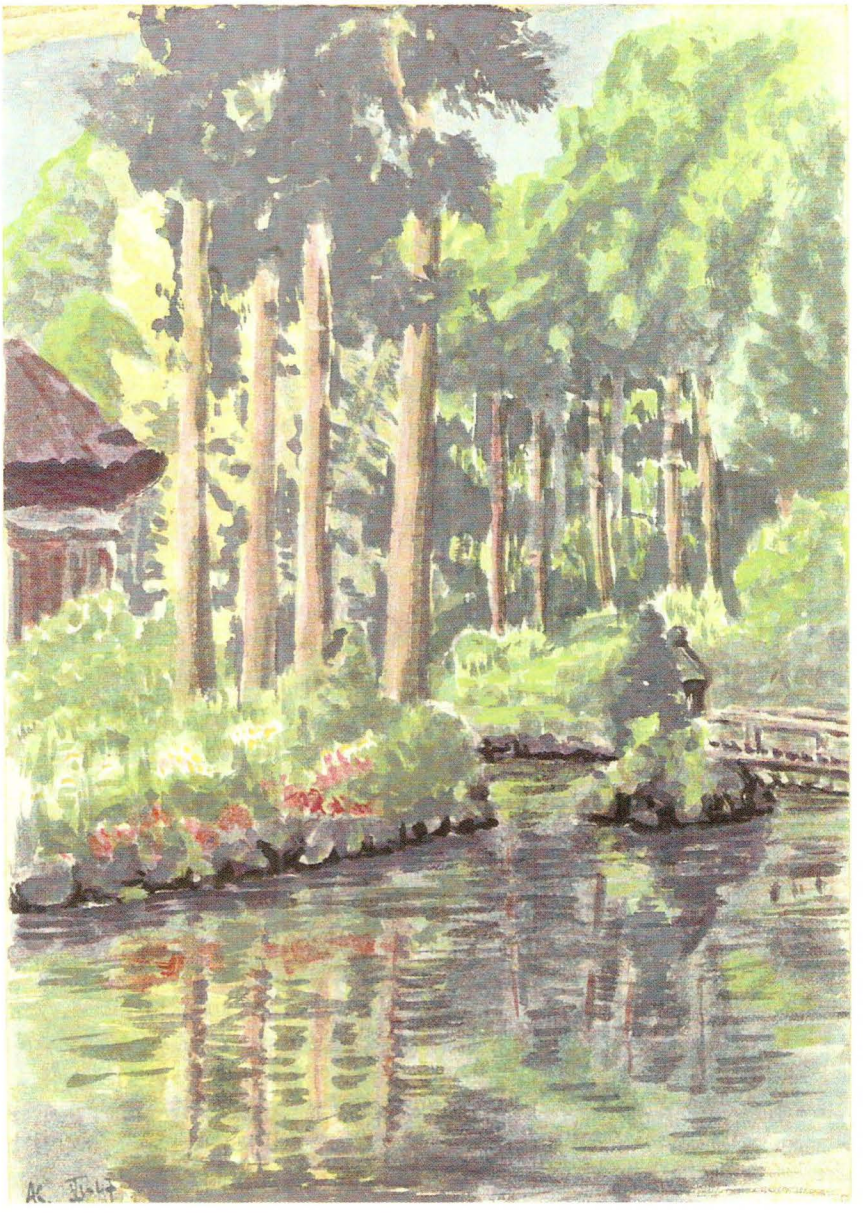
StuDeO

Studienwerk Deutsches Leben in Ostasien e.V.



StuDeO – INFO April 2011

Studienwerk Deutsches Leben in Ostasien e.V. (StuDeO)

侨居东亚生活资料集

Homepage: www.studeo-ostasiendeutsche.de

Gegründet wurde StuDeO als gemeinnütziger Verein 1992 von Ostasiendeutschen mit dem Ziel, die Verbindung mit Ostasien wachzuhalten, zurückblickend auf die eigenen Erinnerungen und offen für den ständigen Wandel. StuDeO hat sich die Aufgabe gestellt, die Kontakte zwischen den deutschsprachigen und asiatischen Kulturkreisen aufrechtzuerhalten, neue zu knüpfen und Zeitzeugnisse zu sammeln, um sie für die Nachwelt zu bewahren und der Forschung zur Verfügung zu stellen.

Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit und werden Sie Mitglied im StuDeO.

Jährliche Mitgliedsbeiträge, jeweils fällig im ersten Quartal des laufenden Jahres bzw. bei Beitritt innerhalb von drei Monaten

Einzelpersonen	€ 20 / US $ 25 / CAN $ 31
Ehepaare	€ 27 / US $ 34 / CAN $ 42 / juristische Personen € 75
Konto	Studienwerk Deutsches Leben in Ostasien (StuDeO) Konto-Nr. 7602 308, Postbank Hannover, BLZ 250 100 30; IBAN: DE63 2501 0030 0007 6023 08, BIC: PBNKDEFF
Konto in den USA	Members in North America are requested to send payments in the form of checks – made out to Bernd W. Sandt – to Bernd W. Sandt, PhD

Auf Überweisungen und Schecks, Inland und Ausland, bitte „Mitgliedsbeitrag" oder „Spende" vermerken und Absender angeben. Beiträge und Spenden sind steuerlich abzugsfähig, bis € 200 gilt der Überweisungsbeleg als Nachweis. Für höhere Beträge stellt die Schatzmeisterin Spendenbescheinigungen aus.

Bitte richten Sie Ihre **Beitrittserklärung** schriftlich an Sitara Mittag.

StuDeO unterhält das von seinem Gründer hinterlassene **Wolfgang Müller-Haus** in Kreuth/Oberbayern. Es dient als Begegnungsstätte für Ostasienfreunde und birgt auch das Archiv. Wünsche, es zu besuchen, um dort zu recherchieren oder es als Ferienhaus zu mieten, richten Sie bitte an die Verwalterin Renate Jährling

---

Impressum

HERAUSGEBER	REDAKTION
Studienwerk Deutsches Leben in Ostasien e.V. (StuDeO)	Ernst-Dietrich Eckhardt

StuDeO-INFO
ISSN 1866-6434

Die StuDeO-INFOs erscheinen dreimal pro Jahr.
Redaktionsschluß jeweils 15. Februar / 15. Juli / 15. Oktober

Bitte richten Sie Ihre Manuskripte an die Archiv-Sammelstelle in Eichenau z.Hd. von Renate Jährling. Durchsicht und eventuelle Kürzungen vorbehalten.

Titelbild – „Hakone – bei der Kaiser-Halbinsel" (1947), Aquarell von Alexander Koch; Originalmaße: 22 x 16 cm. – Näheres siehe Bericht S. 22f.

StuDeO-Vorstand

VORSITZENDER
Dr. Alexander Röhreke
Mauerkircherstraße 10
81679 München

studeo@email.de

STELLV. VORSITZENDE
Archiv-Sammelstelle
Renate Jährling

SCHATZMEISTERIN
Elke Meller

MITGLIEDER-VERWALTUNG
Sitara Mittag

REDAKTION
Ernst-Dietrich Eckhardt

SONDERAUFGABEN
Henning Blombach

Dr. Annette Biener

Dr. Siems Siemssen

Meine erste Ferienreise in China – Winter 1904/1905 (nach einem Brief an Prof. Grube vom 9. März 1905) 2. Teil

Erich Haenisch
bearbeitet von Martin Gimm

Allmählich tauchten die mächtigen Berge des Hengschan *[Hengshan]*[1] rechts am Ufer [des Xiangjiang] auf. Aber erst am Montag, den 13.2. [1905], gelangten wir nach unserem Ziele, der Kreisstadt Hengschan. Der Tag unserer Ankunft war prächtig: Sonnenschein und dazu so günstiger Wind, daß wir fast zu schnell an den schönen Ufern vorüberflogen. Das sah wie ein gutes Omen aus. Trotzdem war ich sehr kleinmütig, nachdem ich in Siangtan erfahren hatte, daß meine Absicht nicht so ausgemacht leicht auszuführen sei: einfach auf den Berg steigen und sich das Denkmal ansehen. Denn erstens wisse man gar nicht, ob überhaupt ein Stein auf dem Berg vorhanden sei. Ein Europäer sei noch nicht dorthin gekommen, wenn es auch schon mancher versucht habe, z.B. ein Missionar aus Hengtschou *[Hengzhou]*, und erst im letzten Sommer ein englischer Offizier, der von Hongkong aus über Land das Yangtse-Gebiet erreicht hätte, nach dem Stein geforscht, ihn aber nicht gefunden habe. Und als ich nun die hohen schneebedeckten Berge sah, dachte ich, wie sollst du dort unter dem Schnee etwas finden, wenn andere Leute im Sommer nichts finden konnten. Vorausgesetzt die Möglichkeit des Aufstiegs überhaupt, die von den Schiffsleuten lebhaft bestritten wurde.

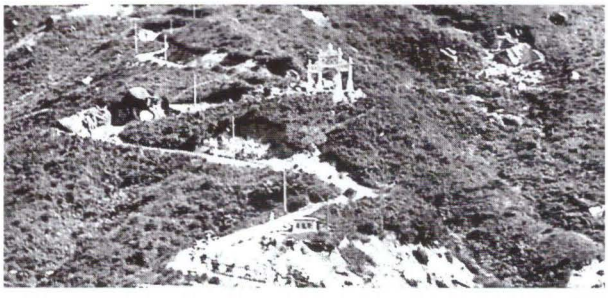
Die Einfahrt nach Hengschan-hsien *[Hengshan xian]* war besonders malerisch, rechts und links hohe Berge, mitten im Strom eine dicht bewaldete Insel mit hoher Pagode. Etwa um halb fünf Uhr nachmittags legten wir bei dem Städtchen an. Ich traf es günstig: der Kreisbeamte saß gerade in seinem dicken Pelz auf seinem Kanonenboote, um den Präfekten von Hengtschou zu erwarten, der dort vorbeikommen sollte. Wie er mir erzählte, dauerte dieses „Frierspiel" schon einige Tage. Am Yangtse an der Hupei-Hunan-Grenze habe ich auf der Heimfahrt noch Schöneres gesehen, nämlich mitten im tiefen Schnee eine bewimpelte Landungsbrücke mit einem kleinen Pavillon darauf gebaut, in dem einige frierende kleine Mandarine saßen, um den neuen Hunan-Gouverneur zu empfangen. Wenn das damals der erste Tag war, so haben die Herren nur vier Tage im Schnee gewartet. Mein Boy ging mit meinem Paß voraus, mich anzumelden. Der Beamte war ein äußerst dicker und lebendiger Mann, sehr höflich. Meinen Boy, der bei seiner stattlichen Erscheinung in bestem Putz einen tadellosen Eindruck machte, nannte er nur „hsien scheng" *[xiansheng]* (Herr) und mir gegenüber „tung schi ti" *[tongshi di]* (Dolmetscher.) Er hielt ihn jedenfalls für meinen Geschäftsführer. (Auf meinem Passe hatte ich drei Begleiter und 16 Gepäckstücke angegeben.) Meinem Jungen gefiel das außerordentlich. Er beging die Unvorsichtigkeit, sich in ein Gespräch einzulassen und machte dabei dann bald einen Bildungsfehler. Ich sah, wie der alte Herr auf einmal erstaunt aufblickte. Ich konnte mich ganz leidlich verständigen mittels „kuanhua" *[guanhua]* (hochchinesisch), bin übrigens in dieser Beziehung auf der ganzen Reise gut durchgekommen. Wenn es einmal nicht gehen wollte, dann half mein einziger Begleiter und Boy Liu, der aber auch nur Chinesisch spricht und dem die Hunan-Mundart selbst spanisch war. Der Kreisbeamte erzählte mir zunächst, er wisse nichts von einer Tafel, und erklärte diese Unwissenheit kurz: „Schan kao *[shan gao]*, der Berg ist zu hoch." Wenn der Stein aber da wäre, müsse der Herr Tschen *[Chen]* es wissen, der mir Bescheid bringen solle. Außerdem kommandierte er mir vier Soldaten zu meinem Schutze und auch Träger, welch letzteres mir sehr angenehm war. Um Chinesisch-Neujahr sind Leute ja nicht leicht zu haben. Schließlich riet er mir, vorsichtig zu sein, und wenn möglich, chinesische Kleidung zu tragen. Die Leute im Gebirge hätten noch keine Fremden gesehen und seien noch so töricht.

Am Nachmittag erhielt ich einen Brief von Herrn Tschen, das Ergebnis seiner Nachforschungen: „Die heilige Tafel des heiligen Yü befindet sich auf der Spitze des Gipfels Koulu *[Goulou]* im Gebiet des Stadtkreises von Hengtschou. Von der Stadt Hengschan bis zum Standort der Tafel bei Lei-tsi-tang *[Leichi tang]* sind es 70 Meilen." Dann kam Herr Tschen selbst, ein netter, freundlicher Mann, etwa Ende der 40er, und kleiner Beamter, der den Stein gesehen zu haben behauptete und mir vom Kreisbeamten als Führer kommandiert war. Er sagte, ich möchte ja nur warten, bis der

[1] Der 1290 m hohe Hengshan gehört zu den fünf Heiligen Bergen Chinas. Das auch Nanyue (Südberg) genannte Massiv ist bekannt für seine landschaftliche Schönheit, seine 72 Gipfel und die vielen Baudenkmäler, an denen noch zahlreiche Inschriften von Gelehrten und Dichtern erhalten sind. Quelle: Baedeker Reiseführer: China.

Schnee getaut sei, jetzt sei der Aufstieg zu gefährlich. Nachdem ich ihm aber kurz und entschieden auseinandergesetzt hatte, daß ich nicht warten könne, gab er sich zufrieden.

Am nächsten Morgen, am 14.2. früh sieben Uhr, wurde aufgebrochen. Ein Soldat blieb bei den Sachen an Bord. Wir marschierten mit drei Sänften, etwa acht Tragekulis und sieben Soldaten durch die Stadt und dann auf die Berge zu. Das Wetter war schön, aber kalt. Zu Mittag machten wir Rast in einem Gebirgsdorf am Fuße des Nanyo *[Nanyue]*-Berges, des höchsten Berges der Kette. Dort nahm ich in einem Hotel vor Hunderten von Zuschauern mein Mittagsmahl ein. Dann ging es über die Brücke Schikukiao *[Shigu qiao]* (Steintrommelbrücke) in südwestlicher Richtung immer bergauf und bergab, bis wir um 5 Uhr am ersten Quartier anlangten, dem Buddhisten-Tempel Tsiangschan Miao *[Jiangshan miao]*. Dort quartierten wir uns alle ein, ich in dem Himmelbett des Oberpriesters (dem ersten Bett seit Tschangscha *[Changsha]*).



Der Aufstieg zum Nanyo führt durch das „Südliche Himmelstor". An besonderen Festtagen zogen lange Pilgerzüge mit Sänften- und Lastenträgern hier herauf. Aufnahme von 1940, StuDeO-Fotothek P8430[2]

Sommerhäuser wohlhabender Chinesen am Nanyo StuDeO-Fotothek P8431

Am nächsten Morgen um sieben Uhr ging es weiter. Der Weg führte abwechselnd über Berge und durch ebenes Gelände. Letzteres bestand fast durchweg aus Reisfeldern, die sich dann terrassenförmig übereinander an den Bergen aufbauten, manchmal bis zu beträchtlicher Höhe. Es war ein sehr interessanter Anblick, diese geschickten Anlagen zu sehen, die in ihrer ungeheuren Flächensumme oben nur von einer kleinen Quelle gespeist wurden. Es war wie in Sanssouci. Überall plätscherte das Wasser die Terrassen herunter. Zuletzt ging es auf dem Marsche dann ständig den Berg hinan. Es war wirklich eine schöne Gegend. Alles bewaldet, mit Bambus, Palmen und Kiefern und einer Art von Gummibäumen.

Das Ziel der Pilger – der Tempel auf dem Gipfel StuDeO-Fotothek P8433

Am Tempeleingang empfangen buddhistische Mönche (in der Mitte der junge Oberpriester) die Pilger und Wanderer und laden zu einem vegetarischen Mahl ein. StuDeO-Fotothek P8434

Wir hatten schon längst die Sänften verlassen müssen und stapften in hohem Schnee bergauf. Der Weg war teilweise sehr schlecht und steil und fiel besonders dem alten Herrn Tschen schwer. Ich war in beständiger Angst, die Leute würden wegen des hohen Schnees streiken und bemühte mich deswegen, sie möglichst bei guter Laune zu erhalten. Alle zehn Schritte etwa mußten wir uns verschnaufen. In der Zeit vergnügten wir uns – ich war mit einigen Soldaten vorneweg – mit allerlei kindlichen Späßen: Schneemann machen, Zeichnungen im Schnee und dergleichen. Ich erreichte auch meinen Zweck, denn die Soldaten – ein paar Prachtjungen waren darunter – kamen aus dem Lachen gar nicht heraus und waren die ganze Zeit guter Dinge. Um 12 Uhr 30 mittags gelangten wir zum Tempel Lei-tsi-tang, wo wir schnell Mittagsrast hielten und die Sänften und die Träger zurückließen. Der Gipfel des Koulufeng *[Goulou feng]* sollte von dort nur noch 16 li entfernt sein und wir brachen sogleich dorthin auf, unter der Führung eines Mönches. Jetzt wurde der Weg sehr steil und unbequem, der Schnee auch immer höher. Bald waren wir im dichten Nebel. Die Gegend machte einen sehr wilden Eindruck, und die Leute hielten sich alle zusammen, aus Angst vor den Tigern.

[2] Die Fotos stammen aus dem Besitz von Bertha Kleimenhagen geb. Steybe. Die in Changsha ansässige Familie Steybe verbrachte die Sommerferien 1940, 1941 und 1948 gemeinsam mit anderen Missionaren am Fuß des Nanyo.

Um halb 3 Uhr (am 15.2.) stand ich auf dem Gipfel des Koulufeng (bei meinem spätern Besuch im Sommer 1911 habe ich den eigentlichen, noch etwa 90 m höheren Gipfel bestiegen): herrlicher Rundblick und zugleich vor einer Tafel. Es war ein Stein mit dem Zeichen des Yü-pei *[Yu bei]* (der Tafel des Kaisers Yü *[um 2200 v. Chr.]*). Ich gab mich sofort daran, ein Bild von ihm aufzunehmen. Das war nicht so leicht, denn der Stein stand so nahe am Rande, daß ich nicht weit genug zurücktreten konnte, um ihn ganz auf eine Platte zu bekommen. Irgendwelche Gefahr war übrigens nicht dabei, denn der Platz fällt erst, und zwar nur in Manneshöhe, auf einem noch ziemlich breiten Bergstreifen ab. Die Tafel steht auf der Hinterseite eines derzeit unbewohnten Hauses, umgeben von hohen Pappeln und Erlen. Der Stein selbst ist vornüber geneigt. Als ich mit der Aufnahme fertig war, gab ich mich sofort an das Abklatschen des Steines, was ich auf die kunstloseste Weise, nur mit Papier und Bleistift, ausführte. Um 5 Uhr meldeten die Leute, es sei Zeit zum Abstieg. Ich war aber erst halbfertig und sagte: „Gut, dann müssen wir aber morgen früh noch einmal herkommen." Dies behagte den Leuten nun auch nicht. Sie machten mir den Vorschlag, die Nacht oben zu bleiben, denn in der Dunkelheit sei der Abstieg zu gefährlich. Ein Nachtlager, oben in der Hütte, war aber für mich ausgeschlossen. Es war empfindlich kalt und die Leute hatten auch nicht eine Decke mit herauf gebracht. Ich ließ Bambusrohre anstecken und arbeitete weiter. Um 7 Uhr war ich fertig und befahl sofort den Abstieg. Den Leuten blieb nun natürlich nichts anderes übrig als mitzugehen. Unter dem Schein von Bambusfackeln stiegen oder vielmehr rutschten wir ab. Der Weg war gar nicht leicht, und da ich selbst mich an dem Tag gar nicht ausgeruht hatte, dafür aber drei Stunden im Schnee vor dem Steine gekniet, klappte ich zu guter Letzt noch zusammen und mein Diener mußte mich stützen.

Um 9 Uhr waren wir wieder in unserem Tempel Lei-tsi-tang – hier hatte ich nun ein Erlebnis, das leicht sehr böse hätte werden können: meine Leute waren alle zum Essen gegangen und ich saß allein als einziger von unserer Partei im Empfangssaal des Tempels, umgeben von einer Menge von Mönchen und Klosterdienern. Ich schlief nach der Überanstrengung. Währenddessen mußte einer von den Leuten mit der neben mir liegenden Pistole gespielt haben, denn als ich aufwachte und die Pistole zur Sicherheit wieder an mich nehmen will, geht der Schuß los. Ich stellte später fest, daß die Waffe nicht in Ordnung war, und zwar bei der Entsicherung selbsttätig loszugehen pflegte, wenn man vorher im Sicherungstande den Abzug durchgezogen hatte. Dies hatte jedenfalls einer der Leute getan. Ich hatte vordem auf dem Berge ins Dickicht geschossen, wo meine Leute einen Tiger gesehen haben wollten, und die Waffe danach mit den übrigen Schüssen darin gesichert. Als damals der Schuß fiel, stand mir fast das Herz still. Es war niemand getroffen, obgleich die Leute dicht um mich herum standen. Ich sah später das kleine Loch der Kugel etwa in Kopfhöhe an der Wand. Ich kann Gott danken, daß es so glücklich ablief, denn hätte ich jemand getroffen, dann wäre ich, ganz abgesehen von dem schrecklichen Gedanken, einen Menschen getötet zu haben, auch selbst in Lebensgefahr geraten. Die Leute wären sicher auf mich losgegangen, und von den Soldaten, die mich schützen sollten, war gerade niemand zur Stelle. So war ich der einzige von den Anwesenden, der einen Schrecken bekam. Die Mönche ahnten gar nicht, was vorgegangen war. Ich schlief diese Nacht sehr fest wieder in einem Mönchsbett, mit Matratzen sogar.

Am nächsten Morgen ging es wieder heimwärts. Auf einem neuen Wege erreichten wir am späten Nachmittag Nanyo und nahmen Quartier in dem großen prächtigen Tempel Sanzuan kung. Der liegt gerade am Fuße des Nanyo Berges. Von seinem Tempelgarten aus hat man einen schönen Blick auf den höchsten Gipfel des Hengschan. Die Haupthalle hat einen Aufstieg aus Marmor und auch eine marmorne Balustrade. Ich trat unter Führung eines Mönches dort ein und erschrak etwas, als plötzlich meine ganze Begleitung beim Anblicke der Konfuzius-Statue zusammenknickte. Am Abend war ich mit Herrn Tschen und meinem Diener, den man für ein großes Tier hielt, zusammen zum Essen eingeladen. Es schmeckte leidlich, nur war der Knoblauch zu reichlich. Am nächsten Morgen kamen wir eine Stunde später als beabsichtigt fort. Diener, Kulis und Soldaten saßen an der Treppe des Haupttempels und rieben an dort eingehauenen Marmordrachen ihre Käschstücke blank, denn diese werden dadurch zu Amuletten, die, von kleinen Kindern getragen, vor ansteckenden Krankheiten schützen. Mittags waren wir wieder an Bord und schon um 4 Uhr machten wir los und gingen stromabwärts. Das war am 17. Februar. Wir hatten während der Tage an Land außerordentliches Glück mit dem Wetter gehabt: Sonne und Trockenheit. Kaum waren wir mit dem Boote unterwegs, so fing der Regen wieder an. Doch hatten wir keinen Gegenwind, so daß die Reise schnell vonstatten ging. Bereits am 21. Februar morgens 4 Uhr waren wir wieder in Tschangscha (wir fuhren allerdings auch die Nacht hindurch). Dort besichtigte ich noch die Kopie der Yü-Tafel, die auf dem der Stadt gegenüberliegenden Berge – Yaluschan *[Yalu shan]* – zu finden ist. Man muß über den Fluß fahren, eine Insel über-

schreiten, wieder ins Boot und hat dann am anderen Ufer noch ein bis zwei Stunden zu gehen, bis man in die Berge kommt. (Tatsächlich ist die Entfernung auch von der entfernteren unteren Landungsstelle nur eine dreiviertel Stunde. Ich habe in der Zeit September 1910 bis Juli 1911, in der ich als Lehrer an der Yalu-Schule tätig war, diesen Weg noch oft zurückgelegt.) Diese Berge sind dafür aber auch sehr schön, mit dichtem Walde bestanden. Leider befand ich mich unter unkundiger Führung. Auch hier hatten die Leute merkwürdig wenig Interesse an dem Stein. So mußte ich zwei bis drei Stunden umherirren, bis ich ihn endlich auf einem kahlen Gipfel entdeckte. Er macht, obgleich er in einem steinernen Pavillon geschützt steht, einen viel verwitterteren, älteren Eindruck als der freistehende Koulu-Stein. Ein Abklatschen mit Papier und Bleistift war bei der rauhen Oberfläche unmöglich. Dafür machte ich eine Lichtbildaufnahme und den Versuch, die rechts und links stehenden modernen chinesischen Zeichen, den Kommentar, zu entziffern. Die Schrift war aber fast völlig verwittert und unlesbar. Später gelang es, nach der Platte mit Hilfe meines Lehrers, einen Teil des Textes vom Kommentar festzustellen. Hiermit war meine Ferienaufgabe erledigt und ich mußte an schleunige Rückkehr denken.

Aber zu meinem Leidwesen erfuhr ich, daß die ersten japanischen Dampfer in einer Woche frühestens auslaufen würden. Da ich nun wußte, daß eine Dschunke im Tungting-See abwärts fahrend eine sehr unsichere Fahrgelegenheit ist – bei Gegenwind kann man u.U. 14 Tage festliegen –, so nahm ich einen Doppelsampan zur Fahrt bis Yotschou *[Yuezhou]*, wo ich sicher einen Dampfer zu finden hoffte. Ich fand in Tschangscha zwei Bekannte aus Hankou vor, einen jungen deutschen Kaufmann Rose und einen Ingenieur oder Bergmann Eckhardt. Sie hatten auf ihrem europäischen, von Herrn Rose selbst gebauten Hausboot mit mehreren Kästen Bier eine Forschungs- und Handelsfahrt auf dem Yangtse und dem Mang-Fluß angetreten. Mein Kollege Glazer aus Wutschang hatte sie auf der Segelfahrt bis Tschangscha begleitet und von da einen Abstecher nach den Kohleminen von Pingsiang gemacht. Jetzt war er schon wieder auf dem Heimwege. Auf dem erwähnten Segelboot „Mayflower" verbrachte ich den Abend, während mein Boy auf der Suche nach dem Sampan war. Nachts Donnerstag um 11 Uhr fuhren wir bei hellem Mondschein ab und hatten zuerst sehr schnelle und gute Fahrt bis Siangtan.

Dann aber kam der schlimmste Teil der Reise. Im Tungting-See trafen wir auf starken Sturm, der uns zwang, einen Tag am Ufer still zu liegen. Das Unangenehme meiner Lage kam erst durch meinen Diener. Bei ihm hatten sich die Wirkungen der anstrengenden Expedition in Siangtan eingestellt. Da hielt er es nicht mehr aus, obwohl er ein kräftiger, strammer Junge ist, früherer Sänftenträger aus den Kiukiang *[Jiujiang]*-Bergen. In Tschangscha brach er mir auf der Straße zusammen und lag nun im Sampan bei ziemlich starkem Fieber. Er aß während all der Tage nichts als Reiswasser und sah bald aus wie ein Skelett. Außerdem litt er furchtbar an der Seekrankheit. Wir lagen unter den Deckmatten ausgestreckt – zum Aufrichten war kein Platz – und in Decken eingewickelt, neben mir der Diener, zu Füßen quer der Matrose, den ich mir von einem Tschangschaer Kanonenboot mitgenommen hatte. Das Wetter auf dem Tungting-See war beängstigend. Es regnete und hagelte und der See warf so hohe Wellen, daß unser Schiffer nicht hinüber gehen wollte. Der See besteht im Winter nur aus den Betten des Siang *[Xiang]*- und des Yüan *[Yuan]*-Flusses. So war er auch noch zur Zeit unserer Ausreise gewesen. Jetzt war das Wasser doch schon etwas gestiegen und man konnte bereits Dschunken sehen, die beim Winde in westlicher Richtung quer über den See liefen. Doch hob sich der Flußlauf des Siang noch deutlich ab.

Wir lagen einen Tag am Westufer, das durch die ausgetrocknete Fläche des Sees gebildet wurde, die jetzt mit Schnee bedeckt war und mit Wildgänsen bevölkert. Der See trieb noch Eis. Am Abend fragte mich der Matrose, ob ich eine Schußwaffe bei mir hätte. Dann möchte ich doch einmal in die Luft schießen. Es seien auf dem See sehr viele Piratenbanden. Bisher hatten wir des Abends stets neben stationierten Kanonenbooten festgemacht, um die sich alle Dschunken und Kähne herumdrängten, wie die Lämmer um das Mutterschaf. Der Kommandeur des Kanonenbootes war dann zu mir an Bord gekommen und des Abends wurde immer ein Schuß gelöst zur Beruhigung der Schutzsuchenden. In jener ersten Nacht auf dem See lagen wir ganz allein, aber es geschah nichts.

Am nächsten Morgen bewog ich die Leute, über den See zu gehen, obgleich das Wasser noch sehr gefährlich war. Der Sturm dauerte immer noch an. Unser Schiffer, der alte Meergreis, stand am Ruder, seine drei Söhne und der Matrose nahmen die Riemen. So gelangten wir unter ständiger Gefahr des Umschlagens an das rechte Ufer und machten dort fest. Alles war sehr müde von der anstrengenden Überfahrt und früher als sonst schoben wir die Matten über den Kahn.

Am nächsten Morgen, sonntags, erfuhr ich, daß man des Nachts bei uns eingebrochen hatte und der ganze Proviant des Schiffers geraubt wurde. Von meinen Sachen, die zwischen dem Matrosen, dem Diener und mir selbst lagen, fehlte glücklicherweise

nichts. Dafür erhielt ich die angenehme Gewißheit, daß die Seeräuber gerade an meinem Kopf vorbeigestiegen sein mußten, um ihren Plan auszuführen. Am selben Sonntagvormittag kamen wir in Wotschou und danach am Zollhafen im Yangtse-See an. Der Dampfer nach Hankou war gerade am Tage vorher fortgegangen, der nächste kam erst in zwei oder drei Tagen von Tschangscha. So kam es, daß ich die ganze Strecke von Tschangscha bis Wutschang im Boot zurückgelegt habe.
Wir nahmen uns zu dem letzten Teil der Fahrt ein etwas größeres Boot mit drei Mann, fuhren in den Yangtse ein und segelten stromabwärts. Es war Nachtfahrt ausgemacht, aber schon in der ersten Nacht streikten die Leute, es sei zu gefährlich, in der Nacht zu segeln. Doch ließ ich ihnen keine Ruhe, besonders im Hinblick auf meinen kranken Diener. Abends von sieben bis zehn Uhr konnten sie am Ufer festmachen und schlafen. Um zehn Uhr rief ich sie auf zur Weiterfahrt und ließ ihnen dann, wenn sie die Sache noch nicht ernstnahmen, von den Matrosen die Matten einfach über den Köpfen wegreißen. Das half. Wir hatten eine außerordentlich schnelle Fahrt, so daß wir am Dienstag, den 28. Februar, wieder in Wutschang vor dem Wengschan-Tore anlangten. Die Reise hatte im Ganzen fünf Wochen gedauert. Ich war sehr froh, wieder in meiner warmen Wohnung zu sitzen, fand zu Hause alles in Ordnung vor. Auch mein Diener erholte sich bald wieder von seiner Krankheit.

Verhältnisse im „Auswanderungsland“ Niederländisch-Indien nach dem Ersten Weltkrieg

Auszüge aus: Auskunfthefte für deutsche Auswanderer. Uebersichtliche Darstellungen der Verhältnisse in den Auswanderungsländern, Heft Nr. 9: Niederländisch-Indien. Herausgegeben im Auftrage des Reichswanderungsamtes, Dezember 1920. Zentralverlag G.m.b.H., Berlin NW 6.[1] (StuDeO-Archiv *0275). Einleitung: Ernst-Dietrich Eckhardt

Der Erste Weltkrieg endete für alle diejenigen Staaten, die ihn gemeinsam vom Zaun gebrochen hatten, in verheerenden Niederlagen. Deutschland liegt jetzt, und das nicht erst seit dem Waffenstillstand vom 11. November 1918, am Boden. Die Arbeitslosigkeit steigt – erst recht nach und infolge des rigorosen Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 bzw. 10. Januar 1920 – unaufhaltsam und rasant von Monat zu Monat an. Die Goldmark verliert zusehends an Wert. Wut und Verzweiflung bestimmen das öffentliche Leben wie das der Einzelnen. Auf Hilfe von außen, etwa von den Siegermächten, ist überhaupt nicht und auch von den übrigen Nachbarn kaum zu hoffen. Die Deutschen müssen selbst versuchen, irgendwie wieder auf die Beine zu kommen.
Eine, wenngleich sicherlich nur marginale Möglichkeit gegenzusteuern, d.h. individuell dafür zu sorgen, daß einen die sich ausbreitende wirtschaftliche Misere nicht gänzlich in die Armut treibt, sieht man in Weimarer Regierungskreisen offenbar darin, die Auswanderung anzukurbeln. Jedenfalls dürften die seinerzeit frisch erschienenen „Auskunftshefte für deutsche Auswanderer“, von der es eine ganze Reihe gegeben haben muß, davon zeugen.
Ob's genützt hat, ob dieser Ansatz also fruchtete, läßt sich mit Bestimmtheit heute nicht mehr sagen. Die beträchtliche Zahl von deutschen Staatsbürgern, Männern und Frauen samt ihren Kindern, die bei und nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs von den Holländern in Niederländisch-Indien gefangen genommen, deportiert, interniert oder abgeschoben wurden, läßt vielleicht doch darauf schließen, daß ein gewisser Erfolg eingetreten war.
Dasjenige Heft, das 1920 die „Verhältnisse“ in Niederländisch-Indien mit Blick auf dortige Beschäftigungsmöglichkeiten bzw. -aussichten umfassend und erfreulich sachbezogen, eben „übersichtlich“, darstellt, sei hier anhand (auch hinsichtlich orthographischer und sonstiger Charakteristika) weitestgehend original belassener Textpartien vorgestellt.

[1] Die „Nachweise“ in der Beilage zu dem Heft enthalten Anschriften von Plantagen sowie von deutschen und holländischen Import/Exportfirmen; Listen von gängigen Ein- bzw. Ausfuhrartikeln; Namen incl. Sitz von bergbaulichen Betrieben und Eisenbahn- und Trambahngesellschaften.

1. Allgemeine Aussichten für Deutsche in Niederländisch-Indien.[2]

NI ist zwar im allgemeinen für Deutsche kein ungünstiges Zielland; jedoch hat sich während des Krieges auch dort unter dem Druck der Entente erheblicher Deutschenhaß breit gemacht, der zur Entlassung einer großen Anzahl von Deutschen führte.

Auch jetzt noch leidet das Deutschtum in NI unter den Folgen des Krieges. Es ist aber zu hoffen, daß bei dem großen Bedarf an fach- und sachkundigen Kräften für NI, der durch das Mutterland allein nicht gedeckt werden kann,[3] sich auch dem deutschen Auswanderer manche Gelegenheit bieten wird, eine neue Existenz zu gründen. Es sei jedoch schon an dieser Stelle betont, daß sich diese Aussichten nur auf Berufe in gehobener Stellung beziehen können, da NI wegen seines tropischen Klimas, sowie wegen der niedrigen Arbeitslöhne der Eingeborenen und Chinesen für den deutschen Arbeiter nicht in Frage kommt. Aus diesem Grunde bieten sich hier auch dem europäischen Ackerbauer und Gemüsezüchter keine Aussichten.

2. bis 5. Die Lage. – Klima. – Bodengestaltung. – Bevölkerung.

Der Niederländisch-Indische Archipel erstreckt sich von 11 Grad S[üdliche] bis 8 Grad N[ördliche] Breite und 95 Grad bis 130 Grad Ö[stliche] Länge. Es liegt also in seiner ganzen Ausdehnung in der tropischen Zone.

Die holländische Kolonie ist mit einer Gebietsfläche von 1.500.000 Quadratkilometer ungefähr 60mal so groß wie das Mutterland; hiervon ist jedoch nur ein Sechstel in Kultur gebracht. *[...]* [4]

Vom April bis Oktober herrscht trockener Ost-Monsun, von Oktober bis April regnerischer West-Monsun. *[...]*

Die Bodengestaltung ist auf den einzelnen Inseln verschieden. Es wechselt Tiefland mit Gebirgsgegenden. Dementsprechend werden auch Plantagen- und Bergbau mit großem Erfolg betrieben und bieten bei intensiver Kultur äußerst günstige Aussichten für die zukünftige Entwicklung des Landes.

Die Inseln sind von mehreren großen schiffbaren Strömen durchzogen.

Von der ungefähr 40 Millionen betragenen Bevölkerung ist die weiße Rasse durch nur etwa 100.000 Menschen vertreten. Im übrigen ist sie sehr gemischt. Neben den Eingeborenen sind besonders die Chinesen, danach Araber und Japaner, vertreten.

Es werden in NI daher auch die verschiedensten Sprachen gesprochen. Für den Einreisenden kommt neben der holländischen auch die Erlernung der malayischen und englischen Sprache in Frage.[5]

6. Gesundheitsverhältnisse.

Die gesundheitlichen Verhältnisse haben sich gegen früher infolge der sanitären Maßnahmen wesentlich verbessert. Immerhin bildet NI für den nicht tropengewohnten Europäer ein nicht zu unterschätzendes Infektionsgebiet. Es sollten daher nur absolut gesunde, nach ärztlicher Untersuchung als tropenfest erkannte Personen dorthin auswandern.

Neben Malariafieber treten zeitweise, besonders in den Niederungen, Typhus und Pocken auf. Gegen beide Krankheiten ist eine Impfung vor der Ausreise dringend anzuraten. Auch Cholera, Pest und Ruhr kommen vor.

Der erschlaffende Einfluß des tropischen Klimas macht bei den meisten Europäern nach fünf bis sechs Jahren eine längere Erholungsreise in die Heimat notwendig. Kürzere Erholungsaufenthalte bieten die kühleren Ortschaften in den Bergen. *[...]*

7. Einreisebedingung.

Die niederländisch-indische Regierung macht die Zulassung von dem Nachweis abhängig, daß der Ankommende mindestens sechs Wochen aus eigenen Mitteln leben kann. *[...]*

Ein Einreisegesuch ist an das zuständige niederländische Konsulat in Deutschland zu richten.

---

[2] Im folgenden bei der Wiedergabe meist standardmäßig abgekürzt: NI.

[3] Daß dem tatsächlich so war, zeigt sich auch daran, daß zahllose Tsingtau-Kämpfer nach ihrer späten Entlassung aus der japanischen Kriegsgefangenschaft im Winter 1919/1920 nicht nach Deutschland zurückkehrten. Sie hatten sich statt dessen dazu anwerben lassen, in den niederländisch-indischen Kolonialdienst einzutreten. Siehe hierzu Karl Vogts Autobiographie „Lebenschronik eines Japandeutschen. 1897-1941" (auszugsweise abgedruckt in INFO Dezember 2002), worin er berichtet: „Das Generalgouvernement von Niederländisch-Indien zeigte sich *[...]* bereit, allein aus unserem Lager *[dem in Kurume, einem von insgesamt sechs Lagern]* 120 Leute im Kolonialdienst in Java oder Sumatra als Polizisten, Aufseher von Lagern anzustellen *[...]* oder ihnen zu Positionen in Tabak- und Gummiplantagen zu verhelfen."

[4] Um trotz entschiedener Raffung einen Eindruck von der Vielfalt der Einzelinformationen zu vermitteln, werden größere ausgelassene Partien mit *[...]* gekennzeichnet oder kurz referiert.

[5] Die heutige Republik Indonesia ist der Welt ausgedehntester Staat – die Ost-West-Ausdehnung des Archipels übertrifft sogar die der USA! – und nach der Einwohnerzahl, rund 238 Millionen, ihr viertgrößter (Stand: 2010). Als Amtsprache gilt Bahasa-Indonesisch, jedoch spricht man vielerorts noch andere, insgesamt etwa 250 verschiedene lokale Dialekte und Sprachen.

Die Zulassung von Fremden in NI ist durch Königlichen Beschluß vom 15. Oktober 1915 („Niederl. Staatsblatt" Nr. 32) für ganz NI einheitlich geregelt worden.
Danach darf sich ein Fremder, das heißt, wer nicht in NI ansässig ist, nur ausschiffen in
Java: Tandjong Priok *[Hafen von Batavia]* – Samarang – Soerabaja *[...]*, ferner in den Außenbesitzungen *[v.a.]* in
Sumatra: Padang – Palembang – Belawan – Sabang – Langsa.
Banka: Muntok – Pangkalpinang.
Borneo: Pontianak – Bandjermasin – Balikpapan.
Celebes: Menado – Makassar.
Timor: Koepang. *[...]*

8. Lebensunterhalt.
Die Kosten für den Lebensunterhalt sind nach deutschem Begriff als hoch zu bezeichnen und gegen die Vorkriegszeit erheblich gestiegen.
[Es folgen zahlreiche Beispiele zu Lebenshaltungs- und Mietkosten für Unverheiratete und Verheiratete mit/ohne Kinder.]
Wegen des großen Wohnungsmangels ist die Unterkunftsmöglichkeit für Neueinreisende sehr gering; auch die Hotels und Pensionen sind überfüllt.

9. Aussichten in verschiedenen Berufen.
[...]
Allgemein ist zu sagen, daß man als Leiter von Plantagen oder anderen Betrieben keinen Neuling anstellt. Fach-, Landes- und Sprachkenntnisse sind Erfordernis, um in leitende Stellungen zu kommen. Aus diesen Gründen wollen holländische Handelshäuser und technische Firmen im allgemeinen die Anzustellenden erst in Holland an der Arbeit sehen und sie dort einarbeiten. Man wird wegen der großen Reisekosten nur solche nehmen, die tüchtige Arbeit versprechen. Am günstigsten für einen solchen Vorbildungsdienst in Holland ist Amsterdam. Dort sind zur Einführung in indische Verhältnisse am Kolonialinstitut indologische Kurse eingerichtet. Gute Zeugnisse über den Besuch dieser Kurse erfreuen sich großer Wertschätzung. *[...]* Vor einer Ausreise ohne vorherige Anstellung auf „Gut Glück" muß dringend gewarnt werden.

a) Plantagenbau.
Außerhalb des bereits übervölkerten Java gibt es noch viel unbesiedeltes Land. Auch Holländisch-Neu-Guinea dürfte als aussichtsreiches Plantagenland in Frage kommen.
Die Haupterzeugnisse sind: Zucker, Kokospalmen, Kaffee, Tabak, Kautschuk, Chinarinde, Tee.

Ansiedelungen in dem Sinne unserer früheren deutschen Kolonien *[...]* gibt es in NI nicht. Auch ist die Erwerbung von freiem Grund und Boden in NI ausgeschlossen. Von der Regierung werden vielmehr lediglich Erbpachtrechte für die Höchstdauer von 75 Jahren verliehen, welche auf Dritte übertragbar sind. *[...]*
Allen Anfragenden kann *[...]* nur geraten werden zu versuchen, in Holland zu einem Vertrage zu kommen. Es sei hierbei erwähnt, daß die Pflanzungsfirmen, von ganz besonderen Ausnahmen abgesehen, mit Rücksicht auf die eigene alte Beamtenschaft nur junge Leute bis zu 25 Jahren einstellen. *[...]*
Das Anfangsgehalt beträgt ungefähr 250 bis 350 fl. *[holländische Gulden]* und steigt in sechs Jahren

Quelle: Karl Helbig: Paradies in Licht und Schatten (1949)

auf 400 bis 600 fl. Nach etwa acht bis zehn Jahren rücken die Assistenten, wenn sie sich bewährt haben, meist in Administratorstellen auf.

b) Handel und Industrie.
Für junge Kaufleute empfiehlt es sich, sich mit den europäischen Niederlassungen der betreffenden Firmen in Verbindung zu setzen. *[...]*
Für Auslandsstellenvermittlung innerhalb Deutschlands kommen in Frage: Der Kaufmännische Verein von 1858 und der Deutschnationale Handlungsgehilfen-Verband in Hamburg. *[...]*
Die übliche Arbeitszeit ist von 9 Uhr bis ½5 Uhr. Sonntags wird nicht gearbeitet. Gesetzliche Bestimmungen zum Schutz der Handlungsgehilfen bestehen nicht. Als Anfangsgehalt im sog. ersten Kontrakt werden zwischen 250 und 325 fl. gezahlt, steigend bis 500 fl. im fünften Jahr. Im zweiten Kontrakt werden höhere Gehälter mit Gewinnbeteiligung bedungen. Freie Wohnung und Verpflegung ist nicht üblich. Bei Anstellung in Europa wird Aus- und Heimreise – diese meist nach fünf Jahren – sowie Urlaubsgehalt im allgemeinen gewährt. *[...]*

c) Bergbau.
Der Niederländisch-Indische Archipel ist reich an Mineralien. Der weitaus größte Teil ist jedoch geologisch noch fast unbekannt, so daß sich für bergmännische Ausbeutungsgesellschaften mit Kapital und Ausdauer – besonders auf Borneo, Celebes und Sumatra – gute Aussichten auf Gewinn bieten. Die Regierung vergibt die Schürf- und Abbaurechte auf große Gebiete.
Als hauptsächlichste Mineralien kommen vor: Gold, Silber, Zink, Mangan, Nickel, Eisen, Blei, Zement. Ferner sind reiche Kohlenlager (allerdings meist Braunkohle) und Petroleumquellen vorhanden. Auch Edelsteine werden gewonnen.
d) Ingenieure.
Außer in den bergbaulichen Betrieben bieten sich dem Ingenieur mit Hochschulbildung vermutlich Aussichten auf Anstellung bei einer Reihe der privaten Eisenbahn- und Transportgesellschaften. *[...]* Die Bezahlung ist nicht übermäßig gut. Verträge von länger als dreijähriger Dauer sollten daher nicht abgeschlossen werden. *[...]*
Mit Vorbehalt kann als Anfangsgehalt für einen Diplomingenieur 400 fl. monatlich angegeben werden. Dieser Betrag wird allerdings durch die übliche und im Vertrag auszubedingende Jahrestantieme von etwa 2-4 Monatsgehältern nicht unerheblich gesteigert.
Für die Auskunftserteilung kommen in Frage: Der Verein deutscher Ingenieure [VDI] und der Technische Zweckverband Berlin.
e) Aerzte.
Deutsche Ärzte sind in NI nur wenig vertreten, in Batavia gar nicht. Der Grund hierfür ist in gewissen Schwierigkeiten zu suchen, welche deutschen Ärzten seitens der Regierung gemacht werden. *[...]* Ratsam ist die Annahme einer Stellung als Pflanzungsarzt. *[...]* Sie wird mit etwa 1000 fl. monatlich ausgestattet, zuzüglich vielfach von 200 fl. Automobilvergütung. Die Kosten für den Lebensunterhalt sind an diesen Plätzen mit ungefähr 500 fl. zu berechnen. Die ärztliche Tätigkeit erstreckt sich an solchen Stellen auf die gesundheitliche Fürsorge für das gesamte europäische und eingeborene Personal. Ein meist gut eingerichtetes Hospital mit Hilfskräften und Zubehör steht hierfür zur Verfügung. Die Verpflichtungszeit erstreckt sich meistens auf fünf Jahre, im allgemeinen bei freier Aus- und Heimreise.
Eine andere Möglichkeit bietet die Annahme einer Anstellung als Militär- oder Regierungsarzt. In beiden Fällen hat die Bewerbung beim Kolonialministerium im Haag, für die Regierungsstellen zweckmäßig gleichzeitig beim „Hoof[d]inspecteur van den Burgerlijken Geneeskundigen Dienst" *[Hauptinspektor (Leiter) des Öffentlichen Gesundheitswesens]* in Batavia zu erfolgen. Verzichtet der Bewerber auf die Ausübung einer Privatpraxis, so braucht er keine holländische Approbierung zu erwerben. *[...]* Auskunft in Deutschland erteilt der „Verband deutscher Kolonial- und Auslandsärzte" in Berlin.

10. bis 12. Stellungsbewerbungen zum Staatsdienst. – Stellenvermittlung und Auskunftserteilung. –Währung.
Bewerbungen um eine Anstellung nach NI in irgendeinem staatlichen Beruf gehen am zweckmäßigsten unter Einsendung beglaubigter Zeugnisabschriften unmittelbar an das Kolonialministerium im Haag. *[...]*

13. Bekleidung.
Die Kleidung ist weiß und wird bis auf das für die ersten Wochen Nötige am besten in NI selbst besorgt. Europäische schwarze Gesellschaftskleidung aus leichtem Stoff, Frack, Gehrock, kurze schwarze Abendjacke (Smoking) sind daneben notwendig.

14. Deutschtum in Niederländisch-Indien.
a) Deutsche Konsulate.
Deutsche Konsulate bestehen in Batavia (Generalkonsulat), Samarang und Soerabaja auf Java, Padang und Medan auf Sumatra, Makassar und Menado auf Celebes.
b) Deutsche Vereine.
Frühzeitig während des Krieges wurde in Batavia der „Deutsche Bund" gegründet, mit dem Ziel, alle Deutschen in NI in sich zu vereinigen. Zweigstellen des „Deutschen Bundes" bestehen in Bandoeng, Soerabaja, Bandjermasin und Makassar. An weiteren Vereinen sind zu nennen:
Der „Deutsche Turnverein" in Batavia und der „Deutsche Verein" in Soerabaja und Medan.
c) Deutsche Zeitung.
Als einzige deutsche Monatszeitschrift ist in Batavia die „Deutsche Wacht" im Jahre 1915 gegründet worden, welche gleichzeitig das Organ des „Deutschen Bundes" ist.

15. und 16. Ausreisemöglichkeit. – Literatur.
Über die Ausreisemöglichkeit nach NI geben die in Deutschland konzessionierten Schiffsagenturen Auskunft.
Einen guten Ueberblick über die Verhältnisse in NI gewährt die kleine, allerdings aus der Vorkriegszeit stammende Schrift: „23 Jahre Pflanzer und Kaufmann in Niederländisch-Indien" von Ernst Ellend, Verlag Ledermann, Berlin-Friedenau.

Für Melchers & Co. nach Tientsin, geschildert in Briefen an die Eltern in Bremen

1. Teil

Meine Anreise und die ersten Wochen in Tientsin

Hubert Thiele

Hubert Thiele (1902-1959), kaufmännischer Angestellter, von 1924 bis 1937 bei Melchers & Co. in Tientsin tätig; Fachgebiet: Optik, Fototechnik (speziell Rolleiflex). Die Briefe sind stellenweise gekürzt.

Tientsin, den 8. März 1924[1]

Liebe Eltern!

Heut vor acht Tagen, d.h. Freitag Morgen, legten wir an der Kowloon Wharf in Hongkong an. Leider war das Wetter trübe und nebelig, so daß wir von der Einfahrt nicht viel gesehen haben. Die Berge waren alle in Nebel gehüllt. Die Einfahrt ist sehr eng, und man sieht von beiden Seiten die Kanonen der Engländer herüberdrohen.

Ich ließ mich gleich von der Fähre nach Hongkong übersetzen, wo ich erst bei unserer Firma vorsprach und von den dortigen Herren freundlich empfangen wurde. Ich hielt mich dort nicht länger als nötig auf, da die Leute schwer in Arbeit saßen, sondern durchstöberte das Chinesenviertel. Es gibt in deren Läden ganz wunderbar geschnitzte Elfenbeinsachen zu kaufen. Wir sprachen noch bei verschiedenen chinesischen Kaufleuten vor, wo wir jedesmal eine dicke Manilazigarre erhielten. Mittags war ich zum Essen bei unserem alten Einkäufer Herrn Clasen, mit dem ich in Bremen zusammengearbeitet habe, eingeladen.

Um sechs Uhr war ich wieder an Bord und kurze Zeit darauf nahmen wir unter Tücherschwenken von Hongkong Abschied. Langsam suchte sich der Dampfer seinen Weg durch die zahlreichen Fischerboote. Am Sonnabend kamen wir in eine immer stärker werdende See und Brise, die am Abend ihren Höhepunkt erreichte. Wir fuhren durch Wellen von gut 100 m Breite und mindestens 10 m Höhe. Das war ganz interessant, besonders wenn man so sah, wie die Leute in den Gängen tempo avanti liefen, um nicht von Erasmus erwischt zu werden. Mitunter schlugen die Wellen bis über das Promenadedeck weg, zum Entsetzen der „Erstklassigen".

Am Montag war unser letzter Tag auf See. Wir hatten prachtvolles Wetter zum Abschied. Gegen 10 Uhr kamen wir an die Grenze des blauen und gelben Meeres. Gegen Abend passierten wir die Insel Gützko,[2] von der wir nach Shanghai gemeldet wurden, und bald nach Einbruch der Dunkelheit kam der Lotse an Bord, der das Schiff durch die vielen Leuchtbojen und Landfeuer nach Woosung *[Wusong]* steuerte, wo wir mitten in der Nacht im Strom festmachten. Dienstag Morgen fuhren wir langsam in den Kaiserkanal ein *[richtig: Huangpu]* und kamen nach zweistündiger Fahrt in Shanghai bei dickem Nebel an.

Tientsin, 7. April 1924

Nun bin ich letzte Woche doch nicht so weit gekommen, Euch weiter zu berichten. Das war also kein berühmter Eindruck, den China an diesem berühmten Dienstag Morgen machte. Leise kam es vom Himmel herunter, alles war grau in grau gehüllt. Langsam fuhr der Dampfer an den Forts und Hafenanlagen vorbei in die Einfahrt des Kaiserkanals *[richtig: Huangpu]*, der von großen Dschunken belebt war. Fröstelnd standen wir auf der Poop *[engl.: am Heck]* in Erwartung der ersten Häuser Shanghais, die allmählich aus dem Nebel auftauchten. Bei den riesigen Lagerhäusern angekommen sahen wir ein kleines Boot mit der Flagge des Norddeutschen Lloyd. Wir fuhren bis zum Konsulat, wo wir drehten und langsam an die Pier gingen, wo ich bereits einen Bremer Herrn, [Adolf] Hering, entdeckte. Kurze Zeit später konnte ich ihm nach einem Jahr wieder die Hand drücken, und dann ging's zur Zollkontrolle. Hier wurde mir gleich mein Gewehr beschlagnahmt, das mir erst gegen eine Lizenz wieder ausgeliefert wird.

---

[1] Dieser Brief wurde lt. handschriftlichem Vermerk am 26.3. abgesandt. Im weiteren Verlauf bittet Thiele seine Eltern, evtl. Briefe an ihn immer dienstags, noch besser montags nach Berlin zu schicken, von wo aus sie weitergeleitet würden.

[2] Gemeint ist wohl die Gutzlaff-Insel, die nach dem ersten deutschen lutherischen Missionar Karl Gützlaff (1803-1851, engl. meist „Gutzlaff") benannt ist. Steffi Schmitt stellt zur frühen Telekommunikation in „Shanghai-Promenade" (2003), S. 279f. dar: 1870 wurde eine Leitung gelegt, die Hongkong mit Shanghai verband. Das Hauptkabel verlief bis zu einer Insel der Zhoushan-Gruppe im Meer und dann über Land auf der Gutzlaff-Insel bis Wusong. Von dort aus wurde ein geringer dimensioniertes Kabel den Huangpu entlang bis Hongkew in Shanghai verlegt. Bereits 1881 betrieb die dänische Great North Telegraph Co. die erste Telefonvermittlung Chinas.

Wir nahmen uns dann ein Auto, auf dem wir meinen 100 kg-Koffer verstauten, um zum Office zu fahren.[3] Hier wurde ich dann erst mal durch sämtliche Räumlichkeiten geschleift und den anderen mir bislang unbekannten Herren vorgestellt. Wie von den Chefs so auch von allen übrigen wurde ich mit der größten Freundlichkeit aufgenommen. Die Geschäftsräume sind glänzend aufgezogen und ganz neu, außerdem von bedeutender Ausdehnung. Mittags ging es dann im hurra mit den Messemitgliedern in deren Wohnung, wo mit einigen Flaschen Sekt das Wiedersehen gefeiert wurde. Abends waren dort so fast alle Herren aus der Importabteilung und auch einige vom Export versammelt, wo wir uns mit einem Grammophon, Hunden, Papageien und dem nie fehlenden Alkohol unterhielten. Tags darauf fand ein Essen mit dem Chef statt, steif und förmlich, und am Abend ein weiteres bei Hering, das letzten Endes mit einem Tanz im Wintergarten spät nachts endete. Am Donnerstag packte ich dann meine Koffer wieder zurecht, und abends wurde ich um 11½ von einigen Herren mit Auto zur Bahn gebracht, so daß ich letzten Endes nur einen sehr flüchtigen Eindruck von Shanghai erhalten habe. Erfreulicherweise hatte die Firma mir eine Fahrkarte Erster Klasse mit Schlafwagenplatz gelöst. In Nanking ging es zur Fähre, die uns über den Huangpo *[richtig: Yangtse]* nach Pukow brachte, wo es nach einer Stunde Aufenthalt immer weiter nach Nordchina ging. Schöne geräumige Wagen, die von Amerika geliefert sind, nahmen uns auf.

Tientsin, den 6. Juni 1924

Heute ist Drachenbootfest, ein großer chinesischer Fest- und Abrechnungstag, an dem jeder Chinese seine Schulden bezahlt. Unsere chinesischen Angestellten sind daher nicht im Office, so daß nichts zu tun ist, und nehme ich daher die Gelegenheit wahr, mit meinem Bericht fortzufahren.

Gegen 10 Uhr [am 7. März] ging es also von Pukow aus mit dem BlueTrain durch das Hügelgelände weiter dem Norden zu. Die Berge sind von jeglichen Bäumen entblößt und glänzten in der Sonne rötlich von beiden Seiten herüber. Zahlreiche Dörfer begleiten die Bahnstrecke, doch bestehen sie immer nur aus ca. 10-20 grauen, strohbedeckten Lehmhäusern von einigen Bäumen umgeben. An allen größeren Orten konnte man chinesisches Militär beobachten, das einen ganz guten Eindruck macht. Auf den Feldern war reges Leben, da man mit der Frühjahrsbestellung beschäftigt war. Das Korn wird auch hier mit einer ganz einfachen Sämaschine, die nur eine Auslaufsöffnung hat, in den Boden gestreut, was natürlich sehr zeitraubend ist, aber da genügend billige Arbeitskräfte vorhanden sind, geht es auch so.

In der Hauptsache sind die Bauern in blauen Köper gekleidet und sehen kräftig und gesund aus. An den Bergabhängen kann man sie die Steine und das Geröll fortschaffen sehen, um neue Felder zu gewinnen oder die alten vom vorigen Jahr wieder in Stand zu setzen, denn durch die Kälte im Winter springen dauernd wieder Steine ab und rollen zu Tal. Es ist eine schwere Arbeit, aber dem Chinesen macht dies infolge seines Gleichmuts und seiner Zähigkeit nichts aus. Der Verkehr geschieht auf großen zweirädrigen Karren, die von Ochsen oder Eseln gezogen werden. Andere reiten auf Eseln durch das Land, was sehr komisch aussieht, da sie überhaupt keinen Sattel benutzen. Sie hocken einfach darauf und lassen die Beine herunterbaumeln, so daß sie mit den Füßen beinah die Erde berühren. Einem solchen Reiter bekam das Herannahen des Zuges sehr schlecht, denn dem Esel schien das ganz verdächtig, er bockte, setzte seinen Reiter ab und heidi querfeldein in die Felder immer mit dem Zug mit, während sein unglücklicher Besitzer verzweifelt versuchte, den asinus zu erreichen. Es war direkt zum Lachen. Ein ander Mal machte ein Kalb mit hoch erhobenem Schwanz einen Wettlauf mit dem Zug, den es erst nach längerer Zeit, das Aussichtslose seines Beginnens einsehend, aufgab.

StuDeO-Fotothek P0455

Gegen Mittag kamen wir in die große Ebene, die tatsächlich platt wie ein Eierpfannkuchen ist, worin die Dörfer wie Inseln schwimmen. Da es etwas dunstig war, konnte man dauernd Luftspiegelungen entdecken. Zuerst glaubte ich immer, in der Ferne Wasser beobachten zu können, doch wurde ich zuletzt stutzig, da stets beim Näherkommen die Geschichte verschwand, bis es zuletzt bei mir dämmerte, Luftspiegelungen vor mir zu haben. Während der Fahrt hielt ich mich dauernd im Wohnwagen des Zuges auf, der mit bequemen Sesseln und großen Fenstern versehen ist, so daß man in aller Gemütsruhe die Landschaft vor sich vorbeirollen sieht.

[3] Melchers China Co., Export und Import, 19-20 Kiukiang Road. Laut ADO 1925-1926 leitende Direktoren: John W. Bandow, Adolf Widmann, Karl F. Melchers.

Auf den Feldern sieht man überall kleine Hügel, unter denen die Verstorbenen ruhen. Sie sind kegelförmig und oben mit einer Schale gekrönt, man trifft kleine und große bis zu 2 und 3 m Höhe je nach dem Reichtum der Familie an.

Bahnhof East in Tientsin um 1930
StuDeO-Fotothek P0255

Überall trifft man auch Ziegeleien an, die bis zu 15 m hoch und ganz anders als unsere gebaut sind. Einen Schornstein sieht man nicht, sondern das Ganze macht einen festungsartigen Eindruck. Sie sind fast rund gebaut, die Backsteinmauern gehen schräge nach oben, ein Dach ist nie vorhanden, sondern dort ist die Geschichte einfach abgeplattet, an der Seite führt ein ca. 2 m breiter Weg um den Ofen herum nach oben. Es werden dort graue Steine hergestellt, da man das Röteverfahren nicht kennt. Sie sehen ähnlich wie die Büchenberger Steine aus, und die Häuser daraus sind nicht besonders schön, da sie kein Leben in die graubraune Landschaft, in dem Wälder fehlen, bringen. Ich werde demnächst mir mal so ein Dings von innen ansehen und auch Aufnahmen davon machen. Die Städte sind alle im Quadrat gebaut und von einer hohen Mauer umgeben, die auf jeder Seite ein Tor hat und einen Blick in das Innere nicht zuläßt. An den Toren wird man in den meisten Fällen einen Stadtzoll, wie das ja auch früher in D. der Fall war, antreffen, von dem der Likin, d. h. Wegzoll, erhoben wird. Auch auf den Straßen, so z.B. auch auf derjenigen nach Peking, wird dieser Zoll erhoben.

An Vögeln sieht man dieselben wie in Deutschland, Spatzen, Krähen, Sperber, Bussarde, Habichte etc. und dann auch Adler. Auch von den Bäumen trifft man dieselben, außerdem Zypressen und auch mehr südlichere Gewächse.

Als die Sonne des Abends langsam im Dunst unterging, fuhren wir gerade an einem großen See vorbei, auf dem Dschunken fuhren. Das ganze Bild strömte mit dem rötlichen Horizont eine majestätische Ruhe aus, wovon man sich so leicht nicht fortreißen konnte, doch wurde dies selbst durch die herannahende Nacht und den Zug allmählich herbeigeführt. Bei Dunkelheit begannen die Scheinwerfer am Ende des Zuges aufzublitzen, die rastlos die ganze Nacht die Gegend absuchten auf Räuber und Gesindel. Doch es passierte nichts. Mich bekümmerte dies wenig, da wir unter starker militärischer Bedeckung fuhren. Es passierte im vorigen Jahr auf der Strecke nach Hankow nämlich einmal, daß der Zug von Räubern angehalten wurde und die Reisenden ins Innere verschleppt wurden. Die chinesische Regierung hatte dafür an die mitbetroffenen Europäer ein hohes Sühnegeld zu zahlen, und es wäre mir daher ganz angenehm gewesen, auch mal so eine kleine Extratour zu machen, für die man dann nachher noch Geld bezahlt bekommt. Zur Aufbesserung meiner Finanzen hätte mir dies nur willkommen sein können.

Am andern Morgen landete ich dann um 10 Uhr morgens auf Bahnhof East in Tientsin, wo ich von [Otto] Zwanck in Empfang genommen wurde, der mich dann gleich zum Office schleifte. Nach sechswöchiger Reise kam ich also in T. an, und mit dem 8. März hatte das Faulenzen ein Ende, die Arbeit begann wieder.

Die ersten Wochen in Tientsin

Das Faulenzen hatte ein Ende. Allerdings ist es ein ganz anderes Arbeiten, als man es von zu Haus gewohnt ist, wo man selbst alle Geschäfte direkt mit dem Verkäufer erledigte. Hier ist man selber der Verkäufer und muß daher wiederum auch nach ganz anderen Methoden arbeiten, als es der Einkäufer tut. Außerdem kann man, da man die Sprache nicht beherrscht, nicht direkt mit dem Käufer verhandeln, sondern man hat dauernd einen Dritten, den Dolmetscher bei sich, der einem die Wünsche des Käufers übermittelt und umgekehrt. Morgens erledigt man die Routinearbeiten, und nachmittags, wenn die sogenannten Shroffs *[chinesische Geschäftsvermittler]* von ihren Morgenbesuchen bei den Händlern zurück sind, werden die Geschäfte, die sie evtl. bekommen haben, bearbeitet. Außerdem erscheint zu dieser Zeit auch der eine oder andere Händler, der etwas kaufen möchte oder sonst etwas wegen Abnahme früher erteilter Orders auf dem Herzen hat. So wickelt sich ein Tag nach dem anderen ab, aber durchaus nicht eintönig, da jeden Tag auch wieder irgend etwas Neues vorliegt.

Zuerst schlug ich meine Wohnung in der Pension Goldau auf, die von einer guten deutschen Frau geführt wird, doch da das Zimmer mir zu klein war, tauschte ich diese bereits Ende März gegen eine andere bei einer Russin, die durch den Krieg und die Revolution nach Tientsin verschlagen worden ist. Sie ist eine ehemalige russische Fürstin, doch hat sie der Not gehorchend jetzt hier einen kleinen Modesalon, der sie über Wasser hält. Ihr Mann und ihr Sohn leben in Deutschland und können, da

auch diese nicht die Mittel haben, nicht nach Tientsin kommen. Man merkt ihr aber über diesen Verlust nicht viel an, da sie sich zu beherrschen versteht. So etwas schätze ich. Ich wohne dort mit noch zwei Herren und haben wir eine ganz fideles Leben. Des Abends spielen wir häufig Bridge zusammen oder gehen zum deutschen Kaffee „Kiessling & Bader", der etwas die Leute schröpft, mitunter sogar sehr, und wo man Musik und Tanz hat.
Am ersten Sonntag wurde ich gleich im „Deutschen Club" *[„Club Concordia"]* vorgestellt, der hier ein ideales Klubgebäude besitzt. Nach dem Kriege hatten sich die Amerikaner darin breitgemacht, doch wurde uns das Haus nach deutsch/chinesischem Ausgleich zurückgegeben, d.h. die Amerikaner mußten raus. Hinter dem Club liegen vier Tennisplätze, wo ich jetzt ungefähr jeden Morgen spiele. Darauf folgt eine kühle Dusche, ich ziehe reines Zeug an und erscheine dann frisch und mit einem gesunden Hunger am Frühstückstisch.

Melchers & Co. Tientsin um 1924
hinten v. li.: Eugen Müller, Erich Knüpfel, Hubert Thiele, Hans Theuerkauf, ?; vorne rechts: Otto Zwanck
StuDeO-Fotothek P1845

Die ersten Tage hat sich anerkennenswerter Weise Zwanck meiner angenommen und mich häufig in seiner Messe bewirtet. Durch den bin ich inzwischen auch etwas bekannter geworden. Wir verstehen uns auch heute noch ganz gut, was für ein Zusammenarbeiten sehr von Vorteil ist. Andererseits gibt es einem nach außen hin einen gewissen Rückhalt, da wir uns häufiger im Club, auf der Kegelbahn etc. treffen und ich auf diese Weise auch bei den älteren Leuten leichter Fuß fassen kann.
Neulich haben wir zusammen zwei nette Motorbootfahrten auf dem Peiho gemacht, die eine brachte uns zum Affenwald, der wohl darum so heißt, weil die Leute sich bei einem Picknick dort leicht einen Affen wegholen können, der im Übrigen aber ganz schön schattig ist, was man gerade in China (Nord) sehr vermißt, und die andere brachte uns zur Peiyang University. Auf dieser Fahrt haben wir uns die Rettungsmedaille – die aber erst am Neujahrstag zwischen 12 Uhr und Mitternacht ausgeteilt wird, wobei man wegen der höllisch kurzen Zeit scharf aufpassen muß, damit man sie erhält – erworben, denn wir konnten einen Langbezopften eben noch am Schopf ergreifen, ehe er für immer dem blauen Himmel tschin, tschin sagen konnte und in den Silberfluten des Peihos verschwand. Nach diesem Zwischenfall wurde dann unverdrossen den Fluß weiter aufwärts gefahren, um nach dreistündiger Fahrt am Ziel anzukommen. Hier konnten wir uns ebenfalls des Schattens alter Bäume erfreuen, unter denen die chinesische Universität verborgen liegt. Sie macht aber wie alles einen etwas verwahrlosten Eindruck, obwohl sie unter der Leitung englischer und amerikanischer Lehrer steht. Nachdem wir im Boot unser Tiffin (Mittagessen) eingenommen und dieses durch einige Flaschen kalten Bieres sowie sonstige Drinks verschönert hatten, fuhren wir noch eine Weile weiter, bis wir zu einer Fähre kamen, wo wir uns endlich an der Verankerung derselben zwei Schraubenflügel abschlugen, was wir durch den mitgeführten Chinesen, der sich altes Zeug anzog und in die rein gelben Gewässer des Flusses stieg, zu unserer Freude feststellen mußten. Nachdem wir soweit die Lage geklärt hatten, fuhren wir mit den letzten beiden Flügeln weiter, kraft derer wir eine glückliche Rückkunft bewerkstelligten.
Neulich haben wir auch eine Autofahrt nach dem Mandarinengrab gemacht, wo es auch ganz nett ist. Hier sind früher die Mandarine beigebuddelt worden, wovon große Hügel Kunde geben. In der Nähe davon liegen auch einige kleine Tempel. Wie gesagt, ist es sehr schön, wenn man an diesem Punkt angelangt ist, doch der Weg dahin muß mit Mühe erreicht werden. Man huppt in dem Auto wie ein Gummiball herum, da man in China vorläufig kein Geld für Straßenbau erübrigt hat.
Ostern habe ich mir ein chinesisches Pferderennen angesehen. Der Rennplatz ist nach europäischer Richtschnur angelegt und sehr gut gehalten. Es wurden aber nur Flachrennen gelaufen, Hürdenrennen gibt es dort nicht. Um der Sache nicht ganz tatenlos gegenüber zu stehen, haben wir auch getippt, wobei wir zuerst $ 13,-- gewannen, die wir aber nach und nach wieder an die Kasse wegen falscher Tipps abführten, so daß zu guter Letzt nur das Rikschageld heraussprang.
Seit einigen Wochen haben wir noch einen jungen Bremer im Exportoffice bekommen, mit dem ich ab 15. zusammenwohnen werde. Er ist ein netter Kerl, und ich denke, wir werden zusammen gut auskommen. Die Arztfamilie habe ich inzwischen aufgesucht, von der ich freundlich aufgenommen wurde. Ich spiele jetzt hin und wieder mit den Damen Tennis. – Für heute Schluß und die herzlichsten Grüße an Euch alle!
Hubert

Familie Kranz
3. Teil
Die Reise in eine neue Welt

Sitara Mittag

Am Tag darauf, also am 5. Juli 1941, begeben sich die Kinder auf Entdeckungstour durch das Schiff. Die „Asama Maru" hat in Batavia 666 Personen, weit überwiegend Frauen und Kinder, aber auch einige Männer an Bord genommen.[1] Die Belegung ist wenig durchdacht, offensichtlich hat man auf diesem japanischen Passagierdampfer keine Erfahrung mit den Bedürfnissen europäischer Frauen und Kinder und insbesondere mit geschwächten Personen. Sie entdecken unter dem Wasserspiegel eine vierte Klasse, wo beispielsweise eine Frau mit ihrem Baby wohnt,[2] wo es jedoch kein Wasser gibt. In den Schlafsälen der Dritten Klasse sind jeweils sechzehn kranke und gesunde Frauen und ihre Kinder untergebracht. Demgegenüber beherbergen die Kabinen der Ersten und der Zweiten Klasse auch einzelne Frauen ohne Kinder.

In den jeweiligen Klassen wird unterschiedliche Verpflegung ausgeteilt, da die Köche so angelernt wurden und der Proviant darauf abgestimmt ist. So können sich die Kranzens glücklich schätzen, daß sie zwei Kabinen Zweiter Klasse bekommen haben, eine sogar mit Wasseranschluß. Sie nehmen ihre Mahlzeiten in einem Speisesaal mit den anderen Passagieren der Zweiten Klasse ein. Das Essen ist schwer verdaulich, süß und fett.

Im Bauch des Schiffes gibt es ein Schwimmbekken, oben ein großes Spieldeck, einen Theatersaal und einen Laden. Die Wäscherei befindet sich achtern. Es gibt einen Aufzug, der einen von einem Deck zum nächsten befördert.

Nach ein paar Tagen auf See verlangsamt das Schiff plötzlich seine Fahrt. Da kein Land in Sicht ist, gehen sofort die wildesten Gerüchte um. Einige meinen, ein U-Boot gesehen zu haben, andere glauben, das Schiff sei in ein Minenfeld geraten usw. Annie hatte mehrmals U-Boot-Periskope entdeckt, die nach Auskunft der Japaner jedoch zu deutschen Begleitschiffen gehörten.

Die Verständigung zwischen Passagieren und Besatzung ist mühsam, da die einen hauptsächlich deutsch und holländisch sprechen, die anderen japanisch und englisch. Endlich findet eine Frau heraus, daß die japanische Regierung das Ziel der Reise noch nicht bestimmt hat. Das vergrößert die Unsicherheit der Passagiere – sie fühlen sich von Gott und der Welt verlassen.

Das Schiff fährt langsam weiter, nachts erkennt man an den Sternen, daß es sich im Kreis bewegt. Jedesmal, wenn es in seiner Runde weiter westlich unterwegs ist, entdecken die Passagiere einen englischen Kreuzer. Es stellt sich heraus, daß sie sich vor Hongkong befinden. Einige meinen, daß sie nach Manila gebracht werden sollen und auf Einlauferlaubnis warten. Doch dann nimmt das Schiff wieder Fahrt auf; mit Kurs nach Norden geht es weiter.

Irgendwann werden alle Heimkehrer zusammengerufen, und unter großen Sprachschwierigkeiten bittet der Kapitän die Frauen, sich zu entscheiden, wo sie hinwollen; die deutschen Gemeinden in Japan könnten sie nicht alle aufnehmen. Die entgeisterte Gegenfrage: „Ja, wo können wir denn überhaupt hin?!" Er nennt ihnen alle chinesischen Städte, in denen es ein deutsches Konsulat gibt: Shanghai, Tsingtau, Tientsin, Peking. Auch Hankow wird erwähnt, wo es jedoch nur einen Honorarkonsul gibt. Zum Schluß erwähnt er Korea, das japanisch besetzt ist, rät aber davon ab.

Johanna und die Kinder erinnern sich, wie positiv der Vater (Paul Kranz) von Tsingtau gesprochen hatte. Auch die späteren Ehemänner vieler anderer Frauen waren ursprünglich aus China und aus japanischer Kriegsgefangenschaft nach Niederländisch-Indien gekommen. Schließlich schreibt Johanna als Zielort „Tsingtau" auf den Zettel, den man einreichen muß, um von der Japan-Liste gestrichen zu werden.

---

[1] Das Dritte Merkblatt des Auswärtigen Amtes über „Die Lage der Deutschen in niederländischen Besitzungen" (August 1941) berichtet von 390 Frauen und 360 Kindern an Bord (StuDeO-Archiv *0475). Auf der „Asama Maru" durften auch einige Männer ausreisen, die von den Holländern wegen ihres Diplomatenstatus' nicht interniert worden waren, z.B. der Wahlkonsul in Soerabaja/Java, Helmut J. L. Bartels-Troje.

[2] Vermutlich ist Ilse Vornhecke mit ihrem Sohn gemeint, der an Blutruhr litt und mit seiner Mutter im Bauch des Schiffes isoliert wurde, ohne behandelt zu werden. Der viereinhalbjährige Claus Peter lag bei der Ankunft in Shanghai bereits im Sterben und wurde unter großer Anteilnahme auf dem Hungjao-Friedhof beerdigt. Alfred Glathe, der Vorsitzende der Deutschen Gemeinde, nahm Ilse Vornhecke und deren zweijährige Tochter Ursula für viele Wochen bei sich auf.

Die „Asama Maru“ passiert die Meerenge zwischen Formosa und China, und eines Morgens ist das Meer auf der einen Seite blau, auf der anderen braungelb – die Mündung des Yangtsekiang ist nicht mehr fern. Wenig später entdecken die Passagiere die beiden chinesischen Leuchtschiffe, die die Fahrrinne markieren. Der Dampfer fährt zwischen ihnen hindurch in langsamem Tempo flußaufwärts. Irgendwann kommt der Lotse an Bord, ein paar Sandbänke tauchen auf, chinesische Dschunken hier und da, doch es dauert noch lange, bis Land in Sicht kommt.

Ankunft in Shanghai

Annie ist gespannt auf Shanghai, denn Irene Flakowski hatte ihr davon vorgeschwärmt. Als sie am 10. Juli nach dem Frühstück an Deck geht, sieht sie, wie die vielen Dschunken auf dem Huangpu ihrem Schiff oft gefährlich nahekommen, manchmal streifen sie gerade noch unter dem Bug hindurch. Die chinesischen Frauen rudern, während die Männer herumbrüllen. Die Japaner raten dringend, die Kajüten abzuschließen, da manchmal Chinesen unbeobachtet an Bord klettern und stehlen würden.

Blick auf den Huangpu in Höhe des Bund
Am linken Bildrand die Schiffsanlegestellen, der Soochow Creek, mehrere Konsulate und "Broadway Mansions"
Quelle: Wulf D. Graf zu Castell: Chinaflug (1938), S. 50

Die „Asama Maru“ fährt noch eine Stunde lang flußaufwärts, bis sie um 14 Uhr am Wayside Wharf anlegt. Annie hatte in Batavia eine bedrohliche Begegnung mit einem Chinesen gehabt, deshalb sieht sie China mit gemischten Gefühlen entgegen. Doch als sie am Kai einen alten Chinesen erblickt, der sich mit einem Fächer Luft zufächelt, siegen angesichts des ungewohnten Bildes Humor und Zuversicht. Ansonsten ist ihr die Stadt sehr fremd, sie hat so etwas noch nie gesehen. Die Gebäude sind grau und riesengroß. Bei einem zählt sie 19 Stockwerke![3]

Endlich können die 186 Passagiere von Bord gehen, die in China bleiben wollen. Da man in Batavia alles kunterbunt durcheinander geladen hatte, muß das gesamte Gepäck ausgeladen werden. Am Pier sucht sich jeder die Gepäckstücke heraus, die er als die seinigen erkennt, der Rest wird wieder eingeladen.

Mit Bussen fährt man die Flüchtlinge – so werden sie in China bezeichnet – dann zum „Deutschen Eck“. In einer Halle sitzen in langen Reihen Helfer und Helferinnen vor Schreibmaschinen, um die Ankömmlinge zu registrieren, denen es noch heißer vorkommt als auf Java. Jetzt, mitten in den Sommerferien, machen viele Deutsche Urlaub in kühleren Gegenden oder am Meer, doch diejenigen, die zu Hause geblieben sind, bereiten ihnen einen herzlichen Empfang. Die Frauen haben mehrere Klassenzimmer der Kaiser-Wilhelm-Schule in Unterkünfte verwandelt, doch wegen der vielen Einladungen an die „NIs“ werden gar nicht alle gebraucht. Einige der Landsleute, die in den Ferien verreist sind, haben dem Konsulat erlaubt, die Flüchtlinge vorerst in ihren vorübergehend leerstehenden Häusern und Wohnungen unterzubringen – eine großzügige Geste, zumal sie ja nicht wissen, wer in ihren Häusern einquartiert wird.

Nach einiger Zeit tauchen mehrere chinesische Schneider auf und nehmen Maß bei den Kindern, die HJ-Uniformen für das Sommerlager in Tsingtau benötigen, das schon begonnen hat. Als sie sich am nächsten Tag wieder in der Turnhalle versammeln, liegen sämtliche Khaki-Uniformen fertig auf dem Tisch!

In den nächsten Tagen sind dann alle vollauf beschäftigt mit Impfungen, Arztbesuchen, Paßfoto-Aufnahmen und damit, sich mit China vertraut zu machen. 70 Flüchtlinge bleiben in Shanghai, 116 werden nach Tientsin oder Tsingtau weiterreisen.[4] Die „Asama Maru“ hat mit 484 Passagieren an Bord die Weiterreise in Richtung Japan bereits angetreten.[5]

Im „Wolkenkratzer“

Johanna und die Kinder dürfen eine Wohnung im 8. Stock bewohnen, deren Eigentümer in den Ferien sind. Sie fahren mit dem Aufzug hoch und sind begeistert: sie können ganz Shanghai überblicken! In Batavia hatten die Wohnhäuser nie mehr als ein Obergeschoß gehabt.

[3] Vermutlich meint sie „Broadway Mansions“.

[4] Etwa 18 Frauen und Kinder sollen in Peking unterkommen. Sie fahren von Tsingtau aus zunächst mit dem Zug über Tientsin in das Seebad Peitaiho, um sich zu erholen und der Deutschen Gemeinde in Peking Zeit zu lassen, Unterkünfte in den alten Militärbaracken der ehemaligen Österreichischen Botschaft herzurichten.

[5] Quelle: Ostasiatischer Lloyd, 11. Juli 1941 (StuDeO-Archiv *0477).

Auf der Suche nach dem Bad finden sie eine Duschkabine statt einer Badewanne. Auch so etwas haben die Kinder noch nie gesehen – sie wollen gar nicht mehr aufhören zu duschen. Allerdings gibt es nicht immer Wasser; an der Tür finden sie einen Zettel mit den Wasserzeiten.
Nach ein paar Tagen reisen die Wohnungseigentümer an, Herr und Frau von Essen,[6] die sich außerordentlich um das Wohlergehen der Familie bemühen. Als sie die abgetragenen Kleider der Flüchtlinge sehen, bieten sie Ihnen sogar an, sich aus ihren Schränken zu bedienen. Sie nehmen sich ein Hotel und lassen Johanna und die Kinder in ihrer Wohnung wohnen. Obendrein laden sie die ganze Familie zum Abendessen ins Hotel ein.

The Gascogne Apartments
Quelle: Tess Johnston: Frenchtown Shanghai (2000), S. 88

Auf der „Tsingtau Maru"

Am 19. Juli 1941 verläßt Familie Kranz mit einigen anderen, die nach Tsingtau wollen, Shanghai. Das deutsche Konsulat hat Plätze für sie auf der „Tsingtau Maru", einem Küstenfrachter, gebucht. Sie ist japanisch eingerichtet. Es gibt nur wenige Kabinen für Regierungsbeamte oder Militärpersonal. Alle anderen sind im Zwischendeck untergebracht, das wie ein großer Kuhstall aussieht. Es ist in drei Abteilungen unterteilt, am Boden liegen Futons (traditionelle japanische Matratzen), auf denen jeweils fünfzehn Leute nebeneinander liegend Platz haben. Der Familie Kranz gegenüber lagern Russen, daneben Chinesen, auch japanische Familien sind an Bord. In der Mitte befindet sich ein Gang, hier stehen zwei 2 x 2 m große offene Kästen mit Schwimmwesten. Karl ergattert in dem Durcheinander eine der wenigen vorhandenen Liegen für seine Mutter.
Ruhig fährt das Schiff den Huangpu hinunter, doch als sie nach anderthalb Tagen das offene Meer erreichen, geraten sie in die Ausläufer eines Taifuns und werden heftig hin- und her geworfen. Die Passagiere rollen mit den Wellen seekrank neben- und aufeinander hin und her. Wem nicht vom Seegang schlecht wird, dem wird es vom Gestank menschlicher Ausdünstungen.
Die Seekranken schaffen es oft nicht, die Bullaugen zu verschließen, und so schwappt ab und zu eine große Ladung Wasser herein, woraufhin alle vor Angst aufschreien. Endlich kommt ein Steward und verschließt sie ordentlich.
Um dem Ganzen zu entgehen, schlafen die Kranzens bald ein. Gegen 2 Uhr nachts wachen sie auf und sind trotz des erbärmlichen Gestanks schrecklich hungrig. Sie öffnen eine Dose Kirschen und essen sich satt. Danach schlafen sie weiter.
Karl hält es unten nicht aus und steht Tag und Nacht an Deck, klammert sich an die Reling und steckt die Nase in den Sturm. Seine Geschwister und Johanna kommen ab und zu hoch, können sich jedoch nicht auf den Beinen halten und müssen wieder in das Elend unter Deck abtauchen. Karl lernt einen Jungen seines Alters kennen. Er trägt einen Regenmantel, etwas, was Karl noch nie gesehen hat – auf Java gab es nur Regenschirme. Gustav Siemssen ist mit seinem Bruder unterwegs in die Ferien nach Tsingtau.[7] Gustav holt einen weiteren Regenmantel und legt ihn Karl über die Schultern. Die beiden verbringen die ganze Zeit zusammen.
Die anderen bleiben unten, bis die ersten Inseln vor Tsingtau erreicht sind. Die See beruhigt sich, und sie genießen den Anblick der wunderschönen chinesischen Küste. Sie fahren an „Vater und Sohn"[8] vorbei und sehen die Einfahrt zwischen Kap Jaeschke und der Halbinsel Hui Chuen Hook (heute: Hui Quan) herankommen. Ein kleines Boot mit Tsingtauern fährt ihnen zur Begrüßung entgegen. Dann kommt rechts die Stadt mit der Arkona-Insel und der Tsingtaubrücke in Sicht, links das Perlgebirge. Nach vier Tagen und drei Nächten ist Tsingtau erreicht – mit einer Verspätung von 24 Stunden.

[6] Hellmuth von Essen, Mitarbeiter der Deutsch-Asiatischen Bank, und seine Frau Elsbeth wohnten laut ADO im Jahre 1939 in der Route Kaufmann Nr. 80.

[7] Gustav (geb. 1925) und sein Bruder Rolf-Hendrik (geb. 1933) reisten damals zusammen mit Karl-Heinz Ludwig (geb. 1925), der in Shanghai die Kaiser-Wilhelm-Schule besuchte, zu seinen Eltern nach Tsingtau, um dort die Sommerferien zu verbringen. Während der Schulzeit wohnte Karl-Heinz bei der Familie Siemssen (Gustav Theodor Siemssen führte gemeinsam mit seinem Bruder Fred die väterliche Firma „Siemssen & Krohn").

[8] Die beiden kleinen Inseln hießen wegen ihrer kegelförmigen Gestalt in deutscher Zeit Großer und Kleiner Heuhaufen. Als Ende der 1930er Jahre die Bildergeschichten von „Vater und Sohn" des Karikaturisten Erich Ohser (1903-1944), Pseudonym E. O. Plauen, erschienen, taufte man die auch von der Stadt aus zu sehenden Inseln entsprechend um (Quelle: Wilhelm Matzat).

Ankunft in Tsingtau

Tsingtau wurde im wesentlichen von Deutschen gegründet, es wirkt daher eher wie eine deutsche und weniger wie eine chinesische Stadt. Von 1914 bis 1922 war sie japanisch besetzt, was auf das Stadtbild, geprägt von den Gebäuden aus der deutschen Zeit 1899 bis 1914, keine Auswirkungen hatte.[9] Am 10. Dezember 1922 kam es gemäß Washingtoner Abkommen[10] wieder in chinesischen Besitz. 1938 ist es bis Kriegsende 1945 erneut japanisch besetzt. Tsingtau hat einschließlich Einzugsgebiet etwa eine halbe Million Einwohner, die sich über die vielen Hügel der Stadt verteilen.

Die Ankömmlinge verlieben sich sofort in Tsingtau, nur Karl trauert Java noch nach. Die deutsche Bauweise beeindruckt sie, es gibt viele Bäume, und der Himmel ist so blau wie das Meer. Auf einem Hügel in der Mitte der Stadt wurde das „Deutsche Eck" angelegt: zur einen Seite die deutsche Schule, zur anderen das Deutsche Heim für Versammlungen und Aufführungen, dazwischen die evangelische Christuskirche. Auf einem noch höheren Berg dahinter liegt die Signalstation. Es gibt viele kleine Buchten und Strände, teils sandig, teils felsig zerklüftet.

Sie legen in Tsingtaus Hafen an, der in der großen Kiautschou-Bucht im Norden der Stadt liegt. Sogleich kommen chinesische Kulis an Bord und nehmen alle umherstehenden Koffer an sich. Ein wenig argwöhnisch behalten die Flüchtlinge ihr Gepäck genau im Auge. Unten am Kai steht die HJ aus dem Sommerlager, um behilflich zu sein. Dort warten auch bereits ein Lastwagen für den Gepäcktransport und ein Bus. Die Familie Kranz wird samt Gepäck in ein Privatauto geladen. Sie fahren lange bis in die Innenstadt, durchqueren sie und setzen die Fahrt durch die Berge fort, bis sie zur Pension Dold gelangen.

Die Pension Dold liegt in der Cheng Yang Kuan Rd. 7. Am Ende der Straße blitzt das blaue Meer, die Iltisbucht, eine wunderschöne Bucht mit vielen Ferienhäusern und Pensionen. Hier leben überwiegend amerikanische Familien, deren Männer auf den Philippinen stationiert sind und zu Beginn des Sommers nach Hause kommen, um hier ihren Urlaub zu verbringen. Heinrich ist beeindruckt, daß direkt vor der Stadt nahezu die gesamte amerikanische Pazifikflotte vor Anker liegt.

Die Kranzens klingeln, der chinesische Boy öffnet die Tür. Er trägt einen Zopf und begrüßt sie zu ihrem Erstaunen mit einem höflichen „Guten Tag!" Später erfahren sie, daß hier viele Chinesen deutsch sprechen. Sie fühlen sich in der Pension Dold sogleich gut aufgehoben. Die Boys tragen ihr Gepäck mit Leichtigkeit die Treppe hinauf, auch die schwere Seekiste, die Paul für die Europareise gezimmert hatte.

Bertha Dold, eine Witwe in den Sechzigern, hatte nach dem Tod ihres Mannes ihr Wohnhaus in eine Pension umgewandelt, um ihren Lebensunterhalt zu sichern. Sie erklärt ihnen den Weg zum Meer, doch der vielen Haie wegen warnt sie davor, ins Wasser zu gehen. Gerade vor einer Woche habe dort ein Mann sein Bein verloren, obwohl er nicht einmal vollständig im Wasser gewesen sei. Sie laufen dann auf sandigen Wegen durch den lichten Birkenwald und bleiben bald überwältigt vor der blauen glitzernden Weite stehen. Annie läßt sich in den Sand fallen und schaut und staunt.

Das Sommerlager

Schon eine Woche nach ihrer Ankunft, am 28. Juli, werden die Kinder von Karl Lipphardt, dem wolgadeutschen Spediteur, in seinem klapprigen Mercedes zum alljährlichen Sommerlager gebracht.[11] Er versorgt das Lager auch mit Lebensmitteln. Die „NIs" werden weit verteilt, damit sie Freundschaft mit den „Chinesen" schließen können. Das Lagerleben verläuft sehr liberal, es herrscht ein stetiges Kommen und Gehen, auch Eltern sind willkommen. Die meisten Kinder sind Deutsche, es gibt jedoch auch Kinder anderer Nationalitäten, z.B. Russen und Polen. Eine Zeltkameradschaft besteht aus

[9] Tsingtau geht auf die deutsche Stadtgründung zurück (Pachtvertrag Peking, 6. März 1898). Nach 1914 hat sich die städtische Bebauung enorm ausgedehnt, es entstand ein besonderes japanisches Viertel zwischen Dabaodao und dem Hafen. Die Japaner errichteten auch mehrere repräsentative öffentliche Gebäude wie Banken, Schulen, Handels- und Verwaltungsgebäude. Außerdem entstanden neue Fabriken.

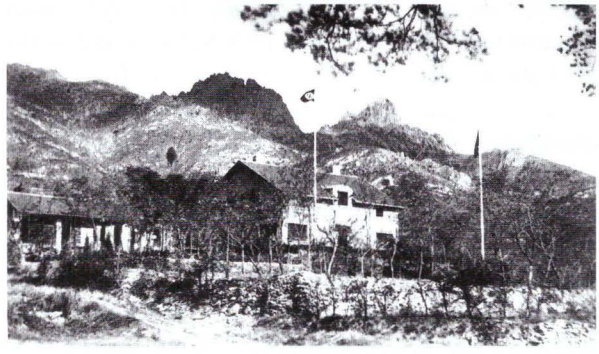
[10] Vom 12. November 1921 bis zum 6. Februar 1922 tagte in Washington eine Konferenz. Sie erzielte mit etlichen Abkommen eine gewisse politische Stabilisierung des pazifischen Raumes, u.a. die Sicherung der territorialen Integrität Chinas. Sie trug so für etwa ein Jahrzehnt zur Konsolidierung der Lage im Fernen Osten bei.

[11] Die HJ-Sommerlager, die mitunter mehr als zwei Monate dauerten und nach deutschem Vorbild als Großlager für über 100 Teilnehmer geplant waren, fanden meist in den „Bambushügeln" von Moganshan rund 200 km Yangtse aufwärts oder am „Böhme Haus" in den Prinz Heinrich Bergen etwa 15 km außerhalb von Tsingtau, statt (das Haus war nach Kurt Böhme, dem Chef von Carlowitz & Co. in Tsingtau, benannt, weil er 1934 für dessen Errichtung das meiste Geld gespendet hatte). Wegen der Kriegsereignisse 1937 bis 1938 mußte das Sommerlager 1938 ausfallen. Das Sommerlager 1941 bei Tsingtau war das letzte in China, da die Kriegsereignisse längere Gruppenreisen immer gefährlicher machten. Quellen: Wilhelm Matzat; Astrid Freyeisen: Shanghai und die Politik des Dritten Reiches (2000), S. 146.

jeweils sechs Kindern oder Jugendlichen, deren Schlafplätze zu beiden Seiten des Mittelgangs angeordnet sind, während die Rucksäcke hinten gestapelt werden. Jeden Morgen wird beim Fahnenappell die Parole des Tages ausgegeben. Danach gibt es Milchsuppe zum Frühstück. Die Jungen werden im Schießen (Dianagewehre) unterrichtet, Annie ist enttäuscht, weil sie als Mädchen nicht schießen darf.

Annie und Heini sind glücklich, endlich deutsch sein zu dürfen, was in Batavia nicht so gern gesehen war. Karl und Annie genießen aber auch die Bekanntschaft von Kameraden aus so vielen verschiedenen Nationen, die einträchtig miteinander singen, spielen, wandern, exerzieren und turnen. Heini gefällt es allerdings nicht, wie deutsche Jungen gedrillt werden. Die Aggression wird oft geradezu geschürt. Das führt zu häufigen Schlägereien und Ringkämpfen. Es ist Sitte, daß man gewisse Leute nicht ausstehen kann und sie dann bei Gelegenheit verhaut.

Heini ist klein, unter 1,60 m, er wird gehänselt, daß er nicht Soldat werden kann (deutsches Mindestmaß 1,65 m). Obwohl er es für unwahrscheinlich hält, daß er jemals nach Deutschland oder an die Front kommt, ärgert es ihn, und er beginnt, Leute, die ihn hänseln, zu verprügeln. Insgeheim findet er es jedoch irrwitzig, sich über Kleinigkeiten derart aufzuregen und mit Gewalt aufeinander loszugehen.



Das „Böhme Haus" in den Prinz Heinrich Bergen um 1940
StuDeO-Fotothek P7875

Das Sommerlager endet am 15. August, dann beginnt die Schule. Da die Stadt sehr hügelig ist, sind Fahrräder hier unüblich, ganz anders als in Batavia, wo die Kinder alles per Fahrrad erledigt haben. Um zur Schule zu kommen, müssen sie eine Rikscha nehmen oder einen Bus, der inklusive Umsteigen etwa anderthalb Stunden braucht. Deshalb bleiben die Kranzens nur noch drei weitere Wochen in der Pension Dold und ziehen dann um in die Pension Eger. *[Die Familienpension, die direkt neben dem ehemaligen Gouvernementsdienstgebäude in der First Kuan Hai Road 20 lag, führte der Witwer Hans Hardel.]*

Deutsche Seeblockadebrecher auf der Ostasien-Route im Zweiten Weltkrieg

Alexander Kast

Seeblockadebrecher sind Handelsschiffe, denen es im Krieg gelingt, feindliche Sperren vor der heimatlichen Küste zu passieren. Im engeren Sinne sind im Zweiten Weltkrieg als Blokkadebrecher deutsche Frachter bezeichnet worden, die von und nach Übersee, insbesondere Japan, durch die britische Seeblockade Rohstoffe und Handelswaren gebracht haben, organisiert vom Marinesonderdienst. Bevor sich der alliierte Ring um Europa gänzlich schloß, sind 37 Ladungen von Japan nach Deutschland und 17 von Deutschland nach Ostasien abgegangen. Etwa die Hälfte hat die Empfänger erreicht.

Die nach dem Ersten Weltkrieg von 5,6 Mio. BRT auf 673.000 BRT dezimierte deutsche Handelsflotte hat 1939 wieder eine Tonnage von 4,5 Mio. BRT erreicht. Während bei der britischen Marine selbst Kriegsschiffe dem Feind übergeben werden durften, wenn sie nicht mehr „gefechtsklar" waren, haben die Kapitäne der deutschen Handelsmarine den Befehl, ihre Schiffe vor dem Feind zu versenken.

Blockadebrecherabzeichen

Mit „Führererlaß" vom 1. April 1941 ist für die Besatzungen von Seeschiffen, denen es nach Kriegsausbruch unter Durchbrechen der feindlichen Blockade gelungen ist, in die Heimat zurückzukehren, das Blockadebrecherabzeichen als Kriegsauszeichnung gestiftet worden. Das runde Abzeichen zeigt einen mit einem angreifendem Adler verzierten Schiffsbug, welcher eine Sperrkette durchbricht, die wie ein Lorbeerkranz den Orden umrandet. Die Auszeichnung ist auf der linken Brustseite getragen und

auch an Besatzungen verliehen worden, die ihr Schiff versenkt haben, um es dem gegnerischen Zugriff zu entziehen, oder die ihr Schiff beim Durchbruchsversuch durch Feindeinwirkung verloren haben.

Deutsche Hilfskreuzer (Handelsstörkreuzer, HSK) in Japan

Zu den besonderen Erfolgen des HSK „Atlantis", der sich seit Ende März 1940 im Einsatz befindet, gehört die Aufbringung des britischen Postdampfers „Automedon" am 11. November 1940 im Indischen Ozean. Das Prisenkommando erbeutet dabei wichtige Regierungspost, die sofort mit einem Prisendampfer an den deutschen Marineattaché in Tokyo weitergeleitet worden und nicht ohne Auswirkungen auf die strategische Planung der japanischen Marine geblieben ist. In ähnlicher Weise hat der HSK „Thor" unter Kapitän zur See Gumprich am 10. Mai 1942 bei der Aufbringung des Passagierdampfers „Nankin" Geheimmaterial erbeutet, aus dem der alliierte Einbruch in den japanischen Code hervorging. Diese wichtige Information ist jedoch erst acht Wochen später mit einem Prisendampfer in Tokyo eingetroffen. Auf seiner ersten Reise hat der HSK „Thor" am 9. November 1940 im Südatlantik 350 Mann, die Besatzungen von sieben versenkten Schiffen, an den Blockadebrecher „Rio Grande" übergeben, der am 14. Dezember in Bordeaux anlegt.

Im Herbst 1942 muß die deutsche Seekriegsleitung erkennen, daß die beiden letzten im Einsatz befindlichen Hilfskreuzer nicht mehr in die Heimat zurückkehren können. Beide Schiffe bekommen daher die Order, japanische Stützpunkte anzulaufen. Der HSK „Thor" ist am 30. November 1942 im Hafen von Yokohama durch eine Explosionskatastrophe beim Reinigen der Tanks von schwerem Rohöl auf dem benachbarten Versorgungsschiff „Uckermark" zusammen mit der Prise „Nankin" ausgebrannt. Unter den Toten sind auch viele japanische Soldaten und Zivilisten. Der HSK „Michel" unter Gumprich läuft im Juni 1943 von Kobe zu einem letzten, wenig erfolgreichen Unternehmen aus. Bei der Rückkehr ist er am 17. Oktober von dem amerikanischen U-Boot „Tarpon" im Pazifik 110 sm (200 km) vor der japanischen Küste torpediert worden und mit dem größten Teil seiner Besatzung untergegangen.

Damit kommt der Hilfskreuzerkrieg auf den Ozeanen zum Erliegen. Insgesamt sind 35 von den Hilfskreuzern aufgebrachte Prisen mit ihrer z.T. hochwertigen Ladung entlassen worden. Davon haben 25 wohlbehalten Häfen in Westfrankreich oder Japan erreicht.

Blockadebrecher von japanischen Häfen aus nach Bordeaux

Schon vor dem Einmarsch in Rußland, durch den die Landverbindung mit der Transsibirische Eisenbahn unterbrochen worden ist, hat die Kriegsmarine nach Möglichkeiten gesucht, kriegswichtige Rohstoffe, Walöl, Naturkautschuk, Kupfer, Zinn, Wolfram, Waffentechnik etc. aus Fernost zu beschaffen. Den Ausschlag gibt schließlich die Marinedienststelle in Japan unter Admiral Wenneker, Marineattaché in Tokyo. Als erster Blockadebrecher verläßt MS „Ermland" (6.528 BRT) unter Kapitän Krage am 28. Dezember 1940 den Hafen von Kobe. Er übernimmt im Südpazifik 330 gefangene Seeleute vom HSK „Orion". Am 18. Februar 1941 wird Kap Horn umrundet. An einem Treffpunkt im Atlantik mit Versorgungsschiff „Nordmark" und Kreuzer „Admiral Scheer" kommen weitere 56 Kriegsgefangene an Bord. Am 3. April macht die „Ermland" in Bordeaux fest. Da auch zahlreiche auf den Weltmeeren von Hilfskreuzern aufgebrachte Prisenschiffe ihre wertvolle Ladung in Bordeaux löschen können, läuft nun der Einsatz weiterer Blockadebrecher an mit Transporten von Rohstoffen aus dem noch neutralen Japan, das erst am 7. Dezember 1941 durch den Überfall auf Pearl Harbor in den Krieg eintritt. Danach gewährt die japanische Marine den deutschen Blockadebrechern großzügige Unterstützung, was sie aber nicht daran gehindert hat, die „Rio Grande" (6.062 BRT) unter Kapitän von Allwörden auf ihrer ersten Japanreise südlich der Marianen irrtümlich und zum Glück ohne Erfolg zu bombardieren. Mitte 1942 wird die Blockadebrecheraktion so umfangreich, daß man Kapitän z.S. Vermehren auf der MS „Dresden" (5.567 BRT) unter Kapitän Jäger nach Japan schickt, um den Marinesonderdienst in Sachen Blockadebrecher zu übernehmen. Mit der Eroberung Südostasiens durch die Japaner werden Marinestützpunkte in Jakarta (Batavia), Singapore (Shonan) und Penang eingerichtet, um den Weg nach Japan abzukürzen. Mitte Juli 1943 bringt die MS „Quito" von Kobe aus etwa ein Dutzend Marineoffiziere unter Kapitän z.S. von Ruckteschell zu den drei Stützpunkten.

Insgesamt 27 Schiffe sind z.T. auf wiederholten Wirtschaftsblockadebrecherfahrten von Japan nach Europa ausgelaufen. Die Mannschaften sind in Bordeaux durch Soldaten der Kriegsmarine ergänzt worden, denen die Bedienung der jetzt an Bord installierten 15 cm Kanone und der 2 bzw. 3,5-cm Flak oblag. Besonders die Flak erweist sich in der Biskaya bei der Luftabwehr als sehr erfolgreich. Die Motorschiffe müssen über eine große Reichweite verfügen, etwa 15 kn. Geschwindigkeit fahren und strengste Funkstille wahren. Im Atlantik

genießen sie einen 200 sm breiten Streifen als Prisenweg zum Schutz vor irrtümlicher Versenkung durch deutsche U-Boote. Vor der Mündung der Gironde geleiten sie Minensuchboote durch die Minensperren.
Der unter italienischer Flagge fahrende Frachter „Pietro Orseolo" (6.344 BRT) unter Kapitän Tarchiana und die der Reederei HAPAG gehörende „Orsono" (6.951 BRT) unter Kapitän Hellmann haben je zweimal die französische Westküste erreicht, die „Pietro Orseolo" trotz Torpedotreffer und mit großem Leck. Die Frachter „Weserland", vormals „Ermland", unter Kapitän Krage, die „Burgenland" (7.320 BRT) unter Kapitän Schütz, beide Schiffe der HAPAG, und die zur HSDG *[Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft]* gehörende „Rio Grande" haben je drei Fahrten von Japan aus unternommen, jedoch jeweils nur auf der ersten Reise den Zielhafen Bordeaux erreicht. Auf der zweiten Reise sind die drei Schiffe aus Jakarta zurückbeordert worden, auf der dritten Reise schließlich Anfang Januar 1944 bei der Annäherung amerikanischer Kriegsschiffe von den Besatzungen selbst versenkt worden. Die „Regensburg" (8.068 BRT) des Norddeutschen Lloyd hat unter Kapitän Harder am 27. Juni 1941 Bordeaux angelaufen, ihre zweite Reise unter Kapitän Peischel endet nach Torpedierung auf einer Werft in Singapore, ein Dreiviertel Jahr später bricht das Schiff erneut von Jakarta aus auf, ist aber in der Dänemarkstraße vom britischen Kreuzer „Glasgow" versenkt worden.
Insgesamt haben siebzehn Schiffsladungen mit insgesamt 113.805 t ihren Zielhafen, fünfzehn Mal Bordeaux und je einmal El Ferrol in Spanien bzw. die Girondemündung erreicht, davon fünfzehn Ladungen in den Jahren 1941/42. In entgegengesetzter Richtung haben 56.987 t Industrieprodukte Japan erreicht. Nachdem seit September 1942 von den aus japanischen Häfen ausgelaufenen fünfzehn Frachtschiffen nur noch zwei die französische Westküste erreicht hatten, ist der Einsatz der Blokkadebrecher zunächst eingestellt worden. Von den 1943 ausgelaufenen Schiffen erreichen ebenfalls nur zwei Frankreich, als letzte die „Orsono" am 26. Dezember. Sie wird während der Weihnachtsfeiertage von einem Verband von zwölf deutschen Kriegsschiffen empfangen und sicher durch die Biskaya geleitet.

Die Untersee-Blockadebrecher, sogenannte Monsun-U-Boote

Am 8. Februar 1943 erwägt die Kriegsmarine den Einsatz von italienischen U-Booten für die Rohstoffversorgung aus Japan. Sorgen wegen mangelndem Kautschuk hat nicht nur Deutschland. Auch die USA sind von der Versorgung abgeschnitten, seit die Japaner Südostasien erobern und damit fast die gesamte Weltproduktion von 1,6 Mio. t kontrollieren. Die Reichsregierung hat jedoch 1940 die deutsche Erfindung zur Herstellung von Kunstkautschuk gegen klingende Devisen an die US Standard Oil Co. verkauft. In wenigen Jahren haben die Amerikaner ihren gesamten Bedarf durch synthetischen Kautschuk decken können. In Deutschland ist das in dieser Größenordnung nicht gelungen.
Admiral Dönitz kann sich auf den ersten japanischen U-Kreuzer I 30 (2.198 BRT) beziehen, der am 5. August 1942 Lorient erreicht hat und mit deutschen Industrieerzeugnissen zurückgekehrt ist. Ab Mai 1943 laufen fünf italienische Transport-U-Boote (bis 1.504 BRT) von Bordeaux nach Japan aus. Davon erreichen drei wohlbehalten Singapore. Uit-24 und Uit-25 („Luigi Torelli") entgehen 1945 beim Auslaufen aus dem Hafen von Kobe einem Angriff amerikanischer Kampfbomber, von denen sie einen abschießen. Mit dem japanischen Marineattaché und deutschen Spezialisten für den Bau von U-Booten an Bord ist das deutsche U-Boot U-511 am 10. Mai 1943 ausgelaufen und am 7. August in Kure eingetroffen. Es ist im September als Ro 500 unter dem Sonnenbanner in Dienst gestellt worden. Nach diesen Erfolgen sind im Juni und Juli 1943 von Deutschland aus elf IX-C bzw.IX-D2-Boote und ein U-Tanker als „Monsun-Gruppe" auf die Reise geschickt worden. Die Boote haben eine Geschwindigkeit von 17 kn. über und von 4 kn unter Wasser. Lediglich vier davon treffen in Penang ein. Die Monsun-U-Boote haben, abgesehen von ihrem Kampfauftrag im Indischen Ozean, je bis zu 200 t Ladung für Japan an Bord. Sie sind dem Marinesonderdienst in Tokyo unterstellt mit einer eigenen Funkstation in Kamakura. Sie erhalten auf den Werften in Kobe neue Batterien für die Rückfahrt (U-183, U-510, U-532). Von allen U-Booten, die von Ostasien nach Europa auslaufen, sind nur die japanischen I 30, I 8 (2.231 BRT) und I 29 sowie die deutschen U-178 und U-188 so rechtzeitig angekommen, daß ihre Kautschukladung noch der Kriegswirtschaft zugeführt werden kann. Nach der deutschen Kapitulation werden die im Fernen Osten operierenden Boote von den Japanern übernommen. U-234, noch am 1. April 1945 mit zwei japanischen Offizieren an Bord nach Japan ausgelaufen, wird von seinem Kapitän in Portsmouth den Amerikanern übergeben. Die beiden Japaner wählen den Freitod.
Aus meiner Zeit in Kobe habe ich drei gute Freunde, die zwar nicht alle selbst auf Blockadebrechern gedient haben, aber immerhin auf diesem Gebiet tätig gewesen sind. Dazu gehört der Kaufmann

Walter Refardt (Jg. 1923), der von 1943 bis 1945 beim Marinesonderdienst in Kobe, zuletzt unter Kapitän Kölschbach, die Monsun-U-Boote betreut hat *[siehe StuDeO-INFO April 2006, S. 13 ff.]*. Der Geschäftsführer Klaus Schuffner (1910-1889) ist 1943 auf einem japanischen U-Boot nach Singapore mitgenommen worden und von dort nach Tokyo zurückgeflogen. Der Kapitän Bruno Lemke (1908-1984) ist während des Krieges als 1. Offizier auf den von japanischen Behörden gecharterten Transportschiffen „R.C. Rickmers", „Ursula Rickmers" und „Mosel" mit deutschen Besatzungen zwischen Japan und Südostasien unterwegs gewesen. Alle drei Schiffe sind torpediert worden oder auf Minen gelaufen. *[...]*

Kapitän Otto Kölschbach ist am 26. September 1942 von Nantes mit dem Tanker „Brake" (9.925 BRT) ausgelaufen. Am 14. November versorgt man den HSK „Michel" unter Kapitän z.S. von Ruckteschell im Indischen Ozean, am 1. November wird Jakarta erreicht. Die deutschen Offiziere werden von Kapitän z.S. Maida, zuvor japanischer Marine-Attaché in Berlin, zu einer Geisha-Party eingeladen. Hier und in Singapore werden Stückgut und schweres Rohöl für Japan übernommen. Am 23. Dezember erreicht man Yokohama. Aber der Empfang ist unerwartet kühl. Nach dem Explosionsunglück auf der „Uckermark" vor drei Wochen sind die Japaner auf die deutschen Verbündeten schlecht zu sprechen. Die „Brake" muß ihre kriegswichtige Ladung auf der Reede löschen und schon am 31. Dezember die Reise nach Kobe antreten. Hier erhält die Besatzung Landgang und wird gastfreundlich im Deutschen Club empfangen. Im Hafen liegen fünf weitere Blockadebrecher.

Am 25. Januar 1943 tritt die „Brake" eine Reise nach Manila an und kehrt mit einer Ladung Kokosöl nach Kobe zurück. Am 19. Juli läuft sie wieder aus und nimmt in Singapore und Jakarta Treibstoff und Ausrüstungen für die Monsun-U-Boote an Bord, die sie im Indischen Ozean versorgen soll. Am 20. September um 14:00 Uhr steht die „Brake" auf Position. Binnen 20 Minuten kommen die ersten vier U-Boote heran, das fünfte findet man endlich am 24. Während der Versorgung können sich die Mannschaften an Bord der „Brake" die Beine vertreten und baden. Zurückgekehrt nach Jakarta, wird die „Brake" auf einer zweiten Versorgungsfahrt am 12. März 1944 von der eigenen Besatzung vor britischem Flottenverband versenkt. Fast alle, auch die zunächst im 29° C warmen Wasser treibenden, finden in den Rettungsbooten Platz. Später werden die Überlebenden von U-168 aufgefischt und nach Jakarta gebracht.

Am 13. August verabschiedet sich Kapitän Kölschbach von seinem Freund Maida und fliegt nach Japan. Durch die Gegenoffensive der Amerikaner sind die Japaner nervös geworden. Mißtrauen und Gastfreundschaft gegenüber Kölschbach wechseln von Zwischenstop zu Zwischenstop ab. In Kobe wird er Marinestützpunkt-Leiter und übt dieses Amt bis zum Zusammenbruch in Deutschland aus. 1945 ist Kobe durch Angriffe amerikanischer B 29-Bomber zu 61 % zerstört worden. Bei dem schweren Angriff vom 5. Juni hat Kölschbach mit den ihm unterstellt gewesenen Besatzungen Erste Hilfe geleistet. Ende 1945 ist er zusammen mit japanischen Offizieren in das amerikanische Kriegsverbrechergefängnis Sugamo eingeliefert worden, wo er dreizehn Monate in Haft bleibt.

Ebenso wie weitere Angehörige der Kriegsmarine aus den Internierungslagern Hakone und Ashinoyu sowie zahlreiche deutsche Zivilisten wird Kölschbach am 16. Februar 1947 auf dem amerikanischen Truppentransporter „Marine Jumper" repatriiert. Die in Japan während des Krieges stationierten Angehörigen der deutschen Kriegsmarine haben sich 1980 in der „Nippon Crew" mit Sitz in Lübbecke zusammengeschlossen.

Literatur

Jochen Brennecke: Schwarze Schiffe – weite See. Oldenburg: Verlag G. Stalling 1958

Martin Brice: Axis Blockade Runners. London: Batsford Ltd. 1981

Friedrich J. Klähn: Käp'n Kölschbach. Biberach: Koehlers Verlagsgesellschaft 1958

Alexander Kochs Aquarelle mit Motiven aus Hakone und Sengokuhara/Japan

Ingrid Koch-Dörnbrak

Das schöne, aussagestarke Bild „Hakone – bei der Kaiser-Halbinsel" auf der Titelseite dieses Heftes (notgedrungen verkleinert wiedergegeben) gehört zu einer Reihe von farbigen Aquarellen, die mein Bruder Alexander (Axel) Koch (1925-1987) – mangels Fotoapparat – malte, und zwar zur Erinnerung an die mit seiner Mutter Elisabeth und seinen beiden jüngeren Schwestern in Sengokuhara in ei-

nem ihnen, den in Japan Gestrandeten, zugewiesenen Sommerhäuschen verlebten Jahre von 1943 bis 1947.

Sengokuhara-Kogen

Als Abiturient durfte Axel damals, um ihm den weiten, täglich eineinhalbstündigen Fußmarsch zu ersparen, im Internat der Deutschen Schule wohnen. Diese war mit den Oberklassen von Tokyo/ Omori in das ehemalige Golfhotel oberhalb des Dorfes verlegt worden. Seine Abiturprüfung nahmen Vertreter der Deutschen Botschaft noch in den letzten Kriegstagen 1945 ab. Feuerrot glühte damals der Horizont. Hinter den Bergketten war das Inferno im brennenden Tokyo zu erahnen. –
Bis zur Repatriierung im August 1947 mit der „General Black" arbeitete Axel dann bei den amerikanischen Behörden in Yokohama.
Wir, die Familie Koch, gehörten zu der Gruppe der deutschen Frauen und Kinder aus Niederländisch-Indien, die nach einjähriger Internierung in Banjoe-Biroe auf der Heimreise 1941 in Japan hängengeblieben waren, weil der deutsche Rußland-Feldzug eine Weiterreise auf dem Landweg über Sibirien verhinderte. –
Unser Vater, K. H. S. A. (Rufname Alexander) Koch (geb. 1888 in Singapore, nach dem Ersten Weltkrieg in Niederländisch-Indien), vormals Generaldirektor des Straits- und Sunda-Syndikat in Batavia, war zusammen mit 412 Zivilinternierten auf dem Seetransport nach Britisch-Indien mit der „van Imhoff" 1942 ums Leben gekommen (siehe StuDeO-INFO April 2006 und weitere Berichte aus dem Kreis der wenigen Überlebenden).
Von Yokohama 1943 in den Hakone-Distrikt verlegt und in eines der (ursprünglich für die [1940] geplante Olympiade vorgesehenen) Häuschen eingewiesen, lebten wir auf dem Berg Sengoku-Itari (onsenso) unterhalb der Schwefelquellen Owakidani („große Hölle") nach Westen hin: oberhalb des Hakone-Sees und nach Norden mit Panoramablick – über die Bergkette hinweg – auf den Fujisan. Uns war diese privilegierte Lage – die meisten wohnten im Talkessel – durchaus bewußt. Dafür nahmen wir die weiten Fußwege zur Schule und zum Abholen des Haikyu *[wörtlich: Zuteilung; regelmäßige Versorgung mit Lebensmitteln, Brennstoffen u.ä. durch die Deutsche Botschaft]* gern in Kauf. Zum Kochen diente ein hibachi (Holzkohleöfchen), Holz für den Kanonenofen im Wohnzimmer mußten wir selbst sammeln und hacken.
Der permanente Zufluß aus den heißen Schwefelquellen in die in den Boden eingelassene hölzerne Badewanne (ofuro) machte den harten Winter erträglich und sorgte für unsere Gesundheit. Eigene Hühner und der Gemüsegarten ergänzten die immer karger werdenden Zuteilungen an Reis, Schmalz, wenig Butter, Ei- und Milchpulver. Miso (Sojabohnenpaste) strichen wir auf Brot.
Aus Süßkartoffeln mischte unsere Mutter mit Speisefarben wechselnd getönte Marmeladen. Aus den Beständen der Deutschen Marine erhielten wir später auch Dosenmilch und ab und zu Fleischkonserven. Der Aufbau einer Bäckerei nach 1945 durch ehemalige deutsche Marinesoldaten *[siehe StuDeO-INFO Sept. 1999]* war für uns eine große Hilfe.

Marine-Bäckerei Sengoku-Otari

Anregungen zum Malen und zur Maltechnik erhielt Axel von der Pianistin Else See, mit der er am Violoncello zusammen mit seinen Schwestern Renate (Rena, Violine, 1929-2001) und mir (Ingrid, Querflöte, geb. 1933) musizierte und regelmäßig Hauskonzerte für die deutsche „Gemeinde" gab. Seine vielseitige künstlerische Begabung fand später in seinem Beruf als Architekt in Hamburg ihre Erfüllung.

Die frühe Nachkriegszeit in Shanghai, eine Reise um die halbe Welt in 29 Tagen und der Neubeginn in Deutschland

Peter Cortum

Der Krieg war zu Ende und – was nun? Wir „Ostasiaten" saßen allesamt da und wußten nicht, wie es weitergehen sollte. Einige Tage nach der japanischen Kapitulation kamen die ersten amerikanischen und englischen Kriegsschiffe im Shanghaier Hafen an, und immer mehr alliierte Soldaten und Seeleute betraten die Stadt. Die japanischen Besatzertruppen wurden zusammengezogen und verschwanden sehr bald aus dem Stadtbild.

Herbert Moy, die „Stimme" des XGRS
Quelle: Freyeisen, Abb. 15

Das deutsche Generalkonsulat, das noch bis zum Kriegsende in Ostasien als „Deutsches Amt" irgendwie tätig gewesen war, wurde geschlossen, ebenso der deutsche Radiosender XGRS im obersten Stockwerk der Kaiser-Wilhelm-Schule. Er wurde von den Chinesen übernommen, und ich vergesse nicht, wie ich eines Morgens in die Schule kam und die Klassenkameraden schrieen: Peter, guck mal aus dem Fenster. Da lag der Radio-Kommentator Herbert Moy mit zerschmettertem Schädel auf dem Pflaster. Die Kaiser-Wilhelm-Schule hörte am 9. September 1945 auf zu existieren. Das Schulgebäude wurde den Amerikanern (Signal Corps) übergeben, das sie als Wohn- und Clubhaus nutzten. Der Deutsche Stadtclub, der Gartenclub und das Hockeyclubhaus wurden von den Chinesen übernommen.

Am 8. Mai, dem Tag der deutschen Kapitulation, war in der „Deutschen Halle" noch eine in der Woche zuvor angesetzte Trauerfeier für Hitler abgehalten worden. Tags darauf wurden die ansässigen Auslandsorganisationen der NSDAP aufgelöst. Den Mitgliedern von HJ und BDM, die sich auf dem Schulhof sammeln mußten, wurden aus diesem Anlaß symbolisch die Halstücher abgenommen. Das geschah begleitet von großem Gejohle zahlreicher Russen und Chinesen am Zaun des „Deutschen Ecks". "We'll send you all to Sibiria!"

Allerdings gab es auch in Shanghai einige Unentwegte, die uns in Anspielung auf die jugendbezogenen Aktivitäten des wieder in sein Amt eingesetzten Pastors Fritz Maass[1] Zettel in den Briefkasten warfen mit dem Text: „Deine Losung ist nicht Halleluja, sondern Deutschland erwache". Wer dahintersteckte, blieb mir verborgen; es geschah aber auch nur einmal.

Ein neuer Gemeinderat wurde gewählt und eingesetzt, bestehend aus alteingesessenen Taipans, die aus ihrer Einstellung in der Vergangenheit keinen Hehl gemacht hatten. Das waren: Fred Siemssen, Hermann Wieda, Albert Cortum und – als einziger vom alten Gemeinderat – Alfred Glathe. Eine weitere Liste solcher Kandidaten landete weit abgeschlagen. Eine schwierige Zeit lag vor den Männern, denn man war weitgehend mittellos, und es gab viele bedürftige Gemeindemitglieder. Es bleibt rätselhaft, wie das alles trotzdem finanziert werden konnte. Die Firmen hatten ja jahrelang keine Geschäfte mehr gemacht, und eventuell vorhandene Vorräte waren im Laufe der Zeit verkauft worden, so daß auch hier nichts zu holen war.

Von den Chinesen wurde eine für uns zuständige Kommission eingesetzt, mit der verhandelt werden mußte. Ihr Chef hieß Yang Yin. Bald schon begannen die Chinesen damit, in von Deutschen bewohnte Häuser und Wohnungen einzudringen und die Bewohner innerhalb weniger Stunden aus den Wohnungen zu weisen. Gestattet wurde lediglich, einige Koffer mit Habseligkeiten mitzunehmen.

---

[1] Pastor Lic. Fritz Maass (1910-2005) war von Februar 1940 an evangelischer Gemeindepfarrer und Religionslehrer an der Kaiser-Wilhelm-Schule. Obwohl er sich bereits 1933 einem studentischen SA-Sturm angeschlossen hatte und in Shanghai der SA („Sportabteilung") beigetreten war, ließ er sich seine 1941 begonnenen publizistischen Arbeiten, welche das Mißfallen der NSDAP erregten, nicht verbieten. Seine Unterstützung der jüdischen Malerin Emma Bormann (siehe StuDeO-INFO Dezember 2005, Titelgeschichte) und weitere Kontakte zu Flüchtlingskreisen, vor allem aber daß er Gottesdienste in Hongkew abhielt, führten schließlich zu seiner Absetzung am 30. September 1944. Sein Amt wurde dem Missionar Gerhard Mann übertragen. Maass, der nach Kriegsende wieder eingesetzt worden war, verließ Shanghai im Juli 1947 auf dem Flüchtlingsschiff „Marine Lynxx". – Quellen: Fritz Maass: Von Jerusalem nach Shanghai" (1987); Astrid Freyeisen: Shanghai und die Politik des Dritten Reiches (2000), S. 178ff.

Und so rückte die Deutsche Gemeinde eben zusammen.[2] Dabei kam es vor, daß bereits aus ihren Häusern vertriebene Familien den Gewaltakt noch ein zweites Mal miterleben mußten. Nach welchem Muster die Chinesen dabei vorgingen, blieb offen. Zu der Zeit räumten wir den größten Teil unserer Möbel aus und brachten sie bei ausländischen Freunden unter. So kommt es, daß ich noch heute einige Schwarzholzmöbel und einen schönen Messingofen besitze. Die Sachen bekamen wir von der Firma Kühne & Nagel 1949/1950 via Suez zugestellt.

Ab Herbstbeginn wurde bekannt, daß ein Teil der Deutschen in ein Lager in Kiangwan[3] zusammengezogen werden sollte, und die ersten Gerüchte von einer zwangsweisen Repatriierung machten die Runde. Das Lager wurde im Oktober / November gemeinschaftlich instand gesetzt und eingerichtet und noch vor dem Winter überwiegend mit PGs belegt. Soweit ich mich erinnern kann, wurde eine große Halle in kleine Compartments aufgeteilt. Jede Familie bekam ein solches zugewiesen, und alle versuchten, sich durch Vorhänge oder Schränke etwas wie ein Privatleben zu ermöglichen. Verlassen durfte man das Lager nur mit einem jeweils neu zu beantragenden Passierschein.[4]

Es dauerte gar nicht lange, bis sich herumsprach, die Amerikaner würden ein Schiff schicken und neben den Lagerinsassen auch weitere Deutsche repatriieren. Im Mai war dann von einer Liste die Rede, welche die entsprechenden Namen enthalte. Über Bamboo-Wire wurden wir davon informiert, daß diese Liste bei einer chinesischen Dienststelle in der Nähe des Bund ausliege. Da konnten wir dann Einsicht nehmen. Aufgestellt worden war diese Liste auf Betreiben und unter Mitwirkung der Amerikaner, denen daran lag, ihnen mißliebige Deutsche aus Shanghai zu entfernen. Neben den Lagerinsassen stand auf der Liste auch aus allen deutschen Firmen mindestens ein Mitinhaber oder Geschäftsführer. Da ja alle Firmen mit dem Deutschen Reich über die reichseigene „Hapro“[5] hatten zusammenarbeiten müssen, fiel es leicht, sämtliche Geschäftsleute als „Nazi-Supporter“ zu klassifizieren.

Es setzte nun ein „run“ auf Entlastungsschreiben ein, denen die chinesischen Behörden auch weitgehend nachgaben, und ich vergesse nie den Tag, als mir Lorenzo Lo, ein als Rennstallbesitzer bekannter Chinese, der jetzt für die Behörden arbeitete, am Telefon die Nachricht durchgab: “Peter, your family is off the list.”

So geschah es bei einer ganzen Reihe von Kandidaten, bis die Amerikaner davon erfuhren und kurzerhand am Donnerstag, dem 27. Juni 1946, die ursprüngliche Liste wieder in Kraft setzen. Da war nichts mehr zu wollen. Meine Eltern waren völlig geschockt, so daß ich losfahren mußte, um bei Wing On[6] drei große Überseekoffer zu besorgen. Das geschah an meinem 18. Geburtstag. Uns blieben dann gerade noch drei Tage, um die Koffer zu packen. Jede Person durfte brutto 150 kg Gepäck mitnehmen. Aber entscheiden Sie mal innerhalb von drei Tagen bei Shanghaier Sommerhitze, was man in Deutschland allein an Kleidung braucht – der nächste Herbst und der Winter würden wie der darauf folgende Frühling bestimmt kommen. Am Montag wurden die Koffer abgeholt und nach Kiangwan ins Lager gebracht. Jeder von uns durfte dann noch so viel mitnehmen, wie er auf einmal tragen konnte. Um mehr schleppen zu können, hatten wir uns Lederriemen besorgt, die wir über den Nacken legten und an jedem Ende einen Koffergriff befestigten. So marschierten wir dann am Dienstag ins Lager, wo am nächsten Tag das Gepäck durch die Kontrollen geschleust wurde. Wir blieben noch eine Nacht dort und wurden am Donnerstag, dem 4. Juli, auf die „Marine Robin“, die in Hongkew an der Wharf lag, gebracht.

Auf der „Marine Robin“

Ja, wo waren wir denn nun gelandet? Auf der S.S. „Marine Robin“, einem amerikanischen Truppentransporter von 11.757 BRT, der auf seiner 18. Reise gut 1.100 deutsche „Kriegsgefangene“ in ihre Heimat bringen sollte. Das war der Status, der uns zugeteilt worden war, weil wir anders nicht „unterzubringen“ gewesen wären. Dazu wurden 19 Seeoffiziere und weitere Dienstgrade Schiffsmannschaft unter Kapitän Holst Fisher und 41 Offiziere und GIs der US-Armee als Begleitung benötigt. Das Transport-Kommando hatte Oberst

---

[2] Die Liste „German Residents in Shanghai“ vom 1. März 1946 (27 S.) weist 1870 Personen nach Stadtvierteln und Straßen geordnet auf und gibt eine durchschnittliche Belegung von 2,2 Personen pro Wohnraum an (StuDeO-Archiv *0466). – Die Deutschen mußten den Fragebogen „Registration of German Nationals“ (*1893) des „Shanghai Mi[u]nicipal Government“ ausfüllen und auch die Frage nach der „N.S. Party Membership“ beantworten.

[3] Das Lager befand sich in der Chi Mei Road im Vorort Jiangwan im Nordosten Shanghais. Ihr Areal umschloß einen Komplex von vier Bauten – eine frühere japanische Mittelschule – sowie Bunker und andere Einrichtungen aus dem chinesisch-japanischen Krieg (siehe Freyeisen, S. 493f.).

[4] Siehe StuDeO-INFO Dezember 2005 S. 21ff.

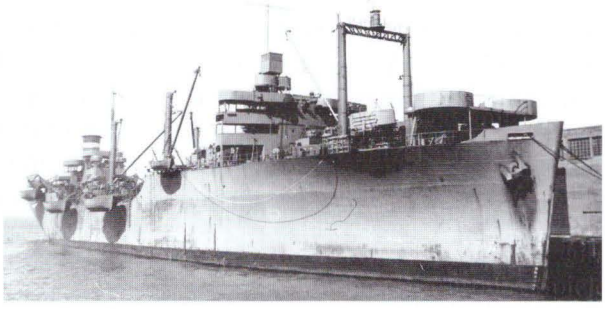
[5] Die „Handelsgesellschaft für industrielle Produkte“ war eine von der Deutschen Reichswehr gegründete und von der Wehrmacht geförderte Rüstungshandelsgesellschaft.

[6] Großes Kaufhaus in der Nanking Road.

Lattimore inne, der zwar immer sehr ernst, fast grimmig, blickte, sich aber durchaus als Mensch erwies.

Die „Marine Robin" war am 24. Juni 1946 nach der Übernahme von 301 Passagieren aus Peking und Tientsin in Taku Bar ausgelaufen, hatte in Tsingtau weitere 133 Personen aufgenommen und übernahm in Shanghai noch einmal 689 Personen. Wir waren also 1.123 Passagiere, und zwar aller Altersstufen. Nachdem über Lautsprecher drei Stunden vor dem Auslaufen noch einige Namen von Leuten aufgerufen wurden, die glücklicherweise wieder von Bord gehen durften, begann unsere Reise in den frühen Morgenstunden des 7. Juli.

Ich war inzwischen genau 18 Jahre und sieben Tage alt und hatte mein ganzes Leben, abgesehen von zwei Unterbrechungen durch Urlaubsreisen mit meinen Eltern nach Deutschland, in Shanghai verbracht. Mein Vater war Hamburger, meine Mutter Münchnerin. Wenn ich heute darüber nachsinne, weiß ich nicht, wo meine Heimat ist. Natürlich habe ich mich immer als Deutscher gefühlt, vielleicht damals im fernen Ausland mehr als heute hier. Aber unsere Deportation habe ich nie als Repatriierung empfunden. Sie war ein gewalttätiger Eingriff in mein Leben.[7]



StuDeO-Fotothek P3065

Da wir einige alterfahrene Kapitäne und Lotsen mit an Bord hatten, meinten wir jugendlichen Kindsköpfe, wir könnten das Schiff doch einfach übernehmen und uns damit auf ein schönes Eiland in der Südsee absetzen. Sicherlich hätte man uns auf den Pitcairn-Inseln freundlich aufgenommen. Aber das blieb ein Traum.

Die „Marine Robin" war natürlich alles andere als ein passendes Transportmittel für Babys, Kinder, Jugendliche sowie ältere und alte Menschen, Kranke und Gebrechliche. Zur Unterbringung waren vier sogenannte Hatches vorgesehen, die sich ungefähr über Dreiviertel des Schiffes erstreckten. Hinunter kam man über steile Stahltreppen tief ins Innere. Die vorderen Hatches wurden von Frauen, Mädchen und kleinen Kindern bewohnt, die hinteren von Männern und Jungen. Die Ausstattung bestand aus hochklappbaren Eisenrahmen, bespannt mit Persennings, immer fünf Stück übereinander. Pro Schlafplatz gab es ein bis zwei Decken. Da das Schiff nicht voll belegt war – es hätte über 2.400 Personen aufnehmen können –, wurde meinem Vater und mir der Luxus zuteil, über einen ganzen Turm von fünf Bettstätten verfügen zu können.

Zunächst mußte gewählt werden, wer uns bei der Transportleitung vertreten sollte.[8] Die Wahl fiel, wie schon vorher im Lager, auf Klaus Mehnert. Ihm zur Seite standen gewählte Vertreter aus deutschen Gemeinden aus anderen chinesischen Städten.[9] Dann wurde uns bedeutet, daß wir unserem Status als Kriegsgefangene entsprechend für uns selbst sorgen müßten, vom Toilettendienst über den Reinigungsdienst und den Küchendienst bis hin zur nächtlichen Schottenwache (weil wir ja durch teilweise noch vermintes Gebiet fuhren) sowie zur Decksaufsicht und was sonst noch so alles auf einem Schiff anfällt.

Ich traf es ganz günstig, indem ich der Brigade in der Offiziersmesse zugeteilt wurde. Das war insofern vorteilhaft, da in der Messe auch die Mütter mit kleinen Kindern aßen. Somit gab es bei mir nicht – anders als in dem Speiseraum mit Stehtischen für die Nichtprivilegierten – jeden zweiten Tag falschen Hasen, sondern auch mal Hähnchen oder ähnliches. Arbeitskleidung bekamen wir gestellt: lange Uniformkhakihosen und -hemden. Da stellte sich ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Amerikanern und Deutschen heraus. Die Amerikaner hatten offensichtlich nichts, was man

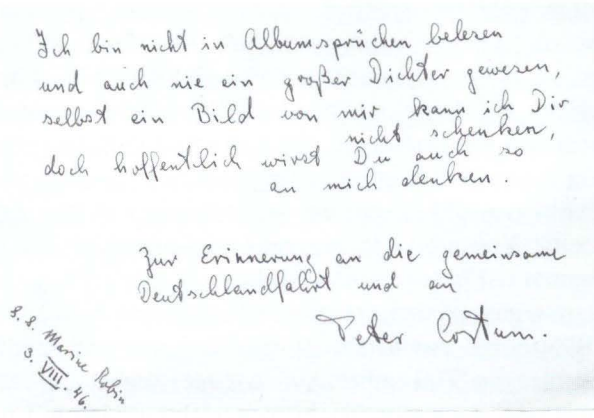
[7] Jugenderinnerungen siehe StuDeO-INFO Sept. 2005.

[8] Den Shanghaiern wurden die Leute aus Nanking, Canton und Hongkong zugeschlagen, so Klaus Mehnert in „Ein Deutscher in der Welt" (1981), S. 289ff.

[9] Außer den Shanghaiern wählten die Deutschen aus Peking, Tientsin und Tsingtau jeweils einen Vertreter in ein Komitee, das mit Oberst Walter C. Lattimore, dem Kommandeur, zusammenarbeiten sollte. Der sog. Transportführer der Pekinger, Karl Heinz Abshagen, wurde bereits an Bord auf der Reede vor Tientsin bestätigt. In seinem Buch „Im Lande Arimasen" (1948) berichtet er im Kapitel „Heimkehr" (S. 347-374) ausführlich über die Reise mit der „Marine Robin". Er spricht mit größter Hochachtung von Oberst Lattimore, der in seiner ersten Ansprache an die Heimkehrer sein Bedauern über die mit den Einrichtungen eines Truppentransporters unvermeidlichen Unbequemlichkeiten, besonders für Frauen und Kinder, ausdrückte und versprach, alles nur Denkbare zu tun. So wurden Bettchen für Säuglinge aus Packkisten angefertigt und mit Watte und Stoff ausgekleidet. Mütter mit Kindern unter zwei Jahren bekamen die Offizierskabinen, an Deck wurden ein geschützter Spielplatz und Sitzgelegenheiten eingerichtet sowie Sonnensegel gespannt etc. In den USA bekam Oberst Lattimore später leider Schwierigkeiten wegen seiner „allzu zuvorkommenden" Behandlung der Deutschen.

als Hintern hätte bezeichnen können. Und so konnten wir von Glück sagen, wenn wir eine Hose erwischten, die uns einigermaßen paßte.
Hier kam dann der zweite Vorteil meiner Tätigkeit in der Messe zur Geltung: In den Mittagspausen konnte ich im Geschirrspüler meine Uniform waschen. Das ging ziemlich lange Zeit gut, bis Pierre, der Smutje, meinte, daß das so wohl doch nicht ginge. Die gewaschenen langen Khakihosen hatte ich nämlich auf der gespannten Persenning unter eine der zugeteilten Bettdecken gelegt, wo ich sie am nächsten Morgen mit einer astreinen Bügelfalte versehen vorfand.
Für die Amerikaner galt natürlich das strenge Gebot „no fraternisation", doch man konnte vom ersten Tag an nicht unterscheiden, wen man vor sich hatte, denn wir Deutschen kannten uns ja auch nicht alle. Und so mischte sich dann im Laufe weniger Tage alles auf, und die Amerikaner konnten ihren Wissensdurst stillen und saßen friedlich mit uns zusammen.
In der Straße von Formosa bekamen wir unser erstes schlechtes Wetter mit mehr Wind als nötig und gut. Aber das war bald vorüber. Weiter ging es durch die bleiern aussehende Straße von Malakka und nach einem letzten phantastischen asiatischen Sonnenuntergang quer über den blauen Indischen Ozean. Man hatte sich an die unabänderlichen Gegebenheiten gewöhnt, bis – wie gesagt – auf den „Falschen Hasen". Dafür hatten wir aber den großen Vorteil, daß wir die wöchentliche Army-Ration aus dem PX-Laden erhielten. Sie enthielt unter anderem jede Woche 200 Zigaretten, von denen wir gehört hatten, daß sie sich in Deutschland für 10 Reichsmark pro Stück verkaufen bzw. beim verbreiteten Tauschen einsetzen ließen, was dann ja auch tatsächlich zutraf. Glückliche Nichtraucher!
Als nächstes näherten wir uns der Insel Sokotra, wo wir uns mit einem wirklich schweren Sturm auseinandersetzen mußten. Das war für die im Bug untergebrachten Frauen und Kinder besonders unangenehm, denn bei jeder Welle hob er sich weit aus dem Wasser heraus und knallte dann mit großem Getöse wieder in das Wasser zurück. Man konnte wirklich denken, das letzte Stündlein habe geschlagen. Zum Glück dauerte diese Tortur nur einen Tag, und eines Morgens lagen wir vor Suez und mußten warten, bis wir in den Kanal einlaufen durften. Abends kamen wir in Port Said an, wo Öl gebunkert werden mußte. Entgegenkommenderweise erhielten hier die besagten Transportführer die Genehmigung für einen Landgang zum Einkauf von Dingen, die wir in Deutschland nötig brauchen würden, darunter Kaffee, Zucker, Tee und sonstige dort kaum mehr vorhandene Lebensmittel. Sie wurden am nächsten Tag verteilt.

Weiter ging die Reise durch ein graues Mittelmeer. Der Himmel war bedeckt, und es wurde merklich kühler. Gibraltar mitten in der Nacht. Ich war extra aufgestanden, habe aber den Felsen nicht gesehen. Nun war es fast geschafft; kurz an Holland vorbei, Roter Sand Leuchtturm und am Nachmittag des 4. August 1946, an jenem Sonntag, an dem Hein ten Hoff deutscher Boxmeister aller Klassen wurde, ging nach nur 29 Tagen unsere halbe Weltumrundung in Bremerhaven zu Ende.


Ich bin nicht in Albumsprüchen beleren
und auch nie ein großer Dichter gewesen,
selbst ein Bild von mir kann ich Dir
nicht schenken,
doch hoffentlich wirst Du auch so
an mich denken.

Zur Erinnerung an die gemeinsame
Deutschlandfahrt und an

Peter Cortum.

S. S. Marine Robin
3. VIII. 46.

Deutsche aus Nord- und Südchina lernen sich kennen. Aus dem Poesiealbum von Marianne Jährling (Peking)

In Deutschland angekommen, fängt ein neues Leben an

Nun waren wir also in Bremerhaven. Um uns herum gab es nichts als Trümmer, und darauf stand – Per Fischer.[10] Irgendwie hatte er herausbekommen, daß wir am 4. August 1946 einlaufen würden, und begrüßte uns als erster.
Das war am Sonntag, aber über der Zukunft lagen dichte Nebelschwaden. Am Montag hieß es dann, daß wir mit der Eisenbahn weitertransportiert würden, Zielort unbekannt. Weiter hieß es, daß wir unsere Decken und das Khakizeug mitnehmen sollten, auf ausdrückliche Anordnung der Transportleitung. In der folgenden Nacht fuhr dann ein Güterzug auf den Kai – 62 Güterwaggons lang –, und am Dienstagmorgen begann die Entladung des Großgepäcks durch die Luken. Laut Einschiffungsbestimmung in Shanghai war jedes Gepäckstück mit einer weißen Registriernummer versehen – unsere lautete „C 502". Eine, die letzte Kiste mit dieser Nummer steht heute noch in meinem Keller. Das Umladen dauerte wohl einen halben Tag, bis zwölf Güterwaggons voll waren.
Erst am frühen Morgen des übernächsten Tages – es war inzwischen Mittwoch, der 7. August, geworden – sollte die Reise losgehen – Ziel weiterhin unbekannt. Wir wurden nach dem Alphabet, jeweils

[10] Der älteste Sohn (1923-1999) von Martin Fischer, dem Generalkonsul in Shanghai. Per Fischer trat später ebenfalls in den diplomatischen Dienst.

28 Personen, in die Güterwaggons eingewiesen. Klapp- oder Liegestühle hatten wir ja nicht dabei, so daß wir uns auf unsere Decken auf den Boden setzen oder legen mußten.[11]

Bremen zeigte uns, was uns in Deutschland erwartete: Trümmer und Ruinen. Der Zug fuhr ziemlich langsam, so daß man alles genau mitbekam. Es war trostlos. Nach einiger Zeit hielt der Zug irgendwo in der Heide – Pipipause. Alle mußten raus. Männer rechts, Frauen links. So zuckelten wir dann von fast oben nach fast unten durch Deutschland. Gehalten wurde häufiger. Einmal hielten wir direkt neben einem Zug, der amerikanische Soldaten transportierte. Die Jungs wollten natürlich wissen, was es mit uns auf sich hatte, die wir alle Englisch sprechen konnten, ihre großzügig angebotenen Zigarettenkippen ablehnten und statt dessen von uns gaben: "You are welcome, take one of mine." Noch hatten wir ja ausreichend davon.

Unvergessen der grausige Anblick des zerstörten Würzburg. Auch am Mittwochabend war noch immer das Ziel unbekannt, wir meinten nur, wenn wir jetzt noch eine Nacht weiterfahren, sind wir in der Schweiz, und alles ist in Ordnung. Diese Hoffnung zerschlug sich Donnerstag um 2 Uhr morgens. Der Zug hielt an, und wir fanden heraus, daß die Station Ludwigsburg hieß. Zunächst kam das Kommando: Alle Frauen und Kinder zuerst aussteigen, die Männer folgen anschließend. Meine Eltern und ich hatten so gepackt, daß jeder seine eigenen zwei Koffer besaß, wir also, und zwar jeder für sich, autark waren.

Als die Männer an der Reihe waren, kam das böse Erwachen. Während Frauen und Kinder in das Lager 77 kamen, in dem Frau Göring, Frau Himmler usw. saßen, ging unser Männertransport auf den Hohenasperg. Lager 76 – Da-Pikou-Shan.[12] Das war das Lager für internierte bzw. gefangene Deutsche aus der ganzen Welt. Hier saßen u.a. Deutsche aus Südamerika und warteten auf ihre Freilassung nach Prüfung und Screening (gemeint: „Durchleuchtung" etwa der persönlichen Vorgeschichte). Ihr Kontakt zu den US-Lagerbehörden war beschränkt, da es natürlich große Verständigungsschwierigkeiten gab.

Wir Neuankömmlinge wurden zunächst auf die Gemeinschaftszellen des alten Gemäuers verteilt. Vater und ich kamen in Bau III mit ungefähr zwanzig anderen Männern in eine Großzelle mit zweistöckigen hölzernen Bettgestellen. Es wurde uns bedeutet, daß wir uns tagsüber nicht in den Zellen aufhalten durften, und daß jeder Arbeit zugeteilt erhalten würde. Ehe weiteres geschah, wurden wir in einen großen Kellerraum getrieben und mußten den „Großen Fragebogen" (siehe Ernst von Salomon) ausfüllen.[13] Der enthielt ja ganz schön harte Fragen, und es hieß, daß jeder, der falsche Antworten gebe, streng bestraft werde.

Nun mußte möglichst rasch ein wichtiges Problem gelöst werden. Das gesamte Großgepäck war auf dem Hohenasperg gelandet, auch viel von dem Handgepäck der Frauen und Kinder, und es mußte nun entschieden werden, was in das Frauenlager transportiert werden sollte. Das war sehr schwierig, da viele gar nicht wußten, was sich in welchem Koffer befand. Die Frauen hatten ja bis zu fünf kleine Kinder und waren ohne ihre Koffer aufgeschmissen. So wurde manches Gepäckstück mehrmals hin und her transportiert, bis alles an seinem richtigen Platz war. Eben einmal telefonieren war ja damals nicht drin.

Dann ging's raus zum „Roll-Call", dem Antreten zum Durchzählen. Das geschah mindestens dreimal am Tag. Anschließend wurde die Arbeit verteilt. Zusammen mit Rudi Ganter wurde ich dazu ausersehen, die Quartiere der Wachmannschaft zu reinigen. Das gab mir die Gewißheit, daß es von nun an nur noch bergauf gehen konnte. Nach drei Tagen protestierten wir, die Tätigkeit sei unzumutbar. Sergeant „Ice Cream", der für uns zuständig war, konnten wir tatsächlich überzeugen. Damit endete sogar mein Arbeitseinsatz im Lager insgesamt.

---

[11] Die damals 15jährige Marianne Jährling schreibt am 6. August 1946 (Dienstag) in ihr Tagebuch: „Lattimore ist heute zu Verhandlungen nach Bremen gefahren. Er will durchsetzen, daß wir die PX-Gegenstände, die Decken und Eßgeschirre für die Bahnfahrt mitnehmen dürfen. Wir bekamen alle eine schriftliche Bestätigung, daß wir die PX-Sachen rechtmäßig mit US-Dollar erworben haben. Morgen früh um 4 Uhr müssen wir uns in der Cafeteria mit unserem Handgepäck sammeln, um 5 Uhr sollen wir ausgeschifft werden. Das Großgepäck ist schon alles an Land. Der letzte Abend wird noch mal sehr gemütlich, aber auch etwas traurig; auf alle Fälle ist er viel zu kurz."

[12] Ironische chinesische Umschreibung von Hohenasperg.

[13] Ernst von Salomon (1901-1972), Schriftsteller, in seiner Jugend radikal nationalistisch, später Pazifist. In seinem damals vielgelesenen Buch „Der Fragebogen" (1951) verarbeitete er unter anderem seine Erlebnisse in einem amerikanischen Lager 1945-1946. – Im Zuge der Entnazifizierungsverfahren mußten Fragebögen, die 131 Fragen enthielten, beantwortet werden. Die meisten Verfahren fanden in der US-Zone statt. Mit Deutschen besetzte Spruchkammern stuften die Betroffenen jeweils in eine von fünf Kategorien ein: Hauptschuldige, Belastete, Minderbelastete, Mitläufer, Entlastete. Den in die ersten drei Kategorien Eingestuften drohten Strafen wie Einweisung in ein Arbeitslager, Berufsverbot, Amtsverlust etc. Für Mitläufer waren Geldbußen vorgesehen.

Essenfassen war natürlich ebenfalls dreimal am Tag angesagt, wobei es immer reihum ging: Bau I, Bau III oder Arsenal, wie die Gebäude hießen. Wenn man schnell aß, konnte man auf einen Nachschlag hoffen, der aber nicht für alle reichte. So kam der Begriff der „Asbest-Speiseröhre" auf. Man hatte also die Wahl, sich an dem meist sehr heißen Essen zu verbrennen oder sich nicht satt zu essen. Als Möglichkeit blieb noch, spät abends auf dem im Gefängnishof angelegten Beet mit einem geschickten Rundschnitt Kohlrabis zu ernten und diese roh mit etwas Salz zu vertilgen. Das hat meiner Liebe zu Kohlrabi einigen Abbruch getan.

Zu unseren amerikanischen Bewachern hatten wir, weil keine Sprachbarriere bestand, ein recht gutes Verhältnis, und das „No fraternisation" wurde auch nicht so ernst genommen. Nach gar nicht so langer Zeit wurde dann auch ein Boxturnier aufgezogen. Das ging gut, allerdings nur, bis im dritten Kampf Harry Freigang seinem Gegner die Nase blutig schlug.

So gingen die Wochen vorüber, und es wurde immer noch gescreent. Wir waren am 8. August angekommen, und erst gegen Ende des Monats wurde die erste Liste von Leuten veröffentlicht, die am nächsten Tag entlassen werden sollten. Das war wenigstens ein Anfang. Vater und ich kamen am 9. September dran, Mutter erst tags darauf, so daß wir zunächst im Christlichen Hospiz unterkommen mußten. Da Vater Hamburger war, hatten wir uns dahin entlassen lassen und Freikarten für die Eisenbahn bekommen.

Irgendwie schafften wir es, den größten Teil unseres Gepäcks einem Spediteur anzuvertrauen, in der Hoffnung, die Sachen in Hamburg wiederzusehen. Eine Anschrift dort hatten wir ja nicht. So blieben wir noch, mit Reiselebensmittelmarken versehen, in Ludwigsburg. Am Freitag, dem 13. September, ging es endlich los. Mit dreizehn Personen im Abteil und ich auf Platz 13. In Frankfurt mußten wir umsteigen. Eine Katastrophe, denn Hunderte wollten ebenfalls mitfahren. Irgendwie schafften wir es aber doch, freilich einen Großteil der Fahrt auf einem Bein balancierend. So landeten wir am 14. September 1946 in Hamburg und fanden in Blankenese ein Miniquartier.

Während der nächsten drei Jahre mußten wir uns jeden Monat am 9. auf der Polizeiwache melden, wo wir fein säuberlich mit Daumenabdruck erfaßt waren. Zu Ende war die Prozedur erst, als ich 1950 als „nicht betroffen" entnazifiziert war. Das Dokument brauchte ich, weil ich nach meiner Lehre zur weiteren Ausbildung nach London und Liverpool wechseln sollte. Der Aufstieg hatte begonnen.

Als Reichsbahnrat in China von 1934 bis 1950

3. Teil

Die Nachkriegsjahre und meine Ausreise

Hans Jürgen von Lochow

Dokumentensammlung aus dem Nachlaß von Hans Jürgen von Lochow (1902-1989), Reichsbahnrat in China 1934-1950: Lebenslauf, Briefe, Dokumente und Berichte aus China (300 S.). (StuDeO-Archiv *1699, freundlicherweise überlassen von Ursula Schnabel). Hier Auszüge, ausgewählt und kommentiert von Renate Jährling.

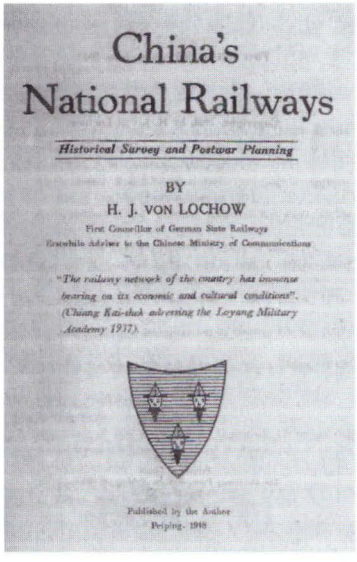
Peking, 17.9.1945 *[an die Reichsbahndirektion Berlin-Zehlendorf]* Lieber verehrter Herr Schwering, das Spiel ist aus; rückschauend auf unsere Korrespondenz von 1937 können wir in Anspruch nehmen, die Folgen eines Kampfes gegen die USA-Industriekapazität richtig eingeschätzt zu haben. *[...]* Persönlich bin ich bereit, unter Aufgabe aller Bequemlichkeiten heimzukehren und Ihnen beim Wiederaufbau zu helfen. Ich bin weder Mitglied noch Anwärter der NSDAP gewesen. Ich dürfte also, Ihren Ratschlag vorausgesetzt, meine Rückberufung beantragen. Könnte mir sichere Reise und evtl. die Freikarte für die russischen Staatsbahnen durch die russische Verkehrsbehörde in Aussicht gestellt werden? Im früheren Mandschukuo ist mein alter Nankinger Eisenbahnminister Chang Chia-ao *[gemeint vermutlich Chang Kia-Ngau]* Direktor der Chinese Changchun Railways geworden, so daß ich hier wohl auf günstige Ausreisebedingungen vielleicht im März 1946 rechnen darf.

Peking, 29.8.1946 *[an die Reichsbahndirektion Frankfurt am Main]* Lieber verehrter Herr Schwering, bereits durch Brief vom 17.9.1945 versuchte ich [auf] gut Glück, Sie in Berlin zu erreichen. *[...]* Ich bin frei und, wie Sie sich denken können, seit April 45 ohne Geld. Einer Zwangsdeportation im Juli d.J. *[mit dem amerikanischen Truppentransporter „Marine Robin"; siehe S. 24ff.]* bin ich unter Hinweis auf meine Dienste bei der Chinesischen Nationalregierung entgangen. Ich friste mein Leben durch Sprachunterricht. Aus der Heimat er-

reichte mich die furchtbare Nachricht vom völligen Untergang meiner Eltern und des Elternhauses.

Peking, 16.11.1946 Lieber verehrter Herr Schwering, *[...]* Die chinesische Regierung hat mir inzwischen ein Permit für „eternal residence in China" gewährt. Ich habe mich darauf bereit gefunden, am National Peiping *[Peking]* College für Railway Administration Vorlesungen zu halten. Privatim bin ich am Werke, ein Buch über Chinas Eisenbahnen zu schreiben, unter dem Gesichtspunkt der Heimkehr der Bahnen des besetzten Chinas, Formosas und der Mandschurei in den Staatsverbund der Republik. Meine letzte Tätigkeit für die Wirtschaftsgruppe Maschinenbau dient der Vorbereitung des Verkaufs von Fahrzeugen und Maschinen nach dem Kriege, diejenige für AFÜ und TWB der Verbreitung deutscher Normen und dem Austausch von Studierenden.

An eine Wiederbeschäftigung im Chin. Eisenbahnministerium denke ich nicht. Es ist z.Zt. rein amerikanisch orientiert, und ein Berater hat *[gemeint: findet]* nur dann Interesse, wenn er direkt vom Ausland kommt. Auch sind die Eisenbahnen durch Krieg und Bürgerkrieg in einem solchen Maße zerstört, daß nur ein langsamer Wiederaufbau erfolgen kann, an dem jede europäische Arbeitskraft Verschwendung wertvoller Energien wäre.


China's
National Railways

Historical Survey and Postwar Planning

BY

H. J. VON LOCHOW

First Councillor of German State Railways
Erstwhile Adviser to the Chinese Ministry of Communications

"The railway network of the country has immense bearing on its economic and cultural conditions".
(Chiang Kai-shek adressing the Loyang Military Academy 1937).

Published by the Author
Peiping. 1948

Es ist z.Zt. nicht leicht, sich im Ausland als Deutscher zu bekennen. Aber, schon neigt sich die Waage des Urteils zum Verständnis deutschen Schicksals. Das verdanken wir eigener Haltung wie dem Behaviorism der Amerikaner. Hier draußen war wohl ihr größter Fehler die übereilte Befreiung Koreas und der Mandschurei. Rußland aber spannt zuwartend den Arm Wladiwostok um Korea und Mandschurei, Port Arthur, Dairen, Shanhaikuan und straft alle Lügen, die i.J. 1935 beim Verkauf [der] Chinese Eastern Railway[1] frohlockten: Rußlands Rolle in der Mandschurei sei für alle Zeiten vorbei.

Peking, 18.7.1948 An den Herrn Generaldirektor der Reichsbahn (Bizone), Bielefeld. Unter Bezugnahme auf den Erlaß des ehem. Herrn Reichsverkehrsministers und [des] Generaldirektors der Reichsbahn vom 13.3.1940 übersende ich getrennt – als Drucksache – meinen im Juni abgeschlossenen Bericht über Neubaupläne und Fahrzeug-Bedarf der Chinesischen Nationalbahnen. Da der Auftraggeber nicht mehr ist,[2] mein Bericht aber in wechselreichen Jahren dokumentarischen Wert angenommen hat, habe ich ihn ins Englische übersetzt und unter großen Schwierigkeiten veröffentlicht. Er wird dadurch internationalen Interessen zugänglich und braucht in solcher Form die Zensur nach Deutschland nicht zu scheuen.

Peking, 10.8.1949 *[nach Einnahme Pekings und weiter Teile Chinas durch die kommunistischen Truppen Mao Tse-tungs]* An: The Commissioner of Customs. Re: Liftvan G. Curchord. Sir, with reference to my letter of July 3[d] and to my visit I beg to declare that our curios are strictly personal belongings, ten and more years in our possession. *[...]* Chou En-lai of the North China People's Government assuring foreigners that they would not be deprived of their personal belongings. When the newspapers of May 21[st] stated that export of curios be allowed again, I thought that privately owned curios might now be shipped.[3]

Peking, 26.11.1949 An: The Commissioner of Customs. Re: Liftvan G. Curchord. Dear Sir, I have been informed by Messrs. Bryner Co. that the liftvan has been released for shipment.[4] May I take this opportunity to thank you for the the generosity which you have shown on behalf of the Customs authorities by accepting my apology for the uncorrect declaration of our belonging due to the turbulent events of last winter and spring.[5]

[1] Verkauf an Japan, das die Bahn in North Manchurian Railway umbenannte.

[2] Dr. Julius Dorpmüller starb am 5. Juli 1945.

[3] An: Herrn Zollkommissar. Betr.: Überseekiste [Fa.] G. Curchord. Sehr geehrter Herr, mit Bezug auf meinen Brief vom 3. Juli und meinen Besuch erlaube ich mir zu erklären, daß unsere Curios unser absolut persönliches Eigentum sind, zehn und mehr Jahre in unserem Besitz. *[...]* Herr Chou En-lai von der Nordchina Volksregierung hat den Ausländern versichert, daß ihnen ihr persönliches Eigentum nicht weggenommen wird. Als die Zeitungen vom 21. Mai bekannt gaben, daß die Ausfuhr von Curios wieder erlaubt sei, nahm ich an, daß Curios in Privatbesitz jetzt wieder versandt werden dürfen.

[4] Die Rechnung von Bryner Co Ltd., Tientsin, vom 31.12.1949 bezieht sich auf den Transport von: 1 Liftvan Personal & Household Goods, various articles, Scrolls *[Rollbilder]* etc. from Tientsin to Hamburg per SS. „Radnorshire".

[5] An: Herrn Zollkommissar. Betr.: Überseekiste [Fa.] G. Curchord. Sehr geehrter Herr, ich wurde von Messrs. Bryner Co. informiert, daß die Überseekiste zur Verschiffung freigegeben worden sei. Darf ich die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen für die Großzügigkeit zu

Peking, 27.2.1950 Lieber verehrter Herr Schwering, *[...]* aus Ihren Bemühungen um Finanzierung meiner Reise ersah ich, daß es in der Bundesbahndirektion Ernst um meine Rückkehr ist, und schritt am 6. Dez. zur Verschiffung meiner durch sechs Monate von den K[ommunisten] festgehaltenen Habe. Ende Januar forderte mich die Staatspolizei auf, mein Visum zu beantragen.

Peking, 15.5.1950 Lieber Herr Schwering, am 12. März drahtete die Chase Bank Ankunft meiner Reisegelder. Ich danke Ihnen und Ihren Mitarbeitern für Ihre Hilfe: für den Vorschuß und für die zur Beschaffung der Devisen in ungewöhnlichen Zeiten ungewöhnlich großen Anstrengungen und Mühen. Es war nach 59 Monaten die erste Zahlung aus der Heimat. In all der Zeit habe ich von der Substanz lebend still weiter gearbeitet, bis die dreimalige Währungsreform, des letzten Jahres Teuerung, die Entmachtung des Goldes *[...]* mir die wirtschaftliche Basis unter den Füßen raubte. Daß das gerade kurz vor dem Zeitpunkt passierte, da China wieder Maschinen zu kaufen und Deutschland solche zu liefern beginnen, ist bedauerlich; die Handelsdelegation unserer Ostregierung *[der DDR]* muß nun die Arbeit fortsetzen. – Ich habe am 13. März sofort Passage zu buchen versucht, den verfallenen Nationalitätenausweis erneut bei der Franz. Botschaft, das Hongkong Transitvisum beim Brit. Konsul beantragt.

Quelle: Ursula Schnabel

Peking, 24.5.1950 Lieber Herr Schwering, zur Erklärung meines langen Ausbleibens überreiche ich Ihnen Abschrift meines Schreibens an H. E. *[His Excellency]* Chou En-lai. Die Rückgabe meines Exit-Visums ist bislang nicht erfolgt; ich habe die in wochenlanger Bemühung gefundenen Passagen Tientsin-Hongkong und Hongkong-London verloren. Infolge des gewaltigen Exodus von Shanghai sind nunmehr alle Schiffe von Europa bis September d.J. vorgebucht. Inzwischen teilte die Firma Schenker Co. Hamburg mit, daß mein Hausstand Mitte Februar dort eingetroffen sei.

Auf dem Schiff nach Europa, 22.10.1950 Sehr geehrter Herr Lange,[6] *[...]* ich bekam mein Exit-Visum zurück und verließ Peking am 31. August. Am gleichen Tag erhielt ich alle meine Arbeiten zurück. Darunter befanden sich die Abschriften meiner Berichte von 1942-1945, von denen ich nicht wußte, ob sie die Wirtschaftsgruppe jemals erreicht hatten. *[...]* Ich treffe am 27. Okt. in London und ca. am 5. November in Köln ein. *[...]* Es tut mir leid, daß ich nichts Positiveres für Sie habe leisten können. Das Ausbleiben jeder Reaktion auf meine Berichte seit 1942 einerseits, der Zusammenbruch der sino-japanischen Wirtschaftsorganisation 1945, die Verfolgung und Auflösung deutscher Firmen durch die Nationalchinesen, schließlich die politische Umwälzung andererseits waren stärker als der einzelne. Sie können aber die Versicherung entgegennehmen, daß ich als Ihr Vertreter sowohl den chinesischen als auch den USA Militärbehörden wiederholt gezeigt habe, daß es außer Fifth Column *[Fünfter Kolonne]* und „obnoxious *[widerwärtigen] N*azis" auch decent *[nette]* Germans in China gegeben hat.

Aus dem Lebenslauf: Im Jahre 1946 schlug ich ein Stellenangebot in dem US Executive Headquarter der Chinesischen Nationalregierung in Peking aus. Dieser Haltung verdankte ich im Jahre 1950 trotz peinlicher monatelanger Prüfung meines Verhaltens im Kriege, meiner Handakten und meiner technischen Arbeiten das Exitvisum von der Kommunistischen Chinesischen Volksregierung.

Nach Rückkehr zur Deutschen Bundesbahn im November 1950 wurde auf Ersuchen des State Department, Washington, und des Foreign Office, London, ein umfassender Bericht über die Chinesischen Eisenbahnen erstattet. Von 1950 bis 1952 arbeitete ich im Werkstättenwesen der Bundesbahn. Im Jahre 1952 folgte ich dem Rufe des Herrn Ministerialdirektors a.D. Schwering, Leiter der AGM *[Arbeitsgemeinschaft]* „Leichtbau der Verkehrsfahrzeuge" Köln und übernahm den Posten des Stellvertreters und die Schriftleitung der Fachzeitschrift für den neuzeitlichen Leichtbau der Verkehrsfahrzeuge.

Nachtrag

In den 1970er Jahren schenkte Hans Jürgen von Lochow seine Sammlung archaischer chinesischer Sakralbronzen dem Museum für Ostasiatische Kunst in Köln. Durch weitere Schenkungen, u.a. von chinesischen Möbeln, gehört seine Sammlung neben jener von Hans Wilhelm Siegel (vormals Shanghai) zu den bedeutendsten des Hauses.

Hans Jürgen von Lochow starb im 87. Lebensjahr am 26. März 1989 in Wiesbaden.

---

danken, die Sie [mir] im Namen der Zollverwaltung erwiesen haben, indem Sie meine Entschuldigung für die fehlerhafte Zollinhaltserklärung unseres Eigentums annahmen, die von den turbulenten Ereignissen im letzten Winter und Frühjahr herrührten.

[6] Kurt Lange, Direktor der Wirtschaftsgruppe Maschinenbau.

Orchideen - ihr Weg aus Asien nach Europa und zurück

Maria Blondeau

In den Bremer Gewächshäusern von Bock Bio Science geht es tropisch zu: 26° C bei hoher Luftfeuchtigkeit, und die leuchtenden Farben von Tausenden blühender Schmetterlingsorchideen wollen so gar nicht zum norddeutschen Klima passen. Phalaenopsis – wie die Schmetterlingsorchidee bzw. die Malaiienblume botanisch heißt – stammt nämlich aus den tropischen Regenwäldern Asiens, aus Indonesien, Malaysia und den Philippinen. Sie wurde im 18. Jahrhundert zunächst von Forschungsreisenden und Entdeckern und später wegen der hohen Erlöse, die mit diesen kostbaren Pflanzen erzielt werden konnten, auch von regelrechten Orchideenjägern gesammelt und nach Europa gebracht. Heute werden die Wärme liebenden Zierpflanzen auch in Norddeutschland gezüchtet und in einem kniffligen biotechnischen Verfahren in großen Stückzahlen vermehrt. Als Jungpflanzen erobern sie dann die ganze Welt – sei es Europa, Amerika, Kanada oder Australien, wo sie zu blühenden Pflanzen weiterentwickelt werden und die Endkunden mit ihrer ebenso pflegeleichten wie langlebigen Blüten- und Farbfülle begeistern. Ihre Farbnuancen reichen weit von Weiß über verschiedene Gelbtöne bis zu Orange/Kupfer sowie von zartem Rosa über Pink bis zu dunklem Lila. Recht selten sind dagegen reine Rottöne, und reines Blau kommt (bisher) nicht vor. Bekannt sind auch verschiedene Zeichnungen von getupft bis gefleckt oder von gestreift bis pikotee. Die typischen Größen sind ebenfalls weit gestaffelt: Die Rispen sind je nach Züchtung einmal nur 10 cm (bei Minisorten) lang, ein anderes Mal sogar mehr als 1 m (bei XXL-Sorten). Solange die Phalaenopsis nicht blüht, besteht sie nur aus wenigen länglichen schmalen Blättern und bleibt niedrig.

Nur wenige Sorten verströmen übrigens Duft.

Bereits in den 1980er Jahren, als die Vermehrung mittels Gewebekultur noch ein recht neues Feld der botanischen Forschung darstellte, begann man in dem besagten familiengeführten Gartenbauunternehmen, Zierpflanzen in vitro (d.h. im Reagenzglas) zu produzieren. Den mutigen Schritt, mit Hilfe biotechnologischer Verfahren nicht nur Wissen zu sammeln, sondern auch Geld verdienen zu wollen, wagte der Kaufmann Wolfgang Plate. Grundlage war die Arbeit seiner Frau Renate, Enkelin des Firmengründers Wolfgang Bock, die seit 1976 den Gartenbaubetrieb führte und eine engagierte Züchterin neuer Zierpflanzensorten war (und bis heute ist).

Der Erfolg dieser Neuausrichtung läßt sich eindrucksvoll am Wachstum des Unternehmens ablesen: Besaß es anfangs acht sterile Werkbankplätze mit drei Kulturräumen, so sind es heute rund 60 sterile Werkbankplätze mit fünfzehn Kulturräumen.

Renate und Wolfgang Plate

In jener Zeit galt es aber nicht nur, kostbare Pflanzen zu vermehren und steigenden kaufmännischen Anforderungen gerecht zu werden, es mußte auch die Prozeßtechnik neu entwickelt und der rasant wachsenden Produktion angepaßt werden. Die Erfolgsgeschichte der Wolfgang Bock KG ist daher auch Wolfgang Plates spezifischen technischen Kenntnissen, seinem praktischen Geschick, seinem Pioniergeist und seinem Fleiß geschuldet.

Heute führen – in der vierten Generation – Friederike von Rundstedt, die Tochter von Renate und Wolfgang Plate, und deren Ehemann Stephan von Rundstedt das Unternehmen.

Neben Zimmerpflanzen wie Anthurien, Phalaenopsis, Zantedeschien und Spathiphyllum werden in Bremen mittlerweile auch winterharte Stauden wie Gartenorchideen, Alpine Auricula, Enzian, Edelweiß und Berglorbeer produziert. Die meisten dieser Arten vermehren sich in der Natur nur schwer oder sehr langsam, sind bedroht und stehen wegen Ihrer Einzigartigkeit unter Naturschutz. Die künstliche Vermehrung im Labor befriedigt also Kundenwünsche nach Besonderheiten und schützt so zugleich die heimischen Wildpflanzen vor Plünderungen.

Getragen von der stetig steigenden Nachfrage nach Phalaenopsis-Orchideen auch in Asien, dem begrenzten Platzangebot für eine Erweiterung der Produktionskapazität in Bremen und dem Wunsch, an der fortschreitenden Globalisierung aktiv mitzuwirken und neue Märkte zu erschließen, gründete man im Jahre 2007 eine chinesische Tochter-

gesellschaft mit Sitz in Qingdao und begann dort mit der Produktion von Orchideen mit fünf einheimischen Mitarbeitern auf etwa 1.000 Quadratmetern Kulturfläche.
Als Standort bot sich Qingdao an, weil die als Niederlassungsleiterin ausersehene Frau Qian Yu, welche als Studentin eine Zeit lang im Bremer Betrieb gearbeitet hat, aus dieser Gegend stammt. Außerdem ist Qingdao vom Klima und – für eine Niederlassung wie diese besonders wichtig – von der Infrastruktur/Verkehrsanbindung her bestens geeignet. Frau Qian Yu spricht und schreibt gut Deutsch und ist direkt unserer Geschäftsführung in Bremen unterstellt. Außerdem arbeitet hier eine Dame, die Chinesisch studiert und darüber hinaus ein Jahr lang in China gearbeitet hat. Die internationalen Kundenkontakte werden allerdings meist über Bremen in englischer Sprache abgewickelt.

Viele Hindernisse galt es und gilt es weiterhin zu überwinden: Import- und Exportgenehmigungen mußten beschafft, eine verläßliche Energieversorgung entwickelt (vor allem während der Olympischen Spiele ein großes Problem) und temperaturgeführte Binnentransporte und Flüge organisiert werden (Phalaenopsis verträgt nämlich keine Temperaturen unter 16° C).
Reibungslos und erfolgreich verlief die Schulung der Laborkräfte, da die Chinesen fast durchweg geschickte und zügig arbeitende Leute mit entwickelter Feinmotorik sind. Schwierig und kompliziert allerdings waren und sind immer wieder sämtliche administrativen Angelegenheiten – wenn beispielsweise für die Beantragung eines Pflanzenschutzzeugnisses viele und langandauernde Abendessen mit den zuständigen Behördenleitern notwendig werden.
Doch die Mühe hat sich gelohnt: Heute beschäftigt die Bock Bio Science Ltd. Qingdao rund zwanzig Mitarbeiter an zwölf Laborarbeitsplätzen und produziert etwa 500.000 Pflanzen jährlich, die teils zur Muttergesellschaft nach Europa verschifft, teils in Asien direkt vermarktet werden.
Dabei weichen dort die Farbpräferenzen stark von denen der Europäer ab: Während hierzulande z.B. jahrelang weiße Blüten als besonders chic galten, sind die in China und in weiteren asiatischen Staaten „unmöglich", da Weiß als die Farbe des Todes gilt. Kein Wunder, daß der chinesische Orchideenfreund leuchtend bunte Farben bevorzugt.
„Wir haben trotz mancher Anfangsschwierigkeiten den Sprung nach China nicht bereut, sehen unsere Zukunft zunehmend auf den asiatischen Märkten", sagt Friederike von Rundstedt rückblickend und fügt hinzu: „Die fruchtbare Zusammenarbeit von europäischen und chinesischen Mitarbeitern, die sich stets als fleißig, ehrlich und freundlich erweisen, ist für alle Seiten eine spannende Bereicherung."

„Hommage zum 60. Todesjahr des großen Kulturmittlers" Eine Gedenkveranstaltung für Mirok Li

Renate Jährling

Am 30. Oktober 2010 veranstalte die Deutsch-Koreanische Gesellschaft (DKG) die „Hommage zum 60. Todesjahr des großen Kulturmittlers zwischen Deutschland und Korea". Im Bürgerhaus von Gräfelfing, jenem Münchner Vorort, wo der koreanische Schriftsteller und Gelehrte Dr. Mirok Li, ursprünglich Yiking Li, 1937 eine zweite Heimat fand, empfingen uns Gäste eine lebensgroße Büste und ein ansprechendes Portrait des zu Ehrenden, 1948 gemalt von Ernst Haider. Frau Mi Kyung Park, in bunter koreanischer Tracht, führte beschwingt durch das Programm. Redebeiträge und traditionelle koreanische Musik wechselten miteinander ab.

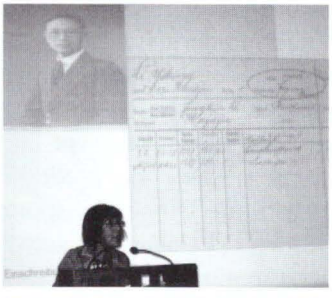
In seiner Begrüßungsansprache umriß der Präsident der DKG, Hartmut Koschyk, Leben und Werk des am 8. März 1899 im Norden Koreas geborenen Gelehrten, und schilderte, wie er sich 1919 seiner Verhaftung wegen Beteiligung an Studentenrevolten in Seoul, die sich gegen die japanische Besetzung richteten, entzog, indem er über den

Grenzfluß Yalu nach China flüchtete und sich später, in Deutschland heimisch geworden, neben vielfältigen Studien auch der Schriftstellerei zuwandte. Seinen Lebensunterhalt bestritt Mirok Li als Autor, Übersetzer, Kalligraph und Lehrer. In seinem auf deutsch verfaßten Roman „Der Yalu fließt" (1946), der zu den Bestsellern der frühen Nachkriegszeit zählt, verarbeitete Mirok Li Jugenderinnerungen. Von 1948 bis zu seinem frühen Tod am 20. März 1950 war er als Lektor für koreanische Sprache und chinesische Literatur am Ostasiatischen Institut der Ludwig Maximilians-Universität in München tätig, dessen Direktor, Prof. Erich Haenisch, in seiner Trauerrede auf dem Gräfelfinger Friedhof die wissenschaftlichen Verdienste seines Kollegen würdigte.

Mirok Li (links) mit Freunden, 1935

Das zum 60. Todestag geschmückte Grab
Foto: Dagmar Rutt

Nach dem Grußwort des Botschafters der Republik Korea (Südkorea), Tae Young Moon, stellte Bürgermeister Christoph Göbel dar, daß Mirok Li in Gräfelfing nicht nur ein neues Zuhause, sondern auch seine neue geistige Heimat fand in jenem weltoffenen Gelehrtenkreis, zu dem auch das später hingerichtete Mitglied der Weißen Rose, Prof. Kurt Huber, gehörte. Sein Mentor, der Kunsthistoriker Prof. Alfred Seyler, damals Leiter der Staatlichen Graphischen Sammlung München, hatte den Emigranten, nicht zuletzt zu dessen Schutz, in sein Gräfelfinger Haus aufgenommen. Die „Literarische Gesellschaft Gräfelfing" und die „Mirok Li-Gedächtnisgesellschaft" unter dem Vorsitz von Joon-Kun Song pflegen sein Andenken und sorgen für sein Grab auf dem dortigen Friedhof.
Anschließend führte Stephanie Heckner vom Bayerischen Rundfunk in einen biographischen Film ein, der Ausschnitte aus der Verfilmung von „Der Yalu fließt" (2008) zeigt. Darauf folgte ein humorvoller Vortrag des Mirok Li-Preisträgers von 2008, Prof. Kim Kwang Kyu, der in Deutschland und Österreich koreanische Literatur lehrt und sich seit zwanzig Jahren gemeinsam mit seiner Frau, einer Übersetzerin, erfolgreich für die deutsch-koreanische Kulturvermittlung einsetzt.
Höhepunkt der Veranstaltung war schließlich der von Dias begleitete Vortrag der Mirok Li-Preisträgerin von 2009, Prof. Sylvia Bräsel (siehe StuDeO-INFO April 2010, S. 23f.). – Nebenbei: Die DKG vergibt ihren Preis abwechselnd nach Korea und Deutschland. – Der Vortrag begann mit dem Hinweis auf die konfuzianische Erziehung durch den Vater und ging dann auf seine Flucht ein, wonach sich der junge Li eine kurze Zeit in Japan, dessen Sprache er im besetzten Korea hatte sprechen müssen, und in Shanghai aufgehalten habe, um dann nach Deutschland aufzubrechen, wo er das westliche Gedankengut kennenlernen wollte. Ein Humboldt-Stipendium ermöglichte ihm zu studieren.



Die Preisträger 2009 und 2008

Sylvia Bräsel präsentierte Aufnahmen vom Kloster Münsterschwarzbach in Franken, seiner ersten Station in Deutschland, und erst kürzlich von ihr entdeckte Dokumente, die z.B. seine Namensänderung von Yiking Li in Mirok Li schon während der Studienzeit belegen. Sie hob die Vordenkerrolle des Emigranten bzw. des Migranten hervor und erzählte von seinen hiesigen Alltagserfahrungen, etwa davon, daß er, als er zum Studieren nach München kam, Kartoffelknödel schätzen gelernt, ja sogar Bayerisch gesprochen habe. Sie ging auch auf seine Publikationen in den 1930er Jahren und die Observation durch die Geheimpolizei ein. Ferner behandelte sie seine weiteren privaten und beruflichen Stationen, betonte die auch heute noch gegebene Bedeutung seines Werks, stets begleitet von eindrucksvollen Dias, und faßte zusammen: Mirok Li ermuntere zur Grenzüberschreitung, sei noch heute Vorbild für gelingende Migration. Das lebendig vorgetragene Referat, das die Anwesenden begeistert aufgenommen hatten, schloß mit dem sprechenden Zitat aus Mirok Lis Werk: „Wasser sammelt sich nur, wenn es von uns geschöpft wird."

Vermischtes

Leserbriefe

[...] Diese Wünsche verbinden sich mit dem Dank für Ihre Betreuung. Damit bleibt ein Fenster in die ferne Welt des Fernen Ostens geöffnet. Ohne den persönlichen Einsatz würde die Erinnerung an Ostasien und deutschem Leben und Tätigkeit im Nebel der Erinnerung schwinden – und es bedeutet doch so viel für den dort ehemals Lebenden und dessen Nachkommen! Heinz Eggeling, Wien

---

Zugleich danke ich Ihnen für die viele Arbeit, die Sie in unser aller Interesse in StuDeO investiert haben. – Passend zu meinem Aufsatz im StuDeO-INFO September 2010 erhielt ich Unterlagen vom heutigen Kobe von meinem Bruder *[Thomas Jordan]*, die ich als Kopien beifüge. Kobe dürfte durch die künstlichen Inseln der verschiedenen Generationen inzwischen doppelt so groß sein wie damals. Die neue Deutsche Schule ist auf Rokko Island. Vor wenigen Jahren wurde der (neue) Flughafen auf einer künstlichen Insel eingeweiht. – Technischer Fortschritt in Großprojekten spielt sich heute in Ostasien ab: China, Japan, Südkorea etc., u.a. die neue Großbrücke (Akashi kaikyo) von Kobe zur Insel Awaji.

Reiner Jordan, Nettlingen

Zuschrift

Gerold Heinke, bis August 2008 Pfarrer der Evangelischen Gemeinde Deutscher Sprache Peking, meldete sich aus seinem jetzigen Wohnort in Deutschland: Ich bin bis Sommer 2011 für Forschungszwecke beurlaubt und schreibe an meiner Dissertation zur Geschichte der unabhängigen protestantischen Kirchen (Hauskirchenbewegung) in der VR China. Das ist ein höchst interessantes Thema, und ich habe viel Freude daran. – Meine Frau *[eine Ärztin]* und Tochter sind noch in Peking. Der Klinik-Chef hatte sie gebeten, noch ein Jahr zu bleiben, und da bei mir nicht klar war, wo ich wohnen und arbeiten würde, haben wir uns auf dieses Angebot eingelassen. Meine Frau wird von den chinesischen Schwestern in der Klinik immer noch „Deguo de da ma" *[deutsche große Mutter]* genannt. – Mein Sohn hat im Mai 2010 Abitur an der Deutschen Botschaftsschule Peking gemacht und im September in Dresden mit dem Studium des Maschinenbaus begonnen. So wie es aussieht, wird keines unserer Kinder in die Fußstapfen der Eltern treten. Unsere Älteste promoviert in Heidelberg in Jura, Albrecht studiert Maschinenbau und Natalie will ernsthaft Sängerin werden.

Ich fühle mich nach neun Jahren China seltsam in Deutschland. Es ist so, als ob das zwei verschiedene Welten in meinem Leben sind, die nichts miteinander zu tun haben. Nur von guten Freunden werde ich überhaupt nach China gefragt, und alle Erfahrungen, die ich in Peking gemacht habe, scheinen keine Bedeutung für mein jetziges Leben zu haben. Mit der Dissertation habe ich ein Mittel gefunden, mein Wissen über China zu verarbeiten und zu fixieren, aber ich sehne mich schon sehr nach dem Alltag in China, nach Peking und unserem Viertel Sanlitun *[im Nordosten, in der Nähe des Botschaftsviertels gelegen]*. Ich vermisse die Dynamik und die Leichtigkeit des Seins in China.

Allerlei

Abendmahlsgeräte in Peking. Im StuDeO-INFO Dezember 2010 wurde berichtet (S. 32 oben), daß die Abendmahlsgeräte (jeweils Kelch und Oblaten-Teller) der ehemaligen Deutschen Evangelischen Kirchengemeinde Tientsin und der Berliner Mission Tsingtau heute in Peking eingesetzt werden.

Kürzlich von Pfarrer Dr. Karl-Heinz Schell zugesandte Fotos zeigen die beiden gut erhaltenen Kelche, auf Hochglanz poliert, mit deren Inschriften: „Evangelische Kirchengemeinde Tientsin" (links) und „Unseren Glaubensgenossen in Kiautschou. Berliner Missions-Frauenverein 26. März 1899. Johannis 6,35."

Die Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde in Harbin. Angeregt durch die Berichte zum Jubiläum der Christuskirche in Tsingtau, schrieb Adolf Felsing: „Ich möchte die Informationen mit dem Hinweis ergänzen, daß es auch in Harbin eine evangelische Gemeinde und eine evangelische Kirche gab. Wann die Kirche gebaut wurde, ist mir nicht bekannt. Sie bestand aber schon 1928, als meine Eltern in ihr getraut wurden. Die Kirche war nicht besonders groß, hatte aber eine richtige Orgel. Bis Mitte der 1930er Jahre war Pastor Kastler der Pastor der Gemeinde. Wann er von Pastor Rosin (Parteimitglied) abgelöst wurde, ist mir nicht bekannt. 1933 war Pastor Kastler auf jeden Fall noch im Amt, da er meine Schwester in jenem Jahr getauft hat."

Pastor Kastler mit Konfirmanden, Harbin 1924
StuDeO-Fotothek P5891

StuDeO begann daraufhin zu recherchieren und bekam sogleich von Wilma Baumberger geb. Eidenpenz, die 1931 in Harbin geboren und dort auch aufgewachsen ist, wertvolle Hinweise: Kastler sei Missionar der Basler Mission aus dem Elsaß gewesen (weshalb er nach dem Ersten Weltkrieg die französische Staatsangehörigkeit erhielt und was erklärt, warum sein Name nicht in den deutschen Adreßbüchern erscheint) und habe nach dem Eintreffen von Pastor Rosin in seinem Privathaus Gottesdienste gehalten und sonstige pastorale Handlungen vorgenommen. Seine Frau, eine Engländerin, sei nicht mit nach Harbin gekommen, sondern mit ihren Kindern in Peking geblieben und schließlich, nach dem Zweiten Weltkrieg, mit ihren beiden jüngeren Söhnen nach Australien ausgereist.

Kastler, der in Harbin bleiben wollte, habe unter den chinesischen Kommunisten gelitten und einen Nervenzusammenbruch bekommen, von dem er sich nicht mehr erholt habe. Seine Tochter Elisabeth habe den Kranken um 1952/1953 in Harbin abgeholt nach Basel gebracht, wo er bis zu seinem Tode in einem Pflegeheim gelebt habe.

Eine Nachfrage im Archiv des „Evangelischen Missionswerks Basel" ergab, daß es von Wendelin Karl Kastler – so sein voller Name – eine höchst umfang- und inhaltsreiche Personalakte gibt, die zu bearbeiten sich lohnen dürfte.

Der 1874 im elsässischen Colmar geborene Karl Kastler, der sich meist „Charles" nannte, wurde bereits 1899 als Missionar nach Südchina gesandt und erreichte nach mehreren Stationen, zuletzt Peking, 1924 das – von Russen gegründete – Harbin im hohen Norden Chinas, wo er Pfarrer Lesta ablöste. Die einzige evangelische Kirche in Harbin, die mindestens seit 1924 bestand, wurde von den Protestanten aller dort ansässigen Nationalitäten genutzt, weswegen der Gottesdienst auch jeweils in estnischer, lettischer, russischer oder deutscher Sprache gehalten wurde.

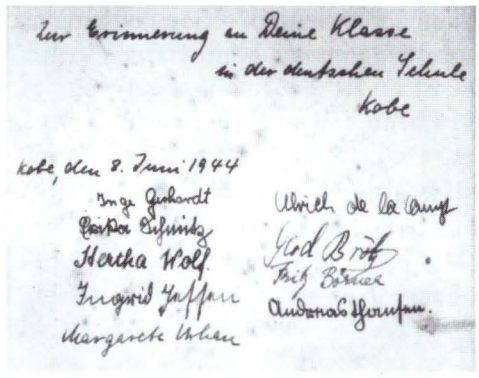
Die Evang. Kirche (ganz links), eine Russisch-Orthodoxe Kirche mit Friedhofskapelle am Bolshoi Prospect, Harbin
StuDeO-Fotothek K0148

Schon zu Beginn der NS-Zeit wurde laut ADO 1934-1935 eine „Reichsdeutsche Gruppe" der „Evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde" gegründet, deren Vorsitz Konsul August Balser einnahm. Der parteinahe Pastor Hermann Rosin übernahm die Gemeindearbeit, den Religionsunterricht an der neuen Hindenburgschule und später sogar die NSDAP-Ortsgruppe Harbin. Ihm wurden damals auch die evangelischen Gemeinden in Mukden und Dairen anvertraut. Ende 1943 per Blockadebrecher, wahrscheinlich auf der „Orsono" (siehe S. 21), in die Heimat gebracht und an die Ostfront beordert – dem Vernehmen nach war es eine Strafversetzung –, fiel Rosin am 4. November 1944 als Gefreiter in einem Fallschirmjäger-Regiment. Sein Nachfolger in Harbin wurde Pastor J. A. Drisul, der auf lettisch und russisch sowie nun auch auf deutsch predigte.

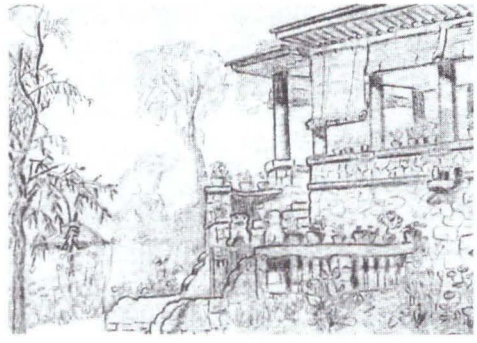
Gedenktafel für John Rabe. Am 27. August 2010 wurde am Verlagshaus von Gruner + Jahr, am Baumwall 11, in Hamburg eine Gedenktafel zu Ehren von John Rabe (1882-1950) enthüllt. Hier hatte das Geburtshaus des „guten Deutschen von Nanking" gestanden, der in den Jahren 1937/1938, während des Japanisch-Chinesischen Krieges, Tausenden Chinesen das Leben rettete.

„Lebenserinnerungen" von Dirk Bornhorst. Der 1927 geborene Architekt, Maler und Lyriker bietet gratis – solange der Vorrat reicht – Exemplare der von ihm verfaßten Erinnerungen an seine „Jugend in Japan und China 1941-1947" (81 S.) an. Das wunderschöne Buch ist mit vielen, z.T. farbigen Abbildungen von Fotos und Aquarellen ausgestattet. – Die Familie Bornhorst war während einer Japanreise im Frühjahr 1941 infolge des inzwischen begonnenen Rußlandfeldzuges „hängengeblieben" und verbrachte die Folgezeit zunächst in Kobe und dann in Tientsin/Peitaiho in Nordchina.
Bestellungen richte man direkt an Dirk Bornhorst; Adresse: Apartado 80.704, Caracas 1080-A, Venezuela.

Japanisches Haus des „Bluff Hotel", Yokohama 1941



Klassenlehrerin: Margarete Urhan, Kobe 8.6.1944



Eingang zum Haus Kozer, Peitaiho 1945

Vereinsnachrichten

♦ Mitglieder
Wir dürfen zwei neue Mitglieder begrüßen:
Erich Gärtner (1937-1955 Niederländisch-Indien/ Indonesien)
Renate König geb. Schult (Hongkong und Shanghai 1938-1947)

♦ Adressenänderung
Bitte geben Sie – per Adresse Sitara Mittag – immer rasch bekannt, wenn sich Ihre Anschrift, Ihre Telefonnummer und/oder Ihre E-Mail-Adresse geändert haben.

♦ Archiv, Bibliothek und Fotothek
Das Interesse von Wissenschaftlern für die Sammlungen des StuDeO dauert erfreulicherweise an. Das Archiv und die Bibliothek in Kreuth werden immer wieder zu tagelangen Recherchen aufgesucht. Solange ihre Arbeiten laufen, werden die Verfasser von Materialien in Kenntnis gesetzt, welche neu im StuDeO-Archiv eingetroffen sind und von Interesse für sie sein könnten.
Die derzeit entstehenden Studien behandeln folgende Gegenstände bzw. Personen: das Zusammenleben der Nationen im deutschen Tsingtau, den Architekten Walter Frei (ehemals Peking), Constantin von Hanneken (zwischen 1870 und 1920 als Militärberater und Minenbesitzer in China), das abenteuerliche Leben des Hermann Consten und die 1930/1940er Jahre in Niederländisch-Indien (siehe unten). In der letzten Zeit erfolgten außerdem Anfragen – zum Teil über die Homepage des StuDeO – zu: Biographien von Fremden und ihrer Firmen im Japan der Meiji-Zeit (siehe: www.meiji-portraits.de), Freizeitgestaltung der Fremden in China bis Anfang des 20. Jahrhunderts, Deutsche Konzession in Tientsin sowie zu diversen Familienforschungen.

♦ Sarangan-Dokumente
Mit großer Freude und einem herzlichen Dankeschön für die großzügige Unterstützung unserer Ziele sei hier mitgeteilt, daß die „Sarangan-Gemeinde" bei ihrem Treffen 2009 in Mainz beschlossen hat, ihre Sammlung von Originaldokumenten dem StuDeO zu überlassen. In ihrem Rundschreiben Nr. 50 vom 6. Dezember 2010 hat sie die Entscheidung bekanntgegeben und mit der Absicht begründet, „[so] die Dokumente zu sichern und auch einer interessierten Öffentlichkeit und Nachforschern verfügbar zu machen."
Im Rahmen dieses Vorhabens übergab Hans-Martin Zöllner kürzlich mehrere Ordner mit den Abschriften der Lebenserinnerungen von Otto Coerper

(insgesamt 2.000 Seiten). – Coerper hatte nach seiner Ausbildung an der Marineschule in Kiel 1912 den Dienst im III. Seebataillon aufgenommen und war 1914 beim Fall von Tsingtau für sechs Jahre in japanische Gefangenschaft geraten. Anschließend trat er in den Polizeidienst in Niederländisch-Indien (NI) ein. Nach Kriegsbeginn und dem deutschen Einmarsch in Holland gelangte er 1943 nach Sarangan in Mitteljava, wo er als Lehrer an der Deutschen Schule tätig wurde (siehe StuDeO-INFO Dezember 2010, S. 11-14).

Die „Sarangan-Gemeinde" hat die Schriftstellerin Bruni Adler gewonnen, über diese Zeit zu schreiben. Ihr Interesse gilt den „Opfern ideologischer Massenmanipulation und den Leidtragenden von Gewaltexzessen kaltblütiger Regime" – so der Klappentext ihrer letzten Publikation „Zerrissene Leben. Hitler, Stalin und die Folgen" (2010). Für ihr neues Buch mit dem Arbeitstitel „Stacheldraht unter Palmen" hat Bruni Adler bereits mehrere Zeitzeugen interviewt und in europäischen Archiven, darunter im StuDeO-Archiv, recherchiert. Im Frühjahr wird sie eine Forschungsreise nach Japan antreten, um japanische Veteranen über ihren Einsatz in NI zu befragen, und dann nach Indonesien weiterreisen. – An dieser Stelle sei noch auf einen Roman aufmerksam gemacht, der im besagten Rundschreiben vorgestellt wird: Gerhard Keppner, Geologe, Geophysiker und Schriftsteller, beschreibt die Lebensgeschichte des deutschen Geologen Dr. Sanders und seiner Familie in den 20er- bis 40er Jahren des 20. Jahrhunderts in NI, wobei der Name Sanders als Pseudonym für Musper dient. Aus den Erinnerungen von dessen Sohn Erich werden sehr detailliert, informativ und plastisch die Kriegsjahre in NI mit ihrer Vor- und Nachgeschichte beschrieben, natürlich auch die Sarangan-Episode. Viele Leser entdeckten Parallelen zu ihren eigenen Lebensgeschichten.

Die bibliographischen Daten: Gerhard Keppner: Wie weit bis Airmolang? Berlin: Pro Business 2006, 534 S., ISBN 978-3-939533-57-3. – € 23,00.

Das Erdbeben in Japan und seine Folgen. Die bestürzenden Nachrichten und erschütternden Bilder aus Japan erreichen uns kurz vor Drucklegung des April-Heftes. Der Vorstand des StuDeO möchte allen direkt oder indirekt von den Ereignissen Betroffenen sein tiefes Mitgefühl aussprechen. Wir hoffen, daß sich die Lage in diesem Land, mit dem sich viele von uns eng verbunden fühlen, nicht noch weiter zuspitzen möge, und wünschen allen in der Region Mut und Kraft für den Neuanfang. – Bitte beachten Sie den Brief mit Spendenaufruf aus Tokyo auf der nächsten Seite (aus aktuellem Anlaß vor den Anzeigen plaziert).

Inhalt

Erich Haenisch, bearbeitet von Martin Gimm: Meine erste Ferienreise in China – Winter 1904/1905 (nach einem Brief an Prof. Grube vom 9. März 1905). 2. Teil 3

Reichswanderungsamt (Broschüre): Verhältnisse im Auswanderungsland Niederländisch-Indien nach dem Ersten Weltkrieg 7

Hubert Thiele: Für Melchers & Co. nach Tientsin, geschildert in Briefen an die Eltern in Bremen. 1. Teil: Meine Ausreise und die ersten Wochen in Tientsin 11

Sitara Mittag: Familie Kranz. 3. Teil: Die Reise in eine neue Welt 15

Alexander Kast: Deutsche Seeblockadebrecher auf der Ostasien-Route im Zweiten Weltkrieg 19

Ingrid Koch-Dörnbrak: Alexander Kochs Aquarelle mit Motiven aus Hakone und Sengokuhara/Japan 22

Peter Cortum: Die frühe Nachkriegszeit in Shanghai, eine Reise um die halbe Welt in 29 Tagen und der Neubeginn in Deutschland 24

Hans Jürgen von Lochow: Als Reichsbahnrat in China 1934-1950. 3. Teil: Die Nachkriegsjahre und meine Ausreise 29

Maria Blondeau: Orchideen – ihr Weg aus Asien nach Europa und zurück 32

Renate Jährling: „Hommage zum 60. Todesjahr des großen Kulturmittlers." Eine Gedenkveranstaltung für Mirok Li 33

Vermischtes: Leserbriefe – Zuschrift – Allerlei 34

Vereinsnachrichten 37

Brief der Pfarrerin der Evangelischen Gemeinde Deutscher Sprache Tokyo-Yokohama Sonntag, den 13. März 2011

Liebe Freundinnen und Freunde!
Wir haben viele Anfragen aus Deutschland bekommen, die wissen möchten, wie wir hier in Tokyo die Folgen des großen Doppelerdbebens mit den vielen Tsunami-Wellen erleben.
Wir sind erschüttert von der Unermeßlichkeit des Leids, das über so viele Menschen gekommen ist. Die Kirche und das im Bau befindliche Pfarrhaus haben keine Schäden. Mein Mann und ich sind zu Hause vor laufendem Fernseher. Auf allen Kanälen werden die neuesten Informationen zur Lage ausgestrahlt. Das hilft uns, nicht in Panik zu verfallen. Da wir nicht unmittelbar von den Folgen der Tsunami-Wellen betroffen sind, gehen unsere Gedanken allmählich auch dahin, wie wir in der nächsten Zeit zur Hilfe beitragen können.
Wir warten angespannt auf neue Nachrichten über den Zustand der Kernkraftwerke, in denen Störfälle aufgetreten sind. *[...]* Aber wir können nicht weglaufen, hoffen das Beste und bleiben ruhig.
Die Japaner reagieren sehr gelassen auf die Situation. Sie leben ständig mit der Möglichkeit einer Naturkatastrophe. *[...]* Alle widmen sich sehr diszipliniert den Pflichten, die sie für diesen Fall übernommen haben. In immer wieder veranstalteten Katastrophenschutzübungen sind alle sehr genau mit ihren jeweiligen Aufgaben im Katastrophenfall vertraut.
Der nationale Christenrat in Japan hat einen Fürbitten- und Spendenaufruf gestartet und angefangen, Hilfe für die betroffenen christlichen Gemeinden zu organisieren. All das steht noch ganz am Anfang. Es ist noch kein Überblick über die Lage zu gewinnen.
Man ist hier in Japan, besonders in dem betroffenen Gebiet, auf solch ein Szenario sehr gut vorbereitet. Notunterkünfte mit Decken, Essensrationen, zusätzlichen Heizöfen sind überall vorhanden. Das Ausmaß ist dieses Mal zwar besonders groß, weite Landstriche sind verwüstet, ganze Dörfer weggespült. Aber die örtliche Selbsthilfe ist sofort angelaufen, die Verteidigungsstreitkräfte sind vor Ort. Viele Orte sind allerdings von der Kommunikation abgeschnitten, so daß man über das Ergehen vieler hundert Menschen noch gar nichts sagen kann. *[...]* Ab morgen wird stundenweise der Strom abgeschaltet. Ein Sender gibt Tipps, wie wir bei Stromsperre unsere Lebensmittel retten, und andere Ratschläge.
Einige deutsche Familien haben sich am Samstag nach Südjapan begeben und entscheiden dort, ob sie nach Deutschland zurückkehren. Manche Firmen raten ihren Mitarbeitern, nach Deutschland zu fahren. Der Gemeindevorstand hat den Gottesdienst heute kurzfristig abgesagt, weil noch nicht absehbar ist, wie es mit den Reaktorstörfällen weitergeht. Reisewege sind hier weit. Und die deutsche Schule, in der der Gottesdienst stattgefunden hätte, ist heute noch geschlossen, da auch sie zeitweise kein Wasser und keinen Strom hatte. *[...]*
Es tut uns gut zu hören, daß in Deutschland und vielen anderen Ländern sehr viele Freunde und Bekannte die Situation hier in ihre Gebete einschließen. Betet bitte weiterhin für die Menschen hier. Das ist im Moment das Wichtigste, was man tun kann.
Elisabeth Hübler-Umemoto

Liebe Freundinnen und Freunde unserer Ev. Gemeinde in Tokyo! Liebe Gemeindemitglieder!
Nach dem entsetzlichen Erdbeben im Norden Japans haben viele Menschen auch in Deutschland den Wunsch zu helfen. Einige von Ihnen haben mich schon nach den Möglichkeiten gefragt.
Die Aufgaben, die auch auf die Kirchen hier in Japan zukommen, werden immens sein. Einem Brief des nationalen Christenrates in Japan folgend möchten wir Ihnen einen Spendenaufruf zukommen lassen, um möglichst bald unbürokratische Hilfsmaßnahmen zu unterstützen. Mit Ihren Spendengeldern können hier vor Ort dringend benötigte Sachen erworben werden, die dann von den örtlichen Hilfsorganisationen verteilt werden.

Unsere deutsche Bankverbindung, von der wir Ihre Spenden weiterleiten, lautet:
Evangelische Gemeinde Deutscher Sprache Tokyo-Yokohama, Konto Nr.: 118778000, Commerzbank Leipzig, BLZ 860 400 00, Stichwort: Erdbeben

Unsere Bankverbindung in Tokyo lautet:
Bank of Tokyo-Mitsubishi-UFJ, Toranomon Branch, futsuu kooza, "Doitsugo Fukuin Kyokai", Konto Nr.: 2507916, Stichwort: Jisshin

Herzlichen Dank
im Namen des Gemeindekirchenrates
Ihre
Elisabeth Hübler-Umemoto, Pfarrerin in Tokyo

StuDeO „Ostasien-Runde“ Hamburg	StuDeO-Runde Leonberg (bei Stuttgart)	StuDeO-Runde München
Sonnabend, 29. Oktober 2011 um 12.00 Uhr im Restaurant **„Nl – HAO“** Wandsbeker Zollstraße 25-29 Anmeldung jeweils bis spätestens eine Woche vorher bei: Peter Cortum	**Samstag, 16. Juli 2011** um 13.00 Uhr im Restaurant **„Golden Town“** Leonbergerstr. 97 Anmeldung bitte richten an: Carl Friedrich, Leonberg	**Samstag, 9. April 2011** **Samstag, 5. November 2011** um 12 Uhr im **China-Restaurant CANTON** Theresienstr. 49 – erreichbar mit U2 Anmeldungen bitte richten an: Marianne Jährling Renate Jährling ***

Machen Sie Urlaub im Wolfgang Müller – Haus

Das Wolfgang Müller-Haus des StuDeO, das Pfarrer Müller bis zu seinem Tod bewohnte, steht in der kleinen Gemeinde Kreuth inmitten herrlicher Berge. Eine Vielzahl von Wegen laden ringsum zum Wandern ein, und für Sportive bieten hohe Berge und steile Gipfel Anreize. In unmittelbarer Nähe, nur ein paar Autominuten entfernt, liegt der Tegernsee und hinter der nahen Grenze zu Österreich der Achensee. Andererseits bieten zahlreiche Gesellschaftsspiele im Haus sicherlich willkommene Möglichkeiten zur Muße.

Das eher kleine Haus war für zwei Personen konzipiert und besitzt zwei Einbettzimmer, ein großes Wohn/Eßzimmer, Küche mit Geschirrspülmaschine, Badezimmer mit Badewanne und Waschmaschine sowie eine Gästetoilette. Es ist vollständig eingerichtet mit allem – außer TV und Radio –, was man zum Leben braucht. Für weitere Gäste stehen Klappbetten und Matratzen bereit.

Gäste, die mit dem Auto anreisen, werden um Mitnahme eigener Bettwäsche gebeten. Mit der Bahn Anreisende können die vorhandene Wäsche benutzen. Handtücher etc. sind selbstverständlich vorhanden.

Die Anreise per Bahn erfolgt von München Hbf nach Ort Tegernsee; von da bis nach Kreuth (ca. 8 km) verkehren Bus oder Taxi. Die Bushaltestelle in Kreuth befindet sich an der Hauptstraße, von da bis zum Haus läuft man etwa 10 Minuten leicht bergauf.

Anweisungen für die Benutzung des Hauses sommers wie winters und was beim Verlassen zu beachten ist, liegen aus. Die Schlußreinigung übernehmen die abreisenden Gäste selbst, d.h. sie hinterlassen das Haus so, wie sie es vorgefunden haben.

Unkostenbeitrag pro Tag bei bis zu 4 Personen pauschal 25,00 € (für StuDeO-Mitglieder), sonst 30,00 €; ab 5 Personen pauschal 30,00 bzw. 35,00 €.

Anfragen und Anmeldungen richte man bitte an Renate Jährling ***

Blick von der Wiese auf das Haus

Blick vom Haus auf die Wiese und die Berge

(***) Hinweis: der Klarname des Autors erscheint nur in der Druckausgabe