

106868

V.B. 27.12.38.

# Chinas Nachschubwege wenig leistungsfähig

## Schwierige Landverbindungen nach der Sowjetunion, Indochina und Burma

Von unserem militärischen Mitarbeiter

Die Schwierigkeiten Chinas für den Nachschub aus dem Ausland haben sich seit der Eroberung Kantons durch die Japaner gesteigert. Kanton als der größte südchinesische Hafen ist mit der Eisenbahnverbindung nach Hongkong der wichtigste Umschlagplatz für Kriegsmaterial aus dem Auslande. Ob jedoch der Verlust dieser Stadt mit ihren Zufuhrmöglichkeiten den Lebensnerv Chinas getroffen hat, muß erst die Zukunft lehren.

Die wehrgeographische Gestaltung Chinas, die der Anlaß war, daß das gesamte Eisenbahnnetz im Ostteil, also mit der natürlichen Verbindung zum Meere, angelegt wurde, zeigt, daß China nach Wegnahme der Küste trotz der ungeheuren Weite des noch in chinesischer Hand gebliebenen Teiles auch alle leistungsfähigen Verbindungen zur Außenwelt verloren hat. Es stehen jetzt nur noch drei Verbindungslinien mit dieser zur Verfügung. Diese können aber ihrer Leistungsfähigkeit nach noch in keiner Weise mit dem Nachschubweg über Kanton verglichen werden.

Der jüngste dieser Wege ist die Verbindung von der Sowjetunion nach China. Der sowjetrussische Eisenbahndepotpunkt ist Sergiopol an der Turkestan-Bahn. Von hier aus wird durch Chinesisch-Turkestan (Provinz Sinkiang) über Urumtschi die alte Karawanenstrasse - die „Seidenstraße“ - über Lantschau nach Sian, dem westlichen Endpunkt der Lunghai-Bahn, benutzt. Die Straße hat insgesamt eine Länge von über 3000 Kilometer, führt in langen Strecken über zerklüftetes gebirgiges Gelände und übersteigt Pässe von über 2000 Meter. Sie ist von Sergiopol bis Urumtschi besser ausgebaut, dann aber nur für kleinere Lastkraftwagen benutzbar. Von Lantschau aus geht eine Abzweigung über Tschengtu in der Provinz Szechuan nach Tschungking, dem neuen chinesischen Regierungssitz. Die Organisation des Nachschubs steht vollkommen unter Moskauer Einfluß. Die oben erwähnten Zahlen und Schätzungen zeigen, daß ein Sowjetnachschub für China nur in mäßigen Grenzen durchgeführt werden kann. Wenn es selbst zutreffen sollte, daß jetzt ein Bahnbau von Sian nach Lantschau unter sowjetrussischer Leitung geplant ist, würde auch hierdurch, von der Zeit, die der tigers Bahnbau beansprucht, ganz abgesehen, eine ausschlaggebende Änderung der Lage nicht eintreten.

Der zweite Nachschubweg für China führt über französisch-Indochina. Hier besteht eine französische Eisenbahnlinie vom Hafen Haiphong über Hanoi in die südchinesische Provinz Yunnan nach Yunnanfu. Eine weitere Eisenbahnlinie verläuft zur südchinesischen Provinz Kwangsi mit Straßenanschluß nach Weiling und von dort Eisenbahnanschluß nach Kanton. Auch Yunnanfu ist durch Straßen mit

dem Eisenbahnnetz bei Kanton sowie der Hauptverkehrsader Chinas, dem Yangtsekiang, verbunden.

Es könnten somit hier ähnliche Voraussetzungen wie bei Kanton gegeben sein, wenn auch die Nachschubwege sehr viel länger sind. Die französischen Eisenbahnen sind jedoch nur Schmalspurbahnen von beschränktem Leistungsvermögen. Zudem wird von französischer Seite behauptet, daß der Durchgangsverkehr für Kriegsmaterial durch französisch-Indochina gesperrt sei. Wenn auch die Gesetze meist genügend Lücken für die Waffenhändler lassen, so kann allein aus den gegebenen Verhältnissen ersehen werden, daß ein chinesischer Nachschub an Kriegsmaterial über Indochina nicht bedeutend sein kann. Auch das in französischem Besitz befindliche Kwangtschuan gegenüber der Insel Hainan kann wegen der örtlichen Verhältnisse keine besondere Rolle für die Einfuhr von Kriegsmaterial nach China spielen.

Die dritte Verbindung mit dem Ausland geht über Burma (Britisch-Indien). Sie wird seit Beginn des Jahres 1938 unter Einfluß von Tausenden von Kulis mit Hochdruck ausgebaut. Hierfür scheinen auch die englischen und amerikanischen Kredite an China bestimmt zu sein.

„Sunday Times“ schreibt am 19. Dezember, daß „China durch die amerikanischen und englischen Gelder in die Lage versetzt sein wird, seinen Handel mit dem Ausland zu steigern und zwar über Burma, das schon vor Neujahr durch die neue Straße mit Südchina verbunden sein wird.“ Auch die „Times“ meldet, daß der neue 500 000-Pfund-Kredit vor allem den Ankauf von Fahrzeugen ermöglichen soll, „die auf der vor der Vollendung stehenden Straße von Zentralchina nach Burma, die besondere strategische

und wirtschaftliche Bedeutung hat, Verwendung finden sollen.“

China erhält dann mit Kanton einen Hafen, der bei wohlwollender Haltung Englands für China nicht verschlossen werden kann. Der Verbindungsweg hat weiter für China den Vorteil, daß er im südwestlichsten Zipfel Südchinas auf chinesisches Gebiet führt, also von der japanischen Luftwaffe nur schwer erreicht werden kann. Die Bahn von Kanton bis Lashio, dem Endpunkt in der Nähe der chinesischen Grenze, ist als Vollspurbahn durchaus leistungsfähig. Von hier aus soll die neue Straße über Tali nach Yunnanfu führen, wo sie Anschluß an das südchinesische Verkehrsnetz findet. Sie wird eine Länge von etwa 1200 Kilometer haben. Die Straße verläuft über sehr gebirgiges Gelände.

Von Yunnanfu nach Tali soll sie bereits geschottert sein, während an der Schotterung des Restteils unter großem Kräfteeinsatz gearbeitet wird. Auch die Ströme, z.B. der Mekong, sollen bereits befähigt mit Brücken von einer gewissen Tragfähigkeit überbrückt sein. Ein Verkehr für leichtere Lasten ist schon jetzt möglich. Da Mitte Oktober in Südchina die Trockenheit einsetzt und bis zum Frühjahr anhält, kann, wenn auch nicht zu einem so frühen Zeitpunkt, wie die englischen Zeitungen behaupten, so doch bis zum Frühjahr 1939 eine volle Benutzung der neuen Straße auch für große Lasten erreicht werden.

Ob aber China mit dieser neuen Verbindung, bei der Länge und der Schwierigkeit des Weges, jemals den Verlust Kantons ausgleichen kann, erscheint zweifelhaft. Zurzeit müssen noch alle chinesischen Nachschubverbindungen mit der Außenwelt als schlecht bezeichnet werden. Die Chinesen geben an, mit Waffen und Munition noch ausreichend versehen zu sein. Die Japaner sind aber offensichtlich entschlossen, auch diese restlichen Widerstände Chinas zu brechen. Es werden deshalb gelbliche Unterstützungen Chinas durch das Ausland, wie der japanische Außenminister Arita in seiner Erklärung vor der Presse am 19. Dezember betonte, nur zur Folge haben, „die Feindseligkeiten unnötig zu verlängern“. Arita bezeichnete deshalb das Vorgehen Englands und Amerikas als einen „bedauerlichen Akt“, der „das japanische Volk nur in seiner Überzeugung stärken wird, daß eine neue Lage in Ostasien mit allen Kräften herbeigeführt werden müsse.“