. Spezielle U-Jagdtorpedos scheinen noch völlig zu fehlen, ebenso gibt es auch noch kein anderes neuzeitliches U-Abwehrwaffensystem, etwa auf der Basis der Flugkörper-Technologie. Die derzeit wichtigste Waffe stellen Werfergruppen für ungelenkte U-Abwehrraketen dar. Mit solchen sind sowohl Zerstörer als auch Fregatten ausgerüstet. Es handelt sich um die folgenden:

4.1 *U-Jagdraketenwerfer »MBU-1800«:* Sowjetische Entwicklung, dort seit 1957/58 im Einsatz (jetzt in der NATO als »RBU-1200« bezeichnet), Nachbau in der VRC seit Mitte der 60er Jahre.
Bauart: Fünf je 1,4 m lange Abschußrohre von je 250 mm Durchmesser, in zwei Lagen (oben drei Rohre, darunter zwei) montiert auf fest an Deck verschraubter Sockellafette (kein Seitenrichtbereich, jedoch Höhenrichtbereich von –0° bis +65°). Manueller Ladebetrieb.
Munition: Ungelenkte Rakete mit 34 kg schwerer Sprengladung und 70 kg Gesamtgewicht.
Reichweite: Maximal 1800 m, effektiv 1400 m.
Verwendung: FF »Kiang Nan«- FFG »Kiang Tung«- und »Kiang Hu«-Klasse, PC »Kronstadt«- und »Hainan«-Klasse.



4.2 *Zwölfrohriger U-Jagdraketenwerfer »FQF-2500«:* Beobachtet auf DDG »Luta«-Klasse, anscheinend VRC-Version des U-Jagdraketenwerfers »RBU-2500« mit zwölf Rohren auf Drehsockellafette.

4.3 *Wasserbomben:* Zahlreiche Einheiten sind mit Wasserbombenwerfern sowjetischen Ursprungs von ca. 1 m Rohrlänge und 40 cm Durchmesser ausgerüstet, die fest an Oberdeck mit Schußrichtung nach querab verschraubt bzw. verschweißt sind. Ihre höchste Schußweite liegt bei etwa 100 bis 120 m, die kürzeste zwischen 40 und 50 m. Darüber hinaus werden Wasserbomben noch gelegentlich in Ablaufgerüsten (meist zwei) am Heck mitgeführt.



Wasserbombenmörser sowjetischer Bauart.

5. Minenwaffe

Zahlreiche Kriegsschiffe sind für die Mitnahme von Minen eingerichtet und können deshalb als Minenleger eingesetzt werden. Auf ihnen sind Gleisstränge an Oberdeck verlegt, die nur wenig das Decksniveau überragen. Über die Minentypen ist nichts Näheres bekannt; es kann aber davon ausgegangen werden, daß es sich auch hier um Konstruktionen sowjetischen Ursprungs handelt, die mittlerweile völlig veraltet sind und relativ leicht geräumt werden können.
Die Minensuch- und -räumverfahren und -mittel dürften genauso veraltet sein. Näheres ist auch über sie nicht bekannt.

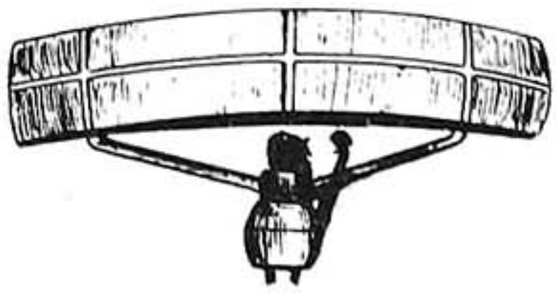
6. Sonstige Waffen

An Bord von amphibischen Fahrzeugen sollen vielfach Flächenfeuerwaffen installiert sein, bei denen es sich vermutlich um Feldraketenwerfer sowjetischer Herkunft bzw. sowjetischer Vorbilder handelt.
Gelegentlich anzutreffen sind an Bord kleinerer Einheiten rückstoßfreie Geschütze. Da für diese ein Kaliber von 75 mm genannt wird und sie auch in Doppellafetten auftreten sollen (beides in den sowjetischen Streitkräften nicht eingeführt), dürfte es sich um eine VRC-eigene Entwicklung handeln. In Betracht käme hierfür in erster Linie das bei den VRC-Landstreitkräften verwendete rückstoßfreie Geschütz der sog. »Type 56«: Sein Kaliber ist mit 75 mm angegeben, das Gewicht auf 86,3 kg. Die Kadenz wird auf 10 S/min eingeschätzt, die Einsatzreichweite auf 640 m. Es soll sich dabei um einen Nachbau der amerikanischen rückstoßfreien 75-mm-Panzerabwehrkanone M-20 handeln.

Feuerleitgeräte, Antennensysteme, Sensoren

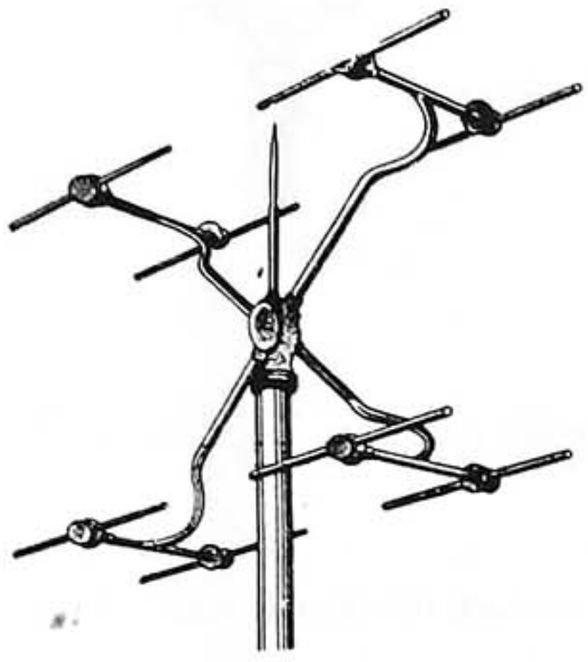
Die meisten der auf den chinesischen Kriegsschiffen anzutreffenden Feuerleitgeräte, Radarantennensysteme und Sensoren sind sowjetischer Herkunft und durchweg veraltet. Vielfach wurden/werden diese nachgebaut. Eigenentwicklungen gibt es vorerst nur in sehr beschränktem Umfang. Damit besteht auch in diesem Rüstungsbereich ein erheblicher Rückstand.
Soweit nachfolgend nichts anderes angegeben ist, handelt es sich stets um sowjetische Entwicklungen. Die Bezeichnungen der einzelnen Geräte, Antennen usw. richtet sich nach dem NATO-Codesystem.

»Ball End«: Seeraumüberwachungsradar (Sendefrequenz: E- und F-Band, Erfassungsbereich 15–20 sm von Überwasserschiffen und tiefffliegenden Flugzeugen). Seit 1950 im Einsatz. Bauweise: Schwenkbarer Parabolspiegel-Segment-Reflektor mit waagerechten und senkrechten Versteifungsrippen an der Rückseite sowie vorragendem Hornstrahler, auf einer Gabel über dem Gehäuse ruhend. Veraltet.



»Ball Gun«: Seeraumüberwachungsradar (Sendefrequenz: E- und F-Band). Vorläufer von »Ball End«, praktisch diesem gleich.

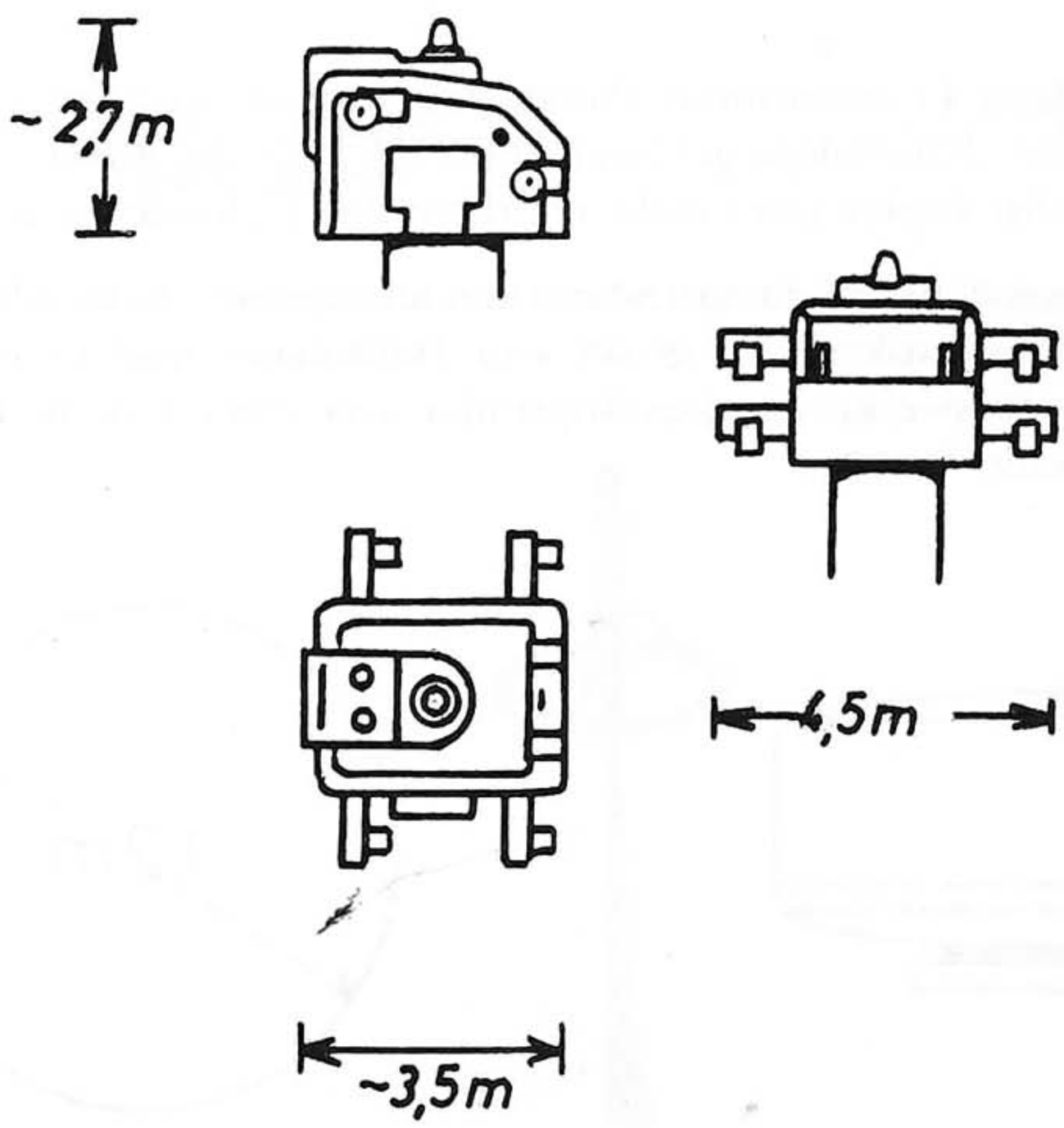
»Cross Bird«: Luftraumüberwachungsradar (Sendefrequenz: A-Band, Erfassungsbereich: 30 sm von Flugzeugen in 5000 m Höhe). Bauweise: X-förmige, an drehbar gelagerter röhrenförmiger Stütze angeordnete »Uda Yagi«-Antenne mit jeweils zwei horizontal installierten Dipolen an jedem der vier Ausleger. Offenbar Nachbau eines britischen Gerätes aus dem Zweiten Weltkrieg.



»Cross Slot«: Frühwarnradar, VRC-eigene Entwicklung aus den letzten 60er Jahren. Bisher nur auf DDG der »Luta«-Klasse festgestellt. Bauweise: Gegitterte Rechteck-Rahmenantenne von etwa 5,50 × 2,70 m Größe, schwenkbar um 360° auf hoher Drehsäule gelagert.

»Decca 700«: Navigationsradar, britische Konstruktion.

»Four Eyes«: Doppelbasis-Drehhaube mit zwei tandemmäßig angeordneten optischen Entfernungsmeßgeräten von je 4,50 m Basislänge. Für Artillerie-Feuerleitung (130-mm-Geschütze L/50 B 13 C 2). Seit Mitte der 30er Jahre im Einsatz. Veraltet.



»High Pole-A«: IFF-Antwort-Antenne. Bauweise: Flaschenförmiger Dipol auf dem Topp eines Mastes oder einer Stenge. Seit 1957 im Gebrauch.



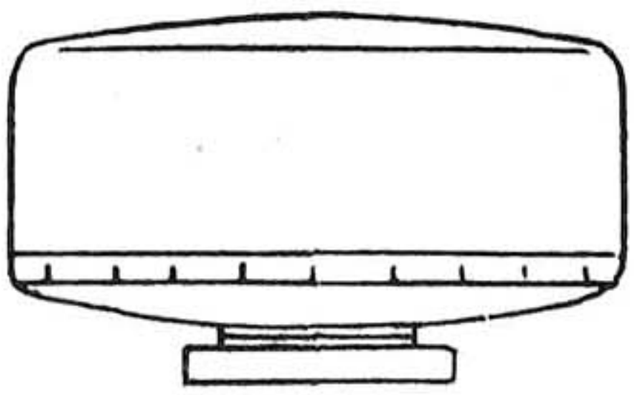
»Mina«: Feuerleitradar (Sendefrequenz: I-Band). Für 130-mm-Geschütze L/50 B 13 C 2. Veraltet.

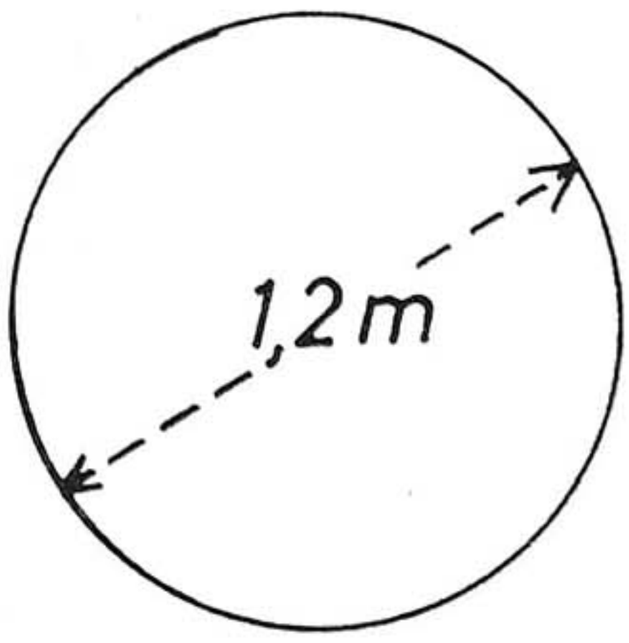
»Neptune«: Navigationsradar (Sendefrequenz: H- und I-Band). Seit 1953/54 bekannt. Bauweise: Gegitterter Parabolspiegel-Segment-Reflektor mit abgerundeten Oberkanten und vorspringendem Hornstrahler, schwenkbar montiert auf etwa kreisförmigem Sockelgehäuse; eine horizontale und mehrere vertikale Versteifungsrippen. Veraltet.



»Post Lamp«: Artillerie-Feuerleitradar (Sendefrequenz: H- und I-Band). Seit 1953 im Einsatz. Bauweise: Parabolspiegel-Segment-Reflektor mit scharfen Ecken und aufrecht angeordnetem Topfstrahler dicht oberhalb des Gehäusedachs. Veraltet.

»Pot Head«: Seeraum-Überwachungsradar (Sendefrequenz: E-Band), Nachfolger von »Skin Head«. Reichweite: Ca. 18 sm von Tieffliegern und 15 bis 20 sm von Überwasserschiffen. Bauweise: Flaches Topfradar von etwa 1,20 m Durchmesser. Seit 1960/61 im Einsatz. Veraltet.

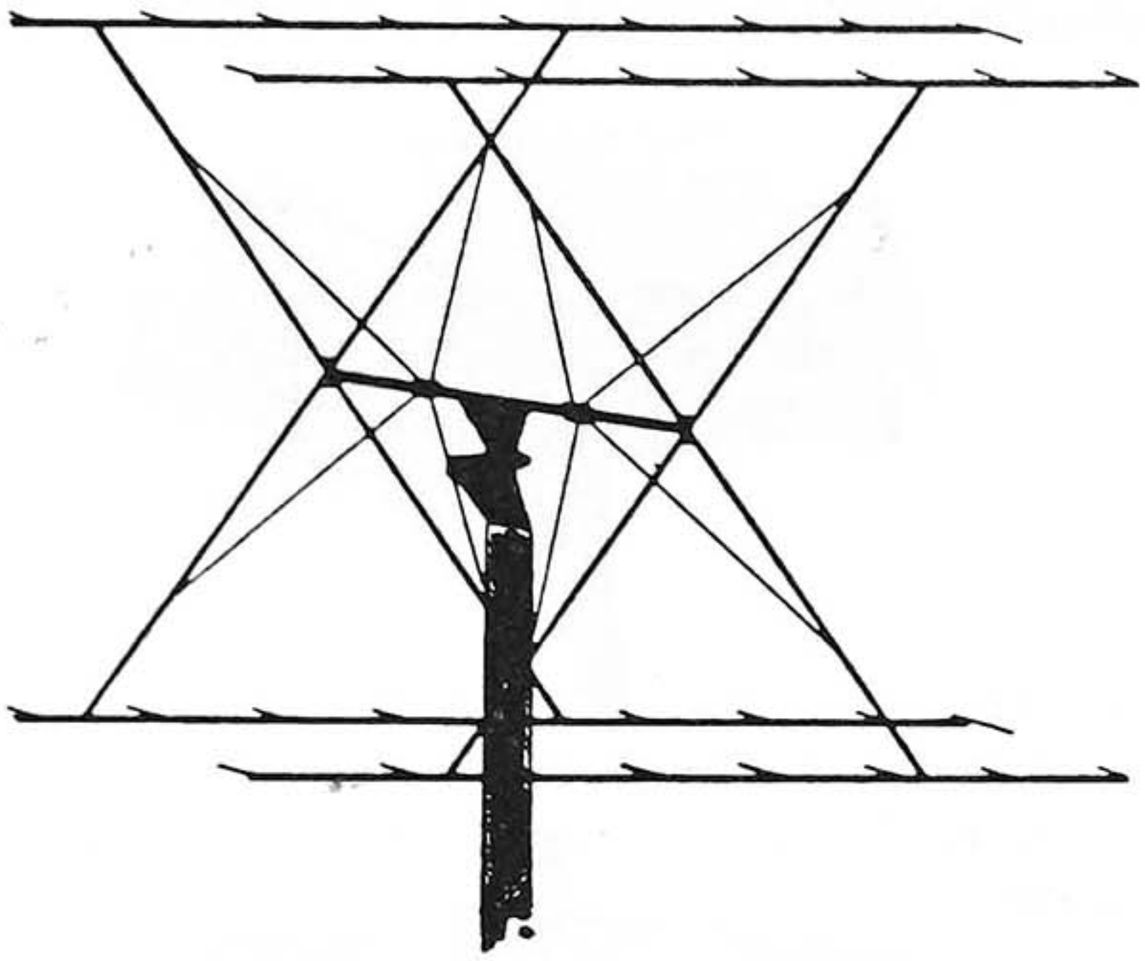




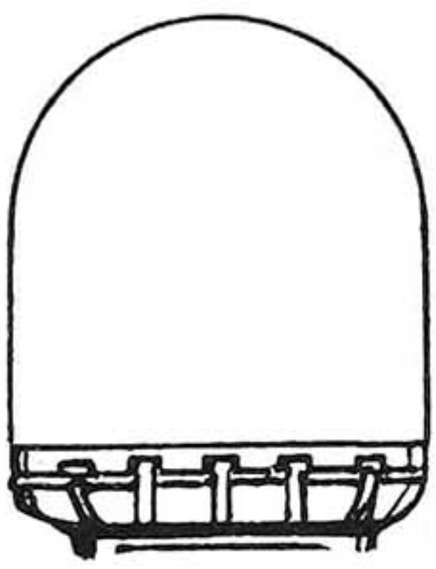
»Rice Lamp«: Waffenleitradar, VRC-Entwicklung, weitere Angaben fehlen.

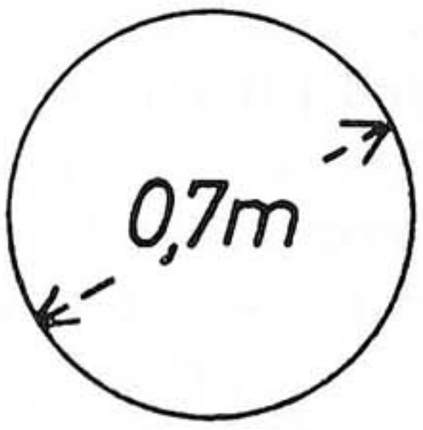
»Sheet Nest«: Trichterförmige Radarreflektoren von etwa quadratischer Grundform mit drei scharfkantigen und einer stärker gerundeten Ecke, in Gruppen zu mehreren zusammengefaßt.

»Knife Rest-A«: Luftraum-Überwachungsradar (Frühwarnradar).

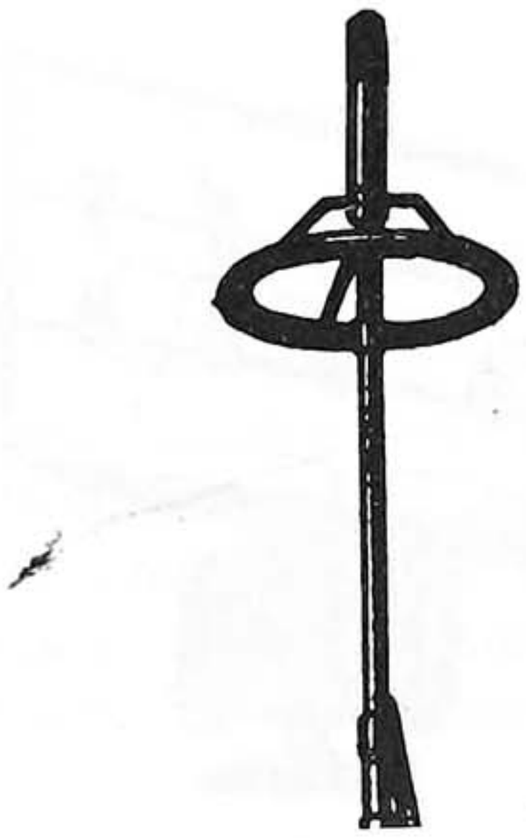


»Skin Head«: Seeraum-Überwachungsradar (Sendefrequenz: H- und I-Band, Reichweite: Ca. 15 sm von Tiefffliegern und 10 sm von größeren Überwassereinheiten). Bauweise: Schlankes, topfförmiges Gehäuse von 1,10 m Höhe und 0,80 m Durchmesser, oben stark gerundet. Seit 1950/51 im Einsatz. Veraltet.

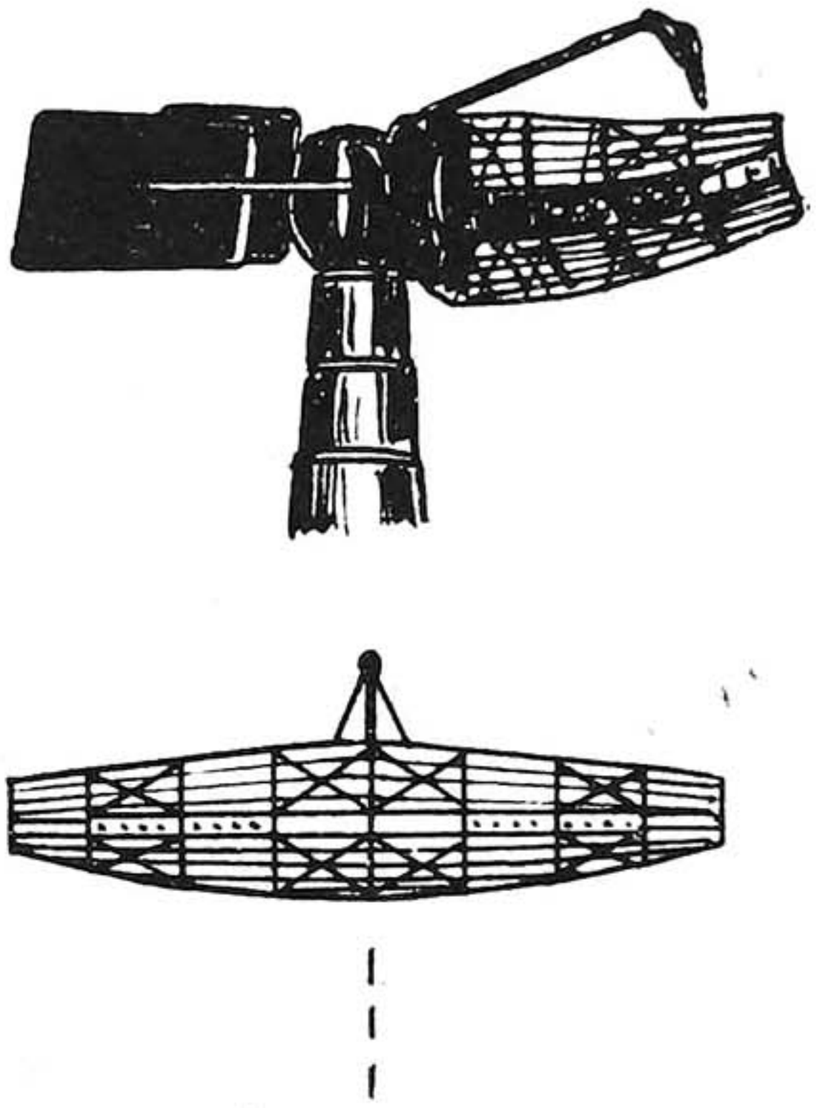




»Ski Pole«: IF-Antwort-Antenne. Bauweise: Verdickter Kopf auf kurzer Stenge im Mittelpunkt einer horizontal gelagerten Ringantenne mit einem vertikal darauf stehenden Halbring. Seit Anfang der 50er Jahre im Einsatz. Veraltet.

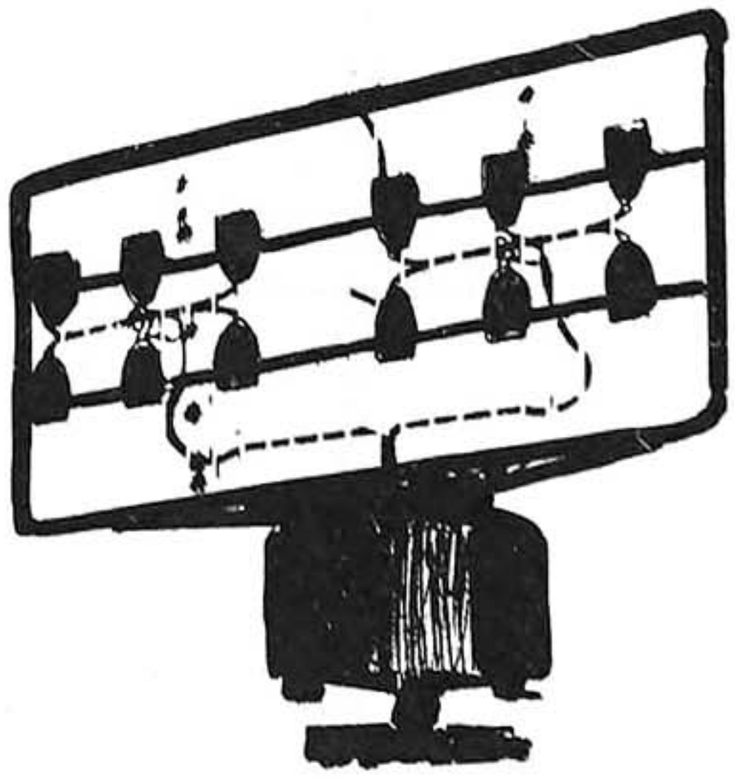


»Slim Net«: See- und Luftraum-Rundsuchradar (Sendefrequenz: E- und F-Band, Reichweite: Ca. 60 sm von Flugzeugen in 5000 m Höhe, ca. 20 sm von Tiefffliegern und ca. 16 sm von größeren Überwasserschiffen). Bauweise: Gegitterter Parabolspiegel-Segment-Reflektor an der Vorderseite eines mit einem Kugelkopf endenden hohen, leicht konischen Röhren-Drehsockels. Über dem Reflektor Hornstrahler an aufwärts gerichtetem, durch mehrere Stützrohre gesicherten Ausleger, an der Rückseite zwei breit gespreizte Stabilisierungsflossen. Seit 1956/57 im Einsatz.

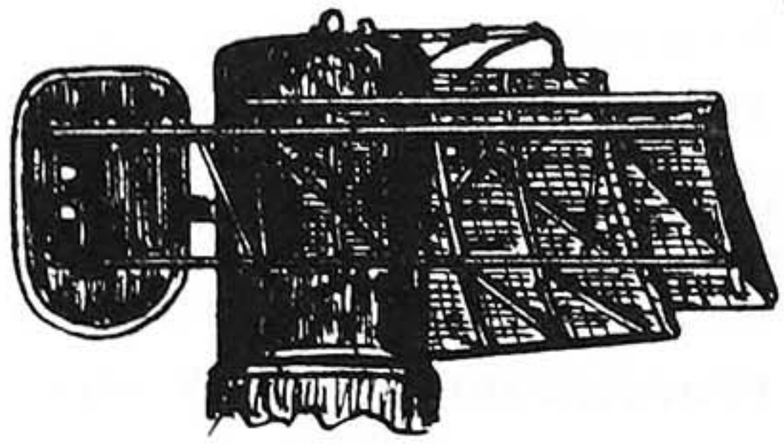


»Snoop Plate«: Seeraumüberwachungs-Radar, speziell für U-Boote entwickelt (Sendefrequenz: H- und I-Band; Reichweite: Ca. 10 sm von Tiefffliegern und größeren Überwasserschiffen, ca. 5 bis 8 sm von U-Booten). Bauweise: Parabolspiegel-Segment-Reflektor, links und rechts kantig abgerundet, schwenkbar auf einem Gehäuse montiert, mit diesem zusammen auf Teleskopmast ein- und ausfahrbar. Seit 1953/54 im Einsatz.

»Square Head«: IFF-Abfrageantenne (Sendefrequenz: G-Band). Bauweise: Rechteckige, gegitterte Rahmenantenne von ca. 2,00 × 1,40 m Größe mit zwei waagerechten Reihen zu je sechs Dipolen davor, schwenkbar gelagert auf Kastenform-Gehäuse mit stark gerundeten Seiten.

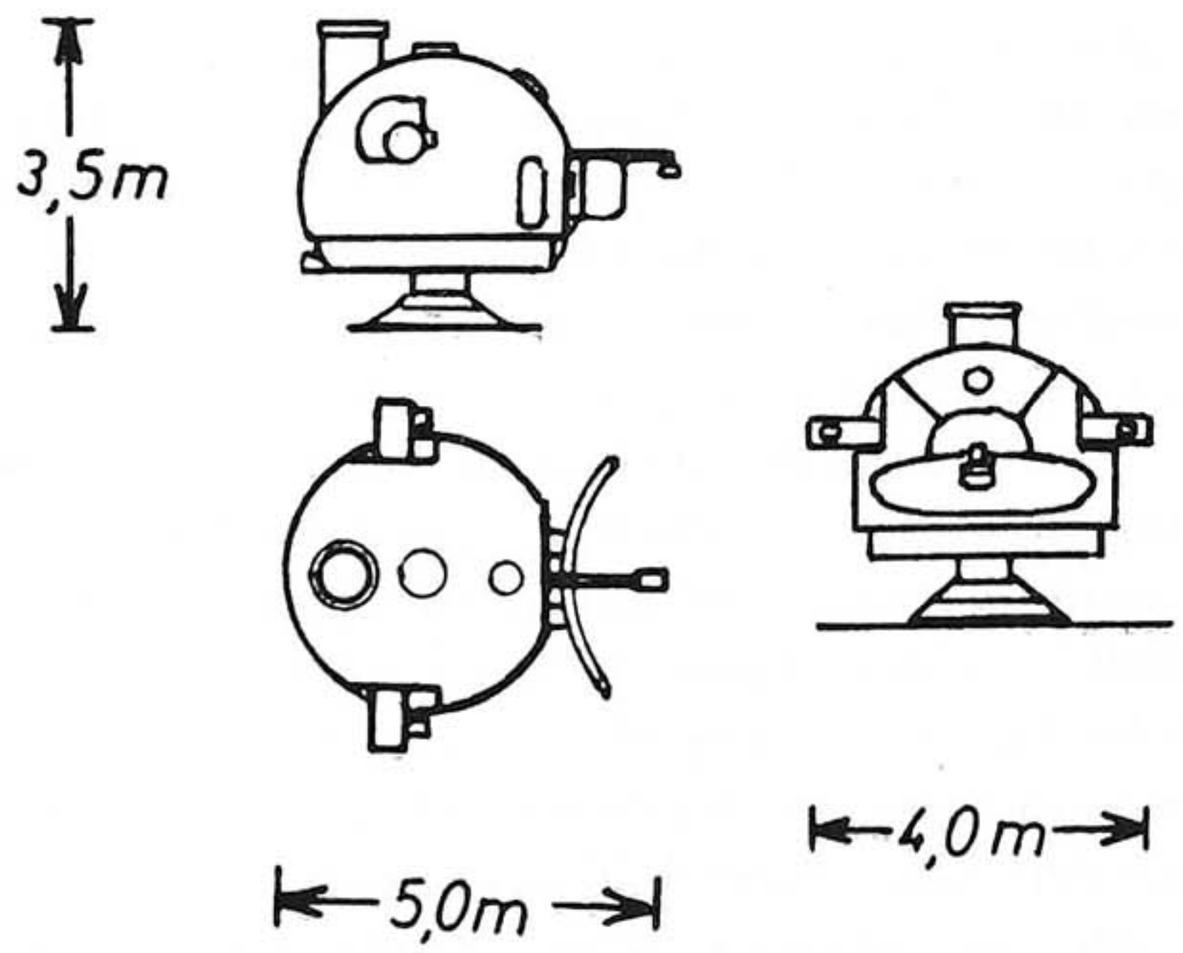


»Square Tie«: Seeraum-Überwachungsradar (gleichzeitig Zieldaten-Ermittlung für CSS-N-1-FK). Sendefrequenz: H- und I-Band; Reichweite: Ca. 25 sm von Tiefliegern, ca. 12 bis 15 sm von größeren Überwasserschiffen und ca. 8 bis 10 sm von U-Booten. Bauweise: Rechteckiger, gegitterter Parabolspiegel-Segment-Reflektor mit etwas schmaleren seitlichen Ansätzen und von oben angreifendem Bügel mit Hornstrahler, montiert an der Vorderseite eines säulenähnlichen Drehsockels auf der Mastspitze. Seit 1959/60 im Einsatz.



»Sun Visor-B«: Artillerie-Feuerleitradar (Sendefrequenz: H- und I-Band). Bauweise: Ellipsenförmiger, nach den Seiten hin erheblich schmaler werdender und stark abgerundeter Parabolspiegel-Segment-Reflektor mit oberhalb gelagertem, weit vorragendem Topfstrahler, montiert an der Vorderseite eines »Wash Head«-Leitstandes. Seit 1956 im Einsatz. Veraltet.

»Wasp Head«: Dreiachsig stabilisierter Artillerie-Feuerleitstand. Bauweise: Halbkugelförmige Kuppel über optischem Entfernungsmeßgerät von ca. 4 m Basislänge, schwenkbar auf kurzem, nach oben stark konisch verengtem Sockel. Stets kombiniert mit »Sun Visor«-Feuerleitradar. Seit 1950/51 im Einsatz. Veraltet.



»Wok Won«: Artillerie-Feuerleitradar (Sendefrequenz: I-Band). VRC-Entwicklung.

Neben diesen Geräten gibt es noch zwei neue Modelle, die erst im Sommer 1981 erkannt worden sind: Zum einen handelt es sich um ein dem sowjetischen 3 D-System »Top Steer« sehr ähnliches Rundsuch-Radar, zum anderen geht es um ein Waffenleitgerät, das eine gewisse Ähnlichkeit mit der sowjetischen »Hawk Screech«/»Owl Screech«-Reihe hat. Ausgerüstet ist damit eine Fregatte der »Kiang Tung«-Klasse (PT-Nr. 531), vgl. Foto auf Seite 321. Eine Zuordnung nach Bezeichnung und Funktion ist noch nicht möglich.

Unterwasserortung

Auch bei der Sonar-Ausrüstung ist ausschließlich mit Anlagen sowjetischer Herkunft zu rechnen. Hierfür kommen in Betracht (sämtlich auf HF-Frequenz arbeitend):

»Tamir-5 N«: Für Zerstörer und Fregatten, im Rumpfboden installiert; seit 1947/48 im Einsatz.

»Tamir-5 NS«: Speziell für U-Boote bestimmt. Seit 1947/50 im Einsatz.

»Tamir-10«: Für kleinere Kampfschiffe, im Rumpfboden installiert; seit 1950 im Einsatz.

»Tamir-11«/»Tamir-11 M«: Ebenfalls für kleinere Einheiten, im Rumpfboden installiert. Seit 1952 im Einsatz.

Zusammenfassung und Ausblick

Nach Expertenmeinung liegt die Volksrepublik China mit ihrer Technologie um gut 15 bis 20 Jahre hinter dem Westen zurück, und dies gilt in kaum geringerem Maße auch für ihren militärischen Bereich. Zwar gelang es ihr, die Atombombe und bald darauf auch die Wasserstoffbombe zu bauen, sie beherrscht mittlerweile auch die Technologie der Mittelstrecken- und Interkontinental-Raketen, und selbst in der Raumfahrt kann sie erste Erfolge vorweisen. Aber all dies ist offensichtlich das Resultat einer Reihe von Brachialanstrengungen, bei denen alle erreichbaren Mittel und Möglichkeiten eingesetzt wurden. Erkauft hat man diese Erfolge aber durch rigorose Hintanstellung vieler anderer wichtiger Bereiche in Forschung und Technik – in der Computertechnologie beispielsweise (bei der die Volksrepublik erst einen Stand erreicht hat, den die USA schon Mitte der 60er Jahre einnahmen), in der Energiewirtschaft (etwa in der Nutzung der Kernenergie), in der Steuerungselektronik und vielem anderen mehr.

Wieweil die Volksrepublik China auch hinter das Geheimnis von Atombombe und Wasserstoffbombe gekommen sind, so scheint es gleichwohl um ihre gegenwärtig zur Verfügung stehende nukleare Abschreckungsmacht vom rein Zahlenmäßigen her nicht sonderlich gut bestellt zu sein: Auf nur etwa einhundert bis etwa 7000 km weit fliegende Mittelstreckenraketen wird ihr gegenwärtiges Arsenal eingeschätzt, kaum größer als das der französischen »Force de frappe«. Eine Erklärung dafür: Es gibt in diesem Land noch keine spezielle Rüstungsindustrie für nukleare Waffensysteme – und dies trotz der vorhandenen Uran-Vorkommen. Was gegenwärtig verfügbar ist, wurde von kleinen teams hochspezialisierter Wissenschaftler und Techniker sozusagen in »Handarbeit« geschaffen. Einen besonderen Erfolg (und in einem gewissen Sinne vielleicht sogar den Durchbruch) konnten diese im Frühsommer 1980 erzielen, als es ihnen gelang, die erste im Reich der Mitte entwickelte und gebaute Interkontinentalrakete in ein etwa 10 000 Kilometer vom Abschußort entferntes Zielgebiet im Südwestpazifik zu befördern. Aber in den übrigen hochtechnisierten Rüstungsbereichen bleibt noch sehr viel zu tun und aufzuholen, insbesondere bei dem der Marine. Obwohl auch die Volksrepublik China zu den Großmächten dieser Welt gehört: Von einer technologischen Großmacht ist sie noch weit entfernt.

Ihren Rückstand wollen die Pekinger Machthaber jetzt mit westlicher Hilfe abzubauen versuchen. Wenngleich gegenwärtig die westlichen Staaten – und dabei ganz besonders die Vereinigten Staaten – auch geneigt scheinen, diesen Wünschen zu entsprechen, so muß jedoch dabei berücksichtigt werden, daß solche Hilfe nur in jenem Ausmaß erfolgen kann, wie sie die Auftraggeber bezahlen können. Dessen ist man sich zweifelsfrei auch in der Volksrepublik bewußt, und dort sind die Devisenvorräte notorisch knapp und lassen absolut keine Freiheit, um alle Wünsche erfüllen zu können. Deshalb sind die bisherigen Aufträge aus dem Reich der Mitte – in welchen Bereichen auch immer – eher als bescheiden anzusehen: Die bis zum Beginn des neuen Jahrhunderts noch vor uns liegenden zwei Jahrzehnte werden wohl aller Voraussicht nach nicht ausreichen, um diesen Rückstand aufzuholen und technologisch mit dem Standard der westlichen Welt gleichzuziehen. Allenfalls könnte es möglich sein, bis dahin den Stand der Mittachtziger bis frühen neunziger Jahre zu erreichen, aber auch das ist nicht sicher. Und schon mehren sich die Stimmen derer, die – sicher nicht aus einer pro-sowjetischen Einstellung heraus – vor einer militärisch-technologischen »Entwicklungshilfe« an das Rote Reich im Fernen Osten mit seiner bald 1000

Millionen zählenden Überbevölkerung warnen, vor einem Koloß, der, aus ihrer Sicht gesehen, militärisch-technologisch erst einmal »freigeschwommen« und im Bewußtsein seiner nunmehrigen Stärke in Bewegung geraten, kaum mehr zum Halten zu bringen wäre und lawinenartig die Sowjetunion und Europa dazu überdecken würde. Bis spätestens kurz vor einer solchen Expansion – so lauten die warnenden Stimmen – hätte die Sowjetunion noch die Chance, sich darüber bewußt zu werden, daß auch sie zu Europa gehört – und für Europa würde umgekehrt Gleiches gelten müssen. Allerdings wird dabei außer Acht gelassen, daß von China aus eigentlich niemals expansive Bewegungen ausgegangen sind, die auch heute noch zu fürchten wären. Die möglichen Gefahren liegen indessen woanders, und zwar in der schon traditionellen Bereitschaft zur inneren Spaltung mit all ihren geschichtsbekannten Folgeerscheinungen, die das Riesenreich wiederholt in den Ruin brachten und es zum Spielball fremder Mächte werden ließen.

Für die Marine der Volksrepublik China ist es nicht minder entscheidend, wie weit die westliche Technologie-Hilfe gehen wird. Aber schon heute scheint dies sicher zu sein: Zum Ende unseres Jahrhunderts wird sie – wenn ihr Aufbau bis dahin ungestört und kontinuierlich wie in den letzten Jahren fortgesetzt werden kann – einen Machtfaktor darstellen, daß außerhalb ihres Küstenvorfeldes ganz sicher nicht mehr eine so geringe Rolle im fernöstlichen Kräfteverhältnis spielen wird, wie es gegenwärtig noch der Fall ist.

Anhang

Gesamtstärkenachweis

nach dem Stand von Anfang 1981

Die nachfolgend aufgeführten Zahlen pro Schiffstyp bzw. Schiffsklasse lehnen sich im wesentlichen an eine Übersicht an, die in dem Jahrgang 1981–82 von »Jane's Fighting Ships« enthalten ist. Diese Zahlen wurden nahezu unverändert übernommen, obwohl summarisch Unterschiede zu den in diesem Buch zugrundegelegten Stückzahlen je Klasse bestehen. Hinter dem Pluszeichen sind die derzeit vermuteten Baubestände aufgeführt.

FK-Zerstörer	12	+ 6
FK-Fregatten	11	+ 2
Fregatten	5	
Geleitfahrzeuge, alt	12	
U-Boote mit ballistischen FK	1	+ 1
U-Boote	94	+ 9
FK-Schnellboote	188	+ 12
Torpedo-Schnellboote	255	+ 10
Kanonenboote u. ähnliche	376	+ 10
U-Jäger	24	+ 4
Patroler	145	
Hochseeminensuchboote	23	
Küstenminensuchboote	80	
große Landungsschiffe	15	
mittlere Landungsschiffe	16	
Landungsboote	475	
Flottenhilfsschiffe	9	
Bergungsschiffe	3	
Vermessungs- u. Forschungsschiffe	25	
Nachschubschiffe	29	
große Marinetanker	3	
kleine Marinetanker	22	
Netzler	6	
Eisbrecher	2	
Schlepper	39	
Werkstattschiffe	2	
Hafenfahrzeuge und sonstige	375	
Gesamtbestand:	2247	+54

Der Export von Kriegsschiffen

Seit einigen Jahren ist die Volksrepublik China dazu übergegangen, Kriegsschiffe als »Exportartikel« zu handeln. Beliefert werden von ihr im wesentlichen Staaten der Dritten Welt, aber auch einige Mächte, die ihren eigenen Kurs zu steuern versuchen und dadurch in Gegensatz zur Sowjetunion geraten sind. Nach dem Stand vom Frühjahr 1981 sind bereits mehr als 190 Einheiten an das Ausland abgegeben worden. Die belieferten Staaten und die entsprechenden Stückzahlen und Klassen ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht.

Albanien	6	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	32	Torpedoschnellboote der »Hu Chwan«-Klasse
	12	Torpedoschnellboote der »P-4«-Klasse
Angola	2	Patroler »Shanghai II«-Klasse*
Bangla Desh	4	Patroler »Shanghai II«-Klasse
Campuchea (Kambodscha)	3	Wachboote »Yu Lin«-Klasse
Guinea	6	Patroler »Shanghai II«-Klasse
Kamerun	2	Patroler »Shanghai II«-Klasse
Kongo	3	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	4	Wachboote »Yu Lin«-Klasse
Nordkorea	7	U-Boote »Romeo«-Klasse
	6	U-Jäger »Heinan«-Klasse
	15	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	8	Wachboote »Swatow«-Klasse
Pakistan	4	U-Jäger »Hainan«-Klasse
	12	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	4	Torpedoschnellboote »Hu Chwan«-Klasse
Rumänien	3	Torpedoschnellboote »Hu Chwan«-Klasse
Sierra Leone	2	Patroler »Shanghai II«-Klasse
Sri Lanka	7	Patroler »Shanghai II«-Klasse
Tansania	6	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	4	Torpedoschnellboote »Hu Chwan«-Klasse
	4	Wachboote »Yu Lin«-Klasse
	2	kleine Landungsfahrzeuge (LCM)
(Nord-)Vietnam	8	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	14	Wachboote »Swatow«-Klasse
	4	Wachboote »Whampoa«-Klasse
	1	Minensuchboot »Woosung«-Klasse
	1	Minensuchboot »Wochang«-Klasse
	1	Minensuchboot »Yenkwan«-Klasse
	2	kleine Landungsfahrzeuge (LCM)
Tunesien	2	Patroler »Shanghai II«-Klasse
Zaire	4	Patroler »Shanghai II«-Klasse
	4	Torpedoschnellboote »Hu Chwan«-Klasse

* Fraglich, ob Lieferung tatsächlich erfolgt ist.

Abkürzungen

AALC	Amphibious Assault Landing Craft = Landeangriffsfahrzeug
AF	Store Ship = Vorratsschiff
AG	Miscellaneous = sonstiger Schiffstyp
AGB	Icebreaker = Eisbrecher
AGM	Missile Range Instrumentation Ship = Raketenflugbahn-Vermessungsschiff
AGOR	Oceanographic Research Ship = Ozeanographie-Forschungsschiff
AGS	Surveying Ship = Vermessungsschiff
AGSL	Surveying Ship, Light = kleines Vermessungsschiff
AK	Cargo Ship = Transportschiff
AKL	Cargo Ship, Light = kleines Transportschiff
ANL	Net Laying Ship = Netzleger
AO	Oiler = Tanker
AOL	Oiler, Light = kleiner Tanker
AOR	Replenishment Oiler = Flottenversorger
ARS	Salvage Ship = Bergungsschiff
AS	Submarine Tender = U-Boottender
ATA	Auxiliary Ocean Tug = Hochseeschlepper
ATR	Auxiliary Ocean Tug, Recovery = Hochseebergungsschlepper
BRT	Bruttoregistertonne (1 BRT = 2,83 Kubikmeter)
CSA	China Surface-to-Air = China-Boden/Luft(-Flugkörper)
CSS-N	China Surface-to-Surface, Naval = China-Schiff/Schiff−Flugkörper)
CSS-NX	China Surface-to-Surface, Naval Experimental = China-Schiff/Schiff(-Flugkörper), Erprobung
CPC	Coastal Patrol Boat = Küstenschutzboot
DDG	Guide Missile Destroyer = FK-Zerstörer
ECM	Electronics counter-measures = elektronische Abwehrmaßnahmen
ECCM	Electronics counter-counter-measures = elektronische Gegen-Abwehrmaßnahmen
Eloka	Elektronische Kampfführung
E-Maschine	Elektro-Antriebsmotor
FF	Frigate = Fregatte
FFG	Guided Missile Frigate = FK-Fregatte
FK	Flugkörper
Flak	Flugabwehrgeschütz
FlaMG	Flugabwehr-Maschinengewehr
h	hour = Stunde
hm	Hektometer (1 hm = 100 m)
IFF	Indication (Identification) Friend and Foe = Freund-Feind-Erkennung (Unterscheidung)
kg	Kilogramm (1 kg = 1000 Gramm)
km	Kilometer (1 km = 1000 m)
km/h	Kilometer per Stunde
kn	Knoten (1 kn = 1852 m)
kW	Kilowatt (1 kW = 1,359 PS)
L/. . .	Rohrlänge (des Geschützes), angegeben im Vielfachen des Kalibers
LCM	Landing Craft, Mechanized = Landungsfahrzeug für Radfahrzeuge
LCT	Landing Craft, Tank = Landungsfahrzeug für Panzer
LCP	Landing Craft, Personnel = Landungsfahrzeug für Landetrupps
LCPL	Landing Craft, Personnel, Large = großes Landungsfahrzeug für Landetrupps
LCVP	Landing Craft, Vehicle, Personnel = Landungsfahrzeug für Kraftwagen und Landetrupps

LCU	Landing Craft, Utility = Mehrzweck-Landungsfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
LSM	Landing Ship, Medium = mittleres Landungsschiff
LST	Landing Ship, Tank = Panzer-Landungsschiff
m	Meter (1 m = 1000 mm)
m^2	Quadratmeter (1 m^2 = 100 × 100 cm)
MBU	Mortar Bomb Launcher = Wasserbombenwerfer
MG	Maschinengewehr
min	Minute (1 min = 60 sek)
mm	Millimeter (10 mm = 1 cm)
MSC	Minesweeper, Coastal = Küstenminensuchboot
MSO	Minesweeper, Ocean = Hochseeminensuchboot
NRT	Nettoregistertonne
PB	Patrol Boat = Patrouillenboot
PG	Patrol Gunboat = Kanonenboot
PGH	Patrol Gunboat, Hydrofoil = Tragflügel-Kanonenboot
PM	Patrol Combatant, Missile = FK-Schnellboot
PS	Pferdestärke (1 PS = 0,735 kW)
PTF	Fast Patrol Boat = schnelles Patrouillenboot
PT-Nr.	Pennant Number = Kennung (Kennziffer)
RBU	Rocket Bomb Launcher = U-Jagdraketenwerfer
S	Schuß
SA	Durface-to-Air = Boden/Luft(-FK)
sek	Sekunde (60 sek = 1 Minute)
SLBM	Submarine-Launched Ballistic Missile = Ballistischer U-Boot-Flugkörper für Unterwasserstart
sm	Seemeile (1 sm = 1852 m)
SS	Submarine = U-Boot
SSN	Submarine, nuclear = Atom-U-Boot
SSB	Ballistic Missile Submarine = U-Boot mit ballistischen FK
SSBN	Ballistic Missile Submarine, nuclear = Atom-U-Boot mit ballistischen FK)
t	Tonne (1 t = 1000 kg)
tdw	tons deadweigth = Ladetonne
ts	tons (1 ts = 1016 kg)
TNT	Trinitrotoluol
TR	Torpedorohr
USN	US-Navy = amerikanische Marine
VERTREP	*Vert*ical *Rep*lenishment = Versorgung aus der Luft
VRC	Volksrepublik China

Quellen- und Literaturverzeichnis zum 2. Teil

Blechman, Berman: Guide to Far East Navies, Annapolis 1978
Breyer: Die Seerüstung der Sowjetunion, München 1963
von Briesen: Grundzüge der deutsch-chinesischen Beziehungen, Darmstadt 1977
Colledge: Ships of the Royal Navy, London 1970
Dick, Kentwell: Far Eastern Fleets, Brisbane 1973
Green, Swanborough: Soviet Aircraft Dictionary, London 1975
Francke (Herausgeber): China – Gesellschaft, Staat, Politik, Wirtschaft, Reinbek 1977
Gunston, Hinton, Kennedy, Lyon, Nelsen, Sweetman: The Chinese War Machine, London 1979
Harbron: Communist Ships and Shipping, London 1962
Hart: Die Rote Armee, Bonn 1957
Kafka-Pepperburg: Warships of the World, New York 1946 und 1948
Kens: Die Luftstreitkräfte der Sowjetunion, München 1962
Merchant Shipping Fleets of Peoples Republic of China, London 1976
Nowarra: Die sowjetischen Flugzeuge 1941–1966, München 1966
Potter, Nimitz, Rohwer: Seemacht, München 1974
Jentschura, Jung, Mickel: Die japanischen Kriegsschiffe 1869–1945, München 1970
Ploetz: Geschichte des Zweiten Weltkrieges, Würzburg 1960
Wehrtechnik, Sonderheft: Die Armeen der Welt, Bonn 1979
Schulz-Heidorf: Die permanente Herausforderung, Bergisch-Gladbach 1977
The Chinese Peoples Liberation Army in photos, Peking (ohne Jahr)
The Chinese Forces today – the U. S. Defense Intelligence Agency Handbook of China's Army, Navy and Air Forces, London 1979
Talboth-Booth's Merchant Ships, Vol 1–3, London 1978 ff.
Taylor: Die Raketenwaffen und Flugkörper der Welt, Stuttgart 1975
The International Countermeasures Handbook 1979–1980, Palo Alto/USA 1979
Witthöft: Die deutsche Handelsflotte 1939–1945, Band 2, Göttingen 1971
Young: A Dictionary of Ships of the Royal Navy of the World War Two, London 1979

Peridika (jeweils diverse Jahrgänge)

Almanacco Navale (Rom)
Brasseys Annual, The Armed Forces Yearbook (London)
Flottes de Combat (Paris)
Jane's Fighting Ships (London)
Jane's All the World's Aircraft (London)
Jane's Weapon Systems (London)
Jane's Surface Skimmers (London)
Marinkalender (Stockholm)
Weyers Flottentaschenbuch (München)
Ships and Aircraft of the U. S. Fleet (Annapolis)
Naval Review (Annapolis).

Zeitschriften

Aviation and Marine International (Italien)
Aviation Week and Space Technology (USA)
CONMILIT (Hongkong)
Die Sowjetunion heute (Sowjetunion)
Die Volksarmee (DDR)
Defence Force Journal (USA)
Flottennachrichten Ost (Bundesrepublik Deutschland)
Flugwehr und Technik (Schweiz)

Interavia (Schweiz)
Internationale Wehrrevue (Schweiz)
Jianchuan Zhishi (Volksrepublik China)
Krasnaja Zvezda (UdSSR)
Le Vie del Mare (Italien)
Marine News (Großbritannien)
Marine-Rundschau (Bundesrepublik Deutschland)
Military Review (USA)
Morskoj Sbornik (UdSSR)
Morskoj Flot (UdSSR)
Morze (Polen)
Naval Record (Großbritannien)
Recognition Journal (Großbritannien)
Revue Maritime (Frankreich)
Marine (Frankreich)
Rivista Marittima (Italien)
Rivista Generale Maritima (Spanien)
Soldat und Technik (Bundesrepublik Deutschland)
Ships of the World (Japan)
Tidskrift i Sjöväsendet (Schweden)
The Navy (Großbritannien)
Warship (Großbritannien)
Warship International (USA)
The National Geographic Magazine (USA)
United States Naval Institute Proceedings (USA)
Wehr und Wirtschaft (Bundesrepublik Deutschland)
Wehrtechnik (Bundesrepublik Deutschland)
Nato's Fifteen Nations (Bundesrepublik Deutschland)
Maritime Defence (Großbritannien).

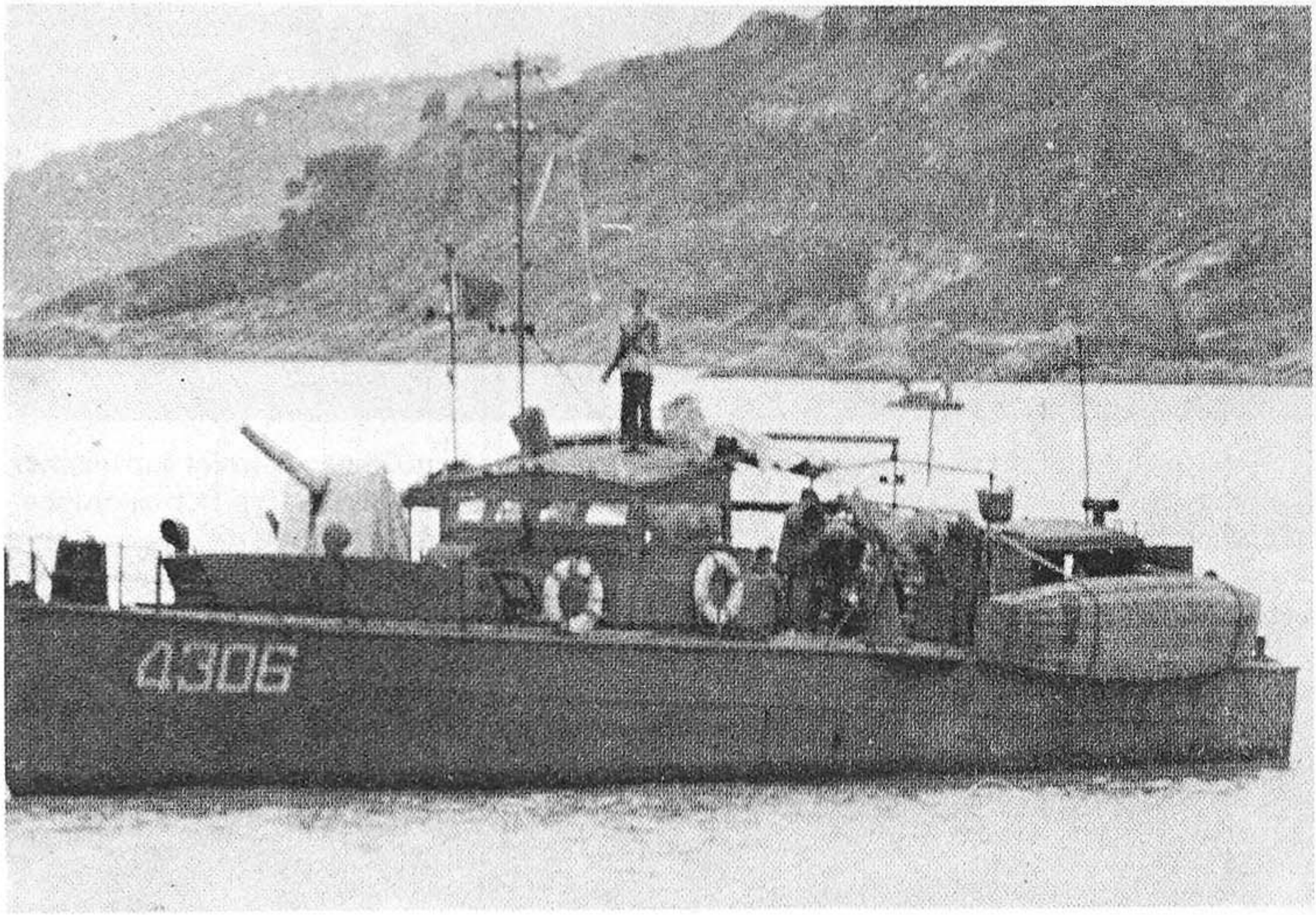
Dienstschriften u. ä.

PRCN Warship Classes (Australische Marine).

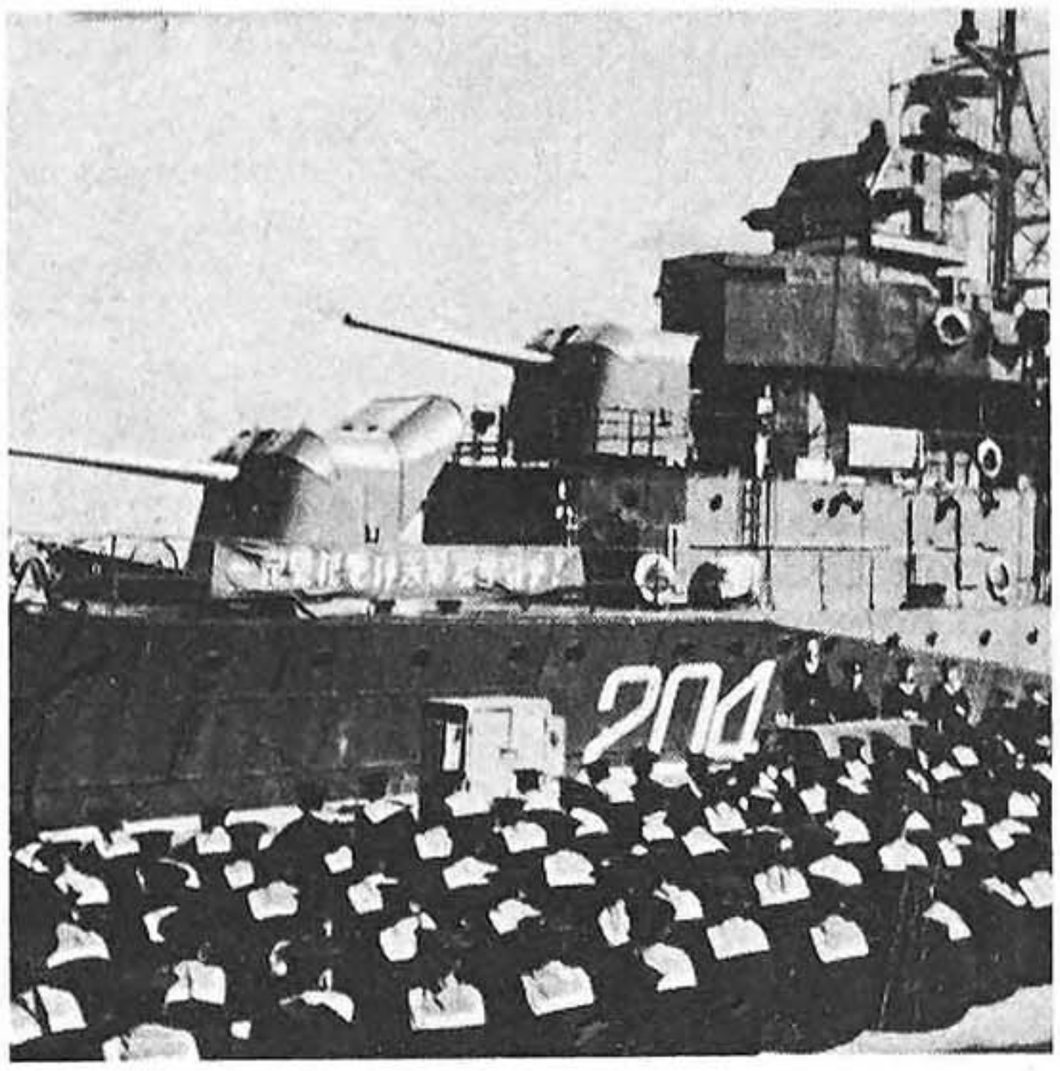
Bildnachweis

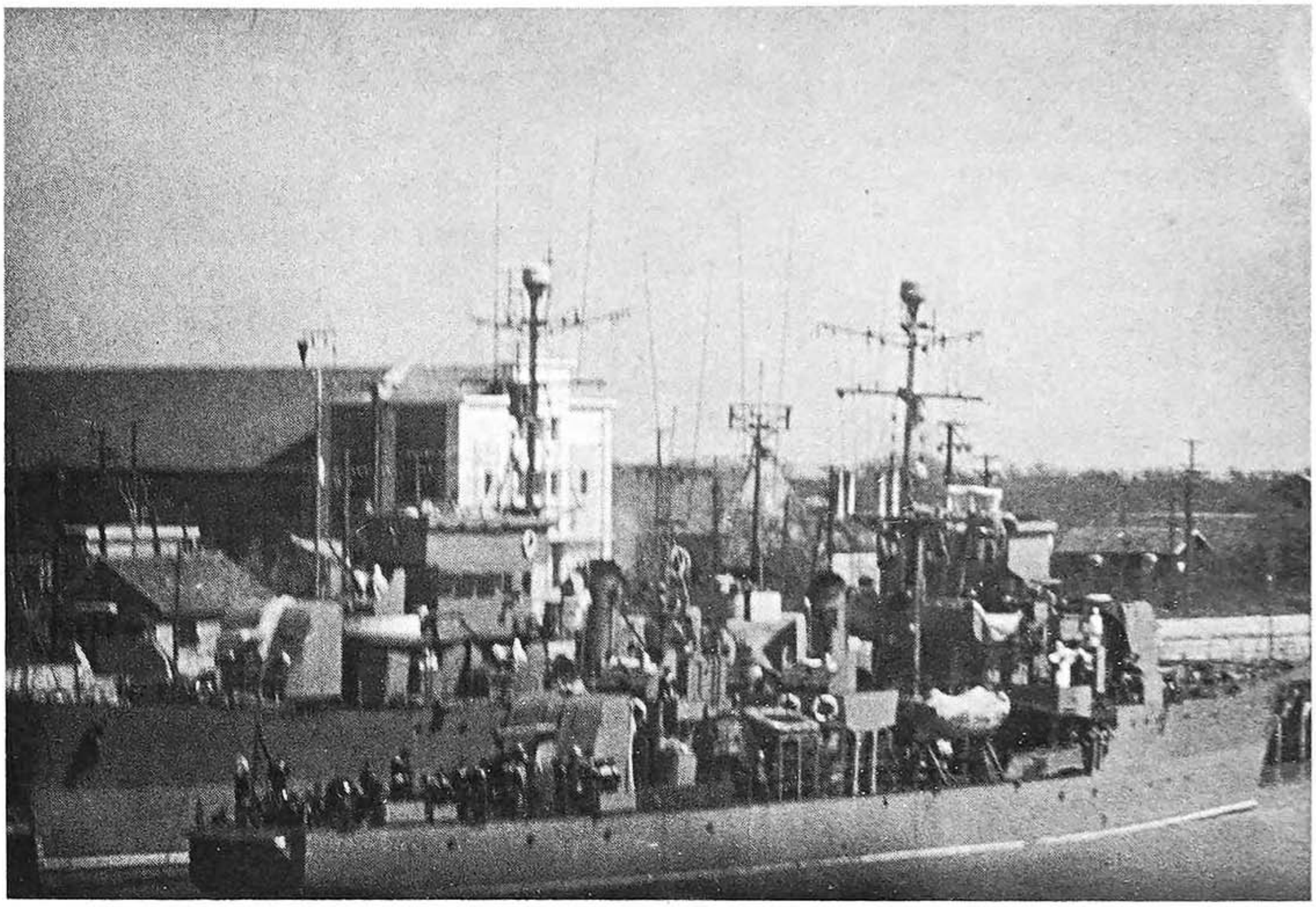
Archiv des Verfassers: 44
Australian Department of Defence: 11
Hsinhua: 5
»Jianshuan Zhishi«: 13
»Marine – Gestern, Heute«: 1
Meister: 3
Mönch-Archiv: 2
Neuseeländische Luftwaffe: 3
»Ships of the World«: 7
US Navy: 1
VRC-Marine: 9
»The Chinese People Liberation Army in photos«: 7

Bildteil

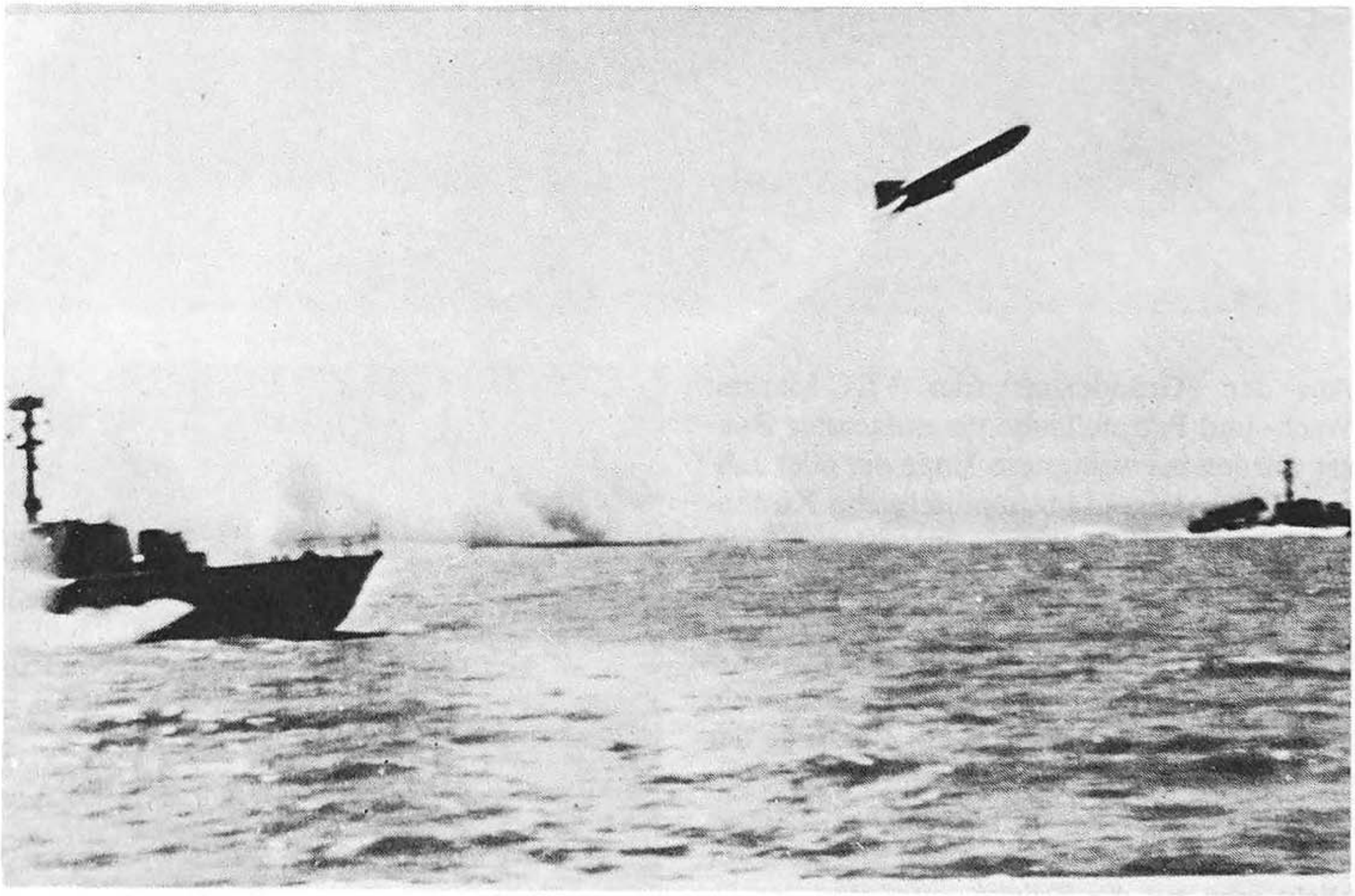


Aus der »Gründerzeit« der VRC-Marine: Wach- und Patrouillenboote einfachster Bauart wurden bis wenigstens Ende der 60er Jahre auf Flüssen und im unmittelbaren Küstenbereich eingesetzt. Dieses Boot ist eines von ihnen, offensichtlich handelt es sich um einen Holzbau. Die mit einer Persenning abgedeckte Fla-Waffe ist kalibermäßig nicht einschätzbar; möglicherweise handelt es sich um ein schweres FlaMG (oberes Bild). Bis Ende der 60er Jahre waren die vier von der Sowjetunion gelieferten Zerstörer der *Gordyj*-Klasse der Kern der neuen chinesischen Marine. Hier blickt man auf die Brückenaufbauten der *Fu Chun*, der ehemaligen sowjetischen *Reskyj*. Ihre Besatzung erhält hier gerade politisch-ideologischen Unterricht.



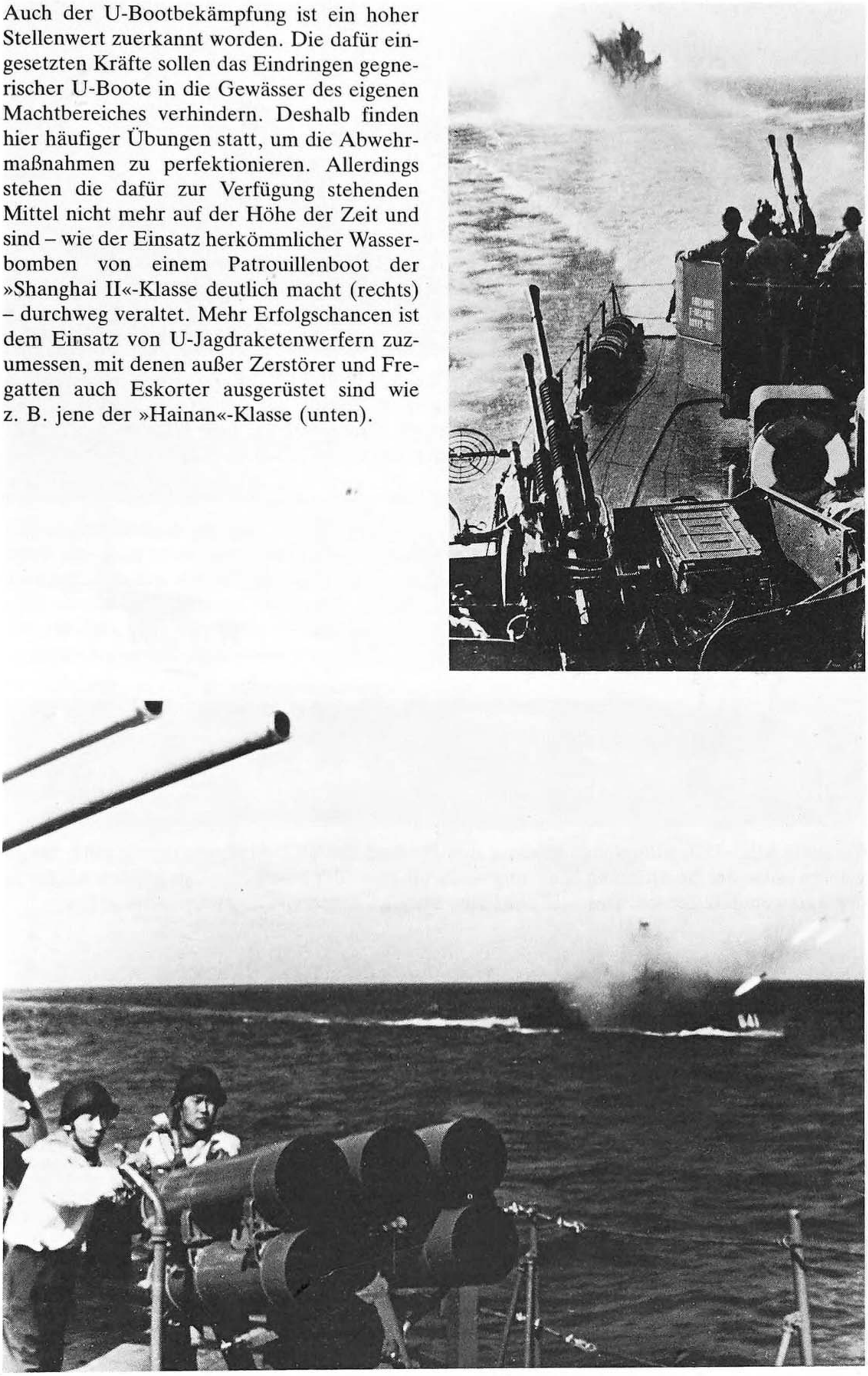


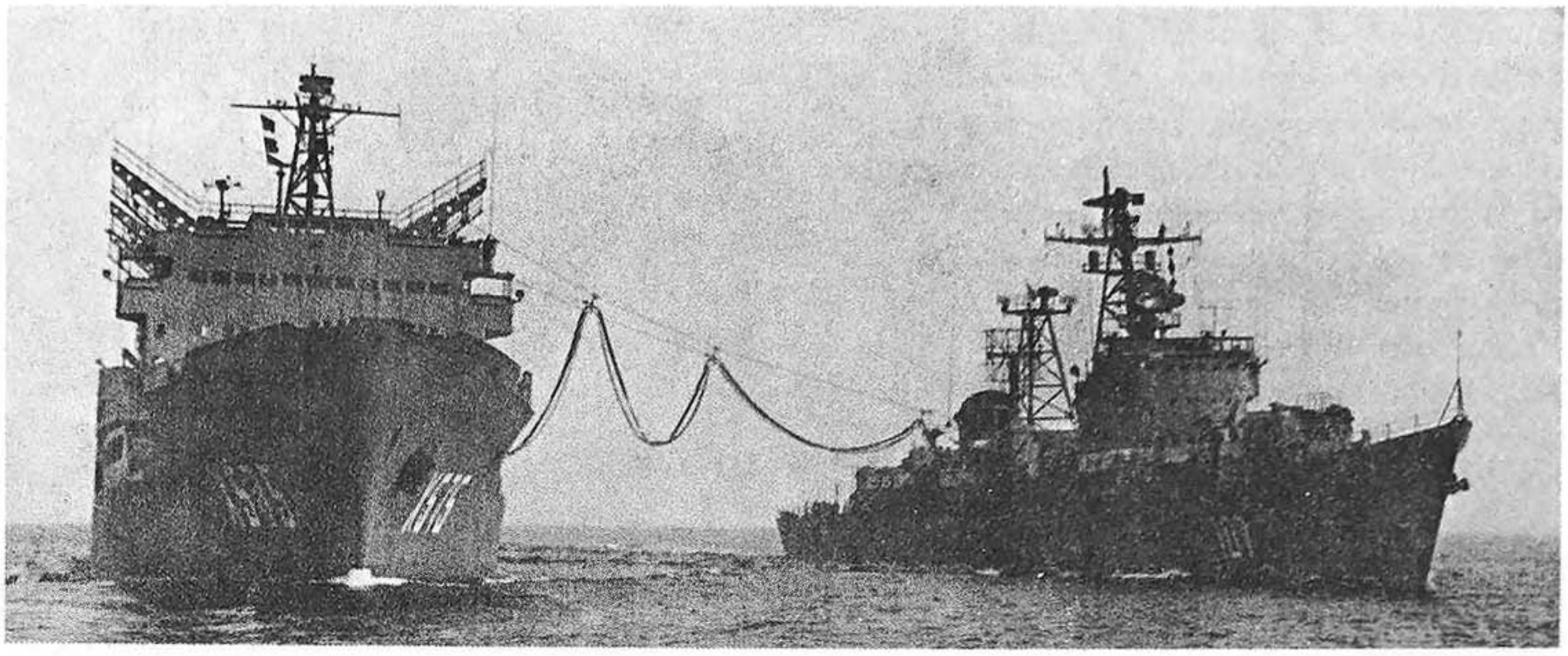
Ebenfalls aus der Anfangszeit der Marine des kommunistischen China: Patroler japanischer Herkunft, aus dem alliierten Beuteanteil stammend und zum »Kaibôkan«-Typ D zuzuordnen, hier schon mit sowjetischen 100-mm-Geschützen und 37-mm-Flak bewaffnet.



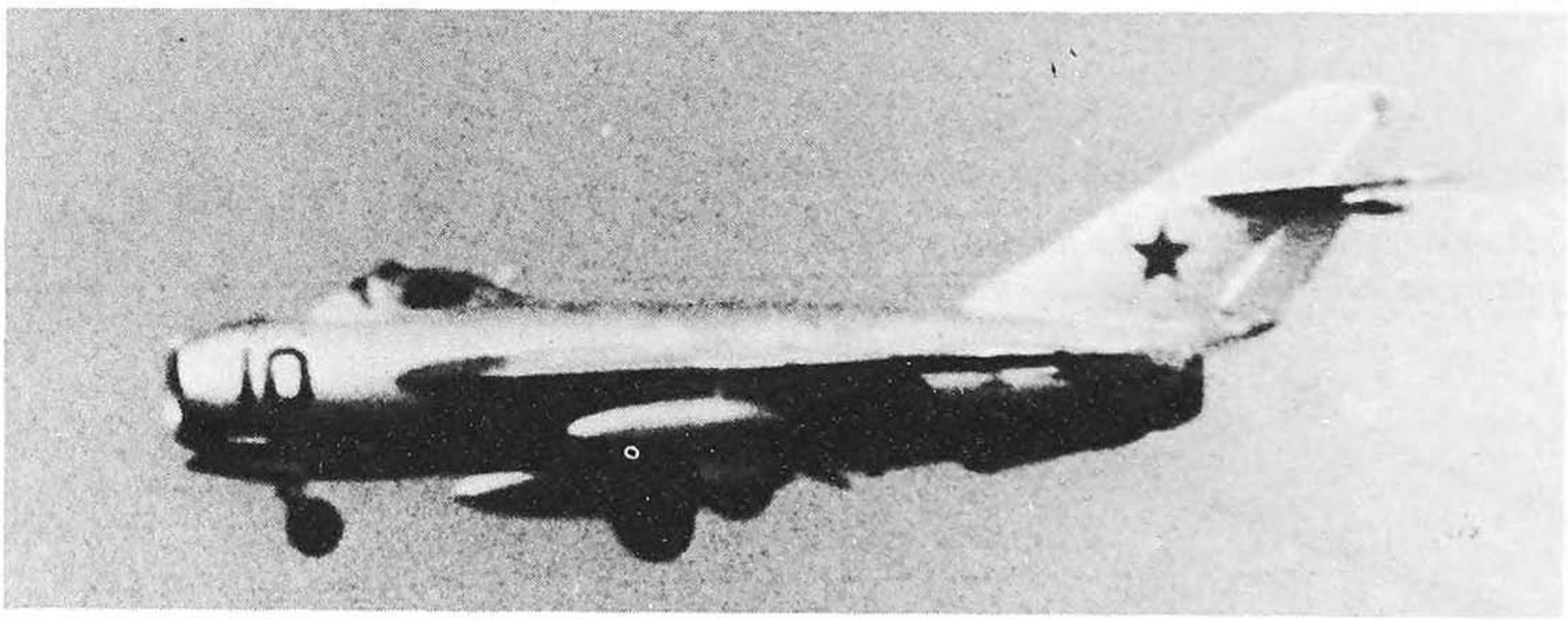
Zu den Aufgaben der Marine gehört die Verteidigung im engeren Küstenvorfeld durch FK- und Torpedo-Schnellboote. Hier sind FK-Schnellboote der »Hoku«-Klasse beim FK-Schießen zu sehen.

Auch der U-Bootbekämpfung ist ein hoher Stellenwert zuerkannt worden. Die dafür eingesetzten Kräfte sollen das Eindringen gegnerischer U-Boote in die Gewässer des eigenen Machtbereiches verhindern. Deshalb finden hier häufiger Übungen statt, um die Abwehrmaßnahmen zu perfektionieren. Allerdings stehen die dafür zur Verfügung stehenden Mittel nicht mehr auf der Höhe der Zeit und sind – wie der Einsatz herkömmlicher Wasserbomben von einem Patrouillenboot der »Shanghai II«-Klasse deutlich macht (rechts) – durchweg veraltet. Mehr Erfolgschancen ist dem Einsatz von U-Jagdraketenwerfern zuzumessen, mit denen außer Zerstörer und Fregatten auch Eskorter ausgerüstet sind wie z. B. jene der »Hainan«-Klasse (unten).

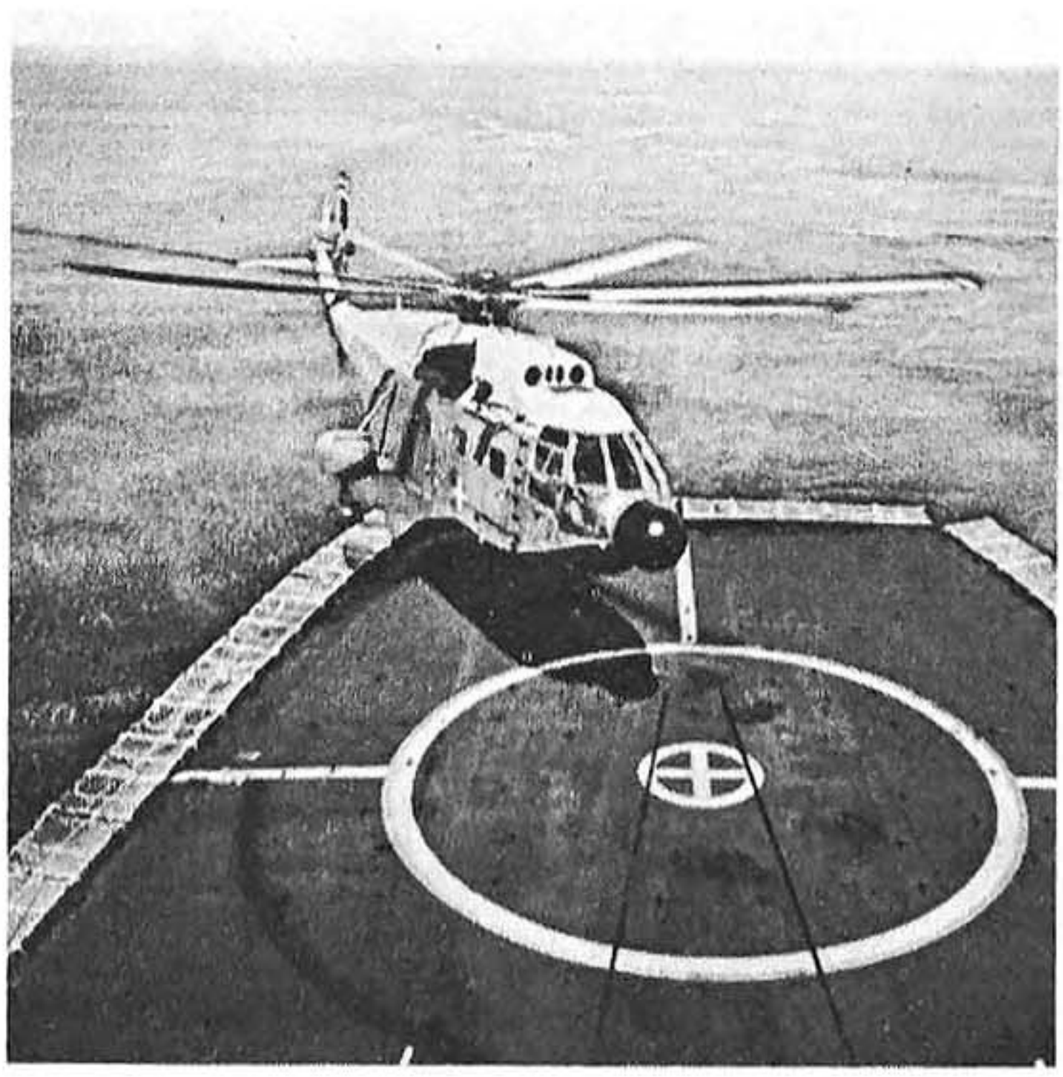




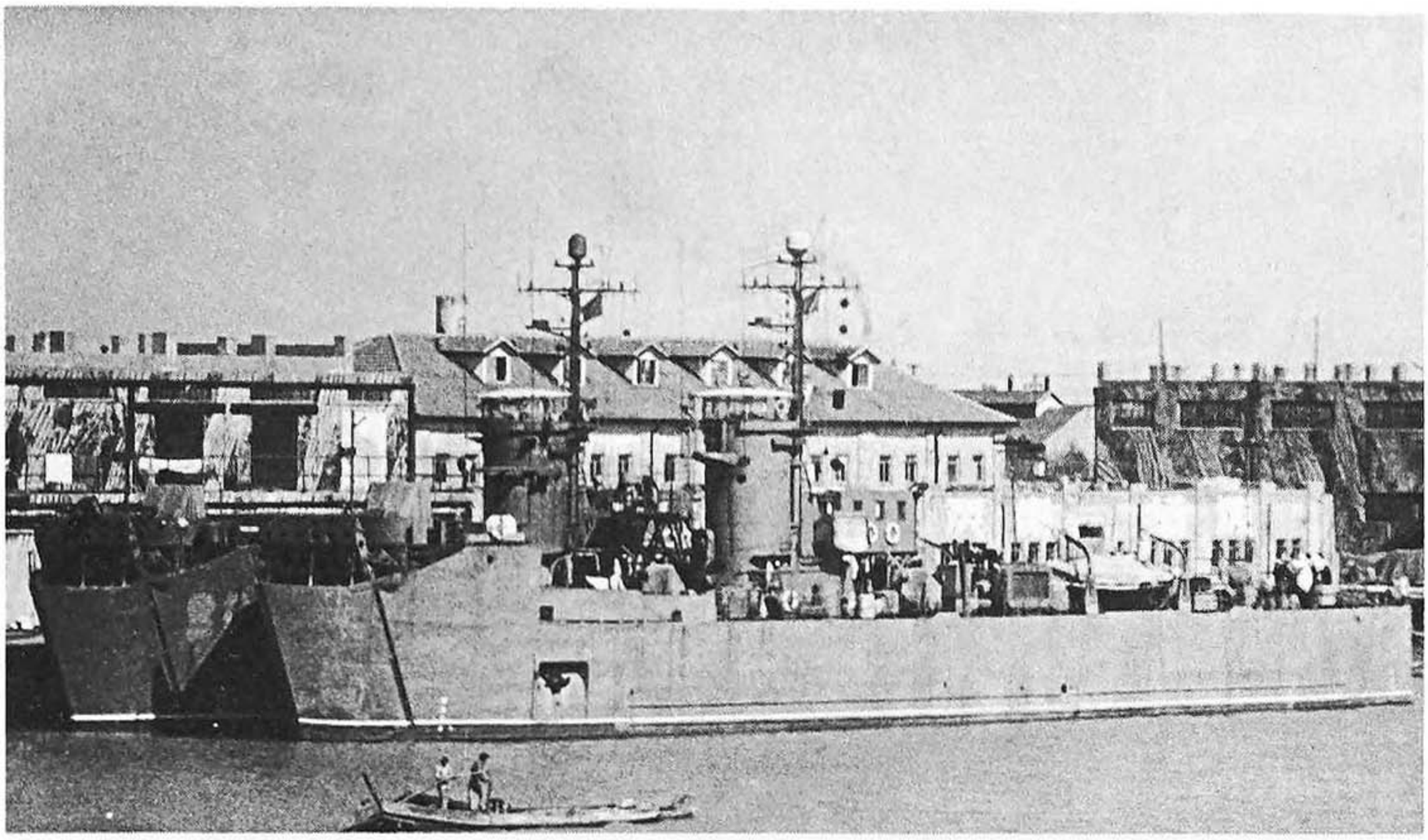
In einem weiter vom Festland entfernten Verteidigungsgürtel sollen FK-Zerstörer und Fregatten operieren. Für diese wird jetzt ein Logistik-System aufgebaut, auf das sie sich künftig stützen sollen. Dazu gehört auch die Insee-Versorgung mit Brennstoff wie hier zwischen einem FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse und einem Flottenversorger der »Fuqing«-Klasse.



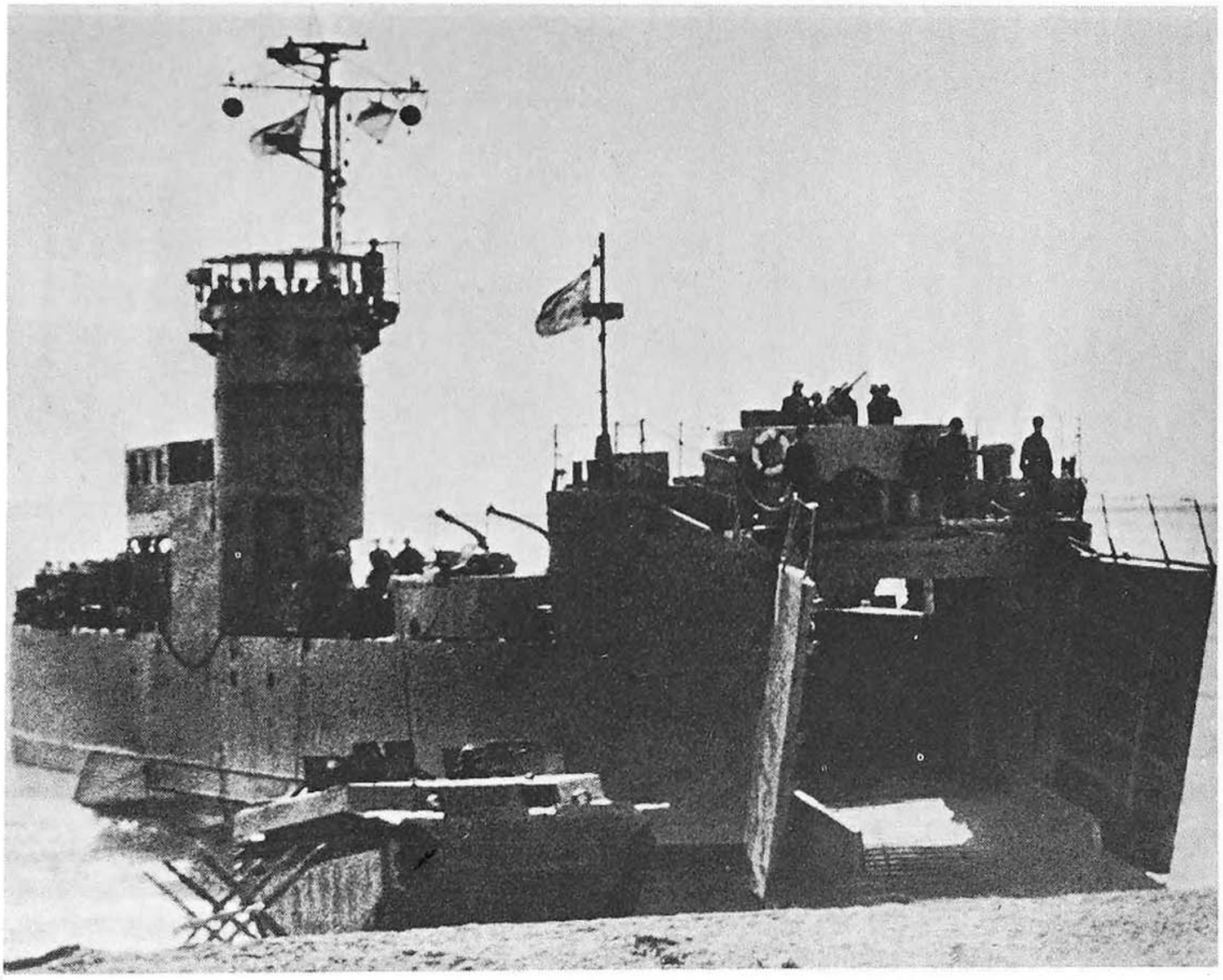
Veraltete MIG-15-Jagdflugzeuge gehören zum Bestand der VRC-Marineluftstreitkräfte. Diese wurden unter der Bezeichnung Shenyang »F-2« bis Ende der 50er Jahre und darüber hinaus in der Volksrepublik gebaut. Das Bild zeigt eine MIG-15 der sowjetischen Luftstreitkräfte.

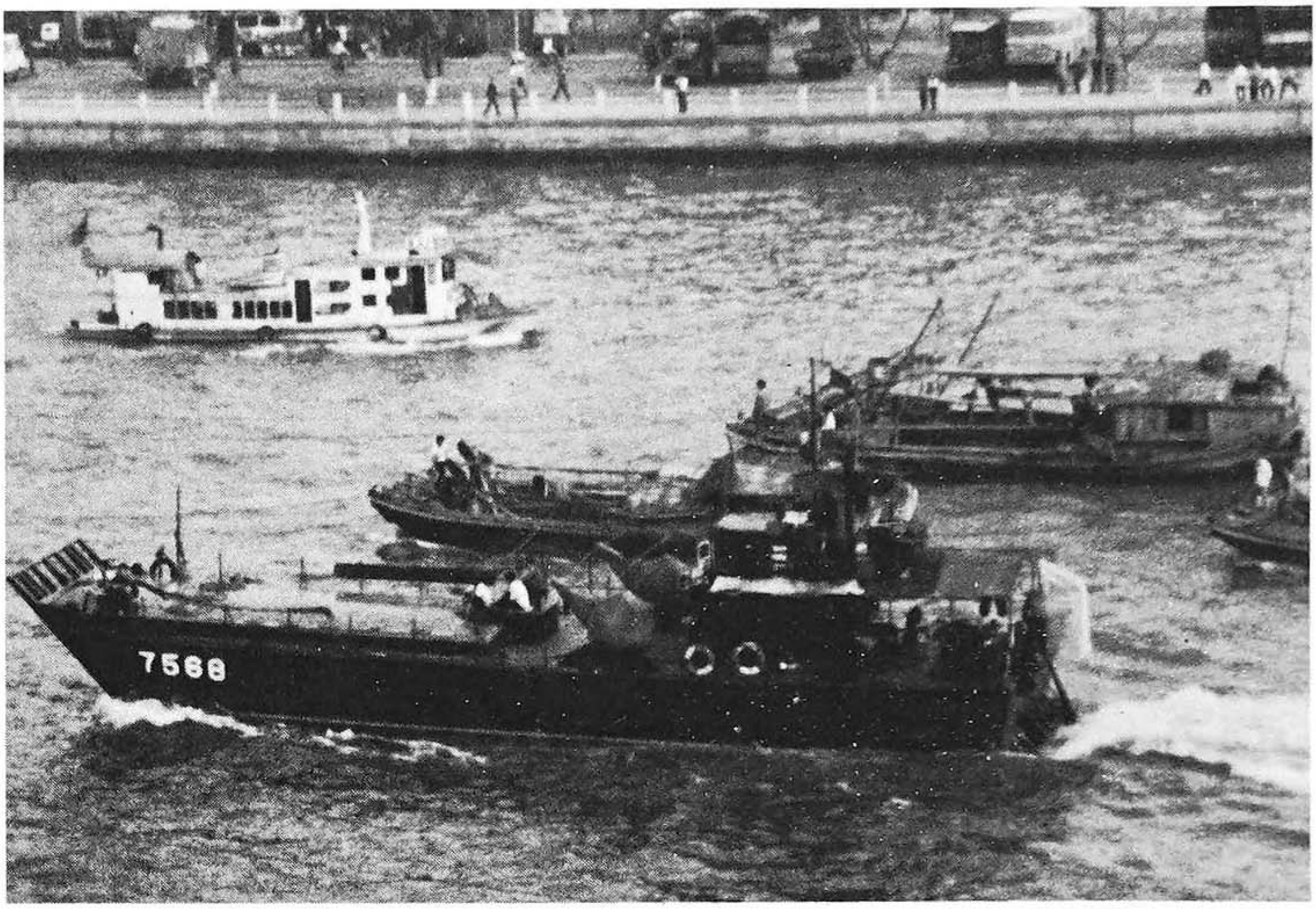


Die zur Zeit einzige bordgestützte Hubschrauber-Komponente stellen einige der wenigen französischen »Super-Frélon« dar. Hier sieht man eine solche bei der Landung auf einem Hilfsschiff.

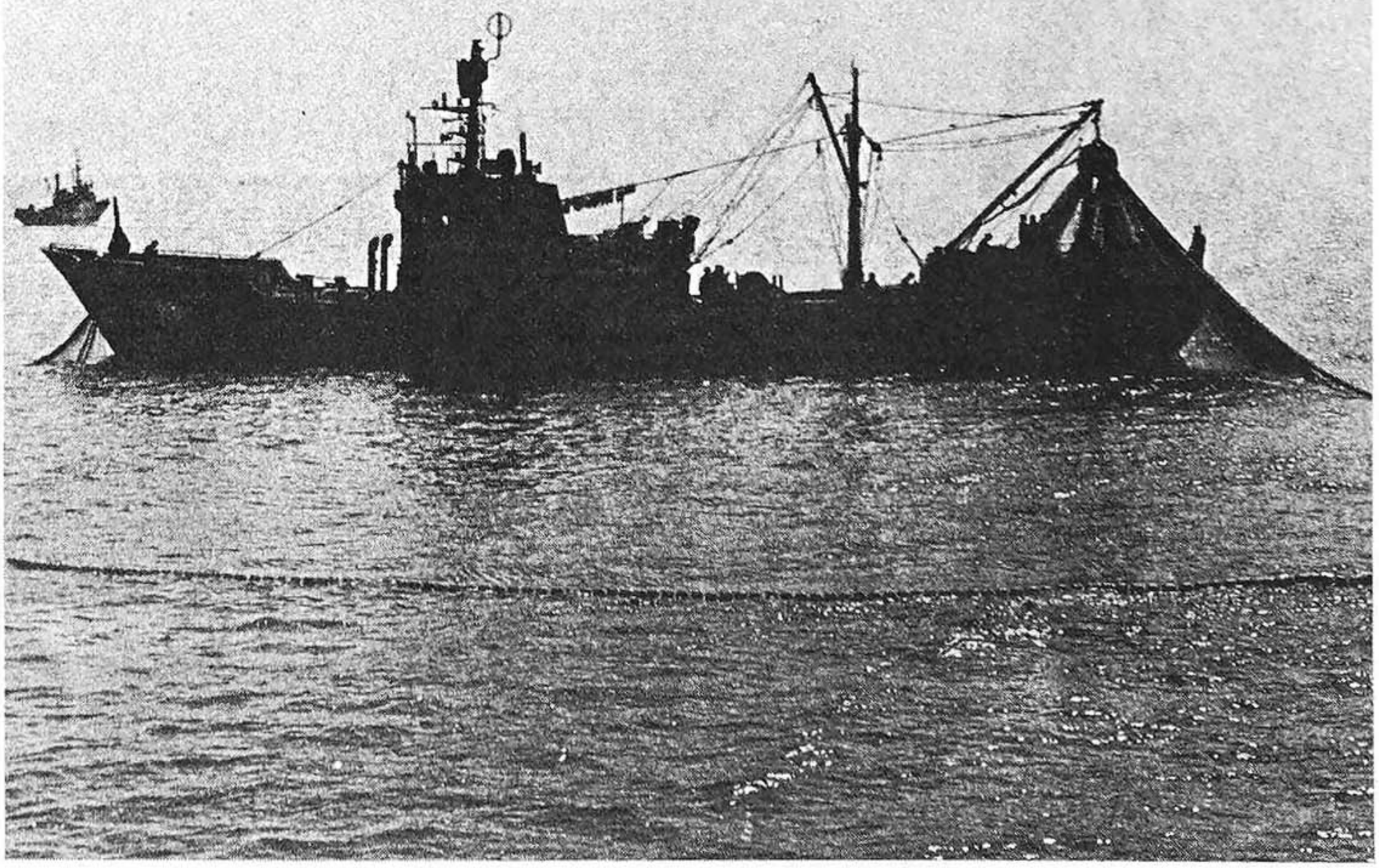


Die amphibische Komponente stützte sich lange Zeit auf Schiffsmaterial angelsächsischer Herkunft, das auch heute noch großenteils vorhanden ist, aber sich nicht mehr in gutem materiellen Zustand befinden dürfte. Hierzu gehörten auch die Schiffe des amerikanischen Typs »LSM«; oben zwei Einheiten in einem chinesischen Hafen, unten eines bei einer Landeübung. Im Vordergrund ein gepanzertes Kettenfahrzeug (möglicherweise handelt es sich dabei um einen Lande-Schützenpanzer aus eigener Entwicklung).

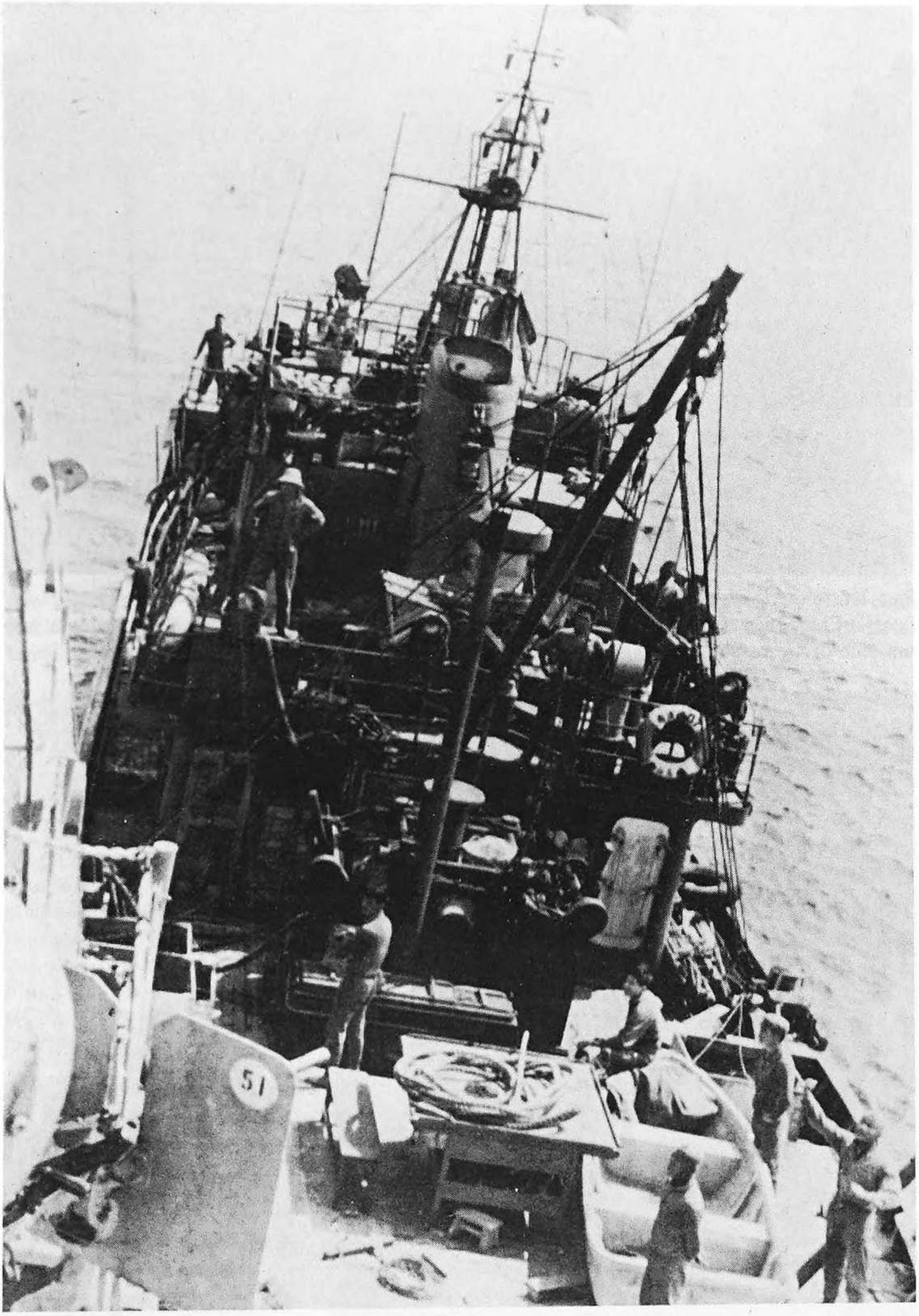




Die dem amerikanischen Typ »LCU« entsprechende »Yunnan«-Klasse ist in größeren Stückzahlen vertreten. Hier sieht man eines davon auf einem chinesischen Fluß.



Dieses Fahrzeug dürfte der Marinemiliz angehören, denn es verfügt über eine Fla-Waffe, die, unter einer Persenning verborgen, auf dem Vorschiff gut sichtbar ist.



Ein Trawler, wie er in vermutlich größerer Stückzahl bei der Marinemiliz anzutreffen ist. Diese Aufnahme wurde am 3. Februar 1974 bei den Operationen um die Paracelsus-Inseln gemacht. Normalerweise fahren diese Schiffe und Boote ohne Bewaffnung, doch haben sie anscheinend Einrichtungen zur schnellen Ausrüstung mit leichten Waffen. So läßt sich hier im Bereich des nach Steuerbord achteraus gezurrten Ladebaumes ein 12,7-mm-Maschinengewehr erkennen.



Zur Küstenverteidigung stehen den dafür aufgestellten Marineverbänden auch »CSS-N-1«-Seeziel-Flugkörper zur Verfügung. Dieses Bild zeigt eine Schießübung; offenbar handelt es sich um eine ortsfeste Stellung.

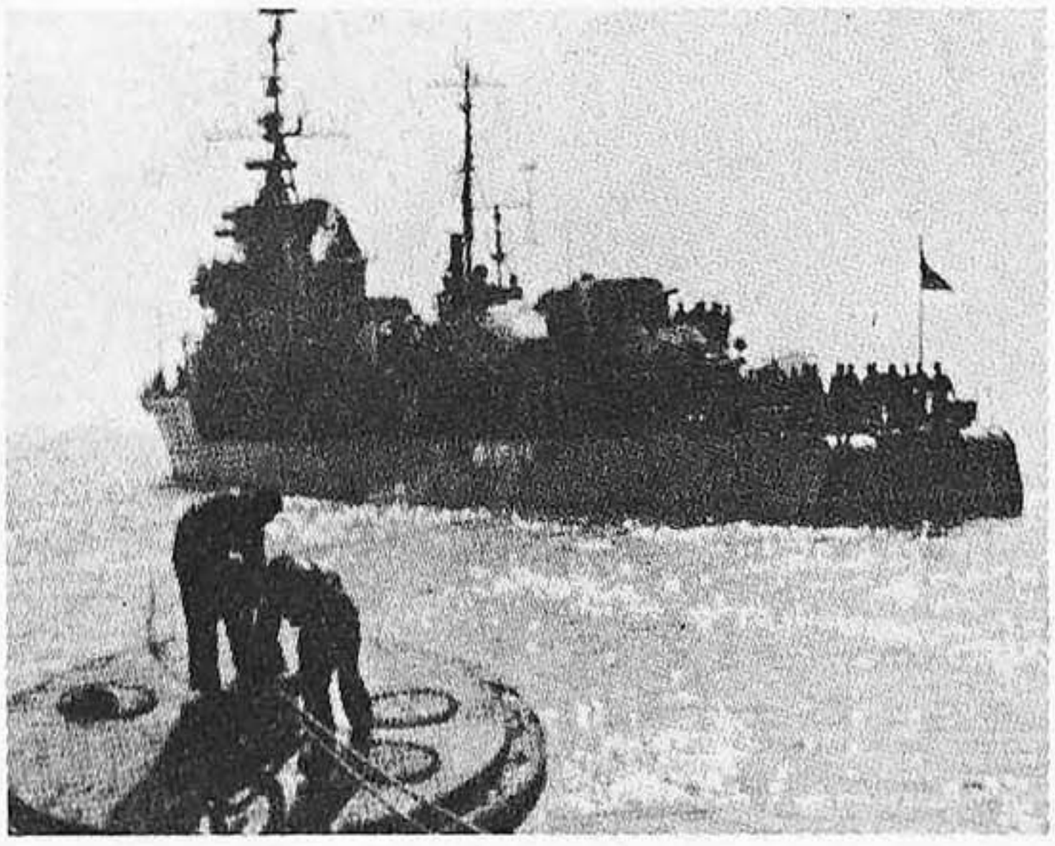


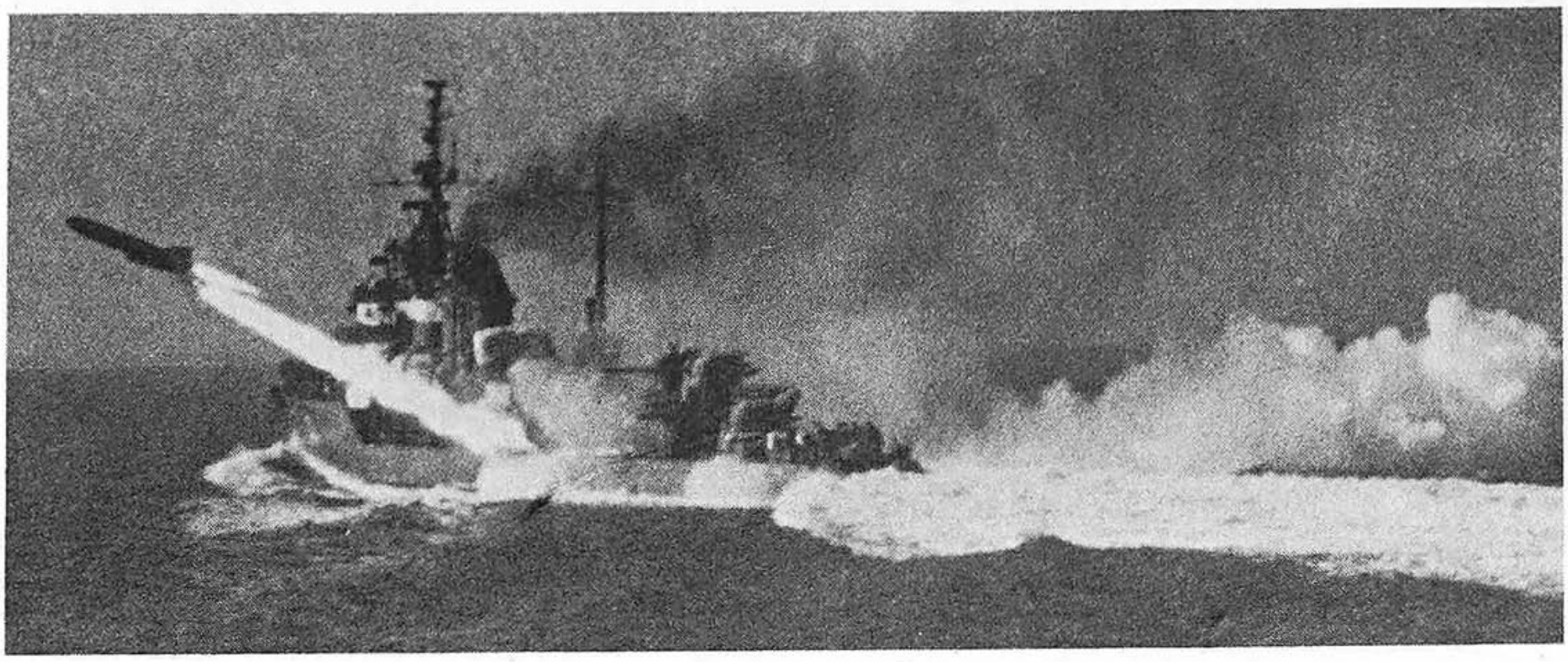
Ursprünglich trugen die Marineangehörigen die Einheitsuniform der »Volksbefreiungsarmee« und die dafür typische Ballonmütze dazu, wie auf der Brücke dieses Torpedo-Schnellbootes zu sehen ist. Ganz rechts ein Offizier; als solchen erkennt man ihn allein an den unteren Taschen seiner Uniformjacke, die auf jenen der Mannschaftsdienstgrade fehlen.



Die traditionelle Marineuniform wird erst seit den 70er Jahren wieder getragen. An Bord eines Eskorters der »Hainan«-Klasse ist das Bedienungspersonal von U-Jagdraketenwerfern in dieser Uniform zu sehen; im Hintergrund eine zweite Einheit der »Hainan«-Klasse.

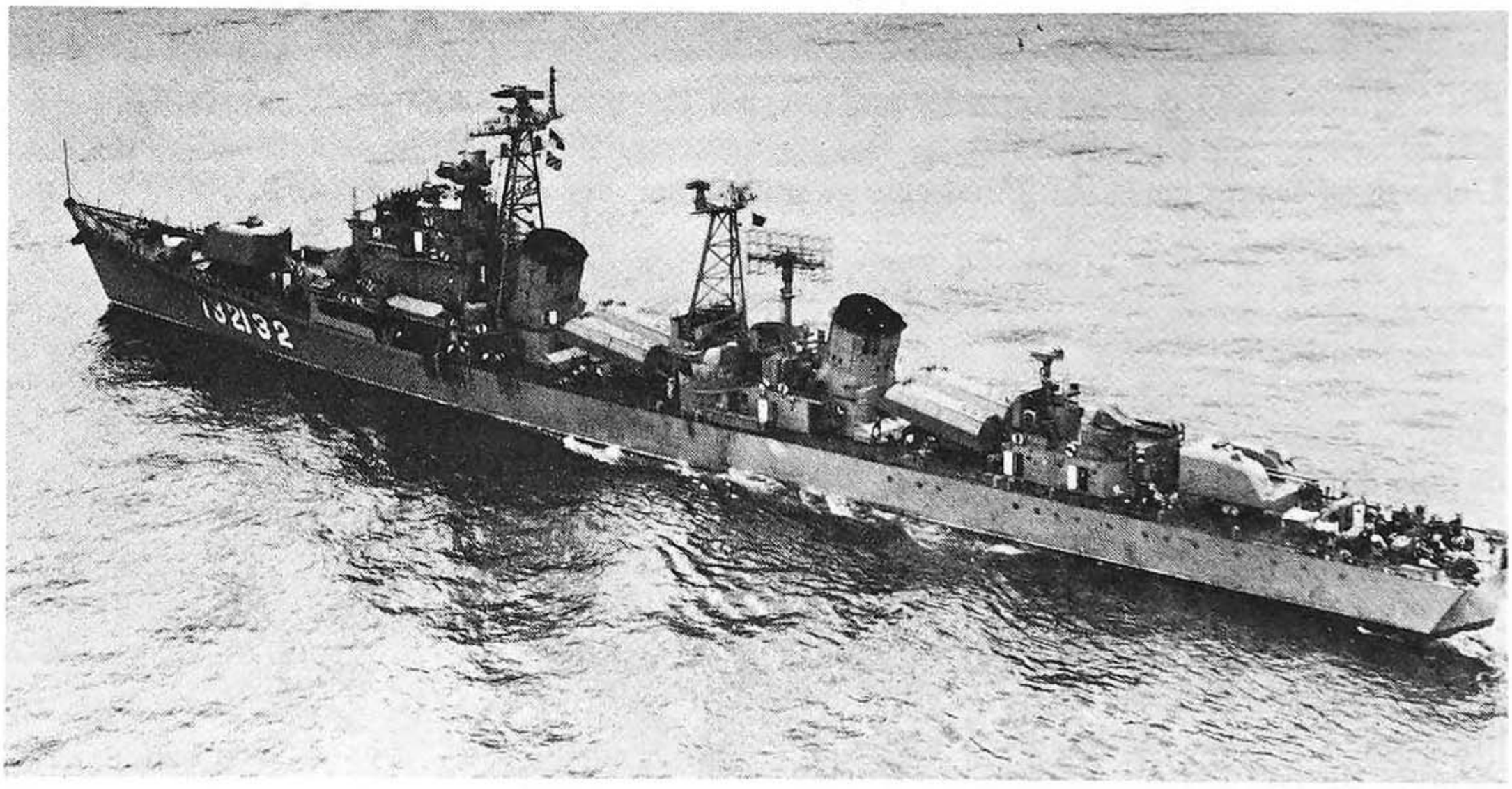
Obwohl total veraltet, wurden die Zerstörer der *Anshan*-Klasse Anfang der 70er Jahre umgerüstet. An Stelle ihrer Torpedorohre erhielten sie Seeziel-Flugkörper. Unten sieht man einen von ihnen beim FK-Schießen. Das Bild rechts ist aus einem nur wenig veränderten Blickwinkel aufgenommen worden und bringt die Ausstattung mit einem sowjetischen »Knife Rest«-Luftraum-Frühwarnradar zutage.



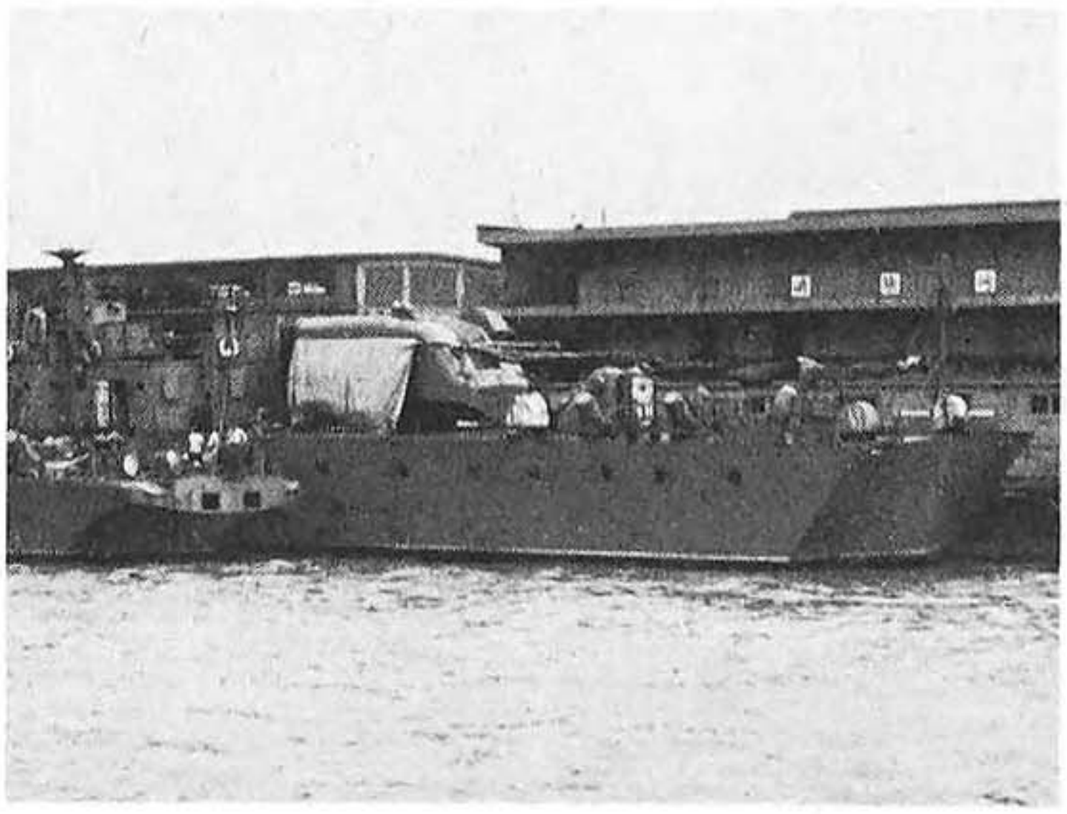




Die FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse gehören zu den wenigen Überwasser-Kampfschiffen der VRC-Marine, die für den Einsatz über die Grenzen des eigenen Küstenvorfeldes hinaus in Betracht kommen. Dieses Bild zeigt einen von ihnen im Mai 1980 auf dem Marsch in das im Südwestpazifik gelegene Raketenzielgebiet. Insgesamt waren dort sechs »Luta«-FK-Zerstörer eingesetzt. Dieser »Luta« hat noch keine 57-mm-Flak, sondern die älteren 37 mm.



Dieser »Luta«-Zerstörer führt bereits die etwas moderneren 57-mm-Doppelflak. Seine Kennziffergruppe ist gerade neu aufgemalt, die alte noch nicht wieder entfernt worden.



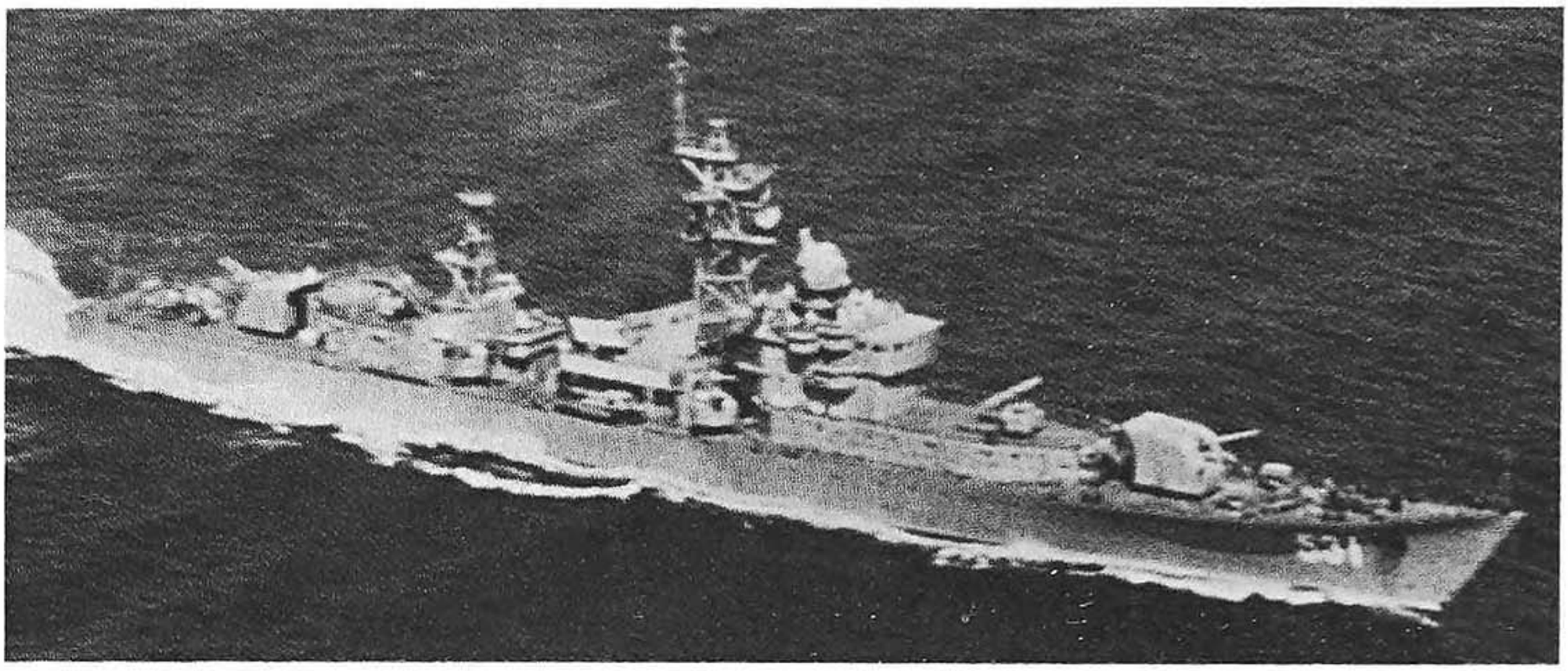
Die FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse sind zwar – soweit der Augenschein eine solche Einschätzung zuläßt – den sowjetischen »Kotlin«-Zerstörern zumindest in schiffbaulicher Hinsicht »nachempfunden«, aber ihr Heck ist ein anderes, wie dieses Bild eines »Luta« deutlich macht. Man erkennt hier ein typisches Spiegelheck, das in der Mitte zugespitzt ist, um das Steuern bei Rückwärtsfahrt zu erleichtern. Längsseits ist das Heck einer Fregatte der *Ch'eng Tu*-Klasse (sowjetische »Riga«-Klasse) zu sehen.



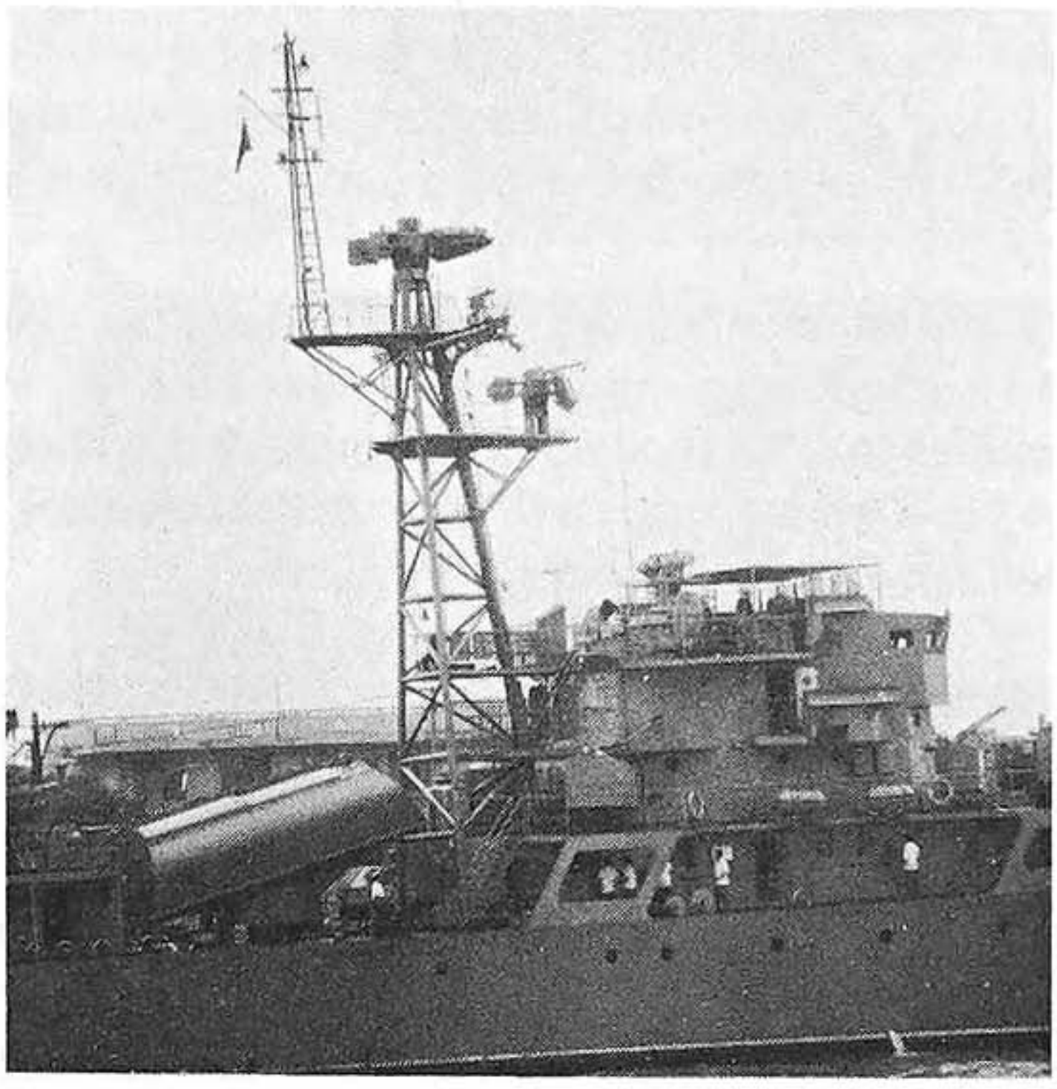
Im Zuge der Einführung von Schiff/Schiff-FK-Waffensystemen wurden auch die Fregatten der *Ch'eng Tu*-Klasse – Nachbauten der sowjetischen »Riga«-Klasse – umgerüstet. Hier blickt man auf das Klassenschiff *Ch'eng Tu* mit dem FK-Doppelbehälter hinter dem Schornstein. Zusätzlich erhielten diese Einheiten noch je einen 14,5-mm-Fla-Zwilling beiderseits des Brückenhauses, wie hier ebenfalls zu sehen ist. Im Hintergrund ein FK-Zerstörer der »Luta«-Klasse.



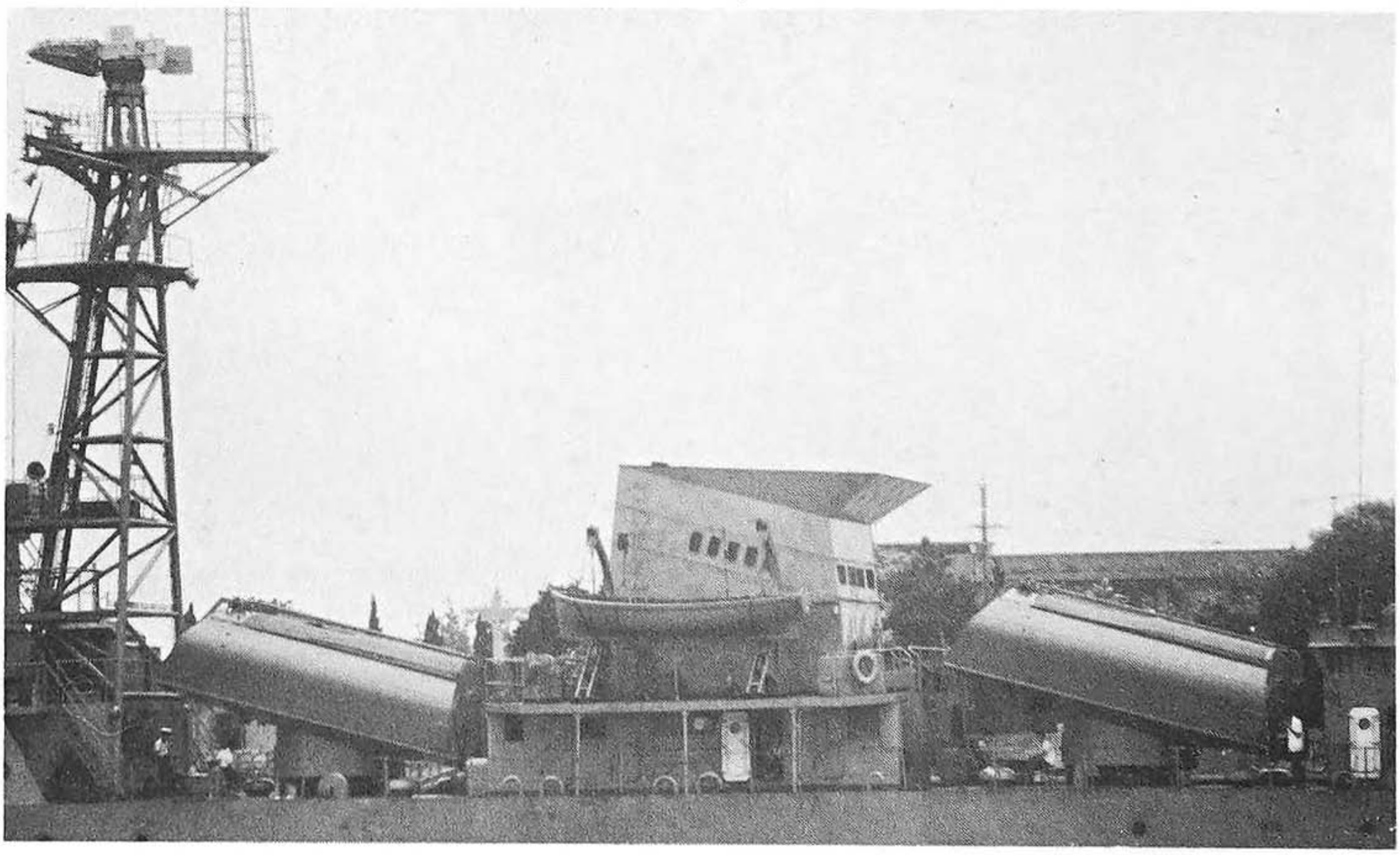
Bei den Fregatten der »Kiang Nan«-Klasse handelt es sich um eine der ersten eigenständigen Entwicklungen der VRC-Marine. Sie gelten als eine Variante der sowjetischen »Riga«-Klasse, jedoch mit Motorenantrieb.

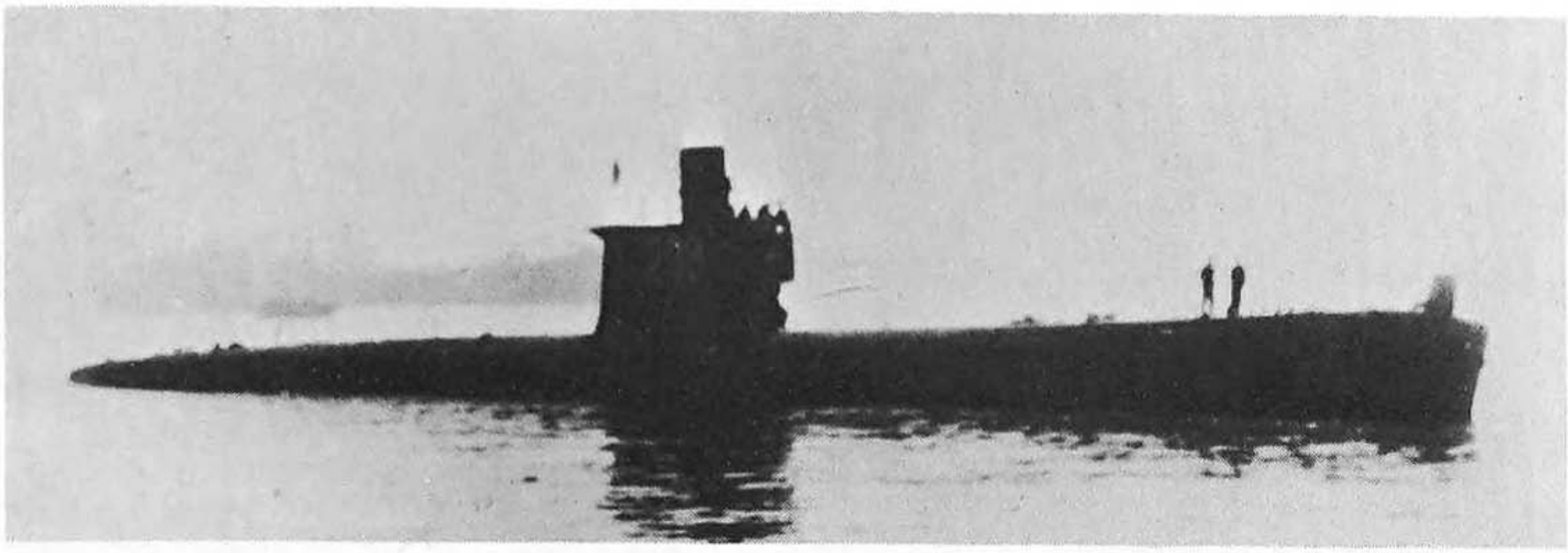


▲
Eine Fregatte der »Kiang Tung«-Klasse aus der Sicht von oben. Einigermaßen erkennbar sind hier die beiden FK-Startanlagen. Die Artilleriebewaffnung ist mit zwölf Rohren stark vertreten. Ein Novum (und wahrscheinlich nur auf diese Klasse beschränkt) sind die Doppellafetten für die 100-mm-Kanonen sowjetischer Herkunft.

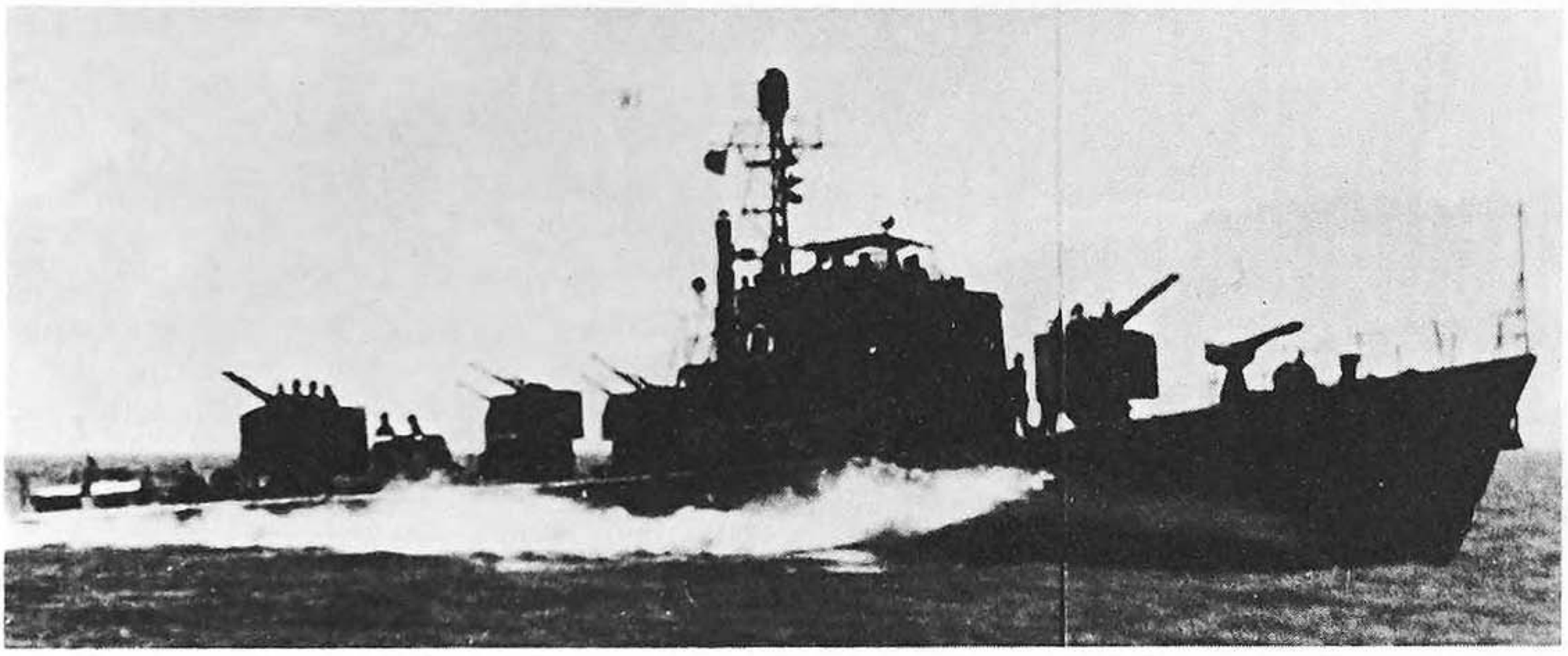


Auch die Fregatten der »Kiang Hu«-Klasse verfügen über Schiff/Schiff-FK-Waffensysteme. Auf jeder von ihnen sind zwei Zweier-Behältergruppen installiert. Diese beiden Aufnahmen lassen eine Reihe von Details ◀ sehr klar zutagetreten.
▼

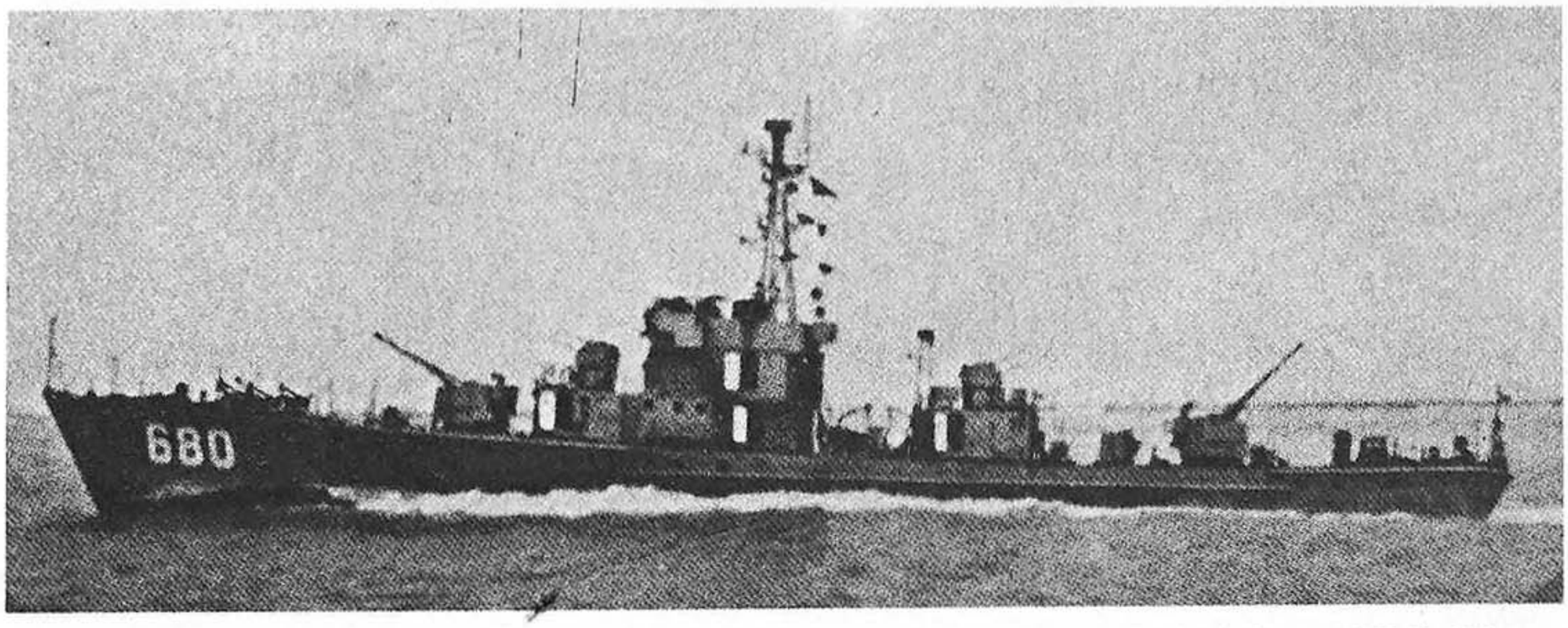




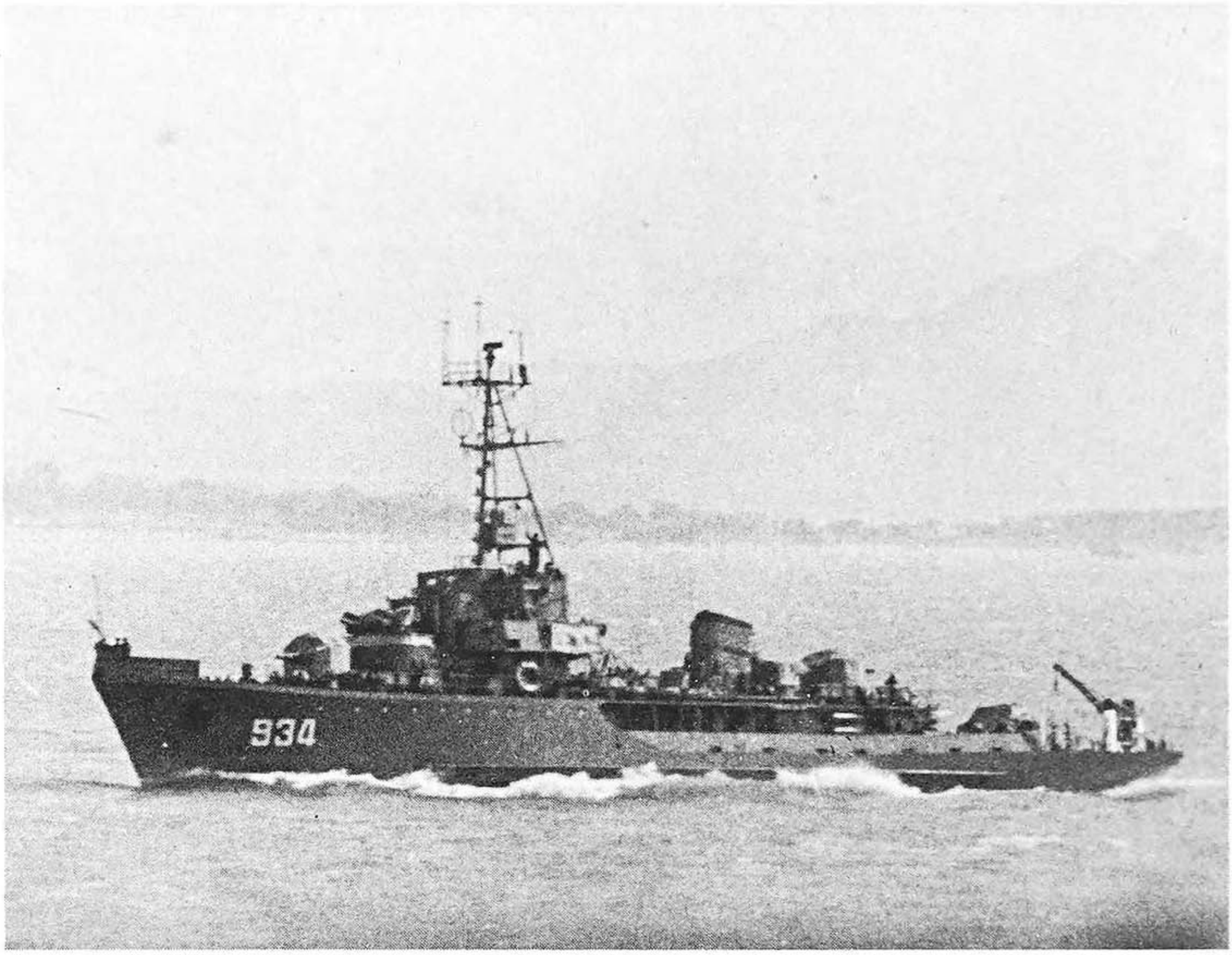
Die U-Boote der »Romeo«-Klasse stellen gegenwärtig den Kern der VRC-U-Bootflotte dar. Hier ist eines dieser Boote zu sehen. Im Hintergrund erkennt man die Umrisse eines Landungsschiffes, dessen Zugehörigkeit zum amerikanischen Typ LST(2) gerade eben noch feststellbar ist.



Die Patroler der »Shanghai-II«-Klasse dienen offenbar bevorzugt für die Vorfeldüberwachung. Vereinzelt führen sie wie dieses Boot zusätzlich zwei rückstoßfreie Geschütze in Doppellafette, die vor dem vorderen 37-mm-Fla-Zwilling deutlich auszumachen ist. Diese Klasse dient der VCR auch als »Exportartikel«; mehr als fünf Dutzend Einheiten von ihr sind bisher an zwölf Staaten transferiert worden.



Ein Eskorter der »Hainan«-Klasse, die als Weiterentwicklung der sowjetischen »SO-I«-Klasse angesehen wird, aber in Wirklichkeit eher die »Shanghai II«-Klasse zum Ausgangspunkt haben dürfte.

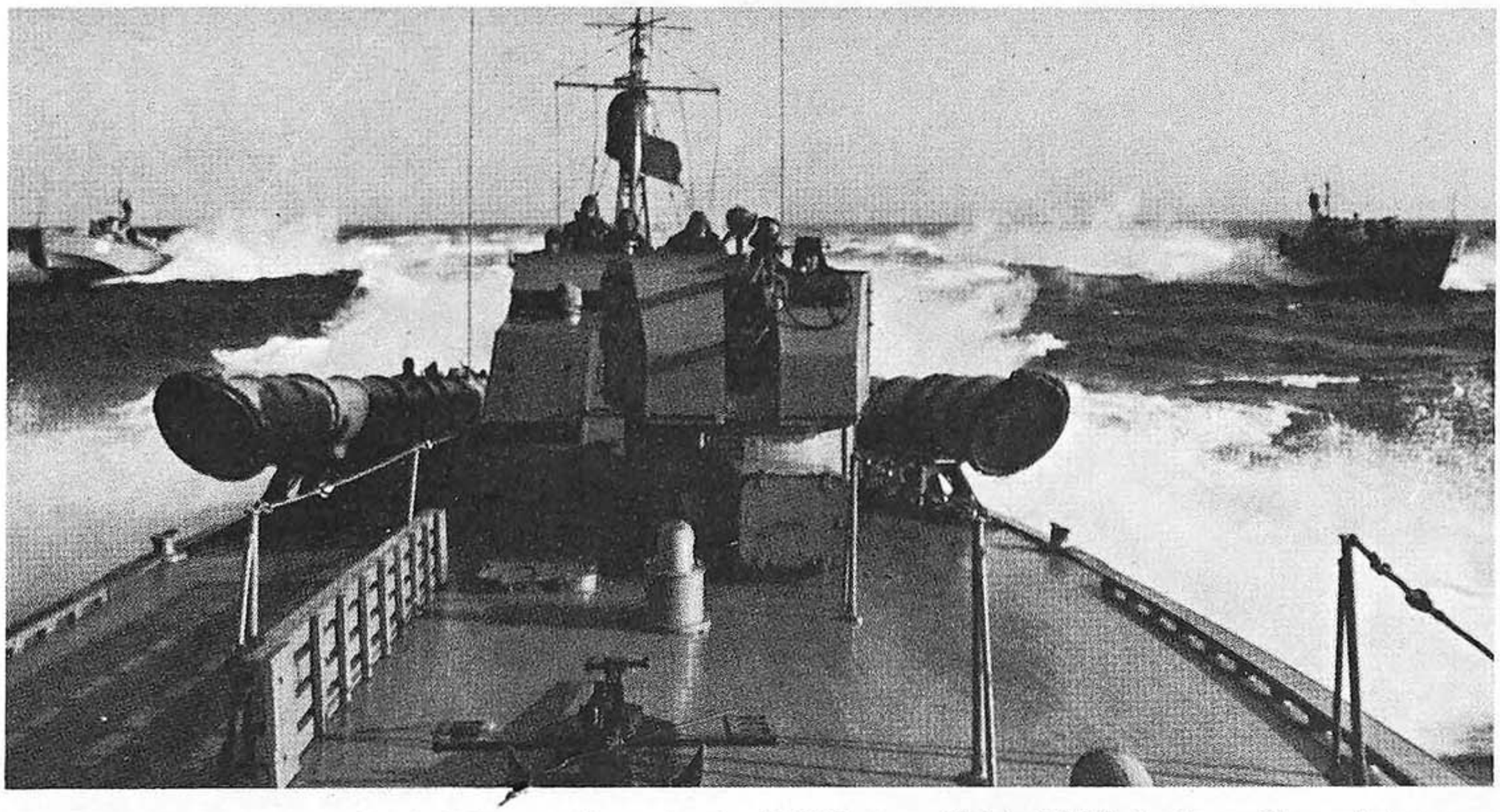


Ein Minensuchboot der in der Volksrepublik China nachgebauten sowjetischen »T-43«-Klasse, aufgenommen etwa in den 60er Jahren unweit von Tsingtao.

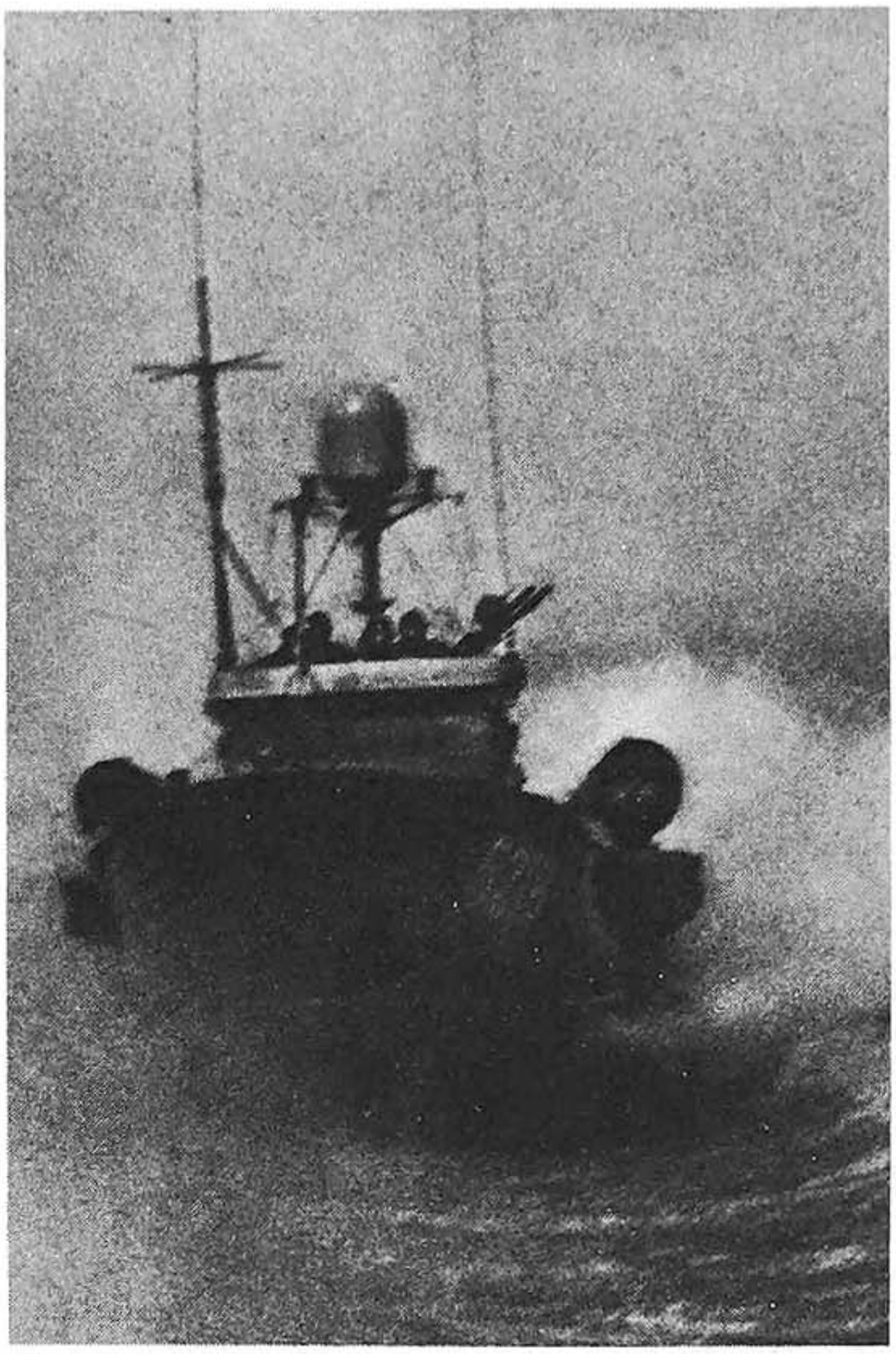


Ein Torpedoschnellboot der in der Volksrepublik China nachgebauten sowjetischen »P 4«-Klasse, ausgerüstet mit einem zweiten 14,5-mm-Fla-Zwilling und dem ebenfalls in der Sowjetunion entwickelten und im eigenen Land in Lizenz gefertigten »Skin Head«-Radar.

Blick auf die Brücke eines Torpedoschnellbootes der »P 4«-Klasse. Die Brückenwache hat Ölzeug angelegt. Im Hintergrund ein zweites »P 4«-Boot.



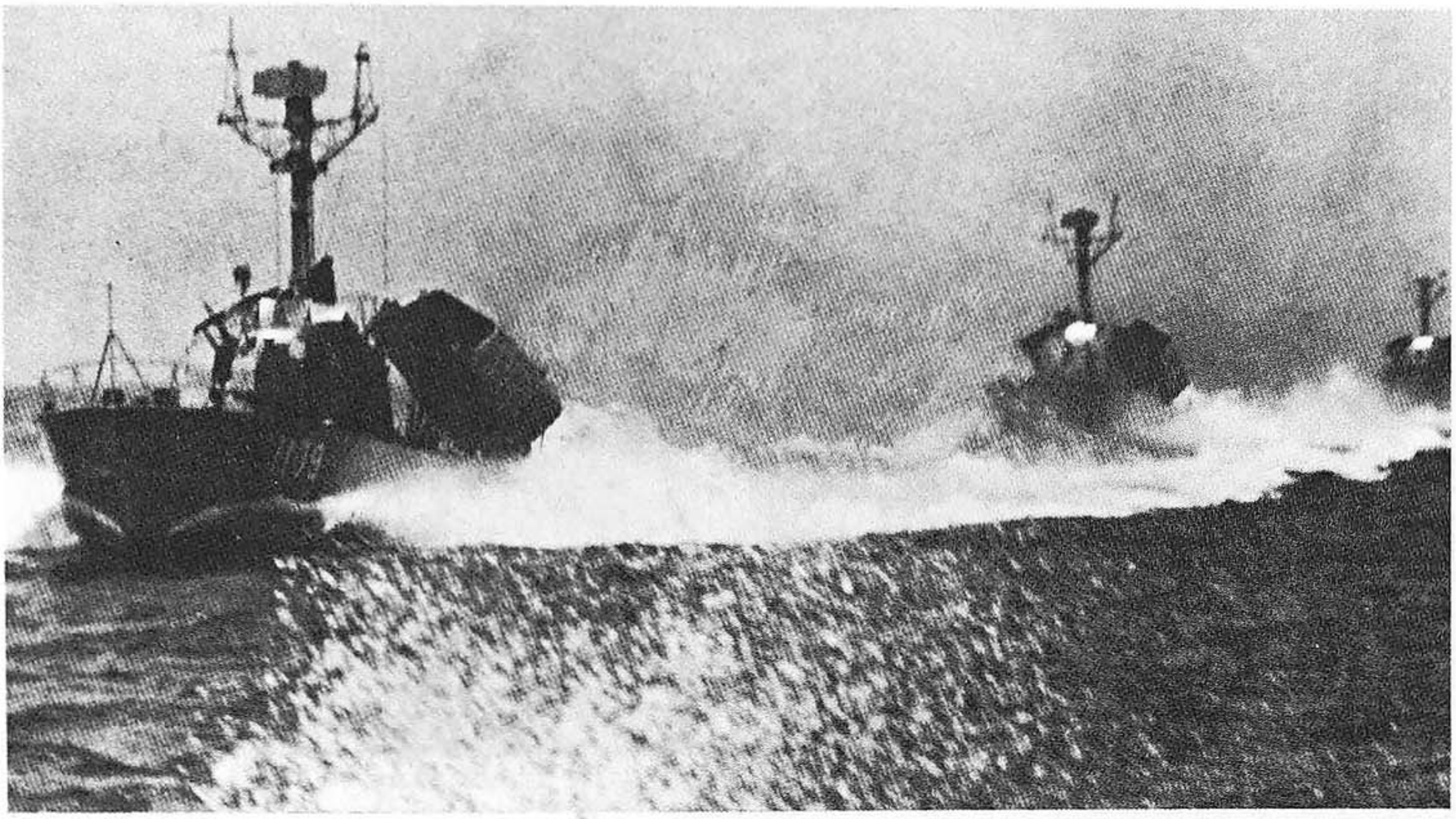
Von der sowjetischen »P 6«-Klasse gibt es in der VRC etwa 80 bis 90 Einheiten; die meisten von ihnen entstammen aus eigener Lizenzproduktion. Die hier zu sehenden Boote sind noch mit dem »Skin Head«-Radar ausgerüstet.



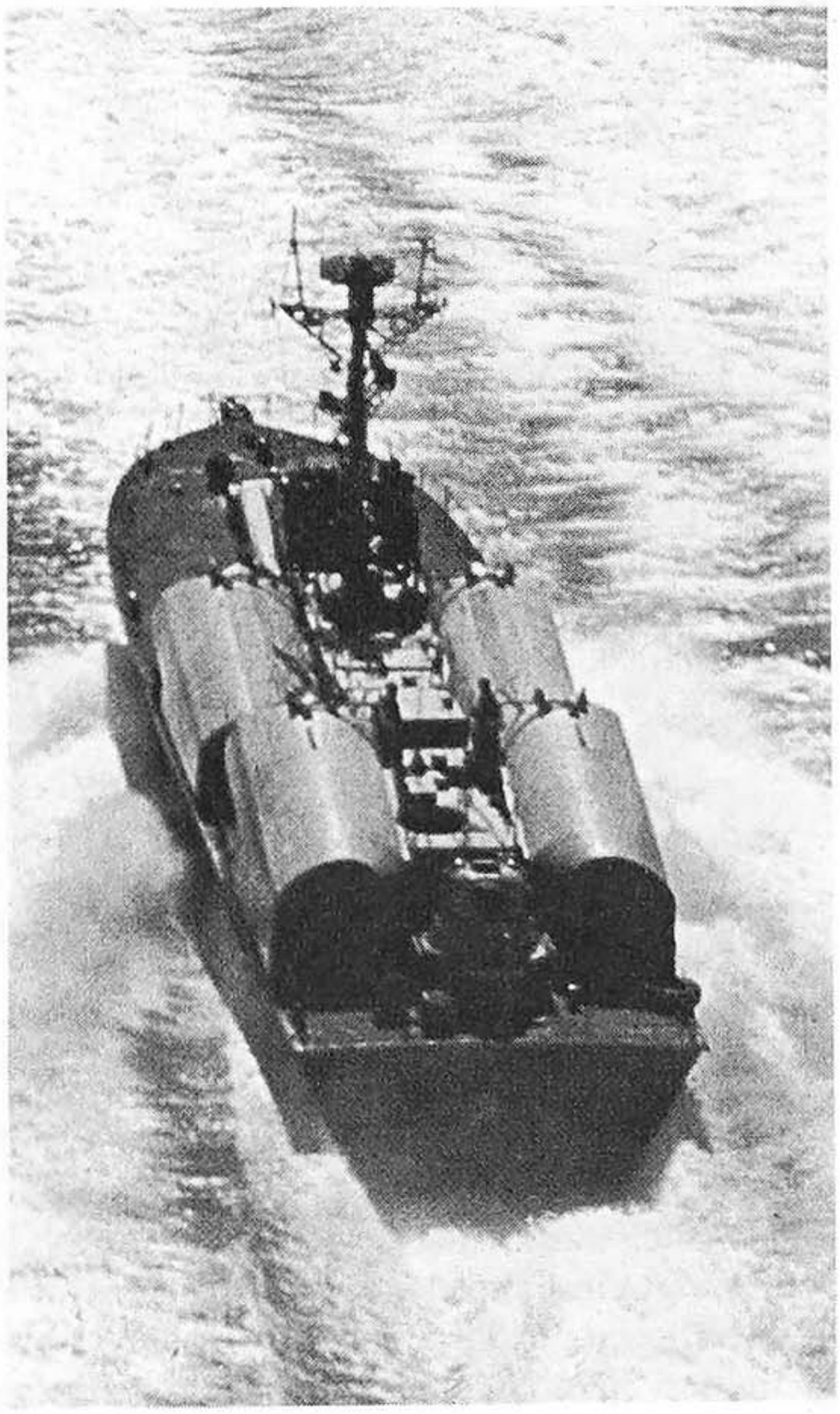
Die Torpedo-Schnellboote der »Hu Chwan«-Klasse entsprechen schiffbaulich und bewaffnungsmäßig der »P 4«-Klasse, doch sind sie mit Tragflügeln im Vorschiff ausgestattet. Hier sieht man ein aus größerer Entfernung aufgenommenes Boot dieser Klasse offenbar beim Übergang in die »Flugfahrt«: Es gleitet auf dem brettförmig gestalteten Boden seines Hinterschiffes und wird vorn angehoben, sobald die entsprechende Geschwindigkeit erreicht ist.



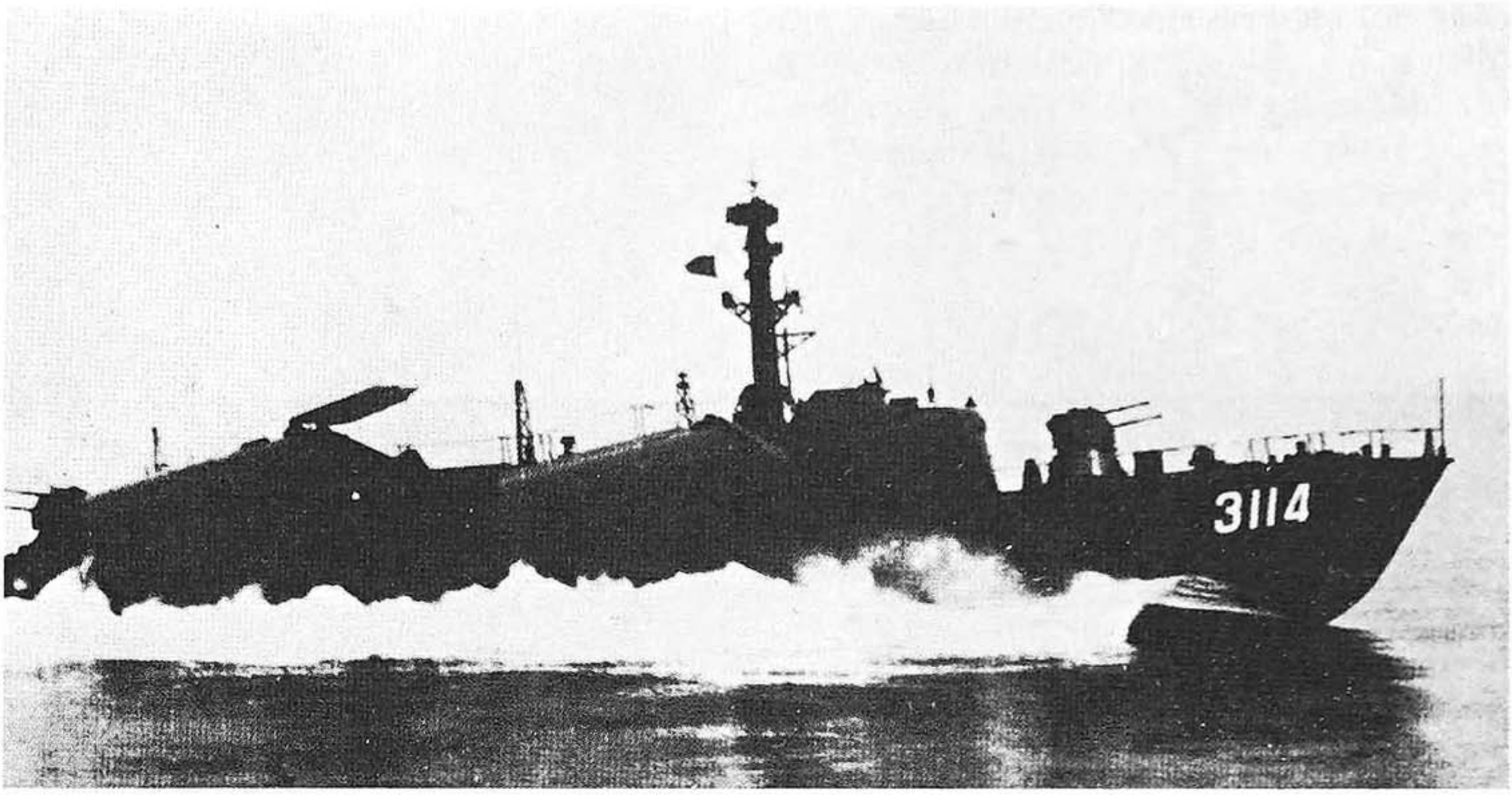
Aus einigen Rümpfen von »P 6«-Torpedoschnellbooten wurden Zielschiffe hergerichtet, die mit Radarreflektoren-Bündeln ausgerüstet sind. Dieses Boot ist eines davon, es entspricht fast genau der sowjetischen »P 6(T)«-Klasse.



Die chinesische Version der sowjetischen »Komar«-Klasse stellen die Einheiten der »Hoku«-Klasse dar. Schiffbaulich, antriebsmäßig und auch in bezug auf die Waffensysteme bestehen fast völlige Übereinstimmungen. Was beide Klassen unterscheidet, sind eigentlich nur die Mastformen: Die »Hoku«-Boote haben nicht den breitspurigen Vierbeinbast ihrer sowjetischen Vorbilder erhalten, sondern den typischen »Osa«-Röhrenformmast.



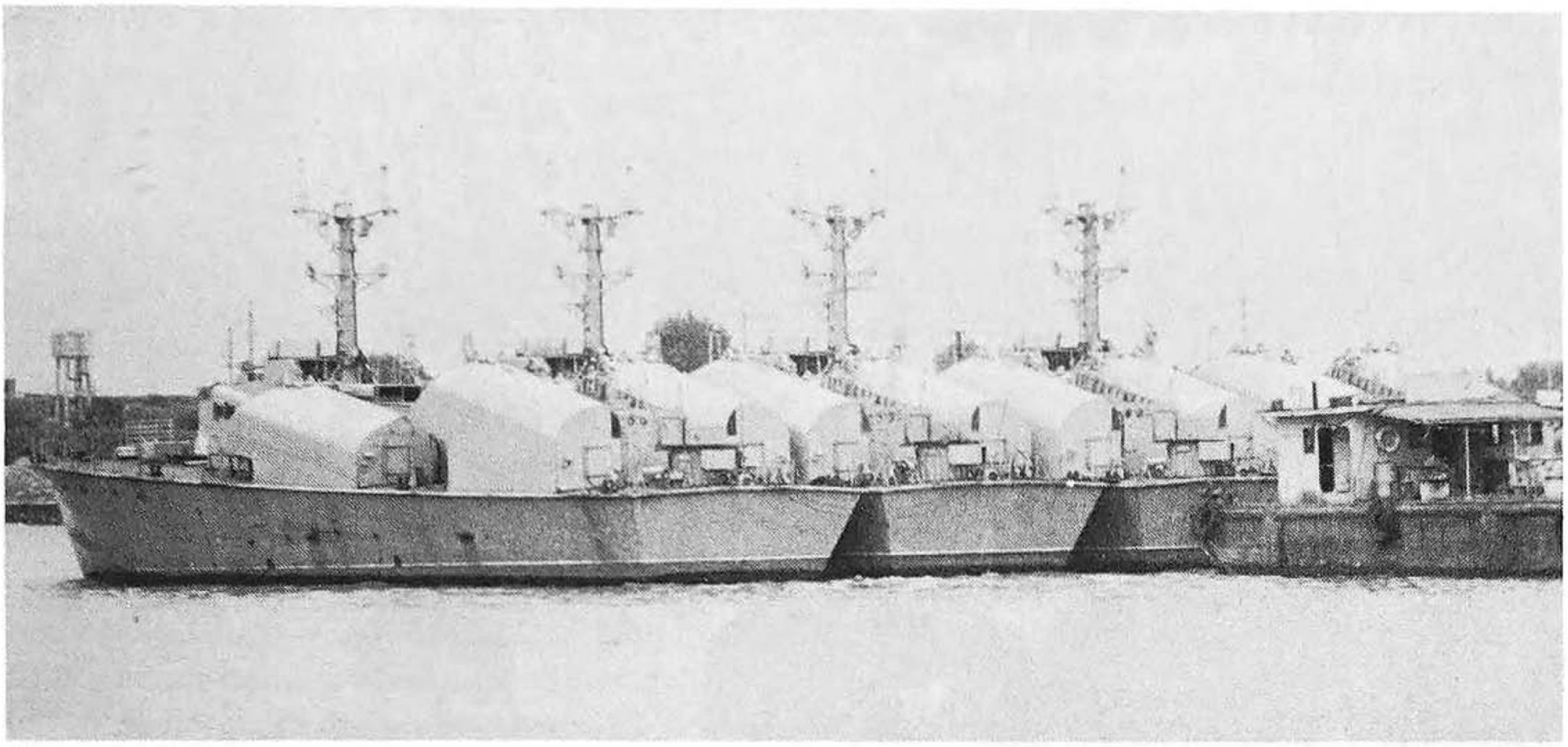
Die Sowjetunion lieferte der Volksrepublik China insgesamt sieben FK-Schnellboote der »Osa-I«-Klasse. Hier ist eines davon zu sehen; als solches erkennt man es daran, daß es die typischen 30-mm-Fla-Zwillinge jener Klasse führt, deren Nachbau bisher in der Volksrepublik China nicht aufgenommen worden ist. Diesen Booten fehlte das dazugehörende Fla-Waffenleitgerät (»Drum Tilt«), offenbar hatten es die Sowjets nicht mitgeliefert.



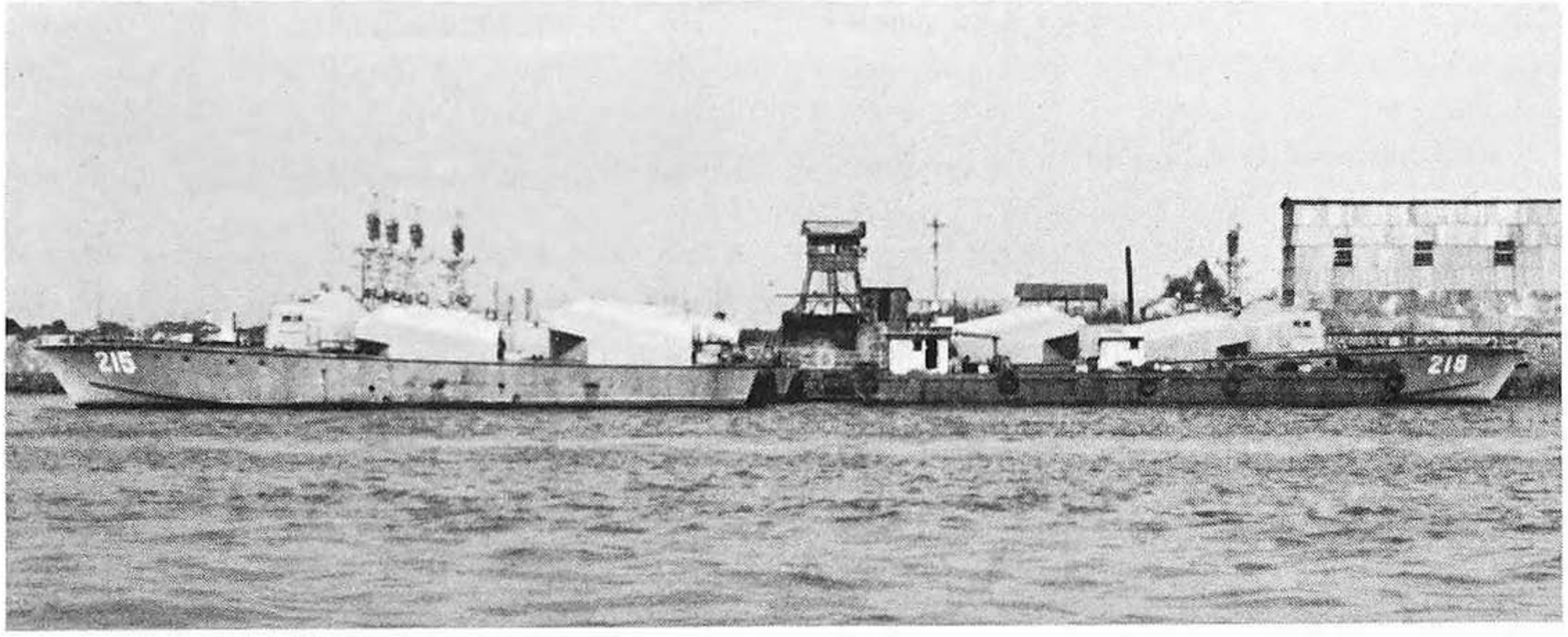
▲
Diese beiden Bilder zeigen je eines der in der Volksrepublik nachgebauten sowjetischen »Osa-I«-FK-Schnellboote. Als solche sind sie leicht daran zu erkennen, daß sie anstatt der charakteristischen 30-mm-Fla-Automatwaffen noch mit den alten 25-mm-Zwillingen der 50er Jahre ausgerüstet sind. Auch fehlt ihnen das »Drum Tilt«-Waffenleitgerät. Im übrigen sind die Boote aber getreue Abbilder ihrer sowjetischen Vorbilder.
▼

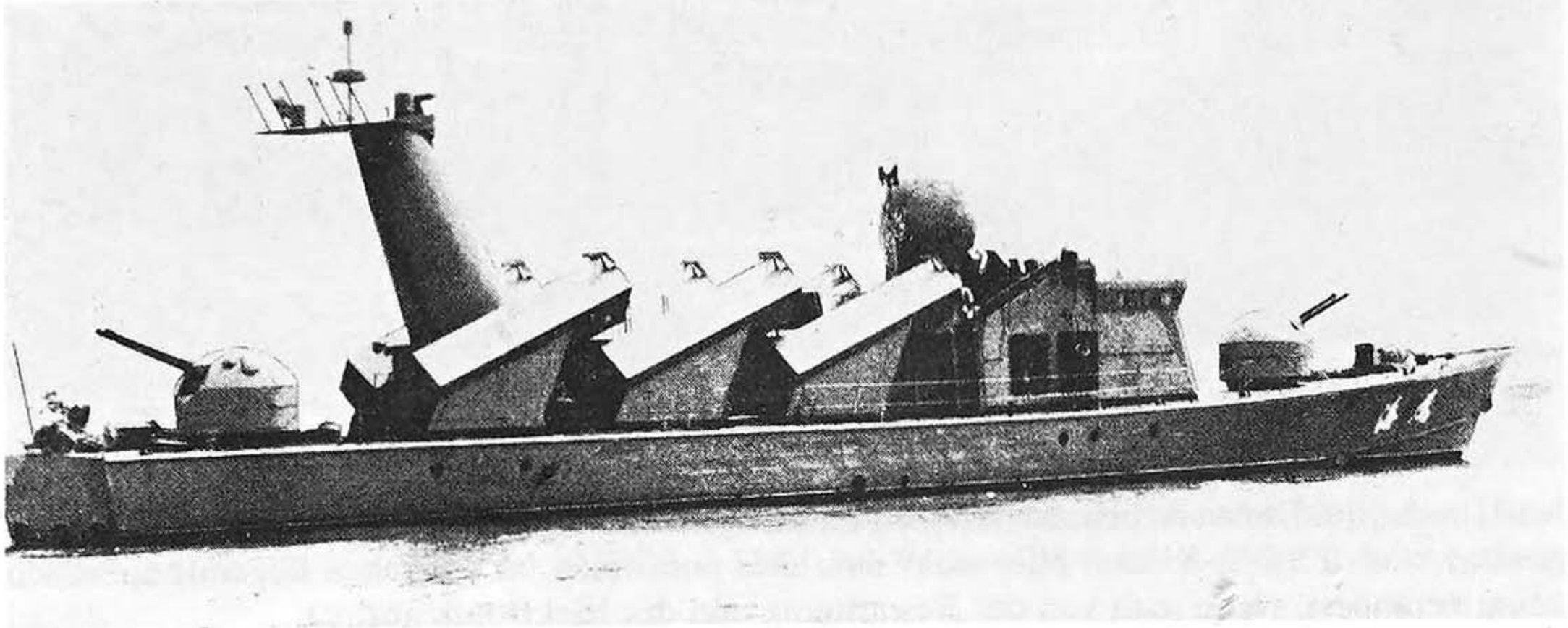


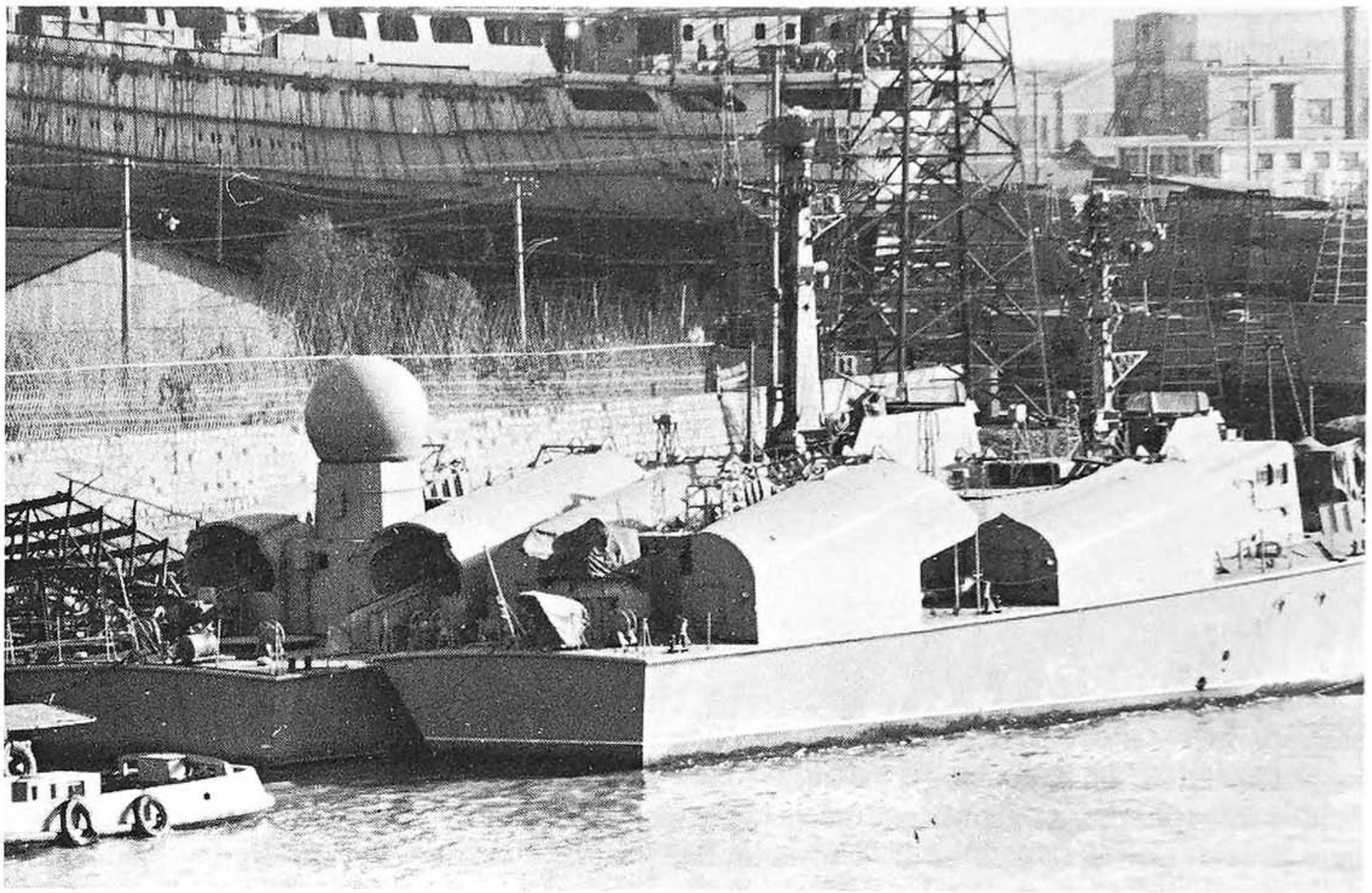
Diese (hier offensichtlich retuschierte) Touristenaufnahme aus der zweiten Hälfte der 70er Jahre zeigt ein Fahrzeug der ominösen »Hai Ying«-Klasse, das insgesamt gesehen einen etwas »unwirklichen« Eindruck macht. Bisher ist nur gesichert, daß es in einem in der Volksrepublik gedrehten Spielfilm eine Rolle spielte, sozusagen als »Statist«. ▶



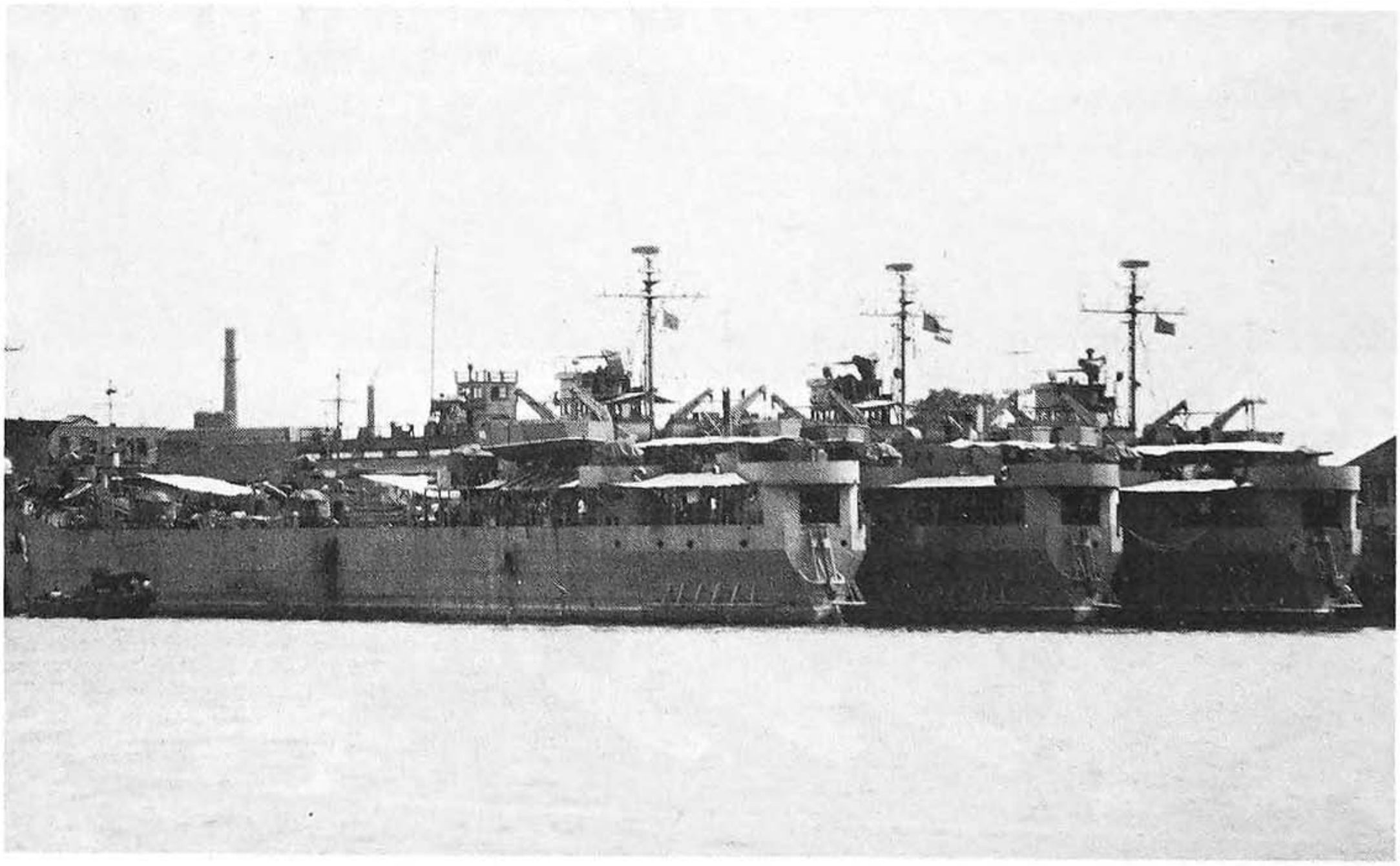
▲
Der in der Volksrepublik aufgenommene Nachbau von FK-Schnellbooten auf der Basis der sowjetischen »Osa-I«-Klasse scheint jetzt größeres Ausmaß erreicht zu haben, wie diese beiden, im Sommer 1981 im Raum Shanghai aufgenommenen Bilder erkennen lassen. Zu sehen sind auf beiden insgesamt neun Einheiten, die sich sämtlich noch in der Ausrüstung zu befinden scheinen. Bemerkenswert daran ist der Umstand, daß – wie die auf dem zweiten Bild auszumachenden Boote erkennbar werden lassen – offenbar eine neue Mastform eingeführt wird; es scheint sich dabei um einen enggestellten Gittermast zu handeln.
▼



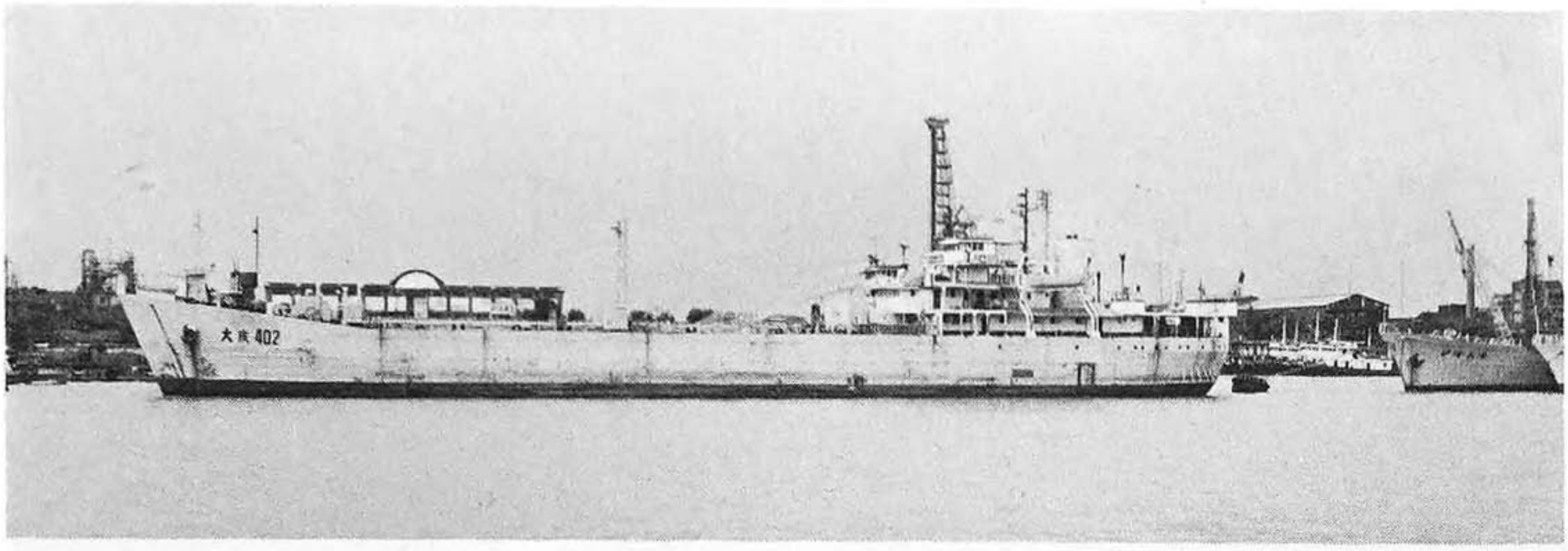




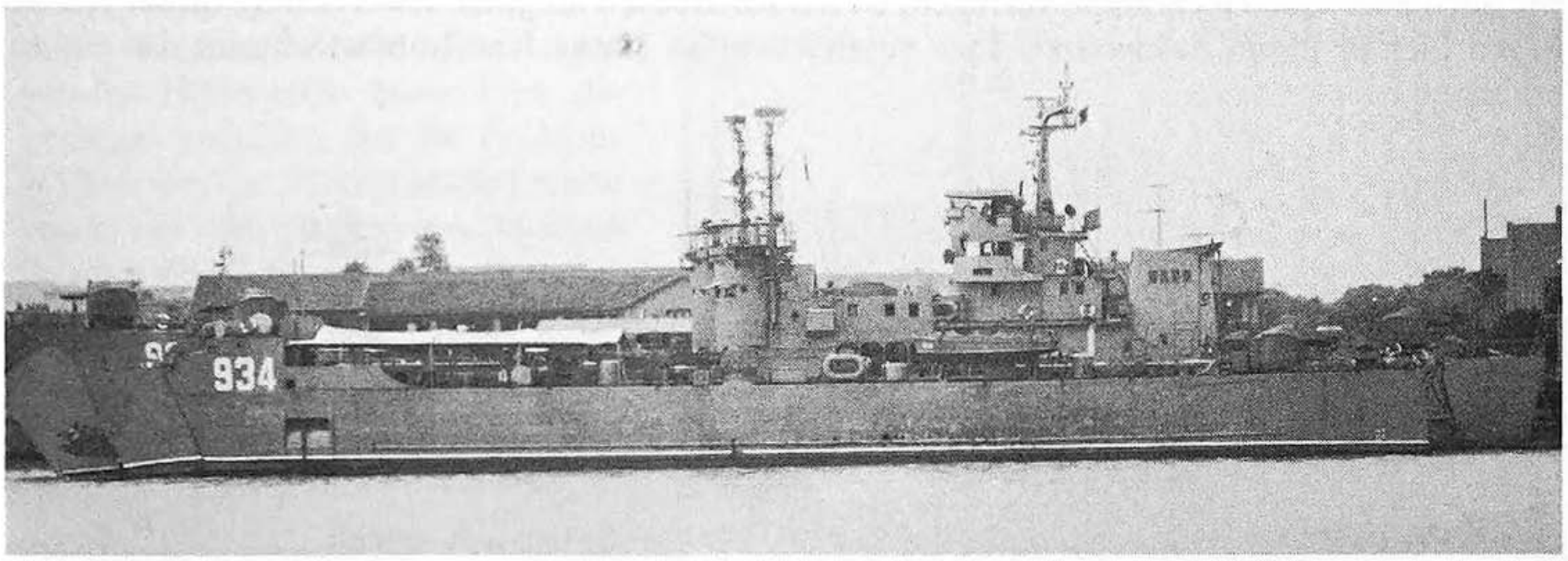
Die bisher als Weiterentwicklung der »Osa I«-Klasse bewertete »Hola«-Klasse existiert offenbar nur in einem einzigen Vertreter. Dieser ist hier längsseits hinter einem »Osa-I«-Boot zu sehen. Besonders augenfällig ist sein kugelförmiger Radom auf dem achteren Aufbau und der vergleichsweise zu dem »Osa«-Boot deutlich höhere Mast. Da gegenwärtig noch immer am Bau der »Osa-I«-Klasse festgehalten wird, darf vermutet werden, daß ein Serienbau der »Hola«-Klasse verworfen bzw. bisher nicht freigegeben worden ist.



Noch immer im Dienst stehen die betagten Landungsschiffe amerikanischer Herkunft, bekanntgeworden als LST(2)-Klasse. Hier sieht man drei von ihnen im Päckchen liegend, äußerlich kaum verändert, wenn man von der Bewaffnung und der Elektronik absieht.



Unverkennbar ein Vertreter der ex-amerikanischen LST(2)-Klasse, aber mit einem Schornstein und einem neuen Mast (der Unterschied im Farbton zwischen ihm und dem alten Mast macht es deutlich) ausgestattet, bot sich dieses Schiff im Sommer 1981 in einer Werft in Shanghai dar. Offenbar handelte es sich um einen von der Marine ausgesonderten Vertreter dieser Klasse, der hier gerade für zivilen Einsatz hergerichtet zu werden scheint.



Auch sie gibt es noch, die Landungsschiffe des amerikanischen Typs LSM aus dem Zweiten Weltkrieg. Von ihm ist hier ein Schiff zu sehen. Längsseite hinter ihm blickt man auf die achtern konzentrierten Aufbauten eines anderen Schiffes, dessen Kennzifferngruppe noch andeutungsweise zum Vorschein kommt; das geöffnete Bugtor weist es als Landungsschiff aus. Bisher war dieses Schiff bzw. diese Klasse noch nicht bekannt; möglicherweise ist es völlig neu und befand sich hier noch in der Ausrüstung.



Die Landungsboote der »Yu Ling«-Klasse stellen eine chinesische Eigenentwicklung dar. Diese dürfte jedoch die sowjetische »MP-10«/»SMB-1«/»Vydra«-Typfamilie zum Vorbild gehabt haben.



▲
In der »Yukan«-Klasse verfügt die chinesische Marine über einen vom äußeren Schein her als recht modern einzustufenden Typ von Landungsschiffen. Da diese sowohl über eine Bugrampe wie auch über eine Heckrampe verfügen, ist Ro-Ro-Betrieb möglich. Zwei Schiffe dieser Klasse liegen hier in ihrem Stützpunkt. Ihre vergleichsweise starke Geschützbewaffnung ist gut zu erkennen.
▼

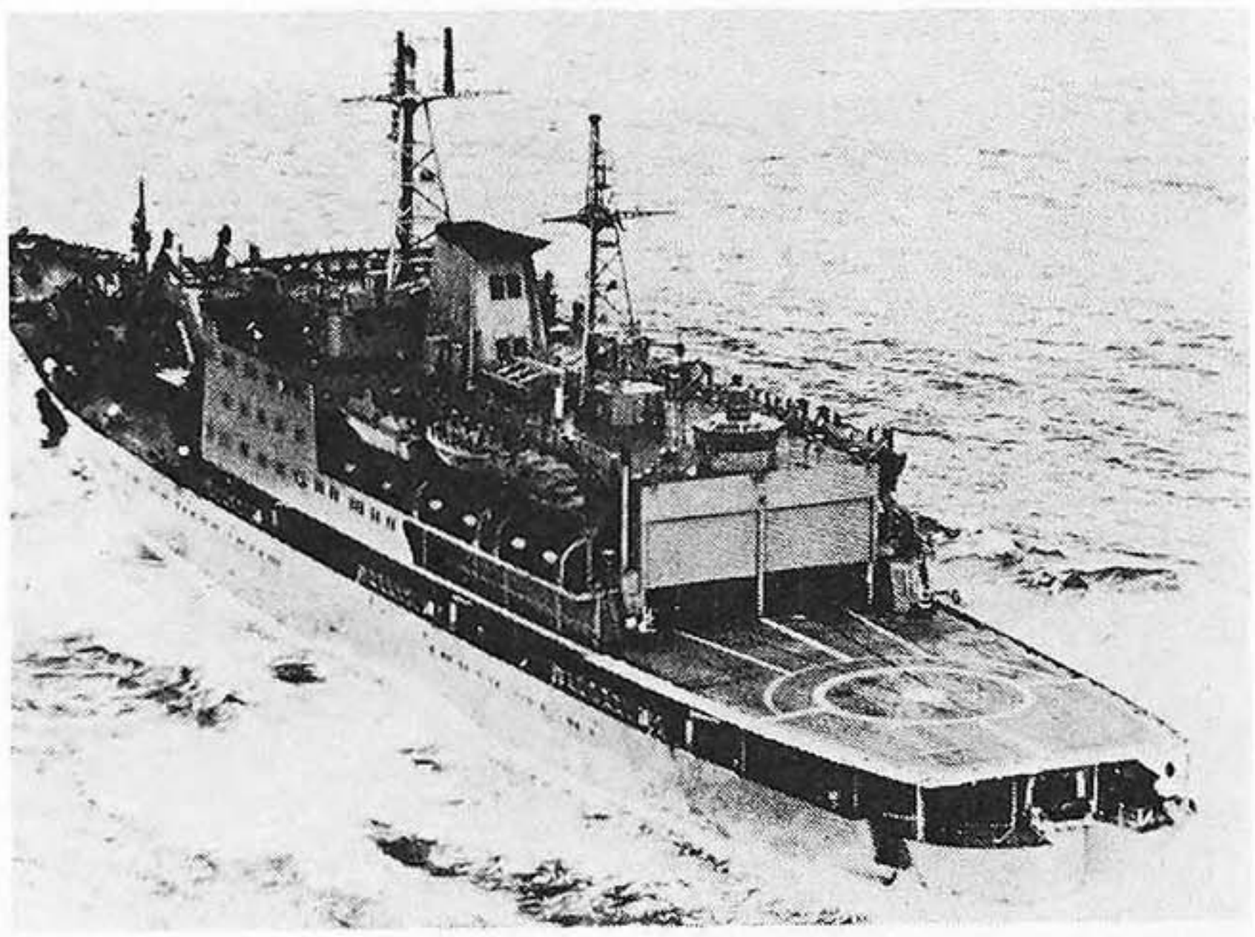


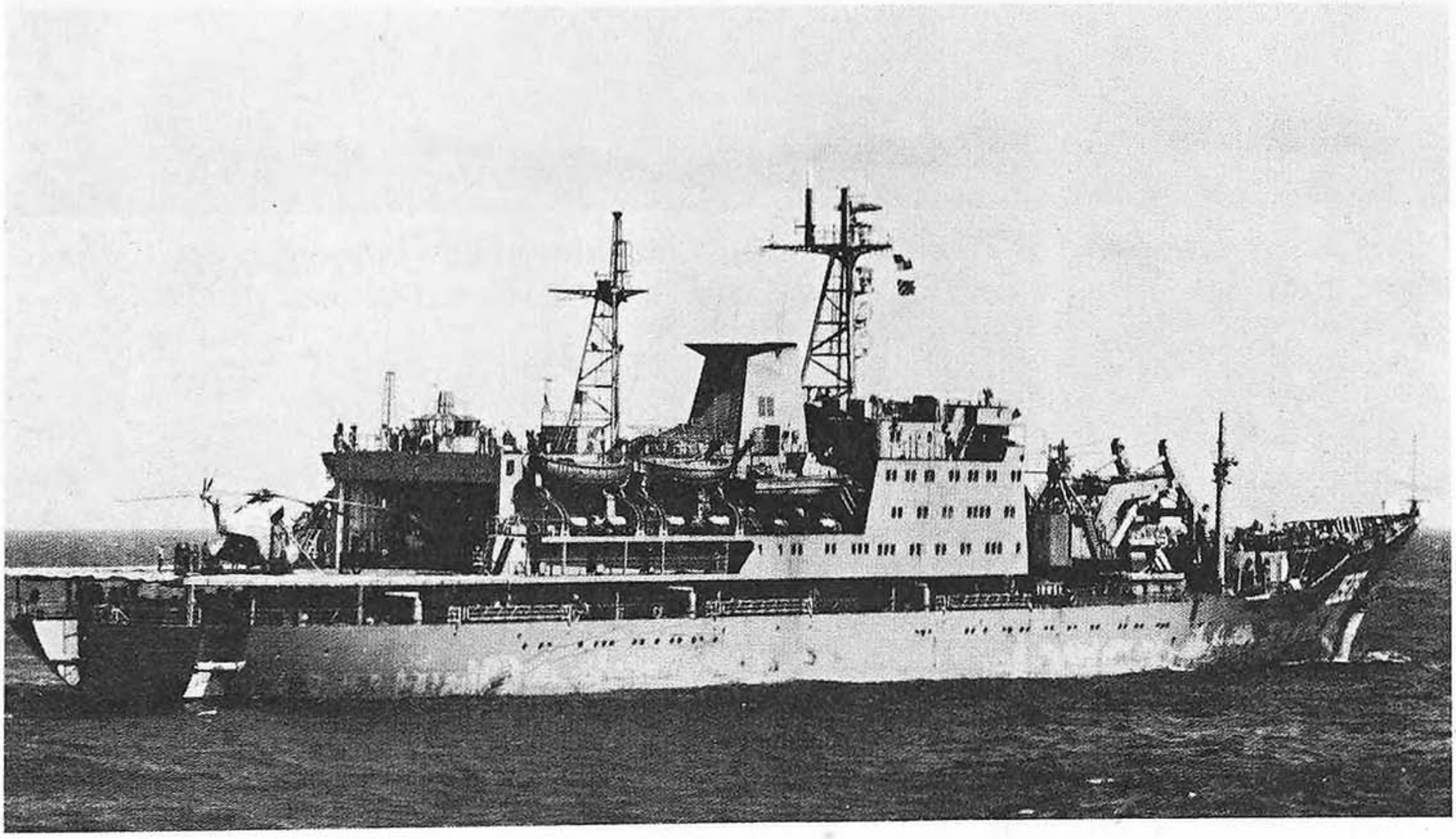


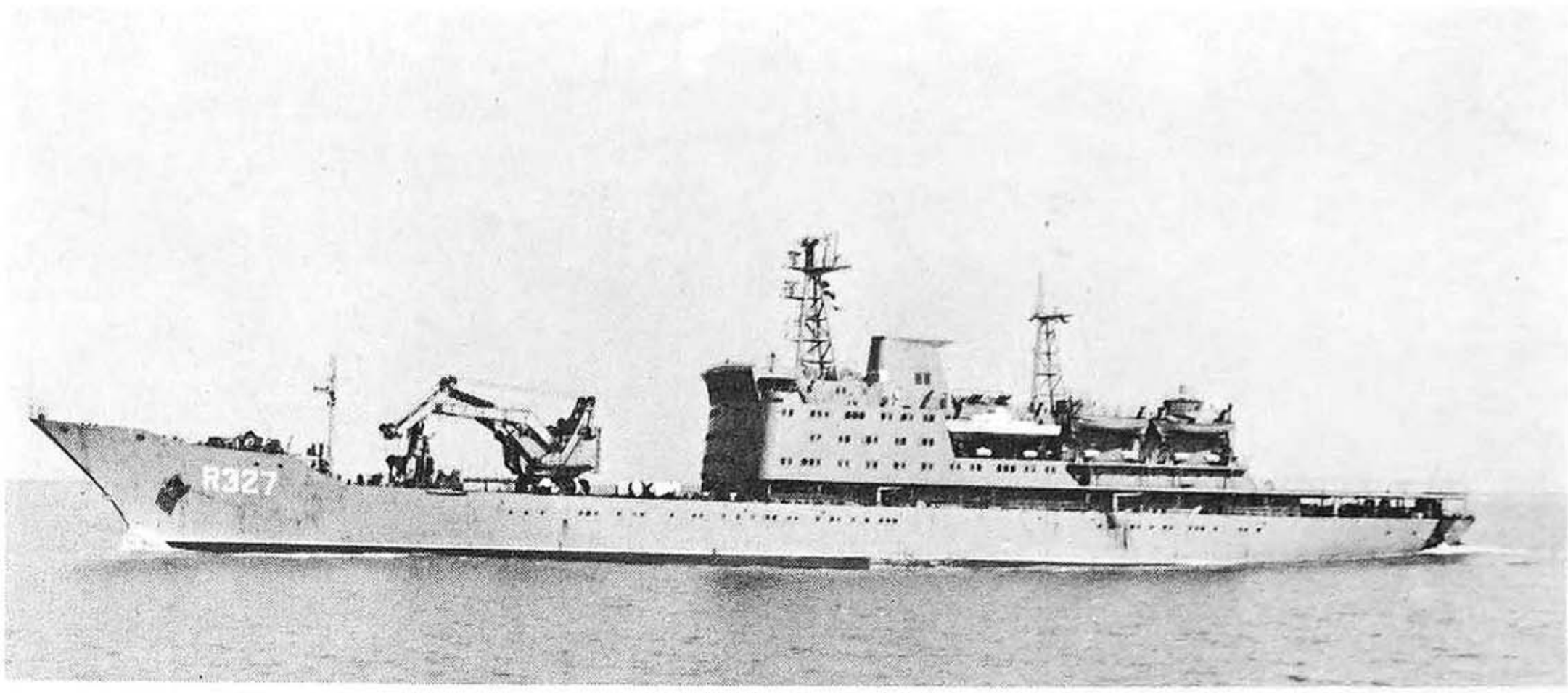
Die Landungsboote der »Yunnan«-Klasse stehen in größeren Stückzahlen zur Verfügung. Nach ihrer Größe sind sie etwa mit der sowjetischen »T 4«-Klasse vergleichbar.



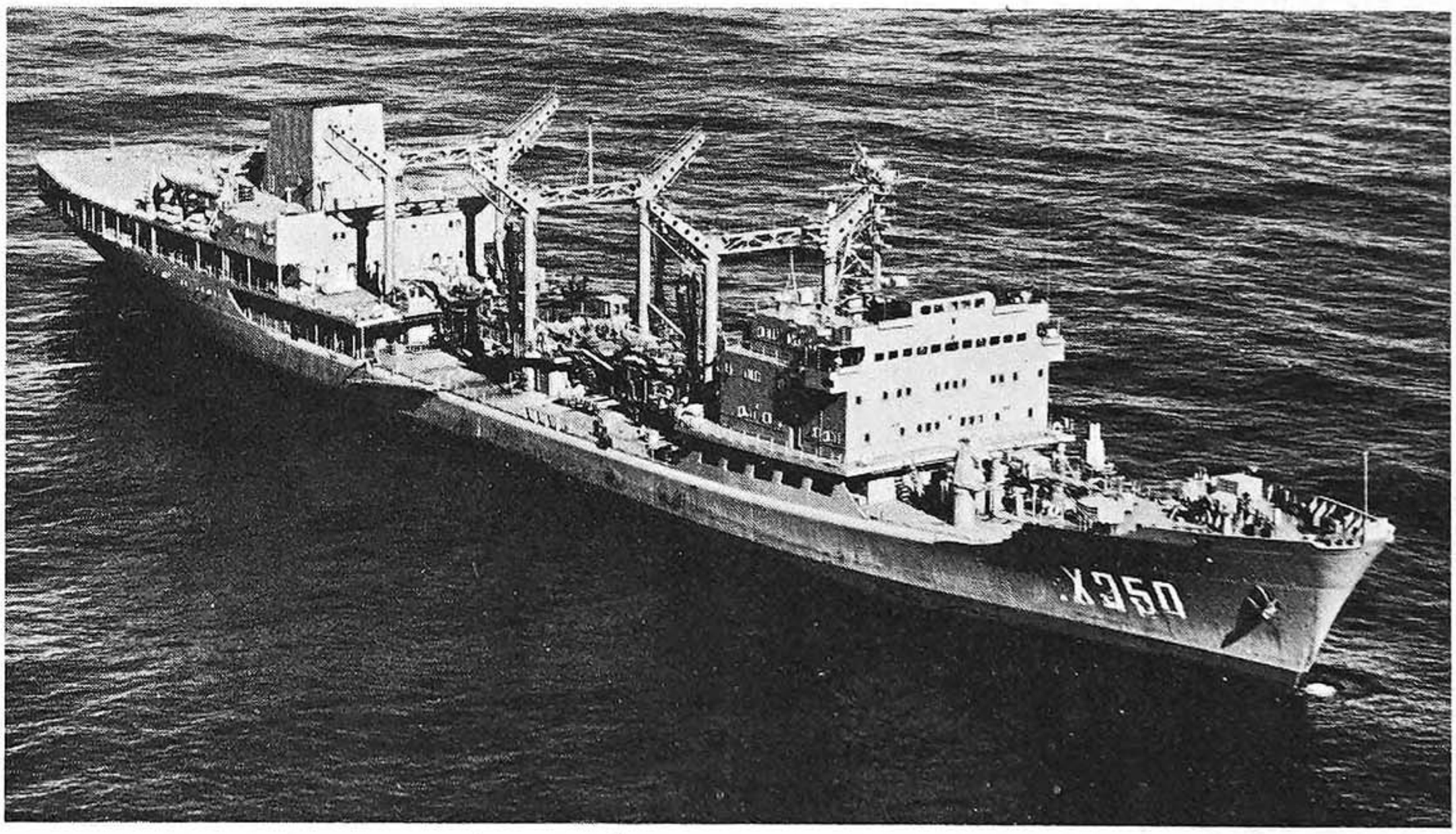
Als »Dajiang«-Klasse bezeichnet werden Hilfsschiffe dieses Typs, die erstmals anläßlich der im Frühjahr 1980 erfolgten Raketenschießversuche in See gesichtet wurden. Vielfach werden sie als Bergungsschiffe angesprochen, doch scheint es sich bei ihnen eher um Werkstattschiffe zu handeln. Ihr großer Doppelhangar entspricht internationalen Normen. Die Einschnitte in der Heckpartie dienen möglicherweise zum Ausbringen bzw. Einholen von schwerem Gerät.





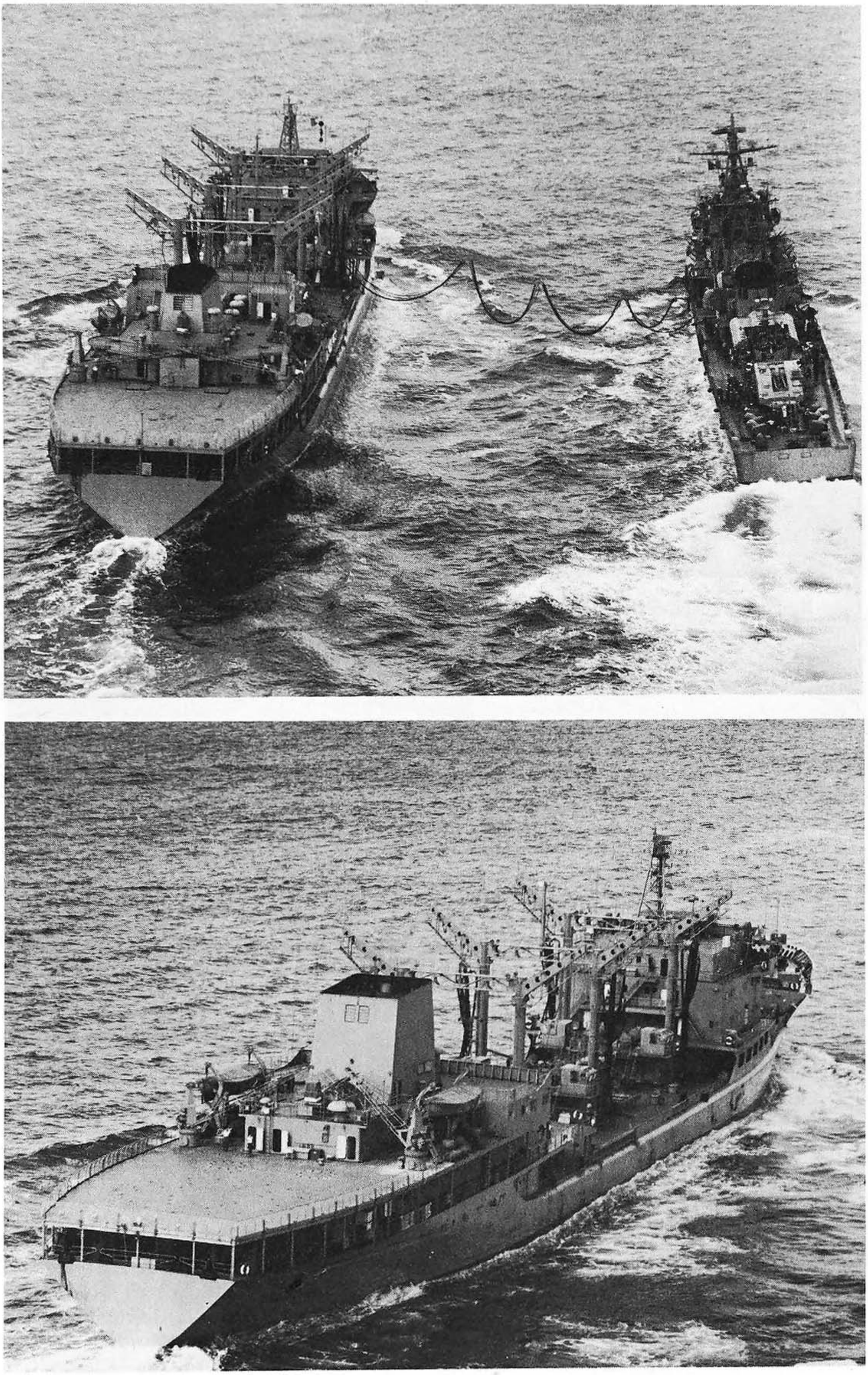


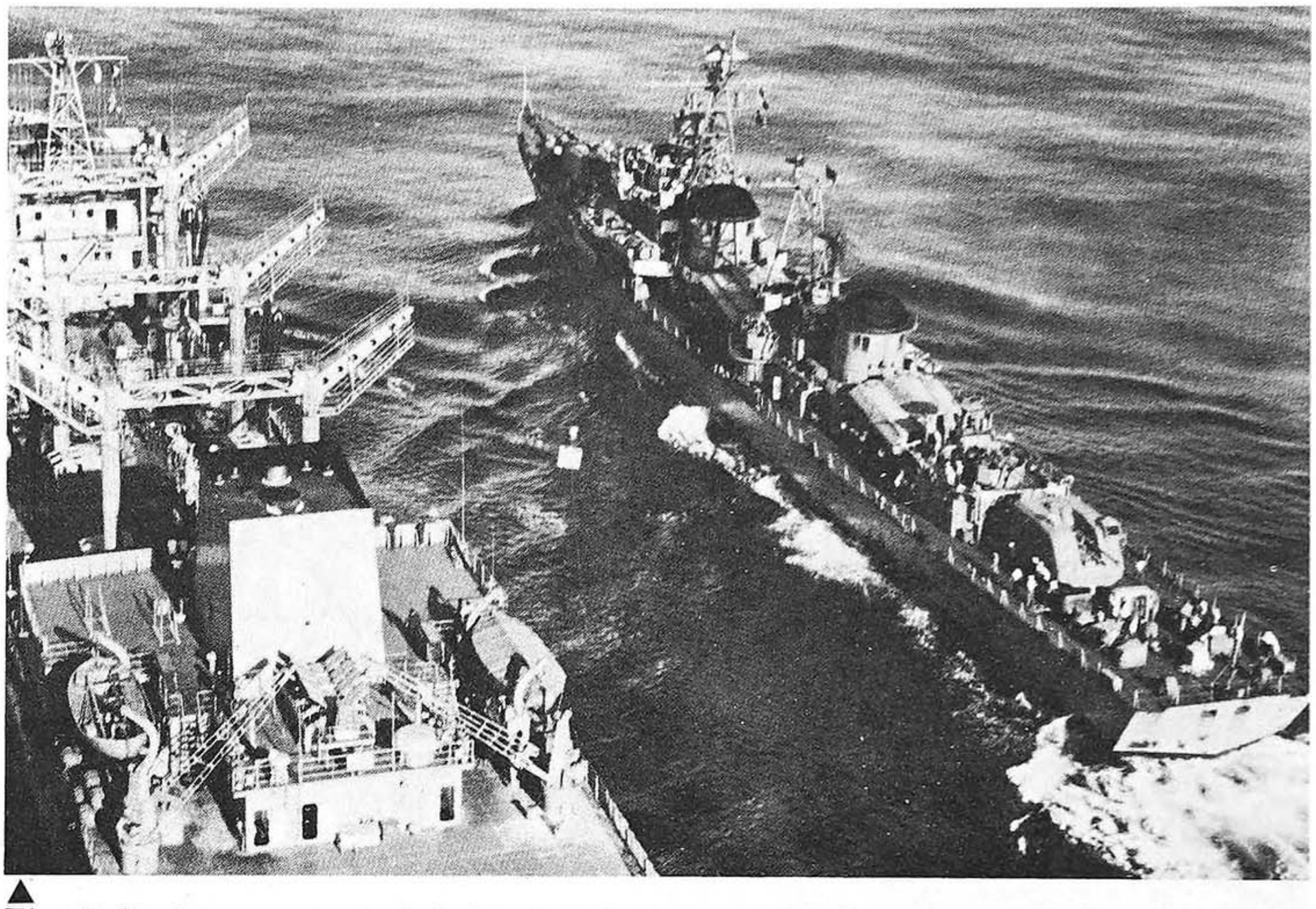
Während zwei Einheiten der »Dajiang«-Klasse vor ihrer Zahlenkennung ein »J« führen, erhielt das dritte Schiff eine mit einem »R« beginnende Kennung. Möglicherweise wird dadurch eine andere Aufgabenstellung signalisiert; im Schiffsäußeren besteht jedoch zwischen allen drei Schiffen so gut wie völlige Übereinstimmung.



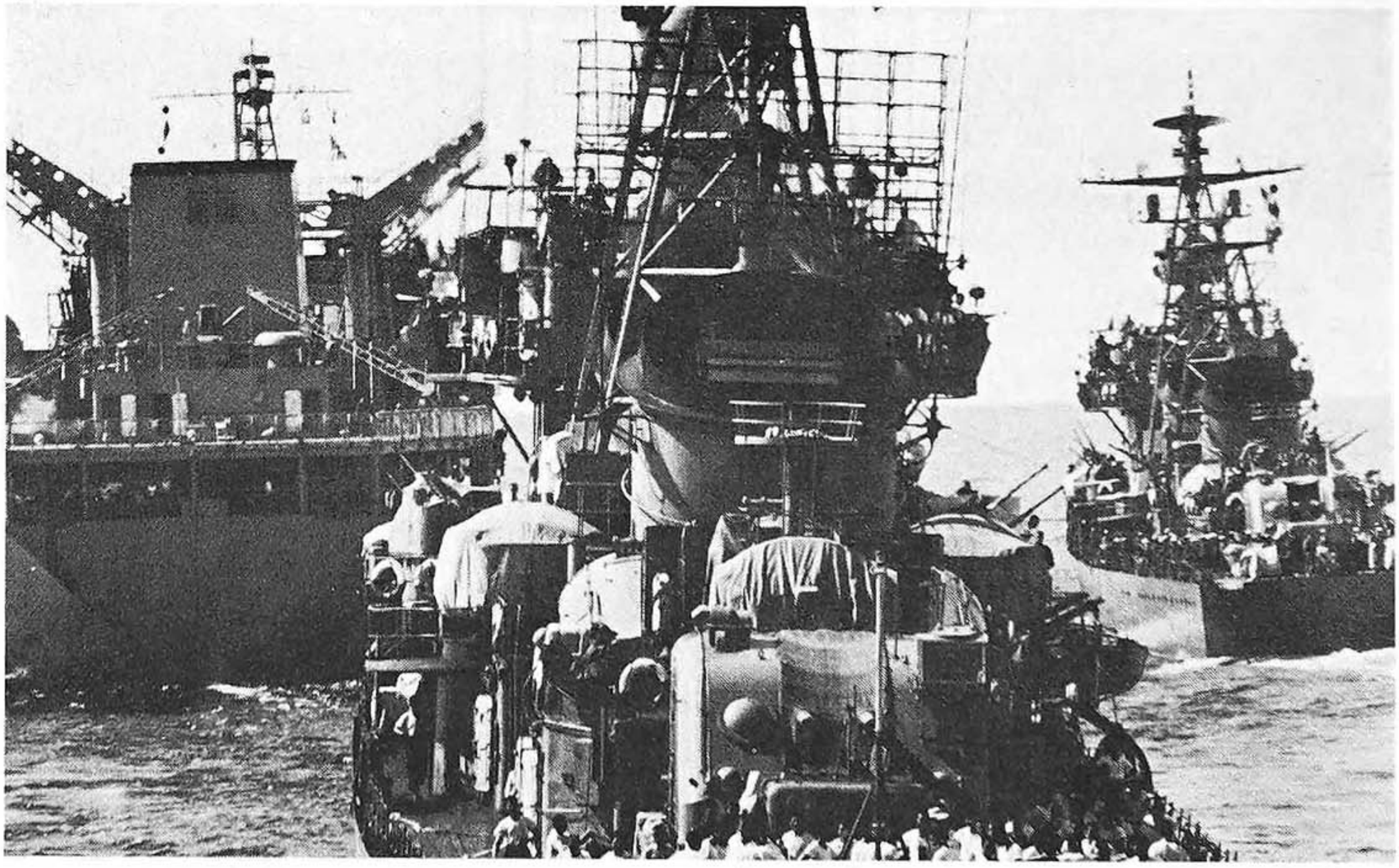
Dieses schräg von vorn oben aufgenommene Bild des dritten Flottenversorgers der »Fuqing«-Klasse macht zumindest im schiffbaulichen Bereich recht moderne Praktiken deutlich.

Anläßlich der im Juni 1980 vorgenommenen Schießversuche mit Interkontinentalraketen wurden im Zielgebiet diese beiden modernen Flottenversorger festgestellt. Hier sieht man das die PT-Nummer X 950 führende Schiff. Das andere Bild zeigt das Schwesterschiff mit der PT-Nummer X 615 bei der Querabversorgung eines FK-Zerstörers der »Luta«-Klasse mit Brennstoff. Gut erkennbar ist auf beiden Schiffen das geräumige Hubschrauberdeck. Bei genauerer Betrachtung erkennt man, daß die Schornsteine im Äußeren voneinander abweichen. ▶

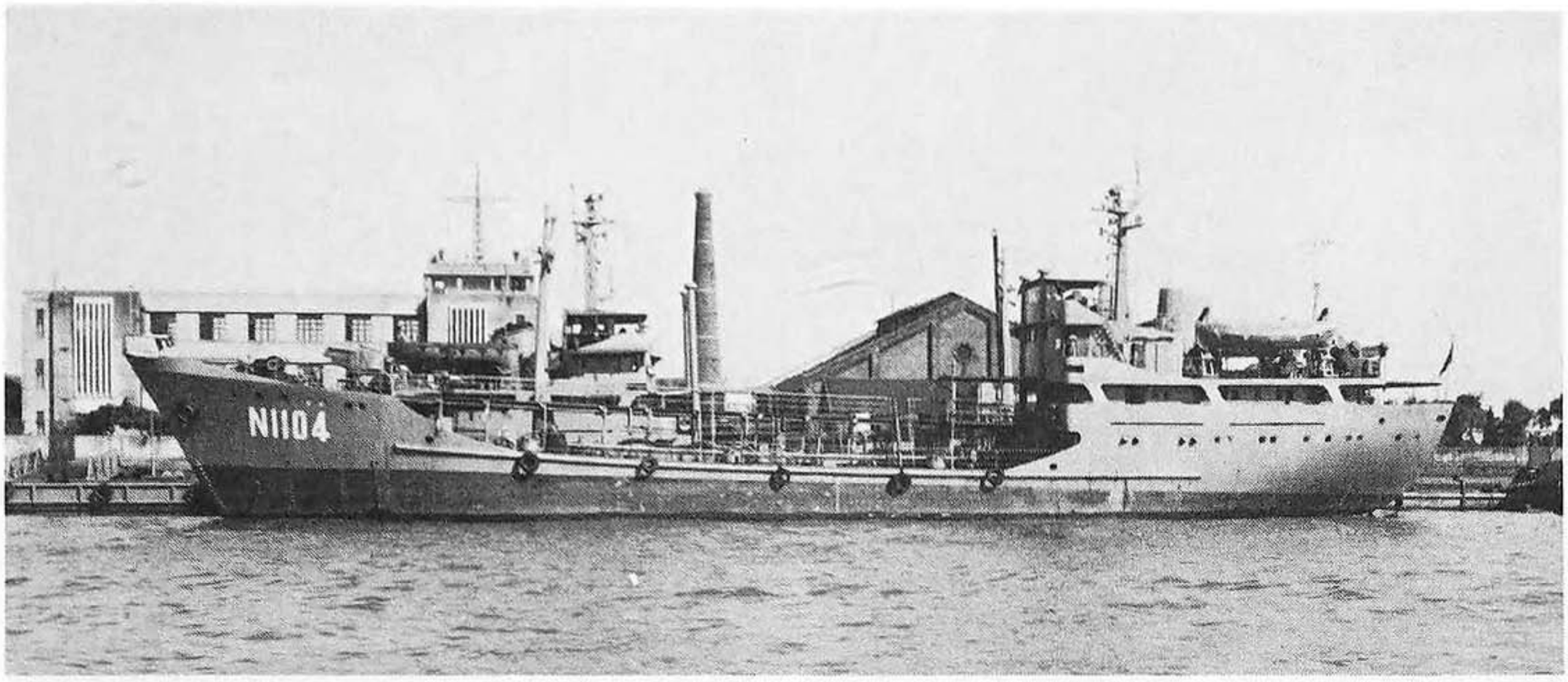




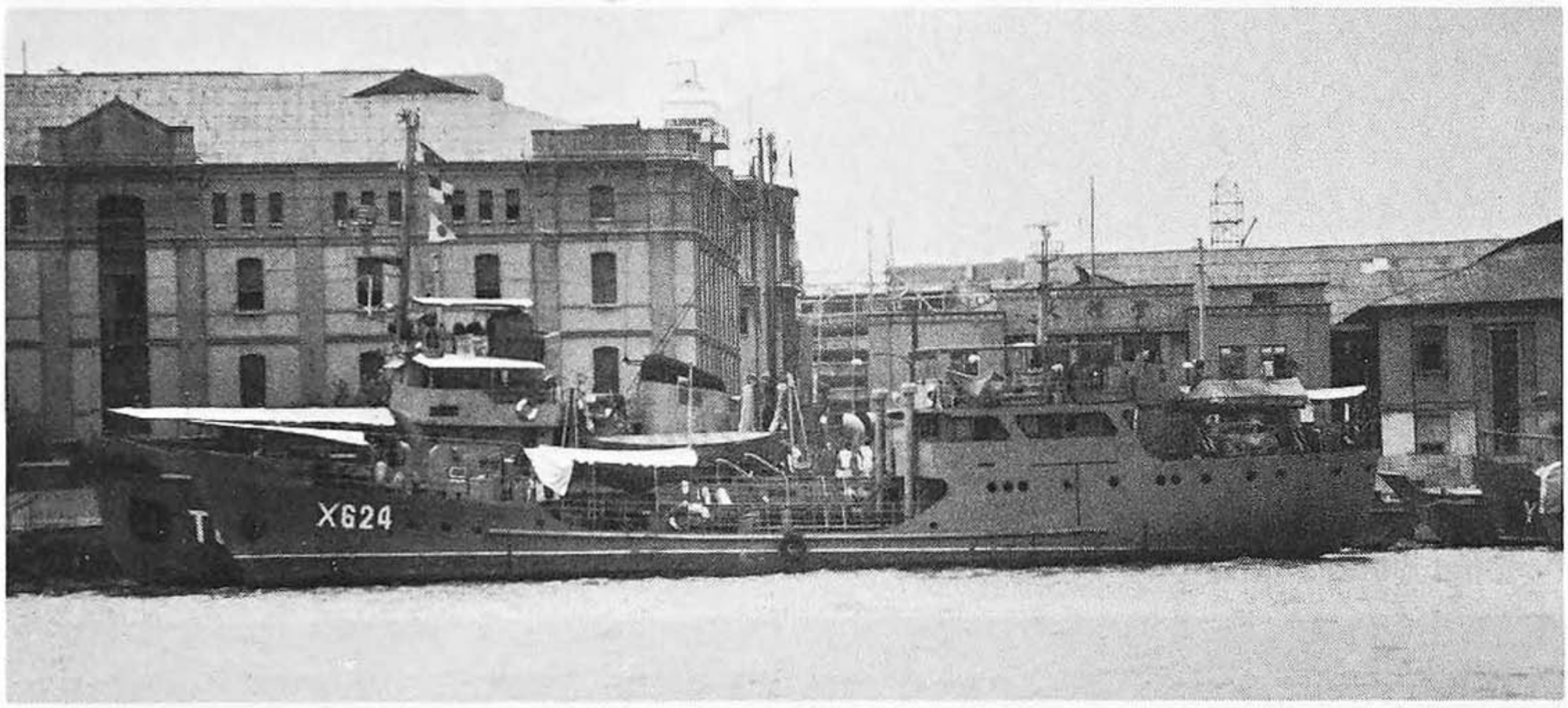
Eine Reihe interessanter technischer Details kommt auf diesen beiden Aufnahmen zum Vorschein. Zu sehen ist jeweils ein Flottenversorger der »Fuqing«-Klasse bei der Brennstoffversorgung von »Luta«-Zerstörern.



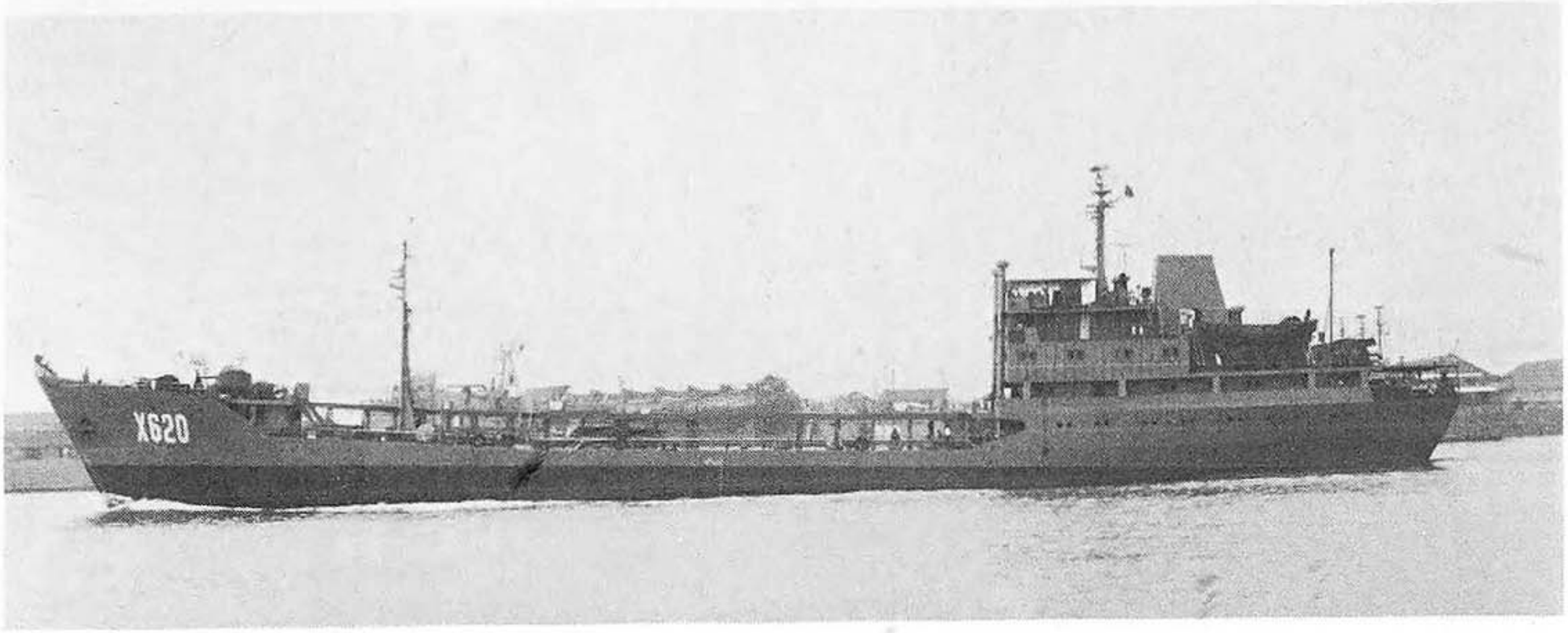
Dieser Vertreter einer offenbar ganz neuen, bisher noch unbekannten Klasse von Marinetankern zeigt bereits die heute allgemein übliche Schornsteinform und auch in anderen Details zeitentsprechende Ausführungen. Deutlich erkennbar ist die Bewaffnung: Achtern unzweifelhaft ein 25-mm-Fla-Zwilling, vorn vermutlich eine 37-mm-Doppelflak. In Höhe des vorderen Mastes erkennt man im Hintergrund die Aufbauten eines Landungsschiffes der »Yukan«-Klasse.



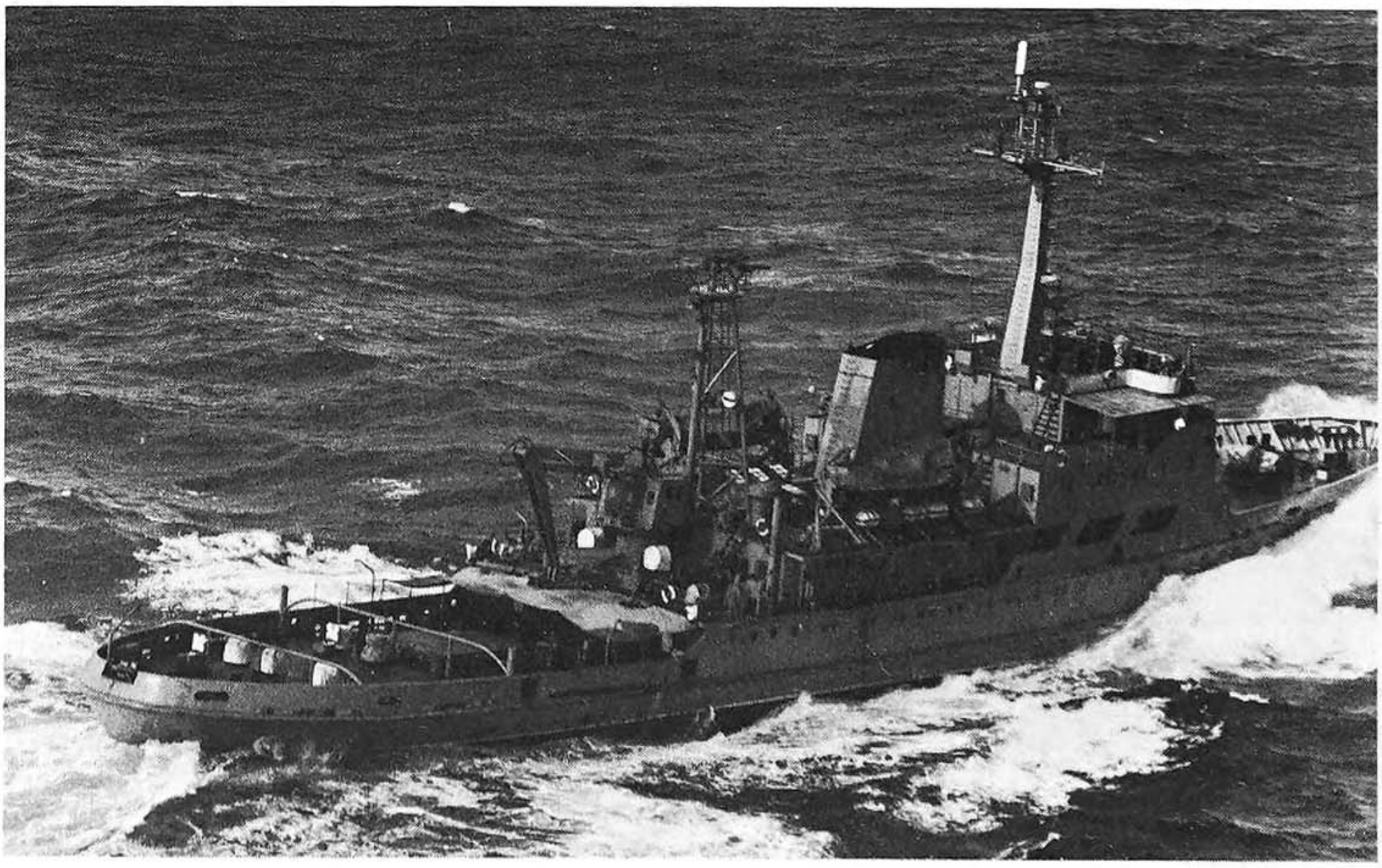
Unzweifelhaft einer der kleinen Brennstofftanker der »Fuchou«-Klasse, jedoch nicht mit einem Dreibeinmast, sondern einem Röhrenmast und auch etwas anderer Schornsteinform. Der auf dem Vorschiff postierte 25-mm-Fla-Zwilling ist gut zu erkennen.

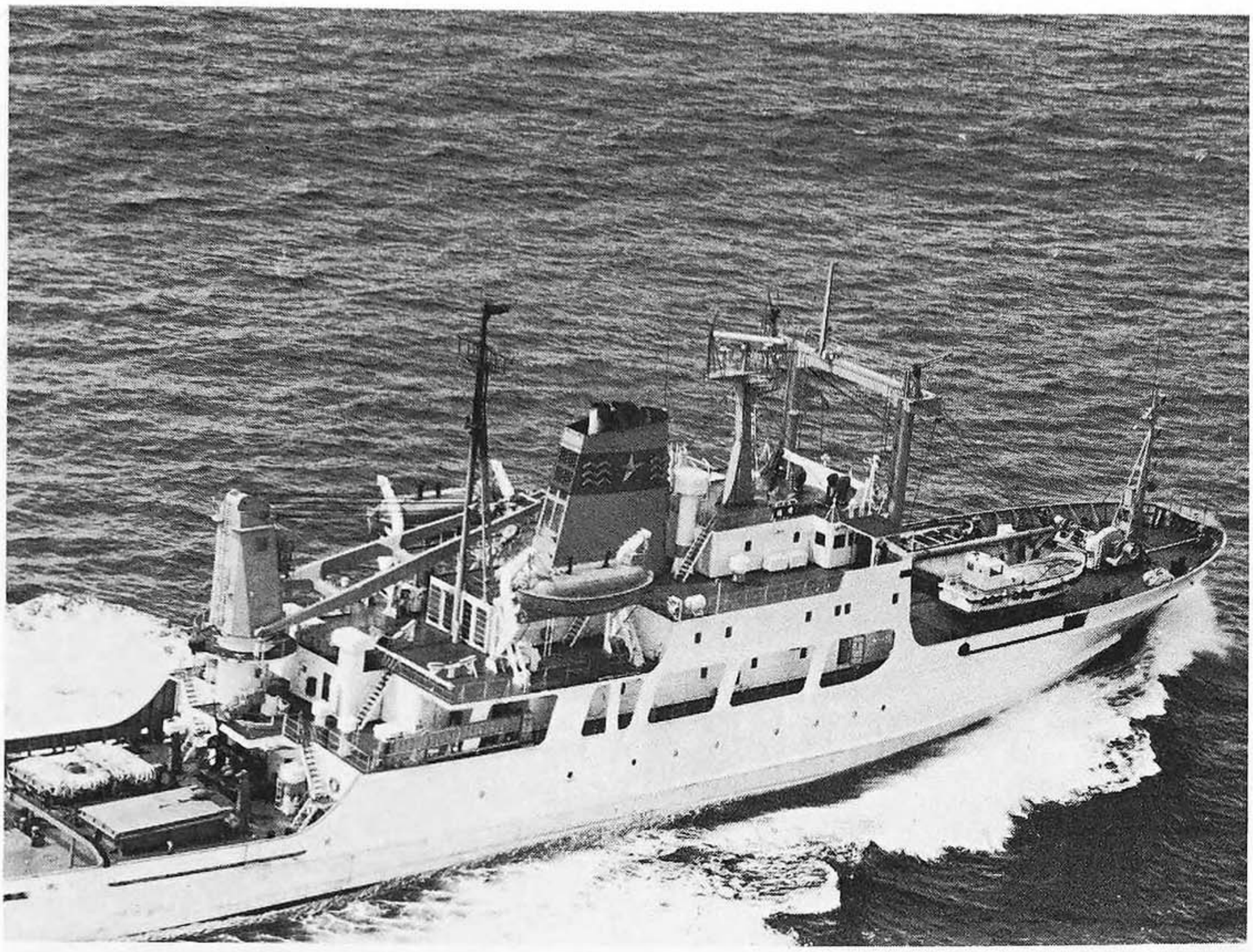


Ein anderer, noch etwas kleinerer Tanker, dessen Klassenzugehörigkeit ungewiß ist. Im Hintergrund ein Schlepper der sowjetischen »G«-Klasse, von der in der Volksrepublik eine Anzahl nachbaut wurde.

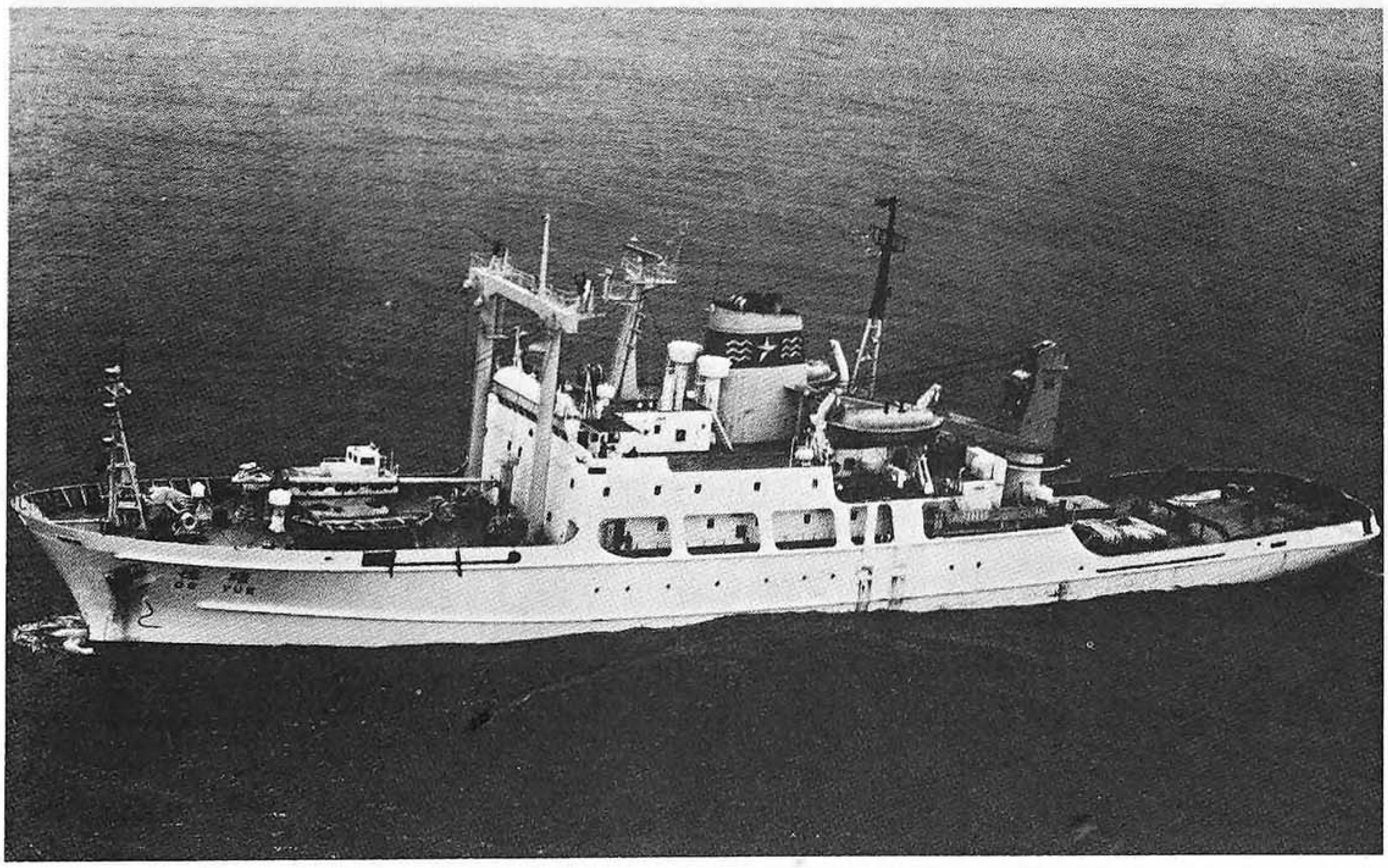


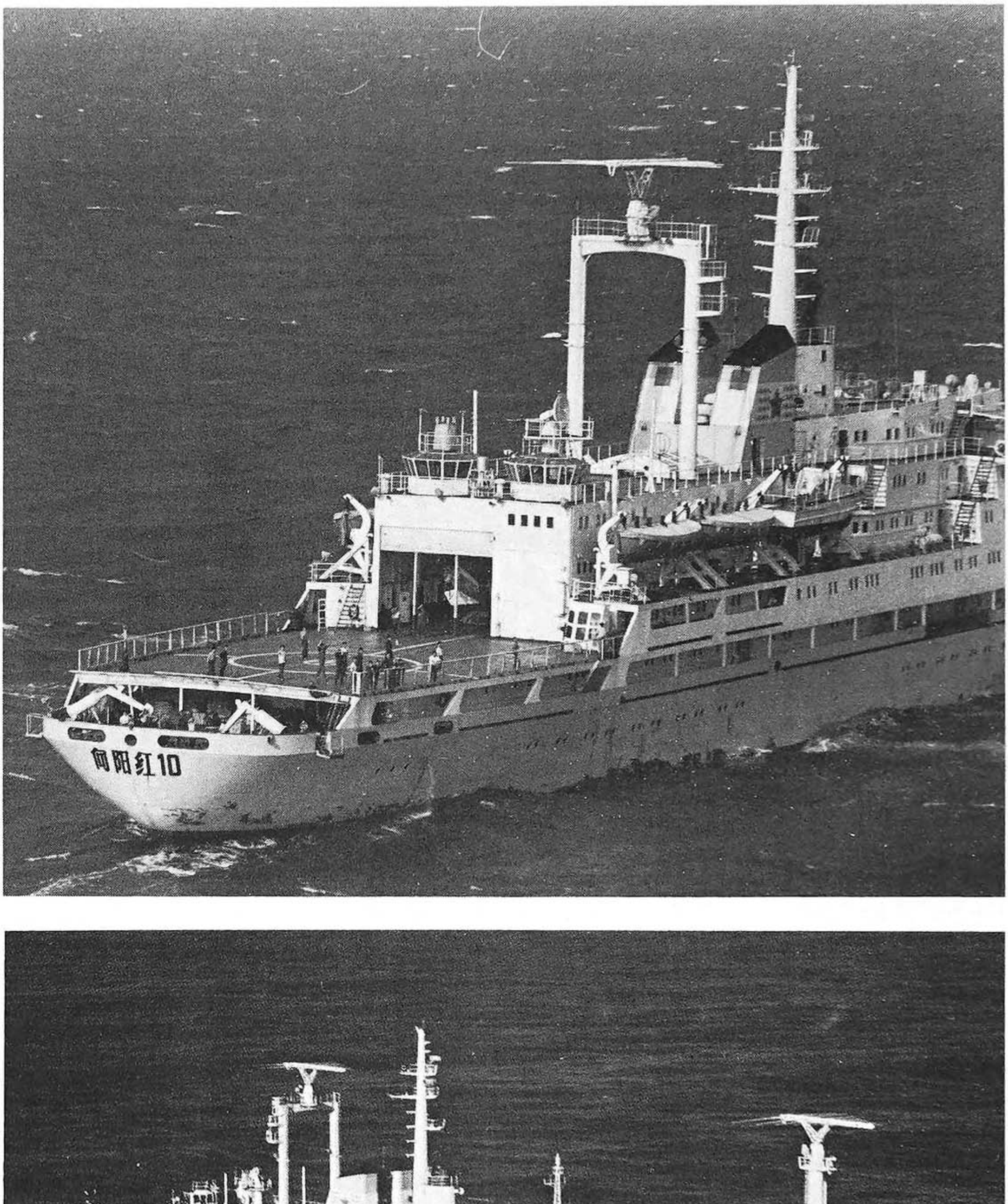
Auch die großen Hochseeschlepper der »Tuzhong«-Klasse waren bis zum Frühjahr 1980 unbekannt. Hier sind zwei von ihnen zu sehen, oben T 710, unten T 830. Auffallend an ihnen ist der jeweils hinter dem achteren Mast aufgebaute große Hydraulikkran, der jedoch allem Anschein nach nur temporär an Bord war, weil er wahrscheinlich nur für die Bergung von Raketenteilen benötigt worden war.

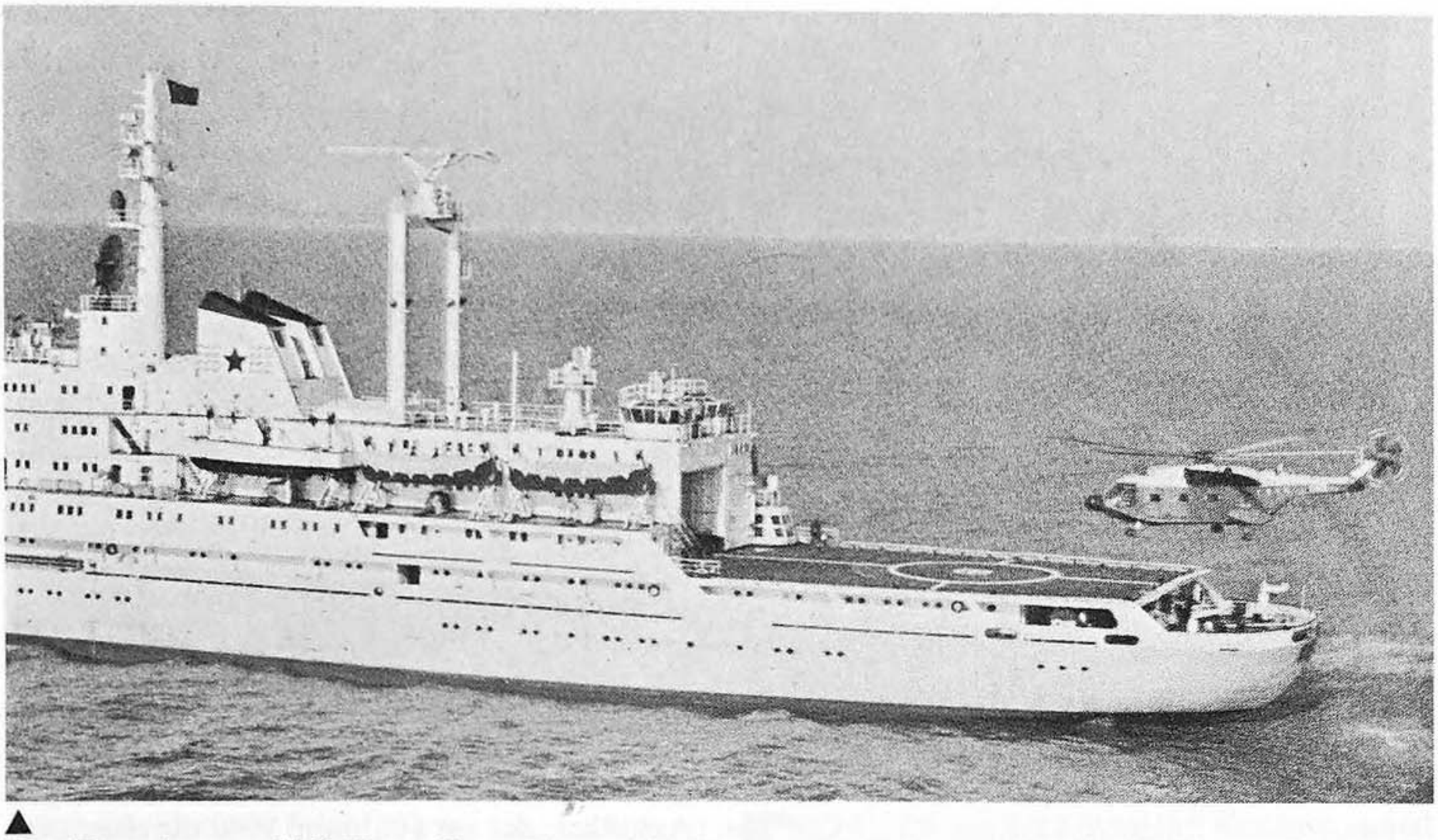




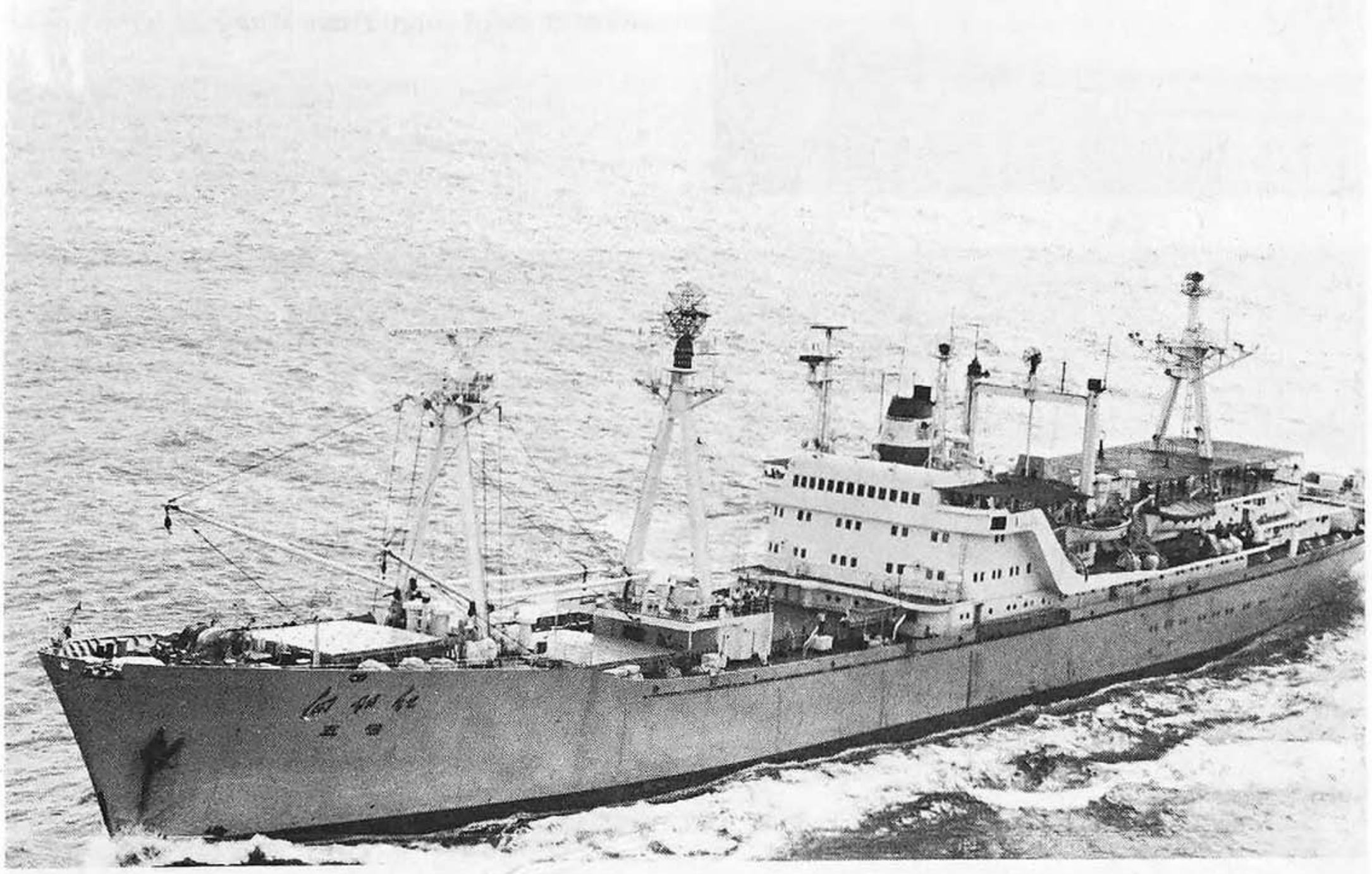
Der Hochsee-Bergungsschlepper *De Yue* entstammt allem Anschein nach einer in der letzten Zeit in Japan gebauten Serie und zählt zu den größten seiner Art. Auch hier in achterer Position ein leistungsstarker Kran. Möglicherweise ist dieser nur temporär installiert gewesen, um etwa im Wasser treibende Raketenteile an Bord nehmen zu können.



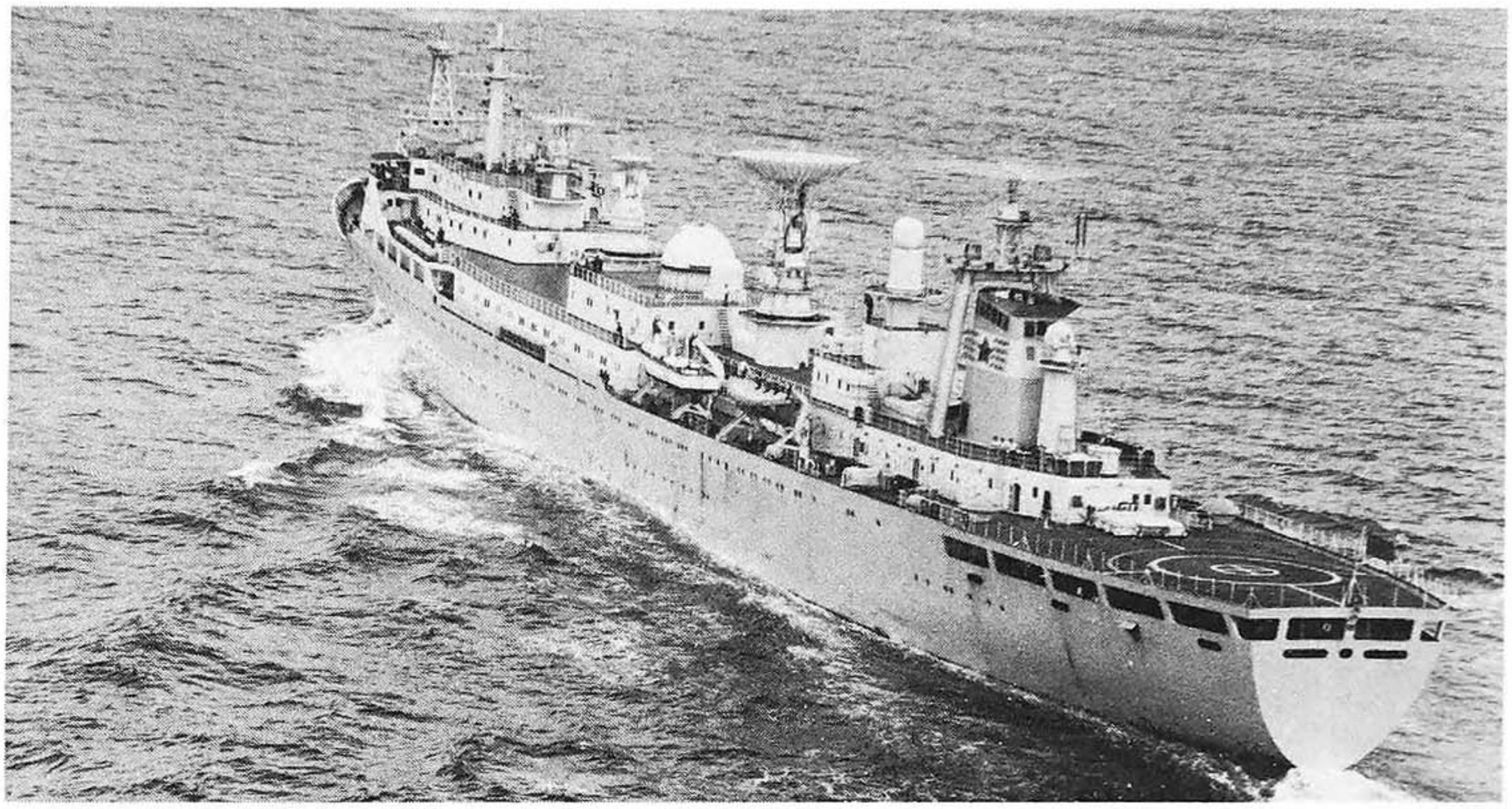

向阳红10
向阳红10

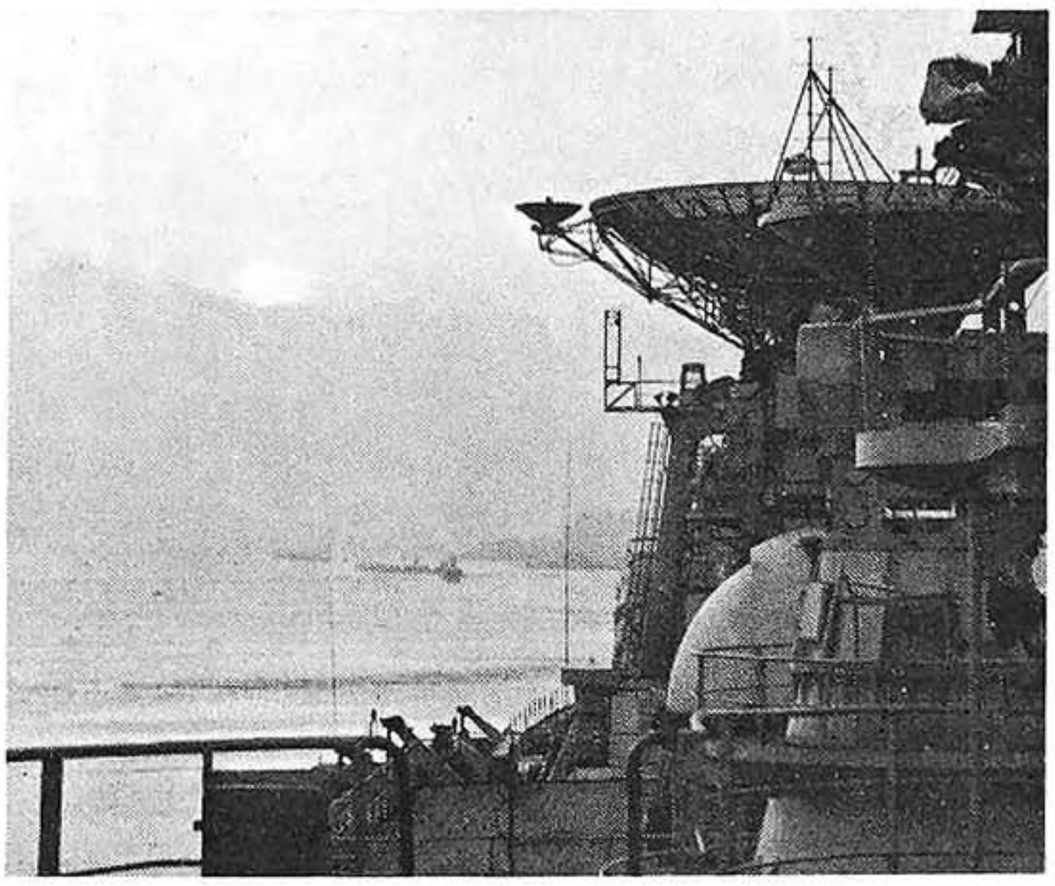


▲
◀ Das Forschungsschiff *Xiang Yang Hang Chi* dient vermutlich in erster Linie für ozeanographische Forschungsbereiche und gehört nicht der Kriegsmarine an. Es ist ebenfalls mit Einrichtungen für Hubschrauber ausgestattet. Auf dem oberen Bild befindet sich eine »Super-Frélon« gerade über dem Hubschrauberdeck.

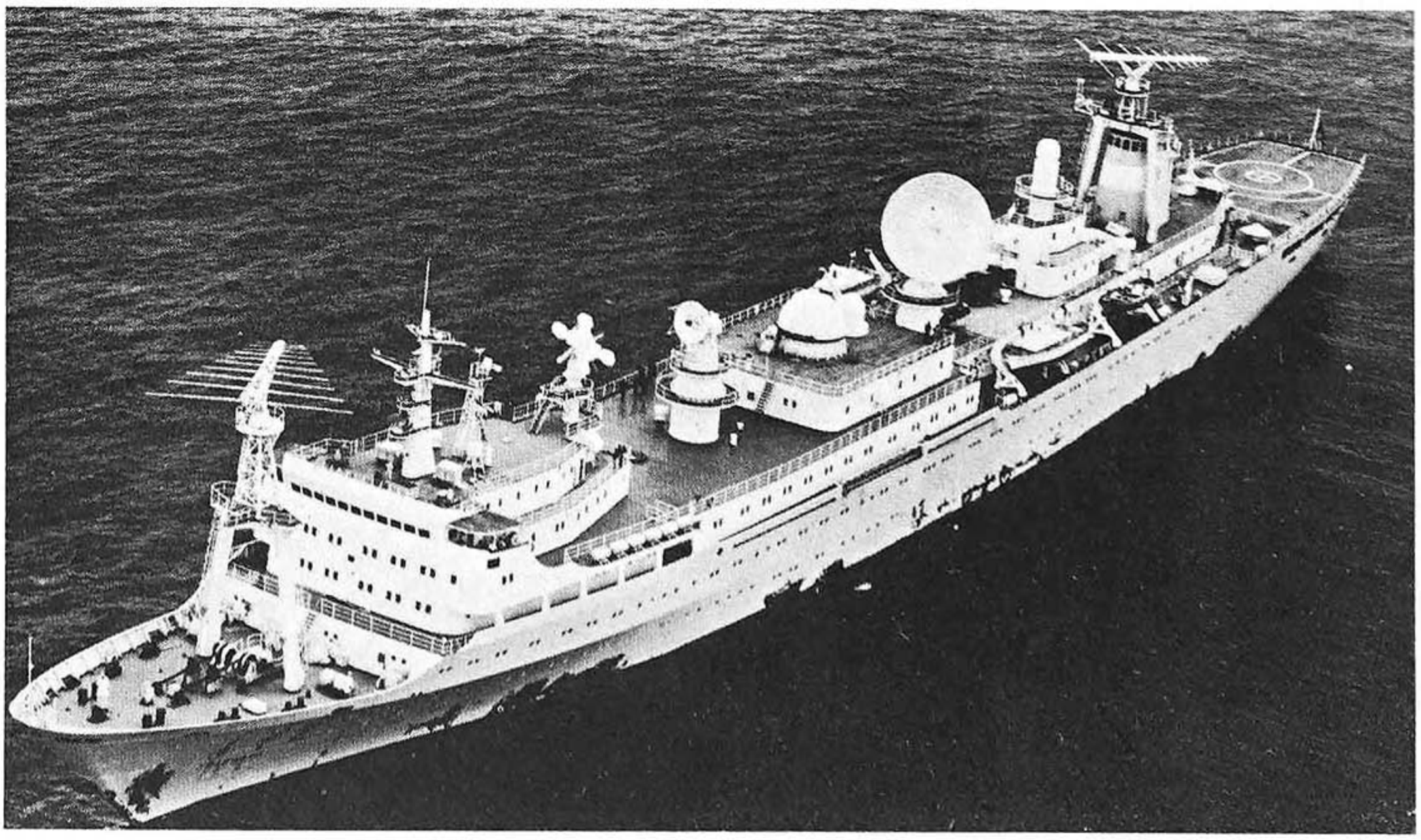


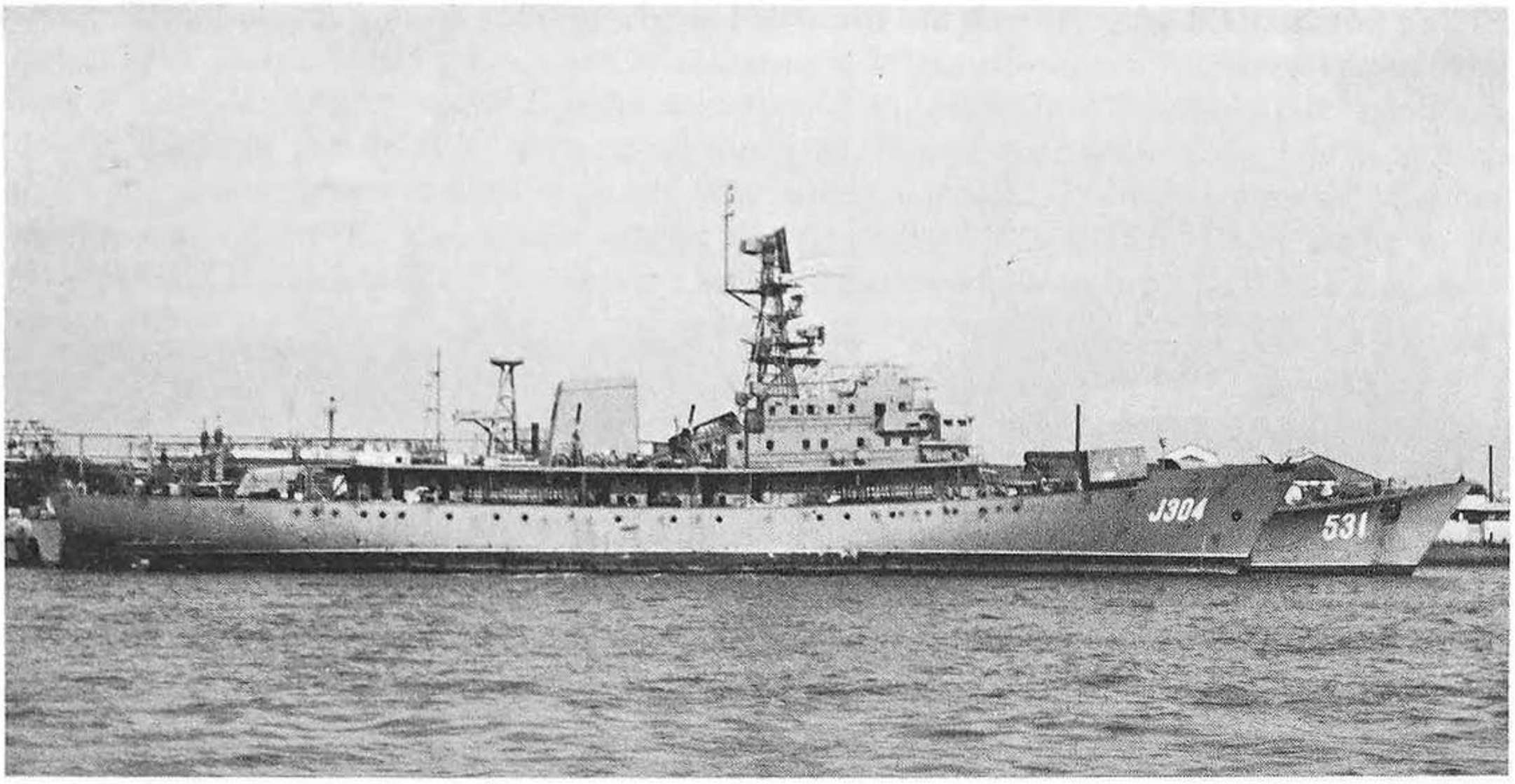
Das Ozeanographische Forschungsschiff *Hsian Yang Hung Wu* im Mai 1980 auf dem Marsch in den Südwestpazifik. Sein Schornsteinband läßt deutlich werden, daß es nicht unmittelbar der Kriegsmarine unterstellt ist. Es gehört zu einer in Polen entstandenen Frachterserie und wurde 1970–72 in Canton zu einem Forschungsschiff umgebaut.



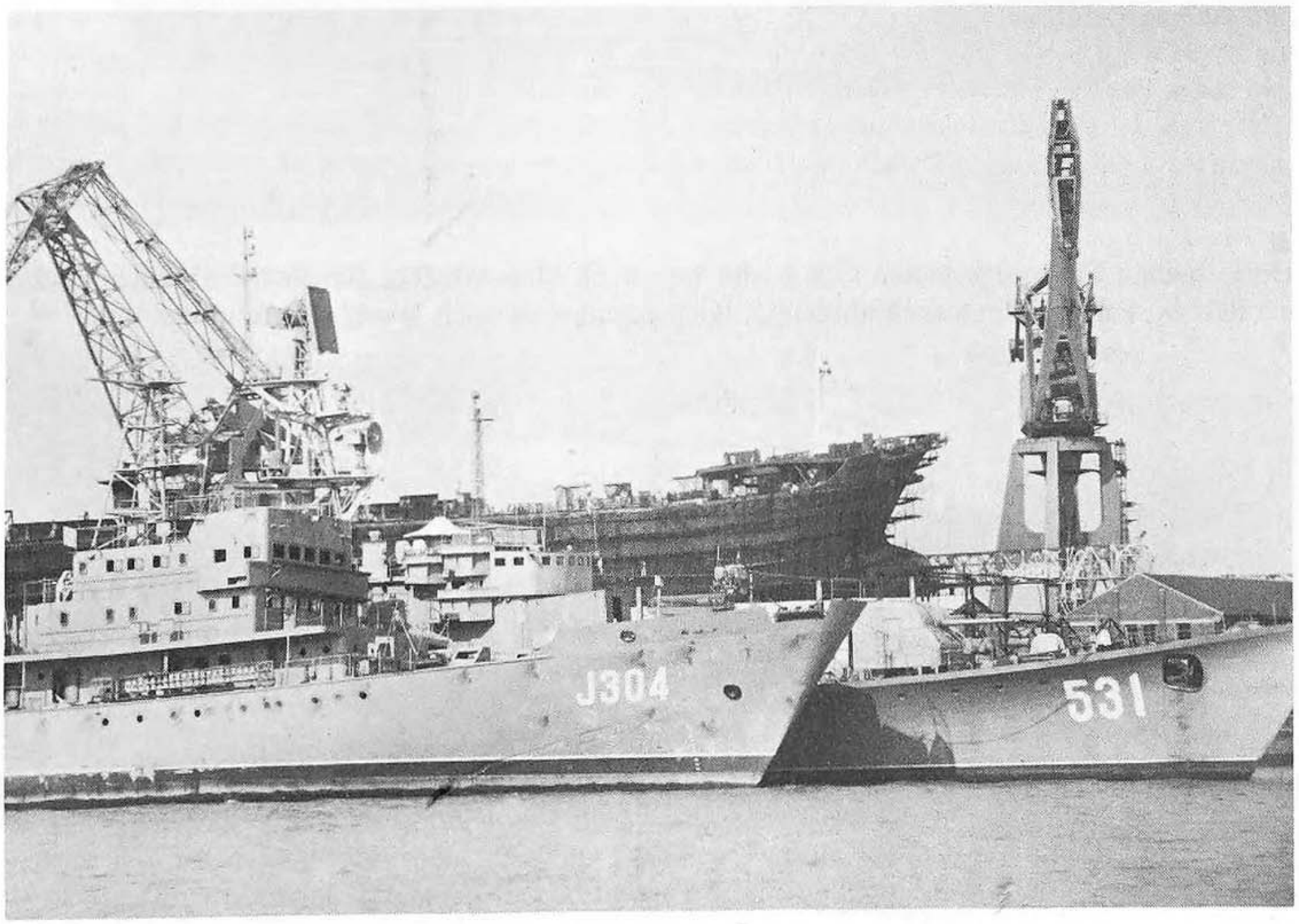


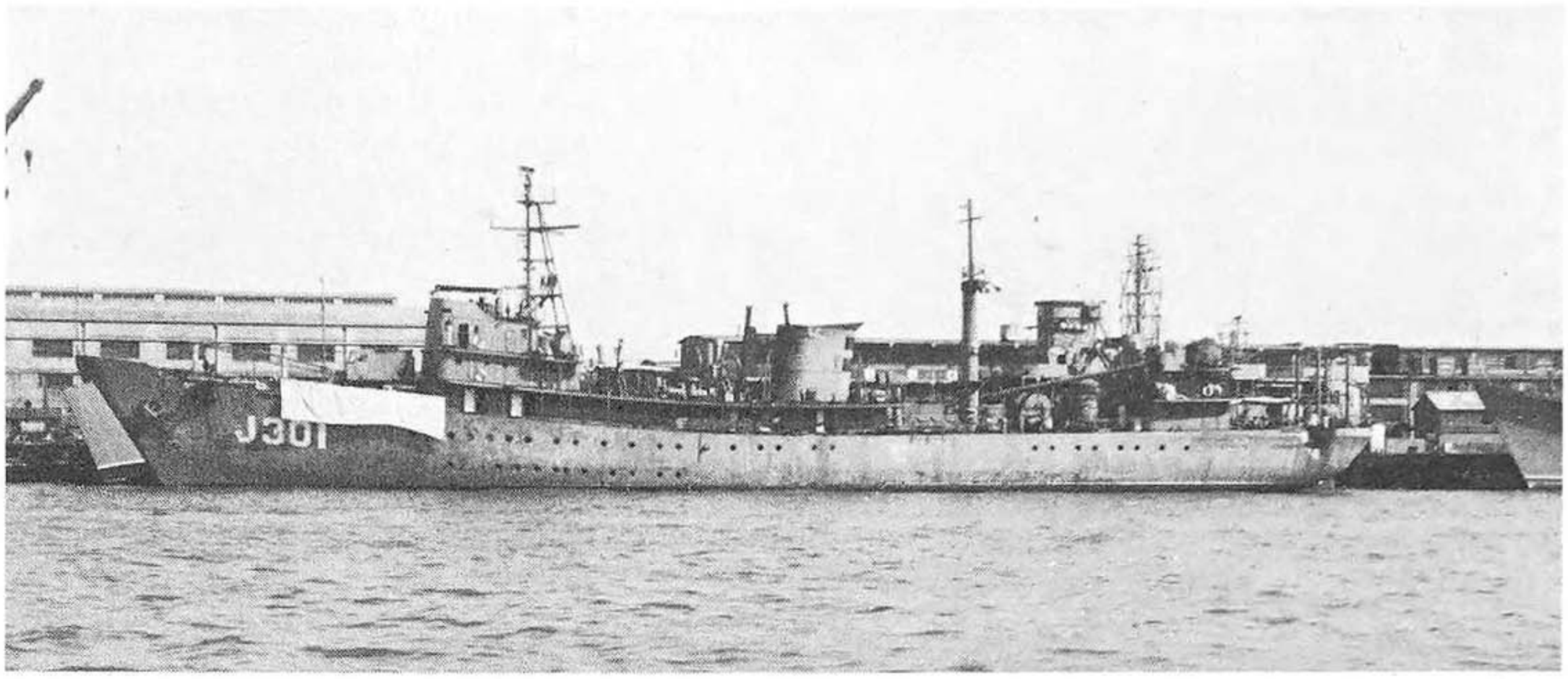
Anläßlich der im Frühjahr 1980 durchgeführten Erprobung ihrer ersten Interkontinentalrakete setzte die Volksrepublik auch zwei große Spezialschiffe ein, die für die Flugbahneinmessung von Raketen eingerichtet sind. Bis zu diesem Zeitpunkt war über ihre Existenz nichts bekannt. Oben sieht man die *Yuan Wang 1*, links blickt man auf ihre große Parabolspiegelantenne und weitere Meßstände, darunter sieht man *Yuan Wang 2*.





Typmäßig vorerst nur schwer einzuordnen ist der Neubau mit der Kennung J 304, der sich hier in der Ausrüstung befindet. Sicher scheint vorerst nur, daß es sich um ein Hilfsschiff handelt, zumal auch die Kennungen der als solche erkannten Werkstattschiffe der »Dajiang«-Klasse mit einem »J« beginnen. Bei Betrachtung des oberen Bildes darf man nicht einer Täuschung erliegen: der hohe Gittermast mit dem Rundsuchradar und der hohen Stenge sowie der dicht hinter dem Schornstein zum Vorschein kommende Vierbeinmast gehören nicht zu »J 304«, sondern zu einer dahinter liegenden FK-Fregatte der »Kiang Tung«-Klasse, von der auch noch der sehr schräg-stehende flache Schornstein zu sehen ist. Das untere Bild läßt den deutlich kleineren Mast von »J 304« klarer zutagetreten und vermittelt auch einen Blick auf das Vorschiff der »Kiang Tung«-Fregatte mit der vorderen 100-mm-Doppellafette. Bemerkenswert an dieser Fregatte ist die völlig neue Radarausrüstung; möglicherweise stammt diese bereits aus westlichen Produktionen.







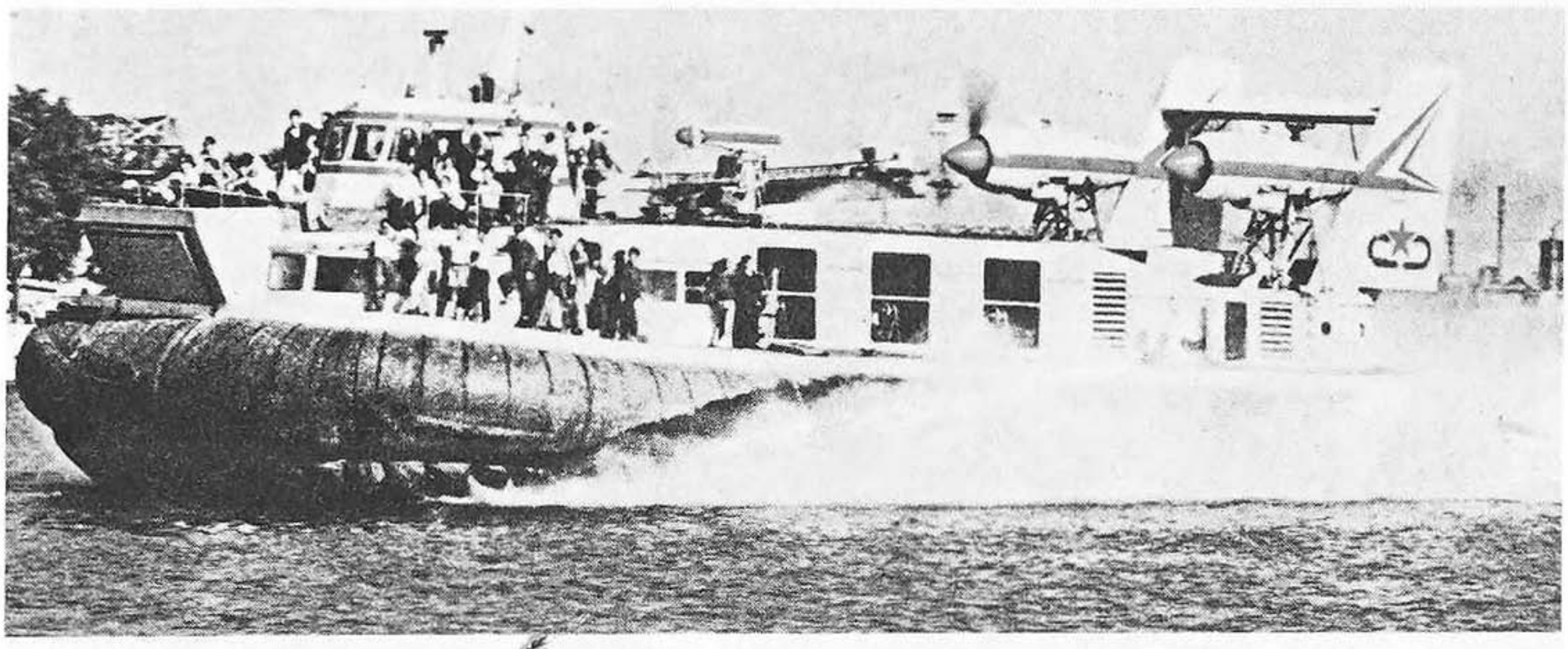
▲
Diese beiden Fahrzeuge lassen sich weder typ- noch klassenmäßig zuordnen. Möglicherweise handelt es sich um Minensuchfahrzeuge, doch könnten es auch Wachboote und dgl. sein.
▼



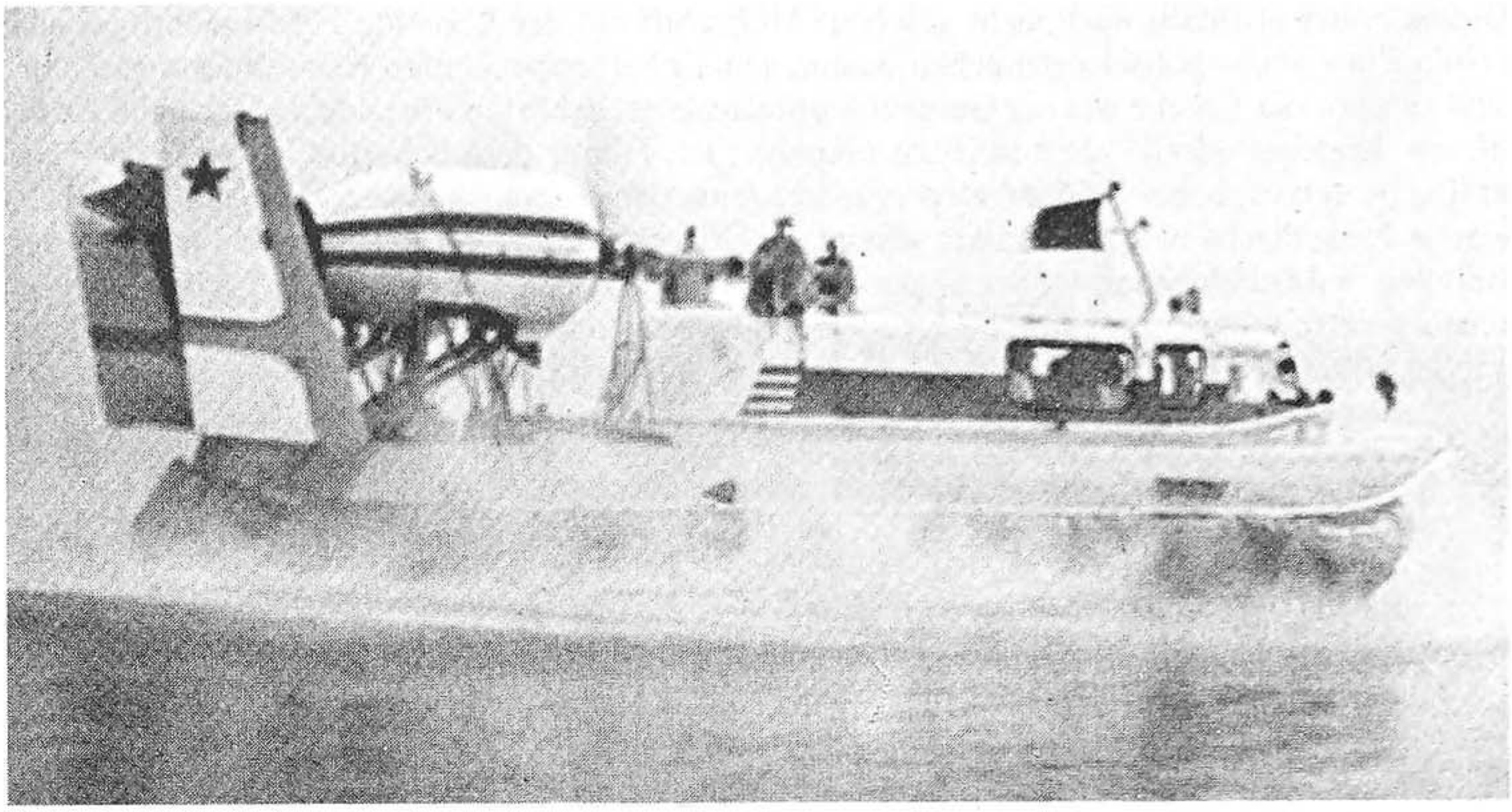
◀Dieses bisher ebenfalls noch nicht gesehene Hilfsschiff mit der Kennung J 301 scheint auf den ersten Blick einige Rätsel aufzugeben, zumal man es keiner bekannten Klasse zuordnen kann. Was sich vor der Brücke wie ein Geschützturm darbietet, gehört in Wirklichkeit zu einem Kran, dessen Ausleger gerade eben noch zu erkennen ist. Hinter dem Schornstein erhebt sich ein kräftiger, relativ hoher Ladepfosten mit Stengenverlängerung, dahinter kann eine Taucherglocke ausgemacht werden. Damit scheint die Zweckbestimmung klar: Diese dürfte in der Bergung und Hilfeleistung auf See liegen. Der von Baugerüsten umgebene Mast im Hintergrund rechts gehört zu einem, dahinter liegenden Schiff, von dem ganz links die Bugspitze zu sehen ist – es handelt sich offenbar um ein Landungsschiff der amerikanischen LST(2)-Klasse.



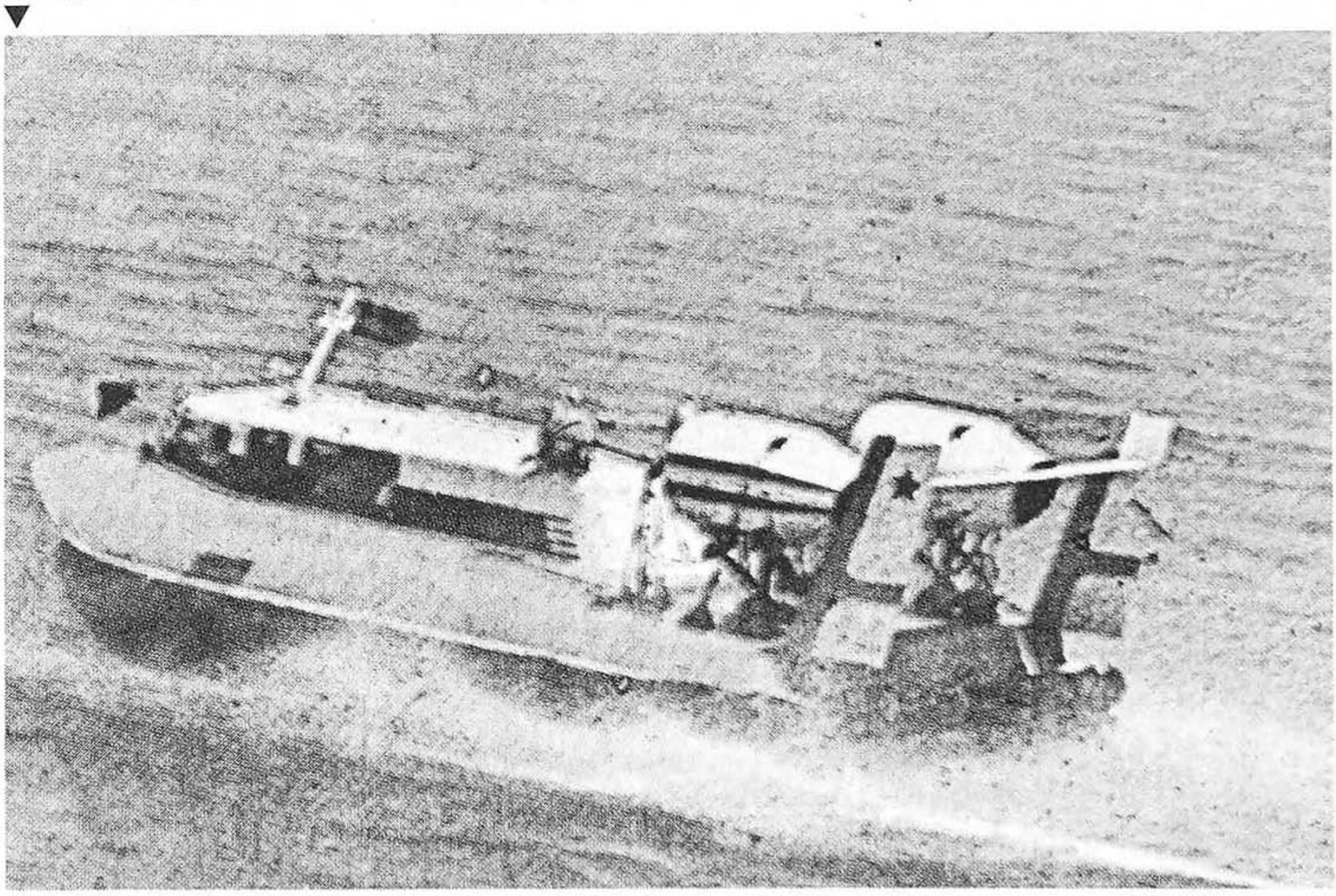
Bei diesem Fahrzeug könnte es sich möglicherweise um das Forschungsschiff *Yenlun* handeln, das angeblich der sowjetischen *Nikolaj Zhubov*-Klasse entsprechen soll. Ähnlichkeit ist jedenfalls nicht von der Hand zu weisen. Farbanstrich und Schornstein-Emblem weisen darauf hin, daß dieses Schiff nicht der Marine unterstellt ist, sondern einer anderen Institution, und zwar der gleichen, der auch die Flugbahnvermessungsschiffe der *Yuan Wang*-Klasse und die Ozeanographischen Forschungsschiffe zugeteilt sind.



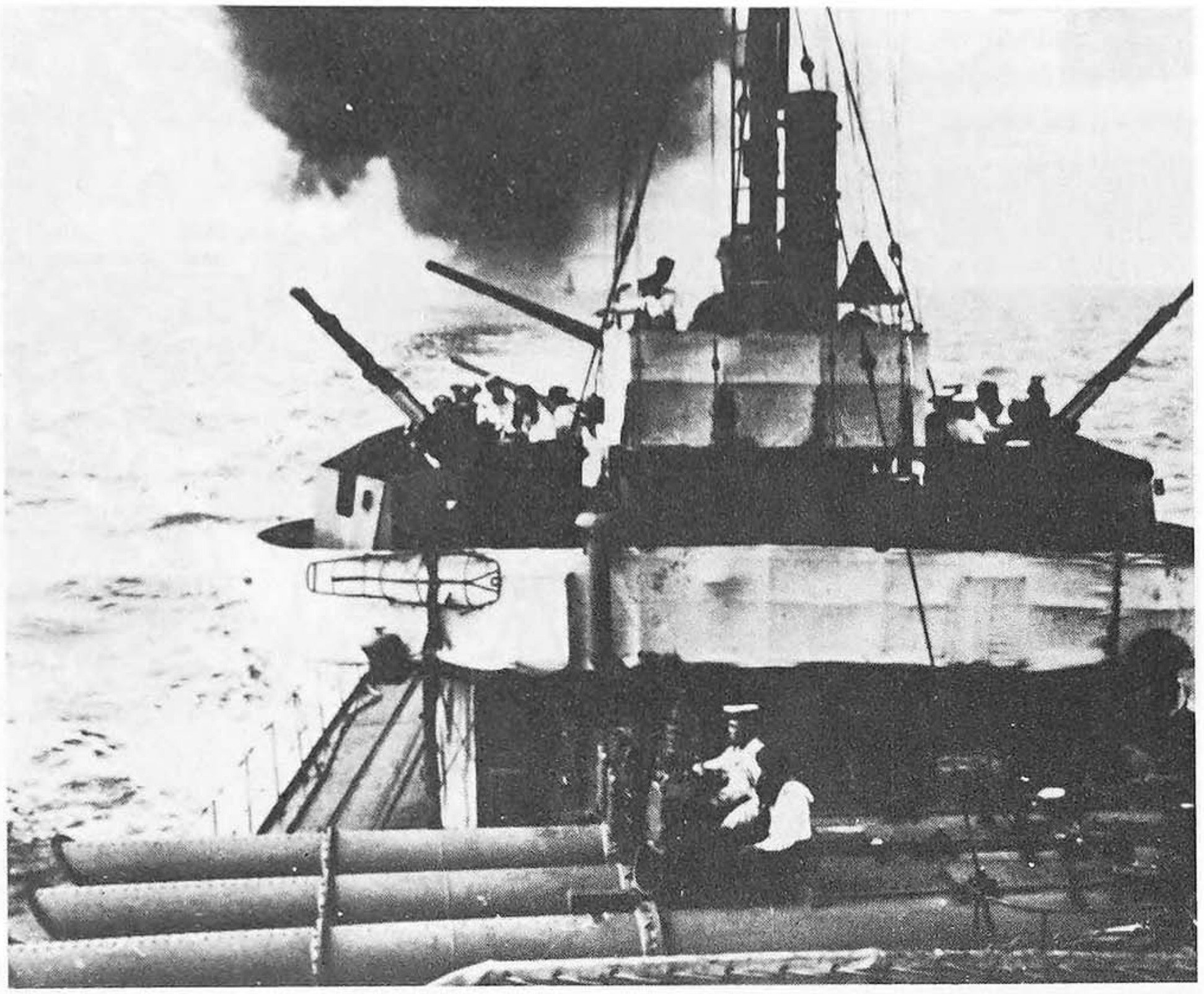
Seit einigen Jahren experimentiert die chinesische Marine mit einem 70-t-Luftkissenfahrzeug, das für den amphibischen Einsatz ausgelegt ist. Dieses wurde 1978 gebaut und trat im Sommer 1979 seine Erprobungen an. Deutlich erkennbar ist die Bugklapprampe.

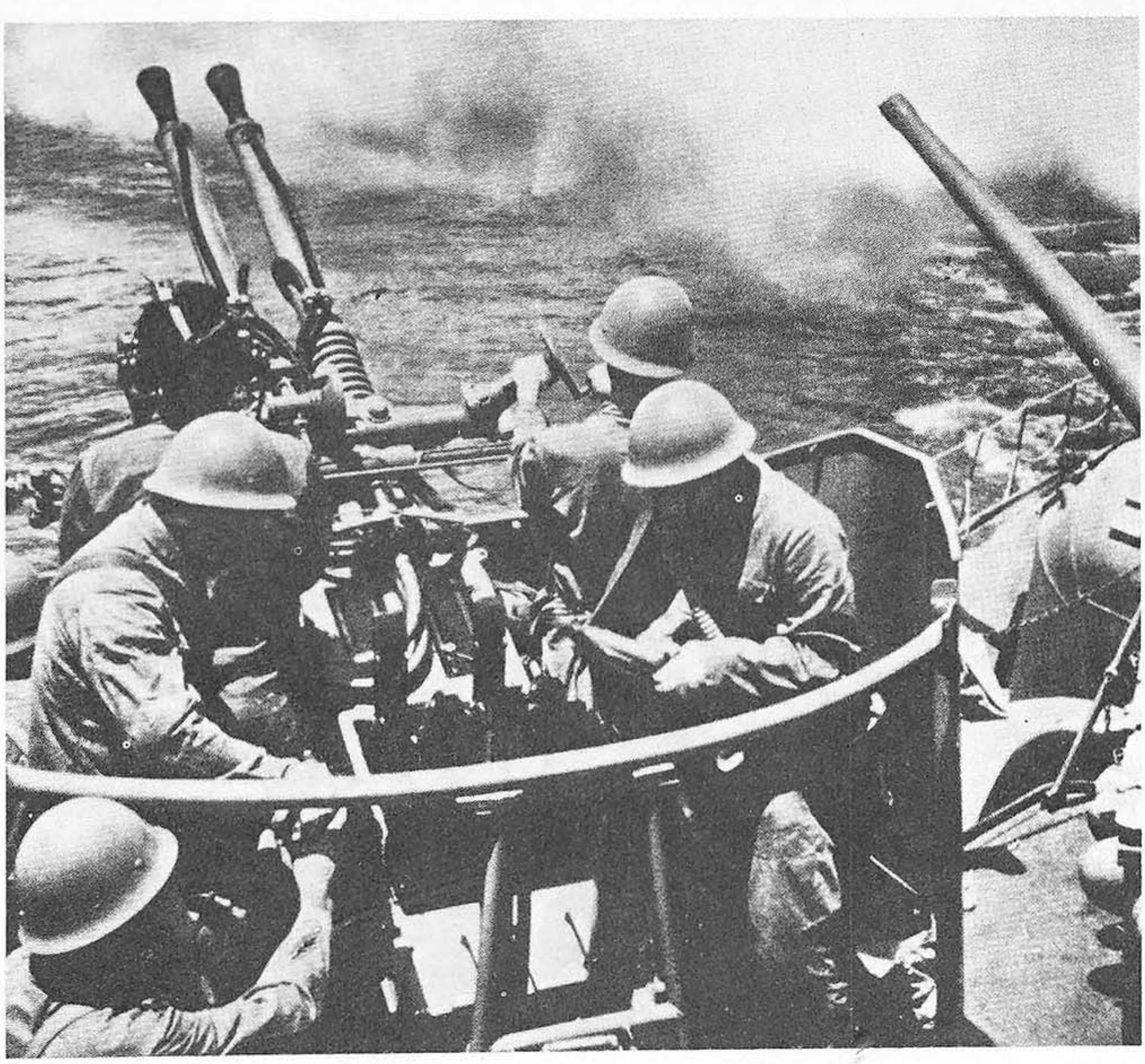


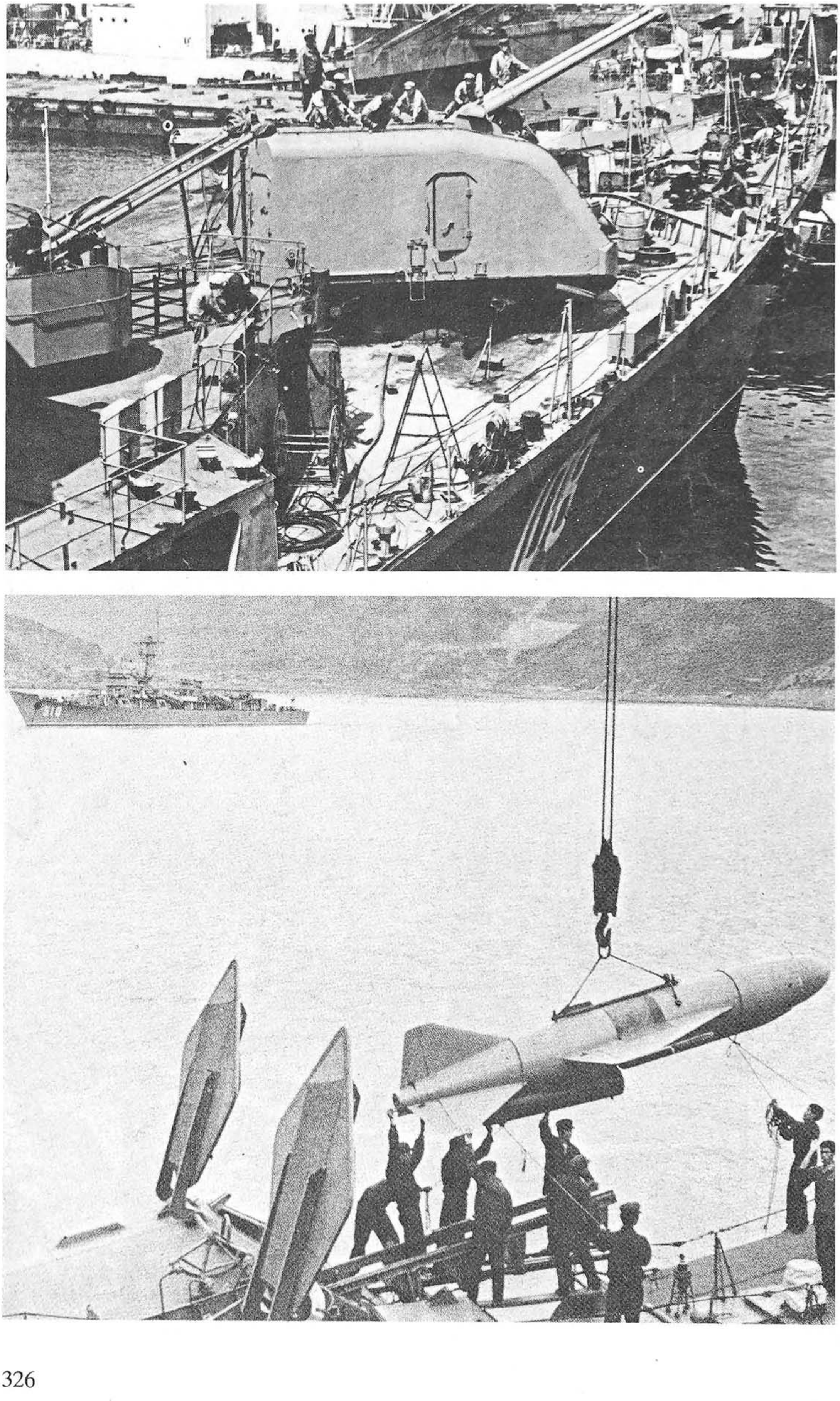
▲
Als Typ »Jing Sah« bezeichnet wird ein 12 m langes Versuchs-Luftkissenfahrzeug, das für den Fahrgasttransport auf Flüssen eingerichtet ist.
▼



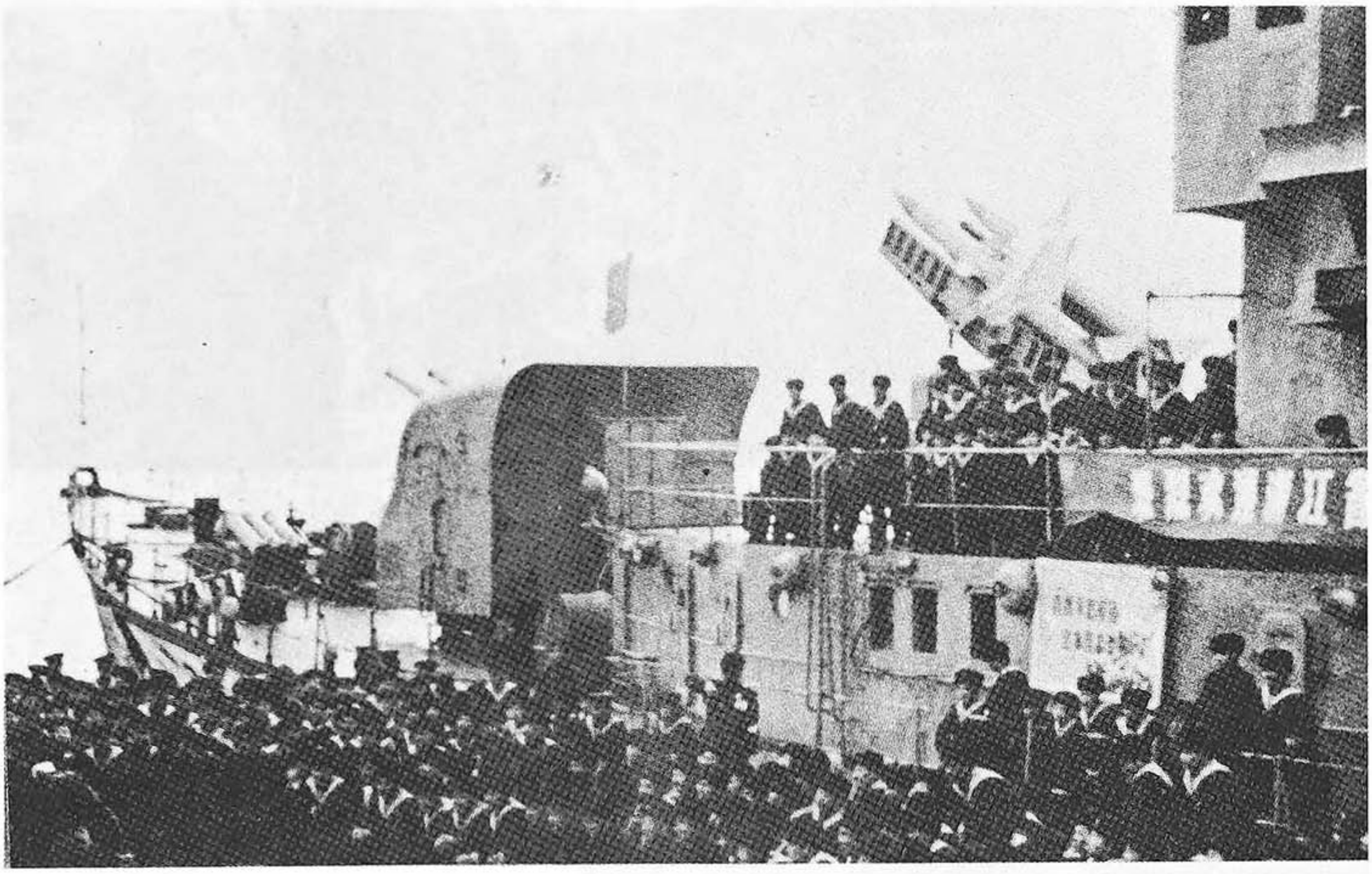
Die Geschütze chinesischer Kriegsschiffe stammen zum überwiegenden Teil aus sowjetischer ▶ Produktion bzw. sind in der Volksrepublik nachgebaut worden. Hierzu gehören auch die 37-mm-Doppel-Flak L/63, von der hier jene eines Zerstörers der »Anshan«-Klasse zu sehen sind. Das obere Bild ist mit Sicherheit vor der Umrüstung aufgenommen worden, da im Vordergrund die drei Rohre der vorderen 533-mm-Torpedorohrgruppe zu sehen sind, welche in den 70er Jahren ausgebaut und durch eine Dreier-Behältergruppe für Schiff/Schiff-FK ersetzt wurden. Auf dem anderen Bild erkennt man am rechten Bildrand eines der 130-mm-Geschütze.





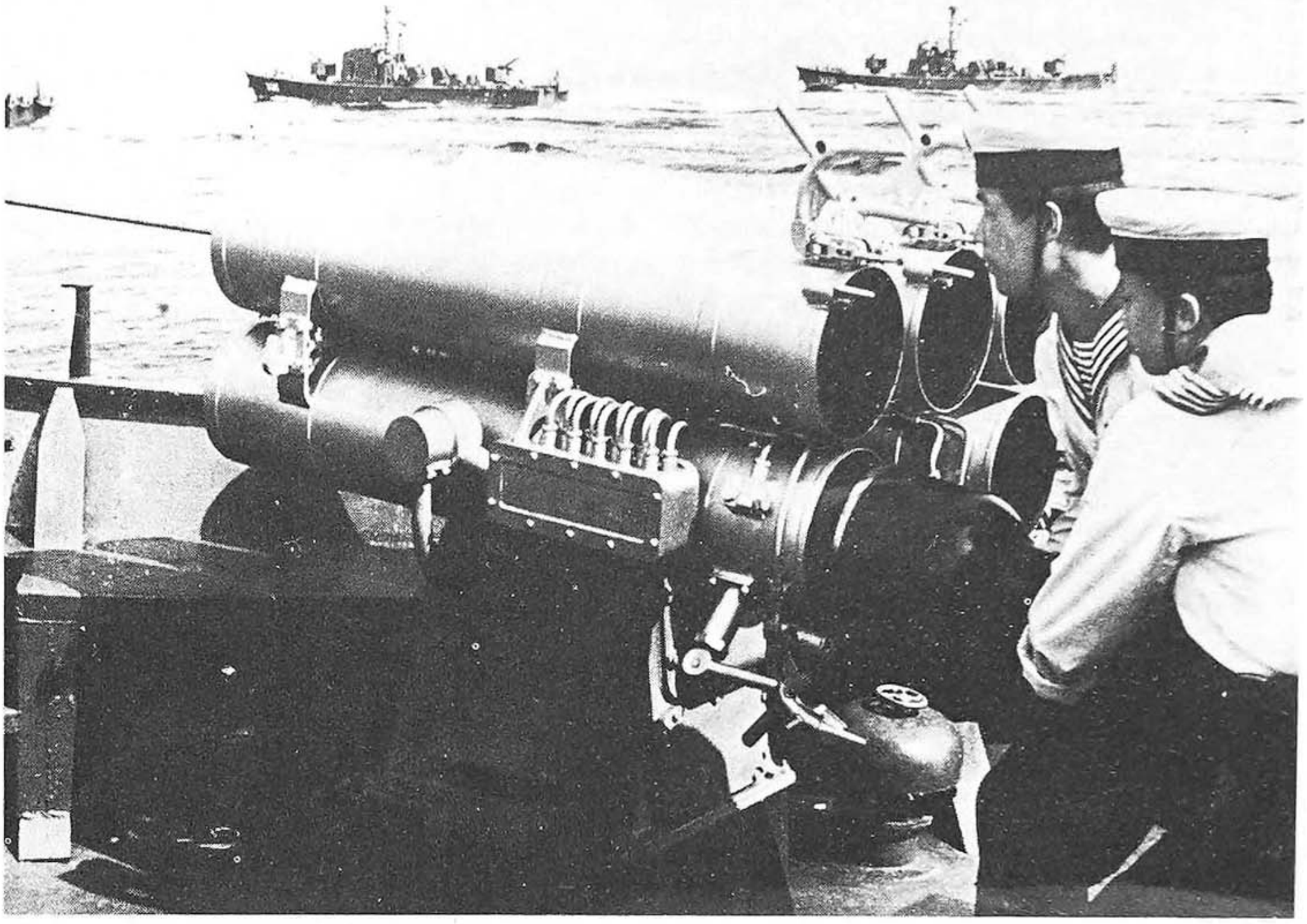


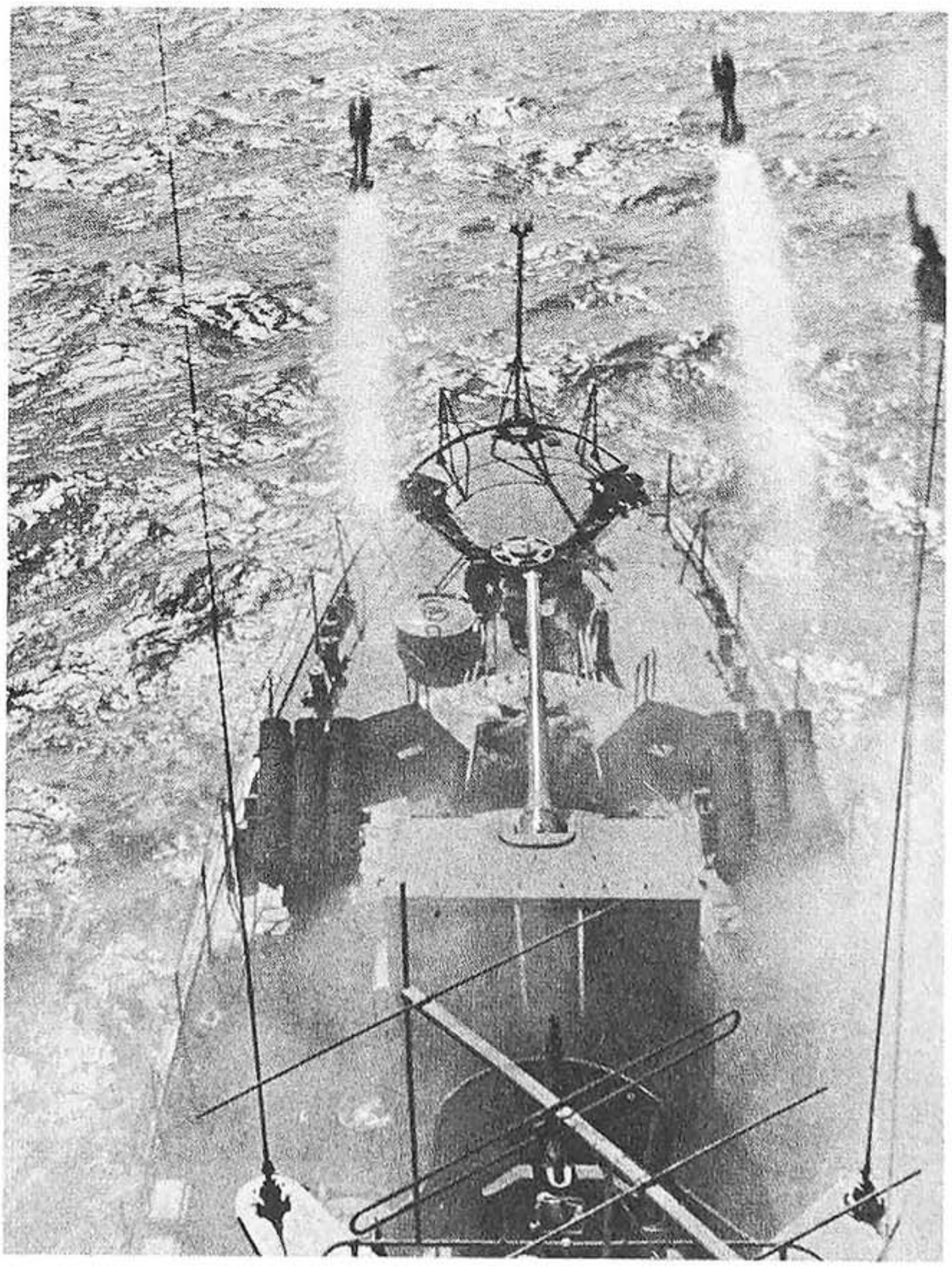
◀ Sind die ersten in der Volksrepublik nachgebauten Geschützmodelle noch als genaue Kopien ihrer sowjetischen Vorbilder erkennbar, so verhält es sich bei den später nachgebauten Rohrwaffensystemen insofern etwas anders, als man bei diesen gewisse Vereinfachungen vornahm, und dies hatte wiederum zur Folge, daß auch Änderungen an ihrem Äußeren vorgenommen wurden. Hier sieht man auf das Vorschiff eines FK-Zerstörers der »Luta«-Klasse mit dem halb nach Steuerbord geschwenkten vorderen 130-mm-Doppelturm. Dieser ist jenen sehr ähnlich, die auf den Zerstörern der sowjetischen »Kotlin«-Klasse anzutreffen sind, nur fehlt hier das in den Turm integrierte »Egg Cup«-Waffenleitradar. Sinngemäß trifft dies auch auf die am linken Bildrand sichtbare 57-mm-Zwillingsflak zu (die auf der »Luta«-Klasse übrigens nur ausnahmsweise angetroffen werden kann). Zwischen dem 130-mm-Turm und dem Wellenbrecher davor blickt man auf den Drehsockel der Steuerbord-U-Jagdraketenwerfer-Gruppe.



Die Fregatten der »Kiang Tung«-Klasse sind die bisher einzigen Kriegsschiffe der chinesischen Marine, die mit einem Schiff/Luft-Flugkörper-Waffensystem ausgerüstet sind. Umstritten ist zur Zeit noch immer, ob dieses inzwischen seine Einsatzbereitschaft erlangt hat. Indessen gibt es in jüngster Zeit Hinweise dafür, daß auf diesem Gebiet Fortschritte erzielt worden sind. Hier ein Blick auf das Vorschiff einer dieser Fregatten mit dem vor dem Brückenhaus installierten Startgerät. Seine Doppelrampe ist halb aufgerichtet, auf jeder liegt ein Flugkörper startbereit.

◀ Das »CSS-N-1«-Schiff/Schiff-FK-Waffensystem ist eine zumindest vom Äußeren her originalgetreue Kopie des sowjetischen »SS-N-2«-Waffensystems. Ausgerüstet sind damit Zerstörer, Fregatten und Schnellboote. Dieses Bild zeigt einen solchen Flugkörper. Links sieht man die Zweier-Behältergruppe einer Fregatte mit den geöffneten Verschlußklappen und davor die Nachladerampe, auf die der gerade am Haken eines Kranes heranschwebende Flugkörper abgesetzt und zusammen mit ihr in den Behälter eingeführt wird. Im Hintergrund ist eine FK-Fregatte der »Kiang Hu«-Klasse zu sehen.



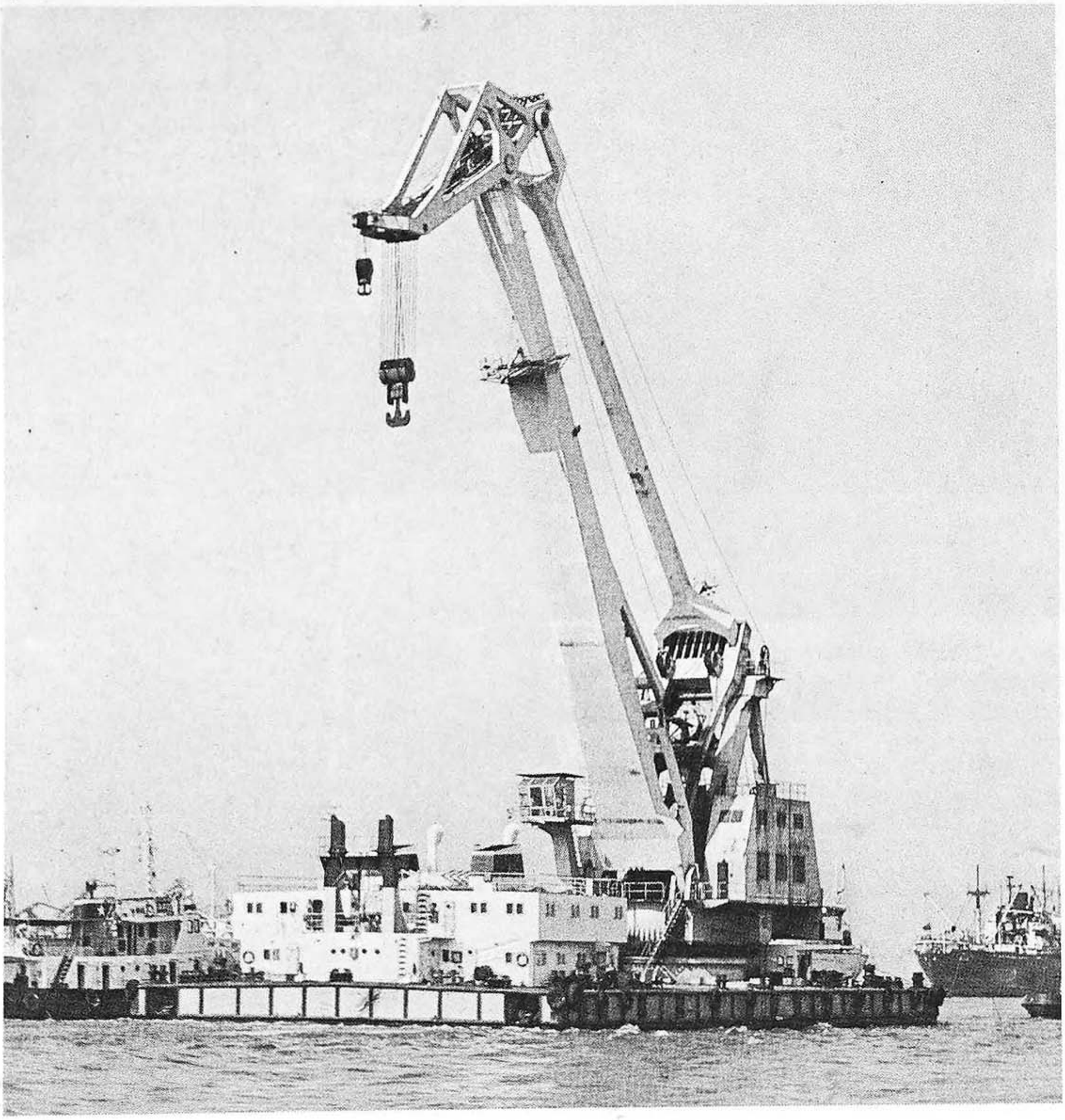


Der in der Volksrepublik China nachgebaute sowjetische U-Jagdraketenwerfer »RBU 1200« gehört zur Standardbewaffnung von chinesischen Fregatten und Eskortern. Mit ihm können U-Boote auf Entfernungen bis zu 1200 m bekämpft werden (Bild oben und unten).

Die Radarausrüstung chinesischer Kriegsschiffe fundiert vorwiegend auf nachgebauten sowjetischen Modellen, aber in der letzten Zeit kamen auch Geräte zum Vorschein, die auf eigenen Entwicklungen – u. U. unter Mitwirkung von Zulieferungen aus dem westlichen Ausland – beruhen. Hier sieht man zwei Besatzungsangehörige eines chinesischen Kriegsschiffes bei der Wartung von Radarantennen. Bei diesen handelt es sich offenkundig nicht um sowjetische Geräte.



Auch große Schwimmkräne werden auf chinesischen Werften gebaut.

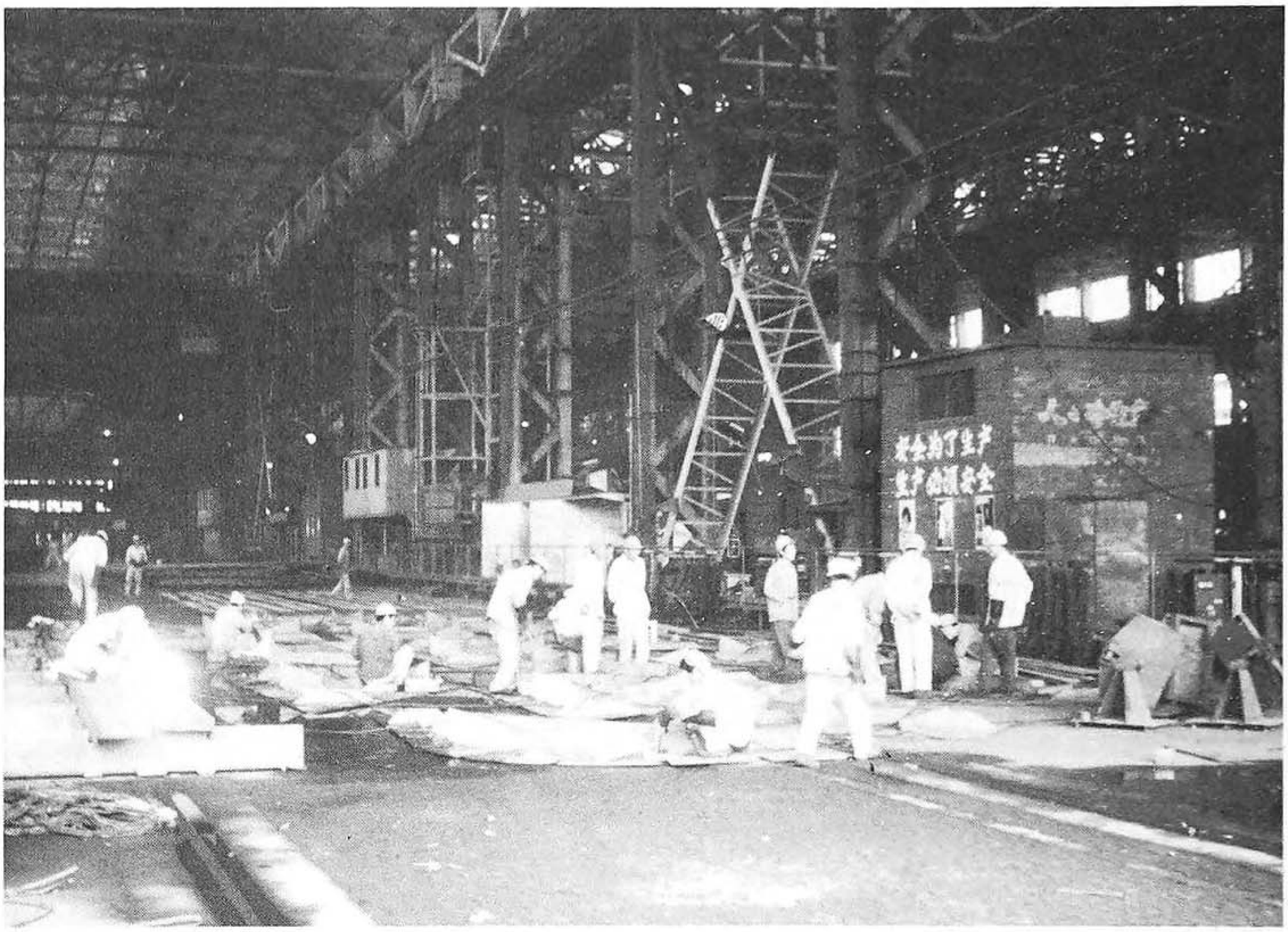



Ф Ф 203



Eine örtlich nicht näher bestimmbare Großwerft in China. Die üppige Vegetation weist auf den Süden des Landes hin; möglicherweise handelt es sich um Canton [Guangzhou]. Gut erkennbar sind mehrere FK-Schnellboote der »Osa«-Klasse sowie zwei größere Einheiten, anscheinend Fregatten.

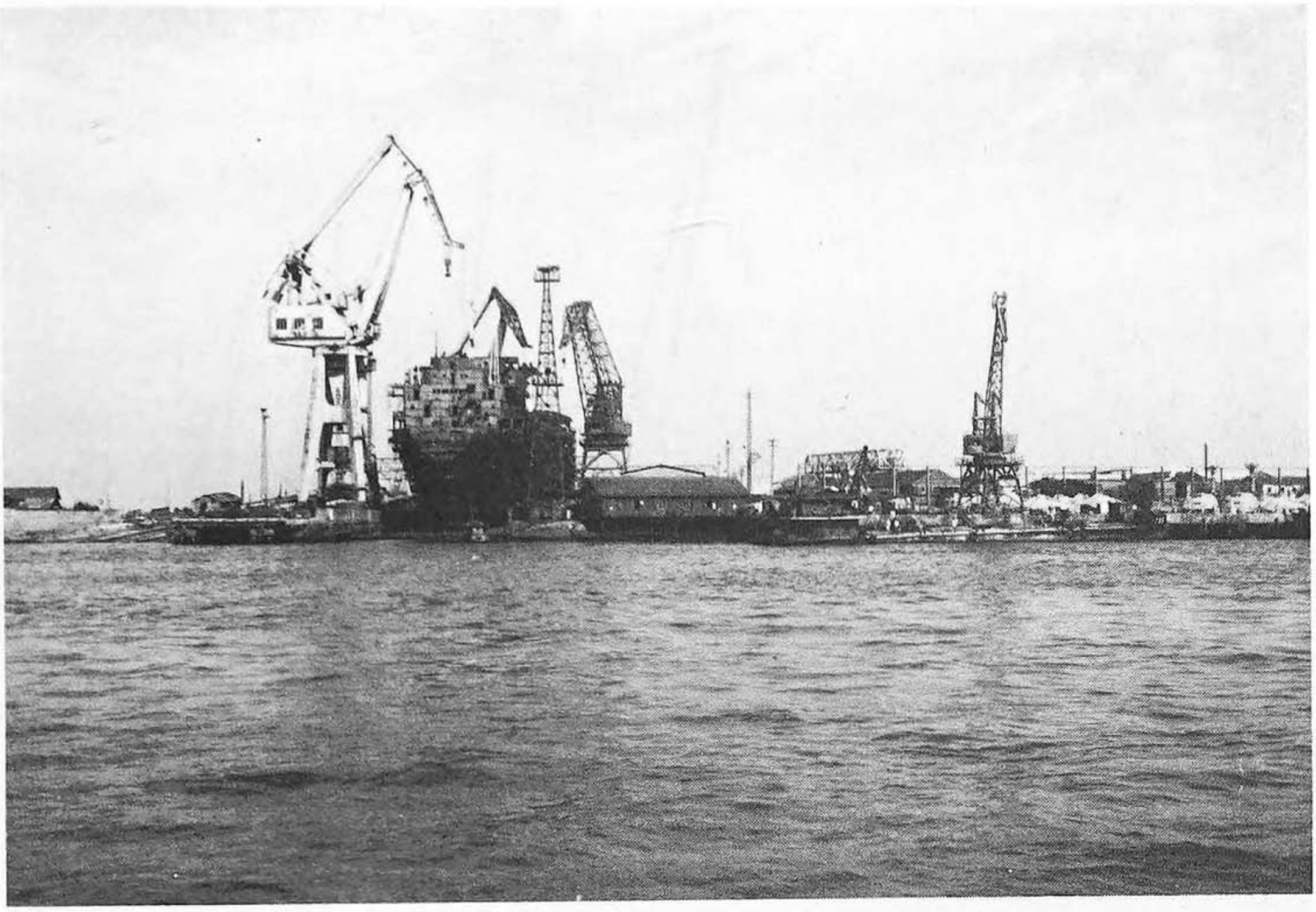
◀ Zu den Erzeugnissen der zweitgrößten Werft in Shanghai gehören u. a. Tanker wie die *Hong Qi 203*, die hier zum Stapellauf bereitliegt.



In der Vorfertigungshalle der Kiangnan-Werft in Shanghai sind auch Frauen für Schweiß- und Schneidearbeiten eingesetzt.



Ein 16 000-tdw-Frachter auf der Helling der Kiangnan-Werft in Shanghai im Sommer 1981.



Ein Neubau auf der Helling der Hutung-Werft in Shanghai am rechten Ufer des Huangpu. Wahrscheinlich handelt es sich um den am 14. 8. 1981, 32 Tage nach dieser Aufnahme, vom Stapel gelaufenen 25 000-tdw-Frachter *Ninghai* der COSCO.



Am Ausrüstungskai der Shanghai-Werft liegen der für den chinesischen Zweig der chinesisch-polnischen Gemeinschaftsreederei CPTO bestimmte 13 700-tdw-Neubau *Luban* (links) und die Bohrinsel *Kantan 3* (rechts).



Der Massengutfrachter *Boxing Hai* (Baujahr 1970). Das als liberianisch *Lousiana* gebaute 10937 BRT große Schiff hißte 1978 die COSCO-Flagge.



Shuang Feng Hai, ein Massengutfrachter mit auffälliger Kranausrüstung.

Fahrgastschiffe wie die *Changzi*, von der mindestens zwei Schwesterschiffe bekannt sind, verkehren vornehmlich entlang der chinesischen Küste. Sie wurden aber auch schon nach Ostafrika eingesetzt.

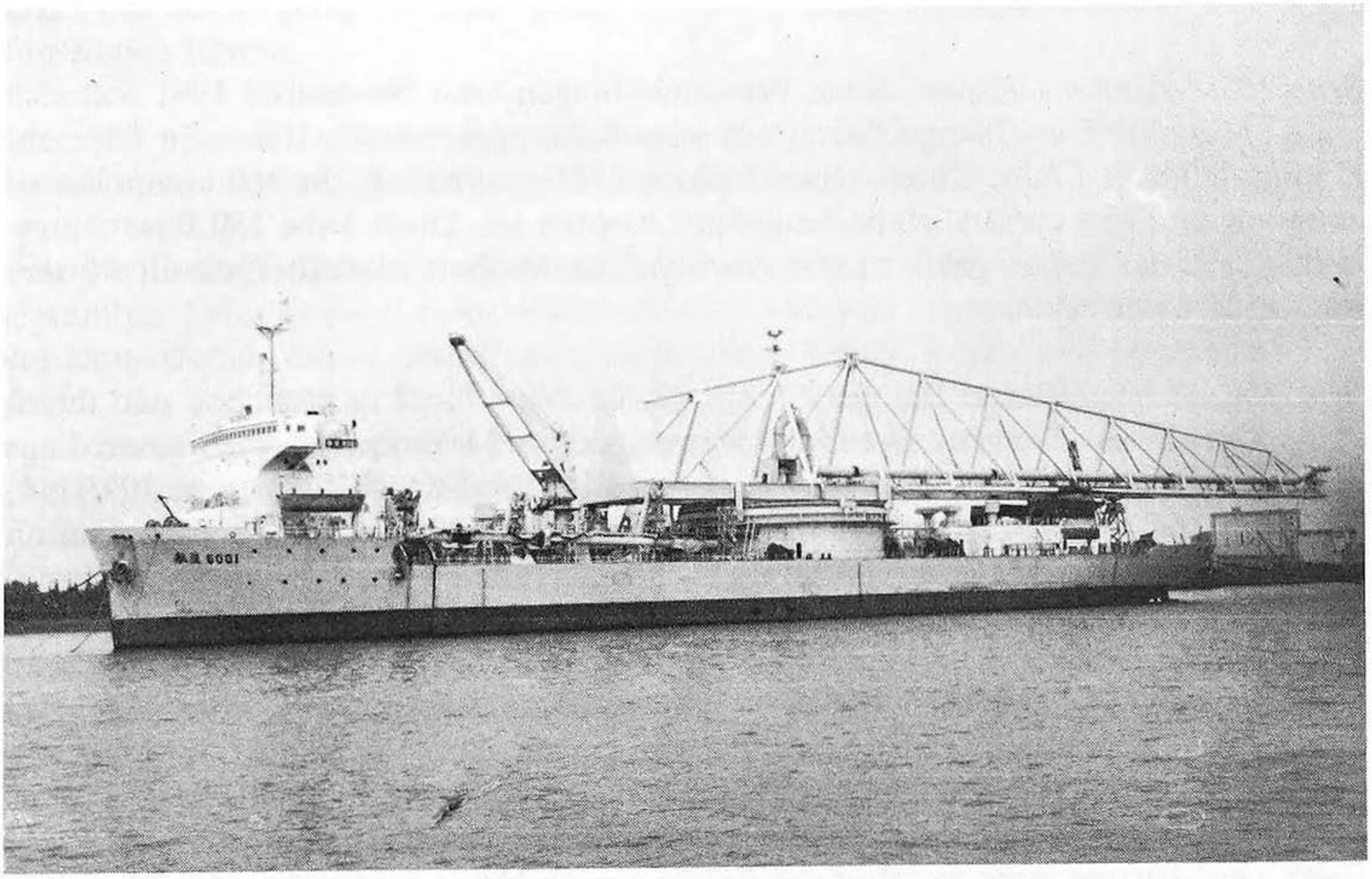
Gu Bei Kou, eins der 12 500 BRT großen in Japan gebauten Ro-Ro-Schiffe. Sie sind die bislang modernsten Einheiten der chinesischen Handelsflotte.

Aus Jugoslawien importierte China eine Serie 3500 BRT großer Frachter, zu der die 1980 fertiggestellte *Hongqi 185* gehört.

Der Tanker *Daqing 45* gehört zu einem eigengebauten Standardtyp.



Ein typischer Frachter der Küstenflotte: Betagt, keine Reedereimarke, keine lateinische Umschrift des Namens *Zhan Dou 14*. Dieser 1938 an die British India Steam Navigation Co. als *Itinda* abgelieferte Frachter (damals 6648 BRT/8840 tdw/12 kn) war noch 43 Jahre später aktiv.



Der 1979 in Japan gebaute etwa 15 000 BRT große Saugbagger *Hang Jun* 6001, der zu den weltgrößten Schiffen seiner Art zählt.

Nachtrag

(abgeschlossen am 30. 4. 1982)

Seite 138 ff.: »Hai Ying«-Klasse: Diese Klasse wird neuerdings wieder als »echt« eingeschätzt. Die angeblich vorhandenen zwei Boote sollen mit dem Schiff/Schiff-FK-Waffensystem »CSS-N-4« ausgerüstet sein, das angeblich 1975/76 einsatzbereit geworden ist. Von diesem liegen folgende Daten vor:

Länge	m	5,2	*Triebwerk*	2stufiger Feststoffmotor
Durchmesser	m	0,4	*Reichweite*	70 000 m
Spannweite	m	1,1	*Geschwindigkeit*	0,9 Mach
Startgewicht	kg	825		
Gefechtskopf	kg	150		

Auch bei den beiden Kanonen – Kaliber 57 mm – soll es sich um neue Modelle handeln.

Seite 143: Küstenverteidigung: Außer »CSS-N-1«-Flugkörper stehen auch Nachbauten der sowjetischen »SSC-2b«/»Samlet« zur Verfügung. Dàrüber hinaus gibt es eine unbekannte Anzahl von mobilen Boden/Luft-FK-Waffensystemen (»CSA-1«), deren Einführung Mitte der 60er Jahre erfolgte und von denen heute folgende Daten bekannt sind:

Länge	m	10,7	*Triebwerke*	1 Flüssigkeitstriebwerk
Durchmesser	m	0,7		1 Feststoff-Startrakete
Spannweite	m	1,7	*Geschwindigkeit*	3,5 Mach
Startgewicht	kg	2700	*Gefechtskopf*	227 kg

Vermutlich handelt es sich hier um Nachbauten der sowjetischen »SA-2«/»SA-N-2«/»Guideline«.

Seite 165: »Anshan«-Klasse: Nach Pressemeldungen vom November 1981 soll sich am 5. März 1977 in Chang Chiang auf dem Raketenzerstörer »102« – in Betracht kommt dafür die *Chang Chun* – eine Explosion ereignet haben, die von einem Besatzungsangehörigen vorsätzlich herbeigeführt worden sei. Diese habe 180 Besatzungsmitgliedern das Leben gekostet. Ob das Schiff inzwischen wiederhergestellt worden ist, wurde nicht bekannt.

Seite 166: »Luta«-Klasse: Bei der Elektronik ist »Slim Net« zu streichen und durch »Eye Shield« zu ersetzen. Die Zahl von insgesamt 14 Einheiten wird neuerdings bestätigt. Folgende PT-Nummern von neuen Einheiten werden genannt: 109, 110, 111, 163, 164, 165. Der Bau der Klasse soll auf 3 Werften verteilt sein: In Canton [*Guangzhou*] die 161er Serie, die übrigen in Luta (Hung'Chu-Werft) und in Shanghai. Dislozierung: PT-Nummern 105–111 bei Ost- und Nordflotte, 161–165 bei Südflotte und 131–132 bei Ostflotte. Eine Modernisierung dieser Einheiten ist jetzt so gut wie sicher. Dabei geht es vor allem um die Ausrüstung mit dem britischen »Sea Dart«-Schiff/Luft-FK-Waffensystem. Ein entsprechender Vertrag ist im Oktober 1982 zwischen der britischen und der chinesischen Regierung abgeschlossen worden. Das britische Vosper Thornycroft-Werk wurde dabei zum Generalunternehmer bestellt. Der Auftrag sieht die Modernisierung von 8 »Luta«-Einheiten vor; die Arbeiten sollen in der Volksrepublik China durchgeführt werden. Das Auftragsvolumen beläuft sich auf über 600 Millionen Pfund Sterling.

Seite 168: Schiff/Schiff-FK-Waffensysteme: Als verbesserte Version des »CSS-N-1«-Schiff/Schiff-Flugkörpers wird das Muster »CSS-N-2« (chinesisch »Mingho«) gemeldet. Von beiden liegen folgende Vergleichszahlen vor:

		»CSS-N-1«	»CSS-N-2«
Einsatzbereitschaft seit		1964/65	1969/70
Länge	m	6,25	6,85
Durchmesser	m	0,75	0,75
Spannweite	m	2,75	2,75
Antrieb		Strahltriebwerk und Feststoff-Startrakete	Strahltriebwerk und Feststoff-Startrakete
Reichweite	m	45 000	75 000
Geschwindigkeit	Mach	0,9	0,9

Die chinesischen Kurzbezeichnungen lauten »HY-1« (für »Hai Ying 1« resp. »HY-2« (für »Hai Ying 2«).
Insgesamt soll es 818 Startgeräte für diese Flugkörper geben, die sich auf 328 Schiffseinheiten verteilen. Wie sich die Zuweisung von »CSS-N-1« und »CSS-N-2« zusammensetzt, ist nicht bekannt, fraglos kommen aber für letztere nur die neueren Schiffseinheiten in Betracht.

Seite 170: »Kiang Hu«-Klasse: Die Anzahl wird neuerdings mit 11 angegeben. Bei Elektronik ist »Slim Net« zu streichen und durch »Eye Shield« zu ersetzen. Hinter Navigationsradar ist (»Fin Curve«) einzusetzen.

Seite 171: U-Boote: Das erste SSBN lief auf einer vermutlich neu gegründeten Werft in Huludao am 30. April 1981 vom Stapel. Dieses soll mit zwölf ballistischen Flugkörpern ausgerüstet werden können. Seine Indienststellung wird erst in 3 bis 4 Jahren erwartet. Nach anderen Nachrichten soll das erste SSBN schon 1977 zu Wasser gekommen sein, so daß es sich bei dem im April 1982 abgelaufenen bereits um die Baunummer 2 handeln könnte. Möglicherweise sind im Frühjahr 1981 zwei weitere SSBN auf Stapel gelegt worden. Diese Einheiten sollen die Bezeichnung »Ta Ching Yu«-Klasse führen.

Seite 193: »Romeo«-Klasse: Ägypten kaufte in der Volksrepublik China vier Boote der »Romeo«-Klasse, die Anfang 1982 ausgeliefert wurden.

Seite 194: »Golf«-Klasse: Nach Presseberichten soll es Ende August oder Anfang September 1981 an Bord eines »Golf«-Bootes während eines Raketenschießens im Nordchinesischen Meer eine Explosion gegeben haben, wobei 100 Besatzungsmitglieder den Tod fanden. Das Unglück – um ein solches soll es sich handeln – sei auf einen Bedienungsfehler eines Besatzungsangehörigen zurückzuführen. Die chinesische Regierung hat diesen Vorfall dementiert.

Seite 197: »Hoku«-Klasse: Pakistan erhielt 1981 vier Einheiten.

Seite 198: »Osa«-Klasse: Die chinesische Bezeichnung für die »Osa«-Nachbauten lautet »Huangfen«-Klasse. Ihre Stückzahl soll sich nach neueren Nachrichten auf 120 belaufen.

Seite 239: »Nan Hai«-Klasse: Für den Neubau mit der PT-Nummer 512 werden folgende Zahlen genannt: Verdrängung 525 ts, Länge 65,0 m, Breite 11,2 m, Tiefgang 4,2 m, Antrieb Dieselmotoren, Antriebsleistung 735 kW, Bau durch japanische Mitsui-Werft.

Seite 257: Marineflugzeuge: Die chinesische Bezeichnung für den Sian-»B-6«-Bomber – Nachbau der sowjetischen Tu-16 »Badger« – lautet »Hong-6«.

Seite 267: Ballistische Flugkörper: Das bisher »CSS-NX« bezeichnete Muster führt jetzt die Nomenklatur »CSS-N-3«.

Seite 269: Schiff/Luft-FK-Waffensysteme: Als Schiff/Luft-FK-Waffensystem wird das Muster »CSA-N-1« genannt; mit diesem sind bis dato nur die FK-Fregatten der »Kiang Tung«-Klasse ausgerüstet. Von ihm sind die folgenden Zahlenangaben bekanntgeworden:

Einführungsjahr		1974/75
Länge	m	5,0
Durchmesser	m	0,5
Spannweite	m	1,9
Startgewicht	kg	250
Triebwerk		Feststoff-Raketenmotor
Reichweite	m	25 000
Gefechtskopf	kg	50

Seite 273: Radargeräte: Zu ergänzen durch »Eye Shield« (Seeraumüberwachung) und »Fin Curve« (Navigationsradar).

Seite 272: Sonstige Waffen: Bei den an Bord eingesetzten rückstoßfreien Geschützen handelt es sich um sog. RAP-Systeme (RAP = Rocket assisted projectiles), die 1956 eingeführt und 1962 verbessert wurde. Die RAP hat eine Länge von 0,75 m, einen Durchmesser von 0,075 m, ein Gewicht von 5,5 kg und einen Feststoff-Treibsatz. Sie erreicht eine Geschwindigkeit von Mach 1,0 und fliegt bis zu 7000 m weit.

Flächenfeuerwaffen: Verwendet wird die sowjetische »BM-14«:

Einführungsjahr		1973/74
Länge	m	1,4
Durchmesser	m	0,14
Reichweite	m	9000
Geschwindigkeit	Mach	2,0
Gefechtskopf	kg	6,5

Seite 289: Das obere Bild zeigt ein Wachboot der »Taku«-Klasse (Länge 16,8 m, Breite 4,9 m, keine weiteren Angaben verfügbar).

Register

Dieses alphabetisch angeordnete Stichwortregister nimmt ausschließlich Bezug auf den zweiten Teil des Buches.

Abschreckung, nuklearstrategische 125
Akademik Sergej Korolev, sowjetisches Flugbahnvermessungsschiff 141
Amoy, Stützpunkt 131
Amphibische Komponente 143
»Anshan«-Klasse, FK-Zerstörer 130, 136, 165
Antennensysteme 272 ff.
»An Tung« [»Andong«-]Klasse, Vorratsschiffe 228–229
Artilleriebewaffnung 262 ff.
»Artillerist«-Klasse (sowjetisch), Patroler 133
Aufgaben der Flotte 125
Ausbildungswesen 129

»B-5«, Flugzeugmuster 142
»B-6«, Flugzeugmuster 142
»Bat«, Flugzeugmuster 255
»Ball End«, Radar 272
»Ball Gun«, Radar 273
Ballistische Flugkörper 267 ff.
»Be-6«, Flugzeugmuster 258
Bejing siehe Peking
»Binhai«-Klasse, Versorgungsschiffe 224
Bodenschätze 125
Bo-Hai-Golf 130

Canton [Guangzhou], Marinedistrikt 127
– Stützpunkt 131
– Werften 133, 145, 149
– Hafen 159
Chang Chiang [Zhanjiang], Stützpunkt 131
»Ch'ang Chiang«-[»Zhanjang«-]Klasse, Kanonenboote 177
Changkiang [Zhanjiang], Stützpunkt 132
»Chang Pi«-[»Zhangbei«-]Klasse, Eskorter 182
Changtou Shiang [Tantoushian], Stützpunkt 131
»Chan Tou«-[»Zhandou«-]Klasse, Transporter 232
Chengsu [Chengsi], Stützpunkt 131
»Cheng Tung«-[»Chengdu«-]Klasse, FK-Fregatten 136, 167
Ch'iuh'sin-Werft (Shanghai) 147
Chousan [Zhousan], Ausbildungsplatz 129
– Stützpunkt 131
»Chunghua«-Werft (Shanghai) 147
»Choung Ning«-[»Zhongning«-]Klasse, Vermessungsfahrzeuge 233
Containerdienst 156
»Cross Bird«, Radar 273
»Cross Slot«, Radar 273
»CSS-NX«, FK-Waffensystem 267

Dairen siehe Talien
»Daijang«-Klasse, Werkstattschiffe 223
Dalian siehe Talien
Dalnij siehe Talien
»Decca 700«, Radar 273
»Deyue«-Klasse, Bergungsschlepper 246

ECM-Ausrüstung 141
ECCM-Ausrüstung 141
ELOKA-Mittel 141
Erster Politkommissar der Marine 125
Ex-britisch »Bar«-Klasse, Netzleger 250
Ex-japanisch »Kamishima«-Klasse, Eskorter 184
Ex-US-»Aloe«-Klasse, Netzleger 250
Ex-US-ATA 143 feet-Klasse, Schlepper 245
Ex-US-»FS-330«-Klasse, Tender 221
Ex-US-LCT / LCU-Klasse, Landungsboote 218
Ex-US-LSIL-Klasse, Landungsboote 216

»F-2«, Flugzeugmuster 142, 252
»F-4«, Flugzeugmuster 142, 253
»F-6«, Flugzeugmuster 142, 254
»F-9«, Flugzeugmuster 142
Fang Cheng [Fangcheng], Stützpunkt 132
Feldraketenwerfer 272
Feuerleitgeräte 272
Fischereiwesen 125
FK-Waffensysteme 267 ff.
Flotten, Dislozierung 127
Formosa-Straße 131
»Four Exes«, Waffenleitgerät 273
»FQF-2500«, Ujagdraketenwerfer 271
FROG, FK-Waffensystem (sowjetisch) 138
»Fu Chou«-[»Fuzhou«-]Klasse, Tanker 225
Fu Chou [Fuzhou], Marinedistrikt 127
– Ausbildungsplatz 129
– Stützpunkt 131
– Werften 145, 148
Führungsspitze 127
»Fukien«-[»Fuijan«-]Klasse, Wachboote 134, 206
Funktionsbezeichnungen des Marinepersonals 130
»Fuqing«-Klasse, Flottenversorger 227, 228
»Fu Shun«-Klasse, Küstenminensuchboote 137, 189
»Fu Ting«-[»Fuding«-]Klasse, Vermessungsfahrzeuge 233
Fuzhou siehe Fu Chou

»Galati«-Klasse, Transporter 231
Gemeinschaftsunternehmen in Seewirtschaft 153
Gelbes Meer 130
Gliederung der Marine 128
»Golf«-Klasse, U-Boot (sowjetisch) 130, 134, 174
»Gordyj«-Klasse, Zerstörer (sowjetisch), 133, 136
»Gromovoy«-Klasse, Schlepper (sowjetisch), 245
»Guideline«, FK-Waffensystem (sowjetisch), 137
Guangzhou siehe Canton

Häfen 158 ff.
»Hai Dau«-Klasse siehe »Hai Ying«-Klasse
Hainan, Halbinsel 132
»Hainan«-Klasse, Patroler, 135, 158
Haikou, Stützpunkt 132
»Haikou«-Klasse, Patroler 135, 203
»Hai Ping«-[»Haibing«-]Klasse, Eisbrecher 248
»Ha T'se«-[»Haice«-]Klasse, Vermessungsschiffe 234
Hai Yang Tao [Haiyangdao], Stützpunkt 131
»Hai Ying«, FK-Schnellboote 138, 139, 192
»Haiyu«, Tanker 224

»Han«-Klasse, U-Boote 130, 140, 148, 176
Handelsschiffahrt 149, 155
Handelstonnage 162
Hangchow [Hangzhou], Marineausbildungsplatz 129
– Werft 148
Hankou, Werft 145
Hangzhou siehe Hangchow
Harbin »B-5«, Flugzeugmuster 256
Harbin »H-5«, Hubschraubermuster 259
»Hare«, Hubschraubermuster (sowjetisch) 259
»Hegu«-Klasse siehe »Hoku«-Klasse
»Hema«-Klasse siehe »Homa«-Klasse
»High Pole«, Antenne 274
»Hoku«-[»Hegu«-]Klasse, FK-Schnellboote 136, 197
»Hola«-Klasse, FK-Schnellboote 136, 192, 199
»Homa«-[»Hema«-]Klasse, FK-Schnellboote 136, 197
Hsingkiang, Hafen 159
Huangpu, Hafen 159
»Hu Chwan«-[»Huchuan«-]Klasse, Torpedoschnellboote 135–136, 195
»Hui An«-[»Huian«-]Klasse, Eskorter 185
Hulutao [Huludao], Stützpunkt 131
»Hung'chi«-Werft (Talien) 135, 147
»Hutung«-Werft (Shanghai) 147

Il-28, Flugzeugmuster (sowjetisch) 142

Jian siehe Tsinan
«Jing Sah«-Klasse, Landungsfahrzeuge 219

Kampfauftrag 125
»Kai Feng«-Klasse, Vermessungsschiff 233
»Kan Chu«-[»Ganzhou«-]Klasse, Vermessungsschiffe 238
»Kiang Hu»-[»Jianghu«-]Klasse, FK-Fregatten 131, 137, 170
»Kiangnan«-[Jiangnan«-]Werft (Shanghai) 133, 146, 168
»Kiangnan«-[»Jiangnan«-]Klasse, Fregatten 135
»Kiang Tung«-[»Jianghu«-]Klasse, FK-Fregatten 131, 137, 170
»Knife Rest-A«, Radar 275
»Komar«-Klasse, FK-Schnellboote (sowjetisch) 136, 196
»Kotlin«-Klasse, Zerstörer (sowjetisch) 136
Kriegsschiffe 132 ff.
»Kronstadt«-Klasse, Patroler (sowjetisch) 133, 187
»Kuangchu«-Werft (Canton) 148
»Kuang Chou«-[»Guangzhou«-]Klasse, Eskorter 183
Küstennahbereich 125
Küstenschiffahrt 152
Küstenvorfeld 125

Laufbahnen in der Marine 129 ff.
»Lei Chou«-[»Leizhou«-]Klasse, Tanker 226
Leichou [Leizhou], Bucht und Halbinsel 132
Lianyuan'gang, Stützpunkt 131
– Hafen 159
Liautung [Liaodong], Halbinsel 130, 131
»Lin I«-[»Linyi«-]Klasse, Eskorter 178
»Lo Yang«-[Luoyang«-]Klasse, Eskorter 180
Lushun [Lüshun], U-Bootschule 129
– Hafen 130
– Werft 147
Lüshun siehe Lushun
Lüda siehe Luta

Luta [Lüda], Marineakademie 129
– Schulen 129
– Stützpunkt 130
– Werft 135, 145, 147
»Luta«-[»Lüda«-]Klasse, FK-Zerstörer 130–131, 136, 140, 166
»Lynx«, Hubschraubermuster 142

»M-V«-Klasse, U-Boote (sowjetisch) 133
»Madge«, Flugzeugmuster 258
Marinedistrikte 127
Marineinfanterie 143
Marineluftstreitkräfte 142
Marinemiliz 143
Marinestab 125
»Mattawee«-Klasse, Tanker (USA) 224
»MBU-1800«, Ujagdraketenwerfer (sowjetisch) 270
»Mi-1«, Hubschraubermuster 260
»MIG-15«, Flugzeugmuster (sowjetisch) 142
»MIG-17«, Flugzeugmuster (sowjetisch) 142
»MIG-19«, Flugzeugmuster (sowjetisch) 142
Militärregion 127
»Mina«, Radar 274
Minenwaffe 272
»Ming«-Klasse, U-Boote 137, 175

»Nan Chang«-[»Liantang«-]Klasse, Eskorter 179
»Nan Hai«-Klasse, Vermessungsschiffe 239
Nanjing siehe Nanking
Nanking [Nanjing], Marinedistrikt 127
– Seekriegshochschule 129
– Ausbildungsplatz 129
»Neptune«, Radar 274
Nordflotte 127, 130, 131

Organisation der Marine 125
»Osa«-Klasse, FK-Schnellboote (sowjetisch) 136, 192, 198
Ostflotte 127, 131
Ostwerft (Shanghai) 147

»P-4«-Klasse, Torpedoschnellboote (sowjetisch) 133, 193
»P-6«-Klasse, Torpedoschnellboote (sowjetisch) 133, 134, 194
»P-6(T)«-Klasse, Zielboote (sowjetisch) 249
Parteikomitees 127
»Pei Hai«-[»Beihai«-]Klasse, Wachboote 207
Peking [Bejing], Marinedistrikt 127
Personalwesen 129
Pingtan, Stützpunkt 131
Politische Hauptverwaltung der Marine 127
Port Arthur siehe Lushun
»Post Lamp«, Radar 274
»Pot Head«, Radar 274

Quemoy, Inselgruppe 131
Qingdao siehe Tsingtao
Qinhuangdao, Ölhafen 159

»RBU-1200« siehe »MBU-1800«
»RBU-2500«, Ujagdraketenwerfer 271
Reedereien 151, 161 ff.
»Riga«-Klasse, Fregatten (sowjetisch) 133, 135
»Rice Lamp«, Radar 275
»Romeo«-Klasse, U-Boote (sowjetisch) 134, 135, 148, 173
»Roslavl«-Klasse, Schlepper (sowjetisch) 133, 245
Rückstoßfreie Geschütze 272
Ryojun siehe Lushun

»S«-Klasse, U-Boote (sowjetisch) 138
»Sea Dart«, FK-Waffensystem (britisch) 142
Seewirtschaft 149
Seegrenzen 125
Sensoren 272 ff.
Shantung [Shandong], Halbinsel 131
»Shantung«-[»Shandong«-]Klasse, Motorkanonenboote 204
Shanghai, Marinedistrikt 129
– Werften 133, 145 ff., 156
– Stützpunkt 131
– Hafen 159
»Shanghai-I«-Klasse, Patroler 134, 200
»Shanghai-II«-Klasse, Patroler 134, 136, 202
Shantou siehe Swatow
»Sheet Nest«, Radarreflektor 275
Shenyang, Marinedistrikt 127
– Flugzeugmuster 142, 252–254
»Shi Jian-[»Shijian«-]Klasse, Vermessungsschiffe 236
»Shu Kang«-[»Shuguang«-]Klasse, Vermessungsschiffe 237
Sian »B-6«, Flugzeugmuster 257
»Skin Head«, Radar 275
»Ski Pole«, Radar 275
»Slim Net«, Radar 276
»Snoop Plate«, Radar 276
»SO-I«-Klasse, Ujäger (sowjetisch) 133, 135
»Square Head«, Antenne 276
»Square Tie«, Radar 277
Spitzengliederung der »Volksbefreiungsarmee« 127
Südflotte 127, 131
»Sun Visor-B«, Radar 276
»Super-Frélon«, Hubschraubermuster (französisch) 142, 261
Swatow [Shantou], Stützpunkt 131
»Swatow«-[»Shantou«-]Klasse, Motorkanonenboote 134, 201
Schiffbauindustrie 145
Schiff/Luft-Flugkörper 259
Schiff/Schiff-Flugkörper 168
Stützpunkte 130

»T-4«-Klasse, Landungsboote (sowjetisch) 136
»T-43«-Klasse, Minensuchboote (sowjetisch) 133, 190
»Ta Chi«-[»Dazhi«-]Klasse, U-Boottender 222
»Tai Shan«-[»Taishan«-]Klasse, Wachboote 208
Talien (Dalian), Schulen 129
– Stützpunkt 130
– Werften 149, 156
»Tamir«, Sonaranlagen 278
»Tan Lin«-[»Danlin«-]Klasse, Depotschiffe 230, 234
Tantoushan siehe Changtou Shiang
Tianjin siehe Tientsin
Tienstin [Tianjin], Werft 148
– Hafen 159
»Ting Hai«-[»Dinhai«-]Klasse, Schlepper 245
Tonkin-Golf 132
Torpedowaffe 270
Tsinan [Jinan], Marinedistrikt 127
Tsingtao [Qingdao] Schulen 129
– Stützpunkt 130
– Werften 148
– Hafen 159
»Tu-2«, Flugzeugmuster (sowjetisch) 142, 255
»Tu-16«, Flugzeugmuster (sowjetisch), 142
»Tung An«-[»Tongan«-]Klasse, Eskorter 186
»Tuzhong«-Klasse, Bergungsschlepper 247

U-Abwehrwaffen 270
Überseehandel 152
Uniformen 144 ff.

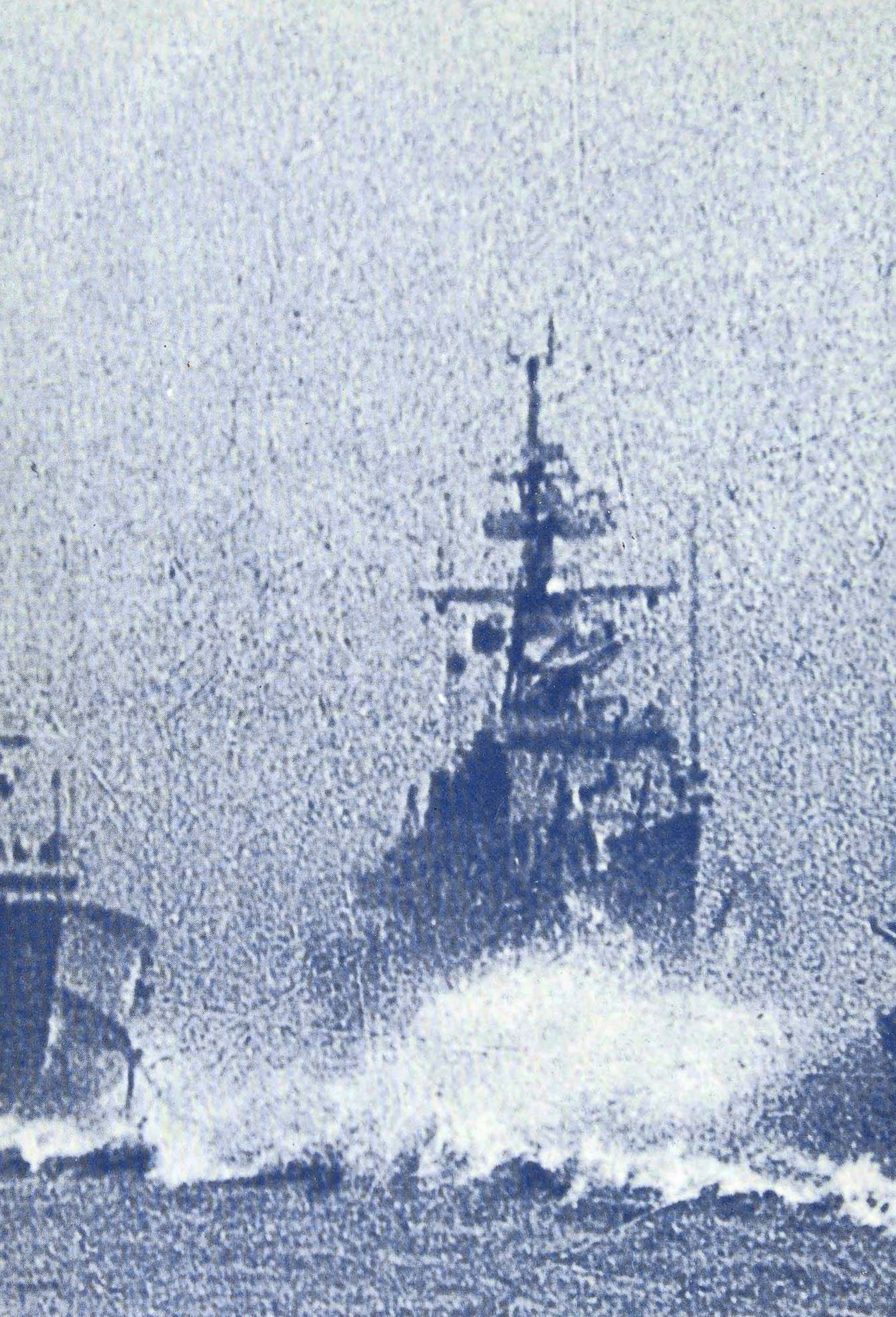
VERTREP-Versorgung 141
»Volksbefreiungsarmee« 127

Waffensysteme 262 ff.
Wasserbomben 271
»Wasp Head«, Waffenleitgerät 277
Wei Chou Tao [Weizhudao], Stützpunkt 132
Wen Chou [Wenzhou], Stützpunkt 131
Wei Hai, Ausbildungsplatz 129
– Stützpunkt 131
Werften 145 ff., 156 ff.
Westwerft (Shanghai) 147
»Whampoa«-[»Huangpu«-]Klasse, Wachboote 134, 205
Whampoa-Werft (Canton) 148
»Whiskey«-Klasse, U-Boot (sowjetisch) 133, 135, 172
»Wok Won«, Radar 277
»Woohang«-[»Wochang«-]Klasse, Minensuchboote 189
Woosung [Wusong], Stützpunkt 131
Wuchan [Wuhan], Werft 134, 148
»Wu Hsi«-Klasse, Wachboote 207

»Xiangyang Hong«-Klasse, Forschungsschiffe 241–242

Yantse [Yantze], Fluß 131, 148
»Yen Ka«-Klasse, Transporter 224
»Yenkwan«-Klasse, Minensuchboote 189
»Yen Lun«-[»Yenlun«-]Klasse, Forschungsschiffe 240
»Yen Pai«-Klasse, Transporter 224
»Yen Tai«-[»Yenlai«-]Klasse, Vermessungsschiffe 235
»Yen Teng«-[An Deng«-]Klasse, Schlepper 245
»Yen Ting«-Klasse, Schlepper 245
»Ying Kou«-Klasse, Wachboote 209
»Yukan«-Klasse, Landungsschiffe 213
Yu Lin, U-Bootschule 129
– Stützpunkt 131
»Yu Lin«-Klasse, Wachboote 210
»Yu Ling«-Klasse, Landungsschiffe 215
»Yuan Wang«-Klasse, Flugbahnvermessungsschiffe 140, 146, 243
Yuapan Yang [Yupanyong], Bucht 131
»Yunnan«-Klasse, Landungsboote 136, 217

Zhanjiang siehe Changkiang
Zhenjiang siehe Chang Chiang
Zhousan siehe Chousan



Chi'i Chi-kuang —
Praxis der chinesischen Kriegführung

Herausgegeben, übersetzt und erläutert von Kai Werhahn-Mees

1980. 228 Seiten, 65 Abbildungen. Gebunden.
ISBN 3-7637-5199-8

Stefan Terzibaschitsch

Seemacht USA

Rüstung, Organisation, Dislozierung, Entwicklung

1982. 2 Bände, 852 Seiten, 658 Fotos, 212 Schiffszeichnungen und Skizzen, 50 Organigramme, 216 Tabellen. Leinen. Nur komplett lieferbar.
ISBN 3-8033-0327-3

Ulrich Schulz-Torge

Die sowjetische Kiregsmarine

Band 1 und 2
1976. 880 Seiten, 556 Fotos, zahlreiche Zeichnungen, Skizzen und Übersichten. Leinen. Nur komplett lieferbar.
ISBN 3-8033-0243-9

Band 3
1982. 446 Seiten, 155 Schwarzweiß- und 22 Farbfotos, 132 Schiffs- und Flugzeugskizzen, zahlreiche Übersichten und Tabellen. Leinen.
ISBN 3-8033-0301-X

Cuong Ngo-Anh

Die Vietcong

Anatomie einer Streitmacht im Guerillakrieg

Mit einem Vorwort von
Professor Dr. Wilfried Freiherr von Bredow

1981. 293 Seiten, 11 graphische Darstellungen, 5 Kartenskizzen. Gebunden.
ISBN 3-7637-5328-1

Fordern Sie bitte unverbindlich unseren Gesamtkatalog und Einzelprospekte zu den genannten sowie zahlreichen weiteren Titeln an.

Bernard & Graefe Verlag
Hubertusstraße 5 · 8000 München 19

Das Interesse der Weltöffentlichkeit richtet sich zunehmend auf China, die volkreiche Großmacht im Fernen Osten. Zur Beurteilung der politischen und militärischen Situation im stetig wachsenden Spannungsfeld Asien ist die Kenntnis des militärischen Potentials der Volksrepublik China unerläßlich.
Als im Frühjahr 1980 in der Volksrepublik China die spektakulären Versuche mit Interkontinentalraketen durchgeführt wurden, trat auch deren Kriegsmarine erstmals an das Licht der Öffentlichkeit: Im südwestpazifischen Zielgebiet versammelte sich eine Armada von Einheiten, die größtenteils noch völlig unbekannt waren und zu erkennen gaben, daß diese Marine in ihrer Entwicklung weiter fortgeschritten ist als bisher angenommen. Wenn die Volksrepublik China auch in erster Linie eine Kontinentalmacht darstellt, so sollte wegen der enormen Länge seiner Küsten die Rolle seiner Seestreitkräfte nicht übersehen werden.
Wie alle totalitären Staaten befleißigt sich auch die Volksrepublik China einer restriktiven Informationspolitik. Zuverlässige Zahlen und Fakten werden nicht veröffentlicht. Die Bearbeiter des vorliegenden Bandes haben die offen zugänglichen Quellen weitgehend ausgeschöpft und wertvolles Informations- und Bildmaterial erschlossen. Aus den zahlreichen Detailinformationen ergibt sich vor dem Hintergrund der maritimen Vergangenheit des »Reiches der Mitte« ein Gegenwartsbild der rotchinesischen Kriegs- und Handelsmarine, ihrer Grundlagen, Organisation, Ausrüstung, Bewaffnung usw., das zum Verständnis und zur Gesamtbeurteilung der chinesischen Militärmacht in den 80er Jahren einen wesentlichen Beitrag leistet.

Aus dem Inhalt:

Geschichte der chinesischen Marinen
(von Jürg Meister)
- ☐ Chinas Marine von den Anfängen bis zur Ankunft der Europäer
- ☐ Chinas Flotte und der Westen 1516 bis 1911
- ☐ Vom Sturz der Mandschu-Dynastie 1911 bis zum fünften Krieg mit Japan 1937
- ☐ Nationalchinas Flotte im Kampf gegen Japan und Mao 1937 bis 1950
- ☐ Chinas zwei Flotten 1950 bis 1980
- ☐ Anhang (Organisation, Gliederung, Schiffslisten)

Die Marine der Volksrepublik China heute
(von Siegfried Breyer unter Mitarbeit von Jürgen Friese)
- ☐ Organisation und Dislozierung
- ☐ Häfen und Stützpunkte
- ☐ Kriegsschifftypenentwicklung
- ☐ Schiffbauindustrie
- ☐ Marinemiliz
- ☐ Amphibische Komponente
- ☐ Marineluftstreitkräfte
- ☐ Marineinfanterie
- ☐ Uniformen der Marine
- ☐ Küstenschutz
- ☐ Kriegsschifftypen
- ☐ Marineflugzeugmuster
- ☐ Waffensysteme und elektronisches Gerät
- ☐ Seehandel und Seeschiffahrt

ISBN 3-7637-**5194**-7