

Reitunterricht durch chinesische Banditen

Journalist Dr. Müller berichtet über seine Gefangennahme und Freilassung

Berlin, 31. August

Der Bericht des Vertreters des Deutschen Nachrichtenbüros Dr. Müller-Beiping über seine Gefangennahme durch Banditen in der Provinz Tschachar wird mit dem nachstehenden Brief fortgesetzt: (vgl. Nr. 241/242)

Die Tage mit den Banditen in Tschachar brachten mir den ersten systematischen Reitunterricht meines Lebens. Am ersten Tage Schritt, kurzen Trab und langen Trab, am zweiten Tag Wiederholung des ersten Tagespensums und Galopp, am dritten Tage Geländereit über 35 Kilometer. Das alles in gebirgigem Gelände und auf dem engen und hohen mongolischen Polstertier und in Shorts und dünner chinesischer Bauernhose. Es ist in der Tat schwer, Hundstang durch blühende Wiesen und reichendes Korn zu reiten, ohne schließlich eine helle Freude zu empfinden, selbst wenn zu freie Bewegungen der Arme die Heißheit in das Fleisch einschneiden lassen und der Schmerz einen daran erinnert, daß man Gefangener von Banditen ist.

Nahrungsjorgen

Die Gegend, durch die wir zogen, war hügelig, um nicht zu sagen: gebirgig und von Bauernfamilien aus Spanz und Saantung besiedelt. So hätten wir überall Hühner und Schweine erwarten können, wenn nicht teilweise die Bauern schon von unserem Nahen gehört hätten und geflohen wären oder wenigstens ihre Tiere in Sicherheit gebracht hätten. Aber mit einiger Mühe ließ sich doch fast immer etwas zum Essen auftreiben, hier ein Huhn, dort ein paar Schweine, auch Gemüse, wie grüne Bohnen und Weikraut, von Wehl allerdings nur eine sehr schlechte Qualität, grauen und hart mit Sand vermischten Hafermehls und am ersten Abend Buchweizengrütze, die uns sehr gut mündete. Die Banditen entschuldigten sich einmal über das andere, daß sie uns nichts Besseres vorlegen konnten, und vertrösteten uns auf die Zeit, wenn wir eine reichere Gegend erreichen würden. In der Zwischenzeit ließen sie uns jedenfalls das Beste haben, was sie auftreiben konnten und gaben uns auch Kanisjucker und reichlich Zigaretten.

Qualvolle Nächte

Das Unangenehme waren die Nächte. Die Bauern dieser Gegend sind arme Teufel, die meist nur als Pächter auf dem Boden sitzen. Ihre Häuser bestehen aus lehmgeputzten Wänden und weisen fast nie auch nur einen Stuhl oder Tisch auf. Dafür ist aber wenigstens in einem Raum eine etwa kniehoch gemauerte oder gestampfte Plattform zwischen drei der Wände am Fenster, die Ruhe- und Schlafplatz für die ganze Familie ist, der bekannte chinesische Kang. Auf diesem Kang mußten wir schlafen, sechs bis acht Mann zusammen. Der Abzug aus dem mit trockenem Mist oder Stroh und Graswurzeln geheizten Herd geht durch den Kang hindurch und heizt diesen stellenweise so ein, daß man auf der Seite, auf der man liegt, halb geröstet wird, während durch das breite, offene Fenster die kalte Nachtluft über einen streicht. Dazu begannen aus den vielen Ritzen der Mauern Insektencharren hervorzukriechen und fielen über uns her: Flöhe und Wanzen, Käse und ein merkwürdiges geflügeltes Insekt, klein und schwarz und mit einem respektablen Beißgerät. Wir warfen uns hin und her und nur äußerste Ermattung zwang uns schließlich in den Schlaf.

Mysteriöse Retter

Glücklich hörten wir am Nachmittag, während wir auf unserem Kang lagen, eine Bewegung unter den Banditen im Dorf. Wir lagen auf dem Hof in einem Haufen frisch geschnittenen Pferdefutters, als plötzlich ein aufgeregter Mann mit einigen unserer Banditen aus einem Hause heraustrat, mich mit dem Namen anrief und sagte, wir sollten guter Laune sein, er wäre gekommen, um uns zu retten, und ich sollte am nächsten Tage mit ihm nach Baochang reiten. Er ging schnell wieder zurück, und wir wurden wieder in das Haus geführt und angewiesen, uns auf den Kang zu legen. Einer unserer Wa-

chen fragte mich, ob ich den Mann kenne. Ich antwortete vorsichtig und der Wahrheit entsprechend, daß ich mich nicht auf ihn besänne. Ja, sagte der Bandit, er behauptet aber, er kenne dich, und er sagt weiter, daß er auch einmal Bandit war. Aber von uns kennt ihn keiner, und wir glauben es ihm auch nicht. Trau auch du ihm nicht und bleibe lieber unter uns, wo du Freunde hast.

Das war reichlich mysteriös. Wir erwogen alle Möglichkeiten und verweilten besonders lange bei dem, was uns die Banditen von sich selbst erzählt hatten: zwei größere Banden wären eben über die Grenze aus Jehol nach Tschachar gekommen, sie selber gehörten zu einer Bande von Mandchuren-Chinesen, die zweite Bande aber wäre stark gemischt und bei ihr wären gewisse Leute, die uns sicher sofort getötet hätten, wenn wir in ihre Hand gefallen wären. Sollten die Neuankömmlinge zu dieser Bande gehören und nur die Absicht haben, mich von Jones zu trennen, peinlich zu befragen und dann um die Erde zu bringen?

Yang Jün-chi stellt sich vor

Schließlich, nachdem es dunkel geworden war, kam der Mann, der sich als unser Retter bezeichnete, mit einem Mann in Polstieruniform und mit einigen der Banditenführer in unseren Raum. Er stellte sich als Gendarmeriewachmeister Yang Jün-chi von dem Gendarmeriekommando aus Baochang vor und erklärte, daß er von den chinesischen Behörden aus Baochang gleich nach der Ankunft unseres Autos dort am Spätnachmittag unserer Gefangennahme ausgeschickt worden sei, um mit drei

Polizisten zusammen nach uns zu fahren und unsere Freilassung zu erwirken. Im Laufe langwieriger Verhandlung hätten sich die Banditen überzeugen lassen, daß sie mit der Übergabe von Waffen und Munition überhaupt nicht zu rechnen hätten und daß sie ihre Lösegeldforderung schließlich herabsetzen müßten. Sie hätten schließlich erklärt, mit 50 000 Dollar zufrieden zu sein. Sie hätten schließlich zugestanden, daß ich mit den Vertretern der chinesischen Behörden zurückfahren sollte, um die Lösegeldforderung zu vertreten und mich um die Zahlung des Geldes zu bemühen. Ich müßte aber versprechen, wieder zu ihnen zurückzukehren.

Freilassung Dr. Müllers

Am nächsten Morgen wurden wir um 3 Uhr geweckt. In etwa zweikündigem Ritt erreichten wir alle zusammen einen kleinen Ort, der den Namen Kati trägt und der fast völlig von einer anderen Bande ausgeplündert war. Hier bekam ich den Befehl, mich für den Ritt nach Baochang fertigzumachen. Die Führer, die mir überhaupt nur gelegentlich zu Gesicht bekamen, kamen nun zu mir und erklärten, daß sie auf meine Rückkehr keinen Wert legten, daß das Lösegeld aber auf jeden Fall gezahlt werden müßte, sollte Jones wieder lebend ausgeliefert werden.

Ich versprach, mein Möglichstes zu tun und nahm von Gareth Jones, der mit auf dieser Reise ein lieber Freund geworden war, einen kurzen, uns beide stark bewegenden Abschied. Dann bestieg ich mein Pferd. Ein Bauer schwang sich hinter mich, da unsere Retter ein Pferd zu wenig hatten und zugleich, um mir als Schutz zu dienen, falls wir im Süden beschossen werden sollten, und wir ritten in südlicher Richtung ab. Einige Stunden später lag Baochang vor uns. Chang Jün-chi und die drei Polizisten waren, was sie erklärt hatten zu sein.

(Fortsetzung folgt.)



Bild-Archiv NS-Verlag. Adolph Woermann

Adolph Woermann, ein königlicher Kaufmann

50 Jahre deutsche Afrikafahrt - Nach Zeiten schwerster Not ein neuer Aufstieg

Im Jahre 1911 starb Adolph Woermann, der Hamburger Reeder und Afrikapionier, auf den Kaiser Bismarck das Wort vom „königlichen Kaufmann“ geprägt hatte. Adolph Woermann, der im Jahre 1885 die „Afrikanische Dampfschiffs-Actiengesellschaft, Woermann-Linie“ ins Leben gerufen hatte, war wohl einer der bedeutendsten Wirtschaftspioniere Deutschlands zu Ausgang des 19. Jahrhunderts. Denn, wenn heute sein Werk, die Woermann-Linie, auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblickt, so ist das ein Beweis dafür, daß die alte spanische Tatkraft auch die Zeiten der größten Not überwand, und daß es vornehmlich der Geist Adolph Woermanns ist, der auch heute noch die leitenden Männer der deutschen Afrikafahrt beherrscht.

Die Anfänge der Woermann-Linie gehen noch weiter zurück. Schon im Jahre 1837 hatte Carl Woermann, der Vater Adolphs, in Hamburg ein Handelshaus gegründet, das von 1847 an mit eigenen Segelschiffen die damals noch fast unerschlossene Westküste Afrikas besuchte und mit den Eingeborenen Tauschhandel trieb. Erst dem Genie Adolph Woermanns gelang es, in der Zeit des Überganges der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt mit zunächst drei kleinen Dampfern eine regelmäßige Linie nach der Westküste einzurichten. Erst in diesen Jahren wurde der reine Reederbetrieb, das heißt die Beförderung von Personen und Waren als Selbstzweck, aufgenommen, und damit begann für das Unternehmen ein ununterbrochener Aufstieg.

Die Geschichte der Woermann-Linie ist aufs engste verknüpft mit der Erwerbung der ersten deutschen Kolonien auf afrikanischem Boden. Besonders die Anbestimmung Kameruns im Jahre 1884 durch den von Bismarck entsandten Reichskommissar Dr. Nachtigal war nur möglich durch die Pionierarbeit Adolph Woermanns und seines Bruders Eduard. Der größte Teil des Kamerunhandels lag schon seit langem in ihren Händen und der Einfluß des Hamburger Hauses war bereits so groß, daß ihr Leiter mit den Hauptfirmen der Küstenküste die erforderlichen Schutzverträge abschließen konnte.

Im Jahre 1907/08 wurde es notwendig, in zwischen neugegründete deutsche Afrikaliniien, die Deutsche Ost-Afrika-Linie und die Hamburg-Bremer Afrika-Linie unter der Leitung Adolph Woermanns einheitlich zusammenzufassen. Seit 1900 ging man zur Einrichtung der Rundfahrten um Afrika über, die auch heute noch die Grundlage des Dienstes bilden und von denen an anderer Stelle noch ausführlich berichtet werden wird.

Drei Jahre vor Kriegsausbruch starb Adolph Woermann. Mit ihm ging eine überragende Gestalt der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Was er in jahrzehntelanger Aufbauarbeit geschaffen hatte, schlug im Jahre 1914 der Krieg in Trümmer. Aus 72 Dampfern mit rund 268 000 Bruttoregistertonnen bestand die Woermann- und Deutsche Ost-Afrika-Linie zu jener Zeit. Als der Krieg zu Ende ging, verblieb von der stolzen Flotte nur noch ein kleiner alter Rittendampfer von 600 Tonnen. Was nicht draußen gefapert und verfenkt worden war, das wurde auf Grund des Versailler Diktats an die Feinde ausgeliefert. Mit den Schiffen gingen alle Anlagen in Afrika, Materiallager, Grundstücke, Schlepper und Gebäude von unermäßigem Wert verloren.

Jedoch unzerbrochen war auch jetzt die Tatkraft der Nachfolger Adolph Woermanns. Mit Hilfe vom Reich gewährter Entschädigungen ging der dazu berufene Leiter Arnold Umsind an den Wiederaufbau und bereits 1922 war es möglich, wieder einen monatlichen Dienst mit modernen Passagierdampfern nach West- und Ostafrika durchzuführen. Durch ein verständnisvolles und freundschaftliches Zusammenarbeiten mit der englischen Schiffsahrt vollzog sich nun eine nahezu reibungslose Entwicklung. Bis 1929 war die Linie im stetigen Auftrieb begriffen; dann aber machten sich die Auswirkungen der Weltkrise immer fühlbarer. Erst war es der Rückgang des Reiseverkehrs und der durch steigende Exportschwierigkeiten bedingten Herabsetzung der Frachttarife und 1931 die Abwertung der englischen Währung, die eine Zeit der größten Sorge brachte. Alle Möglichkeiten wurden in Erwägung gezogen, und man begann die

Schiffe, die in Vorkriegszeiten nicht mehr untergebracht werden konnten, durch Ausbau und Verbreiterung des Bergungsdienstes zu verwenden und so neue Einnahmequellen zu schaffen.

Es hat sich gezeigt, daß dieser Weg richtig war, denn heute sind wieder 24 Schiffe der vereinigten Reedereien mit rund 150 000 Bruttoregistertonnen im Dienst und etwa 3000 deutsche Volksgenossen finden mit ihren Familien dadurch Lohn und Brot. Die Nachtergreifung des Nationalsozialismus brachte seit Mitte 1933 einen weiteren unerhörten Wirtschaftsaufschwung und eine zufriedenstellende Ausnutzung der Tonnage, so daß jetzt zwei neue Passagierdampfer von je 18 000 Tonnen in Auftrag gegeben werden konnten.

Der wirtschaftliche Wiederaufstieg der deutschen Afrikafahrt bedeutet für uns nicht nur einen wertvollen Vorstoß in der Arbeitskraft, sondern auch eine Stärkung des deutschen Lebens in Uebersee, das der gesamten Wirtschaft und damit jedem schaffenden Volksgenossen Vorteile bringt. H. L.

Nur noch ein Verschütteter zu bergen

Die Arbeiten an der TunnelEinsturzstelle

Berlin, 31. August

Die Arbeit zur Bergung der letzten beiden Opfer der Einsturzkatastrofe in der Hermann-Göring-Strasse sind auch während der Nacht mit unverminderter Kraft weitergeführt worden. Kurz nach 1 Uhr gelang es, den zuletzt aufgefundenen freizulegen und kurz vor 2 Uhr zu bergen. Man hofft, daß im Laufe des Sonntags die Freilegung des letzten Opfers und seine Bergung gelingen wird. An der Unfallstelle selbst arbeiten noch in jeder Schicht ungefähr 100 Mann. Mit der weiteren Arbeit am Tunnel kann erst begonnen werden, wenn die Unfallstelle vom Staatsanwalt freigegeben ist.

Nach dem genauen Plan, den die Reichsbahn von den Fundstellen der einzelnen Arbeiter anlegen ließ, ist zu erkennen, daß das Unglück sich in Sekundenbruchteilen ausgewirkt haben muß. Man fand nämlich zwölf Arbeiter so, wie sie in vier Abteilungen zu je drei Mann an den Voren gearbeitet hatten. Die anderen, die einzeln aufgefunden wurden, scheinen, da zu der Unglückszeit gerade Mittagspause herrschte, ihr Frühstück unten eingenommen zu haben und sind so die Opfer des Unglücks geworden. Die Arbeiter scheinen also im Augenblick der Katastrofe keine Möglichkeit mehr gehabt zu haben, die riesigen Ausmaße des drohenden Unheils zu ahnen. Sie wurden sofort von den Trümmern erschlagen oder von den Erdmassen erdrückt. Auch der Befund der ärztlichen Untersuchungen der Toten hat ergeben, daß der Tod infolge der schweren Verletzungen sofort eingetreten ist.



Der Sommer ist nun bald vorüber - denk' jetzt an den Mantel von Loden-Frey!

Immer hören wir Kunden erstaunt fragen: Ist das wirklich Loden? So schön, so elegant im Aussehen ist der **LODEN-FREY-Mantel**.

Und die unübertroffene Qualität unseres in eigener Tuchfabrik gewebten Edel-Loden-Erzeugnisses, die Unverwundlichkeit im Tragen empfehlen den **LODEN-FREY-Mantel** immer weiter. Er ist leicht und doch warm, das richtige Kleidungsstück für jede Jahreszeit. Sie finden keinen besseren!

Damen-Lodenmäntel
34.- 38.- 42.- 53.-

Herren-Lodenmäntel
36.- 39.- 47.- 58.-

LODEN-FREY

Fast 100 Jahre bekannt für bewährte Qualität!