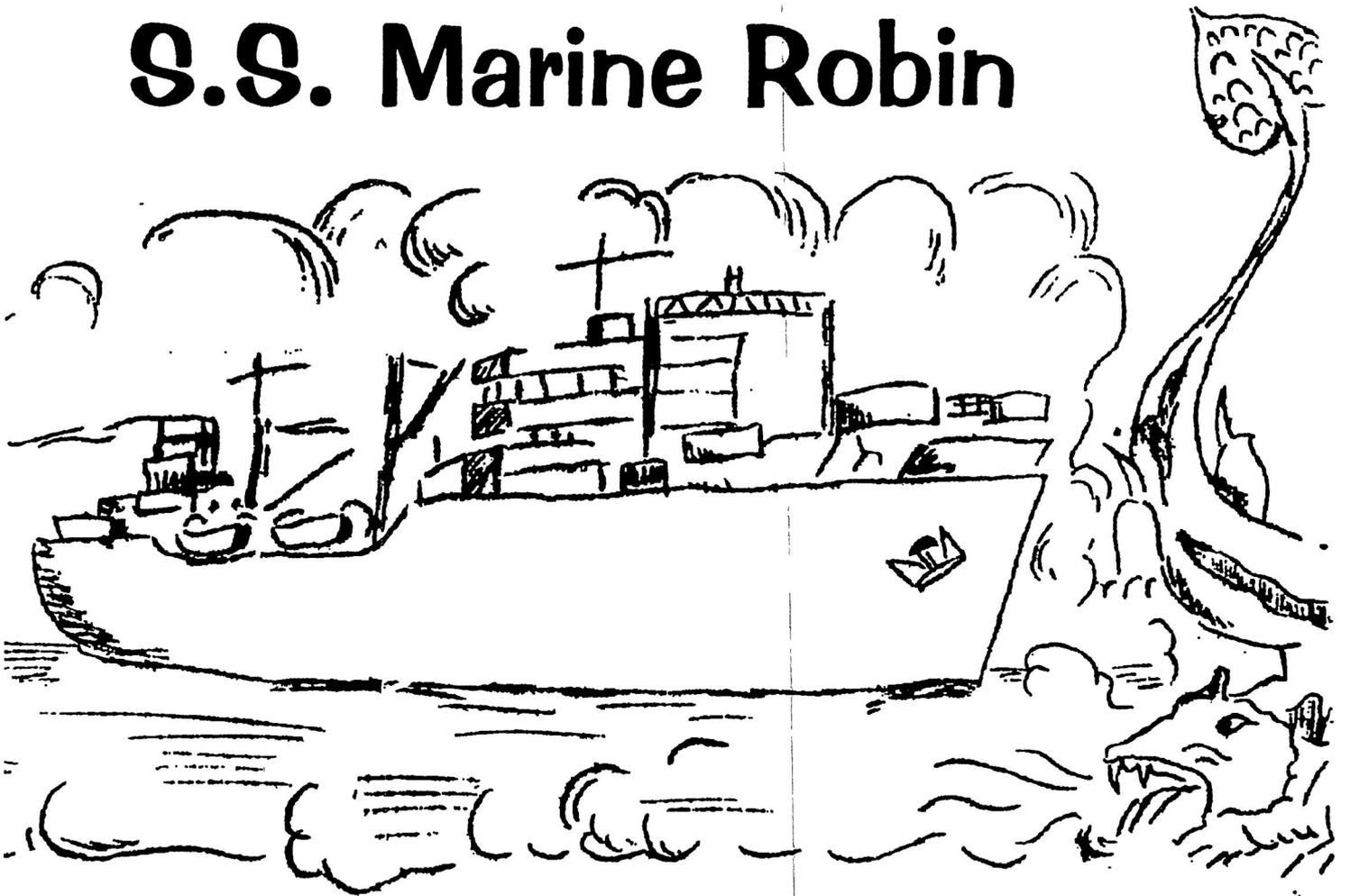


StuDe0

Studienwerk Deutsches Leben
in Ostasien e.V.

S.S. Marine Robin



Heimkehr vor 50 Jahren

September 1996

Liebe Ostasien-Freunde,

Heimkehr vor 50 Jahren - Erinnerungen werden wieder wach!

Heimkehr - wohin?

voll Freude in die Heimat, Wiedersehen mit Ehemann und Familie,
die alten Bekannten, die gewohnten Orte?

voll Sorge: was/wer erwartet uns, wie/wo können wir weiter leben?

Abschied - wovon?

mit Wehmut von Ostasien, das manchem zur Heimat geworden war?

mit erlösendem Aufatmen, daß Stunden der Bedrängnis, der hektischen
Unsicherheit zu Ende sind?

Wer zwischen den Zeilen des "Robin Chatter" zu lesen versteht, findet darin die köstliche Charakterisierung des "Auslandsdeutschen", - ich wähle bewußt diesen Ausdruck, der heute fast in Vergessenheit gekommen ist : sie sind gewohnt, sich mit den Gegebenheiten abzufinden und aus jeder Situation das Bestmögliche zu machen, und - sei es auch unter Tränen, doch froh zu bleiben. So wünsche ich ein frohes Schmunzeln bei der Lektüre der verschiedenen, ausgewählten Beiträge.

Dankbar sind wir jedem, der zur Feder greift und das persönlich Erlebte dieser Jahre aufzeichnet, denn von "Ende und Heimkehr" der Jahre nach 1946 wissen wir nur sehr wenig.



Inhalt

Seite 3-7	Abschied und Heimkehr vor 50 Jahren Peking im Juni 1946, <i>K.H. Abshagen</i> Tientsin im Juni 1946, <i>Alfred Tritthart</i> Repatriierung auf der "Marine Robin", <i>Marianne Jährling</i> "Robin's Chatter" aus der Bordzeitung der "Marine Robin" Kriegsende in Schanghai, Heimkehr 1946, <i>Klaus Mehnert</i>
Seite 8	Kriegsjahre in der Deutschen Schule Tokyo, <i>Rudolf Schreck</i>
Seite 9-10	Eurasia, <i>Ludwig Thamm</i>
Seite 11-13	Geschichte der kleinen deutschen Privatschule der Liebenzeller Mission in Hunan, Teil II: 1939-1945 <i>Berta Kleimenhagen-Steybe</i>
Seite 14	Geschichte des Hotel Keining, <i>Renate Bolln, Lilo Swoboda</i> Harbiner-Treffen 1996 Bamberg, <i>H.J. Schulze</i>
Seite 15	Leserbriefe
Seite 16	Verschiedenes

Studienwerk Deutsches Leben in Ostasien e.V.

Kontonummer 7602-308 Postbank Hannover BLZ 250 100 30

Für Spenden benützen Sie bitte beiliegenden Vordruck
Absender und Adresse nicht vergessen!

Info-Redaktions-Team

Ruth und Utz Munder
Zum Junkholz 9
D-78250 Tengen, Tel+Fax 07736-8464

und

Dr. Horst Rosatzin
Immenbachstr. 22
CH-4125 Riehen, Tel. 0041-61-6411337

Im Mai 1946 nahmen die Repatriierungsgerüchte konkrete Gestalt an. Es sollte eine Anzahl namentlich bestimmter Deutschen mit Familien im Laufe des Juni auf den Weg in die Heimat gebracht und bis zur Abfahrt an einen Ort konzentriert werden.

Im Grunde war es für die zur Repatriierung Bestimmten ein Vorteil, daß sie auf diese Weise gezwungen wurden, rechtzeitig ihre Haushalte aufzulösen und ihr Gepäck zusammenzustellen.

Leider war die Menge des Gepäcks für uns Pekinger, die den Weg zur Küste mit der Eisenbahn zurücklegen mußten, sehr niedrig festgesetzt. Erst im letzten Augenblick wurde sie von 50kg je Person auf 250 engl. Pfund, gleich etwa 112 kg, heraufgesetzt, aber immer mit der Maßgabe, daß wir das Gepäck beim Übergang vom Zuge auf das Schiff selber zu tragen haben würden.

Der über das Internationale Rote Kreuz erbetene Schutz durch die amerikanischen Besatzungstruppen wurde erst einen Tag vor der Abreise gewährt. Mir fiel ein Zentnerstein vom Herzen. Die sichere Überbrückung der Strecke von Peking bis zur Küste war seit zwei Wochen meine Hauptsorge gewesen. Denn auf Wunsch sowohl der chin. Behörden wie meiner für die Repatriierung bestimmten Landsleute hatte ich die Führung des Transportes von etwa 130 Personen übernommen.

Der Tag der Abreise war auf den 25. Juni festgesetzt. Die letzten der freiwilligen Heimkehrer sollten bis Montag, dem 24. Juni, vormittags, im Lager sein. Inzwischen ging die Impfung aller zur Repatriierung Bestimmten gegen Cholera, Fleck- und Bauchtyphus sowie Pocken vor sich.

Da erschien am 22. Juni, morgens gegen 9 Uhr ein amerikanischer Feldwebel mit der Mitteilung, daß um 11.30 Uhr der Transport abginge. Um 11 Uhr würden amerikanische Lastkraftwagen zur Fahrt zum Bahnhof eintreffen. Vorher werde die Kontrolle des Gepäcks durch die chinesische Zollbehörde vorgenommen werden. Die Mitnahme von Geld im Betrage von über 150 US-Dollars und von Gold und Silber war nämlich verboten.

Zunächst schien es ausgeschlossen, daß ich bis 11.30 Uhr alle Schäflein zusammentrommeln könnte. Eine vierköpfige Familie, die außerhalb der Stadt in Paomatschang wohnte, hatte noch nicht einmal mit dem Packen begonnen. Eine andere meldete, daß der 17-jährige Sohn mit der amerikanischen Schule

sich seit der Frühe auf einem Ausflug in den Jagdpark befinde. Kurzum, zunächst schien die Lage hoffnungslos. Aber mit Hilfe von reitenden (d.h. auf Fahrrädern) Boten und des ausnahmsweise einigermäßen funktionierenden Telefons gelang es, alle außerhalb des Lagers Wohnenden zu verständigen.

Zwar nicht um 11.30, aber um 12 Uhr verließ ich mit dem letzten Lastkraftwagen das Schulgelände. Zwölf freiwillige Helfer, die uns bei dem Transport des Gepäcks auf das Schiff zur Hand gehen wollten, gaben uns das Geleite. Auch am Bahnhof waren noch zahlreiche Freunde erschienen.

Am Nachmittag hielt der Zug in Tangku. Hier sollte die Einschiffung vor sich gehen. Wann das geschehen würde, hatte mir der Feldwebel nicht sagen können. Noch schwamm die "Marine Robin" irgendwo auf hoher See.

Es hieß also für die Nacht Quartier beziehen. Dafür war ein Barackenlager außerhalb der Stadt vorgesehen. Riesige "Ducks" - amphibische Lastkraftwagen der amerikanischen Wehrmacht - warteten vor dem Bahnhof, um uns und unser Gepäck dorthin zu bringen.

An nächsten Tag gegen Mittag erschien eine lange Lastkraftwagenkolonne mit den Heimkehrern aus Tientsin, annähernd 170 Köpfe, und deren Gepäck. Die Tientsiner hatten gerade begonnen, ihr Gepäck abzuladen, als ein Adjutant erschien mit der Nachricht, daß die "Marine Robin" angekommen sei und die Einschiffung sofort beginnen solle. Rasch wieder aufladen, in subtropischer Mittagshitze zum Pier, an dem ein amerikanisches Landungsfahrzeug vertäut lag, mit dem wir über die Barre bis zu unserem Transporter gebracht werden sollten. Zum ersten Male sahen wir eines dieser merkwürdigen Fahrzeuge (LST), mit deren Hilfe die alliierten Streitkräfte ihre Landungen in Nordafrika, in Frankreich und im Pazifik erfolgreich durchgeführt hatten.

Um 5 Uhr waren alle an Bord. Langsam sank die flache, lehmgelbe chinesische Küste hinter uns unter den Horizont. Vor uns wuchsen allmählich etwa ein halbes Dutzend Schiffssilhouetten empor. Ein Schiff unterschied sich, ein langgestreckter Dampfer mit erhöhtem Vorderteil, einer sehr hohen Brücke, einem flacheren Mittelteil und einem Schornstein auf dem erhöhten Achterschiff, keinerlei Bullaugen. Das sei die "Marine Robin", sagte mir ein Mann der Besatzung unseres Landungsschiffs.

Mittwoch, 5.6.1946

Am Mittwoch abend Schulverein-Sitzung. Die Lehrergehälter werden 50% erhöht. Matura vorverlegt wegen zu erwartender Repatriierung.

Die Gerüchte unter den Deutschen sind aufregend. Aus Peking kam Nachricht, daß die Deutschen sich im Laufe einer Woche fertig machen müßten und am Mittwoch in der Schule sich zu sammeln hätten. Ich weiß noch immer nicht genau, ob ich bleiben kann oder nicht.

Am Dienstag, 11.6.

war ich bei der Versammlung, Polizei Direktor Li hielt eine Ansprache in Chinesisch, die von einem Chinesen ins Deutsche übersetzt wurde. Formulare für ein "Statement" über Besitz, Vermögen, Juwelen, Möbel. Jeder Deutsche mußte 4 Formulare ausfüllen und Mittwoch bei Zöllner, Deutsches Amt abgeben. Ich füllte mein Formular nicht aus, sondern schrieb einen Brief, daß ich als Österreicher diesen Schein nicht einschiere.

Am Sonnabend, 15.6.

war um 3 h nachmittags eine Zusammenkunft im Turnsaal. Die Kinder waren mit ihren Abgangszeugnissen um 11 h nach Hause gekommen. Rudi und Erika hatten beide sehr gute Zeugnisse, die besten in ihrer Klasse. Zöllner sprach über die Repatriierung. Die Flüchtlinge aus Niederländisch Indien dürfen wieder nicht mit und viele Heimkehrer, die gerne nach Hause wollen, dürfen nicht mit, nur die Nazis kommen dazu.

Sonntag, 16.6.

Die ganze Familie fuhr zur Kirche. Es war wahrscheinlich der letzte Gottesdienst.

Montag, 17.6.

Das erlaubte Gepäck für die Repatriierenden wurde erhöht von 50 kg pro Person auf 250 lbs und schließlich auf 150 kg, Kinder die Hälfte. US\$ 150 pro Person waren anfänglich erlaubt mitzunehmen, davon US\$ 50 zum Verbrauch während der Reise und \$ 100 = RM 1000 für die 1. Zeit in Deutschland.

Abend um 3/4 11 h kam noch eine Nachricht von Herrn Geyling über eine Besprechung in der Turnhalle um 12 h.

Dienstag, 18. Juni

Ich ging langsam den Fluß entlang in großer Sommerhitze zur Deutschen Schule, wo der Großteil der Deutschen versammelt war. Ich saß auf einem Turnpferd neben Pastor Müller, Heckel und anderen. Herr Marks sprach über das Schiff (Marine Robin)..... 15 Lastautos der amerikanischen 1st Division

waren bereit zum Transport des Gepäcks in die Schule. Niederl. Indien Frauen haben wieder weniger Chance, mitzukommen. Viele Fragen waren zu beantworten. Mittwoch Nachmittag muß mit Gepäcktransport zur Schule gerechnet werden.

Nachmittag war Steffi beruhigt, weil unser Name nicht auf der Liste der Repatriierenden stand, wo Gepäck abzuholen sei.

Mittwoch, 19.6.

Die Konzentrierung in der Schule ist wieder auf unbestimmte Zeit verschoben. Im Deutschen Amt erfuhr ich, daß der 72-jährige Krill, der schon 43 Jahre in China war, sich erschossen hätte. "Aus Protest gegen China" stand auf einem Zettel.

Freitag, 21.6.

Ein Uhr mittag Trauerfeier für Krill in der Deutschen Kirche, von Pastor Müller gehalten, obwohl Krill Katholik war.

Nachmittag wurde bekannt, daß alle über 60-jährigen hierbleiben könnten. Dr. Ting vom Ministerium für Äußeres war gekommen, um über Repatriierung nachzusehen. Es wurden wieder mehrere Deutsche von der Liste gestrichen.

Sonnabend, 22.6.

Mittag wurde bekannt, daß alle 4.45 h a.m. Sonntag bereit sein müßten zur Abfahrt. Kirn, Jüschke und Gosewisch brauchen nicht mitzufahren wegen hohen Alters. Spät am Abend wurde noch bekannt, daß die Alten doch mit müssen.

Sonntag, 23.6.

15 Lastautos brachten das Gepäck aller vor die Schule. Dort wurde es von freiwilligen Helfern in Reihen aufgestellt.....Um 10h wurden die zu Repatriierenden im Schatten alphabetisch aufgestellt und A-Heckel (26 Personen) für den Truck I eingeteilt. Die Hälfte der Leute kamen auf Autos und hierauf fuhr der ganze Zug der Autos mit Gepäck und Personen zum Bahnhof. Brusch kam in letzter Minute noch von der Liste herunter. Wir verabschiedeten uns von allen. 3/4 h später kamen Lastautos wieder zurück und der Rest, meist Freiwillige und N.I. fuhren weg. Im ganzen über 200 Personen.

Montag, 24.6.1946

Sehr heiß und schwül schon um 7h früh... Nachmittags kamen die Helfer aus Tangku zurück. Alle Deutschen waren um 11 Uhr abends an Bord des Schiffes samt Gepäck. Die Helfer hatten nichts zu essen bis 11 h abends.

aus dem Tagebuch von Marianne Jährling

23. Juni 1946...noch ein letzter Gruß an die Zurückgebliebenen, ein Händedruck, und nun wird mir erst richtig bewußt, daß wir schon wieder mal ein Land verlassen, uns von Menschen verabschieden, die wir vielleicht nie wiedersehen.

24. Juni... Colonel Lattimore teilt uns in kurzen Worten mit, wie wir uns an Bord zu verhalten haben und daß wir als Zivilgefangene behandelt werden.

25. Juni 1946..Heute melden sich die ersten Seekranken. Der Taifun hat uns ganz schön gepackt.

26. Juni... Gestern legten wir gegen 18 Uhr in Tsingtau an. Es herrschte kollossaler Nebel. - Heute früh um 3 Uhr, also wieder nachts, verließen wir Tsingtau. Schade, ich hätte gerne Tsingtau noch einmal richtig gesehen, das wir 1941, aus NI kommend, einige Tage erlebt hatten.

28. Juni... Die Seekranken erholen sich wieder. Auch im Hospital werden wieder einige Betten frei. Da kein Personal an Bord ist, müssen wir alles selber machen. Zu diesem Zweck wurde ein richtiger Arbeitsplan aufgestellt.

29. Juni...Wir dachten, die Shanghaier würden gleich an Bord kommen, wenn wir da sind. Heute erfahren wir, daß noch einige Tage vergehen werden und wir an Land dürfen. Freude mischt sich mit Ärger! Wie hätten wir die Tage in Peking gebrauchen können, mußten wir doch innerhalb einiger Stunden alles packen und reisefertig sein!

1. Juli...Alle Himmelsschleusen sind geöffnet. Die Straßen sind unter Wasser. An allen Straßenübergängen stehen Kulis, die für wenig Geld die Passanten auf dem Rücken über die überschwemmte Straße bringen.

4. Juli...Heute kamen die ersten Shanghaier an Bord. Mein Gott, wie ganz anders kamen die an Bord, da hatten ja die meisten ihren ganzen Haushalt eingepackt, sogar Möbel!

6. Juli...Heute kamen die letzten an Bord. Wir sind jetzt 1122 Zivilgefangene! Das Schiff faßt über 2000 Mann, es ist also noch genug Platz.

7. Juli...Es wird ernst, die Anker werden gelichtet. China liegt hinter uns!

11. Juli...Das schöne Wetter hält an. Der Lautsprecher warnt schon davor, sich ja keinen Sonnenbrand zu holen. Zu spät, bei vielen hängt die Haut schon in Fetzen herunter.

13. Juli...Heute Nacht haben Anni, Traudi und ich an Deck geschlafen. Es war schwer, noch eine freie Stelle zu

finden, denn wir waren nicht die einzigen, denen es im Hatch zu warm wurde.

20. Juli...Diese Nacht haben wir alle kaum geschlafen, Das Schiff schaukelte so sehr, daß wir uns festschnallen mußten.

23. Juli...Wir sind nun im Roten Meer. Die Sonne scheint wieder ohne Erbarmen!

24. Juli...Farbenprächtiger Sonnenuntergang, das Rote Meer leuchtet wirklich rötlich auf.

25. Juli... Heute ziemlich früh lagen wir schon vor Suez.. Langsam schiebt sich die Robin in die Einfahrt des Kanals. Zur Linken die Kanalstraße, zu beiden Seiten mit Bäumen bepflanzt, zur Rechten spülen die Wellen der Robin an den gelben Strand. Gegen 16 Uhr passieren wir ein Gefangenenlager. Es liegt so nah, daß wir sehen können, wie die Gefangenen an den Stacheldrahtzaun gelaufen kommen. Wie groß ist die Freude, als sie merken, daß Deutsche an Bord sind. Rufen und Winken! Grüßt die Heimat! klingt herüber.

26. Juli...Port Said. Seit Shanghai bekommt die Robin das erste Öl aus dicken Schläuchen, die auf kleinen Flößen montiert sind. Schon kommen die ersten Händler, sie werfen Taue hinauf, die wir an der Reling festknüpfen. Ein wüstes Handeln ist im Gange. Die Kerle feilschen noch schlimmer als die Chinesen. Ein Amerikaner von der Besatzung erscheint mit einer DDT-Spritze. Alles, was an Bord kommt, wird abgespritzt. Gegen 13 Uhr lichten wir die Anker und die Robin schiebt sich durch das Gewimmel der kleinen Boote. - Dies ist das letzte, was wir vom Osten sehen, nun geht die Fahrt gen Westen - vor uns liegt Europa!

31. Juli...Wir passieren morgens um 3 Uhr Gibraltar. Am schwarzblauen Himmel funkeln die Sterne wie Brillanten. Lange stehe ich an der Reling und bin von dem nächtlichen Erlebnis beeindruckt. Der Leuchtturm des Europa Punkts sendet immer wieder sein warnendes Licht in die Nacht.

3. August...In Ramsgate vor Anker, hier bekommen wir die Karten von den Minenfeldern.

4. August...Am späten Nachmittag erreichen wir Bremerhaven.

5. August...Adressen werden getauscht, die Stimmung ist etwas gedrückt.

7. August 1946...Nach 6 Wochen Bordleben hatte ich nun seit Shanghai wieder den ersten festen Boden unter den Füßen, deutschen Boden!

aus der Bordzeitung "Round Robin" der "Marine Robin"

9.7.1946... Speaking of floating mines, the delphins which gave us a cheery farewell the other day were just delphins - not mines, but the first glistening back we saw did look suspicious... Incidentally delphins are pretty good fellows - they don't eat people

11.7.1946...We extend our compliments to the songsters and music-makers who get together every evening on the starboard boat deck...Pretty good singing boys and girls... and with the sea and moon-light for background it sure is a treat... Keep it up, please!

12.7.1946...A lady complaining: "How awful - no privacy on this ship at all. They even get you out of the toilet by radio!"

14.7.1946...The Robin certainly kept his promise, no more hopping around - no sick people - for good, lets pray...

18.7.1946...A cute little story comes from the hospital... a little kid with measles disappeared...just gone... .. was finally located in ...men's compartments, climbing over some cots, measles and all... cot owners, we are told, are now casting worried looks to see if they are coming out in spots...

19.7.1946...Ops, here we go again-the times for men visiting women passengers compartments have again been changed. The hubbies are having a rough time keeping track of all these new schedules. The times when visits are allowed are: 1000-1200, and 1600-1800 hours - keep that in mind, gentlemen...

20.7.1946...We are nearing Bab-el-Mandeb - the Door of Tears - known for its rough and choppy sea...

In the washroom and toilet cleanliness contest held aboard the ladies of the Cabins won top marks with 95 points, second prize (90 points) was given to the ladies of the Hatches, also ran: men, with 85 points.

22.7.1946...Brisk bartering going on aboard in the form of oranges, apples etc. for shirts, pants, socks etc.. To be explicit, some of our boys don't like washing shirts etc. and some of our girls, being girls, like oranges, apples etc., so... for an orange or two a shirt is washed... see?

23.7.1946...We are informed that there is a prodigy in the vicinity of A deck, Cabin area. This little darling has just learned how to whistle...and shows great possibilities... It whistles loud with practically no encouragement from proud mama. It is especially gratifying to neighbours that they can enjoy the concert as early as 5 or 6 o'clock in the morning...

24.7.1946...We are informed from unofficial sources that the Chaplain is considerably put out because of the accumulated lost articles. His foot, we are told, will be rigorously put down shortly. All the things will be displayed publicly and... public help yourself.

27.7.1946... Port Said...seen on deck...MP's having a hard time with slippery natives trying to slip aboard. It got so bad, we are told, that one of the passengers was requested to get the h.. off the ship! The passenger had a hard time explaining that he liked it here.

29.7.1946...It has been repeatedly noted that passengers are climbing over life rafts and using them as perches for meditation and other passtimes. The authorities would be highly gratified if passengers would desist from this practice - there is in fact an order to this effect not be overlooked.

2.8.1946...And as we are nearing our destination, a bee hive activity is going on in the Hatches...Everyone is trying to get some kind of container to hold his riches. The amount of boxes, cartons and tins down there would make a good size godown blush.

3.8.1946 "ROUND ROBIN" Souvenir Edition mit Rückblick auf die Reise und einem großem Dankeschön an die Leitung des Schiffes. Captain Power und Colonel Latimore schreiben von einem 'memorable trip' und wünschen 'each of our eleven hundred or more new acquaintances' AUF WIEDERSEHEN - ALLES GUTE.

4.8.1946 KONZERT und ABSCHIEDSABEND mit bunter Unterhaltung.

aus "Ein Deutscher in der Welt" von Klaus Mehnert

Am 25.9.1945 mußte die deutsche Schule geräumt werden. In der Nacht vom 4. zum 5.10. erfolgten die ersten totalen Wohnungsräumungen. Etwa zur gleichen Zeit war gerüchteweise das Wort Kiangwan aufgetaucht. So heißt ein Neubaugebiet 15 km nördlich vom Stadtkern. Dort sei, hieß es, ein Gelände als Internierungslager für die Deutschen vorgesehen.

Der erste Schub der Internierten (dreizehn Familien) kam am 18.10.1945 nach Kiangwan, der zweite (8 Familien) am 24.10., und so ging es weiter (ich kam schließlich auch an die Reihe) bis zum 6.12. Danach trafen nur noch einzelne ein.

Am 20.1.1946 sagte mir der für das Lager zuständige Chinese Yang Yin: "Die chinesische Regierung war an der Internierung der Deutschen ein halbes Jahr nach dem Ende des Krieges in Europa nicht interessiert. Nur in Schanghai hat sie diese schließlich infolge starken sowjetischen und amerikanischen Druckes beschlossen. Ursprünglich sollte der größte Teil der deutschen Gemeinde interniert werden; daher begann die Aktion in flottem Tempo und ohne klare Ausleseprinzipien. Als Ende November der ausländische Druck nachließ, wurde sie eingestellt. Die bereits Internierten sind die Unlucky Ones und müssen sich damit abfinden."

Gerüchte über einen Transport nach Deutschland waren unter den Schanghai-Deutschen immer wieder aufgetaucht. Aber erst im Juli (?) 1946 wurde es amtlich: Das US-Transportschiff "Marine Robin" werde zwecks Zwangsrepatriierung erst die Deutschen in Nordchina und dann uns an Bord nehmen - uns, das hieß nicht nur die Kiangwan-Insassen, das betraf die Schanghai-Deutschen insgesamt.

Während der letzten Tage, als Hunderte von Schanghai-Deutschen mit Kind und Kegel, mit Sack und Pack ins Lager und dann weiter aufs Schiff strömten, ging es bei uns hoch her. Wir Lagerveteranen, die 9 Monate lang Freud und Leid miteinander geteilt hatten, waren in diesem Tohuwabohu der ruhende Pol. Während die Deutschen in der Stadt zwischen Angst und Hoffnung ihre Koffer immer wieder ein- und auspackten, setzten wir in zähen Verhandlungen mit den Amerikanern ein Privileg nach dem anderen für alle durch, unter anderem, daß wir mehr als das ursprünglich zugestandene Handgepäck mitnehmen durf-

ten. Zum Schluß hatte sich unsere Zusammenarbeit so eingespielt, daß alle Repatrianden heil und mit erstaunlich viel Gepäck an Bord eintrafen, wo wir von den Hunderten, bereits in Tientsin und Tsingtao an Bord genommenen Landsleuten aus Nordchina mit Hallo in Empfang genommen wurden.

Am 5.8.1946 traf die "Marine Robin" in Bremerhaven ein. Zur Belohnung für das Sauberhalten des Schiffs durften wir alles übriggebliebene Reinigungsmaterial mitnehmen. An Land wurden wir in "der Welt längsten Güterzug", wie wir ihn nannten, verladen: 72 Frachtwagen, einen für die (bewaffnete) amerikanische Wachmannschaft und ihren Leutnant, einen mit Lebensmitteln, sechzehn für die fast zehntausend Gepäckstücke, vierundfünfzig für uns.

Nach etwa 2 Stunden hielt der Zug auf freier Strecke. Norddeutsche Tiefebene. Wiesen und Gebüsche. "Essenspause", sagte der Leutnant. "Und Toilettenpause", fügte ich hinzu und lief den Zug entlang, "Damen rechts, Herren links", rufend.

Wegen der Länge des Zuges kamen wir nur langsam voran, oft wurden wir auf Nebengeleise geleitet. Am dritten Abend standen wir lange auf dem Güterbahnhof von Heilbronn. In der schwäbischen Heimat bedrückten mich die zertrümmerten Städte noch mehr. Heilbronn sah entsetzlich aus.

Nach einer Weile riß mich der Leutnant aus dem Schlaf. "Gleich sind wir da!" Und in dem Augenblick wußte ich, wo wir waren. Es roch, wie es in ganz Deutschland nur in einer einzigen Stadt am Bahnhof riecht, nach gerösteter Zichorie, nach Kaffee Franck-Kathreiner. "Wir sind in Ludwigsburg", sagte ich..... "Aussteigen! Frauen und Kinder als erste in die Laster!" Nach einer Weile kamen die Lastwagen wieder, jetzt stiegen die Männer ein. Mit heulenden Motoren donnerten wir durch das schlafende Ludwigsburg. Jetzt wußte ich auch, was der Leutnant hatte sagen wollen: nicht Augsburg, sondern Asperg, und das hieß: die Festung Hohenasperg. Grelle Flutlichter im Innenhof, wie in einem Zuchthaus. Zwei oder drei Dutzend Deutsche. "Ihr seid die Chinesen!" riefen sie. "Willkommen! Wir sind die Spanier, laßt euch helfen, damit wir weiterschlafen können." Bald hatte jeder seine Pritsche. Wo aber waren Frauen und Kinder? Im Lager 77 hieß es, einem Frauenlager ein paar Kilometer entfernt. Das war ein Schock.

aus den Erinnerungen von Rudolf Schreck

....Nach und nach bekamen auch wir vom zweiten Weltkrieg etwas zu spüren: Alles wurde knapp und die Bombenangriffe auf Tokyo wurden immer häufiger. Eines Tages wurde daher von der japanischen Regierung und der Heimatbehörde der Beschluß gefaßt, die gute alte Schule völlig zu evakuieren. Die Hauptkonzentrationspunkte der Deutschen waren damals Karuizawa und Gora und in diese Gegenden wurde schließlich auch im Jahre 1944 der größte Teil der Schule verlegt. Wieviele kleine und große, praktische und menschliche Probleme mußten aber im Rahmen dieser Umzüge gelöst werden!

Wir hatten zum Glück ein Haus in Karuizawa, und so fiel uns die Umstellung nicht so schwer.

Die Schule am Karuizawa-Tennisplatz war primitiv, mit Ritzen in den Wänden und kaputten Fenstern. Von einem regelmäßigen Schulbesuch war oft nicht die Rede. Im Herbst hatte "Holzschlagen" oft den Vorrang! Es war eine schwere, ungewohnte Arbeit, doch viele halfen; und man muß wirklich für alles, was damals für uns getan und geopfert wurde, aus tiefstem Herzen dankbar sein. Das Ziel der Heizung war: ein Klassenzimmer "wärmer als draußen".

Auch die Lebensmittelversorgung war ein Problem. Wir hatten zur Selbsthilfe gegriffen und einen Teil unseres Grundstücks umgeackert. Das brachte Kartoffeln, Gurken und Tomaten. Unsere "Viehzeit" mit etwa 60 Hühnern, Ziegen und Schweinen brachte auch allerhand willkommenen Nebenverdienst ein; denn auch die finanzielle Seite bedrückte den Vater sehr. Ich mußte täglich um 5 Uhr aus dem Bett, um für das Viehzeug Gras mit der Kiepe zu holen. Der "Bauernhof" war mir mit meinen jungen Jahren unterstellt, und die Früharbeit mußte getan sein, bevor ich zur Schule ging. Ich war oft schon k.o., als ich in die Klasse kam!

Manchmal gab es aber auch glückliche Stunden in dieser Not. So ging z.B. ein großes Jauchzen durch Karuizawa, wenn es sich herumsprach, daß ein deutscher Hilfskreuzer große Beute auf hoher See gemacht hatte. Denn das bedeutete reichliche Verpflegung. Da gab es dann Mehl, Butter und Peanutbutter in rauhen Mengen, aber auch nur das! Wir waren aber damals dankbar für alles und standen geduldig Schlange um unser tägliches Brot. Ich kann mich noch lebhaft an den "Omori-Schmid" er-

innern, der den Verkauf machte.

Ich denke auch heute noch gerne an diese Erlebnisse zurück. Von den Kleinkindern bis zu den Ältesten waren wir alle so etwas wie ein Team, und alle beseelte der gemeinsame Wille, alles durchzustehen, bis sich die Verhältnisse wieder bessern würden.

Leider erfüllten sich diese Hoffnungen nicht. Wir waren ziemlich abgeschnitten von Nachrichten aus Europa, und so überraschte uns eines Tages die Nachricht von der Beendigung des Krieges und der Niederlage Deutschlands. Schon während der Kriegszeit waren wir immer von der Kempetai, der japanischen Geheimpolizei umgeben, doch jetzt verschärfte sich das alles, und plötzlich gingen unheimliche Gerüchte um. Trotzdem ging der Unterricht weiter.

Noch heute erinnere ich mich an den August 1945, als der japanische Kaiser über das Radio mit fester Stimme dem Volke gebot, die Waffen zu strecken. Vorher waren die erschütternden Nachrichten über Hiroshima und Nagasaki das Hauptgesprächsthema gewesen. Auch jetzt wurde der Unterricht noch nicht eingestellt.

Dann erlebten wir die amerikanische Besetzung Japans. Mein Vater fuhr oft nach Tokyo und brachte viele Nachrichten auch über die Besetzung mit, die wir Kinder erschreckend und beängstigend empfanden. Vielleicht darf ich hier ein kleines Erlebnis einflechten: Es war in Karuizawa, Winter 1946. Plötzlich wurden wir mitten in der Winternacht aus dem Schlaf gerissen durch ein Auto und Befehle, sofort zu öffnen. Wir öffneten und amerikanische Soldaten drangen mit gezogener Pistole ins Haus ein und befahlen uns, die Arme zu heben. Man trieb uns ins kalte Eßzimmer und während wir dort im Pyjama frierend schreckliche Minuten verbrachten, stellten die "Eroberer" das Haus auf den Kopf. In jener Nacht hat man uns fast alles genommen: Geld, Schmuck und einen guten Teil unseres Mutes.

1947 befahl dann die amerik. Militärregierung die Repatriierung der Deutschen, die in 3 Etappen, fast alle mit nur wenig Habseligkeiten, verschifft wurden. Nur wenige, darunter auch wir, durften bleiben. Geschlossen war die Schule, fort waren Freunde und Lehrer. Es wurde still und einsam in Karuizawa...! An diese Zeit und an dieses Ende meiner Schulzeit in der Deutschen Schule denke ich nicht gerne zurück.

"Wähle Deine Kleidung wie für eine Eisenbahnfahrt. Da die Flugkabinen geschlossen und in der kalten Jahreszeit auch geheizt sind, erübrigt sich jede Sonderkleidung". So steht es in den zehn Geboten für die Luftreise, die die 'Luft Hansa' - bis 1934 schrieb man sich so - ihren Passagieren im Jahre 1930 nahelegte. Da die Luft in der Kabine frisch bleiben sollte, war das Öffnen der Fenster erlaubt. Schließlich: "Spiele nach dem Fluge vor Deinen Mitmenschen nicht die Rolle eines Helden, denn es gehört schon lange kein Mut mehr dazu, den Luftweg zu benutzen." Zurecht als Helden gefeiert wurden indessen Flugzeugführer von Gablenz, sein Ko-Pilot Untucht und der Funkermaschinist Kirchhoff, als sie am 3. Oktober 1937 nach einem abenteuerlichen Pamir-Flug wieder in Berlin eintrafen. Aber das greift der Geschichte schon weit voraus.

Im Februar 1919 hatte die 'Deutsche Luft-Reederei' mit umgebauten Militärflugzeugen zwischen Berlin und Weimar die erste planmäßige Luftverkehrsverbindung der Welt eingeführt. Daneben existierte eine ganze Reihe kleiner Luftfahrtunternehmen, die sich 1923 zur 'Deutschen Aero Lloyd AG' zusammenschlossen. Die Reichsregierung sorgte dafür, daß 'Deutsche Luft-Reederei' und 'Deutsche Aero Lloyd' im Januar 1926 die gemeinsame 'Deutsche Luft Hansa AG' gründeten. Sie versah den Lufttransport innerhalb Deutschlands und sehr bald auch über die Grenzen hinweg in Europa. Doch schon im Gründungsjahr richtete die junge Gesellschaft ihren Blick nach Ostasien. Von Juli bis September, so dokumentiert das Archivmaterial, wurde der Weg von zwei Maschinen des Typs Junkers G 24 von Berlin nach Peking erkundet. 1930 schloß die 'Luft Hansa' einen Vertrag über die Gründung einer Luftpost AG, die den Namen 'Eurasia-Aviation Corporation' erhielt, chinesisch 'Ouya Hangkong Gongsì'.

Die kaiserliche Regierung in Peking hatte sich schon in den Achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts für die Luftfahrt interessiert. In der Nähe der Hauptstadt war ein Flugfeld

gebaut worden, auf dem Russen und Franzosen ihre Maschinen vorführten. Nach dem Sturz der Qing-Dynastie (1911) kauften sowohl Zentralregierung wie auch regionale Machthaber ausländische Flugzeuge. Amerikanische Firmen übernahmen dabei eine führende Rolle. An der 'China National Aviation Corp.' bekamen sie die Aktienmehrheit, was zu heftigen politischen Protesten führte, so daß die Gesellschaft umstrukturiert werden mußte.

Bei der Gründung der 'Eurasia' 1930 vermied man solche Stolpersteine. Die Chinesen erbrachten zwei Drittel des Kapitals, die Deutschen den Rest. Die Berliner stellten ihr Fluggerät und das Know-how zur Verfügung. Das 'China Handbook 1937-1943', das das Informationsministerium der Republik 1943 in New York veröffentlichte, widmet der 'Eurasia' im Abschnitt 'Communications' drei volle Seiten. Dort wird vermerkt, daß das Anfangskapital drei Millionen chinesische Dollar (Yuan) betrug. Drei Jahre später wurde es auf fünf Millionen und 1936 schließlich auf neun Millionen Yuan erhöht.

Das Management der deutsch-chinesischen Gesellschaft bestand aus neun Direktoren, von denen sechs die Chinesen stellten, drei die Deutschen. Die ersten deutschen Mitarbeiter trafen auf dem Seeweg oder über die sibirische Landroute Ende 1930, Anfang 1931 in Shanghai ein. Am 31. Mai 1931 wurde die Route von Shanghai über Nanjing, Beiping ('Östlicher Frieden'), wie die Guomindang damals Beijing ('Östliche Hauptstadt') nannte, und Linxi in der Inneren Mongolei nach Manzhouli an der russisch-mongolischen Grenze eröffnet. Dieser Postkurs wurde zweimal in der Woche bedient. Eingesetzt wurden die einmotorigen Junkers-F-13 und Junkers-W-33, die in Chinesisch und Englisch die Namen der Gesellschaft trugen und groß das Schriftzeichen "you" für "Post". Die Maschinen boten vier Passagieren Platz und konnten 1250 kg Fracht tragen. Bei einer Geschwindigkeit von 195 km/h

brauchten sie für die 2320 km lange Strecke eineinhalb Tage, das waren drei Tage weniger als der Landweg beanspruchte. Eigentlich sollte die Linie bis Urga, der Hauptstadt der Mongolei, dem heutigen Ulanbator, verlängert werden. Aber dazu kam es nicht mehr. Im September 1931 besetzten Japaner die Mandschurei und damit wurde Beiping zur Endstation. Das Jahrbuch der chinesischen Regierung berichtet: "Nun wurde ein Versuch unternommen, eine Route nach Xinjiang, also Chinesisch-Turkestan, bis Dacheng an der Grenze zur Sowjetunion zu installieren. Sie sollte über Nanjing, Xian, Lanzhou, Hami und Urumqi führen. Aber wegen der politischen Wirrnisse und weiten Strecken öder und unbewohnter Wildnis ließ man die Verbindung nach 1850 km in Lanzhou enden". Die Archivunterlagen der 'Luft Hansa' erinnern daran, daß der Betrieb bis zur sowjetischen Grenze doch im November 1932 aufgenommen wurde, nachdem "in mühsamer Arbeit die notwendigen Landeplätze angelegt und der Transport des nötigen Benzinvorrates zu den an der russischen Grenze gelegenen Landeplätzen organisiert worden war". Und weiter "Machtkämpfe zwischen rivalisierenden chinesischen Gruppen im Gebiet von Xinjiang veranlaßten den Gouverneur der Provinz Urumqi im November 1933, der 'Eurasia' alle Flüge in dieses Gebiet zu untersagen. Er konnte für deren Schutz nicht mehr garantieren. Eine Flugverbindung über Rußland nach Europa mußte erneut verschoben werden".

Das waren die Jahre, in denen Sven Hedin als Leiter einer schwedisch-chinesischen Expedition in seiner Eigenschaft als "Berater des Eisenbahnministeriums" in Chinesisch-Turkestan unterwegs war, um Möglichkeiten für den Bau von Straßen und Eisenbahnen zu erkunden. Ende Oktober 1934 traf Sven Hedin in Anxi, im äußersten Westen der Provinz Gansu ein, "einer kleinen, armen und elenden Oase", in der damals 350 Familien wohnten. Heute ist das eine Kreisstadt. Dort begegnete er dem Deutschen Pauck. "Er ist Leiter der

Benzinlager der 'Eurasia' in Anxi". "Pauck legte gerade den neuen Flugplatz an, der für den Luftverkehr Shanghai-Urumqi-Berlin bestimmt war. Der Flugplatz maß in ostwestlicher Richtung 1000 Meter und in nordsüdlicher 800 Meter. 150 Arbeiter waren beim Bau beschäftigt. Flugzeuge, die im allgemeinen die Strecke von Suzhou - dem heutigen Jiuquan - nach Hami in zweieinhalb Stunden zurücklegen, sollten in Zukunft notfalls in Anxi zwischenlanden können. Zur Zeit lag der Flugverkehr darnieder". Durch Unruhen und kriegerische Ereignisse gezwungen, mußte sich die 'Eurasia' darauf beschränken, ihr innerchinesisches Streckennetz aufzubauen. Es würde zu weit führen, das im einzelnen nachzuzeichnen. Lediglich ein paar Zahlen aus der alten chinesischen Statistik.

1933 beförderte die Gesellschaft 810 Passagiere, 25404 kg Fracht und 3610 kg Post.

Ihren Höhepunkt erreichte sie 1938: 13 067 Passagiere, 393 589 kg Fracht und 173 619 kg Post.

"Größtes Ereignis für die Lufthanseaten", schreibt die 'Lufthansa', "war am 6.9.1934 die Ankunft einer Ju 52, die Freiherr von Gablenz, wie schon erwähnt, über Ägypten, Rangun, Hanoi und Canton nach Shanghai steuerte.

Bis Ende 1941 zerstörte der Krieg fast die gesamte Ausrüstung der 'Eurasia'. Das chinesische statistische Jahrbuch von damals schwärmt: "In dem einen Jahr seit Dezember 1941 führte die 'Eurasia' den Betrieb mit einer einsamen, überalterten Junkers-Maschine weiter". Sie legte in dieser Zeit 250 000 km zurück und beflog vier Linien je einmal in der Woche. Das Geheimnis waren ständige Wartung und regelmäßige Überholung.

Durch den Krieg bedingt, übernahm die chinesische Regierung am 1. August 1941 alle deutschen Anteile und verwies die Deutschen außer Landes. Im März 1943 wurde die 'Eurasia' zur 'Central Air Transport Corp.' umgewandelt. Sehr viel mehr über die 'Eurasia' und China ist im Buch von Flugpionier Max Springweiler zu lesen, das vor kurzem erschienen ist.

Berta Kleimenhagen-Steybe

2. Teil: Kriegs- und Wanderjahre

Als in Changsha die Fliegeralarme zunahmen, wurde die weiter westlich gelegene und durch den Heimaturlaub der dortigen Missionsfamilie gerade freistehende Missionsstation Taohuaping (= Pfirsichblütenebene, was sie tatsächlich im Frühling auch war) als zukünftiger Schulort gewählt. Der Umzug sollte nach den Sommerferien 1939 erfolgen.

Ich war im Sommer 1937 aus Deutschland zu meinen Eltern gekommen. Das Abitur und eine kurze berufliche Ausbildung lagen hinter mir. Meine Eltern wohnten in Wukang. 1 1/2 Jahre verbrachte ich bei ihnen, beschäftigte mich mit der chinesischen Sprache, ging mit meinen Eltern auf ihre Landreisen, wofür mein Vater mir ein Pferd kaufte.

Im Januar 1939 traf plötzlich ein Telegramm des Missionsleiters ein, ob ich bereit sei, die beiden Hungkiang-Kinder bis nach den Sommerferien dort zu unterrichten. Ein nachfolgender Brief bat mich, dann mit den Kindern nach Taohuaping zu reisen und dort in der Schule zu helfen. Sowohl meine Eltern als auch ich fanden diesen Plan sehr gut. Kurz vor Chinesisch-Neujahr im Februar schloß ich mich von unserer Außenstation Donko aus dem großen Zug chinesischer Kaufleute an, die unter Militargeleit drei Tage durch das räuberverseuchte Bergland nach Westen ziehen wollten. Es handelte sich um eine endlos scheinende Karawane von Lastenträgern, Tragstühlen und Fußvolk, die sich bergauf, bergab wand. Ich hatte in meinem Tragstuhl ein Holzkohlenfeuerchen in einem irdenen Gefäß zum Warmhalten meiner Füße und hüllte mich, trotz Wintermantel, in mein Federbett (man reiste nie ohne sein Bettzeug). Sehr zur Freude meiner Träger stieg ich aus, so oft ich konnte, besonders bergauf.

In Hungkiang herrschte über meine wohlbehaltene Ankunft große Freude, und mit Feuereifer machten sich Schüler und Lehrerin an die Arbeit. Es gab keinerlei Disziplinarschwierigkeiten. Im September 1939 waren wir dann alle in Taohuaping fröhlich vereint. Herr und Frau Kamphausen waren die Hauseltern. Frau Grohmann unterrichtete das dritte Schuljahr sowie die Sexta und Quinta. Ich hatte je zwei Kinder im ersten und zweiten Schuljahr und beaufsichtigte nachmittags alle Hausauf-

gaben.

Während in China und Europa die Kriege tobten, hatten wir zunächst eine gute Zeit. Die Kinder machten schulische Fortschritte und gediehen in der Luft. In der Freizeit machten wir schöne Ausflüge in die Umgebung mit ihnen. Sie bekamen im Garten Kletterstangen und machten spannende Ballspiele.

Die Kriegslage in China wurde immer schlimmer und damit auch die Stimmung gegen uns Deutsche, die wir ja eigentlich Feinde waren. Im November 1941 bekam Frau Kamphausen ihr sechstes Kind, die kleine Inge. Ungefähr gleichzeitig forderten die örtlichen Behörden uns auf, den Ort zu verlassen und in die nächste größere Stadt Shaoyang umzuziehen, wo ein englischer Arzt von der Methodistenmission für uns bürgen sollte.

Familie Wilhelm, die in Shaoyang gewohnt hatte, mußte auf Befehl der dortigen Behörden das freie China verlassen. Sie holten bei uns ihre beiden größeren Kinder ab. Auch ihnen blieb nur der Weg über die "grüne Grenze" nach Kanton und dann nach Schanghai ins japanische China. Dort warteten in der China Inland Mission viele Aufgaben auf sie, da alle Amerikaner und Engländer in Internierungslager kamen als Angehörige von Feindnationen. Wilhelms Kinder besuchten dann dort die Deutsche Schule.

Durch all diese Aufregungen war mein Immunsystem anscheinend geschwächt. Jedenfalls bekam ich eine schwere Bazillenruhr. Das war andererseits auch unser Glück, denn wir konnten den Umzug nach Shaoyang immer wieder hinauszögern, was auch für Frau Kamphausen und das Baby besser war.

Am 4. Februar 1942 mußten auch wir Taohuaping verlassen. Wir konnten nach Shaoyang alles mitnehmen, Großgepäck und einige Möbel auf kleinen Flußbooten, Kleingepäck mit uns im Bus. In Shaoyang bezogen wir das kurz vorher von Familie Wilhelm verlassene Haus. Ich hatte jetzt nur noch 4 Kamphausen-Kinder als Schüler. Die ersten Tage stand noch ein Polizist am Eingangstor zum Grundstück, aber bald war er verschwunden und wir konnten frei aus- und eingehen, durften nur den Stadtbezirk nicht verlassen. Mit den englischen Missionaren und ungarischen Priestern und Schwestern der katholischen Mission hatten wir herzlich freundschaftliche Kontakte.

Berta Kleimenhagen-Steybe

Im Sommer verschlechterte sich die politische Lage wieder. Wir erfuhren, daß Dr. Witts sowie andere deutsche Missionare interniert worden und nach Jangso in ein Lager verfrachtet worden seien. Uns selbst wurde befohlen, auf das Grundstück der Engländer umzuziehen. (Wie man sieht, herrschte bei den Behörden einige Unsicherheit, wie sie mit den feindlichen Deutschen umgehen sollten, aber der Spielraum war wohl ziemlich groß.)

Ich erfuhr auf Umwegen, daß die Kinder in Deutschland nun laut Lehrplan auch Latein lernen sollten, ein Fach, das ich in der Schule nie gehabt hatte. Ich erkundigte mich bei der katholischen Mission und der Präfekt übergab mir ein kleines chinesisch-lateinisches Lehrbuch, das er für seine Anfänger im Kirchendienst benutzte. Es enthielt, soweit ich mich erinnere, die wichtigsten Deklinationen und Konjugationen, eine Anzahl Vokabeln und grammatische Erklärungen. Nachdem ich mit Hilfe des Wörterbuchs den chinesischen Text ins Deutsche übersetzt und alles mit Durchschlägen auf meiner alten Schreibmaschine abgeschrieben hatte, nachdem ich dann auch Lektion für Lektion selbst erst lernte, ehe ich sie den Kindern beibrachte, fühlte ich mich direkt glücklich.

Im Frühjahr 1943 wurde uns eröffnet, wir müßten Shaoyang verlassen, da ein großer militärischer Flugplatz gebaut werde. Man habe von Deutschen gehört, die Sender in ihrem Füllfederhalter eingebaut hätten, um dem Feind Nachrichten zu übermitteln. Jedenfalls konnten wir als Deutsche hier nicht bleiben.

Zu unserer großen Erleichterung wurde uns Sinning als neuer Aufenthaltsort zugewiesen, wo ja Familie Buss mit ihren drei Kindern war. Wir wurden dort freudig aufgenommen und hatten nun wieder sieben Schulkinder. Frau Buss konnte gut Latein, und als wir viel später aus Schanghai die richtigen Bücher bekamen, übernahm sie die Fortgeschrittenen und ich die Anfänger.

Im Sommer während der Zeit der großen Hitze zogen wir auf den "Goldberg" hinauf, der auf der anderen Seite des Flusses liegt. In dem einfachen Berghaus ging es eng zu, aber nach der Schularbeit genossen die Kinder die freie Natur, zumal sie in der Stadt hinter hohen Mauern lebten.

Eines Tages traf ein Brief von Dr. Witts aus dem Internierungslager

ein. Kürzlich habe ein Vertreter des Internationalen Roten Kreuzes sie besucht und erklärt, Otty müsse fort; ein Kind dürfe nicht im Lager gehalten werden. Er dürfe zu uns kommen, aber ein Chinese müsse ihn abholen, da Deutsche nicht reisen dürften. Otty war damals 11 Jahre alt. Wir schickten unseren absolut zuverlässigen Mitarbeiter, Herrn Li Sheo. Die beiden waren drei Tage, teils zu Fuß, unterwegs.

(Im Herbst 1990 besuchte ich auf unserer Hunanreise diesen Herrn Li in Wukang und nahm Otty und seine Frau mit. Herr Li, damals 80-jährig, kam uns zur Begrüßung entgegen. Sein erster Satz war: "Sind Sie aber alt geworden!", ein Kompliment, das ich ihm lächelnd zurückgab. Er hatte mich noch als 27-jährige in Erinnerung und Otty als kleinen Jungen.)

Anfang September 1944 näherte sich ein japanisches Heer unserer Stadt zu Fuß. Der Landrat, Polizeichef und andere Beamte flüchteten mit der Bevölkerung in die Berge. Wir bekamen den Befehl, mitzuziehen, "um den Japanern keine Geheimnisse zu verraten". Es war schwierig, in solcher Eile eine Auswahl des Nötigsten zu treffen. Herr Buss dachte, wir würden bald wieder zurückkommen. So packte er in Tragkörbe Seife, Stoffe und andere Vorräte, weil er dachte, man könne sie gegen Lebensmittel eintauschen. Ich packte neben Kleidung meine Fotoalben und Schreibmaschine ein, da ich nicht an eine Rückkehr glaubte und diese Dinge mir kaum ersetzlich schienen. Inzwischen waren wir sieben Erwachsene und neun Kinder. Wenn jeder auch nicht sehr viel mitnahm, brauchten wir doch eine Anzahl Träger. Bei schönem Herbstwetter zogen wir durch herrliche Berggegenden, die wir früher der Räuberfahrt wegen nie hatten besuchen können, langsam von Ort zu Ort. Schon am zweiten Tag sahen und hörten wir, wie japanische Flugzeuge Sinning bombardierten. Einmal mußten wir mehrere Rasttage in einem Tempel einlegen, da Herr Buss und einige der Kinder von Amöbenruhr geschwächt wurden. Zum Glück hatten wir Spritzen und andere Medikamente dabei. Die gesunden Kinder wälzten sich lustig balgend auf dem Strohlager oder vertrieben sich die Zeit mit Schach spielen.

Eines Tages waren die hohen Beamten im nun einsetzenden schlechten Wetter unter Regenschirmen verschwunden.

Berta Kleimenhagen-Steybe

Wir sahen sie mit hochgekrempelten Hosenbeinen durch die Nässe abziehen. Ein böses Omen! Es blieb uns nichts übrig, als weiter vorwärts zu wandern ins Niemandsland zwischen den japanischen und chinesischen Fronten. Gegen Vorauszahlung war aber ein kleiner Trupp Soldaten bereit, uns zu begleiten. Viele chinesische Flüchtlinge mit ihren Bündeln schlossen sich uns an.

Am 27. September war Esther Kamphausens 13. Geburtstag. Wir hatten eine notdürftige Unterkunft für die Nacht gehabt, zündeten ihr morgens eine mitgebrachte Kerze an und sangen ein Geburtstagslied. Bei leichtem Regen brachen wir dann auf. Als die Begleitsoldaten zurückblieben, ahnten wir, daß uns Böses bevorstand. Mühsam kletterten wir einen steilen Hang hinauf. Als der Weg sich wieder in ein kleines Tal senkte, ertönten plötzlich Schüsse. Wilde Männer, teils mit, teils ohne Uniformen tauchten rings um uns aus dem Gebüsch auf. Zuerst tasteten sie uns nach Geld, Uhren und Schmuck ab und machten sich dann mit Gebrüll über unser Gepäck und die letzten Habseligkeiten der chinesischen Flüchtlinge her, nahmen unseren Kindern nicht nur die Lederschuhe, sondern sogar ihre Strohsandalen und spitzen Kulihüte weg, die sie zum Schutz gegen Sonne und Regen getragen hatten. Als sie aber die junge Kinderfrau wegzerren wollten, weinte Inge zum Herzerbrechen und die großen Kinder schrien um die Wette. Da rief der Anführer: "Laßt dem kleinen Kind seine Amme!"

Als sie schließlich abzogen, suchten wir alles zusammen, was noch in der Gegend zerstreut lag. Wir fanden u.a. meine Fotoalben und die meisten Schulbücher, wenn auch verdreht. Wegen meiner Schreibmaschine hatte ich sogar mit einem der Räuber verhandelt. Ich erklärte ihm auf seine Frage, was das sei, damit könne er doch nichts anfangen, denn sie sei nur zum Schreiben von ausländischen Wörtern zu gebrauchen. Er schien weder vom Schreiben, noch von Technik eine Ahnung zu haben, außerdem war sie ihm zu schwer. Wieviele Schulbücher habe ich damit abgeschrieben! - Die Vorratskörbe von Herrn Buss nahmen sie unausgepackt, wie sie waren, mit!

Traurig über unsere Verluste, aber dankbar, daß keinem ein sonstiges Leid geschehen war, wanderten wir langsam weiter. Manche einfache Landleute hatten Mitleid mit uns und erwiesen uns

Freundlichkeiten. Einige der Träger luden sich unsere restliche Habe auf die Schultern im Vertrauen, daß wir es ihnen später danken würden (was denn auch geschah). Wie Lauffeuer war die Nachricht von unserer Beraubung uns vorausgeeilt. Als wir an einen Fluß kamen, brachte nach einigen Tagen ein Bote von einer Missionschwester Nahrung, Kleidung und Geld als erste Hilfe.

Am 9. Oktober trafen wir in Hungkiang ein und wurden vom deutschsprechenden, christlichen Arzt unseres Krankenhauses herzlich im Doktorhaus aufgenommen. Telegramme an ein "Relief Committee" brachten uns weiteres Geld. Wieviel besser ging es uns da, als den armen chinesischen Flüchtlingen, die wir aus den Augen verloren hatten!

Zwei Tage später fing ich provisorisch mit der Schule wieder an. In meinem Tagebuch steht: "Etwa 2 1/2 Stunden sitzen wir vormittags auf Betten, Schemeln und Koffern im Kinderschlafzimmer und lernen. Nachmittags gibt es noch etwas Aufgaben."

Anfang Januar 1945 schrieb ich ins Tagebuch: "Am 20. Dezember fingen die Weihnachtsferien an. Die Feiertage waren besonders schön." Ein paar Apfelsinen und Mandarinen, die alten Weihnachtslieder, ein schöner Spaziergang, was wollte man mehr!

Den Kindern standen Anfang Januar 1945 noch größere Freuden bevor. Zwei amerikanische Soldaten, die von ihrem neuen Lager aus einen Stadtbummel machten, hatten sich verirrt und wurden von freundlichen Chinesen (es konnte dort ja niemand auf der Straße Englisch) zu uns gebracht. Von da ab kriegten wir immer wieder Besuch von Soldaten und Offizieren, die den Kindern Schokolade (für einige die erste ihres Lebens) und andere Leckerbissen aus ihren Weihnachtspaketen brachten.

Als im August die Atombombe auf Hiroshima gefallen war, ging wenige Tage später der chinesisch-japanische Krieg zu Ende. Unsere Familien mit Kindern konnten im Winter nach Schanghai fliegen, wo die Kinder die Deutsche Schule besuchten und die Eltern die Einwanderung nach Amerika vorbereiteten, da in der Heimat alles in Schutt und Asche lag.

Teil III und Ende 1949

lesen Sie in der nächsten Info

Harbinger-Treffen 1996 in Bamberg, H.J.Schulze

Das Keining-Hotel

in der San Djin Loo in Mukden wurde 1928 von Mr. Ho Sing Kee, einem Architekten, erbaut.

Gegründet wurde es von Ernst und Marie Keining. Sie hatten einen Sohn mit Namen Fritz, der später für die Firma Carlowitz & Co. arbeitete.

Nach einem Jahr kamen Hans und Else Scharmüller (alle früher Tsingtau) als Partner hinzu. Lilo Swoboda, heute wohnhaft in Stade/Niedersachsen, ist die Tochter von Else Scharmüller. Hans Scharmüller war für das Büro und die Rezeption zuständig; Else Scharmüller sorgte mit Hilfe einiger guter Köche für das leibliche Wohl der Gäste, von denen es immer reichlich gab. Ehepaar Keining sorgte für gute Stimmung im Hotel. Das Publikum im Hotel war international.

Im Haupthaus befanden sich 25 Zimmer für vorübergehende Gäste und im Nebenhaus gab es kleine Apartments, die manche Gäste über Wochen oder gar Monate bewohnten.

Für die Damen stand ein nettes Damenzimmer zur Verfügung, die Herren hielten sich gerne in der Hotelbar auf. Der Speisesaal war für alle Gäste da. Dort fanden damals viele schöne Feiern statt.

Reisende, die über Sibirien kamen, waren hochofret, in so einem gemütlichen deutschen Hotel unterzukommen.

Für viele Gäste war das Hotel-Keining für lange Zeit ein Zuhause. Alle Wünsche wurden prompt erfüllt. Kommentar eines englischen Gastes damals: "Es muß erst abbrennen, ehe wir hier ausziehen!"

Nach Ende des Krieges fiel das Hotel in chinesische Hände. - Heute soll sich dort ein Kindergarten befinden.

凱
寧
飯
店



HOTEL KEINING
MUKDEN

Harbinger-Treffen am 11./12.Mai 1996 in Bamberg

Treffpunkt der Harbinger war heuer (wie die Süddeutschen sagen) das Hotel Weierich in der Altstadt von Bamberg an der Regnitz, unterhalb des Domes, nicht weit vom alten Rathaus auf (!) der Brücke.

Die Hoffnung, daß einige Übersee-Harbinger dabei sein würden, erfüllte sich nicht, aber die Zahl der Teilnehmer blieb etwa, trotz alters- oder krankheitsbedingter Absagen, bei über zwanzig bestehen, weil manche nach längerer Pause oder zum ersten Mal kommen konnten. Pfarrer Wolfgang Müller schaute nach seinen Harbinger "Schäfchen", die ihn aber bis dahin nur zu einem sehr geringen Teil schon kannten.

Eindrucksvoll war der Videofilm von Hellmut Stern aus Berlin, der 1995 im Zuge seiner internationalen Reisekontakte wieder in Harbin war. Er zeigte ein inzwischen fast rein chinesisches Harbin in einem Bauboom mit den negativen Seiten der derzeitigen, ganz China erfassenden marktwirtschaftlichen Veränderungen, aber auch interessante Aspekte aus seinem beruflichen Umkreis (Erster Geiger der Berliner Philharmoniker): die europäische klassische Musik in China und Japan. Stern, der 1938 als Kind nach Harbin kam und die Hindenburg-Schule nur von außen sehen durfte, fand seinen Weg nach der Vertreibung der Europäer über Israel und die USA schließlich in seine Heimatstadt (s.Z. West-!) Berlin; Der Kontakt zum Harbinger-Treffen war über sein Buch "Saitensprünge" zustande gekommen. Neue Freundschaften nach über fünfzig Jahren!

Die Dias von Hermann Rogenhagen aus dem Harbin von 1993 waren eher deprimierend, weil sie noch nicht den Boom in seiner Blüte, sondern vor allem die den "alten Harbinern" vertrauten Gebäude in ihrem jetzigen Zustand zeigten. Das russisch geprägte Harbin muß als Episode betrachtet werden, eine welke Blume aus der 1.Hälfte des 20.Jahrhunderts. Viele Jahrhunderte zurück wurden die Teilnehmer versetzt beim Stadtrundgang durch das 1000jährige Bamberg der Romantik mit dem Dom und des Barock mit der erzbischöflichen Altstadt, um beim Abschiedessen im China-Restaurant "Ni Hao" am Bahnhof wieder den Anschluß an die Gegenwart zu finden.

"Nach 50 Jahren Adventsfeier in Shanghai"

Herzlichen Dank

allen Freunden des Vereins für das Interesse an unserer Arbeit
und ein besonderer Dank allen Spendern und Helfern!

'Vor 50 Jahren: Abschied und Heimkehr'

Einem Rückblick auf diese erlebnisreiche Zeit sollen die nächsten
Info-Hefte gewidmet sein. Bitte schicken Sie uns Ihre Erinnerungen:
wann, mit welchem Schiff und wohin ging bei Ihnen die Fahrt?

Leser schreiben uns

Gertrud Schulze-Atzert aus Hann.
Münden:

Ihrem Artikel in der April-Ausgabe
"Genie ist Arbeit - Emil Krebs, der
Mann, der neunzig Sprachen beherrschte"

möchte ich eine kleine heitere Ge-
schichte aus eigenem Erleben hinzufü-
gen:

"Wie ein 6-jähriger das Genie über-
forderte"

Im Jahr 1928 waren meine Eltern mit
meinem Bruder Karl (6) und mir (4)
beim Ehepaar Krebs in Berlin eingela-
den - eine ganz seltene Ehre. Wir
Kinder langweilten uns wohl, sodaß
Frau Krebs, die wußte, daß wir bald
nach Java ausreisen würden, uns be-
schäftigen wollte. Sie schlug meinem
Bruder vor, einige Wörter aufzu-
schreiben, die ihr Mann dann ins Ma-
laische übersetzen würde. Mein Bruder
machte sich ans Werk. Ich wurde mit
einer Schaufel und dem Dackel in den
Garten geschickt, wo wir ein Loch
graben sollten.

Nach einer Weile war der Überset-
zungswunsch aufgeschrieben, und der
Gelehrte ging mit ihm ins Studierzim-
mer. Die Zeit verstrich, das Loch war
gegraben, die Erwachsenen wunderten
sich, daß der Hausherr so viel Zeit
brauchte, um die paar Wörtlein zu
übersetzen. Schließlich holte Frau
Krebs ihren Mann, der ratlos erklär-
te, dies könne er nicht.

Was war geschehen? Mein Bruder hatte
unbekümmert aufgeschrieben, was ihm
so durch den Sinn ging: Tisch, Stuhl,
Bett, Eis, Schnee, Johannisbeere,
Erdbeere - Dinge, die es im Malai-

schen entweder gar nicht oder doch
nicht in dieser Form gab. Gewissen-
haft hatte das Sprachgenie es ver-
sucht - und aufgegeben. Da wurde
herzhaft gelacht. Übrigens schätzte
der sonst menscheue Krebs meinen
Vater auch wegen seines Lachens.

Eine andere Anekdote ergänzt aber
seinen Ruhm als Sprachgenie:

Mein Vater war 1908 als Dolmetscher-
Eleve in Peking. Bei einem Empfang am
Hofe der letzten Kaiserin, zu dem
Krebs natürlich auch geladen war, äu-
ßerten sich einige Mongolenprinzen
despektierlich über die Kaiserin.
Krebs ging vorüber und sagte in eben-
dieser Sprache leicht hin: "Meine
Herren, ich verstehe Sie."

Zu dem Bericht in der April-Ausgabe
"Nach 50 Jahren wieder Adventsfeier
in Shanghai", in dem es hieß:

'Auch die deutsche evangelische Kir-
che verschwand aus dem Stadtbild.
1911 aus roten Ziegelsteinen ge-
baut.....'

schickt uns Frau Edith Fessmann,
geb. Gadow Fotos von der Kirche, in
der 1932 die Konfirmation stattfand,
dem alten Deutschen Club vor dem Ab-
riß 1935, dem Deutschen Generalkonsu-
lat vor dem Abbruch im April 1937 und
schreibt:

"Die Shanghaier Kirche entstand 1931.
Am 24.12.1932 war dort das erste
Weihnachtsfest."

Martin Hudec schreibt uns hierzu:

"Die Kirche wurde von meinem Vater
1931-32 gebaut, eingeweiht am
23.10.1932. Sie wurde errichtet auf
einem Teil des Schulhofes der KWS. Wo
die alte Kirche stand, weiß ich nicht
- entschieden nicht bei der KWS."

Offen bleibt immer noch die Frage:

Wo stand die Kirche vor 1931? Wurde diese Kirche im Jahr 1911 erbaut?

Wer kann weiterhelfen?

Peking - Tientsin - Tsingtau Schultreffen

19.- 21. September 1997

(Abreisetag 22.9.)

findet statt im

HOTEL SCHLOSS WEIKERSDORF
in BADEN bei WIEN



Eingeladen sind alle Freunde
der Deutschen Schulen in Nordchina

Programm und Anmeldeunterlagen im Weihnachtsrundsreiben

Jetzt erschienen!

Max Springweiler
Flugpionier in China

Verlag Dr.Kovac
ISBN 3-86064-425-4, DM 58,-

Der Autor kam 1931 zur EURASIA nach China und schildert in seinen Memoiren spannend die ereignisreiche Zeit der Fliegerei in Ostasien, an der er 30 Jahre lang maßgeblich Anteil hatte. Anschließend war Max Springweiler zehn Jahre erfolgreich als Repräsentant der Lufthansa für Australien und Neuseeland tätig. Im Anhang eine lesenswerte Sammlung zeitgenössischer Dokumente der Jahre 1927-1957.

Chinarunde München 1996

Canton-Restaurant

Theresienstr. 49

Mittwoch, 9. Oktober um 18 Uhr
Mittwoch, 27. November um 18 Uhr

Anmeldungen 4 Tage vor dem Termin bei

Marthe Bellstedt, Tel. 089-586132
oder bei
Renate Jährling / Anita Günther,

Nächstes

**Treffen der Ostasienfreunde
in Radolfzell**

im Chinarestaurant
Yien-Yien, Bodenseereiter

Montag, den 18. November
um 12 Uhr

Fundsache

Beim
Hüttentreffen in Achenkirch

wurde im Damenschlafsal
1 Weckuhr gefunden

Abzuholen bei
Wolfgang Müller
Spitzerweg 1
83708 Kreuth

Tel. + Fax 08029 - 1350

Hüttentreffen 1997

in Achenkirch

findet statt vom

10. - 17. August
Haupttreffen am Sonnabend 15.8.

Anmeldungen bei
Wolfgang Müller