

## **CHINESE MEGASTAD VIERT JAAR VAN DE TIJGER:**

MILJOENEN KEREN TERUG NAAR HUIS

GPD 4 februari 2008

(Van onze correspondent Jan van der Made)

CHONGQING (GPD) - Als trein nummer 141 uit Guangzhou piepend en knarsend op het station Chongqing tot stilstand komt, barsten de deuren open en duizenden reizigers springen over elkaar heen het perron op dat door de heen en weer rijdende trolleys en de schetterende luidsprekers en het surrealistische, blauw groene neonlicht lijkt op een waar inferno. Sommige reizigers hebben eerst hun bagage uit de ramen gegooid om daarvan geen last van te hebben tijdens de worstelingen in het gangpad.

„Het was een hel", vertelt een reizigster die aankomt op het station in Chongqing. „Ieder jaar ben ik weer bang dat ik die trip niet overleef. Je wordt urenlang samengeperst. Je kunt niet naar het toilet want daar zitten zes mensen op. Een keer waren er zoveel mensen in het gangpad dat ik door de druk omhoog werd getild. Ik raakte met mijn voeten de grond niet meer". De veren van zes treinstellen waren gebroken, en op een traject hadden de Chinese spoorwegen goederenwagens ingezet om de enorme reizigersstroom aan te kunnen.

Ieder jaar trekken er zo'n 200 miljoen boeren terug naar hun plek van herkomst om Chinees nieuwjaar te vieren. En in Chongqing, China's grootste stad, wordt het dan nog drukker dan in de rest van China. Chongqing en het enorme conglomeraat steden en boerendorpen die onder haar bestuur vallen, vormt een reservoir van werklozen door het hele land trekken om er baantjes te zoeken in de bouw. Ze verdienen er wat geld. En een keer per jaar, keren ze allemaal tegelijkertijd terug om met de familie nieuwjaar te vieren.

### VAKANTIE

Mevrouw Liang, een boerin van een jaar of vijfenveertig die in een dorp even buiten de stad woont, heeft de laatste jaren veel van haar vrienden zien vertrekken naar andere steden. „Ook mijn dochter. Die werkt in Yunnan (provincie die aan Vietnam en Birma grenst) bij de spoorwegen. Tot het verdriet van mevrouw Liang komt haar dochter, Meimei, dit jaar niet terug naar Chongqing. „Ze verdient wel meer dan ze hier zou doen, maar heeft geen geld om een kaartje voor de trein te kopen". Vier keer per jaar stuurt Meimei vijf en zeventig gulden naar huis. Bij de familie van Wang Yingge, een dertigjarige accountant, is dat anders. Wang is al twee weken voor het Chinese nieuwjaar naar huis gekomen. „Ik neem dit jaar een maand vakantie", aldus de gezette man.

Hij werkt in Peking waar hij is aangetrokken door een consultancy-bureau, maar net als de migranten die in de bouw werken, gaat hij elk jaar, bepakt met dozen vol koeken, fruit, baijiu (Chinese rijstwijn) en speelgoed voor zijn kinderen, terug naar Chongqing. Wang reist dan wel in een couchette, en vermijdt de nieuwjaars trein-hel omdat er voor couchettes een vast aantal kaartjes verkocht wordt. Op dit moment wonen er officieel 30 miljoen mensen in Chongqing, maar als je de mensen erbij moet optellen die naar buiten zijn verhuisd, ligt dit aantal waarschijnlijk nog een paar miljoen hoger. Door een kunstmatige ingreep werd de stad in maart vorig jaar tot 'stadsprovincie' gebombardeerd, dat wil zeggen dat ze, net als Beijing, Shanghai en Tianjin direct door de centrale regering wordt bestuurd en de status heeft van een provincie. Chongqing werd daarmee China's grootste stad.

„Eigenlijk was Chongqing nooit meer dan een enorm dorp dat groeide en groeide", aldus Wang Yingge. „En nu is er een echte stadskern. Er is zware industrie. Er is vervuiling. Files. Er zijn nog maar weinig mensen die zich het dorpse karakter van Chongqing zullen herinneren".

### STEILE HEUVELS

De binnenstad ziet er uit als die van elke doorsnee Chinese stad. Wolkenkrabbers, warenhuizen, nachtclubs en karaokebars. Een grote, oude wijk die bestond uit slordig tegen de rivierwand opgeplakte huizenrijen, verbonden met kronkelende stegen waaruit de geur van Sichuanpeper opsteeg, is in een jaar tijd volledig gesloopt om plaats te maken voor kantorentorens en winkelcentra.

Het enige karakteristiek van Chongqing dat tot nog toe onuitroeibaar blijkt zijn haar steile heuvels, en daardoor, het gebrek aan fietsen .

Op elke straathoek staan groepjes mannen met bamboestokken. „We vervoeren goederen”, vertelt een, die uit een boerendorp onder de rook van Chongqing komt. Hij ziet er onwennig uit en steekt met zijn blauwe Mao-kostuum en iets lichter blauwe pet schril af tegen de modieus geklede meisjes die op een paar meter afstand een ijsje eten. „Er is geen werk meer op het platteland. Geen geld te verdienen. We hebben nou toch een socialistische markteconomie? We krijgen steeds minder geld voor landbouwproducten. Dus komen we naar de binnenstad om hier te werken”. Maar veel werk is er zo te zien niet; de bamboestokkendrager heeft al zeven uur geen pakje meer gedragen. „De laatste was een huisvrouw die geen zin had om haar boodschappen zelf naar huis te zeulen”.

Tot maart vorig jaar hoorden Chongqing en het platteland eromheen tot de enorme provincie Sichuan. Dankzij eindeloos lobbyen van het stadsbestuur werd uiteindelijk besloten om Chongqing los te koppelen van Sichuan. Want de voortdurende rivaliteit met Sichuan's provinciehoofdstad Chengdu had ervoor gezorgd dat Chongqing steeds achter het net te viste als het ging om het aantrekken van buitenlandse investeringen. „Chongqing moest altijd tweed viool spelen. Maar het is wel China's belangrijkste binnenhaven”, aldus Zhang Enping, die werkzaam is in de splinternieuwe, witbetegelde haventerminal waar, over een paar jaar, boten zullen aanleggen die via 's werelds grootste kunstmatige meer en langs 's werelds grootste dam, naar Shanghai zullen kunnen varen. Op dit moment vertrekken die boten nog vanaf drassige zandplaat die alleen te bereiken is na een strompeltocht van een half uur over houten vlonders via pontons.

#### WANXIAN

De enorme omvang van Chongqing wordt pas duidelijk na een bootreis naar Wanxian, de tweede grote stad binnen de stadsprovincie. De tocht begint om acht uur 's ochtends, en pas om twaalf uur 's nachts legt de boot aan bij Wanxian. Wanxian vormt tegelijkertijd de frontlijn tegen de oprukkende waterspiegel die hoger zal worden als de gigantische Drie Kloven in het begin van de volgende eeuw klaar is. De dam, bedoeld als energieopwekker die ook nog eens overstromingen moet inperken, ligt in de naburige provincie Hubei, maar de meeste negatieve effecten ervan zullen merkbaar worden in Wanxian en Chongqing.

Over vijftien jaar zal Wanxian voor de helft onder water verdwenen zijn. Er hangt een gehaaste sfeer in de stad die is gebouwd op de steile zuidoever van de Yangzi, alsof de bewoners al voorbereidingen aan het treffen zijn om over niet al te lange tijd te verkassen. En dat blijkt ook het geval. „Die beslissing kwam niet helemaal onverwacht”, vertelt mevrouw Ma Jun, die een restaurant heeft onder „de lijn”. Die „lijn” is een lijn van 175 meter boven de zeespiegel. Hij is gemarkeerd op muren van huizen en soms gewoon op de straatstenen. „Alles wat onder die lijn staat gaat verdwijnen”. Mevrouw Ma geloofde er niet meer in, omdat die beslissing steeds maar werd uitgesteld. „Maar in feite hadden we het al zeventig jaar eerder kunnen weten. Sun Yatsen (China's „vader des vaderlands”) opperde het idee van de enorme Drie-Kloven al aan het begin van eeuw”. Toen vijf jaar geleden de definitieve beslissing werd genomen dat de dam er kwam „waren toch nog veel mensen in Wanxian sceptisch. Niemand geloofde dat we echt weg zouden moeten”.

#### MILJOEN MENSEN

Maar inmiddels is de evacuatie begonnen. De regering besloot dat er meer dan een miljoen mensen geëvacueerd zullen worden. Een groot deel daarvan staat op de nominatie om naar woestijngebied Xinjiang te verhuizen in het uiterste westen van China. Maar velen zullen ook in de gelegenheid worden gesteld om hoger gelegen land te gaan bebouwen. „Dat is niet heel goed”, zegt een van de boeren die in de kantine van mevrouw Ma een kom met gepeperde noedels naar binnen zit te slurpen. „De kwaliteit van het land is veel minder. Het is minder vruchtbaar, en we moeten verder lopen voordat we bij de markt zijn. Maar ik hoef gelukkig niet naar Xinjiang”, aldus de boer. Mevrouw Ma zelf is van plan om naar Chongqing-stad te verkassen. „De prijzen zijn daar wel hoger, maar als ik iets bij de haven kan krijgen is dat alleen maar goed voor de business”. Voor Chongqing's toeristenindustrie betekent de Drie Kloven een klap. De haven is het traditionele vertrekpunt voor honderden groepsreizen door de Drie Kloven, door Chinese toeroperators bejubeld als „China's Grand Canyon”. Als die is volgelopen dan hebben toeristen weinig redenen om naar Chongqing te komen. Behalve een paar goed bewaarde martelkamers van de Nationalistische Partij, een oud hoofdkwartier van de Communistische partij en een museum met een stoffig dinosaurussengeraamte zijn er weinig „attracties”.

Maar voorlopig is het nog niet zover en wordt er nog een hoop verdiend. Liu Bangguo werkt op een van de speedferries die Wanxian met Chongqing verbindt. Het hele dak is van doorschijnend plastic voor een optimaal uitzicht. De terugreis - stroomopwaarts - naar Chongqing duurt nog geen zes uur, drie keer zo kort als met de gewone boot. „Iedere dag zijn de kaartjes uitverkocht”, zegt Liu, kwaad gebarend naar een aantal passagiers dat zonder kaartjes toch nog op de boot probeert te klauteren. Veel aandacht voor de Yangzi, en het landschap eromheen hebben de passagiers trouwens niet. Tijdens die reis worden ze getraakteerd op maar liefst vijf speelfilms. „Koning der Gokkers” met Chow Jun-fat, een bekende Hongkongse filmacteur. Een film met Jacky Chan (Supercop 3) en nog drie andere films waarvan het geluid zo hard staat dat de dialogen helemaal vervormd worden. Die zijn er trouwens nauwelijks, de films worden gedomineerd door het geluid van klappen, gegil en explosies. De Chinese passagiers volgen alles met glimmende ogen en een geweldige ruzie die uitbreekt omdat iemand op een verkeerde stoel is gaan zitten gaat geheel aan hun aandacht voorbij.

#### CENTRALE PLAATS

De stadsregering in Chongqing lijkt de scepsis die in Wanxian bestaat over de Drie Klovendam af te willen zwakken. „We geloven dat Chongqing een centralere plaats binnen China kan innemen. Transport zal makkelijker worden door de creatie van een enorm stuwmeer”, aldus een zegsman van het stadsbestuur. Boten zullen trapsgewijs, via een sluisensysteem, naar de benedenloop van de Yangzi kunnen afzakken. Maar ook in Chongqing maakt men zich zorgen. De gedwongen migratie de druk op Chongqing enorm vergroten. „We verwachten dat hier tienduizenden mensen extra zullen komen. Die moeten worden opgevangen. Er moeten nieuwe huizen komen. We vechten tegen de tijd”, aldus een ambtenaar die bij het Chongqingse bureau van stadsplanning werkt.

Het kan nog pessimistischer: professor Huang Wanli, verbonden aan de Qinghua universiteit in Peking, zegt dat de dam een regelrechte ecologische ramp kan betekenen voor Chongqing. „De dam zal de doorstroom van het slib tegenhouden. Daardoor zal er een tweede dam ontstaan onder water. En daardoor ontstaat het risico dat de haven volledig zal dichtslippen”. Er wordt al gesproken van een „ecologische tijdbom” die onder Chongqing is gelegd dankzij de bouw van de Drie Klovendam. Uiteindelijk, zo zeggen deze somberaars, luidt de bouw van de dam de economische ondergang van Chongqing in. Maar daarover maken Chongqing's bewoners zich nog geen zorgen. Chongqing's semi-onafhankelijkheid zal haar, zo is de verwachting, meer welvaart moeten brengen. „Er is hier altijd geldgebrek geweest”, aldus Wang Yinge, de accountant. „Vorig jaar moest een wegenproject dat een eind moest maken aan alle files worden gestopt omdat het geld op was”. Het resultaat was dat de ringweg, die een spectaculaire omzoming vormt van het centrale schiereiland van Chongqing's stadscentrum, halverwege gewoon ophield. „Levensgevaarlijk. Je kon tot het laatste stuk gewoon rijden”, vertelt een taxichauffeur. „Er waren wel houten vangrails, maar er bestond een risico dat je opeens twintig meter lager in de Yangzi kon liggen”.

#### AMBITIE

Dat gevaar is nu opgelost; de ringweg is voltooid. Chongqing hoeft geen belasting meer te betalen aan Sichuan. In vijf jaar tijd is de het opgeklommen tot een stad met de ambitie om kustgiganten als Guangzhou en Shanghai naar de kroon te steken. Buitenlandse investeringen beginnen ook aan te trekken. Volgens een woordvoerder van Marubeni, een Japans superconglomeraat dat een fabriek heeft in Chongqing „wordt er nu actief overwogen om meer te gaan investeren in China's binnengebieden”. Chongqing is daarbij een natuurlijke keus vanwege haar relatief goedkope arbeidskrachten, voorkeursbeleid voor buitenlandse investeerders en haar grote aantal instituten voor hoger onderwijs, waardoor specialisten en technici overvloedig voorhanden zijn.

De de semi-onafhankelijke status als stadsprovincie geeft Chongqing een extra duw in de rug. Voor burgemeester Pu Haiqing (56) betekent het dat hij op gelijk niveau staat met een provinciale gouverneur. Veel beslissingen hoeven niet, zoals vroeger, eerst aan het provinciale bestuur te worden voorgelegd. De burgemeester, een magere, rustige man, wordt door buitenlanders omschreven als „uiterst behendig”. Deze voormalige ingenieur studeerde in Chongqing, en als het aan hem ligt, wordt Chongqing de motor van centraal China. Maar er moet, volgens de burgemeester, nog een hoop werk verricht worden eer het zover is. Vooral de zware chemische industrie moet worden aangepakt, aldus de burgemeester. „Als Chongqing het stralend voorbeeld wil vormen voor China's westelijke gebieden, dan moeten we de oude industrieën hervormen”. Dat proces komt slechts langzaam op gang, en daarom heeft Chongqing „een voorkeursbehandeling gekregen” van de centrale regering.

In de praktijk komt dat er bijvoorbeeld op neer dat de stad aanvragen van buitenlandse banken voor het openen van branches kan honoreren. „Als een bank van de centrale regering toestemming heeft gekregen om twee branches te openen in China, dan kunnen wij een derde honoreren”, aldus de burgemeester. Op dit moment zijn er een twaalfstal buitenlandse banken actief in Chongqing en de stad begint naam te krijgen als een financieel centrum.

#### INVASIE 1937

Chongqing kreeg in het verleden ook al naamsbekendheid. Tijdens de Japanse invasie van 1937 benoemde toenmalige Nationalistische regering Chongqing als China's hoofdstad. Het lag diep landinwaarts, maar was toch nog te bereiken dankzij de Yangzi rivier, die vanaf Chongqing goed bevaarbaar is.

Na de communistische machtsovername in 1949 en de angst voor een Russische invasie werd Chongqing belangrijk als „derde front” gebied. Volgens Mao Zedong kon China's zware industrie alleen beschermd worden tegen een atoomaanval vanuit de toenmalige Sovjet-Unie door volledige fabrieken landinwaarts te verhuizen. Daardoor werden hele fabrieken, compleet met alle apparatuur en honderdduizenden staatsarbeiders naar districten rond Chongqing verhuisd. Het resultaat is dat de werkloosheid in Chongqing hoger dreigt te worden dan in andere delen van China. Peking maakt op dit moment ernst met de stroomlijning van haar staatsbedrijven. Zo werd onlangs aangekondigd dat de textielindustrie alleen al zo'n 1,2 miljoen arbeiders wil laten afvloeien. Eerder deze maand kondigde het ministerie van spoorwegen aan het met zo'n 300.000 arbeiders minder te willen gaan doen.

Juffrouw Liao is een voormalig arbeidster van een van Chongqing's chemische fabrieken. Vorig jaar werd ze aan de kant gezet. Ze treurde er niet lang over en trok, samen met duizenden anderen naar de Zuid-Chinese provincie Guangdong. Nu werkt ze daar in een werkplaats waar ze leren jassen in elkaar zet. „Tien uur per dag. Daarna slapen we met dertig man in een kamertje, drie man op een bed”.

Toch is dit, volgens juffrouw Liao, beter dan „achterblijven in Chongqing en maar hopen dat je een sociale uitkering krijgt”. Juffrouw Liao gaat Chinees nieuwjaar vieren met haar familie. Ze heeft een klein rugzakje bij zich met ingeblikte lychees uit Guangdong een fotoalbum met plaatjes van de plaats, Shunde, waar ze werkt, waarbij ze zelf steeds op de voorgrond staat. Over een week pakt ze de boot, („vierde klasse, naast de machinekamer”) vaart twee dagen mee stroomafwaarts, en pakt dan lokale bussen om na nog eens vier dagen in Shunde te belanden. „Maar Chongqing mis ik altijd. En ooit zal ik hier weer terugkeren”.

© Jan van der Made