

BACCALAURÉAT GÉNÉRAL

SESSION 2024

**Délivrance simultanée du
Baccalauréat et de l'Abitur**

**EVALUATION SPECIFIQUE
D'HISTOIRE-GEOGRAPHIE**

Durée totale de l'épreuve : 5 heures

Coefficient 15

Matériel autorisé : dictionnaire unilingue allemand

Les calculatrices sont interdites

L'ensemble de l'épreuve comporte 4 pages numérotées de 1/4 à 4/4

La partie 1 comporte 1 page numérotée **2/4**

La partie 2 comporte 2 pages numérotées de **3/4 à 4/4**

PARTIE 1 : HISTOIRE

Le candidat doit traiter UNE des deux compositions au choix.

Aufsatzthema 1

**Deutschland und Frankreich zwischen 1929 und 1940,
unterschiedliche politische Wege**

Aufsatzthema 2

Die Entkolonialisierung und ihre Folgen

PARTIE 2 : GEOGRAPHIE

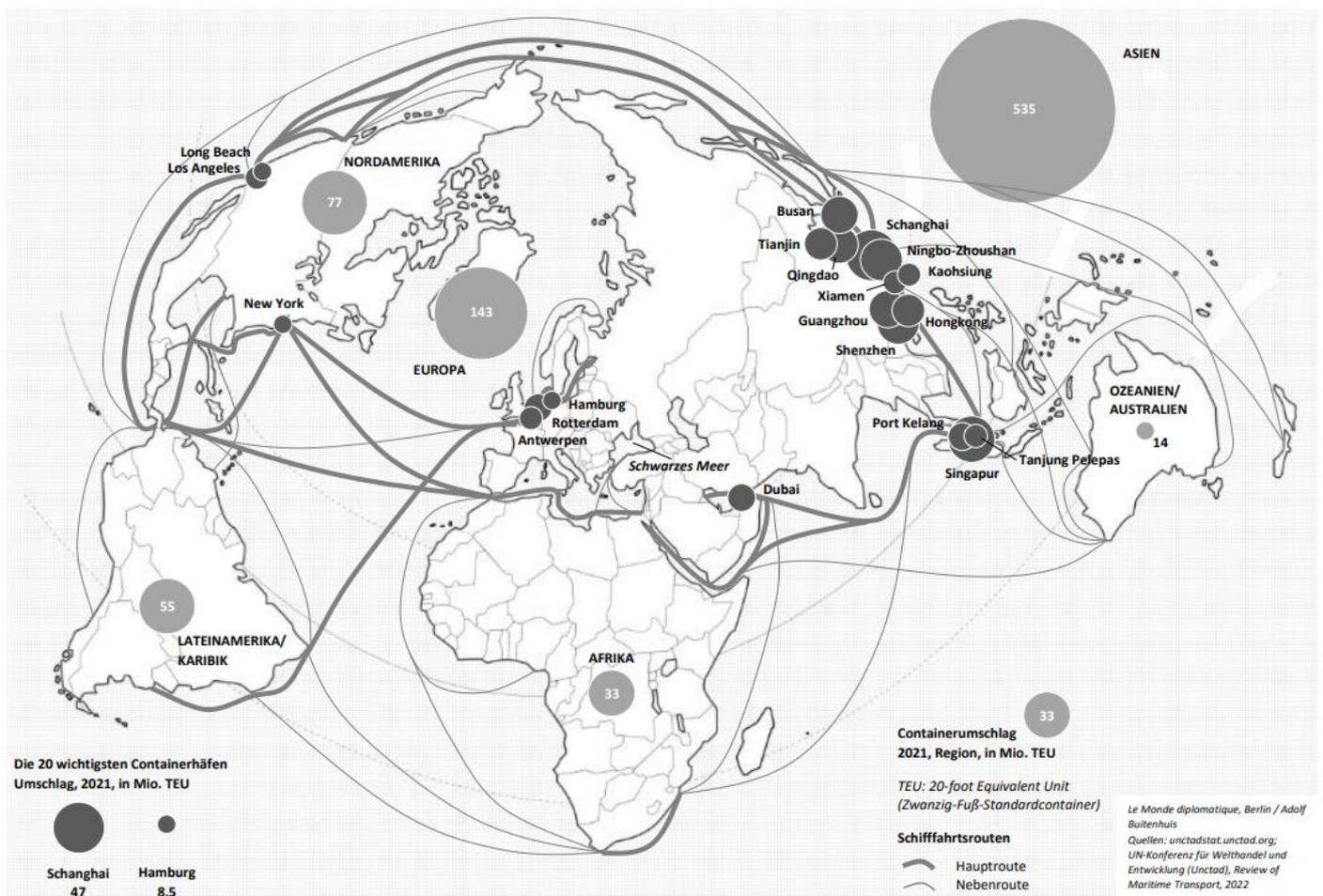
Etude critique de deux documents

Die Seehäfen, Drehscheiben von strategischer Bedeutung

Aufgabenstellung:

Ausgehend von einer kritischen Analyse der Dokumente, erklären Sie die strategische Bedeutung der Seehäfen in der globalen Welt.

Dokument 1: Der maritime Containerhandel



Le Monde diplomatique, Berlin, Adolf Buitenhuis

Quellen : unctadstat.unctad.org ; UN-Konferenz für Welthandel und Entwicklung (Unctad), *Review of Maritime Transport*, 2022

Dokument 2: Häfen als strategische Außenposten Chinas

Peking hat in den letzten Jahren viel Geld in die Beteiligung an Häfen weltweit investiert, von Athen über Singapur bis nach Hamburg. Zuletzt war es der chinesische Staatskonzern China COSCO Shipping Corporation, der einen knapp 25-prozentigen Anteil an einem Containerterminal in der deutschen Hansestadt¹ übernahm. Bereits 2016 hatte das chinesische Unternehmen die Mehrheit am Athener Hafen Piräus, dem nach Passagier- und Frachtzahlen wichtigsten am Mittelmeer, übernommen. Beide Geschäfte hatten für lange und heftige politische Debatten gesorgt.

China habe in den letzten Jahren versucht, Einfluss auf den Ozeanen, strategisch wichtige Schiffsverbindungen und Häfen in Asien und rund um die ganze Welt zu gewinnen, hieß es zuletzt in einem Gastkommentar des US-Magazins „Foreign Policy“.

Natürlich seien ausländische Beteiligungen an Hafeninfrastruktur an sich noch kein Problem, hieß es in dem US-Magazin, auch die Niederlande, Singapur und die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) etwa besäßen oder betrieben „Dutzende“ Seehäfen. China allerdings würde die Häfen als Außenposten nutzen, um kritische Informationen zu sammeln. China sei an zumindest der Hälfte der 75 führenden Containerhäfen (außerhalb der Volksrepublik) in irgendeiner Form beteiligt. Das ermögliche die Kontrolle über den Zugang zu Terminals, Docks und Lagerflächen. Mehr als die Hälfte der chinesischen Beteiligungen betreffe Schlüsselstellen der internationalen Schifffahrt, etwa im Indischen Ozean (Sri Lanka), dem Roten Meer (Dschibuti), dem Suezkanal in Ägypten und dem Mittelmeer, etwa Haifa in Israel oder eben Piräus in Athen. [...]

Schließlich profitierten auch die chinesischen Seestreitkräfte von Zugang zu Häfen im Eigentum oder mit Beteiligung der Volksrepublik weltweit. Bisher betreibt China nur eine Marinebasis im Ausland – im ostafrikanischen Dschibuti am Roten Meer – gegenüber einem „ausgedehnten globalen Netzwerk“ der US-Marine. [...] Aber allein schon die Kontrolle über Daten, Hafeninfrastruktur, Logistik und Verteilungswege würde Peking im Konfliktfall enorme Macht in die Hand geben – ganz ohne direkte militärische Mittel.

Quelle: „Häfen als strategische Außenposten“, *Österreichischer Rundfunk ORF*, 24. September 2023 <https://orf.at/stories/3331993/> abgerufen im Oktober 2023

Sprachliche Hilfe:

¹ Hansestadt = Namenszusatz, hier für Hamburg