

Die chinesische Marine

Autor(en): **Taubinger, L. v.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **137 (1971)**

Heft 10

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-46802>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zweifellos steht die Sowjetunion vor der wichtigen Aufgabe, die kriegsgediente Generation in den nächsten Jahren aus den entscheidenden Stellungen herauszulösen. Die Anfänge sind bereits getan.

Es gibt jedoch keinen Zweifel darüber, daß auch die nächste Generation über jüngere Generäle verfügt, die eine hervorragende Ausbildung hinter sich haben und sicherlich auch operativ und strategisch begabt sind.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die sowjetische Partei- und Staatsführung sich eine Gruppe von Marschällen und höheren Generälen herangezogen hat, die sowohl die Fähigkeit hat, ihre militärischen Aufgaben zu meistern, als auch der Parteiführung in jeder Lage loyal zur Seite stehen wird und die bereit ist, Befehle und Aufgaben der Partei zu jeder Zeit bedingungslos zu erfüllen.

Jede andere Beurteilung ist falsch!

Die chinesische Marine

L. v. Taubinger

In den Führungskreisen Chinas macht sich gegenwärtig eine wachsende Besorgnis über die maritime Expansion der sowjetischen Seemacht in den fernöstlichen Gewässern breit. Das Eindringen der sowjetischen Seestreitkräfte in den Indischen Ozean und die Errichtung sowjetischer Marinestützpunkte in Indien selbst, werden von den Chinesen als ein für die Sicherheit ihres Landes sehr ernstes Problem angesehen. Dazu kommt noch die Verstärkung der sowjetischen Pazifikflotte, die in der Nähe der chinesischen Ostküste kreuzt.

China besitzt eine rund 14 000 km lange Küste, deren Verteidigung heute das größte Problem für die militärische Führung in Peking darstellt. Der Generalstab der Volksbefreiungsstreitkräfte erkannte bereits vor einigen Jahren, daß diese Aufgabe ohne eine moderne Kriegsmarine nicht bewältigt werden kann. Diese Erkenntnis kommt in den Nachrichtenmedien Chinas klar zum Ausdruck. Die zentral gelenkten Zeitungen fordern immer häufiger den Ausbau der chinesischen Schiffsbauindustrie, um – wie es kürzlich in einem Bericht der Nachrichtenagentur «Neues China» hieß – in der Lage zu sein, «eine schlagkräftige Kriegsmarine zu errichten, die uns gegen den sowjetischen Sozial-Imperialismus und die amerikanischen Imperialisten schützen kann».

Sicher muß Peking auf diesem Gebiet viel nachholen, da die Kriegsmarine dieses Landes mit seinen 700 Millionen Einwohnern und seinen ausgedehnten Küstengrenzen sowohl der sowjetischen als auch der amerikanischen Flotte weit unterlegen ist.

Die Stärke der chinesischen Marine wird in Fachkreisen auf rund 150 000 Mann, einschließlich das etwa 16 000 Mann starke Personal der Marineluftstreitkräfte und der etwa 28 000 Mann starken Marineinfanterie, geschätzt.

Die Flotte selbst zählt nach Schätzung japanischer und westlicher Fachkreise 965 Einheiten. Sie besteht aus 4 Zerstörern, 9 Fregatten, 15 Begleitschiffen, 24 U-Bootjägern, 10 Patrouillen-

booten, 50 Minenräumern, 45 Hilfsminenräumern, 200 Torpedobooten, 33 U-Booten, 19 Seeküstenwachbooten und 13 Flußküstenwachbooten. Die übrigen Schiffe der Marine sind kleinere Landungs- und Versorgungsboote.

Die meisten dieser Schiffe gehören veralteten, noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg stammenden Typen an. Die 4 Zerstörer erhielt China von der Sowjetunion. Sie gehören zu der veralteten «Gordy»-Klasse. 8 der 9 der sowjetischen «Riga»-Klasse ähnlichen Fregatten wurden in den Jahren 1956 und 1957 in Shanghai gebaut. Das neunte Schiff, das 1968 in Kanton von Stapel gelassen wurde, ist ein modernisierter Typ derselben Klasse. Die 15 Begleitschiffe sind teils japanischer, teils britischer und kanadischer Herkunft und wurden vor 25 bis 30 Jahren gebaut.

Die 24 U-Bootjäger, die zu der Klasse «Kronstadt» gehören, erhielt China zum Teil zwischen 1950 und 1957 von der Sowjetunion, zum Teil wurden sie in chinesischen Werften gebaut. Die 10 200 t schweren, dem sowjetischen «OSA»-Typ ähnlichen Patrouillenboote baute China zwischen 1965 und 1968. 20 der 50 Minenräumer gehören dem sowjetischen Typ T-34 an und wurden von China zwischen 1954 und 1956 erworben. Eines dieser Boote ist britischer Bauart und stammt aus dem Jahr 1941. Die anderen Schiffe wurden in China selbst gebaut. Dasselbe gilt auch für die 45 Hilfsmine-räumer.

Die 200 Torpedoboote sind kleinere Schiffe unter 100 BRT. Von den 300 Kanonenbooten gehören 100 der «Neuen Shanghai»-Klasse an. Diese Schiffe sind leichte, 120 BRT schwere Schnellboote, die eine Geschwindigkeit von 30 Knoten erreichen können. 14 Kanonenboote sind Schiffe der älteren «Shanghai»-Klasse mit 100 BRT und können 28 Knoten erreichen. 45 Boote sind Schiffe der 57 BRT schweren «Swatow»-Klasse, deren Geschwindigkeit bei 40 Knoten liegt. Alle diese Schiffe wurden in China entworfen und gebaut. Weitere Kanonenboote sollen der Marine demnächst übergeben werden. Die Schiffe sind mit leichten Bordkanonen ausgerüstet. Die zu der «Shanghai» und «Neue Shanghai»-Klasse gehörenden Boote traten in den Jahren 1958/59 zum erstenmal in Erscheinung. Die anderen Kanonenboote gehören älteren Typen an und wurden zum Großteil im Ausland erworben.

Unter den 13 Flußküstenwachbooten sind 7 japanischer, 3 britischer, 2 amerikanischer und eines französischer Herkunft und durchschnittlich zwischen 40 und 50 Jahre alt. Eines dieser Schiffe stammt sogar noch aus dem Jahr 1911. Die 19 Seeküstenwachboote sind teils sowjetischer, japanischer und amerikanischer Herkunft und ebenfalls veraltet.

Was die chinesische U-Bootflotte betrifft, so sind alle 33 Schiffe sowjetischer Bauart. Ein dieselpetriebenes Modell ist mit Raketen bestückt, die eine Reichweite bis zu 500 km haben. Das Schiff wurde 1954 in der Werft von Tairen zusammengebaut. Ferner verfügt China über 25 konventionell betriebene, den sowjetischen «R» und «W» Mittelklasse-U-Booten ähnliche Schiffe, die zwischen 1956 und 1964 zum Teil in China gebaut wurden. Vier der Boote der «S-L»-Klasse gehen noch auf die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zurück. Schließlich hat China noch 2 Küsten-U-Boote des sowjetischen Typs «M-W».

Die übrigen Schiffe der chinesischen Marine sind Landungs- und Versorgungsschiffe kleinerer Bauart und Dschunken.

Die Marine ist in drei Flotten gegliedert: Die Nordseeflotte, die Ostseeflotte und die Südseeflotte.

Japanische und westliche Marinefachleute schätzen die Stärke der Nordseeflotte auf 230 Einheiten. Sie besteht aus einem Zerstörerengeschwader, einem U-Bootgeschwader, U-Bootjägern,

Landungsschiffen, Torpedo- und Kanonenbooten sowie einem Minenräumergeschwader. Die Hauptbasen der Nordseeflotte sind Tsingtao und Lushun. Einheiten der Nordseeflotte patrouillieren zwischen der Mündung des Yalu-Flusses im Norden bis Lien Yun Kang im Süden.

Die Ostseeflotte besteht schätzungsweise aus 435 Einheiten. Ihre Basen sind in Shanghai und Tschou San. Ihr Operationsgebiet liegt zwischen Lien Yun Kang und Tschao An Wan. Diese Flotte ist die stärkste was die Überwasserschiffe betrifft. Sie besitzt ein Fregattengeschwader, ein U-Bootgeschwader, mehrere Geschwader von U-Bootjägern, Torpedo- und Kanonenbooten sowie Landungsschiffe und Minenräumer.

Die aus 300 Einheiten bestehende Südseeflotte hat ihre Hauptbasen in Whanpoa und Tsamkong. Sie operiert in den Gewässern zwischen Tschao An Wan und der nordvietnamesischen Grenze. Die Südseeflotte besteht aus einem Fregattengeschwader, mehreren Geschwadern von U-Bootjägern, Landungsschiffen, Torpedo- und Kanonenbooten sowie Minenräumern. Jüngsten Berichten zufolge, soll die Insel Hainan zu einem der wichtigsten Stützpunkte der chinesischen Seestreitkräfte ausgebaut werden.

Zu der Kriegsmarine gehören auch etwa 500 Marinene Flugzeuge, einschließlich etwa 100 Il-28, leichte, mit Torpedos bestückte Bomber. Die meisten Flugzeuge sind MIG-15 und MIG-17 Jagdflugzeuge. Da China aber keine Flugzeugträger besitzt, operieren die Marineluftstreitkräfte ausschließlich von ihren in der Nähe der Küste gelegenen Festlandbasen. Sie sind jedoch dem Oberkommando der Marine unterstellt.

An der Spitze der Kriegsmarine steht Vizeadmiral Hsiao Tsing-kwang. Der heute 68 jährige Admiral gehört seit 1920 der Kommunistischen Partei Chinas an und nahm während des Bürgerkrieges am berühmten «Langen Marsch» Mao Tsetungs teil. Er befehligte damals die 29. Armee und wurde später Stabschef der 8. Armee. Hsiao hatte während seiner militärischen Karriere vor dem 1961 erfolgten Bruch Pekings mit Moskau enge Verbindungen zu der Sowjetunion. 1954 war er unter anderem auch Mitglied der Sowjetisch-Chinesischen Freundschaftsgesellschaft. Er steht heute als Kommandant der Kriegsmarine gewissermaßen im Schatten der ersten politischen Kommissars der Flotte, Li Tso-peng, der dieses Amt seit 1967 innehat. Es ist durchaus möglich, daß er deshalb zum Politkommissar der Kriegsmarine ernannt wurde, weil Vizeadmiral Hsiao der gegenwärtigen Führung wegen seiner einst engen Beziehungen zu den Russen etwas suspekt geworden ist. Li Tso-peng gehört seit 1969 dem Politbüro der KPCh an und gilt als ein besonderer Vertrauensmann Lin Piaos.

Eine Analyse der verfügbaren Informationen über die chinesische Marine zeigt, daß diese nach wie vor hauptsächlich aus älteren Schiffen ausländischer Herkunft besteht und daher weitgehend von Ersatzteillieferungen aus dem Ausland abhängig ist. Da die Marine keine Flugzeugträger besitzt, müßte sie sich im Ernstfall ausschließlich auf ihre U-Boote und leichten Überwasserschiffe verlassen. Diese Schwäche der Seeverteidigung erkennen die politischen und militärischen Führer Pekings immer deutlicher. Sie drängen daher auf eine Modernisierung der Marine und der Handelsflotte. Beide werden heute als entscheidende Faktoren der Bemühungen um einen zeitgemäßen Ausbau der nationalen Verteidigung betrachtet. Die Marine kann jedoch solange nicht erweitert werden, als China nicht über eine größere Schiffsbauindustrie verfügt.

In der Erkenntnis der eigenen militärischen Schwäche begann Peking 1968 auch seine Schiffsbauindustrie zu entwickeln.

Im August desselben Jahres wurde eine Volksbewegung gestartet, um die Arbeiter zu der rascheren Erfüllung der Produktions- und Modernisierungspläne der Werfte zu mobilisieren. Am 4. Juni dieses Jahres meldete Radio Peking, daß China in den letzten drei Jahren bereits einige 10 000 BRT Frachter gebaut hat, die dem internationalen Standard in jeder Hinsicht entsprechen. Ferner hätte die chinesische Schiffsbauindustrie auch einige 15 000 BRT Tanker gebaut, bei denen modernste Navigationsinstrumente eigener Bauart zur Anwendung kommen. 1969 baute China seinen ersten Eisbrecher in der Rekordzeit von nur 134 Tagen, noch dazu ohne Anleitung, ohne die erforderlichen modernen Ausrüstungen und ohne Erfahrung auf diesem Gebiet. Chinesischen Zeitungsberichten zufolge wurde für den Bau der 10 000 BRT Frachter nicht mehr Rohmaterial benötigt, als üblicherweise für 3000 oder 4000 BRT schwere Schiffe nötig ist. Die bekanntesten Werften Chinas sind die Hutung-Werft in Shanghai, die Hsinking-Werft in Tientschin und die Werft «Roter Stern» in Liaoning.

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß China heute größten Wert darauf legt, in der Schiffsbauindustrie eine vollkommene Selbständigkeit zu erreichen. Man will die alte Politik aufgeben, wonach der billigste Weg für den Außenhandel das Chartern von Schiffen ist. Anstatt Schiffe zu chartern oder ausländische Schiffe anzukaufen, sollen nun in den bestehenden und neu zu errichtenden Werften moderne Schiffe sowohl für die Kriegsmarine als auch für die Handelsflotte hergestellt werden. Zu diesem Beschluß führte nicht zuletzt auch die Tatsache, daß China beim Chartern von Schiffen heute größere Schwierigkeiten hat. Einer der Gründe dafür ist, daß während und nach der Kulturrevolution die Besatzungen der gecharterten ausländischen Schiffe des öfters mißhandelt wurden. Auch mußten die gecharterten Schiffe oft wochenlang sogar monatelang in den chinesischen Häfen warten, bis ihre Fracht gelöscht wurde. Es kam auch vor, daß die Mannschaften und Offiziere der Schiffe einer politischen Indoktrinierung unterworfen und, wenn sie diese ablehnten, festgehalten wurden. Die ausländischen Reedereien stellen ihre Schiffe daher den Rotchinesen nur sehr ungern zur Verfügung. Außerdem ist das Chartern von Schiffen für China mit hohen Kosten verbunden, da die internationalen Schifffahrtsunternehmen, beunruhigt durch die in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen als eine Art Selbstschutz ihre Preise für chinesische Handelsgesellschaften erheblich erhöht haben.

Einzelheiten über die Entwicklung der chinesischen Schifffahrtsindustrie sind bisher nicht bekannt. Doch geht aus verschiedenen Berichten der chinesischen Presse hervor, daß auf diesem Gebiet in letzter Zeit gewisse Erfolge erzielt werden konnten. Amerikanische Marineexperten vertreten sogar die Ansicht, daß China in Kürze in der Lage sein wird, sein erstes Atom-U-Boot zu bauen. Das Verteidigungsministerium in Washington soll angeblich über verlässliche Berichte verfügen, wonach die Chinesen bereits am Bau eines derartigen Bootes, das auch zum Abschluß von mit nuklearen Sprengkörpern versehenen Raketen geeignet sein soll, arbeiten. Auch liegen Meldungen darüber vor, daß sich in den chinesischen Werften mehrere dieselgetriebene U-Boote, die den sowjetischen Typen ähnlich sein, im Bau befinden. Sowohl Amerikaner als auch Japaner vertreten die Ansicht, daß die Chinesen noch acht bis zehn Jahre benötigen werden, bis ihre Schiffsbauindustrie mit Atomkraft betriebene oder Diesel-U-Boote, die auch zum Abschluß nuklearer Waffen geeignet sind, im Serienbau herstellen können wird.