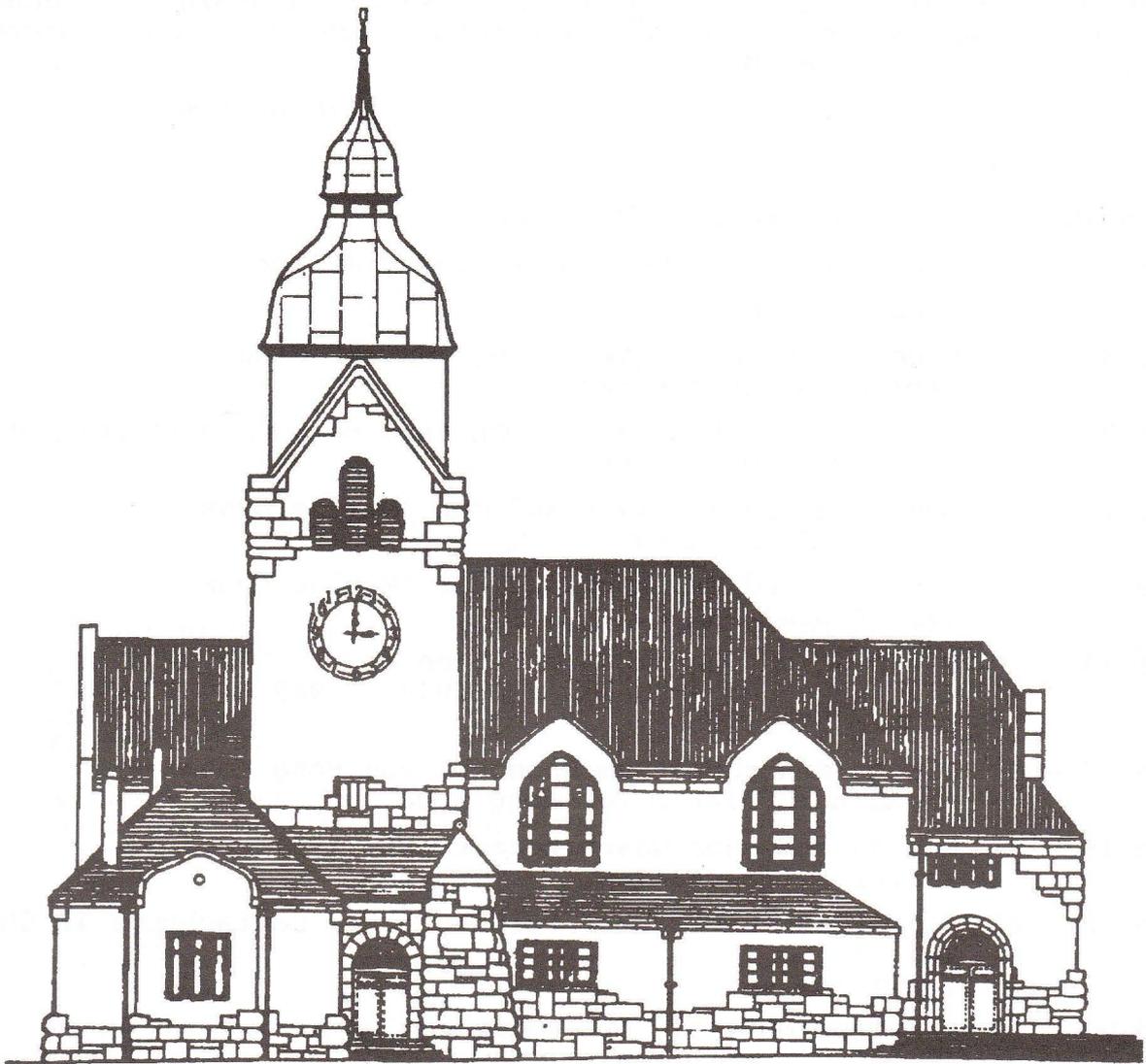


StuDeO

Studienwerk Deutsches Leben
in Ostasien e.V.



Christus-Kirche in Tsingtau

September 1997

Liebe Freunde,

der Herbst war in Ostasien die schönste Zeit. Das Thermometer stieg selten mehr über 30°C, die Nächte wurden kühler, die Natur kündete mit bunten Farben den Winter an. Wer in dieser Zeit in den "Park des Duftenden Berges" - Xiangshan - ging, sich in Peitaiho in einsamen Gärten an üppig blühenden Zinnien erfreute, oder am Chuzenji See bei Nikko durch die leuchtend bunten Wälder wanderte, der kann solche Eindrücke bis heute nicht vergessen. - Du kannst dich auch hier in den Wald setzen, einsam, still, und lauschen, wie die Natur bereit ist und still wartet auf die ersten Schneeflocken. - Herbst ist Abschied und Vorbereitung auf Kommendes. Leben zieht sich zurück, sammelt sich in der Ruhe, um bereit zu sein für Neues.

In etwa sehe ich so auch das Thema unserer Arbeit im StuDeO, wie des vorliegenden Infos: Abschied vom Alten - Tsingtao, Hongkong, Sammlung und Aufarbeiten des Erlebten, um fundiert Neues in unsrer Beziehung zu Ostasien aufzubauen, kulturell wie wirtschaftlich. Wir haben reiche Erfahrung - laßt sie uns einbringen!

Wolfgang Müller

Inhalt

Titelblatt	Christuskirche in Tsingtau
Seite 2	Gedanken zum Herbst von <i>Wolfgang Müller</i> Inhaltsangabe
Seite 3 - 8	Eine Skizze der Entwicklung von Tsingtau <i>Prof.Dr.Wilhelm Matzat</i>
Seite 9	"...und das fiel mir in China auch noch auf" Fortsetzung <i>Dr.Karl-Arnold Weber</i>
Seite 10	Abschied und Heimkehr auf der 'Marine Lynx' <i>Prof.Dr.Fritz Maass</i>
Seite 11 - 12	Abschied und Heimkehr auf der 'Marine Lynx' <i>Ilse Leutelt</i>
Seite 13 - 16	Wie Deutsche Hongkong erlebten Eindrücke und Aussagen von 1844 - 1949 <i>Renate Jährling</i>
Seite 17 - 18	Einige Eindrücke zum Handover von Hong Kong <i>Dr.Rainer Falkenberg, Hong Kong</i>
Seite 19	Die Jangtse Hochwasserkatastrophe 1931 <i>Walter Witte, Hankow</i>
Seite 20 - 21	"1913-Denkschrift zur Förderung des Deutschtums in China" Teil 1 <i>Ludwig Thamm</i>
Seite 22	KWS-Treffen 1997, <i>Udo Meske</i>
Seite 23	Leser schreiben..., Buchbesprechung, Vorschau auf Treffen
Seite 24	China-Reise 25.3.- 9.4.1998, Planung <i>Udo Meske</i>

Redaktionsteam

Ruth und Utz Munder

und Dr.Horst Rosatzin

Die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Tsingtau soll hier kurz skizziert werden. Sie korrespondiert mit den Perioden unterschiedlicher Herrschaft in den letzten 100 Jahren:

- 1) 1897- 1914
Deutsche Besetzung u. Stadtgründung
- 2) 1914-1922
Erste japanische Besetzung
- 3) 1922-1929
Warlord-Periode
- 4) 1929-1937
Erste Guomindang-Periode
- 5) 1938-1945
Zweite japanische Besetzung
- 6) 1945-1949
Zweite Guomindang-Periode
- 7) seit 1949
Kommunistische Periode

Zu 1): Die Besetzung der Halbinsel von Tsingtau im November 1897 durch die Deutschen war ein Akt der Aggression. Andererseits dauerte die Besetzung nur 17 Jahre und so konnte nie ein "Gewinn" aus den Investitionen geerntet werden. Durch die ca. zweihundert Millionen Goldmark, die die Deutschen bei der Anlage der neuen Stadt, des Hafens, der Eisenbahn nach Jinan etc. verbauten, haben sie de facto ein "Entwicklungsgeschenk" gemacht, wenn auch von den Chinesen gar nicht darum gebeten. Durch den Vertrag vom 6. März 1898 konnte Deutschland ein Gebiet von rund 550 qkm für 99 Jahre "pachten". Der westliche Zipfel der Halbinsel war für die Anlage der neuen Stadt und des Hafens vorgesehen, hier wurden rund 20 qkm Boden vom deutschen Gouvernement den Bauern abgekauft, neun ländliche Siedlungen mußten weichen. Dazu gehörte auch das Fischerdorf Tsingtau, sein Name wurde auf die neue Stadt übertragen. Diese wurde am 2.9.1898 zum Freihafen erklärt, und nach Erstellung eines Bebauungsplanes konnte seitens der Verwaltung mit dem Verkauf von Grundstücken an europäische und chinesische Personen begonnen werden. Um eine eventuelle Bodenspekulation zu verhindern, hatte der stellvertretende Zivilkommissar Schrameier eine besondere Land- und Steuerordnung verfaßt, die insofern neuartig war, als hier zum ersten Male in der Welt eine Besteuerung des zukünftigen unverdienten Bodenwertzuwachses eingeführt wurde. Die städtebauliche Konzeption aus den Jahren 1898/99 war quasi eine Vorwegnahme des Modells der "Regionalstadt", wie

sie später der Stadtplaner HILLEBRECHT für Hannover entwickelt hat. An der Tsingtau-Bucht wurde die Europäerstadt angesiedelt, mit einem "Villenviertel" weiter im Osten an der Huiquan-Bucht. An die Europäerstadt schloß sich im Norden das chinesische Geschäftsviertel (Dabaodao) an, und einige km entfernt im Westen sowie im Osten wurde je ein Arbeiterviertel angelegt (Taixizhen u. Taidongzhen). Nördlich von Dabaodao lag eine breite Ravine, in der zwei Ziegeleien sich niedergelassen hatten, und daran schloß sich nördlich das Gelände des Großen Hafens an. Als hier 1904 der Hafenbetrieb aufgenommen wurde, entstand als 6. Quartier das Hafenviertel, in dem immer mehr deutsche und chinesische Firmen ihre Geschäfts- und Lagerhäuser errichteten. Ein wichtiger Meilenstein war die Eröffnung der ersten Mole des Großen Hafens und die Fertigstellung der Bahnstrecke Tsingtau-Jinan, beides im Jahre 1904. Die Entwicklung Tsingtaus von 1898 bis 1914 ist ausführlich in den jährlich von der Verwaltung herausgegebenen Denkschriften festgehalten worden.

Mit Hafen und Eisenbahn waren wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen worden, Tsingtau zu einem Handelsplatz und Badeort auszubauen. Erst allmählich tauchte der Gedanke auf, diesen Standort auch für größere industrielle Anlagen vorzusehen. Die weitgediehenen Pläne, hier zwei Hochöfen zu errichten, wurden durch den 1. Weltkrieg vereitelt. Immerhin gab es am Ende der deutschen Besatzungszeit die staatlich betriebene große Werft, die über ein 16000 t Schwimmdock verfügte, eine Eisenbahnreparaturwerkstatt, zwei Ringofenziegeleien, eine Kalksandsteinfabrik, zwei Eiproduktfabriken, eine Strohbortenbleicherei und Strohhutfabrik, eine Seidenspinnerei, ein Sägewerk, eine Seifenfabrik, eine Faßfabrik für autogen geschweißte Fässer, mehrere Mehlmühlen, Druckereien, Mineralwasserfabriken, zwei Brauereien usw.

Am Ende der deutschen Zeit, im Jahre 1913, wohnten im Tsingtauer Stadtbezirk 58011 Personen. Diese Bevölkerung setzte sich zusammen aus 53312 Chinesen, 2069 Europäern und Amerikanern, 2400 Soldaten der Garnison, 205 Japanern, 25 anderen Asiaten. Im agrarisch bestimmten Landbezirk des Pachtgebietes lebten rund 100.000 Chinesen in 275 Dörfern.

Zu 2) Nach dem Ausbruch des 1. Weltkrieges erklärte Japan Deutschland den Krieg, belagerte und eroberte die Stadt am 7.11.1914. Bei der Verteidigung Tsingtaus wirkten 183 Offiziere und 4881 deutsche und österreichische Männer mit. Die Verluste betragen rund 200 Tote und 500 Verwundete. Fast alle Verteidiger kamen für 5 Jahre und mehr nach Japan in die Gefangenschaft. An Deutschen blieben bis 1920 in Tsingtau zurück rund 300 Frauen und Kinder und ein paar Dutzend ältere Männer.- Auch die Japaner hatten die Vorstellung, sie würden sehr lange in Tsingtau bleiben, und so strömten viele japanische Kaufleute und Gewerbetreibende aller Art hierher. Die zwei erwähnten Ziegeleien wurden beseitigt, das Gelände wurde planiert und überbaut, und so entstand ab 1915 zwischen Dabaodao und dem Hafenviertel eine ausgesprochene Japanerstadt. Hatten 1913 erst 205 Japaner in Tsingtau gelebt, so waren es 1920 schon 17597. Die zweigeschossige Reihenhausbauweise mit Ziegelsteinen unterschied sich zwar kaum von der in den Chinesenvierteln, doch erkennt man noch heute die ehemaligen japanischen Wohnhäuser an ganz bestimmten Stilelementen. Die Japaner hatten wie die Deutschen den Ehrgeiz, Tsingtau als Musterkolonie aufzubauen, und so scheuten sie keine Ausgaben, um repräsentative Bank-, Handels-, Schul- und Verwaltungsgebäude hinzustellen, die den Vergleich mit den von deutscher Seite geschaffenen Anlagen aushalten konnten. Außerdem entstanden neue Fabriken größeren Stils: Sechs Baumwollspinnereien, Streichholzfabriken, Ölpresen, Knochenmühlen, japanische Schuh-(Getas) fabriken, sowie die große Zigarettenfabrik einer englisch-amerikanischen Firma.

Durch den Zustrom von Japanern und Chinesen und die nur zweigeschossige, flächenfressende Bauweise entstanden so von 1915-1922 in erstaunlich kurzer Zeit neue, große Stadtteile: vor allem das ausgedehnte Industrie- und Wohnviertel zwischen dem Hafen und Taidongzhen, und die schon erwähnte Japanerstadt, während das Gelände westlich des Hauptbahnhofes bis nach Taixizhen von Chinesen besiedelt wurde. Anfang der 20er Jahre war also aus der baulich noch getrennten Mehrkernanlage der deutschen Zeit eine zusammenhängende Flächenstadt gewor-

den, allerdings in Form eines liegenden V, denn zwischen Hafen- und Industrieviertel im Norden und der "Gartenstadt" im Süden am Meer schob sich die von den Deutschen angelegte Grünzone vom Gouvernements- und Observatoriumshügel, Signalberg (Xinhaoshan), Bismarckberg (Qingdao shan), Forstgarten (heute Zhong shan Park) bis zu den Iltisbergen (Taiping shan).

Um eventuell nach dem 1. Weltkrieg Tsingtau zurückerhalten zu können, erklärte China im Jahre 1917 dem Deutschen Reich vorsorglich den Krieg. Bei den Versailler Friedensverhandlungen zeichnete sich ab, daß die Stadt in der Hand der Japaner bleiben würde, und so kam es am 4. Mai 1919 in Peking zu einer Protestdemonstration der Studenten. Diese hat der neuen Welle nationaler Empörung und Sammlung den Namen gegeben: "Die 4.Mai - Bewegung". Die Republik China unterzeichnete daraufhin nicht den Versailler Vertrag und Tsingtau blieb, unter dem Etikett: "die Shandong-Frage", ein Problemfall der internationalen Politik. Auf Drängen der Vereinigten Staaten setzten sich schließlich die Japaner und Chinesen in der Washingtoner Konferenz (12.11.1921 bis 6.2.1922) zusammen, und Japan erklärte sich bereit, Tsingtau und die Shandong-Eisenbahn an China zurückzugeben, was am 10. Dezember 1922 erfolgte. Mehrere Tausend Japaner verließen daraufhin die Stadt, doch wohnten 1926 immer noch 13344 von ihnen hier.

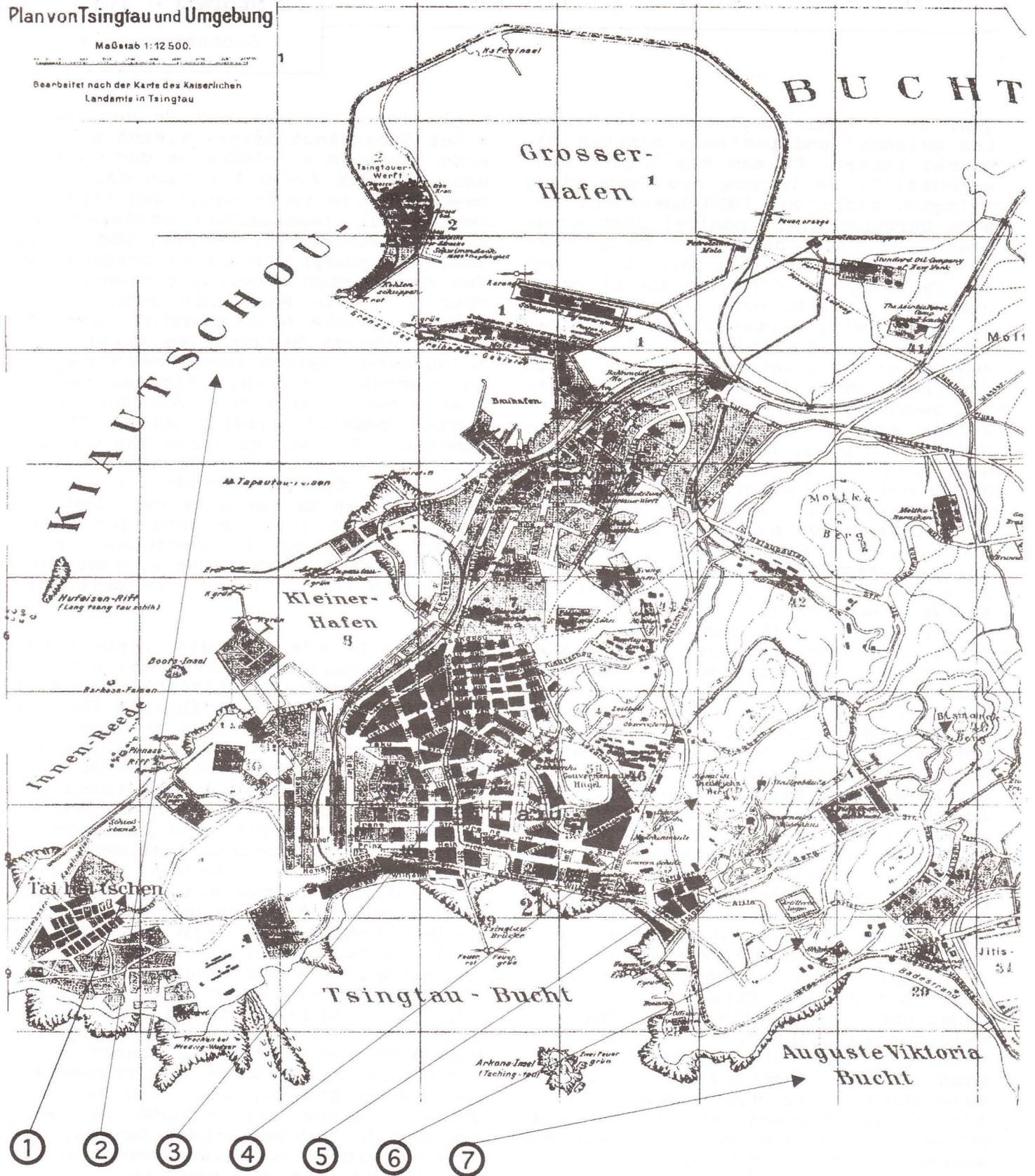
Zu 3) Die Warlord Periode von 1922-29 war im wesentlichen eine Zeit der wirtschaftlichen und städtebaulichen Stagnation, da die neue chinesische Verwaltung und die Provinzregierung in Jinan aufgrund der bürgerkriegsähnlichen Zustände gar keine Mittel zu Investitionen hatte, sondern im Gegenteil die Stadt als eine Pfründe betrachtete, aus der durch Anziehen der Steuerschraube so viel Geld wie nur möglich herauszupressen sei. Im Jahre 1924 wurde wieder eine deutsche Schule und Ende 1926 ein deutsches Konsulat in Tsingtau eingerichtet, das bis 1945 bestand. In den 1920er Jahren gab es rund 250 Deutsche in der Stadt.

Zu 4) Als die Guomindang-Truppen auf ihrem Nordfeldzug 1928 Jinan erreichten, traten ihnen die Japaner entge-

Plan von Tsingtau und Umgebung

Maßstab 1:12 500.

Bearbeitet nach der Karte des Kaiserlichen Landamts in Tsingtau



- | | | | |
|---|------------------|---|----------------------------|
| 1 | Taixizhen | 5 | Bismarckberg - Qingdaoshan |
| 2 | Jiaozhou - Bucht | 6 | Xiayüshan |
| 3 | Dabaodao | 7 | Huiquan - Bucht |
| 4 | Xinhaoshan | | |

gen, die mehrere Regimenter in Tsingtau gelandet und per Bahn dorthin gebracht hatten. Es kam zum "Jinan-Zwischenfall". So konnte die Guomindang Tsingtau nicht vor 1929 besetzen. Der neue Bürgermeister, Admiral Shen Hunglieh (1931-37), hatte den Ehrgeiz zu zeigen, daß nicht nur die Deutschen und Japaner, sondern auch die Chinesen die Stadt voranbringen konnten. Da es in der Provinzhauptstadt die von amerikanischen und britischen Missionaren gegründete Qilu-Universität gab, wurde nun in Tsingtau die Shandong Universität gegründet. Eine ihrer Studentinnen sollte später Weltbekanntheit erlangen: Jiang Qing, die Frau Mao Zedongs und Mitglied der "Viererbände". Vor allem wollte Shen an der Schauseite, der Uferpromenade am Gelben Meer, dort wo Tsingtau besonders "deutsch" aussieht, auch städtebauliche Akzente im chinesischen Architekturstil setzen. So erhielt die Landungsbrücke an der Spitze einen Pavillon, an der Laiyang-Straße wurde 1932 das Aquarium mit Pailou (Torbogen) gebaut, auf dem Klara-Berg (Xiaoyüshan) eine buddhistische Lesehalle, in Zhanshan ein buddhistischer Tempel mit Pagode, an der Universitätsstraße die große Anlage der Roten Swastika Sekte, auch die 5 Religionen Sekte genannt (heute Tsingtau Museum und Stadtbibliothek), alles in chinesischer Bauweise. Auch neue Industriebetriebe ließen sich nieder, ein Eisenwerk, Lederindustrie usw. Die positive Entwicklung brach ab, als Japan 1937 den Krieg mit China begann. Innerhalb von wenigen Tagen verließen rund 15000 Japaner die Stadt, ihre Wohnungen und Geschäfte wurden später z.T. geplündert, die japanischen Baumwollfabriken bei Sifang und Cangkou angezündet. Trotz aller möglichen Verteidigungsmaßnahmen, bei denen wertvolle Baumbestände im Foushan und Laoshan sinnlos abgeholzt wurden, fiel kein Schuß, als die Japaner Anfang 1938 Tsingtau besetzten; die chinesischen Soldaten hatten schon tagelang vorher die Stadt verlassen.

Zu 5) und 6) Mit den Truppen kehrten 1938 auch viele japanische Zivilisten nach Tsingtau zurück, und die zerstörten Fabriken wurden wieder aufgebaut. Umgekehrt strömten nun zahlreiche Chinesen in die nicht besetzten Gebiete. Im Jahre 1945 lebten rund 400 Deutsche in Tsingtau, und in der gesamten Provinz Shandong wirkten, auf den verschiedenen Missionsstationen, rund 400

katholische Patres und Nonnen deutscher Staatsangehörigkeit. Nach Kriegsende landeten Streitkräfte der Guomindang und die 6.U.S.Division der Marine-Infanterie in Tsingtau und repatriierten die japanischen Soldaten und Zivilisten. Das Hinterland und große Teile Shandongs waren aber bereits von den Kommunisten besetzt, sie unterbrachen auch die Bahnlinie nach Jinan. Die japanische Besatzungszeit und der anschließende Bürgerkrieg konnte infolgedessen keinen positiven Entwicklungsschub bewirken. Tsingtau selbst konnte nur relativ spät von den Kommunisten besetzt werden, da es Stützpunkt der U.S.Kriegsmarine war und die letzten amerikanischen Schiffe erst am 24.5.1949 die Hafenstadt verließen. Zur Zeit des Einmarsches der Kommunisten schätze ich die Zahl der Deutschen auf rund 70 Personen (einschließlich 11 Patres der Steyler Mission, die von 1951 - 53 im Gefängnis saßen).

Zu 7) Schließt man die verheerende Taiping-Rebellion (1850-1864) mit ein und den Koreakrieg (1950-52), so kann man von einer hundertjährigen Periode der Kriege, Bürgerkriege und des Banditenunwesens sprechen, die durch die kommunistische Machtübernahme auf dem Festlande beendet wurde und (nach der Ermordung mehrerer Millionen angeblicher "Klassenfeinde" und Einrichtung zahlreicher Konzentrationslager) endlich eine Befriedung brachte (vom Typ: Friedhofsruhe), immerhin eine Grundlage für Rekonstruktion und wirtschaftliche Entwicklung. Ein vorrangiges Ziel des "Aufbaus des Sozialismus" war das Hochbringen der Industrie, und als ihr Standort kamen vor allem die Städte, damit auch Tsingtau, in Frage. 1958 war das Jahr der Bildung der Volkskommunen, deren städtische Variante sich nicht bewährte. Spätestens seit jener Zeit bildete sich die charakteristische, administrative Zweiteilung der großen Städte heraus, die Unterscheidung von städtischem Bezirk i.e.S. und den Außenbezirken, meist landwirtschaftlich geprägten Gemeinden, die dem administrativen Stadtgebiet zugeschlagen wurden. Eine wesentliche Aufgabe der Volkskommunen in dieser Außenzone war die Versorgung der Stadtbevölkerung mit Nahrungsmitteln. Dieser Prozeß der ständigen Eingemeindungen hat sich im Falle von Tsingtau bis in die letzten Jahre fortgesetzt. Zum engeren Stadtgebiet

gehört heute nicht nur die Stadt und Industriezone am östlichen Ufer der Jiaozhou-Bucht, sondern auch ein Areal auf der Westseite der Bucht, der Bezirk Huangdao. Die Außenzone umfaßte schon immer den Laoshandistrikt, aber 1977 kamen noch die Landkreise Jimo, Jiaozhou und Jiaonan hinzu, sowie 1984 Laixi und Pingdu. Tsingtau, dessen Kern am Gelben Meer liegt, reicht jetzt mit seinem Stadtgebiet fast bis zur Nordküste und zerschneidet damit, administrativ, die Halbinsel Shandong in einen westlichen und östlichen Flügel. Groß-Tsingtau dürfte jetzt mehr als 6,5 Mill. Einwohner haben, von denen rund 1,5 Mill. im eigentlich "städtischen Bezirk" wohnen.

Interessant ist, daß Tsingtau in offiziellen Dokumenten des Jahres 1985 als eine Stadt der "Leicht- und Textilindustrie" bezeichnet wird. Tatsächlich hat aufgrund der gezielten Entwicklungspolitik nach 1949 die Anzahl und Diversifikation der Industriebetriebe imposant zugenommen. Aus deutscher Zeit stammt noch die Mineralwasserfabrik, Weinkellerei, Bierbrauerei und aus der damaligen Eisenbahnreparaturwerkstatt in Sifang ist eine bedeutende Waggon- und Diesellokomotivfabrik hervorgegangen. Die umfangreiche Textilproduktion geht auf die japanischen Gründungen zurück u. umfaßt heute nicht nur Baumwollspinnereien, -webereien, -wirkereien, sondern auch Seidenwirkereien und -stickereien, Teppichknüpfereien und Bekleidungsindustrie (z.B. Sportbekleidung). Die Gummi-Industrie (z.B. Kraftfahrzeugreifen, Schuhe, Dichtungen, Schläuche etc.) steht an 3. Stelle in China und die sog. Elektronikindustrie entwickelt sich rasch. Es gibt jetzt rund 1900 Industrieunternehmen, sie produzieren: Fahrräder, Elektromotoren, Schmiede- und Gießereimaschinen, Eisen- und Stahlwaren, Chemiewaren, Lacke und Farbstoffe, Büromöbel und Spanplatten, Radios, Fernrohre, Farbfernseher, Zähler, Uhren, Kassettenrecorder, Computer usw. Eine entscheidende neue Entwicklungsphase wurde 1984 eingeleitet, als 14 Küstenplätze für ausländische Investoren "geöffnet" wurden, darunter auch Tsingtau und Yantai (Chefoo). Da die Tsingtau-Halbinsel, auf der die Stadt liegt, schon voll mit Wohn- und Industrieanlagen bebaut wurde, ist nur noch auf der anderen Seite der Jiaozhou-Bucht Erschließungsgelände vorhanden. Auf der Insel Huangdao, die

bereits durch einen Damm mit dem Festland verbunden ist, steht schon seit längerer Zeit ein Kraftwerk und sind Kais für Öltanker vorhanden. Hier auf dieser Insel und in der Uferzone wurde die neue wirtschaftlich-technische Entwicklungszone aufgebaut. 1990 war die erste Aufbauphase abgeschlossen: mehr als 100 Industrieunternehmen auf 4 qkm, sowie Einrichtungen für Verwaltung, Handel und Dienstleistungen. Bis zum Jahre 2000 hofft man, dieses neuartige Verarbeitungs-Industriegebiet bis auf 15 qkm auszudehnen, mit 300-400 Betrieben und einer Bevölkerung von 100.000 Menschen. Die Lage auf der anderen Seite der Bucht bedingt allerdings hohe Kosten für die Verkehrsinfrastruktur. Von Jiaozhou aus muß eine Stichbahn entlang der Westküste gebaut werden, außerdem neue Hafenanlagen, sowie ein regelmäßiger Fährdienst eingerichtet werden. Problematisch ist bei dieser forcierten Industrialisierung die Versorgung mit Nutzwasser. Aus diesem Grunde wurde 1989 ein 290km langer Kanal fertiggestellt, der täglich 300.000 t Wasser vom Gelben Fluß (Huanghe) ins Stadtgebiet bringen soll.

Die zweite "Schiene", auf der die Entwicklung vorangebracht werden soll, ist der Tourismus. Begonnen hat diese Funktion im Jahre 1902, als die ersten Badegäste eintrafen. Dementsprechend wurde 1904 das Strandhotel an dem berühmten Badestrand der Huiquan Bucht errichtet, und bald wurde die Stadt die "Riviera des Fernen Ostens" genannt. Die Kommunisten haben diese Tradition fortgesetzt und das 1920-45 entstandene Villenviertel an der Tai-ping Bucht (German Beach) und Foushanso Bucht (American Beach) zu einem großen Sanatoriumsviertel umgestaltet. 1979 zählte man dort 18 Sanatorien mit 4000 Betten. Zwei neue Entwicklungsgebiete für den Tourismus sind ausgewiesen worden, eines liegt rund 12 km östlich der Stadt an der Küste bei dem Dorf Shilaoren. Die Pläne vom Jahre 1984 sahen vor: Hotels und Villen mit Badestrand, Wassersportanlagen, Golfplatz, ein luxuriöser internationaler Club, Konferenzhallen. Dieser Plan scheint inzwischen völlig überrollt worden zu sein von dem ungeheuren Bau-boom, der in den letzten Jahren ausgebrochen ist, und der dazu geführt hat, daß auf der ca. 25 km langen Küstenstrecke am Fuße des Foushan, Wushan und Laoshan unzählige Bungalows und

Wohnanlagen entstanden sind, wohl hauptsächlich mit dem Geld von Auslandschinesen errichtet. Die andere Touristen- und Vergnügungszone liegt auf der Südseite der Jiaozhou-Bucht, in der Nähe zum wirtschaftlich-technischen Entwicklungsgebiet von Huangdao, so daß ein Teil der dort Beschäftigten hier wohnen und sich erholen kann. Das Gebiet trägt die Bezeichnung "Insel" Xuejiadao, de facto ist es eine Halbinsel (Kap Jaeschke). Man muß sich fragen, ob dieses "auf zwei Beinen gehen" - Entwicklung von Industrie und Fremdenverkehr - dem letzteren überhaupt bekömmlich ist. Die weiter zunehmende Konzentration von Industrie in diesem Raum hat zu einer enormen Verschmutzung der Luft und des Meerwassers geführt.

Für eine Modernisierung der Wirtschaft sind hochrangige Ausbildungs- und Forschungsinstitute wichtig. Zwar hatte man gleich nach dem 2. Weltkrieg die von den Japanern 1938 geschlossene Universität unter dem alten Namen "Shandong Universität" wiedererrichtet, sie wurde aber in den 50er Jahren nach Jinan verlegt. Immerhin befinden sich in Tsingtau einige Fachhochschulen, wie die für Ozeanographie, für Medizin, für Chemie-, Textil-, Metallingenieure, auch ist hier das wichtigste Ozeanographische Forschungsinstitut, eine Ab-

teilung der Akademie der Wissenschaften. Eine neue Universität wurde 1985 errichtet, der Campus liegt weit draußen vor den Toren der Stadt am Hang des Foushan. Das Bundesland Bayern hat mit der Provinz Shandong einen wirtschaftlichen Partnerschaftsvertrag abgeschlossen. Im Oktober 1985 fand deswegen in Tsingtau eine Ausstellung der bayrischen Wirtschaft statt, bei deren Eröffnung auch Ministerpräsident F.J. Strauß anwesend war. Im Gegenzug präsentierte die Wirtschaft Shandongs, und damit auch Tsingtaus, eine Veranstaltung 1987 in München. Seit 1991 findet jährlich ein "Internationales Bierfest" in Tsingtau statt, wohl eine Kopie des Münchner Oktoberfestes. 1996 hatte es 930.000 Besucher. Bundeskanzler Helmut Kohl und Ministerpräsident Li Peng statteten Tsingtau am 15. Nov. 1995 einen Besuch ab.

Die Multifunktionalität, die schon die Deutschen ihrer neuen Stadtgründung zugebracht hatten, wurde bis heute bewahrt: Die Hafenstadt Tsingtau ist eine wichtige Handels- und Industriestadt geworden, ein bedeutender Umschlagplatz für Waren und Rohstoffe (Kohle, Erdöl, Erze), außerdem Bade- und Erholungsort sowie Stützpunkt für die chinesische Kriegsmarine.

Wilhelm Matzat

.....und das fiel mir in China auch noch auf

Karl-Arnold Weber

Die **Radfahrer** sind bei Dunkelheit auch heute noch **ohne Fahrradbeleuchtung** unterwegs. Bei dem rasant zunehmenden Autoverkehr wird das Fahren bei Nacht ohne Licht immer lebensgefährlicher. Wenn bisher die Beleuchtungseinrichtungen an Fahrrädern nicht erwünscht oder sogar verboten waren, so wird sicher als Hauptgrund dafür der Gummiabrieb an den Reifenmänteln durch den Dynamoantrieb angegeben. Man sollte aber auch bedenken, daß die damals bestehende extreme Knappheit an Rohstoffen aller Art dazu zwang, zunächst Material für den Aufbau der lebenswichtigsten Industriezweige bereitzustellen. Es ist deshalb zu erwarten, daß die "Elek-

trifizierung" der Fahrräder in Kürze einsetzen wird. Dafür kommen in erster Linie die altbekannten Dynamolampen in Betracht.

In **Tanku/Taku** wird noch immer nach den alten Verfahren **Speisesalz aus dem Meer** gewonnen. Die Qualitäten sind die gleichen geblieben: reinstes Speisesalz, gereinigtes Salz und ungereinigte Rohware. Bei uns wird zunehmend davon gesprochen, wie wichtig Magnesium für die menschliche Ernährung ist. Magnesiumsalze sind natürlicher Bestandteil des Meerwassers, in allerdings sehr niedriger Konzentration. Durch einfache fraktionierte Kristallisation und eine geringfügige

Nachbehandlung kann der Magnesiumgehalt rieselfähigen Speisesalzes verdoppelt werden.

So gepflegt und sauber wie heutzutage waren Tempel und Sehenswürdigkeiten in China noch nie zuvor. Fotos vom Kaiserpalast ua aus dem Jahre 1900 belegen eindeutig einen desolaten Zustand sogar in der Kaiserzeit. Es wird jetzt weder an Arbeit, Zeit, Geld oder Material gespart, um diese Zeugen einer großen Vergangenheit wieder in Ordnung zu bringen. Dies geschieht, obwohl es auch andere wichtige Dinge zu tun gibt. Sogar echte Goldplattierungen werden vorgenommen und dafür Gold im Tonnenmaßstab eingesetzt. Angefangen hat man damit bereits zu einer Zeit, als China noch "zu" war und ausländische Reisende Seltenheitswert hatten. Lediglich an den Konfuzius-Tempeln ging die Zeit zunächst vorbei, dort wurde kein Yuan investiert. Schließlich waren seine Lehren mit denen des reinen Kommunismus nicht vereinbar. Seit einigen Jahren hat sich auch dies geändert und Konfuzius kehrt schrittweise wieder in seine alten Positionen zurück, eingeschlossen die Restaurierung seiner Tempel und die erneute Verbreitung seiner Lehren. Die Veränderungen in China betreffen deshalb nicht nur die wirtschaftlichen und ökonomischen Bereiche, sondern in einschneidendem Maße ebenfalls kulturelle und politische Aspekte.

Wie in allen Staaten des ehemaligen Comecon und in vielen anderen Ländern sind auch in China ganze Stadtviertel aus Hochhäusern in der zwar rationellen, aber optisch langweiligen und unschönen **Plattenbauweise** entstanden. Leider sind die Fassaden - vor allem der älteren Bauten - durch Roststreifen verunziert, d.h. angegriffen. Es sind nicht etwa einzelne Stellen an einigen wenigen Häusern, sondern ganze Flächen und fast alle Häuser sind von diesem Rostbefall gekennzeichnet. Es handelt sich demnach nicht um einzelne Ausrutscher, sondern um einen oder mehrere Fehler im System. Eine vordringliche Aufgabe für die Bauwirtschaft ist deshalb die Vermeidung dieser Fehler bei Neubauten und ausserdem die Sanierung von Altbauten, bevor diese aus Sicherheitsgründen wegen ihrer Baufälligkeit abgerissen (gesprengt) werden müssen.

In zunehmendem Maße wendet man sich inzwischen von der Plattenbauweise ab. Die größte Gefahr für die Platten bestand darin, daß sich in den Fassadenplatten zunächst feine Haarrisse bildeten, die infolge von Umwelteinflüssen immer größer wurden und letztendlich zur Zerstörung des Verbundmaterials aus Eisen und Beton führen. Es ist deshalb folgerichtig, die Hochhäuser in Skelettbauweise (Stahl, Stahlbeton) zu errichten und die Innen- und Außenwände als Mauerwerk einzuziehen. Aus Gründen der Energieeinsparung sind Ziegel - insbesondere Hohlziegel oder Bimssteine - ohnehin dem reinen Beton vorzuziehen.

Bemerkenswert sind die allorts zu sehenden **Verklinkerungen der Fassaden**. Diese auf den ersten Blick sehr aufwendige Bauweise erweist sich jedoch als nutzbringende Investition. Die darunterliegenden Flächen werden vor einfallender Nässe geschützt und damit die Wirkungen des Wechselspiels Wasser/Eis vermieden. So gesehen ist die Verklinkerung in der Tat eine wohlüberlegte Schlußfolgerung aus Bekanntem.

Es stellt sich nur die Frage, was mit den derzeit noch sanierfähigen Bauten geschehen soll: sofort mit der Sanierung beginnen - z.B. wo möglich Verklinkern oder Verputzen - oder abwarten und bei Erreichen der Baufälligkeit abbrechen (sprengen). Die Erarbeitung eines Konzeptes zur Lösung dieser Aufgabe ist von immenser Bedeutung. Sie kann die Grundlage für eine langjährige Kooperation zur Ausarbeitung und Durchsetzung eines Konzeptes bilden, das sich auch auf die Bauwirtschaft in vielen anderen Ländern auswirken würde.

Wenn saniert und neu gebaut wird, dann sollten die neuesten Erkenntnisse auf dem Gebiet der Energieversorgung und Energieeinsparung unter Einbeziehung der Solartechnik mit berücksichtigt werden. Es wäre nicht das erste Mal, daß China aus dem technischen Stand des vorigen Jahrhunderts direkt in die modernste Technik der Neuzeit springt: Fuhrpark der chinesischen Eisenbahnen in den 30'iger Jahren, Bau der Eisenbahnbrücke über den Huang Ho Anfang dieses Jahrhunderts usw.

Karl-Arnold Weber

Alle irgendwie belasteten Deutschen wurden aus China repatriert, nach Deutschland zurückgeschickt. Viele Deutsche schlossen sich den Rückführungen freiwillig an. Durch die Beschlagnahme der deutschen Firmen hatten die meisten ihre Arbeit und ihren Verdienst verloren. Die Gemeinde schrumpfte zusammen. Auch viele von denen, die zurückblieben, hatten zu meist die Absicht, das Land zu verlassen; viele fanden aber keine Möglichkeit dazu, andere zögerten und warteten ab. Bald zeigte sich, daß für die Restgemeinde kein volles Pfarramt mehr gerechtfertigt war. Ich entschloß mich daher, nach Deutschland zurückzukehren, und konnte es tun, weil die kirchliche Betreuung der Zurückbleibenden gesichert war. Die Amerikaner boten allen Emigranten, die nach Europa zurückkehren wollten, eine freie Passage an. Ende August 1947 lag das Marine-Schiff »Marine Lynx« im Hafen für sie bereit.

Etwa vierhundert Emigranten entschlossen sich, mit ihm zu fahren, die meisten von ihnen nach Deutschland. Von den Amerikanern wurde mir angeboten, falls ich es wünschte, mich diesem Transport anzuschließen. Ich tat es um so lieber, als viele meiner Hongkew-Freunde dabei waren. Schließlich wurden auch noch andere Passagiere aufgenommen, so der mir befreundete Chef der Firma Siemssen und Krohn, Herr Fred Siemssen, der als bekannter Gegner des Nationalsozialismus 1945 nach Auflösung der alten 'Reichsdeutschen Gemeinde' zum neuen Vorsitzenden der politischen deutschen Gemeinde gewählt worden war. Die Leitung der Kirchengemeinde übergab ich dem in Schanghai zurück gehaltenen Missionar der Liebenzeller Mission, Herrn M. Wilhelm; er fand die tatkräftige Unterstützung von Ludwig Stumpf, der bald danach von den Amerikanern ordiniert wurde.

So nahm ich Ende August 1947 Abschied von der Gemeinde und Kirche, der ich über sieben Jahre gedient hatte. Auf dem Schiff entfaltete sich reges kulturelles Leben mit Vorträgen und künstlerischen Darbietungen; als einziger evangelischer Theologe an Bord wurde ich zu pfarramtlichen Dienstleistungen herangezogen. Bei der Vor-

überfahrt an Ceylon (Sri Lanka) war Abschied vom Fernen Osten zu nehmen. Vorher hatte ich beim südlichsten Punkt unserer Fahrt am Sternenhimmel im Sternbild des Delphins zum ersten Mal das 'Kreuz des Südens' gesehen, das die australische Flagge zielt. Wieviel war mir von diesem Wunder am Sternhimmel erzählt worden; aber es ist weder ein richtiges Kreuz, noch ist es eine besonders eindrucksvolle Erscheinung. Es ist nicht mit unserem gewaltigen 'Kreuz des Nordens' im Sternbild des Schwans zu vergleichen, das im Sommerdreieck monatelang unseren Abendhimmel geradezu beherrscht.

Wir wurden in Neapel an Land gesetzt, und ich durfte mit den Emigranten zusammen im Güterwagen – ohne Einreisevisum – nach Deutschland zurückfahren. Einigen der Rückkehrer standen beim Überqueren der deutschen Grenze die Tränen in den Augen. Eine Gruppe fuhr nach Ostdeutschland, eine in den Westen und die größte nach Berlin.

Ich sah meine Eltern wieder, die Ende Februar 1945 aus dem Haus, in dem ich geboren bin und in dem schon mein Großvater geboren wurde, unter Zurücklassung aller Habe westwärts geflohen waren. Sie hatten Unterschlupf in Rangsdorf bei Berlin gefunden, wo sie heute begraben liegen.

Ich war über elf Jahre im Ausland gewesen und hatte kirchliche und akademische Verbindungen verloren. Eine feste berufliche Bindung wollte ich zunächst nicht eingehen sondern alte Beziehungen wieder anknüpfen und neue aufnehmen. Aber da spielte zum zweiten Mal in wenigen Jahren ein Mann mit Namen Martin Fischer in meinem Leben Schicksal, Professor D. Martin Fischer, damals Ephorus der Kirchlichen Hochschule Berlin, ein Freund aus meiner Studentenzeit. Die Kirchliche Hochschule brauchte vom Wintersemester 1947/48 an einen Hebräisch-Lehrer, und M. Fischer drängte mich, in diese Arbeit einzutreten, wozu ich mich nach langem Überlegen bereitfand.

Fritz Maass

Buchauszug aus:

"Von Jerusalem nach Schanghai"
Abschied vom Konfessionalismus
Fritz Maass 1987

1946 feierten wir bei höchstens 14° Wärme in unserem Stübchen das zweite Weihnachten ohne unseren Vater, in der Fremde. Es gab zur Begeisterung des Buben ein Kiefernbaumchen, das den kleinen Sänger am Morgen nach dem Heilig-Abend zu der Frage veranlaßte "Mutti, ist der O-Tannenbaum noch da?"

Trotz der inneren Vereinsamung feierten wir all' solche Festchen mit unseren Freunden, auch im Februar, dem dritten Geburtstag des Kleinen mit acht Kindern und zehn Erwachsenen, wobei uns einfiel, daß im Rheinland gerade Karneval gefeiert wurde, worauf ich meine Ziehharmonika hervorholen mußte und wir lustige Lieder sangen!

Im Frühjahr (1947) wurden die Reisevorbereitungen dann immer intensiver. Meine Eltern schickten mir eine 'Zuzugsbewilligung für die französische Besatzungszone Rheinland-Pfalz', wo sie wohnten, und wohin wir heimkehren sollten. Dieses Papier hatte einen schönen französischen Stempel und der genügte den chinesischen Behörden, mir die Ausreise zu bewilligen! Dann gingen Briefe und Telegramme zwischen Mukden und Shanghai hin und her, und Anfang Juli wußten wir, daß am 25.7.1947 ein Schiff der UNRRA als Heimtransport für Emigranten aus Shanghai auslaufen sollte und die Agentur bereit war, auch zahlende Passagiere mitzunehmen.

Ich verkaufte alles, was sich noch zu Geld machen ließ, Schmuck, Fahrräder, Nähmaschine, zwei gerettete Teppiche und anderes, und bekam so das Geld zusammen, um mit dem noch vorhandenen unsere Reise bezahlen zu können, die in Dollar erstattet werden mußte. Nun wurden alle großen und kleinen Koffer, Rucksäcke, Taschen, Hutschachtel etc. gepackt. Das Großgepäck ging mit einer Spedition - so etwas gab es schon wieder - nach Shanghai. Unser Hausherr gab uns zum Abschied noch ein herrliches chinesisches Essen.

Am 15. Juli fuhren wir mit 13 Stück Kleingepäck in Begleitung eines alten Freundes zunächst nach Niutschwang am Gelben Meer, wo wir im Hause eines Chinesen, eines Freundes unseres Hausherrn Tsung, drei Tage auf die Abfahrt unseres Schiffes nach Shanghai warten mußten. Und mein Sohn bekam als Zugabe zu der Aufregung noch den Keuchhusten!

Auf diesem chinesischen "Pott" waren wir die einzigen Europäer, hatten angeblich eine Kabine 1.Klasse, die aus drei Liegen über Eck bestand, ohne Bettzeug, da die Chinesen ihr Bett immer bei sich haben. Da Kinder bis zu 4 Jahren umsonst reisen, bekam der Kleine natürlich auch kein Bett, und wir mußten die Nächte auf einer schmalen Liege miteinander verbringen. Alles war leicht im Hinblick auf das Nachhausekommen! Wir fuhren 3 Tage und 3 Nächte durch Nebel, wobei ständig das Nebelhorn tutete.

In Shanghai landete das Schiff so, daß ich auf der Außenseite mit meinem ganzen Gepäck stand und niemand zur Hilfe da war, obwohl ich dem 'Steward' Geld dafür gegeben hatte. So setzte ich meinen dreijährigen Buben auf das Gepäck, um von der Kaiseite Hilfe zu holen, was mir dann auch gelang, denn die Shanghaier Freunde hatten uns den Portier eines Luxus-Hotels an die Pier geschickt. Der schaute ein wenig herablassend auf das Sammelsurium unseres Gepäcks, nahm uns aber dann doch mit in sein Hotel.

So vornehm hatte ich nur selten gewohnt! Zimmer mit Bad und allem Komfort - vor allem benötigten wir das Bad mehrmals am Tag, da die Hitze sich um 40° C herum hielt. Man schwitzte ohne sich zu bewegen. Leider verschlimmerte sich der Keuchhusten, den ich aber verheimlichen mußte, damit man mir nicht den Zutritt zum Schiff versagte. Die Freunde halfen nun bei allen Formalitäten und mein großes Glück war wieder, daß die Dame an der Schiffsagentur, wo ich unsere Fahrkarten holen mußte, eine Deutsche und mir wohlgesinnt war. Denn ohne die Zuzugsbewilligung des 'alliierten Kontrollrates' in Berlin hätte sie mir eigentlich die Fahrkarte nicht aushändigen dürfen. Aber sie meinte auch, wenn ich einmal in Neapel sei, dann sei es leichter für mich, weiterzukommen und sie nehme das Risiko auf sich.

Alle Koffer mußten noch durch den Zoll - und dann legte endlich am 25. Juli unser Schiff mit Namen "Marine Lynx" von der Pier ab! Wir reisten 2.Klasse, mit 1.Klasse Verpflegung, unsere Kabine faßte 12 Personen. Das Schiff war ein amerikanischer Truppentransporter, der nicht mehr zum Einsatz gekommen war. Alles war sauber und neu, aber halt für Militär gebaut. Es ließ sich

gut aushalten. Je länger wir auf dem Meer waren, umso weniger machte sich der Keuchhusten bemerkbar und war nach 10 Tagen ganz verschwunden.

Wir waren dann 3 Wochen auf dem Wasser, wobei wir im Indischen Ozean 13 Tage kein Land sahen! Seekrank sind wir beide nicht geworden. Doch die Hitze im Roten Meer war gewaltig, aber wir konnten duschen, sooft wir wollten. Ich habe die Seereise sehr genossen, auch wenn es an Bord keine Belustigungen gab. Durch den mir bekannten Pfarrer Maass aus Shanghai machte ich dann die Bekanntschaft des Leiters dieses UNRRA-Transportes, der mir versprach, mich von Neapel aus bis nach Frankfurt mitzunehmen. Das war wieder einer meiner vielen Glücksfälle!

In Neapel angekommen, ging jeder auf die Suche nach seinem großen Gepäck, das teils am Bug, teils am Heck des Schiffes ausgeladen wurde. Ich legte meinen Buben auf das Handgepäck zum Schlafen und verbrachte die Nacht mit Suchen nach meinen Gepäckstücken und einem Platz für die Weiterfahrt in bereitstehenden Güterwaggonen. Dabei half mir dann schließlich der Leiter des UNRRA-Transportes, der uns einen noch leeren Waggon zuwies und uns 2 Strohsäcke und ein Verpflegungspaket brachte.

Damit ausgerüstet reisten wir frohgemut bis München, glücklich, auch am Brenner ohne große Kontrolle durchgelassen zu werden. Diese Fahrt dauerte auch wieder 3 Tage und Nächte, wobei wir uns mit köstlichen Dingen aus dem UNRRA-Paket ernährten.

In München mußten wir einmal übernachten, da die Lastwagen, mit denen der UNRRA-Transport weitergeleitet werden sollte, erst für den nächsten Morgen bestellt waren. Da ich ja mit diesem Transport mitreisen durfte - übrigens von Neapel bis Frankfurt völlig kostenlos -, mußten wir auch diese Planung mitmachen und so landeten wir alle mit unserem gesamten Gepäck im jüdischen Gemeindehaus.

Ich fand allerdings mit dem Kleinen durch Mitreisende ein privates Nachtquartier, und als wir am nächsten Morgen wieder zum Gemeindehaus kamen, war ein Lastwagen schon abgegangen

und mir war das erste Gepäckstück gestohlen worden! Und das war eins mit wertvollem Inhalt! Aber es ging ja weiter heimwärts!

Wir wurden an einen Lastwagen mit Anhänger verwiesen, der große Papierrollen geladen hatte. Auf dem Anhänger war noch für uns 7 Leute, die nach Frankfurt wollten, Platz. Zur Schlafenszeit schob ich meinen Sohn, wie der Bäcker sein Brot, in den Zwischenraum zwischen Verdeck und Papierballen. Dort schlief er brav bis zum Wecken und das kam an einer Autobahn-Raststätte, als wir alle einmal aussteigen wollten um uns zu unserem Neskafee heißes Wasser geben zu lassen.

In dem kleinen Gastraum saßen ein paar junge Leute und ein junges Mädchen betrachtete mich intensiv. Plötzlich sprang sie auf und umarmte mich, obwohl ich sie gar nicht gleich erkannte. Es war meine Cousine, die sich während meiner 7 1/2-jährigen Abwesenheit vom Kind zur jungen Dame entwickelt hatte. Diese Umarmung deutete mir mehr, als sie ahnte: ich war in den Schoß der Familie heimgekehrt! -

Am späten Nachmittag wurden wir dann im jüdischen Gemeindehaus Frankfurt ausgeladen, wo mich mein Bruder in Empfang nahm. Es gab dann noch eine kleine letzte Hürde: den Übergang von der amerikanischen in die französische Besatzungszone. Aber dafür hatte ich ja die schöne Zuzugsgenehmigung, mit der die Chinesen mich hatten ausreisen lassen. Wir fanden liebevolle Aufnahme bei meinen Eltern. - Das war das vorläufige Ende unserer Odyssee, die 6 Wochen gedauert hat.

Nun sollten wir noch 8 Jahre auf Helmut warten! -

Als Resümee möchte ich vermerken:

Ich hatte etwas gewagt und hatte gewonnen!

Ich habe auf das Glück vertraut und wurde nicht enttäuscht!

Ich fand für jede schwierige Lage die Hilfe guter Freunde, und nicht zuletzt:

ich hatte einen kleinen Sohn, der mir das Unternehmen leicht gemacht hat!

Ilse Leutelt

1844 Richard von Carlowitz

An Bord der engl. Brig Vanguard, von Chusan nach Hongkong in China, 1. September 1844: Die ganze Zeit habe ich auf dem Schiffe gelebt, bin von Ratten, Moskitos, Ameisen und Spinnen in der Nacht und von Chinesen am Tage sattsam molestiert worden und sehne mich nach einem Leben am Lande wieder. Hongkong, 24. September 1844: Harkort habe ich hier getroffen, gerade 2 Tage, ehe er nach Manila ging. Ich bin bis jetzt hier gewesen, habe aber eine kleine Tour nach Canton gemacht ... Ein elendes Loch! Aber da es ein bedeutender Geschäftsort ist, so werde ich in ca.14 Tagen nach Canton ziehen.

**1845 Leipziger Zeitung No.40,
vom 15. Februar 1845**

Handel Deutschlands mit Ostindien und China:

Diejenigen, welche sich für diesen höchst wichtigen Gegenstand interessieren, werden gern erfahren, daß die Versuchsexpedition, welche die hiesigen Häuser C. Hirzel u. Co. und Carl u. Gustav Harkort zu Ende des Jahres 1843 gemeinschaftlich unternommen haben..., den Hauptzweck derselben: "zuverlässige Data über die Absatzfähigkeit deutscher Erzeugnisse in jenen fernen Gegenden zu erlangen...", in befriedigender Weise zu erfüllen verspricht. Die damit beauftragten Agenten (Herr R.v.Carlowitz und Bernhard Harkort) haben ... die Plätze Singapore, Manila, Shanghai Chusan, Ningpo, Amoy, Hongkong und Canton berührt ...

1846 Richard von Carlowitz

Canton, 27. Januar 1846: Hongkong hat sich in einem Jahre mächtig verändert, es sind eine Menge neuer Häuser gebaut worden, und noch werden andere gebaut; man sieht eine Masse von Häusern, leidlich gerade Straßen, die aber bergauf, bergab gehen, und rundherum nicht die Spur von Cultivation; der öde, kahle Berg erhebt sich im Hintergrunde, benimmt Sonnenschein und Luftzug ...

**1914 Prof. Leonhardi "Sonnenschein
und Sturm im Osten"**

(21. Juni) In Hongkong erscheinen fast alle Momente des europäischen Landschaftsideals vereint. Gleich Genua und Neapel, Konstantinopel und

Lissabon baut sich die Stadt Victoria an den Steilabhängen der Berge auf ... In Terrassen steigen die Häuserreihen über und hintereinander auf, in ihrer bunten Farbengebung eine leuchtende Symphonie schaffend ... In Farben schwelgend auch der Untergrund und der Rahmen des Bildes: der glitzernde Meeresspiegel, an Intensität der Bläue wetteifernd mit dem lachenden Sommerhimmel, die üppige Vegetation ... das Gesamtbild von märchenhafter Schönheit, wie eine Fata Morgana zwischen Himmel und Wasser schwebend ... Wenden wir den Blick von der Höhe der Insel zurück auf die nächste Umgebung, so finden wir uns inmitten eines Schiffsgewimmels, wie wir es bisher noch nirgends beobachtet haben. Die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe soll selbst die von London und Newyork übertreffen und die doppelte Stärke des Hamburger Verkehrs erreichen. Dabei ist die deutsche Flagge ungefähr ebenso stark vertreten wie die englische, da drei Fünftel des Osthandels in unseren Händen liegen ... Eine Reihe steinerner Paläste begrenzt die Uferstraße, in ihrer Architektur mehr an Italien als an England erinnernd .. In den dahinterliegenden Gassen reiht sich im Schatten von Kolonnaden Laden an Laden, Schaufenster an Schaufenster, hinter denen alle Erdteile ihre Produkte zum Kauf ausgestellt haben ... Hier ist europäische Zivilisation ganz zu Hause.

**1919 Wilhelm Wilshusen
"Abreise von China"**

Am vierten Tag nach unserer Abfahrt kamen wir in Hongkong an (am 7.4.1919) hier sollten noch weitere Deutsche aus Süd-China an Bord (der "Antillochus") kommen und sprach man von 30-40 Personen... Es war natürlich selbstverständlich, daß niemand in Hongkong an Land durfte... Wie die Verbrecher sind wir Deutschen tatsächlich behandelt worden... Den Tommies war streng untersagt worden, sich mit uns in Gespräche einzulassen, doch haben in einsamen Nachtstunden verschiedene Unterhaltungen stattgefunden und der Grundton derselben war eigentlich von seitens dieser Tommies "wir sind froh, daß dieser schreckliche Krieg ein Ende hat und wir wieder nach Hause kommen, weshalb man Euch Deutsche noch zwangsweise aus China fortschickt, ist

uns unverständlich, ihr habt doch keinerlei Greuelthaten begangen" und so ähnlich. Der Hafen von Hongkong ist immer ein prächtiges Panorama, seit meinem letzten Aufenthalt hier im Jahre 1908 hatte sich vieles verändert, eine große Menge schöner Gebäude und auch Neu-Anlagen von großen Fabriken und Werften waren hinzugekommen. Aber wo waren alle die deutschen Schiffe, waren doch im Jahre 1908 26 oder 28 deutsche Schiffe im Hafen am Tage meiner Durchreise.....Es werden jetzt wohl viele Jahre darüber hingehen....

**1924 - 1939 Gertrud Goeke
"Schwingende Laternen"**

"Kommt herüber! Wir werden es schon schaffen!" hatte er (*ihr Mann aus Hongkong*) geschrieben, zuversichtlich, wie es seine Art war. Wenn dies Wort auch allen Glauben an die Zukunft in sich trug, er hatte nicht die Schwierigkeiten unterschätzt, die sich ihm entgegenstellten, als er versuchte, auf spärlichen Resten aus dem Zusammenbruch geretteten seiner alten Beziehungen im fremden Land wieder festen Fuß zu fassen...

Im Kalender rot angestrichen waren die Tage, an denen ein deutscher Dampfer im Hafen lag. Die kleine deutsche Kolonie, dreißig Menschen etwa, einschließlich der wenigen Frauen und Kinder, besaß wegen Geldmangels noch nicht wieder einen Klub. Von dem früheren war bei Kriegsausbruch nur die Bücherei gerettet worden. Die Briten verstanden die Sprache nicht, deshalb hatten sie kein Interesse dafür.- Ein deutsches Schiff im Hafen, das war immer wie ein Festtag. Vollzählig kamen alle Deutschen an Bord. Sobald wir die Schiffsplanken unter unseren Füßen fühlten, war die erste Frage:"Na,ist noch genügend Bier da?" ...Viel zu früh ertönte den meisten das Signal "Fremde von Bord". Denn ein paar Stunden deutsche Umgebung, deutsche Sprache, Bier vom Faß und ein Schwarzbrot zum Mitnehmen ...

Unser in den Bergen draußen vor der Stadt wundervoll gelegenes Pok-fu-lam bekam immer mehr deutschen Zuwachs, sodaß die Engländer es schon ironisch "little fatherland" nannten ...

1925

Seit Tagen gärt es nun aber auch in

Hongkong. Die Engländer hatten in Shanghai chinesische Studenten erschossen (am 30. Mai), die angeblich erst geplündert und dann Militär und Polizei angegriffen hatten. Daraufhin setzte in ganz Südchina eine scharfe Bewegung gegen die Europäer ein. Die Aufständischen erklärten kurzerhand den Boykott ...

Unsere Hauptsorge war eine kostbare Ladung Petroleum, die in diesen Tagen aus Amerika ankommen sollte und nach Kanton umgeladen werden mußte. Wer sollte sie löschen und wie sollte sie nach Kanton kommen? Ein Kapital stand auf dem Spiel ...

Diese schwankenden, unsicheren Zustände waren eine schwere Gefahr für den jungen deutschen Handel... Eine Reihe kleiner Firmen war ihr nicht gewachsen ... Die meisten von uns standen wohl wieder auf demselben Fleck wie vor Jahren, als die englische Regierung ihnen den Wiederaufbau ihrer Geschäfte in Hongkong gestattet hatte.

London hatte einen neuen Gouverneur geschickt... Er begann zunächst einmal damit, den Chinesen Konzessionen zu machen, indem er die Trennung von Farbig und Weiß in den Kinos abschaffte, ebenso in den Straßenbahnen... Auch zu den Gaststätten und Tanzdielen erhielten die Chinesen nun Zutritt...

Aus einem schmucken kleinen Holzhaus draußen auf dem Sportgelände in Kaulun schallten frohe Klänge. Strahlendes Licht floß aus den breiten offenen Veranden über die beiden Tennisplätze... Der Traum der deutschen Gemeinde von einem eigenen Tennisklub war Wirklichkeit geworden..... Wir fühlten es alle, daß wir uns wieder einen Platz in der britischen Kronkolonie erarbeitet hatten. Auch der neue Gouverneur mußte dies wohl zur Kenntnis genommen haben. Er suchte dadurch mit uns Fühlung zu bekommen, daß er die deutschen Kinder mit ihren Müttern zu einem Nachmittagsstee in seinen Palast einlud

(in Deutschland)

Hatte ich mich nicht unter der heißen Sonne Hongkongs nach einem kühlen Sommer in der Heimat ge-sehnt? Warum begann ich jetzt Ver-gleiche zu ziehen?...Der graue, dunk-le November ließ mich mit Sehnsucht an meinen nun in Sonne ertrinkenden Garten denken, in dem Tschang die grünglasierten

Schalen mit den zinnoberroten Salvien und weißen Margeriten auf den breiten Rand des Goldfischbeckens setzte. Immer abwechselnd, einmal rot, einmal weiß Ich dachte an die von den blühenden Dolden der "flames of the forest" beschatteten Straßen und an die in Regenbogenfarben leuchtenden wilden Azaleen an den Hängen der Berge.

1929 Richard Katz
"Funkelnder Ferner Osten"

Der Bug-Anker Englands im Fernen Osten ist Hongkong, eine kleine, bergige Insel an Chinas Küste. Anker deshalb: Südchinas Handel, der die Bedürfnisse von 68 Millionen Menschen deckt, kreist um Kanton als Mittelpunkt. Kanton wiederum zieht die Waren aus dem Innern auf dem "Perlfluß" heran. Und dieser Perlfluß mündet bei Hongkong ins Meer. Einfuhr wie Ausfuhr Südchinas muß also Hongkong passieren ... Viele deutsche Kaufleute waren nach dem Kriege hierher zurückgekommen, nur wenige Dollars in der Tasche. Ihre alten chinesischen Geschäftsfreunde hielten ihnen die Treue und ermöglichten ihnen mit Bestellungen und Krediten den Wiederaufbau der Firmen.

Fortsetzung: Gertrud Goeke
"Schwingende Laternen"

Endlich hatte auch die deutsche Gemeinde wieder einen Stadtklub. Das Blockhaus unseres Tennisklubs genügte schon lange nicht mehr...Nun schien alles beinahe wieder wie vor dem ersten Weltkrieg zu sein. Die Deutschen hatten das oberste Stockwerk eines gutgelegenen Gebäudes gemietet und es behaglich ausgestattet.... Gerade gegenüber...erhob sich der neue gewaltige Bau der Hongkong- & Shanghai-Bank und zur Linken lag das stattliche Haus des englischen Hongkong-Klubs. Wer von den Deutschen einige Bürgen stellen konnte, wurde dort wieder aufgenommen, nachdem man 1914 alle deutschen Mitglieder hinausgeworfen hatte...

1931

Alle atmeten nach dem anstrengenden Sommer erleichtert auf und freuten sich des Lebens und der geschäftlichen Erfolge. Dampfbootfahrten, die der deutsche Klub veranstaltete, Baden bei Mondschein im weichen, leuchtenden

Wasser der Repulse Bay, Picknicks im weißen Sand am Strand, Brandungsreiten durch den schäumenden Gischt der "Hohe-Wellen-Bucht" und weite gemeinsame Spaziergänge in den Bergen des Festlandes gaben am Wochenende wieder frische Kraft...bis zu jenem schwarzen Tag, dem 18.September 1931, an dem die Nachricht vom Sturz des Pfund Sterling wahrhaft wie eine Bombe einschlug ... Alles Erworbene war wieder dahin ... Um uns das in vielen Jahren liebgewordene Haus zu erhalten, nahmen wir einige "zahlende Gäste" auf, die mit einem Male unsern kleinen Kreis in eine internationale Gesellschaft verwandelten. Es waren ein Däne, ein Engländer und ein Schweizer. Wenn uns der Abend friedlich um den runden Tisch unseres Eßzimmers vereinte, wäre niemand der Gedanke an Uneinigkeiten der Völker gekommen...

Für die ersten Deutschen, die nach dem Weltkrieg den Wiederaufbau des Handels begonnen hatten, vollendete sich ... ein Jahrzehnt. Großes war trotz allem geleistet worden. Die Firmen, die den wechselnden Widerständen der Zeit getrotzt hatten, standen nun geachtet da. Die deutsche Kolonie war auf etwa 125 Personen angewachsen ...

1937

Da fielen im August japanische Bomben auf Shanghai, ein Warnungszeichen an die Millionenstadt, daß der Krieg näherkam...Der Flüchtlingsstrom vergrößerte sich zusehends, denn es war nicht mehr die arme Landbevölkerung allein, die in den neuen Kriegsgebieten ihr Hab und Gut verlor. Es waren nun Europäer und reiche Chinesen, die sich in den Schutz der britischen Kronkolonie begaben. Jeder aus Shanghai ankommende Dampfer war überfüllt...Natürlich stiegen die Preise für alles, was zum Leben notwendig ist. Nicht nur die jäh wachsende Nachfrage machte das, sondern mehr noch die Blockade der chinesischen Küste durch die Japaner.

1938 Elisabeth Schucht
"Eine Frau fliegt nach Fernost"

(Bangkok) "Ich will nach Hongkong", sage ich. "Wo ist mein Flugzeug?" Er bedeutet mir, daß jener kleine Fokker in der Ecke des Flugplatzes der "Delphin" sei...Ich sehe durch die geöffnete Tür in das matterleuchtete Flugzeug, in das man mein Gepäck hinein-

stopft. Das Flugzeug ist stark ausgefüllt mit Postsäcken und Paketen. Vorn, hinter dem Führersitz, stehen zwei harte Stühle. Dahin verweist man mich. Auf dem Sitz neben mir nimmt ein Mechaniker Platz...

Eine grüne See tut sich auf in hinreißender Schönheit ... Unter uns sieht man hin und wieder stumpf graue Flecke, japanische Kriegsschiffe. Jetzt erblickt man ganz klar ein Schiff mit japanischer Flagge, das ein Flugzeug trägt... Und dann breitet sich ein Wunder unter uns aus, das sich ankündigt durch unzählige rötliche Segel, dann wieder braune geraffte und weiße bauschige, die durch hohe Bambusstangen versteift sind. Hunderte von malerischen braunen Dschunken kommen uns entgegen. Ein Anblick so hinreißend, daß ihn kein Pinsel wiederzugeben vermöchte, ist uns beschieden. Hinabzuschauen gleich Gott-Vater, als er die Welt schuf, auf eine Felseninsel, die in Tropenpracht vor uns aus dem Meer steigt: Hongkong.

**Fortsetzung Gertrud Goeke
"Schwingende Laternen"**

1939

Ich hatte mich nun doch zur Abreise entschlossen, nachdem auch der Arzt dringend dazu geraten hatte... Es tröstete mich nur, daß Mann und Tochter mich im nächsten Jahr abholen wollten... Ein letzter Blick auf Stadt und Insel!... Bei Gap Rock verlangsamte der Dampfer seine Fahrt, der Lotse ging von Bord.

Lange sah ich seinem Boot nach, es war die letzte Verbindung mit Hongkong.

**Dezember 1939
in Deutschland**

Spärliche Nachrichten kamen. Mann und Tochter waren zusammen mit vielen anderen Deutschen in die portugiesische Kolonie Makao geflüchtet...

Die Deutschen wurden gruppenweise nach Shanghai transportiert, bis auf einen Rest junger Leute, den man hinter Stacheldraht setzte. Noch eiliger hatten es die Engländer mit der Beschlagnahme des deutschen Kapitals und der Schließung aller deutschen Firmen. Dahin war das Ergebnis allen Fleißes, der deutsche Handel abermals vernichtet. Ein zweites Mal war ein Lebenswerk zertrümmert.

**1949 Max Springweiler
"Flugpionier in China "**

Shanghai. Die Fliegerei wurde immer schwieriger, denn die Kommunisten standen nun vor Nanking... Wir mußten an unsere eigene Rettung und an die unserer Frauen und Kinder denken, denn schon standen die roten Armeen nach einer für sie siegreichen Schlacht bei und um Nanking vor den Toren unserer Stadt - Shanghai... Ruth, Bärbel und Susi auch Frau Höfft und natürlich auch die gesamte Mission, es waren auch einige Dutzend Amerikaner, mußten sich bereit halten, und am 25. April machten wir unseren ersten Flug zu unserem neuen Zufluchtsort, nämlich dem etwa 1000 km entfernten Kanton in Südchina. Den größten Teil unserer Habe mußten wir natürlich zurücklassen, denn wir hatten in der Maschine nur Platz für Kleidung und Bettzeug ...

Wir, Ruth in Kanton beim englischen Konsulat und ich in Hongkong bei der Einwanderungsbehörde, bemühten uns unermüdlich, die Einreiseerlaubnis für die britische Kronkolonie zu erhalten, aber alles war vergebens ... Wir waren natürlich über unser Unvermögen, eine Zugangserlaubnis für Hongkong zu bekommen, sehr, sehr betrübt und enttäuscht, denn unter eigener Lebensgefahr flogen wir noch immer Missionare britischer Nationalität aus bedrohten Gebieten nach Hongkong in Sicherheit.... Auch später, als die Kommunisten schon vor Kanton standen... und als ich erneut in Angst um meine Familie bei der Behörde vorsprach, war man ablehnend ...

Am selben Tag sprach Ruth in Kanton mit dem dortigen englischen Konsul über die Einreise in Hongkong. Er ... gab Ruth, den Kindern und Frau Höfft, wohl auf eigene Verantwortung, die Einreiseerlaubnis für Hongkong. Es war der 9. Oktober 1949...

Unsere Freude.... war aber nur von kurzer Dauer ... Am 30. Oktober mußte die Familie die Kronkolonie Hongkong verlassen.

Als einziger Zufluchtsort im ganzen fernen Osten kam die... portugiesische Kolonie Macao in Frage ...

*zusammengestellt aus
verschiedenen Quellen
von Renate Jährling*

Mit der Nacht vom 30. Juni auf den 1. Juli 1997 war der historische Moment gekommen. Nach knapp 154 Jahren, wenn man den Vertrag von Nanjing vom 29. August 1842, mit dem Großbritannien die unbefristete Abtretung der Insel Hong Kong durchsetzte, oder nach 99 Jahren, wenn man die "Convention respecting Extension of Hongkong Territory" vom Juni 1898 zugrunde legt, mit der die New Territories gepachtet wurden, endete die britische Suzeränität über die einstige Kronkolonie.

Seit dem 1. Juli 1997 ist Hong Kong nun eine Special Administrative Region der Volksrepublik China, welche ein hohes Maß an Autonomie und Sonderrechten genießt.

Im Vorfeld der Übergabe kam es wiederholt zu Reibereien zwischen der britischen und der chinesischen Regierung. Besonders an Christopher Francis Patten, dem letzten Gouverneur, stießen sich die Chinesen. Der Hauptgrund waren die politischen Reformen, die Chris Patten in den letzten Jahren noch einführte und die nach Ansicht der chinesischen Regierung der Joint Declaration vom 19. Dezember 1984 widersprachen. Diese Reformen sind dann auch von der neuen Verwaltung wieder rückgängig gemacht worden. Besonders über die Befugnisse des neuen Parlaments, welches im Beisein von Jiang Zemin und Li Peng noch in der Nacht des 1. Juli vereidigt wurde, stritten sich die beiden Regierungen.

Sehr ungeschickt tagte bereits vor der Übergabe dieses ernannte Parlament in der angrenzenden Sonderwirtschaftszone Shenzhen und beschloß Gesetzesänderungen, obwohl noch gar nicht vereidigt und damit legitimiert. Ungeschickt insofern, da noch ein Parlament, durch freie Wahlen beglaubigt, für knapp eineinhalb Jahre bestand und zum anderen die Sitzungen des "illegitimen" Parlaments nach China verlegte. Das 1995 gewählte Parlament ist in der Zwischenzeit aufgelöst worden.

Auch den Einmarsch der Volksbefreiungsarmee nahm die Bevölkerung mit gemischten Gefühlen auf, da die Chinesen sich sehr ungeschickt benahmen. Nachdem man sich in zähen Verhandlungen darauf geeinigt hatte, eine kleine Vorhut unbewaffnet in Hong Kong zur Vorbereitung der Über-

gabe zu akzeptieren, kam es zu einem kleinen Zwischenfall, der hohe publizistische Aufmerksamkeit erregte. Was war vorgefallen? Der stellvertretende Kommandant der chinesischen Garnison, der Mitglied dieser Vorhut war, weigerte sich auf dem Rückweg von Shenzhen bei der Benutzung einer Straße, für die ein Special Permit erforderlich war, diesen Permit vorzulegen. Er vertrat die Ansicht, daß für die Volksbefreiungsarmee Sonderregeln gelten.

Man kann sich vorstellen, wie sensibel die Bevölkerung auf derartige Ansprüche reagierte. Später hieß es dann, dies sei ein Mißverständnis, welches auf Sprachbarrieren basierte. Die hongkonger Beamten sprachen kein Mandarin, der Kommandant kein Kantonesisch. Diese Ausrede, denn so muß man es nennen, da die chinesischen Soldaten, die nach Hong Kong entsandt werden, alle sowohl Kantonesisch als auch Englisch sprechen sollten, wurde stillschweigend akzeptiert.

Auch das Material der Volksbefreiungsarmee gab Anlaß zur Sorge, besonders einige gepanzerte Mannschaftswagen. Die Befürchtungen der Bevölkerung gehen dahin, daß diese zum Einsatz bei Demonstrationen kommen könnten, was dem Basic Law widersprechen würde. Danach ist die Volksbefreiungsarmee nur für den Verteidigungsfall vor Ort, aus inneren Angelegenheiten hat sie sich rauszuhalten. In Hong Kong fürchtet man einen Einsatz der Armee wie am 4. Juni 1989 auf dem Tiananmen-Platz in Beijing.

Eine überraschende Wende nahm die Popularität Chris Pattens. Während im Laufe des letzten Jahres dessen Popularität stetig abnahm und die von Anson Chan, Chief Secretary sowohl unter Patten als auch unter Tung Chee hwa, dem neuen Chief Executive, gleichbleibend hoch war, stieg Pattens Popularität wieder und überstieg sogar die von Tung Chee-hwa. Das kontroverse Bild, welches Chris Patten zur Zeit noch gibt, wird sicherlich im Laufe der Geschichte einer Revision unterzogen werden. Chris Patten war der erste Politiker, der als Gouverneur nach Hong Kong gesandt wurde und der sich auch wie ein Politiker verhielt.

Wie die Bevölkerung den Wechsel aufnimmt, ist schwer zu sagen. Offi-

zielle Zahlen, belegt durch Umfragen, geben an, daß 60,9% sich glücklich fühlen, daß Hong Kong wieder Teil Chinas ist. 15,2% seien unglücklich über diese Übergabe. Auch andere Umfrageergebnisse deuten dies an, so waren im August 1987 17% der Befragten der Meinung, daß Hong Kong eine Special Administrative Region werden sollte, während 52% dafür plädierten, daß Hong Kong eine britische Kolonie bleiben sollte. Im Mai/Juni 1997 verschoben sich die Ansichten auf 40% zu 19%. Im privaten Gespräch aber kommen doch vielerlei Befürchtungen zum Ausdruck, die sich hauptsächlich auf zunehmende Korruption, massenhafte Einwanderung vom Festland, Zunahme der wirtschaftlichen Macht der als Red Chips bezeichneten Firmen aus China beziehen. In einem ersten Leserbrief in der South China Morning Post vom 11. Juli 1997 wird dann auch schon der britischen Kolonialherrschaft für 150 Jahre Anwesenheit und speziell Chris Patten gedankt.

Eine etwas peinliche Diskussion beherrschte einige Zeit vor der Übergabe die öffentlichen Medien. Auslöser war Ende letzten Jahres der ehemalige Chief Justice Sir Ti Liang Yang, der sich neben Tung Chee-hwa um den Posten des Chief Executives beworben hatte. Sir Ti Liang Yang wollte, um seine Wahlchancen zu erhöhen, seinen Adelstitel ablegen, mußte aber feststellen, daß es zwar Regeln hinsichtlich der Verleihung von Adelstiteln gibt, aber keine über die Ablegung. Er war gezwungen, seinen Titel

zu behalten. Peinlich wurde die ganze Angelegenheit aber erst im Frühsommer 1997, als eine Reihe geadelter Hong Konger öffentlich bekanntgaben, daß sie nicht mehr mit ihrem Adelstitel angesprochen werden möchten, sondern schlicht und einfach mit Mister. Im Gegenzug gaben andere bekannt, daß sie weiterhin stolz auf diese Auszeichnung seien und deshalb ihre Adelstitel auch zukünftig verwenden werden. Auch der Terminus, wie die Übergabe zu bezeichnen sei, wurde öffentlich diskutiert. Soll man vom Handover sprechen, vom Takeover, von einem Wechsel der Administration? Auch noch weitere Termini waren im Gespräch. Letztendlich setzte sich Handover durch.

Für die Zukunft wollen wir hoffen, daß sich "Ein Land, zwei Systeme" positiv entwickelt und die Prosperität Hong Kongs weiterhin anhält. Eine Sicherheit haben die Hong Konger, daß sie weiterhin ihre Freiheiten und ihr hohes Maß an Autonomie behalten werden. Sollte "Ein Land, zwei Systeme" scheitern, wird Taiwan sich nie auf Gespräche zwecks Wiedervereinigung einlassen. In Hong Kong zählt man heute schon die Tage bis zum 30. Juni 2047, wenn die 50 Jahre, in denen Hong Kong sein System behalten darf, abgelaufen sind.

Ein weiterer historischer Tag liegt aber in näherer Zukunft: Mitte Dezember 1999 wird Macao von den Portugiesen nach über 450 Jahren an China zurückgegeben.

Rainer Falkenberg, Hong Kong

Welche deutsche Firma sucht Vertretung in China?

Nach Abschluß meines VWL-Studiums an der Uni Freiburg möchte ich gerne ab Frühjahr 1998 für eine deutsche Firma in China arbeiten.

Das Thema meiner Diplomarbeit ist:

"Die Rolle der Handelspolitik im Transformationsprozess am Beispiel der Einbindung Chinas in die WTO"

Ich bin gebürtiger Chinese und kam im März 1990 nach Deutschland, Bis zur Aufnahme meines VWL-Studiums im Oktober 1992 habe ich im Sprachenkolleg in Freiburg Deutsch gelernt und außerdem das Sprachenkolleg in Heidelberg besucht.

Ich beherrsche Chinesisch, Deutsch und Englisch in Wort und Schrift.

Hu Yao

Seit April 1931 hatte es in ganz Mittelchina ungewöhnlich stark geregnet, auch im Juli, wo sonst die Taifune einsetzen, goß es wie mit Kannen, so daß der Jangtse bereits Ende Juli ungeheure Wassermengen führte, wie sonst höchstens Ende der Schneeschmelze in Tibet, sodaß am 27. Juli die frühere englische, deutsche und russische, sowie die französische und die japanische Konzession überflutet wurden, trotz allen Pumpens bei Tag und Nacht, was anfangs versucht wurde. Am 30.7. konnte man schon mit Booten durch alle Straßen fahren. Bis zum 18. August hielten wenigstens noch die Dämme der etwas höher gelegenen früheren deutschen und der japanischen Konzession, als jedoch in der Nacht ein Sturm aufkam und gleichzeitig eine Flutwelle den Hanfluß herunter kam, der oberhalb Hankows in den Jangtse mündet, standen innerhalb weniger Stunden auch diese beiden Konzessionen einen Meter unter Wasser. Als drei Tage später noch eine Flutwelle aus Tibet den Jangtse herunter kam, stieg das Wasser weiter, denn jetzt war ein Höchststand von 53 Fuß erreicht, 3 Fuß höher als man zuletzt 1870 gemessen hatte.

Gleich unterhalb Ichangs, an der Grenze von Szechuan, fangen die Dämme an, die sich auf 1.700 km Länge den Jangtse entlang an beiden Ufern erstrecken. In Niederungsgebieten, die 3-4 Ernten im Jahre liefern, sind manchmal bis zu sechs Dämme hintereinander. Dieses ganze, von etwa 50 Millionen Menschen bewohnte Gebiet, 3/4 so groß wie Bayern stand nun teilweise bis zu 3 m unter Wasser, die Ernte war vernichtet und neben 250.000 Menschen war fast alles Vieh umgekommen. Obgleich es in Hankow keine Straße gibt, die nicht unter Wasser stand, sammelten sich hier 300.000 Flüchtlinge, die oberhalb Hankows auf den Hügeln, auf Dächern, in Hütten, auf Bäumen und in den Lagerhäusern der fremden Firmen hausten. Auf allen höher gelegenen Uferstellen oberhalb Hankows entstehen Flüchtlingslager aus Mattenhütten, wo die Menschen mindestens zwei Monate lang auf das Abflauen der angestaute Wassermengen warten müssen. Alle aus Lehm und Holz gebauten Häuser stürzen ein, auch die großen Baumwoll- und Salzspeicher. Auch die Mauern der unterhalb Hankows gelegenen Installationen der Ölgesellschaften Standard Oil und Asiatic Petroleum Co., wo Tausende von Trommeln mit Benzin und Öl

fortgespült wurden.

Während der Jangtse oberhalb Hankows bis zu 5 Meilen breit ist, verengt sich sein Bett bei Hankow auf 1 Meile (ca. 1.500 m), und da hier noch der Hanfluß aus der Provinz Honan riesige Mengen Wassers heranzführt, stieg die Flut am 15. August um 1 m, fast alle Straßen stehen etwa 3 m unter Wasser. Tausende von Sampans vermitteln den Verkehr auf den Straßen, und um gefährdete Lagerhäuser zu retten, sind große Dschunken in den Straßen unterwegs und befördern Kisten, Fässer und Ballen. Die Kulis fordern und erhalten hundertfache Löhne. Eine deutsche Firma mußte für den Transport von 1000 Ballen Baumwolle vom unteren ins obere Stockwerk 7 Dollar je Ballen zahlen. Eine Fahrt mit dem Boot zum Dampfer, die sonst 20 Cts kostete, kostet jetzt 3 Dollar.

Anfang August fuhr ich nach Kuling, das man über Kiukiang nach 12stündiger Fahrt den Jangtse hinunter erreicht. In diesem 1.000 m hoch gelegenen Erholungsort sind in diesem Sommer über 4.000 Fremde. Auf der Fahrt unterwegs sieht man streckenweise kein Land mehr, aber Kiukiang selbst ist nur 1 Fuß unter Wasser, weil sich dieses hier auf Riesenbreite verteilen kann, wie auf dem weiteren Wege bis Nanking. Man sieht unterwegs nur noch Baumkronen und einige Felder an Berghängen. Die meisten Dörfer sind fortgeschwemmt, und wo noch Häuser stehen, sieht man ab und zu eine Staubwolke als Zeichen, daß wieder ein Haus einstürzte. Aus den am Ufer gelegenen Dörfern hat man sich meist in Booten retten können, während die Menschen in den weiter landeinwärts gelegenen Dörfern meist ertranken als ein Damm nach dem anderen einstürzte, weil er dem Wasserdruck nicht standhielt.

Zur Behebung der größten Not hat sich eine internationale Flut-Hilfs-Kommission unter englisch-amerikanischer Leitung mit chinesischen Ärzten, Beamten und Hilfskräften gebildet, die die Flüchtlinge mit Nahrung, Matten und Feuerung versorgt und die Impfung gegen Typhus und Cholera vornimmt. Als einzige deutsche Firma haben wir für diese Kommission den Transport von 150.000 Tonnen Weizen und Mehl übertragen bekommen.....

*Aufzeichnung v. Walter Witte
Hankow 25-8-1931*

Udo Meske freundlicherweise überlassen von Klaus Witte, Sohn des Autors

"Wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird in China eine neue wirtschaftliche Welt entstehen, die alles Dagewesene in den Schatten stellen dürfte; nicht sprunghaft von heute auf morgen, aber mit der Kraft einer Naturgewalt in stetiger, unaufhaltbarer Entwicklung". So oder so ähnlich argumentieren heute Politiker und Wirtschaftsbosse. Aber diese Ansicht wurde bereits vor fast 85 Jahren vertreten und steht so wörtlich in der im April 1913 verfaßten **"Denkschrift zur Förderung des Deutschtums in China"**, den die Deutsche Vereinigung in Shanghai als dringenden Appell an die Verantwortlichen in Deutschland und die deutsche Öffentlichkeit richtete.

Faszinierend zu lesen, wie sich Entwicklungen und Situationen doch immer wiederholen. Man braucht oft nur Namen auszuwechseln und die Beschreibungen klingen wie von heute. Etwa wenn es in der Einleitung zu der Denkschrift heißt: "Die Lenker des Staates, an ihrer Spitze Yuan Shi Kai, sind von der Überzeugung durchdrungen, daß China, wenn es seine Stimme unter den Völkern wieder gewinnen will, die ihm kraft seiner hohen geistigen Kultur, des Fleißes seiner Bevölkerung und seines natürlichen Reichtums gebührt, sich die Methoden der lange als Barbaren verachteten Westländer zu eigen machen muß. Das Problem liegt für Chinas Staatsmänner nicht mehr darin, sich gegen den westlichen Einfluß abzuschließen, sondern den richtigen Mittelweg zu finden, auf dem es sich unter Wahrung seiner nationalen Selbstständigkeit westliche Zivilisation aneignen kann. China ist erwacht". Die Vereinigung war im Jahre 1900 als Interessenverband der deutschen Kaufmannschaft in Shanghai gegründet worden. Ihr Zweck war "die Förderung der Handelsbeziehungen zum Heimatlande, Förderung deutscher Handelsinteressen und allgemein deutscher Interessen in China".

Die Gründung fiel in ein Jahr politischer Unruhen. Mit Duldung des Kaiserhofes trieben die 'Boxer' ihr Unwesen, die sich eigentlich 'Faustkämpfer für Recht und Einigkeit' nannten. Am 19. Juni 1900 wurde der deutsche Gesandte von Ketteler ermordet und die Kaiserinwitwe Cixi gab noch am gleichen Tag den Befehl, das Gesandtschaftsviertel in Peking anzugreifen. Das löste die Intervention eines internationalen "Expeditionskorps" aus,

an dem sich auch Deutschland beteiligte. Nach dem russisch-japanischen Krieg 1904/1905, der hauptsächlich auf chinesischem Boden ausgetragen wurde, teilte man die Mandschurei in eine russische und eine japanische Zone auf. Dann brach 1911 die Revolution aus, die Ende Dezember zur Gründung der Republik führte mit Sun Yatsen als Präsidenten, der jedoch knapp zwei Monate später zurücktrat, um einen Bürgerkrieg zu verhindern. Neuer Präsident wurde Yuan Shi Kai. Damit begannen die Umwälzungen in China, auf die sich die "Denkschrift" der deutschen Kaufleute bezieht. Sie sahen sich am Vorabend des 1. Weltkrieges von der Konkurrenz erdrückt, die als "Gegner" bezeichnet wird: England, Amerika, Japan. Die Statistik der chinesischen Seezollverwaltung für 1911 hatte ihnen gerade erst wieder bescheinigt, daß England einen Anteil an den chinesischen Einfuhren von 46% hatte, Japan von 20%, Amerika von 10,5% und Deutschland von nicht einmal 8%. Was die Verfasser der "Denkschrift", die vom Vorsitzenden C. Michelau und Schriftführer Rudolf Mahnfeldt unterzeichnet ist, am meisten störte: 28% des chinesischen Aussenhandels gingen zu dieser Zeit durch deutsche Hände. In Hankou vermittelten deutsche Firmen 3/4 des gesamten Ausfuhrhandels und in Kanton 60%. Schlußfolgerung der Kaufmannsvereinigung: "Wie die Verhältnisse liegen, kommt die auf den Absatz fremder Waren gerichtete Tätigkeit des deutschen Kaufmanns in Ostasien mehr den industriellen Erzeugnissen unserer Gegner als den eigenen zu gute."

Die deutschen Kaufleute machen sich Gedanken über die Ursachen dieser Situation und legen sie ausführlich in ihrer Denkschrift dar. Sie konstataren einen sinkenden deutschen Einfluß in China und sagen: "Die völlige Unzulänglichkeit der von uns aufgewandten Mittel hat sich in verhängnisvoller Weise gerächt". Deutschland nehme in China nicht mehr den Platz ein, der seiner Stellung als Großmacht gebühre. Heute würde man das ein bißchen anders formulieren, aber die Diskussionen sind die gleichen geblieben, in den am Chinahandel interessierten Wirtschaftsvereinigungen und Unternehmen, im Bundestag, gelegentlich sogar in Landtagen und Stadträten. Als bezeichnendes Schlaglicht erwähnen die deutschen Kaufleute von damals die Bestellung

von ausländischen Beratern im Jahre 1912. Da seien die wichtigsten Posten mit Engländern, Amerikanern, Franzosen und Japanern besetzt worden.

Gewiß, die Deutschen konnten sich an Einfluß in China mit den durch die geographische Nähe begünstigten Japanern und den Engländern nicht messen, die sich durch ihre "Kanonenbootpolitik" und den ständigen Druck auf die chinesische Regierung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts immer weitere Vorteile verschafften. Aber auch die deutschen Fortschritte konnten sich sehen lassen. Uwe G. Fabritzek hat das nach gründlichem Studium der Quellen in seinem Buch "Gelber Drache-Schwarzer Adler" (1973) zusammengefaßt. Danach waren kurz vor dem 1. Weltkrieg - eben zu der Zeit, in der die "Denkschrift" entstand - in der chinesischen Zollverwaltung 220 Deutsche angestellt. Damit stand Deutschland nach England mit 884 Beschäftigten an zweiter Stelle. Deutschland war maßgeblich am Ausbau des chinesischen Post- und Telegrafen-netzes beteiligt. Es investierte ganz erheblich in sein 1898 erworbenes Pachtgebiet Jiaozhou in der Provinz Shandong mit dem Hafen Qingdao, "Grüne Insel". Jedenfalls waren die Aufwendungen für dieses Stückchen chinesischen Landes stets höher als die Einnahmen. Zudem machten die 550 Quadratkilometer nur etwa ein Prozent des chinesischen Territoriums aus, während Rußland mit der Äußeren Mongolei, Xinjiang und der nördlichen Mandschurei immerhin 42 Prozent des chinesischen Reiches kontrollierte und England auf 28 Prozent des Landes seine Hand hielt. Während die Shanghaier Kaufleute 1913 diese Tatsachen noch beklagten, erwiesen sie sich im Laufe der Geschichte durchaus als Vorteil. Deutschland drang nie als Kolonialmacht in das Bewußtsein der Chinesen. Sie zehren übrigens heute noch in mancherlei Hinsicht von den Grundsteinen - heute sagt man wohl eher "Infrastruktur" - , die Deutsche vor bald 100 Jahren in Qingdao und seinem Umfeld legten.

Deutschland beteiligte sich am Bau von Eisenbahnen, gewährte Kredite und setzte zahlreiche Schiffe auf chinesischen Gewässern und in der Küstenschiffahrt ein. Die Zahl dieser Schiffe stieg von rund 3530 im Jahre 1900 auf fast 7340 fünf Jahre später. 1913 ging sie allerdings zum Leidwesen der deutschen Kaufleute auf 5380

zurück. Erfolgreich entwickelte sich die 1889 gegründete "Deutsch-Asiatische Bank", die ihren Sitz in Shanghai hatte und Filialen in Tianjin, Hankou, Qingdao und Hongkong unterhielt und mit Zweigniederlassungen in Berlin und Hamburg vertreten war. Zu den 4 Universitäten, die es 1911 in China gab, zählte die 1907 von deutschen Persönlichkeiten in Shanghai gegründete deutschsprachige medizinische Hochschule, die Tongji, an die bald eine technische Fachschule angegliedert wurde. Und es existierten Schulen, die deutsche protestantische und katholische Missionen unterhielten.

Hier hakt die "Denkschrift" der deutschen Kaufleute ein, obwohl die Bilanz insgesamt nicht schlecht aussieht. Sie stellt die 164 deutschen protestantischen Volksschulen den fast 2000 amerikanischen und den 1445 englischen Missionen gegenüber. Es gab somit also 21 mal mehr englischsprachige als deutsche Schulen. Ein noch ungünstigeres Verhältnis bei den Mittleren und Höheren Schulen: 35 mal mehr von Amerikanern und Briten als von Deutschen. Ein ähnliches Bild auch bei den katholischen Missionsschulen, die sich in der Provinz Shandong konzentrierten. Nicht mehr als 1/20 der Volksschulen und 1/6 der höheren Schulen wurden um diese Zeit von deutschen katholischen Missionen betrieben. "Einen großen Vorsprung haben sich die Vereinigten Staaten weiter dadurch gesichert, daß jährlich 500 chinesische Studenten als Gegenleistung für den Erlaß der Boxerschädigung amerikanische Universitäten beziehen müssen." "England und Amerika können ihre Kultur- und Schulpolitik in so großzügiger Weise durchführen, weil sie scheinbar unerschöpfliche Geldmittel zur Verfügung haben und weil der Idealismus ihrer Missionare und Lehrer nicht weniger vom nationalen als vom religiösen Gedanken getragen wird." Nicht nur bei den Schulen selbst, sondern auch beim Lehrmaterial sehen die deutschen Kaufleute in Shanghai die Konkurrenz auf dem Vormarsch. Durch den Zusammenbruch des Kaiserreiches 1911 waren die chinesischen Lehrbücher aus der Mandschu-Zeit unbrauchbar geworden. 1913 gab es noch keinen Ersatz. Vielfach sprangen Engländer und Amerikaner ein und ließen ihre Bücher ins Chinesische übersetzen.

Ludwig Thamm

Alle 3 Jahre treffen sich ehemalige Schüler und Freunde der KWS Shanghai - jeweils zu Pfingsten. Dieses Mal war Bonn der Treffpunkt! KWS ist die Abkürzung für **Kaiser Wilhelm-Schule**. Eine Schule, die für viele von uns im Kindergarten begann und bis zum Abitur führte. Eine Schule - die als eine der besten Lehranstalten Ostasiens galt! Ihr Ruf war so gut, daß diese deutsche Schule z.B. laut "KWS Jahresbericht" 1940/41 "...Schüler 13 fremder Nationen ..." besuchten. Wie international weltoffen die KWS war, zeigen 2 weitere Hinweise aus den Jahresberichten: Schulleiter Gugel läßt ab 1.11.1937 drei englische Schulen, die im chinesisch-japanischen Krieg ihre Räume verloren hatten, in der KWS unterrichten. Nach dem Krieg waren es dann die Engländer, die sich genau so selbstverständlich "bedankten" und der KWS nach 1946 halfen!

Diese internationale Weltoffenheit der KWS zeigte sich auch in Bonn: 160 Teilnehmer kamen aus allen Erdteilen. Sie trafen in Bonn-Bad Godesberg im renommierten Tagungshotel Dreesen auf ein Veranstalterteam, das absolut muster-gültige Vorarbeit geleistet hatte und zu Recht viel Lob einheimen konnte: *Werner Filz, Teddy Heinrichsohn, Dr. Rabe von Randow, Elsa Schulz-Wegener, Dr. Detlef Siemssen, Dr. Hermann Wegener und Dori Wittmann-Wegener*

Freitag, 15.5.1997

Bei einer Stadtrundfahrt konnte Bonn besichtigt werden inklusive Empfang beim Bürgermeister. Nachmittags gab es das obligatorische Empfangs-Wallah Wallah - reihum begrüßten sich lang-jährige Freunde. *Heidi und Udo Meske* zeigten in einem Videofilm, wie spannend das heutige Shanghai aussieht: Wer noch etwas von "unserem Shanghai" wiederfinden will, muß sich beeilen! Es wird ständig umgebaut. Wir bieten deshalb eine inzwischen ausgearbeitete Reise an speziell für "**Old Chinahands**" und insbesondere für "**Shanghai Girls and Boys**": Vom 25.3.-9.4.1998! Details findet Ihr an anderer Stelle hier im Blatt (Ihr könnt auch Udo Meske direkt ansprechen).

Samstag, 16.5.1997:

Zwei sehr interessante und sorgfältig vorbereitete Ausflüge gab es zur Auswahl. Bei dem **Ausflug nach Köln** wurden die Innenstadt und der Dom besichtigt. Im Ostasiatischen Museum erlebten wir unter fachkundiger Leitung noch einmal

Exponate, die uns an unsere ehemalige Heimat China erinnerten. Bei dem **Ausflug nach Brühl** wandelten wir eher auf deutscher Kurfürsten-Herrlichkeit: Nach der Besichtigung von Schloß Augustsburg gab es in der kurfürstlichen Residenz mit dem Jagdschloß Falkenlust eine mehr europäische Romantik.

Zurück im Tagungshotel Dreesen gab es einen stilvollen Empfang im Empire-Saal mit gleichzeitiger Eröffnung der Ausstellung Li Ai Vee. Wir konnten der begnadeten Künstlerin zuschauen beim Erstellen von mit Tusche gemalten Bildern. Die Künstlerin Li Ai Vee ist eine ehemalige KWS-Klassenkameradin von Elsa Schulz-Wegener und mir (somit auch Jahrgang 1932): als Eva Li wird sie im KWS Schuljahresbericht 1942/43 auf Seite 13 lobend erwähnt. "...überreichte der OStDir. (= Gugel) denjenigen Schülern Buchprämien, die von ihren *Klassenkameraden als die Würdigsten* bezeichnet worden waren. Erfreulicherweise deckten sich die Vorschläge der Schüler ausnahmslos mit dem *Urteil der Lehrer..*"! Interessant sind die dort vermerkten Namen für die Ober-schulklassen 1-4: 1. Klasse Eva Li und Inge Miss (Lehrer Förster); 2. Klasse Lisa Wong und Hans Martin Wilhelm (Lehrerin Bareuther-Nitze); 3. Klasse Hans Liou und Camilla Scheunemann; 4. Klasse Ursula Chow und Friedel Bürklin.

Das Festbankett wurde eröffnet mit einer kurzen Ansprache von Dr. Detlef Siemssen: In herzlichen Worten ließ er nochmals die Verbundenheit aller Anwesenden untereinander anklingen. Bis tief in die Nacht wurden dann Erinnerungen an "alte Zeiten" wachgerufen.

Sonntag, 18.5.1997:

Diese schon traditionelle KWS-Bootsfahrt führte dieses Mal den vielbesungenen Vater Rhein entlang. Der Abendklang dann aus beim guten Chinese Chow in Bad Godesberg.

Am Pfingstmontag, 19.5.1997,

gingen die schönen Stunden langsam zu Ende. Gern werden alle zurückdenken an die herrlich gelöste Atmosphäre und die hilfsbereit-freundliche Betreuung durch das Tagungsteam. Deshalb nochmals ein "herzliches Dankeschön"!

Und Glück-Auf wünschen wir unserem **Gerrit Kreling**. Er ist einer der Initiatoren, denen wir die KWS-Treffen verdanken: **Pfingsten 2000 treffen wir uns bei ihm in Boppard am Rhein wieder.**

Udo Meske

Buchbesprechung, Vorschau auf Treffen

In der Info Dezember 1996 bat das
Deutsche Historische Museum
Unter den Linden 2, 10117 Berlin
um Exponate für eine
Tsingtau-Ausstellung

Christoph Lind vom Deutschen Historischen Museum bedankt sich für die erstaunliche Resonanz und die interessanten Hinweise.

* * * * *

Ruderclub in Shanghai

Albert Preßler schreibt:

....Ich war stets mit dem Rudersport verbunden, war bis Kriegsbeginn im Shanghai Rowing Club bis die Mitgliedschaft der Deutschen "suspended" wurde. Da wurde auf dem Grundstück des früheren deutschen Generalkonsulats ein neues Bootshaus gebaut. Den Platz nannten wir das Whangpoo-Eck.... Als Initiator der Idee einer deutschen Ruder-Riege wurden auch die Schüler der KWS von mir aufgefordert, sich der Ruderei zu widmen, was sie auch taten. Nun möchte ich gern wissen, was aus den beiden Clubs geworden ist. Sind die Gebäude abgerissen und wo sind die Bootshäuser geblieben?

.....Einige unserer deutschen Boote fand ich im Hongkong Royal Yacht Club im Jahre 1957 wieder.

Wer weiß etwas
über Bootshäuser und Boote?

CHINA

beobachtet - erlebt - erfahren

von

Helen Wolf

Helen (Monica) Wolf, die in Nordchina ihre Kindheit und Jugend verbrachte, hatte in den darauffolgenden dreißig Jahren keine Möglichkeit, ihre Jugendheimat zu besuchen.

Als sich dann die Chance ergab, an einer Technischen Universität in China Deutsch zu unterrichten, konnte sie endlich zurückkehren und die Veränderungen in der chinesischen Gesellschaft miterleben.

Ihr Buch "**CHINA** beobachtet-erlebt-erfahren" ist ein einjähriger Zeitabschnitt aus dem Leben in einer Gesellschaft im Umbruch. Ihre chinesischen Sprachkenntnisse ermöglichten es, sich unter die Menschen zu mischen, neue Freunde kennenzulernen und so einen tiefen Einblick in das einheimische Leben zu gewinnen. Ihr Jahr in China ist eine Bereicherung, die sie nun auch mit ihren Lesern teilen kann.

Wir freuen uns mit Monica, daß ihr

Buch im Oktober 1997 erscheint

im **TS VERLAG**

für Wissenschaft und Kunst

ISBN 3-931471-54-3 DM 34,80

**CHINARUNDE MÜNCHEN
Treffen 1997**

Mittwoch, 15. Oktober 18 Uhr

Mittwoch, 3. Dezember 18 Uhr

im "Canton", Theresienstr.49 (U2)

Anmeldungen bei
Cäci Netolitzky,

**Treffen der Ostasienfreunde
in Radolfzell**

am Montag, den 27. Oktober 1997
um 12 Uhr

im China-Restaurant
Yien-Yien (Bodenseereiter)

Über zahlreiche Teilnahme freut sich
Ruth Munder

Haben Sie Berichte von "damals" ?

*Wir freuen uns über jede Zusendung und Unterstützung unserer Arbeit,
und über jedes neue Mitglied!*

Das "Studienwerk Deutsches Leben in Ostasien" ist ein gemeinnütziger Verein und stellt bei Zuwendungen über DM 100,- Spendenbescheinigungen aus, bei Beträgen bis DM 100,- gilt der Einzahlungsabschnitt als Beleg, der Mitgliedsbeitrag beträgt pro Jahr DM 36,-

Vorsitzender: Wolfgang Müller

CHINA-REISE 25.3. - 9.4.1998

für "Old-China-Hands" und mit China-Experten

Beim KWS-Treffen zu Pfingsten 1997 in Bonn konnten die "Old-China-Hands" anhand des von Heidi und Udo Meske gezeigten einstündigen Films über Shanghai feststellen, wie spannend das heutige Shanghai aussieht: Wer noch etwas von "unserem Shanghai" der Old China Hands wiederfinden will, muß sich beeilen.

Wir bieten Euch allen diese sorgfältig ausgearbeitete Reise an, bei der wir auch auf alle speziellen Wünsche der einzelnen Teilnehmer einzugehen versuchen. Vom 25.3. - 9.4.1998 wollen wir rund 1 Woche auf den Spuren unserer Jugend in Shanghai wandeln und anschließend mit Suzhou, Xian und Peking von Fachleuten geführt noch etwas mehr erleben als der übliche Tourist. Als Leiter haben wir einen chinesisch sprechenden Deutschen vorgesehen, der seit längerem in Shanghai lebt.

Mittwoch, 25.3.98

Abflug Frankfurt/M nachmittags

Donnerstag, 26.3.98

Ankunft Shanghai. 1 Woche werden wir uns am ehemaligen "Race-Course" einquartieren. Von dort erreichen wir in kürzester Zeit den Bund, das National-Museum (z.Zt. das Beste von China!), den Akrobatic Zirkus, die Einkaufsmeile der Nanking Road, die "China-Town" mit Yu-Garden und Tea-House.

Wir werden für jeden einzelnen Teilnehmer einen eigenen Besuchsplan der Straßen und Plätze ausarbeiten, die für uns unsere frühere Zeit bedeuten! Deshalb sollten alle Teilnehmer, die darauf Wert legen, mir diese Wünsche rechtzeitig mitteilen. Dann können wir evtl. einen Kleinbus anmieten und alles unter kundiger Führung anfahren.

Wir wollen uns allerdings auch das moderne Shanghai ansehen: Die von Deutschen gebaute U-Bahn (z.T. unter der ehem. Avenue Joffre), das mit Hochhäusern bestückte Industrieviertel Pudong gegenüber vom Bund (wo früher Wiesen waren) und auch das von tausend Neonröhren glitzernde nächtliche Stadtbild (die "Rentner-Band" spielt immer noch).

Dienstag, 31.3.98

Bahnfahrt nach Suzhou (Suchow): Nach kurzer Bahnfahrt werden wir mit der herrlichen Gartenstadt Suzhou das "Venedig des Ostens" erleben.

Donnerstag, 2.4.98

Per Bahn fahren wir zurück zum Flugplatz Shanghai und fliegen in die alte Kaiserstadt Xian. Wir werden wieder so zentral wohnen, daß wir z.B. zum berühmten Stelen-Wald durch die Altstadt (unter Denkmalschutz) zu Fuß bummeln können. Die Terracotta-Armee ist zwar das berühmteste Touristen-Objekt: Wir können aber versprechen, daß Xian noch weit mehr bietet.

Sonntag, 5.4.98

Wir fliegen abends weiter nach Peking. Wieder werden wir zentral wohnen. Wir haben die Möglichkeit, den Sommerpalast und die Minggräber zu besichtigen und die weltberühmte Mauer zu "besteigen". In Peking selbst gibt es neben der "Verbotenen Stadt" und dem "Himmelstempel" noch so viele "Insider tips", daß sich jeder sein Programm wieder individuell zusammenstellen lassen kann, Tientsin z.B. ist per Bahn schnell erreichbar.

Donnerstag, 9.4.98

endet unsere Reise mit dem Heimflug nach Frankfurt. Wer noch einige Tage in Tsingtau verbringen will, bekommt auch diesen Wunsch als Extra-Leistung erfüllt.

Diese 16 Tage-Reise kostet auf Halbpensionsbasis mit Unterkunft in zentral gelegenen Hotels der gehobenen Kategorie und all den oben erwähnten Leistungen nur DM 5.200,- (EZ-Zuschlag DM 1.800.-)

Unser chinesisch sprechender deutscher Betreuer wird die ganze Zeit dabei sein. Die Route kenne ich von einer Reise, die ich kurz vor dem KWS-Treffen Bonn für 35 Freunde mit dem gleichen Veranstalter durchgeführt habe. Wir waren deshalb so zufrieden, weil dieser Veranstalter auf alle unsere Wünsche eingegangen ist. Ich freue mich auf jeden, der diese Reise mitmachen will und evtl. aus eigenem Wissen noch neue Ideen liefern kann.

Schreibt mir oder ruft mich an: Ihr bekommt dann die genauen Reiseunterlagen.
Euer Udo Meske