

StuDeO

Studienwerk Deutsches Leben
in Ostasien e.V.



StuDeO – INFO



September 2009

**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 Franz T. Geyling –
to Franz T. Geyling, PhD, PE

Auf Überweisungen und Schecks, Inland und Ausland, bitte „Mitgliedsbeitrag“ oder „Spende“ vermerken und Absender angeben. Beiträge und Spenden sind steuerlich abzugsfähig, bis € 100 gilt der Überweisungsbeleg als Nachweis. Für höhere Beträge stellt die Schatzmeisterin Spendenbescheinigungen aus.

Bitte richten Sie Ihre **Beitrittserklärung** schriftlich an Karin Bolognino.

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 (pauschal € 25,00 pro Tag), richten Sie bitte an die Verwalterinnen Renate Jährling oder ***

Impressum

StuDeO-INFO
ISSN 1866-6434

HERAUSGEBER

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

REDAKTION

Ernst-Dietrich Eckhardt

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

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.

Titelbild – Vor meinem Haus in Omori (1937/38), Tuschezeichnung von Walter Adler. Die meisten Deutschen lebten in Omori, einem Vorort von Tokyo, weil sich dort die Deutsche Schule befand. Walter Adler wohnte bei dem abgebildeten Ehepaar Tajima. Quelle: Franziska Ehmcke / Peter Pantzer: Gelebte Zeitgeschichte. Alltag von Deutschen in Japan 1923-1947, S. 64 (siehe auch die Buchempfehlung auf S. 33). StuDeO dankt Frau Prof. Dr. Ehmcke, Universität zu Köln, für die freundlich erteilte Wiedergabegenehmigung.

StuDeO-Vorstand

VORSITZENDER
Dr. Dieter Lorenz-Meyer †

KOMMISS. VORSITZENDE
Archiv-Sammelstelle
Renate Jährling

SCHATZMEISTERIN
Elke Meller

SCHRIFTFÜHRERIN
Karin Bolognino

REDAKTION
Ernst-Dietrich Eckhardt

FOTOTHEK

SONDERAUFGABEN
Henning Blombach

KONTAKTE SHANGHAI
Peter Cortum

KONTAKTE SÜDCHINA
Pastor Reinhard Gilster

Wie es den China-Deutschen im Ersten Weltkrieg erging und wie ihre Ausweisung im Jahre 1919 verlief

2. Teil

Im vorangegangenen Teil wurden die Situation der China-Deutschen sowie die Vorbereitungen für ihre Ausweisung nach der Kapitulation Deutschlands im November 1918 skizziert. Für den ersten Transport waren die „Nore“ und die „Novara“, die Familien und alleinstehende Frauen transportieren sollten, und für alleinstehende Männer die „Atreus“ vorgesehen. Ein viertes Transportschiff, die „Antilochus“, sollte im April folgen.

In mehreren Shanghaier Blättern wurden noch von deutscher Seite unter neutraler Deckung Berichte über die absolut unzureichende Einrichtung der Schiffe lanciert. Sie enthielten Hinweise auf fehlende Rettungsgeräte und entsprechende Einrichtungen sowie auf die unakzeptable Unterbringung: in Lagerräumen zwischen zwei Stahldecks ohne Holzbelag und ohne Bullaugen, bei unzureichendem Freiraum auf Deck, was alles nicht im entferntesten den Vorschriften des Britischen Lloyd entspreche. Diese Kritik blieb, obwohl sie sogar der holländische Generalkonsul mit großem Nachdruck unterstützte, ohne Erfolg. Holland vertrat nämlich die deutschen Interessen nach Abbruch der diplomatischen Beziehungen Chinas mit dem Deutschen Reich 1917.

Die „Atreus“ war am wenigsten für Passagiere geeignet, denn sie war ein Frachter, während die „Nore“ und „Novara“ der P. & O. St. Line zwar mit Einrichtungen für 150 bzw. 110 Passagiere ausgestattet waren, aber jetzt mehr als 600 bzw. 570 Personen aufnehmen sollten. Die Überzähligen wurden jeweils in im Zwischendeck eingerichteten bullaugenlosen Sektionen zu jeweils etwa 15 oder sogar mehr Personen untergebracht.

Angesichts dieser unmenschlichen Behandlung kann es dann auch nicht überraschen, daß mancher Deutsche oder Österreicher in letzter Minute von seiner Ausweisung überrumpelt wurde. Conrad Ludwig Radunski, Tischlermeister und Ausbilder an der Deutsch-Chinesischen Hochschule in Wosung, erinnert sich: „Nach kurzfristiger Ankündigung erschien eines Morgens, als wir noch beim Frühstück saßen, ein chinesischer Unteroffizier mit zwei Soldaten mit aufgepflanzten Bajonetten, und wir mußten, ohne Verzug, alles im Haus stehen und liegen lassen. Mit den vorsorglich gepackten Koffern wurden wir abtransportiert und nach Shanghai geschafft, wo wir unverzüglich auf ein

bereitliegendes Frachtschiff namens „Nore“ überführt wurden.“

Besonders schwer wurden manche getroffen, die ursprünglich, wie von der chinesischen Regierung zugesagt, altershalber von der Repatriierung ausgenommen werden sollten. Sie blieben mit ihren Vorbereitungen zur Abreise im Rückstand, weil die ihnen eingeräumte kurze Frist von oft nur sieben bis acht Stunden nicht hinreichte, um die notwendigsten Sachen zu packen geschweige denn den Haushalt aufzulösen. Zu ihnen gehörte Kapitän B. Plaschke, Shanghai. Erschwerend für ihn kam hinzu, daß er auf die „Atreus“ geschafft wurde.

Die Einschiffung begann Anfang März mit den aus dem Inneren Chinas in die Umgebung Shanghais verbrachten Deutschen. Dann kamen die Shanghaier Deutschen und Österreicher dran. Sogar Kranke wurden aus dem Shanghai-Hospital bzw. direkt vom Krankenlager an Bord befördert. Einer dieser Bedauernswerten, Herr Fütterer (im Metzgerhandwerk in Shanghai tätig gewesen), verstarb bereits an einem der ersten Tagen des Transports an Lungenentzündung und wurde in Hongkong beerdigt.



China Merchants Wharf, Shanghai 1919

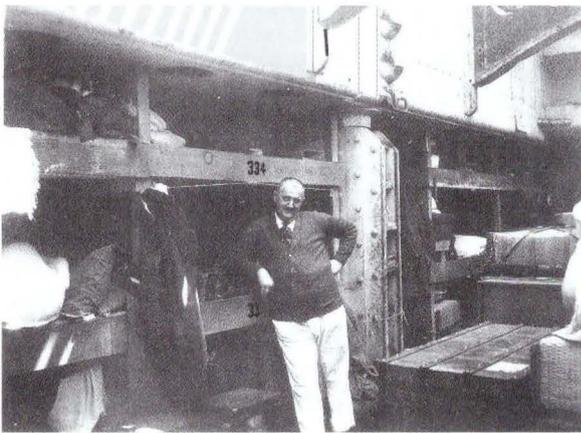
Quelle: StuDeO-Fotothek P6011

Der Transport startete am 13. März 1919 um 8 Uhr morgens. Die drei Schiffe fuhren zunächst in Kiel-Linie. Die „Atreus“ kam aber infolge ihrer weit überlegenen Geschwindigkeit den beiden anderen bald außer Sicht. Und während man langsam den Whangpoo hinunterfuhr und in beherrschter Haltung Freunde und Bekannte begrüßte, wunderte man sich über die vielen Deutschen und Österreicher, die man niemals zuvor gesehen hatte.

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

I. Auf der „Atreus“

Die an der China Merchants Wharf gelegene „Atreus“ nahm 720 alleinstehende Männer auf. Nach Passieren des Zolls, der hier und da eine verborgene Flasche Whisky oder Brandy entdeckte und beschlagnahmte, stolperten sie in eine der vier halbdunklen Ladeluken hinunter, wo im Zwischendeck die „Eierkisten“, drei übereinander und paarweise angeordnete Stockbetten, eingebaut waren, die die Männer fünfzig Tage lang beherbergen sollten. Man schmiß das Handgepäck auf einen großen Haufen zusammen und suchte die Nummer seiner Kiste. Wer Glück hatte, kam in die luftige Mitte an den Rand einer Luke, wer Pech hatte, in die entferntesten Winkel oder ganz oben hin, dicht unter die Eisenplatten des Decks. Manche dieser oberen Lagerstätten waren so niedrig, daß man nur kriechend hineingelangen konnte.



Quelle: StuDeO-Fotothek P6054

Als sich die kaffeebraunen Fluten des Whangpoo mit dem grünen Meerwasser mischten, war jeder schon im Bilde: Das Leben der nächsten Wochen würde sich im Zwischendeck und auf dem Vor- und dem Achterschiff, das mit Sonnensegeln geschützt war, abspielen, und es wurde allen bald klar, daß sie in Schmutz und Gestank verkommen müßten, wenn sie nicht selbst anpackten. So wurde schon gleich nach der Einschiffung ein Arbeitsauschuß gebildet, der sich am 15. März nach der Abfahrt aus Shanghai konstituierte. Die Schiffsmannschaft war so gering an Zahl, daß sie die nötigen Reinigungsarbeiten unmöglich ausführen konnte. Die Arbeitseinteilung nahmen die Ausschüsse in der Weise vor, daß jedem das seiner Neigung und Befähigung am ehesten Zusagende zugeteilt wurde.

Mittschiffs war der Eßraum, der eng mit Tischen und Bänken gefüllt war und den man nicht gern außerhalb der Mahlzeiten aufsuchte, da es dort schon bei gutem Wetter der zu wenigen Ventilatoren wegen ungemütlich heiß war. Ein schlauchartiger, geschlossener Gang verband diesen mit dem

Vorschiff. Zweimal zehn echte Waschbecken standen zur Verfügung, die glücklicherweise durch Hunderte weiterer Waschsüsseln „verstärkt“ werden konnten, die die Mehrzahl der Männer selbst mitgebracht hatte. In grauenhafter Verfassung war die Einrichtung für die übrigen Bedürfnisse, die schon bei geringem Seegang die modernste Wasserspülung in den Schatten stellte.

Am schlimmsten war das Essen der ersten Tage. Da gab es als Mittagmahl eine braune Brühe, in der ungeschälte Kartoffeln schwammen, mit ein paar Stücken zähen Gefrierfleisches. Nach wenigen Tagen aber hatte die berühmte deutsche Organisationsgabe wirkliche Triumphe zu verzeichnen. Die Verpflegung wurde in eigene Regie genommen. Für jede der vier Luken war ein Lukenvorstand gewählt worden, dem sich sehr bald weitere Spezialkommissionen angliederten. Die Latrinen wurden in halbwegs akzeptable Verfassung gebracht. Das Handgepäck wurde sortiert und sorgfältig aufgestapelt. Es gelang, wenigstens einige dringend benötigte Gegenstände durch chinesische Compradore herbeizuschaffen, u.a. Eß-, Trink- und Waschgeschirr, Wasserfilter, Teekessel.

In Hongkong fand sich auch die „Nore“ ein, auf der ähnliche Verhältnisse wie auf der „Atreus“ herrschten, zugespitzt noch durch die Anwesenheit von Frauen und Kindern.

In Singapore lag die „Atreus“ acht Tage, um 7.000 Tonnen Ladung aufzunehmen. Den einzigen Schatten an Deck boten nun die Masten mit ihrem Ladeschirr. Die Back, die bis dahin für die Passagiere gesperrt war, wurde mit einem kleinen Sonnensegel überspannt und zum Aufenthalt freigegeben. Sie war aber viel zu niedrig und überhaupt unzureichend. Alle Luken waren geöffnet, und in den dicken Schiffsbauch senkten sich von morgens sechs bis nachts um zwölf schwere Warenballen unter dem Geschrei der Ladekulis und dem Kreischen der Dampfwinden. Endlich, am 27. März, war die Tortur überstanden.



Quelle: StuDeO-Fotothek P6048

Erleichtert atmeten die gequälten Passagiere auf, als die Sonnensegel wieder aufgespannt und das alles beengende Ladeschirr entfernt wurden, nachdem das Windengerassel und das Geschrei der Kulis endlich aufgehört hatten. Hätte nicht während dieser Tage, wo viele Passagiere sich zum Teil ohne Sonnensegel unter den glühend heißen eisernen

Decks aufhalten mußten, eine frische Brise geweht, die in Singapore so selten ist, es wären wohl mehrere einem Sonnenstich erlegen. So erlag – schlimm genug – zunächst nur einer, der Geschäftsführer der Deutsch-Asiatischen Bank Shanghai, Herr Figge, der Hitze.



Quelle: StuDeO-Fotothek P6066

Von Singapore ging es ohne Aufenthalt weiter nach Suez. Die Folgen der Liegezeit in Singapore machten sich auch noch in den nächsten Tagen bemerkbar. Ein zweiter Landsmann, Richard Neumann aus Shanghai, fand den Tod, und ein dritter, der offensichtlich verrückt wurde, sprang über Bord, mit einem großen Messer bewaffnet, um die niederländisch-indische Küste schwimmend zu erreichen. Für die erkrankten Passagiere standen zwei deutsche Ärzte zur Verfügung. Mit den englischen Ärzten wollte man nichts zu tun haben.

Ganz überraschend hatte sich eine Musikkapelle gebildet, die sich allmählich zu einem „philharmonischen Orchester“ formierte und jeden zweiten Abend spielte. Ein Passagier notierte in seinen Aufzeichnungen: „Es schien einfach wunderbar, woher die Instrumente gekommen waren: Gitarren, Zupfgeigen, Mandolinen, Flöten, Geigen, Trompeten, Harmonium und eine große Trommel.“ Zwei Geigen waren von ihren Instrumentalisten in der sibirischen Gefangenschaft mit einfachsten Mitteln angefertigt worden. Gelegentlich wirkten bei den Konzerten auch Gesangssolisten mit. Die Missionare hielten Gottesdienste, wobei sogar das Harmonium ertönte. In der fürchterlichen Enge auf Vor- und Achterschiff wurde eifrig Schach und Bridge gespielt, und es wurden sogar richtige Turniere abgehalten. Fritz Secker hält in seinen Erinnerungen fest: „Jedenfalls war die Musik eine der angenehmsten Zerstreungen auf der langen Fahrt. Die Skatpartien, die sich nach dem Abendessen von sechs Uhr an bildeten, waren Legion. Die von einigen mitgebrachten Bücher und Zeitschriften gingen von Hand zu Hand. Es war meistens schwer, die Gedanken zusammenzufassen,

denn eigentlich gab es nie Ruhe auf dem Schiff. Bis um Mitternacht klackten die Schuhe und Stiefel auf Eisendecks über den Schlafräumen, die ganze Nacht gingen unruhige Fahrgäste treppauf, treppab, und aus nahen und ferneren Gesprächen bestehendes Stimmengemurmel riß nie ab, schon um drei Uhr morgens gingen die ersten in den Waschraum, bald klackte es wieder auf den Eisendecks von den Schritten der ersten Spaziergänger, und gegen acht Uhr, wenn alles auf den Beinen war, wimmelte es wie in einem Ameisenhaufen, bis abends der ‚Sandmann‘ kam.“ Und über diesen eng gedrängten Menschenmassen flatterte die zum Trocknen aufgehängte Wäsche.

Am 13. April lief die „Atreus“ in den Suezkanal ein, wo die Männer noch zahlreiche Überreste der einstigen Befestigungen gegen die Türken bis weit in die östliche Ebene hinein entdecken konnten. Es war an der Zeit, die Angehörigen in der Heimat über die bevorstehende Ankunft zu informieren. Die britische Admiralität gab die Erlaubnis, sie per Brief oder Postkarte zu unterrichten. Die Post erreichte die Adressaten jedoch erst nach sechs Woche, somit zu spät.



Quelle: StuDeO-Fotothek P6040

Nach Durchquerung des Suezkanals, des Mittelmeers und der Enge von Gibraltar überraschte die Reisenden bei Cabo Finisterre (Nordwestküste Spaniens) das erste Unwetter, nämlich ein zwölfstündiger heftiger Oststurm, der Eiseskälte mit sich brachte und die „Atreus“ erheblich aufhielt. Das über Deck fegende Seewasser machte die vorderen Washhäuser und Klosettanlagen völlig unbenutzbar, ja demolierte sie zum Teil. Von Luke 1 nach hinten zu gelangen war völlig unmöglich, selbst aus Luke 2 konnte man nur in Sprüngen unter steter Gefahr zumindest gänzlicher Durchnässung nach hinten kommen. Das Schiff hat das Unwetter glücklicherweise überstanden, denn die Kapazität der vier größeren und zwei kleineren Rettungsboote hätte höchstens für die Schiffsbesatzung ausgereicht.

II. Auf der „Novara“

Auf der Novara bildete sich kurz nach der Einschiffung in Shanghai ebenfalls ein Ausschuß, der von den Mitreisenden bestätigt wurde. Er bestand nach Maßgabe der Anzahl der aus den verschiedenen Städten Chinas zusammengekommenen Passagiere aus den Herren Kötter (Kallenbach & Lüders) aus Tientsin, John Rabe aus Peking, Max Arnold Walter Busse aus Chefoo, Hans Lindmeyer aus Hankow sowie den Ärzten Prof. Dr. Fischer und Dr. Höfling aus Shanghai. Der Ausschuß hielt fast täglich Sitzungen ab, auf denen die eingelaufenen Beschwerden besprochen und der Schiffsleitung vorgelegt wurden. Der Austausch zwischen Passagieren und Schiffsleitung fand ausschließlich via Ausschuß statt. Er bemängelte u.a. die viel zu große Enge bei den Mahlzeiten und das äußerst primitive und häufig schlecht gewaschene Geschirr. Auch das Essen: in den ersten Tagen gab es morgens, mittags und abends den gleichen Gulasch.

Bade- und Waschgelegenheiten dagegen waren, wenn auch nicht reichlich, so doch genügend vorhanden; warmes Salzwasser jederzeit tagsüber zum Baden und Süßwasser zum Waschen, Trinken ebenfalls zu allen Tageszeiten reichlich und in guter Beschaffenheit zu bekommen. Süßwasser war selbst während der siebzehntägigen Etappe Singapore – Port Said so reichlich vorhanden, daß es nicht rationiert zu werden brauchte.



Auf der „Antilochus“
Quelle: StuDeO-Fotothek P7837

Klosetts waren dagegen zu wenige vorhanden und dazu auch noch sehr unbequem gelegen. Sie befanden sich nicht im Zwischendeck, wo die allermeisten, ca. 460 Personen, untergebracht waren, sondern nur auf dem Oberdeck. Die Luftzuführung zum Zwischendeck erfolgte mangels Bullaugen nur über die Luken. Die dort angebrachten Ventilatoren wurden zwar als angenehm empfunden, hatten aber zur Klimaverbesserung keinen Wert.

In einem vom Ausschuß herausgebrachten Bericht über die Fahrt auf der „Novara“ heißt es u.a.: „Über das englische Schiffspersonal kann, abgese-

hen von vereinzelt Taktlosigkeiten einzelner unterer Organe, keine Klage geführt werden. Im Gegenteil, das Verhalten des Kapitäns und des Zahlmeisters, mit denen der Ausschuß häufiger zu tun hatte, war stets zuvorkommend. Berechtigte Wünsche wurden stets erfüllt, und auch aus eigener Initiative der Schiffsleitung geschah manches, was das Los der Passagiere erleichterte. Scharf zu verurteilen war [...] der Umstand, daß der Dampfer anstatt Ballast, wie sonst bei [Personen-] Transporten üblich, eine volle Ladung von Waren führte. Der Aufenthalt in den verschiedenen Häfen, insbesondere in Singapore, war stets besonders unangenehm, denn währenddessen war der zur Verfügung stehende Raum durch das Öffnen der Luken und arbeitender Kräne außerordentlich beschränkt.“

Am Schluß resümiert der Ausschuß, „daß trotzdem der Transport besser und unter geringeren Opfern an Menschenleben und Gesundheit vor sich gegangen ist, dürfte dem ‚Glück‘ unserer eigenen Anstrengungen und dem im Gegensatz zu den höheren englischen Stellen besonders aner kennenswerten freundlichen Entgegenkommen der Schiffsleitung zuzuschreiben sein. Ein warmes Wort des Dankes müssen wir den uns beigegebenen Ärzten, Herrn Prof. Dr. Fischer von der deutschen Medizinschule Shanghai, und Herrn Dr. Höfling, bisher in Praxis in Shanghai, zollen. Beide haben sich durch ihre unermüdliche Arbeit im Interesse der Allgemeinheit unter schweren Umständen das Vertrauen und die Dankbarkeit aller gesichert. Neben täglichen Besuchen und Sprechstunden widmete Herr Dr. Fischer seine Zeit hauptsächlich administrativen Arbeiten in Verbindung mit dem Ausschuß, während Herrn Dr. Höfling die Fürsorge für das Hospital oblag. Unser Dank gebührt auch dem freiwilligen Pflegepersonal und den Herren, die sich der Apotheke annahmen, beides Arbeiten, die mit großer Hingabe erfüllt wurden.“

III. Auf der „Nore“

Über die Verhältnisse auf der „Nore“ ist durch Fritz Sommers Bericht überliefert: „Nach der Leibesvisitation wurden wir auf die Schiffe verteilt, wir kamen auf die Nore. Dabei war die Unterbringung schikanös, Gerhart, der kleinste von uns vier Jungen, war am weitesten entfernt von der Mutter ‚einquartiert‘.“ Er berichtet, daß die Überfahrt sehr strapaziös war. Zu der fürchterlichen Enge in dem Laderaum kam die Hitze, dazu Ratten und Ungeziefer. Es sei wie eine Erlösung gewesen, wenn den Passagieren erlaubt wurde, nachts an Deck zu schlafen, und das trotz des Schmutzes, den das Bunkern meist bei Nacht mit sich brachte. An jedem Hafen der gleiche Dreck. – Die „Ratten“ könnten ein Hinweis darauf sein, daß meine Groß-

eltern, Luise und Hans Günther, mit ihren vier Kindern auf der „Nore“ repatriert worden sein könnten, denn mein Onkel Karl Günther erzählte, daß es Ratten auf dem Schiff gab, die nachts die Fußzehen anknabbern wollten.



Rettungsübung auf der „Antilochus“
Quelle: StuDeO-Fotothek P7836

IV. Auf der „Antilochus“

Wilhelm Wilshusen beschreibt in seinem Buch „Abreise von China“ das Leben auf der „Antilochus“, wonach es eine bedeutend komfortablere Reise als auf den drei vorausgelaufenen Schiffen gewesen sein muß. Er beschwert sich lediglich über die schlechte und heiße Luft in dem unter Deck gelegenen Eßraum und den Schlafabteilungen, die Verschlagen in besseren Pferdeställen gleichen. Gleich zu Anfang gebildete Komitees sorgten mit Erfolg für weitestmögliche Behaglichkeit durch abwechslungsreiches Essen oder durch eine Leihbibliothek, die aus mitgeführten privaten Büchern und einem Korb von Büchern aus dem Deutschen Klub Shanghai zusammengestellt werden konnte. Ein weiteres Komitee sorgte für die Betreuung der Kinder. Auch wenn in den Häfen ebenfalls niemand von Bord gehen durfte, genossen sie doch gegenüber den anderen Transporten insgesamt mehr Freiheit.

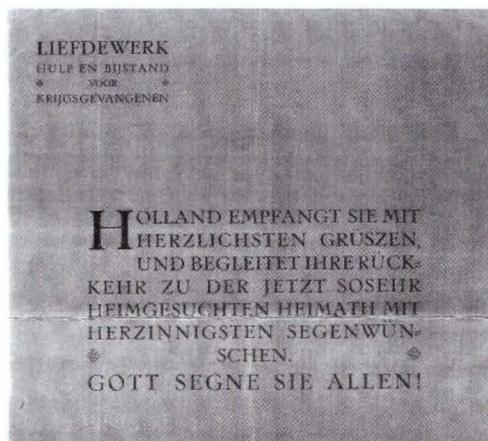
V. Ankunft in Rotterdam

Endlich am Ziel: Rotterdam mit dem freundlichen Empfang durch das holländische Rote Kreuz. Die „Atreus“ kam als erste an, und zwar erreichte sie Rotterdam am 27. April, und tags darauf konnten die Passagiere mit ihrem Handgepäck an Land gehen, um sich in einem großen Schuppen zu versammeln. „Wie herzerfrischend wirkte die rührende Aufnahme von Seiten unserer in Rotterdam ansässigen Landsleute, die uns einen schönen Empfang bereiteten. Diese Begrüßung war außerordentlich herzlich, zumal wenn man bedenkt, daß die Landsleute schon seit Wochen fast täglich kamen, die heimkehrenden Deutschen, Soldaten wie Zivilisten, zu empfangen“, schreibt B. Plaschke in seinem Aufsatz „Die Vertreibung der Deutschen aus China“.

Die Passagiere der „Nore“ wurden von dem deutschen Diplomaten Ago von Maltzan (1912-1917 an der Deutschen Gesandtschaft Peking tätig) am Kai empfangen. Eduard Grösser, Mitreisender auf der „Nore“, schreibt: „Als er [v. Maltzan] uns grüßend einige Worte zurief, schlug ein englischer Offizier (auf holländischem Boden!) mit der Reitpeitsche nach ihm und verbot die Unterhaltung.“

Von Rotterdam aus ging es dann per Bahn über Utrecht und Emmerich nach Wesel. Auch auf mehreren Stationen an dieser Strecke wurden die Heimkehrer durch Liebesgaben, Butterbrote und Zigarren erquickt und erfreut.

Nachts um ein Uhr trafen die Passagiere der „Atreus“ in Wesel ein und marschierten, angeführt vom Trommlerkorps des Jugendbundes, zur Kaserne, wo für sie Quartier vorbereitet war und wo sie auf ihr Gepäck warteten, was einige Tage in Anspruch nahm. Mit dem Händedruck „Auf Wiedersehen draußen“ gingen die China-Deutschen auseinander.



Herzlicher Empfang durch das holländische „Liebeswerk. Hilfe und Beistand für Kriegsgefangene“ (Flugzettel)
Quelle: StuDeO-Nr. *1051

VI. Wiederanfang in China

Im Jahre 1919 war das deutsche Geschäft in und mit China restlos ausgelöscht und schien für lange Zeit vernichtet. Es dauerte aber keine drei Jahre, da waren fast alle Firmen wieder draußen, die kleinen sowohl als auch die großen, von den Chinesen mit Freude begrüßt. Natürlich mußte der nach China zurückgekehrte Deutsche klein und bescheiden anfangen und hatte hart zu arbeiten. Der Erfolg blieb dann aber auch nicht aus. Im folgenden ein paar Beispiele.

Julius Jaspersen: Schon im Herbst 1919 kehrt der Inhaber der Firma gleichen Namens, die er 1906 gegründet hatte, zwar nicht aus Deutschland, sondern aus der japanischen Gefangenschaft im Lager Bando nach Newchwang, Mandschurei, d.h. an den Sitz seiner Firma, zurück. Er betrachtete es als sei-

ne Aufgabe, seinen Teil zur Wiederbelebung des deutschen Geschäfts in China beizutragen. Sein langjähriger Boy gab sofort seinen Dienst in einem englischen Haus auf und betreute ihn als einziger dienstbarer Geist. Die feindselige Einstellung der Angehörigen der Siegermächte gegenüber Deutschen hielt in Newchwang aber noch bis 1925 an. Im Kontor der feindlich gesinnten Firma trat Jaspersen einfach so auf, als ob es der 2. August 1914 wäre, und nahm die Aufträge entgegen, als ob der Weltkrieg nicht stattgefunden hätte. Traf er aber den betreffenden Engländer nur zwei Minuten später auf der Straße wieder, waren sie Luft für einander. Trotzdem baute er langsam seine Geschäfte mit ständig steigenden Jahresabschlüssen wieder aus, bis er sich 1929 zur Ruhe setzte und die Firma an Spaidel & Co. verkaufte.



*Mee-Yeh, Shanghai, Geschäftshaus seit dem 1. Weltkrieg
Quelle: 60 Jahre „Mee-Yeh“ 1881-1941*

Mee-Yeh Yang Hong, ursprünglich 1881 unter dem deutschen Namen Meyer & Co. gegründet: Noch während des Ersten Weltkrieges war es den Teilhabern, Paul Westendorff und Carl Schröter in Shanghai sowie Carl Schulz in Hankow, gelungen, die Firma sowohl in Shanghai als auch in Hankow weitgehend abzuwickeln und die restlichen Warenbestände und Guthaben chinesischen Freunden anzuvertrauen, so daß Beschlagnahmen vermieden werden konnten. Der vierte Teilhaber, Carl Rieck, war damals auf Heimaturlaub. Am 24. Dezember 1919 wurde dann in Hamburg ein Abkommen getroffen, demzufolge Paul Westendorff und Carl Rieck die Firma in Shanghai allein übernahmen. Und im Frühjahr 1920 wurde der Prokurist Carl Schulz nach Shanghai entsandt, um die ersten Schritte für die Fortführung der Firma in China zu unternehmen. Am 27. Juni 1920, also bereits rund 1¼ Jahr nach der zwangsweisen Schließung, wurde sie dort wieder eröffnet, und zwar unter Beibehaltung des alteingeführten chinesischen Namens, nämlich Mee-Yeh Handels Compagnie. Die Zweigniederlassung in Hankow wurde im November 1923 wiedereröffnet. 1941 konnte die Firma ihr sechzigstes Jubiläum feiern. Anz & Co. in Chefoo, Schantung: Max Arnold Walther Busse, der 1912 die Firma übernahm,

nachdem der Gründer Oscar Anz sich zurückgezogen hatte, schreibt in seinen Erinnerungen: „Der Krieg legte unser gut gehendes Geschäft allmählich lahm. Nach Kriegsschluß, als die Deutschen aus China ausgewiesen werden sollten, zeigte sich, was Freundschaft war. Fast alle Neutralen in Chefoo blieben während des Krieges uns freundlich gesinnt. Der Leiter der ‚The Netherland Harbour Works‘, der Holländer van Lidch de Joude, mit dem wir viel zusammen waren, gab uns ein sehr nettes Abschiedessen, zu dem alle uns nahestehenden Neutralen geladen waren. Unser alter Freund Mortenson, Däne, dem ich kurz vor der Abreise mein Haus verkaufte, zeigte sich sehr freundlich. Ich frug ihn, ob er wohl meine Silbersachen aufbewahren könnte, da sagte er nein, das ginge nicht, aber er wolle sie mir abkaufen und einen Dollar für alles zahlen. Ich ging darauf ein. Nach meiner Rückkehr 1920 gab ich ihm den Dollar zurück und nahm meine Sachen wieder mit nach Hause. Meinem alten Freund Lee gab ich eine Kiste aus dem Geschäft hauptsächlich mit unseren vielen Schreibmaschinen. Bei Ablieferung der Kiste zerbrach er eine Tasse, gab mir eines der Stücke und sagte, wenn du nicht zurückkommst, dann erhält der die Kiste, der die Hälfte wieder bringt und wenn die beiden Hälften zusammenpassen. Ich brachte ihm die Hälfte und bekam alles zurück.“

Benutzte Quellen

- Wilhelm Wilshusen: Abreise von China. Frankfurt am Main 1980
 Eduard Grösser: Ein Bremer Kaufmann in China. OAV Bremen ca. 1990
 60 Jahre „Mee-Yeh“ 1881-1941, Selbstverlag 1941, S. 8ff.
 Julius Jaspersen: Do Mao. Arbeit und Abenteuer eine deutschen Chinakaufmanns. Leipzig 1936, S.232 ff.
 Kapitän B. Plaschke: Die Vertreibung der Deutschen aus China. Norddeutscher Lloyd Bremen: Jahrbuch 1918/19. Bremen 1919, S. 201ff.
 Die Heimkehr auf dem Dampfer „Atreus“. Ostasiatische Rundschau, 10. Jg., Nr. 6, 16.3.1929, S. 169
 Fritz Sommer: Aus meinem Leben. StuDeO-INFO Dezember 2006, S. 14ff.
 Max Arnold Walther Busse: Lebenserinnerungen und: Einige Daten und Ereignisse aus meinem Leben. StuDeO-Nr. *1566
 Kötter, Rabe, Busse, Lindmeyer, Fischer, Höfling: Bericht des Ausschusses der auf der „Novara“ repatrierten Deutschen. StuDeO-Nr. *1567
 Konrad Radunski: Mein Vater Conrad Ludwig Radunski. StuDeO-Nr. *1216
 Fritz Secker: Die Heimfahrt der China-Deutschen. StuDeO-Nr. *1051

Als Kaufmann in Ostasien

2. Teil:

Nach Liquidation der holländischen Firma Aufbruch nach China¹

Alfred Kröger

Soerabaya, den 9. April 1922

Liebe Annemarie,
wie Du vielleicht gehört haben wirst, bin ich wieder einmal auf See, und zwar wohl in der Nähe der Philippinen. Der schon seit geraumer Zeit erwartete Zusammenbruch von VN [*Firma van Nierop*] ist nunmehr richtig erfolgt, d.h. man geht vor Fertigstellung der Bilanz über 1921 schnell zur Liquidation über. Am 24/2 fand in Amsterdam die Versammlung statt, und gerade am 26., zu meinem Geburtstage, kam der glückliche Bericht. Die Nachricht kann ich heute als glücklich bezeichnen. Da aber ja allerhand gute Verbindungen, sowohl hier als auch in andern Ländern bestehen, ist eine neue Gesellschaft seitens der Bank aufgerichtet worden, nämlich die N.V. Handelsvereinigung ‚Oost-Indie‘, die die Sachen von VN fortsetzt.

Da ich bisher aber an eine neue Gesellschaft nicht glaubte, hatte ich mich bereits im März nach einer neuen Stellung umgesehen und, trotz empfangener sehr ungünstiger Berichte aus China, mich u.a. auch an die deutsche Firma Carlowitz & Co. in Shanghai gewandt. Vorgestern erhielt ich auf mein Schreiben ein telegrafisches Angebot, das ich sofort angenommen habe. Außerdem lerne ich wieder einmal ein anderes Stück Ostasien kennen. Einen Kontrakt mit C. habe ich vorläufig nicht. Auf meinen Wunsch arbeite ich zwölf Monate nach Ankunft in Shanghai zur „Probe“. Nach Ablauf dieser zwölf Monate weiß ich genau, was die Firma mir bieten kann, und die Leutchen wissen, was sie an mir haben. Ist alles gut, so kann ich dann einen Kontrakt schließen, ist es nichts für die Zukunft, so gehe ich weiter nach Osten durch, und komme eines Tages im Westen Europas wieder an. Die Reise um die Welt wäre dann vollbracht.

Am 31. ds. Mts. gedenke ich hier aufzuhören und fahre dann nach Batavia, um mich am 6. Mai einzuschiffen. Ungefähr am 20/5 werde ich dann an meinem neuen Bestimmungsorte eingetroffen sein, zunächst bis zum 31. Mai 1923.

Die Reisekosten von hier nach Shanghai sind nicht für meine Rechnung, und da S.L. van Nierop liquidiert, bin ich auch nicht verpflichtet, vor Ablauf meines Kontraktes [*Ende 1925*] die Reisekosten von Amsterdam nach hier, F. 1.300,-, zurückzube-

zahlen. Den Begriff der teuren Preise verliert man hier vollständig.



Im Inneren Javas

Ich war im März ca. 14 Tage in dem Inneren Javas auf Reisen und habe da wieder oft an die Mark gedacht, wovon gerade 100 ein Gulden waren. Ein Nachtlogis kostet hier überall F. 15,-, d.h. incl. Abendessen und Frühstück. Ein Besuch in Kino F. 1.80, also heute auch 180 Mark. Und so geht die Reihe fort. Allerdings sind die Einkommen auch ganz andere. Und wenn man als Deutscher stets an den Gulden gleich Hundert Mark denkt, traut man sich überhaupt nicht mehr auszugehen. Da kostet ja jede Zigarette 3 Mark.

Ich habe, wenn ich heute zurückblicke, eine sehr gute Zeit hier auf Java gehabt, obwohl überall der Rahm, als ich ankam, bereits abgeschöpft war. Hoffentlich komme ich in Shanghai noch zur rechten Zeit an; in der letzten Zeit sind eine ganze Menge Leute von hier nach China gegangen, die Holländer nach Hongkong und die Deutschen nach Shanghai und andere freie Plätze.

Dein Vater [*Dr. Georg Froehner*] und wohl auch Onkel Albrecht sind ja in Shanghai gewesen, und ich bin nun der Dritte aus der engeren Familie, der dort landet. Ich freue mich darauf, erstens eine Tätigkeit in dem mir lieb gewordenen Fache und zweitens eine Firma mit first class standing.

Hier ist das Leben und überhaupt alles jetzt in einer sehr gedrückten Lage. Die wirtschaftliche Lage ist miserabel, dank der geradezu wahnsinnigen Geldverschleuderung der großen holländischen Kriegsgewinnler. Die Vorräte in allen Marktarti-

¹ Stark gekürzt.

keln sind noch sehr groß, und dabei sinken die zu erzielenden Preise noch jeden Tag mehr. Der Export steht so gut wie still: Deutschland kann ja nichts kaufen und war vor dem Kriege der beste Abnehmer niederländisch-indischer Produkte mit Ausnahme von Zucker, der ja für eine Einfuhr nach Deutschland nicht in Frage kommt. Da sich unter diesen Umständen sehr viele Europäer ohne Arbeit hier befinden, ist begreiflich. Aber die Regierung wartet immer noch mit einer tatkräftigen Unterstützung. Meiner Ansicht nach ist allerschnellste Heimbeförderung aller Arbeitslosen unbedingt nötig. Da die Regierung aber nur bei Ausländern eingreift – im vergangenen Jahre hat sie 1½ Mill. Gulden für die Heimbeförderung nicht „geeigneter“ Ausländer ausgegeben –, so helfen sich die Holländer teilweise jetzt selbst, indem sie als Bolschewisten auftreten und dann seitens der Regierung aus dem Lande verwiesen werden. Da sie gewöhnlich kein Geld haben, muß die Regierung sie doch zurückbringen.



Semarang, wo der Verfasser ein Jahr lang wohnte

Daß europäische Familien mitten in der eingeborenen Bevölkerung wohnen, in den ärmlichsten Hütten, in Sumpf und Gestank, ist absolut keine Ausnahme mehr. Aber eine Änderung wird wohl nunmehr doch bald kommen müssen: die Regierung muß nun etwas unternehmen. Die wirtschaftlichen Zustände werden hier so bald nicht besser, da ja auch die Kaufkraft der eingeborenen Millionen von Tag zu Tag mehr zurückgeht. Und dabei wird mit den Preisen geschleudert. Bourgogne-weine sind billiger als australisches Bier! Herzlichste Grüße, auch an Deine Eltern und Geschwister, Dein Vetter Alfred.

An Bord ss. Tjisondari, Java China Japan Lijn,
zwischen Batavia und Hongkong
12. Mai 1922

Ihr Lieben,
nun bin ich bereits wieder einen Tag auf dem Wasser. Gestern mittag gegen 11 sollte es weggehen, aber es wurde etwas später, da um 11 Uhr gerade die „Patria“ vom Rotterdamschen Lloyd ankam

und die neuen Ankömmlinge es ja nie erwarten können, bis sie an Land sind. Die Zeit bis zur Abfahrt verging sehr schnell und so gegen ein Uhr begann das Heulen der Sirene. Vorn und hinten angepackt, wurde das Boot vom Kai weggezogen, und langsam ging es ins offene Meer.

Die „Tjisondari“ ist noch ein ziemlich neues Boot, aus dem Jahre 1915, mit 14000 Nettotonnen und Raum für total 2212 Passagiere. Von den 2212 Passagieren sind aber nur zwölf Erste Klasse, alles andere Zwischendeck. Und doch haben wir nur ca. 800 Chinesen als Passagiere mit, die nach ihrer Heimat zurückkehren, jeder mit mindestens 1000 Gulden beladen. Die Szenen beim Abschied waren allerhand. Da wollte noch ein ganz alter Chinese mit, lange Zeit hatte er am Eingang gestanden und als die Sirene anfang zu heulen, war er mit einem Sprunge im Schiffe drin. Aber nicht lange dauerte es, und er war wieder draußen. Dann wurden noch verschiedene Kranke, die selbst schon gar nicht mehr laufen konnten, heruntergeholt. Zu allerletzt kam noch ein Transport von etwa 18 Gefangenen, lästige Ausländer, die seitens der niederländischen Regierung abgeschoben werden. Zwei europäische Polizisten gehörten zum Geleite und machen die Reise nach Hongkong mit.

Wir zwölf Passagiere bestehen aus einer schwedischen Krankenpflegerin, einer exotischen Dame mit sehr viel Puder, einer älteren holländischen Dame, die auf einer Weltvergnügungsreise ist, zwei Amerikanern, vier Chinesen und den zwei Polizisten. Die Chinesen machen einen ganz netten Eindruck, essen aber stets für sich ungefähr eine Stunde früher als wir. Bei unserer Tafel finden sich der Kapitän und der Schiffsarzt ein. Der letztere hat viel zu tun und muß auf peinlichste Sauberkeit achten wegen der Seuchengefahren. Unsere Hutten [holl.: Kabinen] sind wunderbar eingerichtet, sehr geräumig, wie ich sie auf den von Europa kommenden Booten noch nicht gesehen hatte.

Heute früh, als ich aufwachte, waren wir zwischen Sumatra und der Insel Billiton. Die kleinen Inseln, die hauptsächlich Billiton vorgelagert sind, sehen ganz nett aus. Inzwischen sind wir an die Südküste von Banka gekommen. Auch diese Insel macht einen netten Eindruck mit einigen höheren Bergen im Inneren. Gegen vier Uhr waren wir dann in Muntok, dem Haupthafen von Banka. Ein kleines Plätzchen mit etwa 100 Europäern als Einwohner. Nur 1½ Stunden blieben wir in der Bucht liegen, um einige Kulis aufzunehmen und eine kleinere Ladung Zinn. Mit einbrechender Dunkelheit ging es bereits weiter. Am 13. früh passierten wir die letzten holländischen Besitzungen, einige kleine Inselchen gegenüber Singapore bzw. den Straits Settlements.

Heute am 15., Montag, stets nur Wasser. Einen einzigen Dampfer haben wir bisher gesehen, aber auch nur in weiter Entfernung. Sonst absolut nichts anderes als Wasser, Wasser und nochmals Wasser. Die See ist nach wie vor spiegelglatt.

Das Leben an Bord ist sehr gemütlich. Früh gegen ½7 Uhr bringt der boy Kaffee, dann wird in aller Ruhe gebadet und so gegen ½9 Uhr gefrühstückt. Der Lunch ist um 1 Uhr und anschließend geht alles schlafen. Gegen 4 Uhr bringt der boy Thee wieder in die Kabine, anschließend nochmals ins Wasser und gegen 7 Uhr wird gegessen. Gegen 10 Uhr ist dann wieder alles still. Eine richtige Erholung ist solch ein Zustand, dabei infolge der verhältnismäßigen kühlen Seewinde ausgezeichneten Appetit. Die schwedische Schwester spielt ganz nett Piano, eine gute Bücherei ist an Bord, so daß die freien Stunden sehr rasch vergehen.

Die Chinesen an Bord verhalten sich ausnahmsweise ruhig, sie wissen eben auch, daß Polizei an Bord ist, die keinen Spaß versteht. Auf der letzten Fahrt ist es ja zu Meutereien gekommen, so daß der Kapitän schießen mußte. Aus Angst gegenüber den 100en von Kulis ist dann das Boot Singapore angelaufen und etwa 8 Stunden später waren 50 Mann holländisches Militär von Medan (Ostküste Sumatra) da. Die weitere Fahrt ist dann ohne große Zwischenfälle verlaufen. Um ähnlichen Zuständen vorzubeugen, fährt eben jetzt stets bei solchen Transporten Polizei mit. Und doch waren vorgestern 3 Chinesen ans Hauen gekommen, so daß sie gefesselt werden mußten.

Auf dem Wasser selbst ist [nichts zu sehen], mit Ausnahme der kleinen fliegenden Fische, die, wenn sich das Boot ihnen nähert, sternförmig auseinander fliegen bzw. auf der Wasseroberfläche davonlaufen. Abends ist stets ein wunderbarer Sternenhimmel und auch der Mond macht sich in seiner vollen Größe stets bemerkbar.

Als Deutscher habe ich für Hongkong zwar ein Visum erhalten, es steht aber dem jeweiligen Gouverneur frei, mich an Land zu lassen oder nicht. Es wird aber stets genehmigt, nur muß man bei Sonnenuntergang wieder an Bord sein. Das macht mir nichts aus, da ich ja zu den Mahlzeiten stets an Bord sein werde. Die englischen Regierungsleute sind in ihren Handlungen vollständig frei, der Konsul in Batavia konnte es eben nur vorschlagen, mich an Land zu lassen. Das ist sehr im Gegensatz zu deutschen und holländischen Gepflogenheiten.

Hongkong, den 19. Mai 1922

Gestern gegen 12 Uhr sind wir glücklich in Hongkong angekommen. Am 17. kamen wir sozusagen in eine Hitzewelle hinein; es war toll. Absolut kein Lüftchen und der Rauch aus den Essen [Schorn-

steinen] stieg kerzengerade in die Höhe. Nur führen wir auch nur mit 11 Meilen die Stunde, man nennt das sparsam fahren, denn jetzt kommt es ja gar nicht mehr darauf an, ob man einen Tag früher oder später in Hongkong ist. Es ist ja doch keine Fracht da. Und für die Gesellschaft ist es stets billiger, die gesamten Passagiere ein paar Tage länger zu speisen als schneller zu fahren und dadurch einen Tag früher am Bestimmungsort zu sein. Die Tjisondari ist eigentlich für die Fahrt Java – San Francisco gebaut, aber dorthin ist überhaupt nichts mehr zu tun. Nun hatte man sie in die Europa-Fahrt eingestellt, und die letzte Fahrt ging von Hamburg nach Shanghai [und] Japan, auch das lohnt sich jetzt nicht mehr: das Boot war nicht voll besetzt. So versucht man es nun jetzt einmal Batavia – Dalny (Dairen), aber bereits gestern sagte der Kapitän, auch diese Fahrt würde sich unmöglich lohnen. Von hier nach Shanghai sind wir nur noch drei Passagiere. Und geht der Export wieder besser, so erscheinen sofort wieder eine ganze Anzahl Schiffe, die heute aufgelegt worden sind.



Quelle: StuDeO-Nr. P7870

Gestern früh, so gegen 9 Uhr, waren die ersten Inseln, die Hongkong vorgelagert sind, zu erkennen. Immer näher kamen wir an die Inseln, die sich so wunderbar aus dem Wasser emporhoben. Um 11 Uhr hatten wir sie erreicht, und nun ging es in die eigentliche Einfahrt von Hongkong. Der höchste Berg, der [Victoria]

Peak, war nunmehr genau zu erkennen, und das erste, was wir alle deutlich sahen, war ein --- dort oben aufgestelltes Geschütz von ziemlichem Kaliber. Der strategisch beste Punkt ist überhaupt stark befestigt und für Zivilpersonen nicht zugänglich. Dann ging es nochmals um einen Berg herum und vor uns sahen wir die Stadt selbst liegen: einfach wunderbar am Bergabhänge aufgebaut. Und wirklich große Steinhäuser von 4 und 5 Stockwerken. Wie lange hatte ich nicht solche Häuser gesehen. Fast ½ Jahre ist es her.

Der Lotse war inzwischen an Bord gekommen und es dauerte auch nicht mehr lange, bis die Polizei sich sehen ließ. Die Pässe wurden nachgesehen; mir wurde gestattet, tagsüber an Land zu gehen, aber abends um 7 Uhr wieder an Bord zurück zu sein. Da haben mir die Herren aber einen wirkli-

chen Gefallen getan. Alle andern Passagiere, auch die, die weiter nach Shanghai gehen, mußten an Land, ob sie wollten oder nicht, spielte keine Rolle. Und den Landaufenthalt muß man selbst bezahlen. Da nun gerade verschiedene Schiffe vor uns angekommen waren, herrschte in den Hotels natürlich Konjunkturstimmung und die Preise sind nun auch danach. Unter 12 Hongkong \$ ist kein Unterkommen zu finden, während ich an Bord nur 10 Holl. Gulden bezahlen muß. Gewöhnlich gehe ich früh nach dem Frühstück weg und bin natürlich zur Lunchzeit wieder zurück.

Augenblicklich befindet sich die Tjisondari mit mir an Bord genau in der Mitte des Hafens. Wo hin ich auch blicke, überall Berge und Höhen. An dem höchsten, dem Peak, liegt Hongkong selbst, und die Häuser sind direkt an den Berg gebaut. Die Häuser, Straßen, alles macht einen vorzüglichen Eindruck. Und doch ist Hongkong tot im Verhältnis zu dem



Queen's Road, Hongkong Anfang der 20er Jahre

Quelle: StuDeO-Fotothek P1661

Leben, das in den Hafenstädten auf Java herrscht. Man sieht so gut wie keine Europäer in den Morgenstunden auf den Straßen, während es um diese Zeit auf Java sehr lebhaft zugeht. Die Europäer hier bleiben ruhig in ihren Büros sitzen, wir auf Java liefen dem Chinesen das Haus ein, und es kam sehr oft vor, daß sich die Konkurrenten von drei verschiedenen Firmen bei einem Chinesen gegenseitig begrüßten. Dann fällt mir noch auf, daß es so gut wie keine Autos gibt. Nun ist ja Hongkong für Autos nicht geeignet, die Straßen sind zu steil, aber gerade diese vielen Autos auf Java geben dem Straßenleben etwas Großstädtisches und Europäisches. Die Bevölkerung macht einen wenig guten Eindruck; Ausnahmen bestätigen nur die Regel.

Wir zwölf Passagiere erster Klasse wurden von der Dampfbarkasse der Java China Japan Lijn abgeholt und kamen auf diese Weise um das Geschreie herum. Das für mich so Unangenehme ist dann stets das Feilschen um den Preis. Auf Java war es so, wenn man etwas kaufen wollte: Hinein in den Laden, den Artikel ansehen, z.B. ausgezeichnet mit F. 25,-. Sofort kam dann der Chinese und versicherte, daß es eben spezial für mich nur 20 Gulden kosten würde. Nun wartet man ein wenig und tut so, als ob man weggehen wollte, ohne bisher überhaupt ein Wort gesagt zu haben. So im Weggehen sagt

man, 10 Gulden ungefähr. Der Chinese schreit: ti-da bisa toewan, unmöglich mein Herr, das biiii s aaa so lang gedehnt, und das Ende ist dann, daß man sich auf F. 12,- einigt. Das scheint nun im ganzen Orient üblich zu sein, ist aber etwas, das mir nicht ansteht. Wohl gibt es in der letzten Zeit auf Java auch Geschäfte mit festen Preisen, aber das sind noch Ausnahmen und werden es wohl bleiben. Der Chinese kann nun einmal nicht ohne Feilschen auskommen. Bei Beförderungsmitteln, z.B. Wagen oder Autos, war es auf Java folgendermaßen: Gab man einem Kutscher 50 cent und er sagte nichts, so war das der richtige Preis. Sagte er

hingegen etwas, es sei viel zu wenig, so hatte man ihm bereits zuviel gegeben. Der Halunke denkt sich sofort, aha, dieser Mann weiß nicht Bescheid, gleich nach mehr fragen. Hier ist nun das gleiche Theater wieder. Nur ist ein Unterschied, daß man die Leute nicht versteht. Auf Java

konnte man das ja ziemlich schnell. Und das Englisch, was diese Leutchen hier sprechen, dreht sich in der Hauptsache um die Worte: how much.

In den geschlossenen Jacken fällt man hier übrigens auf, ich wohl noch besonders, da alle Leute sagen, mir auf 100 m den Deutschen anzusehen. Das kann mich aber absolut nicht stören, und von den vielen englischen Soldaten, die mit reichen Ordensbändern herumlaufen, nehme ich absolut keine Notiz. Die Polizei ist indischer Herkunft, teilweise auch mit Ordensschnallen reichlich verziert, also wahrscheinlich im Kriege in Europa gewesen und nun hier glücklich untergebracht. Eine schöne Einrichtung ist die Straßenbahn, die längs des Wassers hinführt. Man hat Gelegenheit, oben auf zu sitzen, und genießt einen schönen Blick über das Ganze. Im übrigen ist alles unter englischer Bezeichnung. Ein paar große Hotels und ein paar große Hauptgebäude fallen besonders auf.

Als Beförderungsmittel hat man außerdem Rikshas und die Tragstühle, die mich aber nicht interessieren. Ich bin so froh, wieder einmal richtig laufen zu können, gefahren bin ich genug auf Java. Abends ist es übrigens auch ein herrlicher Blick vom Schiffe aus: der ganze Berg erscheint wie mit elektrischen Lampen besät, bis zum höchsten Gipfel, dem Peakhotel, wohin wir morgen wollen.

Aus dem Leben eines jungen deutschen Farmers auf Sumatra¹

Wolfgang Seele sen.

Meine liebe Mutter!

Ich liege für einige Tage im Hospital Tj. Morawa [in Ostsumatra unweit der Küstenstadt Medan gelegen, heute praktisch ein Vorort Medans]. Das kam so: Vor ungefähr zehn Tagen fuhr ich nach einer Besprechung mit dem Senemba-Manager nachts bei strömendem Regen mit dem Motorrad nach Hause und schlippte auf gerader Strecke so, daß das Motorrad eine halbe Drehung machte und demnach mit der „Schnauze“ wieder in der Richtung meiner Abfahrt stand. Natürlich konnte ich es nicht halten, zumal es ziemlich schwer gebaut ist, und stürzte auf das rechte Knie. Trotz strömenden Regens brachte ich allerhand kleine Mängel wieder in Ordnung und kam danach gut nach Hause. Die Hose war nur noch ein Fragment, außerdem voller Blut, ich hatte am Knie eine Schlagwunde, die zwar stark blutete, sonst aber harmlos war. Ich mußte jedoch am nächsten Tag nach dem Arzt gehen, da das Knie steif wurde, was sich aber auch als harmlos herausstellte und nach einigen Tagen sich hob. Der Arzt machte eine Injektion gegen Starrkrampf, um jede Infektionsgefahr zu beheben. Nach sechs Tagen schien alles erledigt, die Wunde war sehr gut verheilt und nichts mehr zu bemerken.

Da bekam ich auf einmal hohes Fieber und Schwellungen sämtlicher Drüsen am Hals, in den Leisten und unter den Armen. Mein erster Gedanke war Malaria – von der ich übrigens verschont geblieben bin bisher –, und ich ging wieder zum Arzt. Alle Untersuchungen verliefen negativ, und er konstatierte dementsprechend infektiöse Erkältung, eine hier sehr häufige Krankheit. Na, ich schob beruhigt nach Hause und bekam in der Nacht rasendes Fieber und wurde gefleckt am ganzen Körper und hätte mir am liebsten mein Fell selbst abgezogen. Am nächsten Morgen kam auf Anruf der Arzt und holte mich ins Hospital. Was ich hatte, wußte er immer noch nicht, ich selbst ahnte es recht gut; Du kennst ja meine gute Nase. Na, ich lag kaum im Hospital, als die Geschichte erst richtig begann: Steif am ganzen Körper, Muskelschmerzen, Herzbeklemmung, Atemnot, Nieren- und Drüsen- und Leberschmerzen usw., dazu fürchterliches Jucken der Haut, die ganz aufgedunsen war von dem Friesel. Ich dachte, mein ganzer

body soll zum Teufel gehen – und nach 24 Stunden war alles wie weggeflogen.

Der Arzt war heute morgen zur Untersuchung da und fragte unter anderem, ob ich schon früher Injektionen bekommen hätte. Ja, gegen Typhus und Cholera; das käme nicht in Frage, meinte er. Darauf ich: Weiter gegen Diphtheritis und Ruhr (alles beim Militär). Ja, sagte er, damit wäre die Erklärung für den vorliegenden Fall gewonnen, denn Diphtherieserum wäre dem Starrkrampfserum nahe verwandt und ebenfalls „Pferdeserum“, und mein Körper wäre infolge der früheren Injektionen überempfindlich gegen „Pferdeserum“, so daß in eventuellen späteren Fällen nur Hammelserum gebraucht werden dürfte. Na, sonst alles in Ordnung. Meine Haushälterin besuchte mich gestern und war erfreut und erstaunt, wie hübsch ich geworden wäre und wie dick. Mein Gesicht war nämlich auch ganz aufgedunsen und außerdem weiß gepudert, wie mein ganzer Körper, und das fand sie reizend.

Von älteren Kollegen bekam ich oft zu hören: „Schreiben Sie am Anfang Ihres Hierseins so viel als möglich unter dem Impuls Ihrer neuen Eindrücke, denn später werden Sie sehr bald damit stoppen, wir werden uns nach einem Jahr wieder sprechen.“

Ich wollte es nie glauben und muß es schließlich doch. Auf jeden Fall ist eine starke Lähmung eingetreten, von einem Bedürfnis zu schreiben kann man schon nicht mehr reden.

Auch das wird sich mit den Jahren ändern, glaube ich. Ich möchte heute noch kein eigenes Urteil fällen, dazu bin ich noch zu jung im Lande, und zwei fast allgemein gültige Tatsachen geben mir dabei zu denken: Fast alle, die mit dem ersten Urlaub, also im 6. Jahre nach Europa gehen, wollen um keinen Preis wieder zurückkommen, und doch tun es

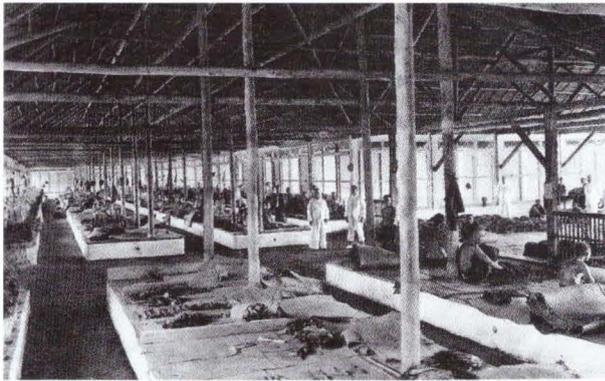


Tabakernte auf Sumatra
Quelle: StuDeO-Fotothek P7866

¹ Erstabdruck unter dem Titel „Ein deutscher Farmer auf Sumatra“ in: Zittauer Nachrichten und Anzeiger, Beilagen 26./28.2.1927. Vorwort: „Aus Leserkreisen wird uns folgender spannend geschriebene und lehrreiche Brief eines deutschen Farmers an seine in Leipzig wohnende Mutter zur Verfügung gestellt. – Tj. Morawa, 2.10.1926“. Hier gekürzt.

alle, und wenn sie hier wieder ankommen, verfluchen sie das Land, und wenn sie in späteren Jahren für immer nach Hause gehen, dann weinen sie und können sich meist nicht mehr von hier trennen.

Nun will ich Dir erzählen, wie es mir im letzten Jahre mit meiner Arbeit [Tabakanbau] ergangen ist. Im Januar dieses Jahres hatte ich eine eigene Abteilung zu pflanzen, die ich dann an einen jungen Assistenten abgepflanzt übergab. Danach ging ich wieder in die Saatzucht über und hatte infolge der Mißernte auf der ganzen Linie nicht allzu viel Arbeit. Nach Ablauf der Saaternte übernahm ich dann die Abteilung selbst, da der betreffende Assistent auf Urlaub ging, und öffnete nebenher die Abteilung für das kommende Jahr (also Wald fällen und roden und Bodenbearbeitung). Danach mußte ich nacheinander alle anderen Assistenten vertreten, die auf Urlaub gingen, ging dann selbst auf Urlaub und kam nach Ablauf meines Urlaubs in die Scheune zur Verarbeitung der Ernte.



Sortieren der Tabakblätter nach Länge und Farbe
Quelle: Hartmut Roder (Hrsg.): Bremen – Ostasien, S. 251

In der Fermentierscheune arbeiten zur Zeit der Sortierung und Verpackung etwa 800 Menschen (400 einheimische Frauen und 400 Chinesen). Bisher waren wir nur drei Assistenten in der Scheune, zwei alte Assistenten und ich; einer empfing das sortierte und gebündelte Gutblatt, der zweite das Stückblatt (z.B. zerrissene und durch Schädlinge zerfressene Blätter), während ich Aufsicht über das ganze Werkvolk hatte.

Jetzt wohne ich also auf der Estate [Landgut; hier: Pflanzung] in einem Doppelhaus mit noch zwei Kollegen, ebenfalls Deutschen. Bisher sind wir gut miteinander ausgekommen (soweit das hier in Deli möglich ist), und daher ist meist Hochbetrieb in unserem Hause. Jeder von uns hat eine Haushälterin, die untereinander meist in erbittertem Kampfe liegen. Außerdem bevölkern unser Anwesen 10 Hunde, 6 Katzen, 8 zahme Affen, 22 Meer-schweinchen, über 100 Hühner, außer Gänsen und Enten, Bedienung 14 Mann. Ferner sind vorhanden 2 Pferde, 2 Motorräder, ein Klavier und meine Klampfe. Die größte Entfernung, also von der

nördlichsten bis zur südlichsten Unternehmung sind über 100 Kilometer! Ende Oktober werden wir jedenfalls wieder in die Felder gehen, und dann beginnt wieder die neue Kampagne, hoffentlich mit besserem Erfolge als die letzte, denn so eine Mißernte macht keinen Spaß.

Meine alte Maid (Haushälterin) habe ich immer noch und hoffe, sie auch noch lange zu behalten, denn sie führt meinen Haushalt nach bestem Können und macht sich ganz ordentlich [...]. Oft erzählt sie mir abends Geschichten aus ihrem Leben, und wenn ich, wie meist, müde und abgearbeitet auf einer langen gepolsterten Bank liege, sitzt sie mit untergeschlagenen Beinen neben mir und raucht und erzählt. Ich kann dann oft stundenlang zuhören. [...] Oft erzählt sie mir auch Tiergeschichten, Geschichten, in denen Seelenwanderung oft eine große Rolle spielt, und besonders auch Geschichten von Geistern. Früher hatte sie eine Riesenangst vor den zwei hantoes (Geistern) in meinem Hause. Diese zwei hantoes waren ohne Zweifel in diesem Haus, da vor einigen Jahren zwei Europäer in diesem Haus gestorben waren. Sie stellte oft Reis und Milch in eine dunkle Ecke als Speise für diese zwei Geister.

Nun will ich Dir noch etwas von meiner Urlaubsfahrt erzählen. Gesehen haben wir ungeheuer viel in diesen wenigen 14 Tagen, wirklich erlebt nicht allzuviel. – Also wir [der Verfasser mit einem Kollegen auf Motorrädern] fuhren aus Deli weg südlich über Pematang Siantar nach der Tobahochebene und nach dem Tobameer. Ich werde den Eindruck nie vergessen, als wir das Tobameer zum ersten Mal zu Gesicht bekamen. In steilen Serpentinengängen von der Kammhöhe nach der gewaltigen Einsenkung des Tobameers hinab, und nach einer neuen scharfen Biegung lag eine Bucht des Meeres tief unter uns mit seinem herrlich blaugrünen Bergwasser und seinen kleinen weißglitzernen Wellenkämmen am Strande, weit drüben im Dämmerblau das gegenüberliegende Ufer. Wir fuhren dann nach Prapat hinunter, aßen zu Mittag und badeten und fuhren noch am Nachmittag um die Südbucht des Meeres herum nach Balige. Die ganze Hochfläche ist bewohnt mit Batakern – ausschließlich –, von denen etwa 20.000 zum Christentum übergetreten sind.

Am folgenden Tage ging es von Balige über die Hochfläche von Tarotoeng nach Sibolga, fast 60 Kilometer ausschließlich Serpentin. Es sollen über 2.000 Kurven sein, manche behaupten auch 3.000. Auf dem Paß bekamen wir Regen, da habe ich zum ersten Mal unter dem Äquator steife, blaue Finger gehabt. Es war schneidend kalt (1.400 Meter über dem Meere). Von Kilometer 110,1 hat man einen Blick über Sibolga auf den [Indischen]

Ozean, der als einer der schönsten auf der ganzen Erde gelten soll. Azurblaues Meer und strahlend blauer Himmel, einzelne scharfe Riffe mit Gischtschleim, einzelne kleine, dichtbewaldete Inseln und die auffallendste unter ihnen die Zuckerhutinsel. Am Strande wiegende Kokospalmen, auf der Reede lag ein Dampfer. Von Sibolga fuhren wir dann noch ein Stück am Ozean entlang. Dort lagerten wir noch einmal in einer stillen Bucht mit seinem weißen Strande im Schatten einiger Palmen, die sich über den Strand neigten. Es war traumhaft schön, dieses wundervolle, strahlendsatte Blau, darin die weißen Segel der Malaienboote und das Dunkelgrün der Inseln, die der Bay vorgelagert waren. Auf der Weiterfahrt nach Fort de Kock, einem Garnisonsstädtchen, kamen wir etwa 180 Kilometer durch Küstensumpfbereiche, die berühmtesten und fast unbewohnten Malariagebiete der Westküste. Fort de Kock selbst liegt oben im Gebirge und gilt als der schönste Ausflugsort der Westküste und ist die „Sommerfrische“ der Padanger. Herrlich ist auf den Hochebenen die frische Luft und die Sonne, nicht wie bei uns in der Ebene „de kopere Ploert“ („der kupferne Schurke“), wie die Holländer so treffend sagen, sondern wirklich Sonne. Ein Erholungsurlaub war es weniger, mehr eine Aufklärungsfahrt und zugleich eine glänzende Leistungsprüfung unserer Motoren. Wir beide haben auf der 2.000 Kilometer langen Fahrt auch nicht den geringsten Fehler am Motor gehabt, außer Reifenschäden überhaupt nichts. Mein Urlaub im nächsten Jahr wird wahrscheinlich eine Jagdexpedition werden (wenn meine Finanzen bis dahin saniert sind!). Wir wissen nun, in welchen Strecken der Westküste noch Elefanten, Nashörner, wilde Büffel und Krokodile in Massen (d.h. nur Krokodile in Massen) anzutreffen sind. Seit acht Tagen sitze ich hier im Urwald, 30 Kilometer von Medan entfernt, auf der zweitgrößten Abteilung unserer Unternehmung. Ich habe diesmal 75 Felder zu pflanzen, gegen 31 im Vorjahr. Die Wege sind gegenwärtig infolge der Regenzeit dermaßen aufgeweicht, daß selbst mein Motorrad nicht dagegen ankommt. Heute war ich wieder

einmal im Urbusch, um Terrain für Saatbeete zu suchen. Da ich nur die geschlagenen Schneisen ablaufen und kontrollieren wollte, ging ich leichtsinnigerweise ohne Begleitung und verlief mich, ohne Kompaß, hoffnungslos. Ich war nämlich von den Schneisen abgegangen, um einen Überblick über das ebene Plateau zu bekommen, und fand trotz zweieinhalbstündigen Suchens keine der Schneisen wieder. Meine Abteilung lag westlich. Ich lief also der untergehenden Sonne nach. Blutegel, fingerlang, die Beine voll bis zu den Oberschenkeln, eine halbe Stunde vor Einbruch der Nacht noch keine Hoffnung, einen Ausweg zu gewinnen. Mein Anzug in Fetzen, Hände und Arme blutig von den Stacheln des Rottans [*malaiisch: Rattan, eine stachelige Schlingpflanze*], die man infolge ihrer Widerhaken nicht ausziehen, sondern einzig ausschneiden kann; halbtot vor Müdigkeit und die Gewißheit vor Augen, eine Nacht im Urwald zu sitzen und mindestens schweres Fieber zu bekommen. Der Urwald ist ein Dämon –. Da hörte ich es, als ich eben an einem Abhang entlang lief, unter mir rauschen und rutschte mit einem Freudengeheul die Böschung auf allen Vieren hinunter und kam an den Fluß, der, aus dem Urwald kommend, an der Ostgrenze meiner Abteilung entlang fließt. Ich fiel mehr hinein als ich sprang und kam schwimmend in wenigen Minuten nach meiner Abteilung. Die Blutegel habe ich vorhin eben mit der Nagelschere abgeschnitten, da fallen dann die Köpfe von selbst ab. Abreißen kann man sie nämlich nicht, ohne die Haut mit von den Knochen zu reißen. Nun bin ich aber so todmüde von der Streife, daß ich die Augen kaum offenhalten kann. Schlaf ist immer noch das einzige Mittel, um hier im gelobten Lande vor seinem ersten [*Heimat-*]Urlaub keine grauen Haare zu bekommen! Morgen beginnt der Dienst in der Fermentierscheune wieder von 6 bis 6 Uhr ohne einen Sonntag oder Festtag im ganzen Jahre. Ihr könnt Euch nicht vorstellen, was das hier in diesem Klima heißt – und dann abends noch mit Lust und Liebe Briefe schreiben?! Grüße Vater und alle Geschwister herzlich von mir und sei selbst begrüßt von Deinem Wolfgang

Mein Vater

Wolfgang Seele jun.

Mein Vater, Wolfgang Seele, wurde am 1. Dezember 1900 in Leipzig als Sohn des Buchhändlers Dr. phil. Friedrich Wilhelm Seele und seiner Frau Aurlie geb. Sahländer geboren. Nach dem Ersten Weltkrieg studierte er in Leipzig Landwirtschaft

und beendete das Studium als Dipl.-Landwirt. Danach spezialisierte er sich in Holland ein Jahr lang auf Tropenlandwirtschaft und verließ Europa 1924 in Richtung Insulinde (heute Indonesien) mit einem Vertrag der „Senemba Maatschappij“, in

dem er sich für 24 Jahre verpflichtet hatte. Jedes Jahr vierzehn Tage Landesurlaub, alle sechs Jahre Europurlaub. Nach 24 Jahren Pensionierung. Die „Senemba“ zahlte nach dem Zweiten Weltkrieg allen ihren ehemaligen Angestellten eine, wenn auch schmale, Rente.

Zu der Zeit, als mein Vater den oben wiedergegebenen Brief schrieb, war er noch Assistent und wechselte ständig den Einsatzort, was praktisch jährlich geschah und so wohl üblich war. – Die Pflanzungen sind mir im Einzelnen nicht mehr in Erinnerung, und ich erinnere mich nur noch an so exotische Namen wie: „Batang Koeis“, „Goenoeng Rinteh“, „Soengi Behasa“, „Kwala Namoe“, „Melati“ usw., wobei ich die holländische Schreibweise benutze und das „oe“ als „u“ ausgesprochen wird.



Kautschukgewinnung in Indonesien

Quelle: Bernd Eberstein: *Der Ostasiatische Verein 1900-2000*, S. 49

Die ersten Jahre war mein Vater „im Tabak“ eingesetzt, leitete aber zwischendurch auch einmal eine Kokosnußpflanzung. In den 30er Jahren, als der Weltbedarf an Gummi stieg, wurde er versetzt und arbeitete fortan nur „in Gummi“, zuerst noch als Assistent und dann, nach seiner Beförderung 1938/39, als „Bass“ oder „Administrator“. Nach der fünfzehnjährigen Durststrecke als Assistent

war die Zeit als „Bass“ leider nur sehr kurz, denn es kam der „Orlog“, der Krieg, und alles war damit zu Ende!

Mein Vater wurde am 10. Mai 1940 wie alle Deutschen, Österreicher und Italiener interniert und verbrachte das erste Jahr zunächst im Lager in Pematang Siantar, dann in Kota Djahne (Alas Valley) im Norden Sumatras. Er wurde anschließend mit den anderen Internierten nach Indien verlegt und durchlief dort mehrere Lager, von denen mir lediglich Dehra Dun in Erinnerung ist. Meine Mutter Elisabeth Seele verbrachte mit meiner Schwester Erika und mir die Kriegsjahre in Japan, wo wir Kinder die Deutsche Schule Tokyo-Yokohama besuchten.

1946 wurde mein Vater vom Kapitän des holländischen Schiffes, das alle Internierten nach Europa bringen sollte, wegen seiner akuten Tuberkulose nicht an Bord gelassen und mußte zurückbleiben. Die Engländer schickten ihn daraufhin nach Poona zur Ausheilung, wo er bis 1947 blieb. Da wurde ihm dann auch bestätigt, daß er nicht als Feind betrachtet würde, was ihm später half, einen Teil des auf Sumatra beschlagnahmten Schmucks meiner Mutter zurückzubekommen. Von Indien wurde er 1947 nach Indonesien gebracht und blieb dort bis zur endgültigen Heimkehr im Oktober 1948.

Er konnte nach Ausheilung der Tbc, die in Deutschland wieder ausgebrochen war, beim Finanzamt in Köln als Hilfsangestellter unterkommen und arbeitete in den folgenden Jahren als Betriebsprüfer für landwirtschaftliche Betriebe und wurde aufgrund seiner Leistungen im Laufe der Jahre mehrmals befördert, ging in Pension und lebte nach dem Tode meiner Mutter seine letzten fünf Jahre in Schleswig-Holstein, wo er am 8. Juli 1976 verstarb.

Kanton, eine chinesische Stadt

Marie M. Vos¹

Mit Recht muß man hinzufügen, daß Kanton eine chinesische Stadt ist. Es hat noch nicht den gemischten Charakter von halb europäischen und halb chinesischen Elementen. In seinem tiefsten Wesen ist es chinesisch. Das ist um so verwunderlicher, als es nur fünf Stunden von Hongkong ent-

fernt ist, drei Tage von Shanghai, und an der Stadtgrenze die europäische Konzession „Shameen“ liegt.

Wenn man mit dem Dampfer von Hongkong nach Kanton reist, fährt er nur eine kurze Strecke über das Meer und dann gleich in den Kantonfluß hin-

¹ Marie M. Vos ist der „nom de plume“ von Dr. Marie Fuchs, ab 1929 verheiratet mit dem Kaufmann Carl Schwender (ab 1920 in Shanghai und Tientsin) und Mutter der heute in den USA lebenden Zwillinge Annie Boss und Sophie Koch-Weser. Marie Fuchs, die seit 1920 in den USA an einer Mädchenschule lehrte, zog etwa um die Mitte des Jahrzehnts über Japan nach China weiter. Bis 1928 war sie in Hongkong als Privatlehrerin und Korrespondentin für eine englische Zeitung tätig und berichtete obendrein für mehrere deutsche Zeitungen und Zeitschriften über ihre Wahlheimat China. Der vorliegende Beitrag erschien in der Kölner Volkszeitung im April 1928.

ein. Der erste Punkt von Interesse ist Whampoa, wo die Chinesen eine militärische Akademie gegründet haben und von wo aus die europäischen Dampfer während eines Boykotts oder eines Streiks von den Kadetten häufiger beschossen worden sind. Seit Jahrzehnten sprechen die Chinesen davon, in Whampoa einen Hafen zu bauen, weil bis dorthin auch die großen Seedampfer fahren können. „Ja, wenn wir den Hafen in Whampoa haben, dann ist Hongkong erledigt.“ Doch scheint dieser Plan tatsächlich ein Plan der fernsten Zukunft zu sein.

Obwohl Kanton wichtiger Handelsmittelpunkt ist, wäre es unmöglich, dort einen Hafen zu bauen, weil selbst die kleinen Flußdampfer sich nach Ebbe und Flut richten müssen und häufiger auf Sandbänke auflaufen. So werden noch heutzutage die Waren von Hongkong nach Kanton auf kleinen Segelschiffen oder auf Flußdampfern befördert. Whampoa wäre ideal, aber alles müßte wieder mit der Eisenbahn, die noch nicht gebaut ist, weiter nach Kanton befördert werden. Unter den augenblicklichen Verhältnissen kann man sich wirklich nicht vorstellen, wie die Idee zur Ausführung kommen könnte. Dazu begeben sich von Tag zu Tag mehr Chinesen nach Hongkong, denn wie die Kanton-Chinesen sagen, man zieht sich nach Hongkong zurück, wenn man in Kanton sein Vermögen gemacht hat.

Nachdem man Whampoa passiert hat, kommen lange Strecken unbewohnten Landes, hier und dort ragt eine Pagode zum Himmel empor, oder unter Bäumen versteckt sich ein chinesisches Landhaus. In der Ferne begrenzen Berge den Horizont. Die Pagode von der Lingnam-Universität kündigt an, daß man sich Kanton nähert. Lingnam, das einstige „Canton Christian College“, von dessen Namen aber weder das christlich noch das College geblieben ist, erstreckt sich meilenweit ins Land. Die hübschen Gebäude, in denen man versucht hat, einen chinesischen Baustil zu wahren, geben der Universität fast den Anschein einer Sommerkolonie. Es ist das letzte hübsche Stück Uferland, das man sieht; denn bald erscheinen die etwas nachlässig gebauten chinesischen Fabriken oder Lagerhäuser. Ein bizarres Durcheinander fängt an, wie man es nur in China sehen kann, und

innen einer halben Stunde legt der Dampfer in Kanton an. Dann beginnt für den Europäer ein Wirrwarr von Stimmen, von Rufen und Schreien, wie es nur in einer ausgesprochen chinesischen Hafenstadt möglich ist. Da hört alle Verständigung auf, selbst im besten "pidgin english", es sei denn, daß man chinesisch spricht. Sogar, wenn man sich den Bestimmungsort in chinesisch eingeprägt hat, ist es für den Kuli leerer Schall, wenn man nicht den richtigen Tonfall trifft. Er zieht einen mit seiner Rikshaw dahin, wo es ihm einfällt oder wohin seine Beine gerichtet sind. Wehe, wenn er einen in die Stadt hineinzieht, dann ist man so gut wie verloren, ohne chinesisch sprechen zu können. Bei der Ankunft eines Dampfers sind oft an die fünfzig Kulis an der Pier versammelt mit ihren etwas gebrechlich aussehenden Rikshaws. Die Kanton-Rikshaws sind meist sehr schmutzig und abgenutzt, und man hat das Gefühl, daß bei einem Zusammenstoß mit einem stärkeren Fahrzeug die Rikshaws wahrscheinlich in kleine Stücke auffliegen würden. Denselben Eindruck machen die Autobusse, schmutzig und abgenutzt.

Der Straßenverkehr ist linkshändig, aber wie weit die Grenze gezogen ist für rechts und links, das scheint niemand wissen zu wollen. Solange man seinen Weg findet, ist alles in Ordnung. Dazwischen bewegen sich in den Straßen noch die Sänften der reichen Chinesen, die einen unendlichen Widerstand in der Abwicklung des Verkehrs bieten.

In kurzer Zeit wird Kanton einen seiner größten Reize verlieren: die engen Straßen. Man hat angefangen, die Straßen zu erweitern, und einige Straßen sind schon recht schön. Aber der Reiz von Kanton besteht in den engen Straßen. Es sind nicht wie bei uns Winkelgasen, sondern die Häuser sind im

Zickzack gebaut. Man kommt sich dabei wie in einem Labyrinth vor. Die Häuser sehen auch fast alle gleich aus, man hat keinerlei Anhaltspunkte sich zurechtzufinden. Oft sieht man durch die Holzgitter hübsche chinesische Gärten mit Springbrunnen, und wer in manche der Häuser einen Einblick tut, wundert sich, wieviel Schönheit darin verborgen ist.

Wie überall in China, so spielt sich auch in Kanton der größere Teil des Lebens in der Straße ab. Man kauft die Waren in der Straße, man ißt auf der Straße, und viele Menschen schlafen auf der Straße. Sie machen sich am Abend ihr Lager in der Straße zurecht, wie es schöner die beste Magd



Quelle: StuDeO-Fotothek P1664

nicht machen könnte, und vielleicht schlafen sie besser, als wenn sie in einem der hermetisch abgeschlossenen Häuser Unterschlupf finden müßten. Zur Zeit ist Kanton von einer Kältewelle heimgesucht, einer ganz ungewöhnlichen Temperatur für dieses Klima. Da sieht man in den Straßen die alten Chinesen in ihren dicken, inwendig mit Pelz gefütterten Gewändern auftauchen, was dem Straßenbild den Charakter von Peking oder Shanghai verleiht. Aber die Häuser der Chinesen sind fast alle ohne Heizungsmöglichkeiten, und der einzige Weg, sich gegen die Kälte zu schützen, sind kleine Porzellanöfen mit Holzkohlenfeuer und dicke De-

cken, in die man sich einhüllt. Sonderbar, wenn man denkt, daß in zwei Monaten die Stadt unter Siedetemperatur schmachtet.

Ganz chinesisch wirkt Kanton am Abend in einem Meer von elektrischem Licht, wenn das Getümmel in den Straßen zunimmt und wenn der Chinese noch einmal an Geschäfte denkt oder zum Vergnügen ausgeht. Während in allen großen Städten am Abend eine relative Ruhe eintritt, scheint Kanton dann erst zum Leben zu kommen. Da ist ein Lärmen, Surren und Klingen in der Luft, das den meisten Europäern zuerst den Schlaf nimmt. Erst wenn der Morgen graut, geht Kanton zur Ruhe.

Kindheitserinnerungen an unsere Ausreise nach China 1929 und an unsere Ankunft dort

Georg-Ludwig Heise

Mein Vater war seit dem Frühjahr 1929 als Militärberater bei der chinesischen Nationalregierung des Marschall Chiang Kai Shek in Nanking tätig.¹ Da zu jener Zeit die erst 1927 etablierte Regierung die verschiedenen unbotmäßigen Warlords im Lande langsam in den Griff bekam und der Bürgerkrieg ein Ende zu finden schien, war es ihm möglich, Mutter und mich schon im Herbst desselben Jahres mit dem Postdampfer „Oldenburg“ der HAPAG (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt AG) aus Hamburg nachkommen zu lassen.

Unsere Reise begann am 12. Oktober 1929 in Hamburg und sollte am 2. Dezember 1929 in Shanghai zu Ende gehen – sollte, weil unser Schiff mehrmals Maschinenschaden hatte und wir daher fast vierzehn Tage später ankamen. Die „Oldenburg“ war 8.538 BRT groß, hatte eine Länge von 143 m und war 1923 in Flensburg gebaut worden. Das Schiff führte Kapitän O. Hensen, und mit uns waren 40 Passagiere an Bord – auf dem Weg nach Singapore, Hongkong, Shanghai, Taku Barre und Dairen. In der mir vorliegenden Passagierliste sind, neben 21 weiteren Passagieren mit Destination Shanghai, Frau Dorothea Heise und Georg-Ludwig Heise verzeichnet.

Unsere Reise ging zunächst von Hamburg durch den Ärmelkanal, an der spanischen Küste entlang, durch die Straße von Gibraltar nach Genua und von dort Richtung Suezkanal. Hier liefen wir natürlich Port Said an, und mir ist (warum auch immer) der Besuch im Kaufhaus Simon Arzt in Erinnerung geblieben, wo Mutter türkische Zigaretten

für Vater erstand, die er offenbar damals in China nicht bekam, und wo ich aufgrund meiner strohblonden Haare viel Aufmerksamkeit erregte.



Quelle: StuDeO-Fotothek P7018

Nachdem der Suezkanal hinter uns lag, sollte die Reise direkt in Richtung Colombo gehen. Aber vorerst mußte Aden angelaufen werden – unser Schiff hatte im Roten Meer den ersten Maschinenschaden. Von diesem eigentlich abseits der gewöhnlichen Schifffahrtsroute liegenden Hafen ist mir nur noch in Erinnerung, daß wir bei brütender Hitze die aus römischer Zeit stammenden Zisternen besuchten, die diese trockene, heiße Stadt auch im 20. Jahrhundert noch mit Wasser versorgen. Von Aden ging es mit halber Kraft weiter nach Colombo. Dunkel erinnere ich mich an heftige Stürme „im Indischen“, besonders daran, daß durch einen haushohen Brecher auf das Vorschiff eine der Ladewinden für die Schiffskräne aus der Verankerung gerissen wurde. Der Maschinenschaden beeinträchtigte nicht nur unsere Reisegeschwindigkeit, sondern führte auch zu mehr schwarzer Rauchentwicklung mit dem Resultat ewig rußiger Decks.

¹ Erich Heise, Hauptmann a.D., Ausbilder für die Artillerie 1929-1933

In Colombo lagen wir dann eine Woche zwecks weiterer Reparatur. Wir verbrachten die Zeit meist am damals im gesamten Orient berühmten Strand von Mount Lavinia.



*Der Verfasser damals
Quelle: StuDeO-Fotothek
P3714 (Ausschnitt)*

In Singapore hätten Mutter und ich beinahe unseren Dampfer verpaßt, da wir beim Besuch des Botanischen Gartens gebummelt hatten. Der Kapitän war über seine verspäteten Passagiere höchst ungehalten, denn er durfte in dem Gebiet des Kriegshafens Singapore kein Signalhorn benutzen und hatte so keine Möglichkeit, uns Landgänger zur Eile zu mahnen!

Auf Hongkong folgten die Häfen Takao (heute Kaohsiung) und Keelung auf Taiwan, die damals abseits der großen Schifffahrtsrouten lagen. Sie waren aber anzulaufen, denn wir führten die letzten Reparationslieferungen des Deutschen Reiches aufgrund des Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 an die Japaner in Form von Kalidüngesalz und Eisenbahnschienen mit, die hier gelöscht werden mußten.

Vier Tage dauerte die Fahrt durch die oft stürmische Straße von Formosa, die sich aber von ihrer besten Seite zeigte. Wir waren eigentlich immer auf der Brücke. Als sich im dunklen Grün des Meeres – wie abgegrenzt – eine bräunliche Färbung abzeichnete, näherten wir uns der Mündung des Yangtze Kiang, der so viel Löß mit sich führt, daß er das Meer bis weit vor seiner Mündung bräunlich färbt. Dort, an den Saddle- oder Gutzlaff-Inseln (heute: Liedao), kam dann der Lotse an Bord, der das Schiff durch das sich ständig verändernde Flußbett des Yangtze Kiang und des Whangpoo nach Shanghai, dem Ziel unserer Schiffsreise, führte.

Seereisen in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts sind kaum mit den heutigen zu vergleichen. Das fing damit an, daß die Schiffsmaschinen auf Kohlefeuerung liefen, was den Aufenthalt an Deck bei ungünstiger Windrichtung oft „sehr rußig“ werden ließ. Hieran knüpft sich eine meiner lebhaftesten Reiseerinnerungen, auf das Baden und Waschen mit Salzwasser.

In den Kabinen gab es lediglich aus einem Schrank herausklappbare Waschbecken, in die nur so viel Süßwasser floß, wie nötig war, das Gesicht zu säubern und um die Zähne putzen zu können. Süßwasser war an Bord knapp und mußte in jedem Hafen neu übernommen werden. Die Körperpflege war daher nicht problemlos, und ich zitiere zur Veran-

schaulichung die auf der „Oldenburg“ geltende Badeordnung. „Die an Bord befindlichen Badezimmer stehen den Passagieren für warme und kalte Bäder zu jeder Tageszeit unentgeltlich zur Verfügung; wegen Benutzung derselben wolle man sich gefälligst an den Badesteward oder an die Stewardess wenden. Das zur Verwendung kommende Wasser ist Seewasser.“

Natürlich war an Deck immer etwas los, und spätestens ab dem Suezkanal hatte ich den entsprechenden Sonnenbrand. Damit wurde das abendliche Baden im Salzwasser höllisch – und die Qualen wurden durch die damals übliche Salzwasserseife auch noch gesteigert.

Der tägliche Ablauf des Bordlebens spielte sich im Rahmen folgender Instruktionen an die Passagiere ab: „Mahlzeiten werden wie folgt serviert: Kaffee von 6-8 Uhr, Frühstück von 8-10 Uhr, Gabelfrühstück um 12½ Uhr und die Hauptmahlzeit um 7 Uhr abends. Eine Viertelstunde vor Beginn der beiden Hauptmahlzeiten wird ein Signal gegeben; ein zweites Signal zeigt den Beginn der Mahlzeit an, und Tischplätze werden vom Obersteward angewiesen. Deckstühle kosten RM 6.-, ‘für die Fahrt nach drüben’, und es wird empfohlen, die Kabinen während des Aufenthaltes in einem Hafen geschlossen zu halten.“ – Die Mahlzeiten waren mehr als reichlich und enthielten manche mir bis dahin unbekannte Köstlichkeiten aus den angelaufenen Häfen. Die Deckspiele waren dieselben wie heute, Shuffle-Board, Ringtennis usw. – ein Schwimmbecken gab es nicht, und es wäre auf den stürmischen Strecken während der Überfahrt auch kaum zu gebrauchen gewesen.

Die Kabinen waren eng, und wir teilten unsere mit einer jungen Dame, die zu ihrem Verlobten zur Hochzeit nach Ostasien reiste. Man buchte damals in den Kajütclassen der Frachtschiffe jeweils eine Koje pro Kopf und war froh, wenn ein möglicher Mitreisender in der gemeinsam genutzten Kabine nicht allzu unsympathisch war. Das war bei uns aber wohl nicht der Fall, denn die junge Dame war, laut später gemachter indignierter Bemerkungen meiner Mutter, selten anwesend. Sie suchte meist spät ihr Bett auf, da sie, obwohl verlobt, auf das lebhafteste mit den Offizieren an Bord flirtete, was in den tropischen Nächten auf hoher und ruhiger See nicht ausbleiben konnte.

In diesem Zusammenhang wurde vor dem Krieg an der „China-Coastline“ kolportiert, daß manche allein ausreisende junge Braut lieber an Bord bleiben wollte als ihrem wartenden Bräutigam zu folgen, der sie am Zielhafen empfing. Oder man sprach von der „Klippe Singapore“, wo wohlhabende holländische Farmer aus dem damaligen Niederländisch-Indien sich gerne an Bord der Ostasien

ansteuernden Schiffe nach jungen Damen umschauten, um diese für ein reiches Pflanzlerleben zu begeistern. So soll manche Braut ihr Ziel in China oder Japan nicht erreicht haben.

Es war der 13. Dezember 1929, als uns der Postdampfer „Oldenburg“ nach einer genau zweimonatigen Reise in China an Land setzte. (1939 brauchten die deutschen Schnelldampfer für diese Strecke dann nur noch 23 Tage).

Als unser Schiff anlegte, stand Vater unten am Pier, aber ich konnte ihn in der Menge erst ausmachen, als ich auf die Reling gehoben wurde – was auf meine damalige Körpergröße schließen läßt. Meine Aufregung muß sehr groß gewesen sein.

Unsere Ankunft und der Empfang des Schiffes waren in den Augen meiner Mutter, wie sie später einmal bemerkte, überwältigend. Neben der Masse an bereitstehenden chinesischen Hafendarbeitern, Gepäckträgern, Kulis usw. waren auch Weiße auf der Pier zu erkennen, die zur Begrüßung der Neuankömmlinge erschienen waren, darunter auch einige von Vaters Bekannten aus Nanking.

Abgesehen von dem „Empfangskomitee“ aus Nanking war damals die Ankunft eines deutschen Schiffes in chinesischen Häfen bei den dort lebenden Landsleuten ein Ereignis. So hatte einige Berater neben der Neugier, eine der ersten deutschen Taitais (Ehefrauen) in ihrem Kreis kennenzulernen, sicherlich auch das Schiff mit seinen „deutschen Köstlichkeiten“ aus Nanking herbeigelockt. Begehrt waren das deutsche Bier und weitere in Nanking damals nicht erhältliche deutsche Lebensmittel wie Schwarzbrot, Wurst usw., die die „Oldenburg“ an Bord hatte.



Astor House Hotel

Quelle: Shanghai's Journey to Prosperity, 1842-1949, S. 209

Mit und durch ein Gewühl von Menschen ging es vom Schiff „straight away“ ins „Astor House“ – damals ein sehr elegantes Hotel, das neben dem früheren Deutschen Generalkonsulat am Whangpoo Fluß und der „Garden Bridge“ lag. Ich entsinne mich der riesigen Zimmer mit den sich langsam

drehenden Fächern an der Decke, des großen Speisesaals mit den vielen weiß gekleideten Dienern, die einem jeden Wunsch von den Augen abzulesen schienen. „Young Master“ hier, „young Master“ dort.

Wir warteten auf die erste Möglichkeit, nach Nanking, unserem Ziel, weiterzufahren. Da gab es allerdings Probleme. In Nanking bestand im Dezember 1929 die Gefahr, von einem der offenbar doch noch aufrührerischen Warlords – die Bürgerkriege waren erst am Ausklingen – attackiert und ausgeplündert zu werden. Nach den Erfahrungen mit den Fremdenverfolgungen des Jahres 1927 hatten daher viele Ausländer die Sicherheit der Konzessionen in Shanghai der neuen Hauptstadt Nanking vorgezogen.

Für uns kam diese Vorsicht jedoch nicht in Frage, denn Vater mußte dringend dienstlich nach Nanking zurück, und so reisten wir trotz aller Unruhen und Gerüchte dorthin ab. China zeigte sich uns gleich von der Seite, wie es 1930 noch außerhalb der Vertragshäfen zugehen konnte.

Der Zugverkehr zwischen Shanghai und Nanking war unregelmäßig – alle Stationen waren mit Truppen überfüllt. Wir wurden „begafft“. Mit neun Stunden Verspätung kamen wir endlich an. Der Aufstand, den ein Warlord namens Shi Yusan dort gegen die Nationalregierung angezettelt hatte, war zwar beendet, aber in der Vorstadt Pukow, die jenseits des Yangtze (am Nordufer, Nanking gegenüber) liegt, brannte es noch. Es regnete in Strömen, und wir standen allein am Bahnhof. Das Auto des Generalberaters,² das uns abholen sollte, war natürlich nicht da – ein Mißverständnis! Das „Wäh – wäh“, das in das Handkurbeltelefon gebrüllt wurde und schließlich eine Verbindung herstellte, klärte schließlich alles auf, und das Chi-chö (Auto) kam. Lai-la! – Mißverständnisse mußten in China noch viele Jahre lang in Kauf genommen und vorsichtshalber immer in alle Pläne einkalkuliert werden.

Alles hat sich seither in China verändert, und das Gefühl, in ein unbekanntes, mysteriöses Land zu kommen, sobald man die Vertragshäfen verließ, gehört der „grauen Vorzeit“ an. Züge fahren ungefährdet, und es gibt nicht nur das eine Auto, auf das man warten mußte. Achtzig Jahre sind seither vergangen – “three cheers for the little difference!” Es scheint eine Ironie des Schicksals, daß das nachfolgende Schiff der HAPAG auf der Ostasienroute im November 1929 die S.S. „Havelland“ war, auf der ich 1943 als Marinerekrut Shanghai verlassen habe.

² Hermann Kriebel, Oberstleutnant a.D., Leiter der deutschen Beraterschaft von Mai 1929 bis Mai 1930.

Die Schule für blinde Mädchen in Changsha/Hunan

1. Teil

Berta Kleimenhagen¹

Blindheit in China

Im Jahre 1893 reiste die Missionarin Pauline Kumm nach China aus. Wie bei vielen anderen vor und nach ihr ging es nicht ohne einen gewissen Kulturschock ab, aus der gesicherten Bürgerlichkeit eines europäischen Landes in ein asiatisches Land mit viel Armut und Krankheit zu kommen, hatten es doch die Missionare damals mehr mit den kleinen Leuten in der Stadt und auf dem Land zu tun als mit den Reichen und Gebildeten, die oft hinter hohen Schutzmauern in Abgeschiedenheit und Wohlstand lebten.

Wenn Schwester Pauline durch die Straßen Changshas, wo sie später eingesetzt wurde, ging, fielen ihr unter den Bettlern vor allem die vielen blinden Kinder auf. Ihre chinesische Mitarbeiterin erklärte ihr, daß das nicht nur verlassene Waisenkinder seien, sondern daß selbst Eltern wegen der großen Armut oft gezwungen seien, ihre behinderten Kinder zum Betteln zu schicken, weil die vielleicht eher auf Mitleid hoffen könnten als gesunde.

Viele Kinder wurden durch Pocken oder durch Komplikationen bei Masern blind. Außerdem herrschte in China noch die in hohem Maße ansteckende Augenkrankheit Trachom. Auch die Vorstellungen von Hygiene waren damals noch ganz anders als heute. Nicht nur nach dem Aufstehen, sondern auch nach jeder Mahlzeit ging der heiße „pa-tse“ (das kleine Handtuchlein) von Einem zum Anderen, damit sich jeder gründlich das Gesicht damit abwischen konnte. Wenn nun einer sich irgendwo Trachom geholt hatte, infizierten sich meist auch die anderen Familienmitglieder. Außerdem gab es damals auf dem flachen Land erst wenige richtige Ärzte. Und wenn, dann konnten vor allem arme Leute Behandlungen oder Medikamente doch nicht bezahlen. Wenn es mit den



*Blinder Flötenspieler,
der von einem Mitwirkenden geführt wird.
Quelle: A Pictorial Outline of Manchuria, S. 15*

Augen gar zu schlimm wurde, ging man zu einem Quacksalber. Der undefinierbare Brei, der dann dem armen Kind auf die Augen gestrichen wurde, verschlimmerte häufig das Leiden und führte schließlich zur Blindheit.

Auch die Zukunftsaussichten dieser bedauernswerten Kinder beschäftigte Schwester Pauline. Sie erfuhr, daß viele durch die Entbehrungen und den Straßenschmutz schon früh erkrankten und starben. Die Jungen, die am Leben blieben, konnten von blinden Männern das Spielen einfacher Streichinstrumente lernen und wurden in die Wahrsagekunst eingeführt. Sie zogen dann zu zweit oder dritt, von einem sehenden Bübchen angeführt, durch Städte und Dörfer. Viele, die ihre Musik hörten, riefen sie in ihre Häuser, wo sie gegen ein geringes Entgelt die Zukunft voraussagten und sich damit ihren Lebensunterhalt verdienten. Mädchen stand dieser Weg nicht offen. Ihnen blieb häufig nur die Prostitution.

Die Gründung des Blindenheims

Bei der Liebenzeller Mission, der sie inzwischen beigetreten war, fand Schwester Pauline ein offenes Ohr, als sie darum bat, blinde Mädchen von der Straße holen zu dürfen. Ja, die Mission bot sogar einer vor der Ausreise nach China stehenden weiteren Schwester die Möglichkeit, vorher in Zürich in einer dortigen Blindenschule ein gründliches Praktikum zu absolvieren.

Schon vor deren Eintreffen in Changsha wurde im Jahre 1908 das erste von vielen blinden Mädchen in die bereitgestellten Räume aufgenommen. Die erste Prozedur, die diese schmutzstarrenden kleinen Wesen immer über sich ergehen lassen mußten, war ein gründliches warmes Bad. Die Haare wurden gewaschen und, wenn sich zu viel Ungeziefer darin angesammelt hatte, auch abgeschnitten. Sie bekamen saubere Kleider und eine reichliche gute Mahlzeit, ein neues Leben begann für sie. Es ist erstaunlich, wie schnell sie aufblühten.

Schon im April dieses Jahres traf die besagte Kollegin, Schwester Mathilde Vassel, ein. Nachdem sie

¹ Verfaßt im Jahre 1996. Die Autorin wurde 1916 als Tochter des Missionars David Karl Steybe und seiner Ehefrau Anna Helene geb. Clausen in Changsha geboren. Ihr Bericht beruht zum großen Teil auf selbst Erlebtem und ansonsten auf Unterlagen der Liebenzeller Mission.

sich etwas in die chinesische Sprache eingearbeitet hatte, begann sie mit dem Unterricht. Das Lesen und Schreiben sollte mit Hilfe des in Europa üblichen Braille-Systems erfolgen. Sechs Punkte, in unterschiedlichster Anordnung in dickes Papier gestochen, ergeben dabei bekanntlich auf der Rückseite die Buchstaben des Alphabets, die mit den Fingern ertastet werden müssen. Aber da die in England bestellten Schreib- und Rechentafeln lange unterwegs waren, wurden den Kindern zu Anfang erst einmal biblische Geschichten erzählt und viele Lieder beigebracht. Vor allem waren sie von warmer Liebe und Fürsorge umgeben. Manche, die zuerst für geistig zurückgeblieben gehalten wurden, verwandelten sich wie durch ein Wunder allmählich in liebenswerte, intelligente Kinder.

Das Braille-System mit den wenigen Buchstaben des europäischen Alphabets erwies sich allerdings bald als nicht ausreichend, um all die vielen chinesischen Zeichen auszudrücken. 1914 entwickelte eine englische Missionarin eine besser geeignete, aber ebenfalls auf dem Braille-Prinzip basierende Blindenschrift mit 54 Zeichen. Da die Blindenschulen im Lande miteinander in Verbindung standen und Erfahrungen austauschen konnten, wurde diese Neuerung überall freudig übernommen. (Es gab damals noch keine staatlichen Blindenschulen in China, aber verschiedene Missionsgesellschaften aus den westlichen Ländern eröffneten im Laufe der Zeit solche Heime.)

Schwester Mathilde arbeitete sich so gut ein, daß Schwester Pauline 1911 beruhigt in den Heimaturlaub nach Deutschland reisen konnte, aus dem sie nicht mehr zurückkehrte. So leitete Schwester Mathilde das Blindenheim bis zu ihrem Tode im Jahre 1939, später abwechselnd unterstützt von den Schwestern Anna Forstmeier und Helene Luginsland.

Alltag im Heim

Der Alltag an den Blindenschulen lief bald in geordneten Bahnen. Immer mehr Fächer wurden eingeführt. So erinnere ich mich, als Kind einen mit Sand gefüllten Kasten auf vier Beinen bewundert zu haben, in dem Berge, Flüsse und Seen geformt waren, die von den Blinden in der Geographiestunde befühlt und später immer wieder neu geformt wurden, je nach dem Land, das sie durchnahmen. In einer Zeit, wo – jedenfalls bei uns in Hunan – viele Mädchen noch gar keine oder eine nur eine zwei bis drei Jahre dauernde Schulausbildung erhielten, hatte die Blindenschule bald einen guten Ruf. Bessergestellte Familien, denen das Schicksal eines blinden Töchterchens auferlegt war, meldeten ihre kleinen Mädchen als „zahlende Gäste“ an. Es herrschte viel Fröhlichkeit in der

Blindenschule, denn es wurde nicht nur viel musiziert, sondern in der Freizeit auch oft gespielt.

Die größeren Mädchen bekamen Strickunterricht und brachten es im Laufe der Jahre zu wahrer Meisterschaft. Für uns Kinder¹ war es immer eine Riesenfreude, wenn wir mit in die Blindenschule durften, wo wir in der Strickstube Pullover und Jacken angemessen bekamen und dann mit den Blinden spielen durften. Sie tasteten uns ab und wunderten sich, daß wir zwei Zöpfe trugen, während sie nach damaliger Sitte nur einen dicken Zopf am Rücken herunterhängen hatten. Bei den großen Mädchen waren diese oft so lang, daß sie darauf sitzen konnten.

Leider zeigte sich, vor allem in der ersten Zeit, daß bei manchen der Kinder die Gesundheit nach Jahren der Kälte und Hitze im Straßendreck bei kärglicher Ernährung doch zu sehr gelitten hatte. Nach anfänglichem Aufblühen kränkelten sie und wurden trotz bester Pflege von Tuberkulose befallen, gegen die es damals ja noch kein wirksames Mittel gab. Siechtum und früher Tod ließen sich nicht verhindern. Für die Schwestern war dieses Abschiednehmen sehr, sehr schmerzlich. Es tröstete sie aber zu wissen, daß die Kinder zuletzt immerhin noch eine frohe, sinnvoll gelebte Zeit gehabt hatten. Es war ihnen nicht nur irdische Liebe zuteil geworden, sondern sie hatten auch von der Liebe eines Vaters im Himmel gehört, und ihr kindlicher Glaube ließ sie getrost dem Tod entgegengehen.



*Eines der neuen Häuser auf dem neuen Grundstück
Quelle: StuDeO-Fotothek P7771*

Auf dem neuen Grundstück

Das erste Grundstück der Blindenschule lag mitten im Häusermeer der großen Stadt mit ihren giftigen Ausdünstungen. Zum Spielen gab es nur einen kleinen Hof, von hohen Mauern umgeben. Es war schwer, die Tuberkulose-Kranken von den Gesunden isoliert zu halten. Aber die Anstalt hatte allmählich Freunde gewonnen, nicht nur unter den

¹ Die Geschwister Berta, Friede, Ruth, Martha und Hans Steybe.

Europäern und Amerikanern in der Stadt. Nein, auch in Deutschland, der Schweiz, England, ja, sogar in Ungarn, in den USA und Australien gab es Freunde und Paten, die zu helfen bereit waren.

Mitte der zwanziger Jahre ging daher der sehnliche Wunsch nach einem größeren und gesünder gelegenen Grundstück außerhalb der Stadt in Erfüllung. Als allererstes wurde ein Häuschen für die Lungenkranken an einem Ende desselben errichtet. Auch ein Kuhstall für ein oder zwei der kleinen chinesischen Kühe entstand, damit die Kranken Milch bekommen konnten.

(Kuhmilch zu trinken war unseren „Hunanesen“ zuwider und noch lange verpönt. Wenn Mütter für ihre Babys keine Milch hatten, nahmen die Reichen sich eine Amme vom Lande. Die Armen fütterten ihre Säuglinge in solchem Fall mit Reiswasser, woran die meisten starben, weil das als Nahrung natürlich nicht genügte. Die Säuglingssterblichkeit war entsprechend sehr hoch.)

Die weiteren Häuser, die dann noch nach und nach gebaut wurden, haben die Blinden buchstäblich erbetet. Die Hausgemeinschaft erlebte oft Wunder, wenn gerade im richtigen Augenblick das fehlende Geld für Material, oder um Handwerker zu entlohnen, eintraf. Die Kinder gediehen prächtig in der frischen Luft, und Besucher hatten ihre Freude, wenn sie sie auf dem weitläufigen Grundstück umherspringen sahen. Sie kannten ja bald jede Unebenheit, jede Stufe, jede Ecke.

Jetzt begannen sogar wohlhabende Chinesen, sich für die Blindenschule zu interessieren. Sie kamen, wenn Basare stattfanden, wo man vor allem Strickkleidung erwerben konnte, mit denen die der Schule erwachsenen Blinden zu deren Unterhalt beitrugen. Die Blinden strickten nämlich angefangen von entzückenden Babygarnituren auch für größere Kinder Pullover, Jacken, damals sogar noch lange Wollstrümpfe (die uns kratzten) und ebenso warme Bekleidung für Erwachsene. Solange es möglich war, im Sommer Kikungshan, Provinz Honan (heute Henan), oder Kuling in Kiangsi (heute Jiangxi) aufzusuchen, hielten die Schwestern auch in diesen Sommerfrischen in den Bergen Basare ab mit Blick auf die vielen dort Erholung suchenden Ausländer und reichen Chinesen. Einige besonders

geschickte Blinde strickten die kunstvollsten und feinsten runden Spitzentischdecken und -deckchen. Uns Sehenden war kaum faßbar, wie Blinde so etwas zustande bringen konnten.



Chinesisches Haus, das beim Kauf des neuen Grundstücks übernommen und bezogen wurde. Changsha 1926

Quelle: StuDeO-Fotothek P7773

Die christlichen Feste wie Ostern und Weihnachten (aber natürlich auch das Chinesische Neujahr oder das „Mondfest des achten Monats“) waren immer Höhepunkte im Jahresverlauf. Wir konnten uns als Kinder kein Weihnachten vorstellen, wo wir nicht am Vortag die Weihnachtsfeier der Blinden miterlebt hätten. In der Kapelle sangen die Chöre der Großen und Kleinen mehrstimmig unsere ins

Chinesische übersetzten Weihnachtslieder: „Ihr Kinderlein kommet“, „Stille Nacht“ usw. Musikstücke wurden vorgetragen, und sie sagten einzeln oder im Sprechchor weihnachtliche Bibelstellen auf, vor allem natürlich die Weihnachtsgeschichte aus Lukas 2. Ich sehe sie noch strahlend auf dem Podium stehen. Die Kleinen hatten alle bunte, blumengemusterte Baumwollüberzüge über ihren dicken Wattegewändern an, die sie gerade geschenkt bekommen hatten, die Großen blaue, die blinden Lehrerinnen teilweise sogar seidene.

Ein Tannenbaum war geschmückt und erstrahlte im Kerzenlicht. Selbst wenn nur die Gäste ihn sehen konnten, so wußten die Kinder doch genau, wie schön er aussah, denn sie hatten ihn vorher betasten dürfen. Mucksmäuschenstill hörten sie der Weihnachtsbotschaft zu, die Kleinen wahrscheinlich innerlich zappelnd in Gedanken an die folgende Bescherung. Ihrer aller Namen wurden am Schluß verlesen, und jedes Kind bekam sein Päckchen. Wir folgten ihnen nur zu gern in ihre Zimmer, wo sie auspacken durften. Wie viele Püppchen, Plüschtiere, Kreisel, Bälle, Springseile, Mundharmonikas wurden selig ans Herz gedrückt, während die Musikinstrumente laut oder leise ausprobiert wurden!

An Ostern wurden nach dem Festgottesdienst bunte Ostereier im Garten versteckt, gesucht und gefunden. Jedes Kind wußte nachher, welche Farbe sein Ei hatte, denn einige Kinder hatten noch einen Rest Sehkraft und konnten es den anderen sagen.

Damals ahnte noch kaum jemand, daß sich der chinesisch-japanische Krieg langsam zusammenbraute, der dann von 1937 bis 1945 wütete.

Die große Flut in Tientsin 1939¹

Rolf Blume

Seit Tagen hatte es heftig geregnet. Es war trüb und schwül. Die Luftfeuchtigkeit lag bei 100%. Noch schwerere Regenfälle hatte es, Berichten zufolge, in der Provinz gegeben. Der Pegelstand des Flusses Peiho stieg stetig. Die Behörden fingen an nervös zu werden und ordneten die Errichtung von Sandsackbarrieren an den Ufern des Peiho an.

Am Mittwochnachmittag um 5 Uhr verließ ich mein Büro in der Taku Road, um einen Film im Grand Theater anzusehen. Beim Verlassen des Theaters bemerkte ich zu meinem Erstaunen, daß der Gehsteig von Wasser überflutet war, obwohl der Pegel des Peiho, der am Theater vorbeifließt, noch weit unter den Sandsackbarrikaden lag. Die Fluten hatten mehrere Dämme in der angrenzenden Provinz durchbrochen und drangen nun von den Feldern und durch das Abwassersystem in die Stadt hinein.

Auf der Victoria Road war viel Verkehr. Autos und Rikshaws kämpften sich durch knöcheltiefes Wasser. Ich nahm eine Rikshaw, fuhr zu Kiessling & Bader und genoß ein gutes Abendessen. Dabei ahnte ich nicht, daß dies mein letztes gutes Mahl für die nächsten zwei Wochen sein würde.

Von Kiessling & Bader watete ich über die Straße zum Deutschen Club für ein paar Stunden Billard und Würfelspiel. Als ich den Club verließ, reichte das Wasser mir bis zu den Knien. Eine Rikshaw brachte mich nach Hause, entlang der Woodrow-Wilson Street zur Honan Road, wo ich zu jener Zeit zusammen mit Eddy Unger wohnte.

Am nächsten Morgen trat ich auf meinen Balkon und stellte fest, daß das Wasser in der Nacht erheblich gestiegen war, nun etwa Brusthöhe erreicht hatte und weiter stieg. Es war ein wunderschöner Tag mit strahlender Sonne. Während ich die Szenerie betrachtete, fuhr ein Chinese in einem Boot an unserem Garten entlang.

Wir fragten ihn, ob er uns das Boot verkaufen wollte. Nach einigem Verhandeln willigte er in einen Preis von \$ 100 ein. Wir schlugen dem Mann vor, bei uns zu bleiben und uns solange wie nötig herumzurudern. Er stimmte unserem Vorschlag zu und blieb bei uns, bis das Wasser wieder abgelassen war. Wir gaben ihm dann das Boot zurück. Außerdem hatte er in dieser Zeit einige gute Trinkgelder bekommen. Sobald wir mit ihm einig geworden waren, brachte er uns zu unserem Büro, Carlowitz & Co., in der Taku Road, wo das Wasser etwa 6 feet [ca. 2 m] hoch stand.



Quelle: StuDeO-Fotothek P1717 u. P1729

Unsere erste Aufgabe war das Bergen von drei Autos, wozu auch mein Ford gehörte, die im Mackenzie Compound abgestellt waren. Mit der Hilfe von zwölf Kulis hoben wir meinen Ford und einen Dodge auf leere Ölfässer, die im Compound herumstanden. Das dritte Auto hoben wir einige Stufen an der Seite eines Godowns [Lagerhaus] hinauf. Nach Abschluß dieser Arbeit sahen wir alle aus wie Schweine. Öl war aus den Autos ausgelaufen und hatte uns völlig verschmiert.

Danach berieten wir uns über die Situation und entschieden, einige Konserven in einem neben dem Carlowitz Büro liegenden Laden zu kaufen. Nachdem wir die Ware in unser Büro gebracht hatten, stellten wir fest, daß niemand irgendwelches Geld bei sich hatte. Der Händler wurde wütend und verlangte

seine gesamte Ware zurück. Ich erklärte mich bereit, zur DAB (Deutsch-Asiatische Bank) zu gehen und dort Geld abzuheben. Das Boot war anderweitig besetzt, so daß ich die Taku Road hinunterschwimmen mußte, um die Bank zu erreichen. Als ich zur Victoria Road kam, stand das Wasser nur noch etwa 2 feet [ca. 60 cm] hoch. Ich ging tiefend naß in die Bank und hob den benötigten Betrag ab, was den dort tätigen Herrn Ludewig höchlich amüsierte.

¹ Aus dem Englischen übersetzt von Peter Hütz. Die Überschwemmung dauerte ungefähr vom 19. August bis zum 10. September 1939.

Die Rückkehr zu meinem Büro entlang der Victoria Road war sehr viel leichter, und wir konnten unsere Schulden beim Händler begleichen.

Die nächste Aufgabe bestand darin, den luftdichten Safe zu öffnen, in dem die Bestände an Kameras und optischen Instrumenten gelagert wurden. Wegen des Wasserdrucks auf die Tür erwies sich das als ein schwieriges Unterfangen, aber letztlich gelang es uns. Glücklicherweise war keine der Kameras beschädigt, dank ihrer Lagerung in einem vom Wasser nicht erreichten Bord. Wir luden alles in unser Boot und brachten die wertvolle Fracht an die Grenze der französischen Konzession, die kaum überschwemmt war. Von dort transferierten wir alles in einer Karawane von Rikshaws, die uns zu Bolland's Büro und Haus in der Italienischen Konzession brachten.¹ Dort war es vollkommen trocken. Wir lagerten die Kameras in seinem Badezimmer. Aber einige Tage später bekam der Wassererhitzer dort einen Sprung, und das austretende Wasser zerstörte einige Dutzend der Kameras.

Zurück in Carlowitz Büro inspizierte ich den Godown hinter dem Büro, wo unsere Markenmedikamente und Pharmazeutischen Chemikalien gelagert waren. Unsere Kulis hatten alle Waren von den niedrigeren Holzregalen in höhere Regale umgelagert, um so die Bestände vor dem Wasser zu schützen. Wie sich herausstellte, hatte das Wasser die Regale aber angehoben und zum Umstürzen gebracht. Praktisch der gesamte Warenbestand wurde so zerstört.



*Firmentreffen (Ausschnitt):
Agnes Malin, Rolf Blume
Quelle: StuDeO-Fotothek
P0292*

wurde auf die großen Mengen von Chemikalien zurückgeführt, die in den Lagerhäusern gelagert und dort vom Wasser aufgelöst worden waren. Niemand konnte mit Sicherheit sagen, ob dies

wirklich der Grund für das Ausbleiben von Seuchen war.

Viele Frauen und Kinder und alleinstehende Frauen wurden nach Peking und Peitaiho evakuiert. Die Männer kamen irgendwie allein zurecht. Es wurde natürlich viel improvisiert und viel getrunken. Gelegentlich gab es auch Ereignisse, die einer gewissen Komik nicht entbehrten. Marinesoldaten eines britischen Kriegsschiffs patrouillierten in der Konzession mit ihren Booten, um Plünderungen zu verhindern und irgendwo gestrandeten Menschen zu helfen. Während der zweiten Nacht wurde eines dieser Boote vom Dach eines Hauses an der Race Course Road beschossen. Wie sich herausstellte, hatte Herr [Gerhard] Hilse sich so reichlich Mut angetrunken, daß er beschloß, seinen eigenen Krieg gegen die Briten zu führen. Glücklicherweise wurde dieser Zwischenfall freundschaftlich beigelegt.



Quelle: StuDeO-Fotothek P1732

Victoria Road und Race Course Road wurden die Hauptverkehrsadern für den Bootsverkehr, mit dessen Hilfe Menschen versuchten, ihre Familien in Sicherheit zu bringen. Einige Bootsleute wurden unternehmerisch tätig, rüsteten ihre Boote zu schwimmenden Läden um und verkauften Lebensmittel und warmes Sodawasser. Aus Shanghai begannen größere Sendungen [von der Firmenzentrale] mit Lebensmitteln, Medizinern und Chemikalien einzutreffen, die eine größere Katastrophe verhinderten.

Die Schäden und Zerstörungen, die die Flut in Tientsin und Umgebung verursacht hatte, waren enorm. Die Kosten beliefen sich auf Hunderte Millionen von Dollars. Erstaunlicherweise waren in Tientsin selbst nur wenige Menschen umgekommen, aber die Krankenhäuser und Doktoren waren vollauf beschäftigt, die vielen Fälle von Ruhr, gebrochene Gliedmaßen und andere Unfälle zu behandeln.

Auf dem Land war es nicht so glimpflich abgegangen. Chinesische Bauern sind sehr schlechte Schwimmer und wurden von den Wassermassen völlig überrascht. Tausende ertranken. Noch viele Tage lang konnte man alle paar Minuten Leichen beobachten, die auf dem Peiho vorbeitrieben. Monatlang wurden auf dem Lande immer wieder Leichen entdeckt.

¹ Heinz Bolland, Bremen Colonial & China Trading Co.

Ich nutzte meine reichliche Freizeit, um die Straßen der Britischen Konzession bis zum International Race Course mit meinem Boot zu erkunden. Viele chinesische Familien hatten auf den Stufen der Zuschauertribünen Zuflucht vor den Wassermassen gesucht.

Die Fotografien, die zu der damaligen Zeit aufgenommen worden sind, erzählen eine lebhaftige Geschichte von den Ereignissen in Tientsin.



Quelle: StuDeO-Fotothek P1735

Auswirkungen der Flut in Tientsin auf den Schulbetrieb¹

Wolfgang Müller

Am 20. August 1939 kam von Süden gegen den Peiho eine Hochwasserwelle, die in kurzer Zeit ganz Tientsin bis zu 2 m unter Wasser setzte. Ausgeschwemmte Särge schwammen durch die Straßen. Das deutsche Schulgebäude lag etwas erhöht, so daß nur die Kellerräume und der Schulhof unter Wasser standen. Dank der Massenimpfungen durch die Japaner brachen keine Seuchen aus, doch an einen normalen Schulbeginn war nicht zu denken.

Da Anfang September das Hochwasser noch stand, blieben die meisten Familien mit Kindern in ihren Ferienorten. Kinder, die in Peking waren, konnten dort als Gast Schüler in die deutsche Schule gehen; als Verstärkung gingen Herr und Frau Petz [*Rudolf und Gertrud Petz*] ebenfalls dorthin.

In Peitaiho begannen wir am 15. September 1939 im großen Garten und im Beamtenhaus der Deutschen Botschaft mit dem Unterricht. Die Kinder zu erreichen war nicht schwer, da wir auch während

der Ferien öfter zusammengekommen waren. Es waren 29 Buben und Mädchen, die wir in drei Gruppen einteilten. Ich übernahm die Grundschulklassen, gab sie aber in der nächsten Woche ab gegen Biologie, Rechnen, Turnen und Religion in allen Klassen. Den Unterricht in der Oberstufe gaben Dr. Lothar Biller, Benno Volk und Victor Bryantzeff.

Anfang Oktober wurde die Stadt ausgepumpt. Am 6. Oktober konnten wir den Schulbetrieb in Peitaiho schließen, am 10. Oktober wurde die Schule in Tientsin wieder eröffnet. Bei Aufnahme des vollen Unterrichts am 17. Oktober fanden sich nur 56 Schüler ein. [*Wegen der politischen Lage in China und des Kriegsbeginns in Europa waren einige Familien mit schulpflichtigen Kindern nach Deutschland zurückgekehrt.*] Bald aber überwog die Zahl der Zugänge, so daß bei Schluß des Schuljahres wieder 64 Schüler gezählt werden konnten.

Erinnerungen an den Heimatkundeunterricht in Kobe

Manfred Müller

Wann genau meine Aufnahme in die Deutsche Schule Kobe (Zaidan Hojin Kobe Doitsu Gakuin) stattfand, kann ich nicht mehr feststellen. Es muß Ende 1941 gewesen sein. Mein erstes dortiges Zeugnis datiert vom 14. Februar 1942.

Als die amerikanischen Bombenangriffe näher kamen, wurden wir evakuiert in ein kleines Dorf – Takedao – am Ufer eines Flusses. Dort richteten die Eltern eine Behelfsschule ein, weil wir Kinder,

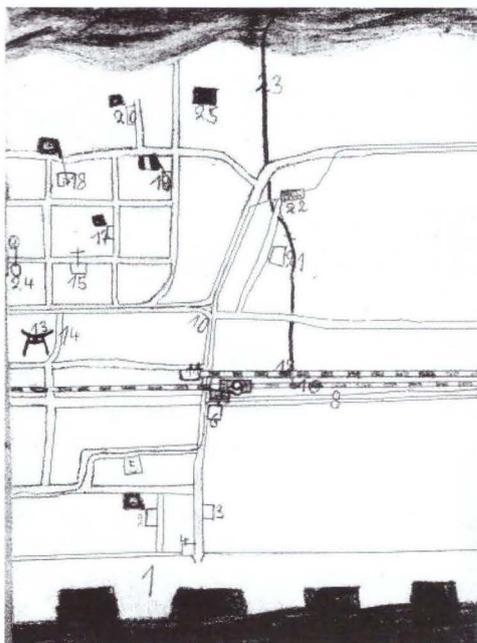
alle so um die zehn Jahre alt, zu verwildern drohten. Hier erhielten wir ein sehr behelfsmäßig verfaßtes Zeugnis am 1. Juli 1944, das einzige und letzte.

In Japan endete meine Schulzeit in Okamoto, einem kleinen Ort östlich von Kobe, als wir 1947 nach Deutschland repatriert wurden. Alle genannten Schulen standen irgendwie in der Tradition der Deutschen Schule in Kobe.

¹ Quelle: Wolfgang Müller: Chronik der Deutschen Schule Tientsin, 2002.

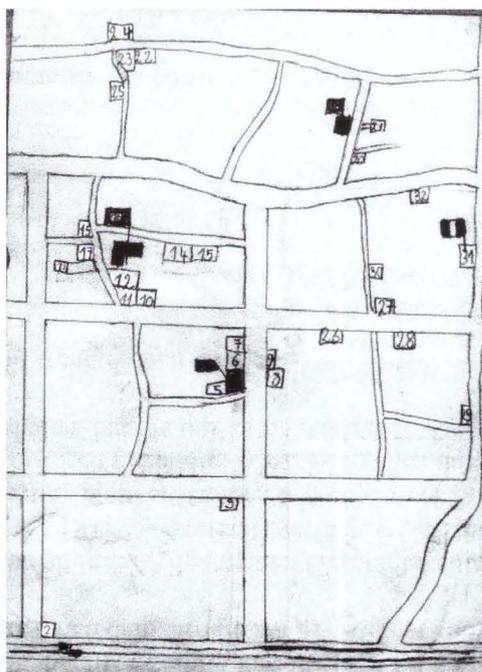
Gleichzeitig mit der Einschulung in die Deutsche Schule wurde ich als Pimpf in die Hitlerjugend (HJ) aufgenommen. Der HJ-Führer, Heinrich Mielcke, war dort zugleich als Lehrer tätig. [...] Bei ihm hatten wir Heimatkunde. Der Lehrplan sah zumeist eine „original“ deutsche Heimatkunde vor („Norddeutsche Tiefebene“, „Magdeburger Bör-

de“, die Eisenbahnstrecke durch die Alpen usw.). Von bleibendem Wert aber ist eine Mappe, die Mielcke im Heimatkundeunterricht anfertigen ließ und in die wir Heimatkundliches aus unserer täglich erlebten Umgebung einhefteten. Darunter diese Stadtpläne von Kobe *[im Original farbig]*:



- 1.) Der Hafen
- 2.) Deutsches Generalkonsulat
- 3.) Kobe Building (Dr. Zirn, Dr. Schmidt)
- 4.) K.R. u. A.C. (Sportklub)
- 5.) Sannomiya Polizei
- 6.) Sogo-Warenhaus
- 7.) Hanshien, Untergrundbahnhof
- 8.) Die Kokodo
- 9.) Sannomiya-Bahnhof
- 10.) Die Staatsbahn
- 11.) Hankyu-Bahnhof
- 12.) Hankyustrecke nach Osaka
- 13.) IkutatempeI
- 14.) Ikutastraße
- 15.) Katholische Kirche
- 16.) Kanocho 3chome. (Potsdamer Platz)
- 17.) Deutscher Klub
- 18.) Deutsche Schule
- 19.) Französ. Generalkonsulat
- 20.) Unsere Schule
- 21.) Evangelische Kirche
- 22.) Nunobiki
- 23.) Nunobikifluß
- 24.) Moschee
- 25.) Wasserbecken

Die Gegend vom Deutschen Klub:



- 1.) Straßenbahnhaltestelle
- 2.) Bäckerei Freundlieb
- 3.) Frau Burghardt
- 4.) Deutscher Klub
- 5.) Amt 5
- 6.) Frau Goertz
- 7.) Herr Timm
- 8.) Frau Flakowski
- 9.) Blumenladen
- 10.) Normandi
- 11.) Frau Dannehl
- 12.) Herr Jessen
- 13.) Deutsche Schule
- 14.) Herr Generalkonsul Balsler
- 15.) Frau Thiede
- 16.) Großmutter Schulze
- 17.) Frau Börner
- 18.) Herr Jordan
- 19.) Unsere Schule
- 20.) Herr Müller
- 21.) Herr Steenbuck
- 22.) Frau Behr
- 23.) Herr Hirschberger
- 24.) Herr Seidel
- 25.) Herr V. Behr
- 26.) Frau Suhl
- 27.) Herr Meyn
- 28.) Frau Kliem
- 29.) Frau Neumann
- 30.) Herr Thordsen
- 31.) Französ. Gen.-kons.
- 32.) Frau Schäfer

Meine – in prächtigem, inzwischen verblaßtem Brokatstoff gebundene – Mappe enthält außerdem mehrere handschriftliche Aufsätze mit Fotos und Postkarten zu ihrer Illustration, unter anderem die-

sen kleinen Aufsatz – den ich als Zehnjähriger in Sütterlin-Schrift geschrieben habe, wie die faksimilierte Überschrift natürlich auch:

Das japanische Haus

Das japanische Haus ist aus Holz, Bambus und Lehm mit Stroh. Das Dach ist aus schwarzen Dachziegeln. Die Bauernhäuser in den Dörfern haben dicke Strohdächer aus Reisstroh. Die japanischen Häuser haben keinen Keller. Sie stehen auf kurzen Pfählen. Wenn ein japanisches Haus gebaut wird, dann wird erst ein Balkengerüst gebaut. Zwischen die Balken kommt ein Bambusgeflecht. Darüber wird Lehm mit Stroh geschmiert. Von außen werden Bretter an die Balken genagelt.

Die japanischen Häuser sind niedrig. Meistens haben sie nur ein Erdgeschoß oder sie sind einstöckig. Die japanischen Häuser haben Schiebetüren und Schiebefenster. Die Schiebefenster sind sehr groß. Sie sind aus Papier oder Glas. Bei dem japanischen Haus ist fast immer ein kleines Gärtchen.

100-Jahrfeier der Deutschen Schule Kobe

Regine Weiss, Schulleiterin



*Ehemalige Schüler und Lehrer von heute
v.l.n.r. Dr. Hans-Joachim Birkenbeil, Claudia M. Agad-Frei, Walter Re-
fardt, Monika Reich-Wohlfahrt, Dr. Thomas Jordan, Tilo Zimmermann,
Anna Sanner (Assistenz-Lehrerin), Regine Weiss (Schulleiterin)*

Ich freue mich, Ihnen mitteilen zu können, daß unsere 100-Jahrfeier nicht nur nach Plan verlief, sondern ein voller Erfolg war. Es war eine gute Entscheidung, unser Jubiläum bei einer Abendfeier am 19. Juni 2009 für Erwachsene und einer Mittagsfeier am 20. Juni für Kinder zu begehen.

Auf diese Weise hatten die Erwachsenen die Möglichkeit, in festlichem Umfeld im Kobe Club zu feiern, vieles über die Geschichte der Schule zu erfahren und bei einem Glas Sekt oder Wein eine Ausstellung alter Fotos und ein kleines Klavierkonzert zu genießen.

Die Kinder durften am Tag darauf ihren Eltern ihr neuestes Können in den Bereichen Instrumentalmusik, Theater und Tanz vorführen und amüsierten sich danach köstlich über eine meisterhafte Clown-

und Jongliervorführung von Dave Rave, einem professionellen ortsansässigen Entertainer. Anschließend gingen wir in einer Zirkusclub-Parade jonglierend, tanzend und Diabolos werfend vom Hotel zu unserem neuen Schulgebäude, wo wir Luftballons mit Grußkarten steigen ließen und es bewundern konnten.

Wir verkauften Exemplare von Herrn Lehmanns Buch zum 100-jährigen Bestehen unserer Schule und eine Festschrift, in der wir speziell zu diesem Anlaß die neue Schulhymne und Ausschnitte von Briefen, die dieses Jahr zwischen ehemaligen Schülern und Schulleitern ausgetauscht worden waren, zusammengestellt und abgedruckt hatten.



Wir freuen uns auf unser neues Gebäude und auf weitere gute Zusammenarbeit mit allen Freunden der Deutschen Schule.

100 Jahre Deutsche Schule Kobe 1909 bis 2009¹

Stephanie Frei

Seit langem wußten viele der ehemaligen deutschen „Kobekinder“, daß Jürgen Lehmann, Direktor der Deutschen Schule Kobe (DSK) von 1981 bis 1986, an einer Chronik schrieb und warteten gespannt auf die Veröffentlichung.

Nun ist vor kurzem dieses Buch erschienen, rechtzeitig zur 100-Jahrfeier und zur Einweihung des neuen Schulgebäudes auf Rokko Island/Kobe im Juni 2009. Das 261 Seiten umfassende, kenntnisreich geschriebene und reich bebilderte Werk zeugt von der Liebe des Autors zu seinem Thema. Es zeugt auch von einem beeindruckenden Einsatz an Arbeitskraft und Forschergeist, um die Fülle des Materials zu sichten, zu gliedern und so anschaulich lesbar zu machen, wie es uns nun vorliegt. Als Schulleiter der DSK richtete er 1984 die 75-Jahrfeier aus und befaßte sich bereits damals mit ihrer wechselvollen Geschichte.

Mit Hingabe und in vielen Einzelheiten zeichnet Jürgen Lehmann das Lehren und Lernen an dieser kleinen deutschen Auslandsschule nach und gibt Informationen zu den zeitgeschichtlichen Bezügen. So erfährt der Leser gleich zu Beginn etwas über die Geschichte Japans, den Standort Kobe und die zunehmende Bedeutung der Stadt und des Hafens für deutsche Kaufleute um die vorige Jahrhundertwende und vor allem später, als die Schule gegründet wurde und zu wachsen begann.

Genau werden die einzelnen Schuljahre beschrieben, mit Klassen- und Schülerzahl, Lehrern, Unterrichtsfächern, Interessengruppen und außerschulischen Aktivitäten. Erwähnt werden viele Persönlichkeiten in Kobe, die das Gedeihen der Schule gefördert haben, und man erhält ein anschauliches Bild von dem großen Engagement aller Beteiligten. Auch konfliktreiche Zeiten werden erwähnt.

Die Chronik ist in zwei große Abschnitte gegliedert. Die Periode von 1909 bis 1947 nennt der Autor die Zeit der Langzeit-Residenten, die Jahre seit 1948 die der Kurzzeit-Residenten.

Illustriert durch Berichte von Zeitzeugen, ehemaligen Schülern und gestützt auf Unterlagen der Schule (Jahresberichte) und des Schulvereins zieht

der Autor den Leser in das zeitweise dramatische Auf und Ab der Entwicklung der Schule hinein, die immer mit den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen im Vater-/Mutterland wie im Gastland verknüpft ist. Besonders deutlich wird dies in der Behandlung der Zeit des Nationalsozialismus.

Wie sehr die gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse die Existenz der Schule bedrohen, sieht man an dem durch Globalisierung und strukturelle Veränderung bedingten Rückgang der Zahl der in Kobe niedergelassenen deutschen Firmen, deren Angehörige ihre Kinder aus bestimmten Überlegungen oft lieber auf größere, englischsprachige Schulen schicken.

Die Abnahme der Anzahl deutscher Schüler und der Wegfall bundesdeutscher Fördermittel haben in jüngerer Zeit zu einschneidenden Veränderungen geführt. Zwischen 2001/2002 und 2005/2006 wandelte sich die Schule in die „German European School Kobe“, in der englischsprachige Kinder international anerkannte Abschlüsse erreichen können. Auf diese Weise hofft die Schule ihr Überleben zu sichern.

Vor allem als „Lesebuch für Ehemalige“ gedacht, spricht die Chronik vermutlich viele Leser an, die sich durch Geburt, Schulbesuch oder andere Umstände besonders mit Kobe verbunden fühlen. Man kann staunen, mit welchem Eifer Schüler, Eltern und Lehrer heimatliche Bräuche üben, Feste im fernen Gastland feiern und wie intensiv sie versuchen, die Menschen des Gastlandes in die schuleigenen Aktivitäten einzubeziehen, um dadurch wechselseitig mehr Verständnis für die jeweils fremde Kultur zu entwickeln.

Vielleicht muß man nicht unbedingt ein „Kobekind“ sein, um der „Deutschen Schule Kobe – European School“ (DSK – ES) Glück zu wünschen bei der Bewältigung ihrer schwierigen Aufgabe, deutsche und englischsprachige Kinder und Jugendliche aus vielerlei Ländern zu neugierigen, toleranten Weltbürgern zu entwickeln.

Jürgen Lehmann sei Dank für sein zukunftsgerichtetes Erinnerungsbuch.

¹ Lehmann, Jürgen: 100 Jahre Deutsche Schule Kobe 1909 bis 2009. Eine Chronik als vorläufige Geschichte dieser kleinen deutschen Schule in Japan. München: Iudicium Verlag 2009, 261 S., ISBN 978-3-89129-958-6. – € 32,00. Vgl. auch Rudolf Wolfgang Müller: Amphibisches Leben: Aufgewachsen in zwei Welten. Als deutsches Kind in Kobe, Japan 1934-1947: Erinnerungen und Reflexionen. Tokyo: OAG 2009, 323 S., zugänglich nur bei: www.oag.jp/publikationen/online-publikationen.

Kolonialer Wettstreit Rußland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn

Adolf Felsing

Urbansky beschreibt die Geschichte der Ostchinesischen Eisenbahn (der „Landbrücke zum Pazifik“) unter dem Gesichtspunkt ihres „politischen, ökonomischen und kulturellen“ Einflusses auf die Entwicklung der Mandschurei.¹



Firmenlogo der
Ostchinesischen Eisenbahn

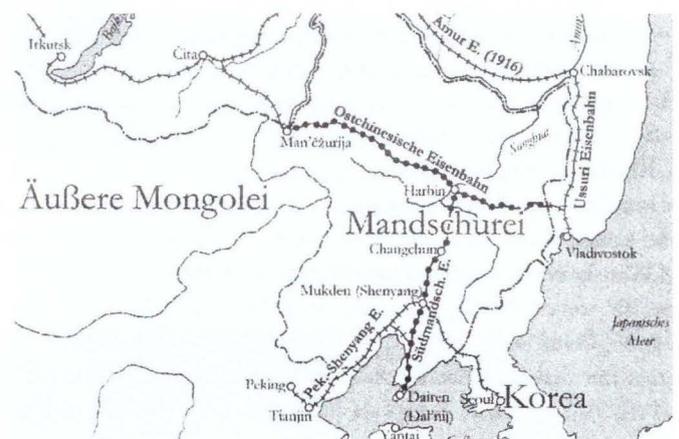
Es werden die Probleme aufgezeigt, die durch die Unvereinbarkeit der politischen Zielsetzungen – der Kolonisierung dieser Region – mit den Notwendigkeiten einer wirtschaftlichen Betriebsführung entstanden. Sie führten zu stetem Mißtrauen

der Chinesen, zum Interessenkonflikt mit Japan und zum „Massengrab des Rubel“.

Aufgrund seiner Niederlage im Russisch-Japanischen Krieg 1904-1905² mußte Rußland einen Teil des südlichen Zweiges der Ostchinesischen Eisenbahn an Japan abtreten. Die Bedeutung dieses abgetretenen Teils der nunmehr „Südmandschurisch“ genannten Eisenbahn für die weitere Expansion Japans in der Mandschurei, die zur Gründung des Marionettenstaates Mandschoukuo am 1. März 1932 führte, wird eingehend dargelegt. Auch die zu Anfang vergeblichen Bemühungen der chinesischen Regierung, den Kolonisierungstendenzen der beiden Mächte entgegenzuwirken, werden deutlich.

Breiten Raum widmet der Verfasser dem kulturellen und vor allem dem wirtschaftlichen Einfluß der Ostchinesischen Eisenbahn und der anderen in der Region von China und Japan gebauten Eisenbahnstrecken auf die Entwicklung

des Landes. Die „rußländische Kolonisierung“ entlang der Strecke und insbesondere die Bedeutung der rußländisch dominierten Stadt Harbin werden eingehend beschrieben. Ferner wird die Rolle der Eisenbahn bei der Migration der chinesischen Bevölkerung in das einstmals kaum besiedelte Land hervorgehoben; ebenfalls ihre wichtige Rolle als Transportmittel im Russisch-Japanischen Krieg, im Ersten Weltkrieg und bei der Eroberung der Mandschurei durch die Japaner 1931. Des weiteren werden die Zeit des Interregnums behandelt, das mit dem Sturz der Monarchie in Rußland begann und mit der Etablierung der Sowjetunion endete, sowie die Auswirkungen auf die Bahn und die Stadt Harbin aufgezeigt. Auch deren Rolle bei der Flucht der „Weißrussen“ vor der „Rotarmee“ und die dadurch entstandenen Probleme bei ihrer Leitung und für die russischen Einwohner von Harbin insgesamt werden beschrieben. Die Epoche „Staat Mandschoukuo“ endete 1945 mit der Evakuierung der Japaner mit der Bahn.



Das Eisenbahnnetz um 1910

Die Darstellung schließt mit dem Jahr 1952, in welchem die Ostchinesische Eisenbahn von den Russen endgültig an China übergeben wurde. Damit ging ihre Eigenständigkeit naturgemäß verloren; sie wurde Bestandteil der Staatsbahn in den drei nördlichen Provinzen der Volksrepublik China.

Lesern, die sich für die Geschichte des Aufstiegs der Mandschurei von einem unerschlossenen, nahezu unbewohnten Land zu einem wirtschaftlich so bedeutenden Teil Chinas interessieren, kann Urbansky Buch nur wärmstens empfohlen werden.

¹ Urbansky, Sören: Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn. Frankfurt/New York: Campus Verlag 2008, 260 S., ISBN 978-3-593-38771-0, – € 29,90.

Der Verfasser ist Kulturwissenschaftler und Doktorand am Lehrstuhl für Geschichte Osteuropas der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder).

² Kriegsausbruch am 8. Februar 1904; am 5. September 1905 Unterzeichnung des Vertrags von Portsmouth, vermittelt durch Präsident Theodore Roosevelt.

John Rabe und Shanghai **Eine Diskussion im Literaturhaus München**

Renate Jährling

Am 5. Mai d.J. trafen sich der Regisseur Florian Gallenberger und die Autorin Ursula Krechel unter der Moderation des Sinologen Tilman Spengler zu einer Podiumsdiskussion. Der Abend war den beiden „Leidgeschichten“ von Nanking 1937/1938 und der Emigration nach Shanghai 1938/1939 gewidmet, deren Vorgeschichten und Umstände Spengler zutreffend beschrieb.

Das Bestreben Japans, in Ostasien ein Imperium aufzubauen, begründete er mit seiner ruhmreichen, über zweitausendjährigen kaiserlichen Geschichte, seinem Raummangel und dem zunehmenden Einfluß des Militärs seit 1927. Die Annexion großer Teile der Mandschurei Ende 1931 war Japans erster Schritt auf das chinesische Festland, weitere folgten im Sommer 1937 mit der Besetzung Nordchinas, der Bombardierung Shanghais und dem Vormarsch japanischer Truppen gegen das Yangtse-Gebiet, der in dem Massaker von Nanking 1937/1938 gipfelte.

Zu der zweiten Leidgeschichte erklärte Spengler, wie Shanghai zu einem Ort des Exils für jüdische Emigranten aus Europa wurde. Eine Schiffspassage oder ein Eisenbahnbillet und ein Paß genügten damals, um nach Shanghai auszureisen. Nazi-Deutschland erlaubte zwar lediglich 10 Reichsmark pro Person mitzunehmen, es gab aber keinerlei Beschränkungen hinsichtlich der Mitnahme etwa von Wertgegenständen, deren Verkauf dann in Shanghai manchen Emigranten das Überleben sicherte.

Das Leben in der Fremde behandelt Ursula Krechel in ihrem Roman „Shanghai fern von wo“ (Jung und Jung Verlag 2008, 504 S.) – den sie vorstellte und daraus las –, in dem sie bis zu acht authentische Schicksale nebeneinander laufen und den Berliner Buchhändler Ludwig Lazarus als Erzähler fungieren läßt. Der Roman basiert auf langjährigen Recherchen, denn das Thema läßt die bekannte Hörspielautorin seit ihrem ersten Besuch in China im Jahre 1980 nicht mehr los.

Eine der 18.000 Emigranten ist Franziska Tausig, die mit ihrem Mann, einem Rechtsanwalt aus Wien, Anfang 1939 in Shanghai eintrifft und sich und ihren Mann als Köchin in einem Restaurant durchbringt, weil dessen Beruf in China nichts wert ist. Als bei der Herstellung eines Strudels ein Stückchen Teig übrigbleibt, erfindet Frau Tausig die Frühlingsrolle –welch charmante Idee der Autorin!

Florian Gallenberger, der erst am Vortag von einer Vorstellungsreise aus China zurückgekehrt war, zeigte einleitend ein zehnminütiges „Making of“ seines preisgekrönten Spielfilmes „John Rabe“. Der junge sympathische Regisseur und Autor des Drehbuchs erzählte offen, wie sich in seinem Kopf die Filmhandlung nach und nach, basierend auf dem Tagebuch von John Rabe, weltweiten Archivrecherchen, Berichten von Zeitzeugen und nicht zuletzt auf dramaturgischen Erfordernissen, im Laufe von drei Jahren entwickelt habe. Alles habe sich bald unauflöslich verzahnt, so daß er schließlich nicht mehr habe unterscheiden können, was historisch zutraf bzw. was von ihm stammte.

Des weiteren berichtete er von den schwierigen Verhandlungen mit den chinesischen Behörden wegen der Dreherlaubnis in China, wobei interessanterweise aktuelle Vorkommnisse in Japan zu dem Auf und Ab der ein volles Jahr dauernden Verhandlungen beitrug. Denn China, das heute offiziell an guten Beziehungen zu Japan stark interessiert ist, zeigte immer wieder Sorge, wie die Japaner den Film wohl aufnehmen würden. Als aber ein neues japanisches Schulbuch die Ereignisse in Nanking herunterspielte und der Premierminister den Yasukuni-Schrein besuchte, wo auch im Zweiten Weltkrieg gefallene japanische Offiziere verehrt werden, zeigte der Daumen endgültig nach oben.

Obwohl sein Film mit erheblichen chinesischen Mitteln finanziert worden sei, sei zur selben Zeit ein chinesischer Spielfilm mit dem Titel „Nanking Nanking“ gedreht worden, der parallel zu „John Rabe“ in China gerade anlaufe. Ob sein Film in Japan gezeigt werde, sei noch offen. Ein japanischer Filmverleiher habe verlangt, die Szenen mit dem (übrigens japanischen) Darsteller eines hohen kaiserlichen Familienmitglieds herauszuschneiden, aber das sei natürlich unmöglich.

Auf die Frage des Moderators, ob „Nazi heute wieder möglich ist“, bat Gallenberger, Rabes Parteimitgliedschaft nicht überzubewerten, sondern seinen selbstlosen Kampf um das Leben von Abertausenden chinesischer Zivilisten, unter Einsatz seines eigenen Lebens, zu würdigen. Rabe habe bis dahin fast dreißig Jahre als Kaufmann in China gelebt, sei das letzte Mal 1930 auf Urlaub in Deutschland gewesen und erst 1934 in die Partei eingetreten. Daher habe er die Verhältnisse im Hit-

ler-Deutschland nicht aus eigener Anschauung gekannt. Deutschland tue sich heute schwer mit seinen Helden, meinte der Filmemacher.

Dazu bemerkte schon Erwin Wickert im Vorwort (S. 10) des von ihm herausgegebenen Tagebuchs „John Rabe. Der gute Deutsche von Nanking“ (Goldmann-Taschenbuchausgabe, 2009): „Im Jahr 1934 gründete er [Rabe] auf seinem Grundstück in Nanking eine deutsche Schule. Er trat dort der Ortsgruppe der NSDAP bei, damit die deutschen Heimatbehörden Lehrer entsandten und den Schulbetrieb aufnahmen.“ Im Kapitel „Hitler als Friedensengel?“ fügte er hinzu (S. 375): „Stets sprach er [Hitler] von Frieden. Die Rede ist hier, wohl gemerkt, immer nur von den ersten vier, fünf Jahren seiner Herrschaft, also von der Zeit, als John Rabe in die Partei eintrat, und bis er als Vorsitzender des [internationalen] Sicherheitskomitees Hitlers Hilfe erbat.“

NANKING HA—SHI

**John H. D. Rabe, Repräsentant
Siemens China Co.**

遼寧西門子電機廠 *Sie men tse dien
chi chang*

Tel. 22814 -- „Motor“

Bentley's, Alpha

Siao Tao Yuen, Gan Ho Yien

Elektro-Ingenieure und Kontraktoren, Vertreter eigener Fabriken

Stammhaus: Siemens Schuckert

Werke & Siemens Halske A.G.,
Berlin

Filialen: Shanghai, Peiping, Tientsin, Hankow, Hongkong, Canton

John H. D. Rabe, Geschäftsführer

Han Hsiang-Lin, Assistent

Dipl.-Ing. Li

*Adreßbuch für das Deutschtum in
Ostasien (ADO) 1937, S. 85*

nannte diverse Punkte, die davon abweichen, worauf Gallenberger zu bedenken gab, daß „John Rabe“ kein Dokumentarfilm sei.

Der Teilnehmer vermißte u.a. den Humor von John Rabe. Hier stimmt er mit Rabes Enkelin Ursula Reinhardt überein, die mit ihrem Großvater in Berlin bis zu seinem Tod 1950 zusammenlebte. Ihr

Die weit über zweihundert Teilnehmer der Veranstaltung zeigten sich begeistert von der Verfilmung, nur einer äußerte sich enttäuscht, offenbar weil er sich ausschließlich an Rabes Tagebuch orientiert und dadurch eine bestimmte Vorstellung vom Menschen John Rabe gewonnen hatte. Er

Urteil über den Film: Er ist gut, nur wird Rabes Humor nicht vermittelt.

Um hier trotzdem die stärksten Abweichungen von den Fakten anzusprechen: John Rabes Frau Dora war in Nanking nicht dabei. Als es im August 1937 zu den schweren Kämpfen in Shanghai kam, befanden sich die Rabes im Urlaub im nordchinesischen Seebad Peitaiho, von wo der pflichtbewußte John Rabe umgehend – nach einer kriegsbedingt langen Reise von elf Tagen! – an seinen Arbeitsplatz in Nanking zurückkehrte. Seine Frau blieb in Peitaiho, ging dann nach Peking zur Familie ihrer Tochter Gretel Schläger, um nach einigen Monaten nach Shanghai umzuziehen. – Den feigen „Obernazi“, den der Film anfangs zeigt, der Rabe von seinem Posten verdrängen will und seine Rettungsmaßnahmen für die Chinesen zu behindern versucht, hat es in Wahrheit nicht gegeben. – Daß der Darsteller des Legationssekretärs Georg Rosen viel zu jung ist (der echte Dr. Rosen war 1937 bereits zehn Jahre verheiratet), ist der Dramaturgie Gallenbergers gutzuschreiben, dem es wichtig war, eine deutsch-chinesische Liebesgeschichte in die Handlung einzubauen. – Die übrigen deutschen Angehörigen des Sicherheitskomitees, wie Christian Kröger (Firma Carlowitz) oder Eduard Sperling (Old China Hand), kommen im Film leider zu kurz. – Der kurze Auftritt des kräftig schwäbelnden Bäckers Scheel löste Heiterkeit aus.

Wilhelm Scheel war – nimmt man es genau – kein Schwabe. Er stammte aus Stendal in Sachsen-Anhalt und war von 1921 bis 1947 als Bäckermeister in Tientsin, Mukden, Nanking und Shanghai tätig, die meiste Zeit bei Kiessling & Bader (vgl. die Autobiographie seiner Frau Erna Kluge Scheel: *The Strength to Persevere*, Lima/Ohio 1998).

Vielleicht aber sind gerade solche dramaturgisch motivierte Eingriffe ein legitimes Mittel, um die Darstellung der in Wahrheit erschreckend grausamen Ereignisse in Nanking in einem Spielfilm überhaupt erträglich zu machen, weil sie sonst den Zuschauer wohl allzu stark berühren würden.

Buchempfehlungen

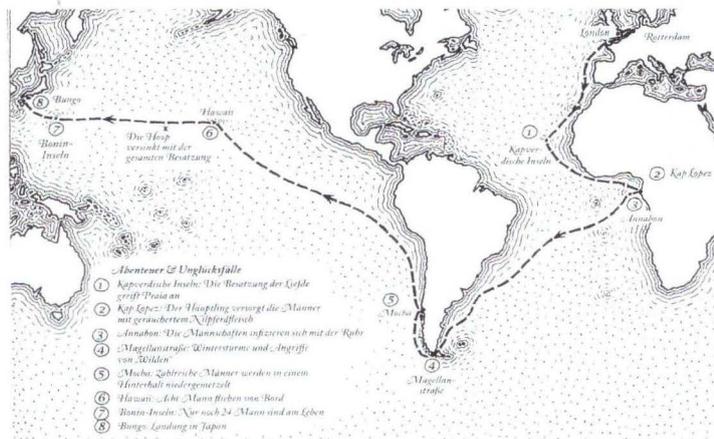
Renate Jährling

Milton, Giles: Samurai William. Ein englischer Navigator im Dienste des Shogun. Neu-Isenburg: Wunderkammer Verlag 2009, 334 S., 44 s/w Abbildungen, Quellenangaben, Register. ISBN 978-3-939062-08-0. – € 19,95.

Die Geschichte des englischen Seemanns William Adams inspirierte James Clavell zu seinem Er-

folgsroman „Shogun“, dessen mehrteilige Verfilmung ebenfalls großen Beifall fand. In „Samurai William“ folgt Giles Milton den Spuren des Abenteurers, der als erster Engländer im Frühjahr 1600 japanischen Boden betrat und dort einen beispiellosen Aufstieg schaffen sollte, und die Milton – Spezialist für die Geschichte des Fernhandels und

des Zeitalters der Entdeckungen – anhand von Originaldokumenten wie Briefen, Log- und Tagebüchern kenntnisreich nachvollzieht.



Die Reiseroute nach Japan 1598-1600

Der Verfasser schildert zunächst die Anfänge der Entdeckungsreisen nach Ostasien. Die Portugiesen waren es, die 1488 als erste das Kap der Guten Hoffnung umrundet und den unbekanntem Indischen Ozean durchmessen hatten. In den folgenden Jahrzehnten drangen sie immer weiter nach Osten vor. Im Jahre 1544 „entdeckten“ portugiesische Händler als erste Europäer zufällig Japan, als Monstürstürme sie auf die Insel Kyushu zugetrieben hatten. Ihnen folgten portugiesische Abenteurer und Kaufleute, vom sagenhaften Reichtum Japans angezogen, sowie Jesuiten, um zu missionieren. 1555 gelang es den Portugiesen, sich einen Stützpunkt auf der Insel Macao zu sichern, was ihnen den Zugang zu den großen Märkten in Canton einbrachte und auch ihrem Handel mit Japan einen enormen Aufschwung bescherte. Die atemberaubenden Gewinne sprachen sich bis zu den Londoner Kaufleuten herum.

William Adams gehörte zu den ersten, die Zugang zu der neuen Wissenschaft der Navigation hatten. Er schloß sich 1598 mit weiteren Engländern einer aus fünf Schiffen bestehenden holländischen Handelsflotte als Steuermann an. Sie wählte die westliche Route um die Südspitze Südamerikas herum. Nach fast zwei Jahren schrecklichster Strapazen und blutiger Auseinandersetzungen mit Einheimischen erreichten nur eines der Schiffe, die „Liefde“ (holl.: Liebe), und nur vierundzwanzig von ursprünglich einhundert Mann Besatzung, von Skorbut und Ruhr geschwächt und dem Tode nahe, japanisches Territorium.

Bald nach ihrer Ankunft befahl der mächtige und von der Welt außerhalb Japans faszinierte Fürst Tokugawa Ieyasu die Fremden an seinen Hof in Osaka. Der Leser erlebt nicht nur, wie Adams das Vertrauen des Shogun (Unterdrücker der Barbaren

und großer General) gewinnt, sondern erfährt auch von der Geschichte der japanischen Jesuitenmission, von schockierenden Christenverfolgungen, der Gründung der britischen Ostindien-Gesellschaft und vom Alltagsleben der europäischen Kaufleute in Ostasien.

William Adams wurde als erster Europäer in den Stand der Kriegerelite, der Samurai, erhoben. Als Hatamoto (Bannermann des Shogun) und diplomatischer Berater stellte er die Weichen für die nächsten 250 Jahre japanischer Handels- und Außenpolitik.

Er starb in Hirado am 16. Mai 1620, nachdem er seinen letzten Willen diktiert hatte, im Alter von 56 Jahren als vermöglicher Mann. Ein großer Teil seines Besitzes ging an seine Familie in England und ein anderer an seine beiden japanischen Kinder.

Ehmcke, Franziska / Pantzer, Peter (Hrsg.): Gelebte Zeitgeschichte. Alltag von Deutschen in Japan 1923-1947. München: Iudicium-Verlag 2000, 292 S.. ISBN 978-3-89129-639-8. – € 16,50. Gerne erinnern wir an diese im Handel noch erhältliche Buchveröffentlichung mit Berichten von Deutschen, die in den Jahren 1923 bis 1947 – dem Jahr der Repatriierung – in Japan lebten. Geschildert werden Erlebnisse aus den unterschiedlichsten Lebensbereichen, wozu auch die Erfahrungen der Frauen aus Niederländisch-Indien gehören, die auf der beabsichtigten Rückreise via Sowjetunion 1941 in Japan „hängen geblieben“ waren.

Die Gespräche wurden in der Regel von zwei Interviewern geführt und aufgezeichnet. Die daraus entstandenen 21 Berichte sind nach Berufen bzw. Tätigkeiten geordnet und mit Kurzbiographien der Befragten versehen.

Erlebnisse von Lehrern: Bernd Eversmeyer, Hellmut und Eva Jansen, Dietrich Seckel / von Studenten: Walter Adler, Eleanor von Erdberg / von Kaufleuten: Claus Correns, Eduard B. Levedag, Rudolf Voll / von Botschaftsangehörigen: Richard Breuer, Wolfgang Galinsky, Lore Kordt, Franz Krapf / einer Sekretärin, eines Marinesoldaten, eines Runkfunksprechers: Caroline Stübel, Fritz Mansfeldt, Friedrich Greil / von Kindern und Jugendlichen: Anneliese Beyer, Irmgard Grimm, Ursula Lienert / von Ehefrauen und Müttern: Carola Tiedemann, Anna Wrozyna, Susanna Zachert.

Beigefügt sind Privatfotos sowie Tuschezeichnungen von Walter Adler (vgl. Titelbild des vorliegenden Hefes). Der sorgfältig erarbeitete Anhang, bestehend aus Zeittafel, Literaturverzeichnis, Personen-, Sach- und Ortsregister, erhöht den bleibenden Wert dieser zeitgeschichtlich bedeutsamen Dokumentation.

Vermischtes

Leserbriefe

Ihre StuDeO-INFOs sind immer ein Genuß und eine große Freude für mich zu lesen – ja – zu studieren, und dafür möchte ich von Herzen danken. Werden doch dadurch Erinnerungen und Kontakte aufrechterhalten, eine wertvolle Besinnung auf ei-

nen Teil unserer Geschichte im internationalen Umfeld. Die Berichte über Heinrich Cordes, den Schwiegervater meines Vetters Paul Wilm, sind darüber hinaus auch von persönlichem Interesse.

Heinz J. Eggeling, Wien

Dem April-Heft entnehme ich die Nachricht vom Ableben von Dr. Gottfried Weiß, vormals Direktor der Deutschen Schule Peking. Auch ich (Jahrgang 1937) war Schüler der Deutschen Schule bis zur Schließung im Herbst 1945. Ich erinnere mich an meine Lehrerin Frau [Renata] Steenken.

Anläßlich des Schultreffens in Bad Wiessee, 30. Oktober – 2. November 1993, hatte ich die Freude, Dr. Weiß wiederzusehen. In kleinerer Runde unterhielten sich einige von uns über die deutsche

Wiedervereinigung. Zu meinem Bedauern schien unter den (jüngeren) Teilnehmern eine eher pessimistische Einstellung zu überwiegen; Dr. Weiß dagegen strahlte Zuversicht und Freude über die Ereignisse aus (wie übrigens das von Ihnen veröffentlichte Foto). Seitdem, von Berlin, London und Pavia aus, schrieb ich Herrn Dr. Weiß stets zu Weihnachten und erhielt, bis 2004, stets eine freundliche und ausführliche Antwort.

Marino Riva, Pavia

Besten Dank für die April-Ausgabe mit dem interessanten Artikel „Wie es den China-Deutschen im Ersten Weltkrieg erging ...“. Zu den Ausnahmen, die nicht repatriiert wurden, gehörte auch die Familie meines Großvaters, wohl weil er Angestellter eines Bergwerks war (s. dort, S. 18 oben). Es befand sich im Landesinneren in der Provinz Jiangxi

und hieß „Pinghsiang Colliery“. Zwar zu Kriegsbeginn entlassen, konnten meine Großeltern und ihre Kinder doch die folgenden Jahre in Kuling [*Sommerfrische im Lushan oberhalb des Yangtses*] unbehelligt verbringen.

Ulrich Rohleder, Wuppertal

Zuschriften

Stefanie Schmitt berichtet aus Vietnam von einem seltenen Erlebnis:



Im Mai waren wir beim Wasserpuppentheater. Wasserpuppentheater gibt es ausschließlich im Norden Vietnams. Das Theater steht wie eine kleine Pagode inmitten des Dorfteichs, die Puppenspieler arbeiten bis zu den Hüften im Wasser hinter einem Bambusvorhang und halten die Figuren für die Zuschauer unsichtbar unter der Wasseroberfläche an langen Eisenstangen. Bewegt werden die Puppen über einen Mechanismus aus Schnüren. Gepflegt wurde das Wasserpuppenspiel traditionell

während der Regenzeit. Bis heute konzentriert sich das Repertoire auf die Darstellung ländlicher Szenen wie Ochsen beim Pflügen eines Reisfeldes, dazu kommen Legenden wie die Geschichte um König Le Loi und die Goldene Schildkröte sowie mythologische Geschichten mit Drachen, Phönixen oder Feen – nicht zuletzt auch deshalb, damit die Feuerwerkskünste richtig zur Geltung kommen. Begleitet wird das Wasserpuppentheater von einem kleinen Orchester mit traditionellen Instrumenten wie kleinen Trommeln, Bambusflöten, zweisaitigen Kniegeigen und von Gesang (eher gewöhnungsbedürftig).

Leider ist das Wasserpuppentheater mittlerweile auf dem Dorf fast ausgestorben. Gäbe es nicht die zu Touristenmassenspektakeln verkommenen Aufführungen in Hanoi, dann würde es wohl bald gänzlich in Vergessenheit geraten. Ich bin deshalb einem Hinweis aus der Zeitung gefolgt und mit Freunden in ein kleines Dorf etwa 90 km von Hanoi gefahren. Dort haben wir bei Gildemeister Nguyen Xuan Chiem, Puppenspieler in der sech-

sten Generation – nur für uns – eine Aufführung bestellt. Natürlich war fast das ganze Dorf da – und es war ein Genuß – für uns und die anderen. Vom Spielen allein kann das Ensemble freilich nicht leben. Jeder geht noch seiner eigentlichen Arbeit nach. Deshalb gibt es auch Probleme mit dem Nachwuchs: der jüngste Mitwirkende ist 45 Jahre alt. Die meisten arbeitsfähigen jungen Männer haben das Dorf verlassen, um in der Stadt einen besser bezahlten Job zu finden.

Jörg Schroeder, derzeit mit seiner Frau Doris in Tientsin (Tianjin) lebend, berichtet uns Kurioses vom dortigen Straßenverkehr: Wir, d.h. meine beiden Kollegen und ich, sind auf dem Weg zur bzw. von der Baustelle morgens und abends in der Regel jeweils 40 Minuten mit dem Taxi unterwegs. Der Verkehr ist so chaotisch, daß er selbst bei Italienern Panik erzeugen würde. Die Auslegung der Verkehrsregeln durch die Chinesen sucht ihresgleichen. Hier zwei Höhepunkte:

Wir fahren auf einer dreispurigen Autobahn mit mittlerer Geschwindigkeit (80-90 km/h). An die Fußgänger und Radfahrer, die beide Autobahnrichtungen überqueren wollen, sind wir inzwischen gewöhnt. Schwierig wird es erst, wenn die Fahrräder überladen und kaum noch im Gleichgewicht zu halten sind.

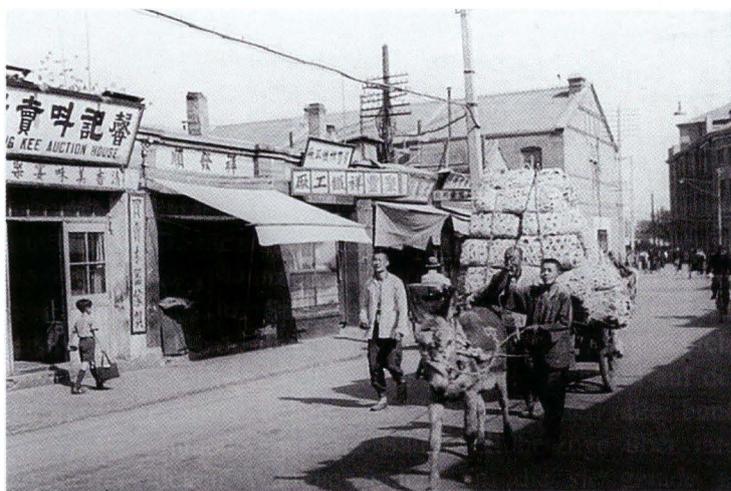
Bisher ist alles gut gegangen. Aber diesmal werden alle Bremslichter (also alle, die noch funktionieren) rot. Die Geschwindigkeit reduziert sich drastisch! Vor uns teilt sich der Autostrom in Links und Rechts. Und dann erkennen wir, warum: Auf der mittleren Spur der Autobahn kommt uns ein voll mit Melonen beladener Eselskarren entgegen. Selbst unser Taxifahrer findet das nicht mehr normal. Keiner hupt. Wahrscheinlich haben alle Angst, daß der Esel dann durchgeht. Außerdem ist man ja auch schon vorbei, und damit ist das Problem nicht mehr das eigene. So denken Chinesen. –

Unser Hinweg führt uns immer an einer aufgestellten Autobahn entlang. Die Stützen stehen auf einem breiten Mittelstreifen, rechts und links läuft je eine zweispurige Einbahnstraße (hin und zurück). Nun will es das Unglück, daß auf der Hinfahrt auf unserer Seite eine LKW-Tankstelle steht. Davon gibt es nicht viele. Die LKWs müssen sich also anstellen. Die ersten fünf tun dies auch. So verbleibt noch eine Spur für uns. Dann verliert aber ein LKW-Fahrer die Nerven und versucht, an den anderen vorbei die Tankstelle zu erreichen. Die näch-

sten halten dies für eine gute Idee und folgen. In weniger als einer Minute ist vor der Tankstelle jetzt natürlich auf beiden Spuren alles dicht, Stoßstange an Stoßstange.

Aber es gibt ja noch den Mittelstreifen unter der aufgestellten Autobahn. Innerhalb von Sekunden wird er (teilweise gepflastert, wenig begrünt) zur Ersatzstraße umfunktioniert. Unser Taxifahrer ist sofort mit dabei. Aber dann muß etwas außerhalb unserer Sichtweite passiert sein (vielleicht kein Zurückkommen mehr auf unsere „eigentliche“ Straße?), wir stehen! Aber das ist doch nicht das Ende der hiesigen Kreativität: Es gibt ja noch die Einbahnstraße in der Gegenrichtung!

Es herrscht große Einigkeit, daß die uns Entgegenkommenden nur eine Spur brauchen. Also auf die



Ach, war es damals doch gemütlich!

Hoch beladener Eselskarren in der Taku Road. Tientsin um 1938

Quelle: StuDeO-Fotothek P1696

Hupe gehauen und los – in die Gegenrichtung. Die Unglückskette reißt nicht ab. Es gibt einen kurzen Augenblick, wo uns auf der verbleibenden Spur keiner entgegenkommt.

Das ist der Moment, wo leider nicht nur ein Fahrer überholt. Wir benutzen jetzt also schon beide Spuren in der falschen Richtung. Und als uns dann doch einer entgegenkommt, gibt es keinen Platz mehr zum Ausweichen. Alle stehen! Und können ja auch nicht mehr zurück! In Richtung „hin“ stehen nun: Auf zwei „alten“ Spuren LKWs, auf zweieinhalb „neuen“ Spuren des Mittelstreifens PKWs, auf zwei Spuren der „eigentlichen“ Gegenrichtung ebenfalls PKWs. Und plötzlich fällt allen ein, daß sie ja noch eine Hupe haben.

Nach einer guten Stunde geben die Chinesen auf, das selbstfabrizierte Chaos mittels hupen zu lösen. Und nach knapp zwei Stunden geht es tatsächlich weiter.

Wie sich das Knäuel aufgelöst hat, haben wir aber nicht verstanden. Wir haben seither aber immer etwas zu lesen im Auto.

Zur Vita von Dieter Lorenz-Meyer

Dr. Dieter Lorenz-Meyer in memoriam (8. Oktober 1934 – 6. September 2008)

Unter dieser Überschrift und mit dem Untertitel: „Zu Ehren des langjährigen Vorsitzenden der Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde e.V., Hamburg (OAG), versehen mit einen Kassenwart-rückblick zurück auf die Vereinsgeschichte“ veröffentlichte Dr. Herbert Worm in der jüngsten Ausgabe der „Nachrichten der OAG (NOAG)“, NOAG 183-184 (2008), S. 9-56, einen Aufsatz über Dr. Lorenz-Meyers Leben und Wirken, der unter anderen Ehrenämtern auch den Vorsitz unseres StuDeO von August 2004 bis zu seinem Tode innehatte.

Die Ära Lorenz-Meyer in der OAG Hamburg dauerte von 1978 an über dreißig Jahre. Seine Vorgänger im Amt waren Dr. Kurt Meissner, Dr. Emil Helfferich und Helmut J. L. Bartels-Troje.

Herbert Worm widmet einen großen Teil seiner Ausführungen der lebensgeschichtlichen Einbindung des Verstorbenen in die Geschichte der Deutschen

in Ost- und Südostasien, wobei er – bezugnehmend auf dessen Selbstvorstellung im StuDeO-INFO Dez. 2004, S. 11f. – die diversen Internierungen und Repatriierungen der 40er Jahre ausführlich behandelt.

Bezugshinweis: Der Nachruf kann von der Homepage-Adresse http://www.uni-hamburg.de/Japanologie/noag/noag183_184.html heruntergeladen werden. Oder man wendet sich per E-Mail direkt an Dr. Worm: hworm@uni-hamburg.de, bei dem man auch den Sonderdruck des Nachrufs erwerben kann. Überzählige Hefte der vorstehenden NOAG-

Ausgabe überläßt er freundlicherweise den StuDeO-Mitgliedern zum Sonderpreis von € 20, mit Rechnung über das OAG-Konto.

Diese NOAG-Ausgabe enthält einige Beiträge zu Themen, die manche StuDeO-Beiträge aufschlußreich ergänzen. Gemeint sind der Aufsatz von Rainer Schwarz „Sai Jinhua und das Ketteler-Denkmal. Widerlegung einer absurden Legende“, S. 149ff., und zwei Buchbesprechungen, nämlich zu Marcia R. Ristaino: *The Jacquinet Safe Zone. Wartime Refugees in Shanghai* (Stanford University Press 2008), S. 257ff., sowie zu Uwe Makino: *Nanking-Massaker 1937/38. Japanische Kriegsverbrechen*

zwischen Leugnung und Überzeichnung (Norderstedt: Books on Demand 2007), S. 261f.

Die 1873 gegründete OAG ist einer der ältesten ausländischen Vereine Japans. Mit Hauptsitz in Tokyo gilt sie in Japan bis zum heutigen Tage als eine der zentralen Organisationen: zum einen als ein Mittel-



Truppentransporter/Repatriierungsschiff „General Black“ (Foto 1948)
Route: Yokohama (ab 20.8.1947) – Shanghai (1.9.) – Port Said (22.9.)
– Bremerhaven (an 1.10.1947). An Bord waren 1320 Passagiere.

Quelle: Ebd., S. 21

punkt des sozialen Lebens, zum andern als Förderer der Ostasienwissenschaften. Zwischen 1945 und 1951 war die OAG Tokyo suspendiert. Damals wurde in Hamburg eine unabhängige OAG gegründet (am 21. November 1950, als Gründungsvater gilt Kurt Meissner), die neben der Bücherreihe MOAG vor allem die Herausgabe der 1926 in Tokyo gegründeten Zeitschrift „Nachrichten der OAG (NOAG)“ übernommen hat. Deren Schriftleitung obliegt seit 1985 Dr. Herbert Worm, der außerdem von 1980 bis Anfang 2009 als Kassenwart für den Verein in Hamburg tätig war.

Allerlei

Die Macht der Musik. Das kulturelle Leben im deutschen Kriegsgefangenenlager Bando 1917-1919.

Die Sonderausstellung im Beethoven-Haus Bonn (siehe Bericht StuDeO-INFO April 2009, S. 36) ist

zu Ende gegangen. Man kann sie aber im Internet unter <http://www.beethoven-haus-bonn.de/sixcms/detail.php/49373> nachvollziehen.

Suchanzeige

Für eine Forschungsarbeit werden Nachkommen von Luis Weiler gesucht. Er war vor dem Ersten Weltkrieg an der Shandong-Eisenbahnlinie als

Sektionsingenieur tätig, später dann als Generaldirektor der thailändischen Eisenbahn. Bitte richten Sie Ihre Zuschriften an Renate Jährling.

Vereinsnachrichten

◆ Mitglieder

Hoherfreut und dankbar begrüßen wir zehn neue Mitglieder:

Georg-Michael Baur (Kuling, Shanghai 1936-1938)

Eberhard Berrer (Shanghai 1935-1938)

Stephanie Frei (Kobe 1940-1948)

Astrid Gennis geb. Siemssen

Gudrun „Kascha“ Kloos geb. Schmidt (Peking 1928-1933)

Jan Koch (Nanjing 2002-2003, 2005)

Lü Yixu (Germanistin, Forschungen)

Sitara Mittag

Gert Stolle (Tokyo 1929-1947, Geschäftsreisen nach und in Japan 1951-1993)

Wang Yi (Germanistin, Doktorandin)

◆ Adressenänderung

Bitte geben Sie – per Adresse Renate Jährling –

bekannt, wenn sich Ihre Anschrift, Ihre Telefonnummer und/oder Ihre E-Mail-Adresse ändern.

◆ Archiv und Fotothek

Immer wieder treffen wertvolle Zeitdokumente, mal einzeln, mal als ganze Konvolute etwa aus einem Nachlaß auf Dauer oder leihweise zum Kopieren, im Archiv ein. StuDeO dankt allen Schenkern und Leihgebern für das gezeigte Vertrauen und für die großzügige Unterstützung der Vereinsziele.

◆ Geschenkabonnement

Des öfteren möchten StuDeO-Mitglieder anderen Interessenten für längere oder kürzere Zeit, aber eben befristet INFO-Hefte zukommen lassen. Das Geschenk-Abo für ein Jahr kostet € 20,00. Das Bestellformular schickt Ihnen Elke Meller gerne zu (Adresse siehe Seite 2).

◆ Identifizierung auf Gruppenfoto

Foto P5994 zeigt Schüler und Lehrkörper der KWS beim Abschied vom Schulgebäude in der Weihaiwei Road, Shanghai 11. Juli 1929. Wiedergegeben ist die rechte Hälfte (in zwei Teilen) eines breiten Fotos (die linke Hälfte wurde im StuDeO-INFO April 2009 vorgestellt).

Wer kann noch jemand erkennen? Bitte Anita Günther Bescheid geben.



107 Heinz Tiefenbacher

108 Gerhard Riik

109 Robert Dübgen

78 Herbert Thiel

81 Max Tiefenbacher

83 Hugo Schneider

44 Frau Dr. Wachsmut

45 Ilse Jordan, Studienassessorin

47 Margarete Pfaff, Kindergärtnerin



84 Harry Glathe

85 Alec Siemssen

86 Friedrich Bolloni

89 u. 91 Rita und Tatjana Dsirne

48 Irma Dübgen?

51 Gisela Dübgen?

54 Wera Siemssen

17 Irene Möller

23 Gretel Pflug?

24 Dicky Köhler

Inhalt

Basisinformationen zu StuDeO	2
*** Wie es den China-Deutschen im Ersten Weltkrieg erging und wie ihre Ausweisung im Jahre 1919 verlief. 2. Teil	3
Alfred Kröger: Als Kaufmann in Ostasien. 2. Teil: Nach Liquidation der holländischen Firma Aufbruch nach China	9
Wolfgang Seele sen.: Aus dem Leben eines jungen deutschen Farmers auf Sumatra	13
Wolfgang Seele jun.: Mein Vater	15
Marie M. Vos: Kanton, eine chinesische Stadt	16
Georg-Ludwig Heise: Kindheitserinnerungen an unsere Ausreise nach China 1929 und an unsere Ankunft dort	18
Berta Kleimenhagen: Die Schule für blinde Mädchen in Changsha/Hunan. 1. Teil	21
Rolf Blume: Die große Flut in Tientsin 1939	24
Wolfgang Müller: Auswirkungen der Flut in Tientsin auf den Schulbetrieb	26
Manfred Müller: Erinnerungen an den Heimatkundeunterricht in Kobe	26
Regine Weiss, Schulleiterin: 100-Jahrfeier der Deutschen Schule Kobe	28
Stephanie Frei: Besprechung des Buches von Jürgen Lehmann: 100 Jahre Deutsche Schule Kobe 1909 bis 2009	29
Adolf Felsing: Besprechung des Buches von Sören Urbansky: Kolonialer Wettstreit. Rußland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn	30
Renate Jährling: John Rabe und Shanghai. Eine Diskussion im Literaturhaus München	31
Renate Jährling: Buchempfehlungen	32
Vermischtes: Leserbriefe – Zuschriften – Zur Vita von Dieter Lorenz-Meyer – Allerlei – Suchanzeige	34
Vereinsnachrichten	37

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

StuDeO „Ostasien-Runden“ Hamburg

Sonnabend, 31. Oktober 2009
um 12.00 Uhr

im Restaurant „NI – HAO“
Wandsbeker Zollstraße 25-29

Anmeldung jeweils bis spätestens eine
Woche vorher bei Peter Cortum

StuDeO-Runde München

(früher „Chinarunde“ genannt)

Samstag, 7. November 2009
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.

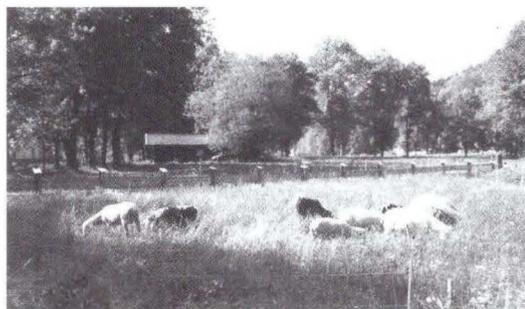
Anweisungen für die Benutzung des Hauses sommers wie winters und was beim Verlassen zu beachten ist, liegen aus. Die Schlußreinigung übernehmen die abreisenden Gäste selbst, d.h. sie hinterlassen das Haus so, wie sie es vorgefunden haben.

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 oder ***



Blick von der Wiese auf das Haus



Blick vom Haus auf die Wiese und die Berge

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

