Das Schiff „Sprung Vorwärts“ 1960, 1963 (Mi.Nr. 576)

Walter Haveman

Die Marke wird in China in der philatelistischen Presse nicht hervorgehoben, obwohl das gezeigte Schiff einen wichtigen Fortschritt beim Aufbau der Wirtschaft darstellen sollte. Wir werfen einen Blick auf die Geschichte des Schiffes und auf die Schwierigkeiten, damit umzugehen.



Es hieß es in der englischsprachigen chinesischen „China Philately“ Nr. 5 1987, im offiziellen Text von 1960:

„Am 15. Dezember 1960 gab das Postministerium eine Sondermarke zum ersten chinesischen ozeantüchtigen Schiff heraus.
Sie zeigt das Schiff, fahrend gegen Wind und Wellen. Genaue Betrachter finden am Bug die zwei chinesischen Schriftzeichen für
„Yuejin“, „Sprung Vorwärts“.
Das Schiff wurde am 28. November 1958 auf Kiel gelegt.
Der Frachter, gebaut mit Sowjetischer Hilfe auf der Dalian-Werft, hat eine Länge von 169,9 Meter und eine Breite von 21,8 Meter, mit einer Frachtkapazität von 13.400 Tonnen. Der Tiefgang ist 9,7 Meter. Der Antrieb hat 13.000 PS, der es bei voller Ladung auf eine Geschwindigkeit von 18,5 nautische Meilen/Stunde bringt. Es kann jeden Seehafen der Welt erreichen.

Im alten China vor 1949 gab es nur Schiffsreparaturwerke und Werften für Holzboote. Der Bau großer Frachtschiffe war unmöglich. Erst nach der Befreiung 1949 entwickelte sich der Schiffbau. Nach dem Beginn des „Sprung vorwärts“ entwickelte China Frachter mit Diesel-Motoren, die ozeantüchtig waren, sowie andere Frachtschiffe und Flussschiffe, wodurch ein neues Blatt in den Annalen der chinesischen Schifffahrt aufgeschlagen wurde“.

Der zitierte Bericht in der Zeitschrift von 1987 rief Widerstand in der Redaktion hervor. Fünf Ausgaben später (Ausgabe „China Philately“ Juli 1988) korrigierte sie ihre Darstellung, und erwähnte - wenn auch nur kurz - die wahre, weniger rühmliche Geschichte dieses Schiffes, zu der wir im Folgenden mehr Details veröffentlichen.

Die Briefmarke mit der chinesischen Nr. S 32 trägt als Jahreszahl die 1959. Sie hätte vor S 33 erscheinen sollen, Mi.Nr. 453 (Sowjetische Mondrakete) die am 10. September 1959 erschien. Die Marke mit dem Schiff kam jedoch 15 Monate später heraus.
Was war die Ursache? Zwischen China und der Sowjetunion vertieften sich 1960 die politischen Differenzen, die im Sommer 1960 zu einem plötzlichen Abzug der meisten sowjetischen technischen Berater aus China führte. Viele chinesische Aufbauprojekte gerieten dadurch in Schwierigkeiten und in Verzug. Das späte Erscheinen der Schiffsmarke muss jedoch zuvor andere Ursachen gehabt haben, denn für ein rechtzeitiges Erscheinen der Chinesisch-Sowjetischen Freundschaft-Lobesmarken am 10. März 1960 (Mi.Nr. 522-524), siehe oben, war Zeit.



Die zerbrechende Freundschaft war indirekt Ursache einer erstaunlichen Zeitverzögerung, denn das Schiff kam nicht vom Stapel! Die Jungfernfahrt wurde erst für den 30. April 1963 angekündigt, 4 ½ Jahre nach der Stapellegung!



Ersttagsbrief mit Sonderstempel

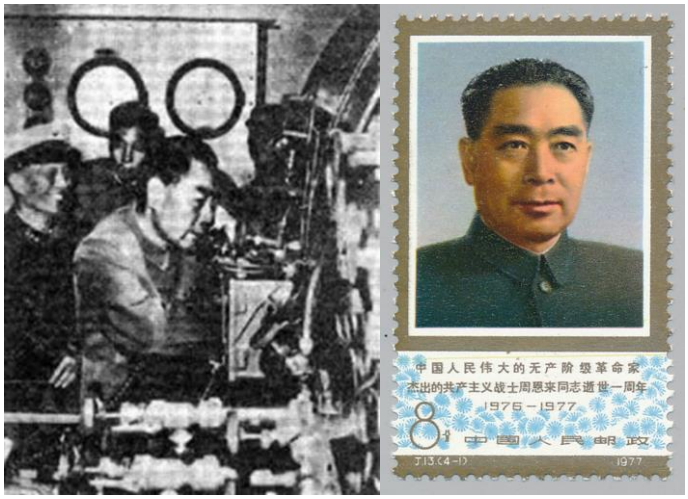
Das Schiff lief am 30. April 1993 in Qingdao aus, und fuhr mit circa 10.000 Tonnen Getreide und 3.000 Tonnen Mineralien nach Nagoya/Japan.

Die Katastrophe!

Am 1. Mai 1963 verbreite der japanische Rundfunk die Meldung: Die „Sprung Vorwärts“ sei durch drei Torpedos zwischen China und Japan von einem unbekannten U-Boot versenkt worden. Die Mannschaft ging in die Rettungsboote, wurde später durch japanische Fischerboote aufgenommen und in Japan an Land gebracht.
Die USA, Süd-Korea, Japan und Taiwan beeilten sich zu erklären, sie hätten kein U-Boot in der Nähe des Unglücks gehabt und nichts damit zu tun.
Die Mannschaft des untergegangenen Schiffes sprach ausschließlich von „Torpedos“, und einer von ihnen erzählte, er habe während des Unglücks ein U-Boot gesehen mit drei lachenden Amerikanern am Ausguck.

Seit der Gründung der VR China gab es keinen ähnlichen Vorfall. Aufgrund der möglichen diplomatischen und kriegerischen Folgen führte Ministerpräsident Tschu-Enlai persönlich die Untersuchungen zu dem Unglück. Aus den Berichten der Mannschaften ging schnell hervor, dass das Sinken des Schiffes drei Stunden dauerte, und die Unfallgeräusche wenig den Charakter von Explosionen hatte.

Es entstand die Vermutung, dass das Schiff durch einen Navigationsfehler auf ein Riff gelaufen war.[1]



Problem war: Man vermutete das Schiff in circa 50 Meter Tiefe. China hatte keine Erfahrung, in dieser Tiefe zu tauchen, weshalb zuerst in einer Druckkammer des Nautischen medizinischen Forschungsinstituts Versuche unternommen wurden. Das Foto von Tschu-Enlai, links, wurde bei dieser Gelegenheit aufgenommen, als er mit den Tauchern in der Druckkammer sprach.
Persönlich ordnete er an, in Hongkong zwei Unterwasserkameras „keine Chinesischen!“ zu kaufen, um Aufnahmen am gesunkenen Schiff machen lassen zu können. Am 18. Mai traf eine Flotte am Unglücksort ein. Mit Minensuchbooten, U-Boot-Jäger, Tanker, - insgesamt waren 1000 Menschen an der Aktion beteiligt.

Die Untersuchungen zeigten, dass das Schiff auf dem „Socotra“ Riff auflief, dass steil aus der Tiefe hervorragt und 5 Meter unter Wasser ist, was für ein Schiff mit 9 Meter Tiefgang natürlich ein Hindernis ist. Man fand Schiffsfarbe am Riff, sowie typische Zerstörungen am Riff durch das längsstreifende Schiff. Auf einer international beachteten Pressekonferenz wurden die Erkenntnisse der Öffentlichkeit mitgeteilt.

Man vermutete später, dass die schlechte Ausbildung der Mannschaft an der neuen sowjetischen Navigationstechnik der Grund gewesen sein könnte, dass die „Yuejin“ 6 Seemeilen von der Route abgekommen war.
Die kriegerischen Erklärungen entsprangen dem damaligen Zeitgeist; sie hörten sich „links“ an und sollten die Schande schlechter Schiffsführung zudecken. Wohingegen Tschu-Enlai gegen eine unnötige Verschärfung der internationalen Spannungen war, und „die Wahrheit in den Tatsachen suchen“ wollte.

---

[1] Quelle: Angaben im Internet über das „Sucotra“-Riff. Ferner: Eine 6-seitige Darstellung zu den Untersuchungen Tschu-Enlai’s im Internet, offensichtlich Computer-übersetztes Englisch aus dem Chinesischen, kaum lesbar! Aufzufinden (eher: versteckt) unter: http://viaexpo.com/en/news/93689/comment-on-eliminating-the-risk-of-solar-adoption-by-vbgmhmvm