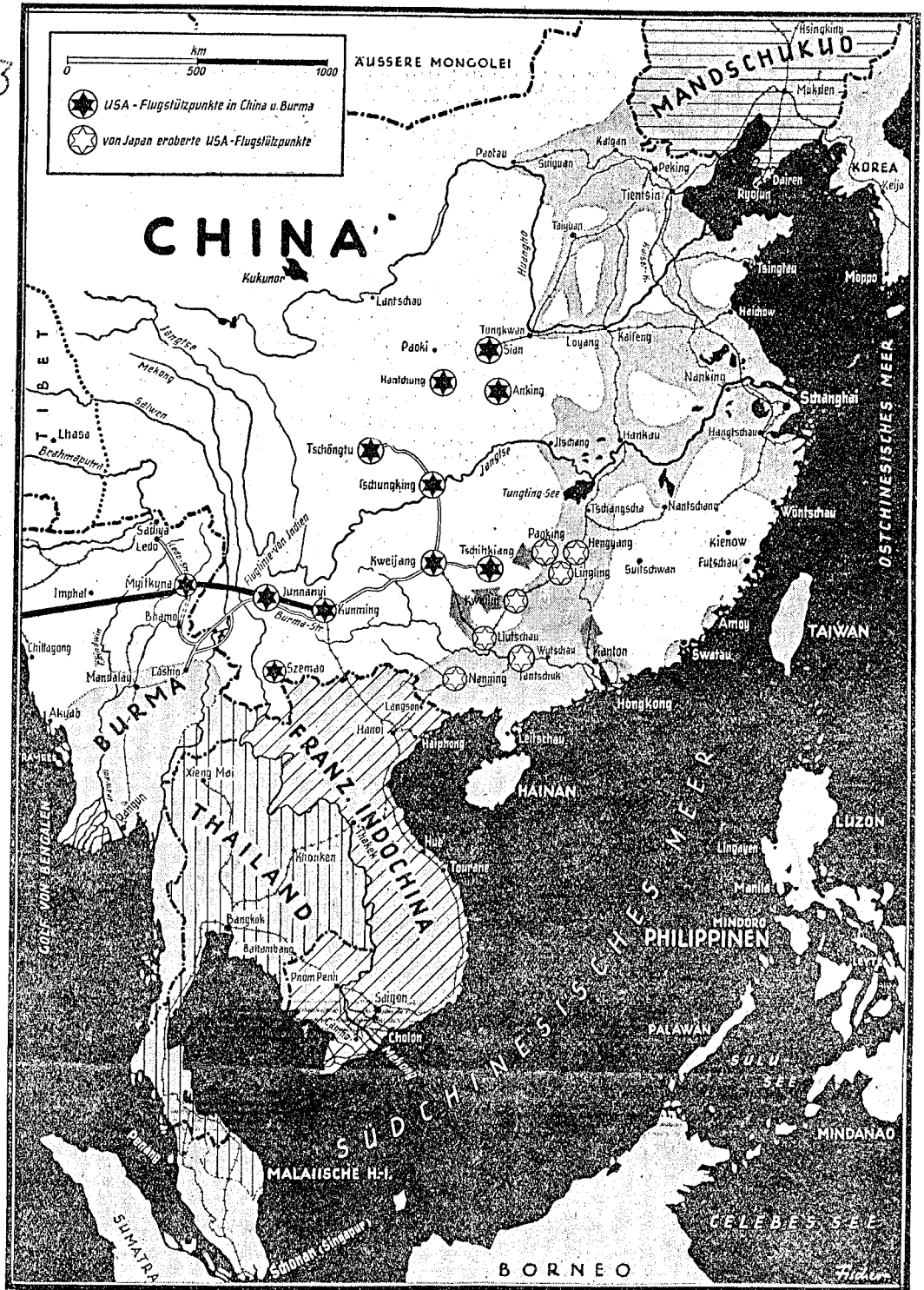


106873



DER VON JAPAN BEHERRSCHTE RAUM AUF DEM ASIATISCHEN FESTLAND

Karte: Fischer

Schanghai Schonan und zurück

Die chinesischen Verkehrslinien. | Von G. Fürbringer

Die bewunderungswürdigen Operationen, in denen das japanische Heer die fruchtbare Mitte des Chinesischen Reiches und seinen ganzen Südosten für die Ostasiatische Wohlstandssphäre gewonnen hat, entspringen zwei strategischen Zielsetzungen. Einmal sollte Tschungking seiner wichtigsten Versorgungsgebiete beraubt und damit auf seine eigenen, allmählich versiegenden Hilfsquellen zurückgeworfen, zum anderen gleichzeitig damit den Amerikanern der Zugang zum chinesischen Festland gesperrt werden. Die zeitlich früher angesetzte Offensive aus Burma heraus gegen Nordindien hatte dazu Tschungking in naher Aussicht stehende Verbindung mit den Anglo-Amerikanern über die Ledo-Burmastraße abzuschneiden und hat das auch bisher trotz gewisser Rückschläge erreicht.

Als ein allerdings sehr zukunftsreiches Nebenprodukt dieses kühnen Feldzuges über riesige Räume ist den Japanern die jetzt vollendete Beherrschung des gesamten chinesischen Eisenbahnnetzes in die Hand gefallen. So weitmaschig dieses auch im Vergleich zu anderen Ländern ähnlicher

fertig gebaut, Schanghai über Hangtschau und Nantschang mit Tschangschau verknüpft und dann von Hongschau an der Hankau-Kanton-Bahn über Kweilin nach Liutschau vorgestoßen. Von hier aus sollte einmal in nordwestlicher Richtung Kweijang und Tschungking, zum anderen der Anschluß an die indochinesische Grenze bei Langson über Nanning erreicht werden. Die erstgenannte Strecke konnte nicht mehr zu Ende gebaut werden, auf der südlichen Linie gelang nur die Herstellung der Verbindung zwischen Nanning und Langson, so daß nun Japan bzw. die Nanking-Regierung für den durchgehenden Verkehr nach Indochina noch die Lücke zwischen Liutschau und Nanning zu schließen hätten (etwa 220 km). Man darf sich indessen nicht vorstellen, daß alle diese Bahnen heute so gesicherte Verkehrswege bieten, wie ein Kartenbild glauben machen könnte. Der gesamte chinesische Raum besitzt nicht ein einziges Werk, das in der Lage wäre, Schienen herzustellen, geschweige denn rollendes Material. Man ist da ganz auf Japan und Mandschukuo angewiesen. Daher sind häufig ganze Strecken von Schienen ent-

war es auf den thailändischen Vorschlag eingegangen, den großen Bogen der transindochinesischen Bahn durch eine neue Strecke von Tan Ap im nördlichen Annam über Thakek und den Mekong nach dem thailändischen Khonken abzuschneiden. Nun ist allerdings durch den thailändisch-indochinesischen Vertrag von 1940 über die Rückgabe indochinesischen Gebietes an Thailand das Land zwischen Mongkoiborey und Aran Pradhat an Thailand zurückgefallen. Indessen dürfte es Thailand seitdem kaum möglich gewesen sein, das Material für den Bahnbau heranzuschaffen, es sei denn, man habe es von anderen, bereits betriebenen Strecken abgezogen, die nicht derart wichtig sind, wie die in Frage stehende. Dafür, daß letzteres Verfahren angewandt worden ist, spricht nicht nur der Wunsch nach lückenloser Verbindung mit Schonan, die dann sichergestellt wäre, sondern auch die damit gegebene Möglichkeit durchgehender militärischer Transporte aus Indochina über Bangkok nach der nördlichsten thailändischen Bahnstation Yieng Mai, von wo die japanische Birmah-Front zum Teil ihren Nachschub bezieht.

Wenn also Schanghai—Schonan noch nicht