

Datum: 13. Nov. 2003

Zeit: 10:37

WORKS5 filename

Konzept. Lebensgeschichte Hermann Friedlaender.  
Von ihm selbst erzählt.  
Aus amerikanischer und deutscher Fassung zusammengestellt.

Ich bin Hermann Friedlaender. Es ist heute Sonntag, der 24. Februar 1991. Ich sitze hier in San Clemente in unserer Wohnung in California in 2204 Via Hombre, zusammen mit meiner lieben Frau Anni und werde versuchen meine Lebensgeschichte zu erzählen.

Es geht los:

Ich wurde am 30. August 1907 in Hamburg, Deutschland, unter Blitz und Donner geboren, wie meine Mutter mir erzählte. Das war am Amrothsweg 17 in Eppendorf. Diese Umstände sollten wohl ein Omen für mein Leben sein, dass recht turbulent verlief. Kurz nach meiner Geburt zogen wir um. Mein Vater hatte ein ganz neu gebautes Haus in der Oberstrasse 15 in Harvestehude gekauft. Der Umzug erfolgte - jedenfalls für uns Menschen - in einer von Pferden gezogenen Droschke und man berichtete mir, dass ich vom Kutscher in eine Pferdedecke gewickelt, ins Haus getragen wurde. Das scheint die einzige Erklärung dafür zu sein, wieso ich mein ganzes Leben lang so von Pferden besessen war und mich für nichts mehr als für Pferde interessierte.

Wieder zurück nach Hamburg in die Oberstrasse. Dort bewohnten wir eine sehr schöne dreistöckige Villa. Mein Vater hatte ein grosses Import und Export-Geschäft, das mit getrockneten Früchten handelte, in grossen Quantitäten, wie Feigen, Datteln, Rosinen, Aprikosen, Birnen und Äpfeln sie kamen aus Californien, aber auch aus dem nahen Orient, Türkei, Griechenland, usw. Es war ein gutgehendes Geschäft, in dem er später aber nur noch als Broker tätig war.

Ich war der einzige Sohn, das zweite Kind. Ich hatte eine Schwester Ilse, die anderthalb Jahre vor mir geboren war, am 2. März 1906. Da ich nun der einzige Sohn war, hatte meine Vater die grosse Hoffnung, dass ich einst das Geschäft übernehmen würde, aber irgendwie interessierte ich mich überhaupt nicht für Geschäfte.

Ich muss erwähnen, dass wir eine furchtbar nette Kinderfrau hatten, Deta, Margret hiess sie, die ich heiss liebte. Sie umsorgte mich wie eine Mutter. Wenn ich in Nöten war, wenn mich was bedrückte, ich ging zu Deta und bei ihr fand ich Trost und Verständnis. Margret kam vom Land, aus dem Kreis Bremerförde, ich weiss noch, als sie zu uns kam, trug sie noch die ländliche Tracht später aber nicht mehr. Und wie das nun kam, ob es ihr direkter Einfluss war, aber es drängte mich immer aufs Land, in die Natur, in die Freiheit. Und so durfte ich denn meine Ferien mit ihr auf dem Land bei ihrem Bruder, Johann Bokelmann in Kornbek bei Bremerförde verbringen. Das war so wie ein kleines Paradies für mich. Er hatte eine kleine Bauernstelle, grüne Weiden, auf denen die Kühe weideten, hielt ein paar Pferde und ich durfte dabei helfen anzuschirren und abzuschirren. Das war der Himmel auf Erden.

So war es denn wohl ganz natürlich, dass ich Landwirt werden wollte, ganz zur Betrübnis meiner Eltern. Sie besorgten mir auch eine Lehrstelle in Mecklenburg, auf dem grossen Rittergut Damerow, das von einem Herrn Rahn gepachtet war. Aber ich war erst 15 Jahre alt und ich konnte die Arbeit einfach nicht leisten, die von mir verlangt wurde. Auch hatte ich kollossales Heimweh, sodass diese Tätigkeit bald abgebrochen wurde. Man überredete mich, ich solle doch den Beruf des Kaufmanns annehmen. Und wenn alles gut ginge, könnte ich vielleicht genug Geld verdienen, um mir später einen Hof kaufen zu können. Aber es wäre doch nicht schön einen abhängigen Beruf zu haben, und wie ein Beamter oder Inspektor zu leben. Also, ich sattelte um und wurde Lehrling bei der Firma C.Görg in Hamburg. Diese Firma handelte auch mit getrockneten Früchten. Ich machte dann eine zweijährige Lehre durch, war aber nicht sehr glücklich dabei. Eines half mir über diese Zeit hinweg, nämlich, dass mein Onkel Erich, Muttis Bruder eine irische Stute (Dixi) hatte, die er nur ein paar mal in der Woche reiten konnt So durfte ich sie an den anderen Tagen reiten. Das war für mich doch etwas wunderschönes und gab mir Freude am Dasein. Im allgemeinen drängte es mich doch immer wieder aufs Land. Da ereignete es sich 1925, dass mein Vater auf einer seiner jährlichen Erholungsreisen mit einem Herrn Hascher (?) bekannt wurde. Er war auch ein Kaufmann und erzählte meinem Vater in glühenden Tönen von einer wunderbaren Geschäftsverbindung, die er mit einem Charles Frey in Seattle, Wash. USA hätte. Dieser Herr Frey hätte ein sogenanntes 'meat-packing house', eine Grossschlachtere, auch Farmen in Montana, die ihn mit Rindern und Schweinen versorgten. Und dass er deutschstämmig sei und gern mit Deutschen zu tun hätte. Und dass er darauf aus sei tüchtige Leute zu finden, die er dann weiter fördern würde. Mein Vater sagte: das ist d i e Stelle für meinen Sohn und es wurde beschlossen, dass ich zu Herrn Frey nach Washington fahren sollte. Das wurde im Sommer 1925. Am 22. September des gleichen Jahres starb mein Vater. und das erfüllte uns natürlich alle mit grosser Trauer. Und doch hoffte ich, dass mich dies von meines Vaters Wunsch entbinden würde, nach Amerika zu fahren. Aber meine Mutter, die eine besonders kluge, gütige, weitsichte Frau war, bestand darauf, indem sie mir vorhielt, dass mein Vater es für mein Bestes gehalten hätte. Also wurde ich mehr oder weniger- ich glaube es war am 8. oder 9. Januar 1926, zusammengepackt und verschifft nach Amerika , und zwar mit dem Motorschiff Cleveland. Die Reise nach New York dauerte mehrere Tage, ich glaube, eine Woche oder länger. Von New York ging es über Chicago nach Seattle mit der Eisenbahn. Es war eine herrliche Reise, ich war ganz unbesorgt und fühlte mich, wie man so sagt, wie Gott in Frankreich.

In Seattle angekommen... aber ich muss nachholen: ich hatte in Hamburg einen jungen Mann kennengelernt, der in Seattle gewesen war, sein Name war Rittmeister und er gab mir die Adresse von einem boarding house. Also, als ich in Seattle ankam, mit einem riesigen Koffer, zog ich in das boarding house. Es stellte sich aber bald heraus, dass das viel zu teuer für mich war und ich zog bald wieder um und geriet an ein älteres, deutsches Ehepaar, Weigand mit Namen auf Capitol Hill. Dort bekam ich eine Stube und besuchte sogleich Mr.Frey. Ich erwartete natürlich, dass er mich freundlich begrüssen würde. Kommen Sie her, wir haben auf Sie gewartet und eine schöne Stellung für Sie vorbereitet. Aber nichts dergleichen geschah, Er kam rein, wandte sich an seinen Super-intendant und sagte zu ihm: Gib ihm was zu tun. Und das war es dann auch schon. Der Superintendant guckte mich an und sagte, ich sei ja nicht für die Arbeit angezogen, ich solle mir derbes Arbeitszeug besorgen und morgen wiederkommen, was ich denn auch tat. Ich ging zu ihm hin und er gab mir die niedrigste Arbeit, die es dort gab. Er nahm mich mit in den Hide-Cellar, das ist der Keller, in dem die Häute der geschlachteten Rinder aufbewahrt wurden, und zwar geschah das so, dass sie in Salzlauge schwimmend in grossen Stapeln übereinanderlagen. Wenn sie verschifft werden sollten, fassten vier Neger je eine Haut an den vier Beinen an und schüttelten die Salzlauge ab. Dann wurde die Haut zusammengefaltet und auf eine kleine zweirädrige Karre gelegt und wenn sie voll war, wurde sie an den

Eisenbahnwaggon geschoben und daraufgeladen. Ja, ich musste die Stelle eines dieser Neger, die die Häute ausschüttelten, einnehmen und wurde natürlich sofort klischnass. Das war keine schöne Arbeit. Ich weiss nicht, wie lange ich das tun musste. Meine nächste Arbeit war dann - ich wurde auf den killing floor, den Schlachtboden, geholt, wo die Rinder einen Schlag vor den Kopf bekamen, ohnmächtig umfielen und dann aufgeschlitzt wurden. Und sie wurden an Haken aufgehängt, die an Rollen liefen und an einer Schiene durch die Gegend gerollt wurden. Diese Rollhaken musste ich reinigen. Ab und zu wurden auch Schweine geschlachtet, das geschah in grossen Quantitäten an einem laufendem Band. Ein Mann stand neben dem anderen. Die geschlachteten Schweine kamen, an Haken hängend an uns vorbei. Der Mann an meiner Linken schlitzte den Bauch auf und zog den Mastdarm heraus. Wenn das Schwein bei mir ankam, musste ich den Mastdarm mit einem Bindfaden zubinden, damit der Kot nicht herauslief. Das war meine 'Beschäftigung'. Ich erinnere mich nicht mehr, wie lange ich das tat, es waren wohl 5 oder 6 Monate. Dann aber hatte ich die Nase voll und sagte mir: wenn das Amerika ist, dann will ich nichts weiter damit zu tun haben und will lieber wieder nach Hause.

Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd hatten einen Liniendienst nach Seattle, und so war mindestens alle zwei Wochen eines dieser Motorschiffe in Seattle. Als solch ein Schiff wieder einmal da war, ging ich an Bord und sprach mit dem Kapitän, der in der Kajüte sass und ich sagte zu ihm, ich möchte gerne irgendeine Beschäftigung auf seinem Schiff haben, um mich zurückzuarbeiten nach Deutschland. Er aber, mit einem rötlichen, gutmütigen Gesicht, so ein richtiger Schiffermann sagte: nein, mein Junge, Du bleibst hier in Amerika und stehst die schweren Zeiten durch. In seiner Kajüte sass ein junger Geschäftsmann, der wahrscheinlich Verfrachtungsgeschäfte mit dem Kapitän hatte und der sagte: komm mit mir, ich verschaff dir eine Arbeit. Er nahm mich mit in seinem Auto und brachte mich zu der 'American Can Company' in Seattle, wo ich auch sogleich angestellt wurde. Meine Arbeit, als ich mich am nächsten Morgen zur Arbeit stellte war die, Blechdosen, die auf zwei rollenden Bändern ständig von oben herunterkamen und auf einem Tisch endeten, mit beiden Händen zu greifen und in dem dabei stehenden Eisenbahnwaggon aufzustapeln. Das war ein ganzer Weg, denn diese amerikanischen Eisenbahnwaggons sind viel grösser als die deutschen und die Geschwindigkeit, mit der diese Dosen auf den zwei Bändern herunterkamen war bedeutend. Es ging zunächst aber alles ganz gut und ich musste tüchtig laufen, um die Dosen in den Waggon zu bringen. Natürlich wird man bei dieser Arbeit auch mal müde und so kam es, eine der Dosen fiel runter und ich versuchte sie wieder aufzuheben. Vielleicht kam ich ins stolpern, jedenfalls wurde es ganz furchtbar. Immer mehr Dosen kamen herunter und ich kam mit dem greifen und wegschaffen nicht mehr nach. Es wurde immer schlimmer, ich wurde der Sache nicht mehr Herr, immer mehr Dosen kamen herunter und fielen auf die Eisenbahnschienen. Ich war ratlos, es war eine Katastrophe. Schliesslich kam mir die Pfeife zu Hilfe, die die Mittagspause ankündigte und das Band hörte auf immer mehr Dosen auszuspucken. Aber ich selbst sass halb begraben unter all diesen Dosen. Da kam schliesslich der Super-Intendant vorbei, sah diesen unglücklichen Zustand und sagte: was ist denn hier los? Ich versuchte zu erklären, dass ich mit der Geschwindigkeit, in der die Dosen herunterkamen nicht hätte Schritt halten können und dass sie mich einfach überwältigt hätten. Er sagte, du hättest doch nur diesen Knopf hier zu drücken brauchen, um das Band abzustellen oder es zu verlangsamen. Das hat mir aber keiner gesagt, dass da so eine Einrichtung war, dass das überhaupt möglich war und kein Mensch ist gekommen und so ist das Unglück geschehen. Na, er zeigte mir dann, was ich zu tun hätte, wenn es nach der Pause weiter ginge. Als ich abends nach hause kam, war ich natürlich wie durchgedreht, noch im Traum sah ich immer diese Dosen auf mich zurollen. Es wurde eine unruhige Nacht. Ich fand noch tagelang keine Ruhe und gab schliesslich diese Arbeit auf.

Durch irgendwelche Beziehungen, an die ich mich nicht mehr erinnere, fand ich eine Anstellung in einer Grossbäckerei, die ganz ganz modern ausgerüstet war und ich bekam eine sehr angenehme Arbeit, die darin bestand die Holzkisten, in die die Kuchen verpackt wurden, zuzunageln. Diese schöne saubere Arbeit machte mir wirklich Spass. Es war aber die Vorweihnachtszeit, wo Kekse in allen möglichen Formen gebacken wurden, als Tiere, Tannenbäume, Weihnachtsmänner usw., die dann mit Zuckerguss überzogen und kleinen bunten Zuckerperlen bestreut wurden. So wurden sie in den Handel gebracht. Es passierte aber, dass die Maschine, die den Zuckerguss auftrug, ihren Dienst versagte. Also, ich will mal versuchen, die zu beschreiben: die gebackenen Kekse kamen auf einer grossen Platte aus dem Ofen heraus und gingen auf ein endloses Band. Und dieses Band führte durch eine Art grosse Kiste, in der der Zuckerguss auf sie herunterkam. Sie befanden sich dabei auf einer Art Netz, nicht auf einer festen Platte, sodass der überschüssige Zuckerguss wieder aufgefangen wurde. Diese rote Kiste war vielleicht 6 Fuss hoch und 4 Fuss in der Breite. Der überschüssige Zuckerguss wurde unten aufgefangen und durch eine Leitung wieder nach oben geschaufelt und der Vorgang wiederholte sich. Aber, wie gesagt, die Maschine ging kaputt und der Zucker-guss musste von Hand wieder nach oben gebracht werden. Und für diese Aufgabe wurde ich erkoren. Der Vormann kam, holte mich und zeigte mir die Sache. Ich wurde also auf den Boden gesetzt mit einer grossen Kumme zwischen meinen Knien und wenn sie voll war, reichte ich sie hinauf. Man sagte mir, ich brauchte das nur kurze Zeit zu machen, dann würde Ablösung kommen. Aber es kam kein Ersatz und ich weiss nicht, wie lange ich da gesessen habe. Es war lange, sehr, sehr lange und da niemand mir die volle Kumme abnahm, wurde ich ganz mit Zuckerguss begossen. Nicht nur meine Haare, Hemd, Hose, sogar die Augen waren von Zuckerguss überströmt. Als der Vormann vorbeikam wollte ich ihm zurufen, dass er mir Ablösung versprochen hätte, aber dass seit zwei Stunden niemand gekommen wäre. Aber er hörte mich nicht. Schliesslich wurde mir die Sache zu bunt, ich lies Zuckerguss Zuckerguss sein, stand auf und ging in den Waschraum, um mich zu säubern. Ich war wütend und es kam mir so vor, dass ich als Greenhorn ausgenützt werden sollte. Ich wusch mich, so gut es ging, und als ich aus dem Raum herauskam stand der Vormann vor mir. Es war ein grosser Mann in den vierzigern. Er sagte ganz ruhig. Du kannst ins Büro gehen und deinen Scheck holen wir brauchen dich nicht weiter. Jawohl, sagte ich, ging ins Büro, liess mir mein Geld auszahlen und zog ab.

Wieder mal war ich arbeitslos.

All das geschah wie gesagt in der Vorweihnachtszeit, wenn die Geschäfte schon mit den Weihnachtswaren beliefert werden. Es muss also September oder Oktober gewesen sein, also gerade die Zeit, wenn die Äpfel reif werden. Im östlichen Washington gab es zwei grosse Täler das Winnatchie (??) und das Joquima-Valley, in denen etliche grosse Obstplantagen waren. Wir hörten, dass die Äpfel reif wären und wir dort bestimmt Arbeit finden würden. In dem boarding house, in dem ich damals wohnte, lebte auch ein anderer Deutscher, ein Bayer, der war von Beruf Schlachter, aber auch arbeitslos. Wir beide beschlossen nach Winnatchie zu fahren und dort als Apfelpflücker anzukommen. Wir setzten uns in die Eisenbahn und fuhren nach Winnatchie und kamen dort spät abends in stömendem Regen an. Es war mitten in der Nacht, ich kann mir garnicht erklären, wieso wir gerade diesen Zug nahmen, der so spät ankam. Vielleicht gab es keinen anderen, ich weiss es nicht. Jedenfalls als wir da in pechschwarzer Nacht im Regen vor dem Bahnhof standen, fragten wir uns: wohin?? In ziemlicher Entfernung, vielleicht zwei Häuserblocks entfernt, sahen wir ein schwaches Licht, nicht mehr als eine Funzel und gingen drauf zu in der Hoffnung dort vielleicht Unterkunft zu finden. Es war auch ein 'Hotel', wenn man es so nennen will. Es war nämlich eine Unterkunft für Obdachlose. Das traf ja für uns zu und wir konnten uns freuen ein trockenes Plätzchen zu finden. Wir verbrachten dort die Nacht und als wir am nächsten Morgen aufwachten und uns waschen wollten, stellte es sich heraus, dass es nur eine Waschkumme gab und die war draussen auf dem Flur. Man musste anstehen, bis

man an der Reihe war. Das war natürlich für mich wieder eine neue Erfahrung, die ich machte oder besser machen musste. Es war nicht schwer Arbeit zu finden. Ich erinnere mich, dass wir von einem Farmer in der Nähe von Cashmere angestellt wurden, der aber nur ein paar frühe Äpfel pflücken lassen wollte, vielleicht 40 oder 50 Kisten. Aber danach hatten wir das Glück in die Hände von Doctor Paul Dittmann zu fallen, ein wundervoller Mann von kleiner Statur, ein alter Arzt von Beruf, aus dem Staate New York, der seine letzten Jahre auf dem Lande verbringen wollte und sich dort in der Nähe von Winnatchie angesiedelt hatte. Er war froh mal wieder etwas deutsch sprechen zu können und stellte uns beide zum Äpfelpflücken ein. Er nahm uns mit und wir fanden Unterkunft dem sogenannten Bonk-house. Wir mussten uns selbst versorgen und kochen, wie das ging weiss ich nicht, ich bin ja kein Koch, aber irgendwie ging es.

Am Wochenende wurden wir gewöhnlich von Mr. und Mrs. Dittmann eingeladen zum Mittagsschmaus. Sie war eine hervorragende Köchin. Ich erinnere mich an köstliche, saftige, gebratene Hühner. Auch war sie sehr religiös und recht besorgt um uns. Nach dem Essen nahm sie uns dann auf eine Ausfahrt in ihrem Auto, einem grossen, schönen, Hubmobil, das war damals die Auto- Mode, fuhr uns in der Gegend herum und zeigte und das Land. Mr. und Mrs. Dittmann hatten einen Sohn, Armin, der auch einen Apfelgarten hatte, einen ziemlich grossen, aber seine Farm war von der seines Vaters recht weit entfernt. Ich kann nicht genau sagen, wie weit das war, na sagen wir mal zehn Meilen, vielleicht nicht ganz so viel, höchstens zehn Meilen, also eine ganz ansehnliche Entfernung. Die beiden hatten zusammen einen Lastwagen, einen Truck, und man kann sich denken, dass dieser LKW während der Ernte voll beschäftigt war. Nicht nur musste er die leeren Kisten in die Orchards bringen, er musste die gefüllten Kisten abholen und zu den sogenannten 'Sortierern' bringen, dann mussten sie zu den Inspektoren und von dort aus gingen sie dann zur Eisenbahn zum Verladen. Dieses Auto war voll ausgelastet. Aber es ereignete sich, dass gerade zur Erntezeit etwas an diesem Fahrzeug kaputtging und die Ersatzteile mussten aus Seattle geholt werden und es dauerte etwa zehn Tage, bis sie ankamen. Das war eine ziemliche Katastrophe. Mir hatte das Leben in der freien Natur gut gefallen, ich verdiente verhältnismässig tüchtig, wir bekamen nämlich 5 Cents pro Box oder Kiste, die enthielt etwa 35 bis 50 Äpfel. Ich konnte etwa 90 Kisten pro Tag pflücken. Das brachte mir so etwa 4 Dollar 50 oder 4 Dollar 75 ein. Ein oder zweimal erreichte ich die Zahl 100 , aber das war ganz ungewöhnlich. Bald kamen wir darauf, dass es sehr wichtig war, wie man die Leiter aufstellte. Es war ein plus, wenn man sie so stellte, dass man möglichst viele Äpfel von beiden Seiten greifen konnte, weil man sie dann nicht so oft umstellen musste. Aber, wie gesagt, der Lastwagen ging kaputt und ich erlebte, was es bedeutet, wenn so ein wichtiges Ding zehn Tage in der Ernte ausfällt. Ich sagte schon, mir gefiel das Leben in freier Natur, ich wollte gern darauflos arbeiten, mir selbst einen Äpfel-orchard mieten oder möglicherweise erwerben. Aber so etwas sollte mir nicht passieren, dass mitten in der Ernte ein Lastwagen wegen Panne ausfiel. Deshalb kam ich auf den Gedanken den Winter über in einer Auto-Reparatur-Werkstatt in Seattle zu arbeiten, um zu lernen, wie so ein Lastwagen von innen aussieht. Das war natürlich eine sehr kindliche Auffassung, aber so dachte ich damals eben.

Als nun die Erntezeit vorüber war und wir wieder nach Seattle zurückgingen, gelang es mir wirklich in einer Ford-Vertretung, der William O.K. Company am West Lake in Seattle anzukommen. Aber ich kam nicht, wie ich gehofft hatte, in die Reparatur-Werkstatt, sondern wurde der Gebraucht-Wagen-Abteilung zugeteilt. Die war unten im Keller und meine Aufgabe war es hauptsächlich die Reifen zu wechseln. Das war damals eine ganz schwierige Angelegenheit und ging nicht so einfach vor sich, wie es heute mit Maschinen geschieht. Die Reifen waren auf schweren Metallfelgen und man musste sie mit grossen Montierhebeln mühsam von den Felgen herunterholen. Das war eine Sauarbeit. Aber vor allem lernte ich dort

nicht, was ich lernen wollte. Wenn keine Reifen zu wechseln waren, musste ich mit einem breiten Riesenbesen, der wohl 3 bis 4 Fuss breit war, die Werkstatt zu fegen. Das war nicht genau das, was ich mir vorgestellt hatte.

Nach einiger Zeit ereignete es sich, dass der junge Mann, der oben in der Ersatzteil-Abteilung arbeitete, einen Unfall erlitt. Ein grosses Traktoren-Rad fiel ihm auf den Fuss und er musste ins Krankenhaus. Er hiess Jonny Mc.Allister. Jonnys Aufgabe war es die vielen Fächer für die Ersatzteile immer entsprechend dem Verbrauch, gefüllt zu halten und Lieferungen an die verschiedenen Werkstätten vorzunehmen, die dort Ersatzteile bestellten. Also, dieser gute Mann war ausser Gefecht gesetzt und ich wurde heraufgeholt, um seine Arbeit zu verrichten. Das war ja nun ganz grossartig, denn nun sah ich aus nächster Nähe, wie die Teile aussahen, die zu einem Getriebe gehörten oder ins Innere eines Motors. Ich sah Pleuelstangen, Kurbelwellen, Zahnräder der verschiedensten Art, auch Kugellager, Rollenlager, eben alles das, was in ein Auto hineingehört und das wollte ich ja gerade. So sagte ich mir: Hermann, du muss dich anstrengen und fleissig arbeiten, um diese Stellung zu behalten, selbst wenn Jonny wieder zurückkäme. Ich versuchte also soviel Katalognummern von diesen Ersatzteilen auswendig zu lernen, damit, wenn jemand mit einem defekten Teil kam, ich gleich sagen konnte: ja, das ist Nummer sound so, brauchte nur hinzugreifen und konnte ihn bedienen.

Während dieser Arbeit übergab man mir eines Tages zwei Pakete, die an irgendeine Reparatur-Werkstatt in der Stadt auszuliefern waren. Eines davon ging nach Seattle an den Broadway und das andere an eine Werkstatt, die sich Cheap-Seattle nannte und am Fuss des Queen Anne Hill am anderen Ende von Seattle war. Das war für mich die Gelegenheit meinem Boss Mr. Ward zu zeigen, was ich leisten konnte. Die Pakete waren nicht zu schwer. Ich schnallte sie mir unter meinen Hosengurt und bewegte mich im Zuckeltrab hin zum Broadway. Leider ging die Strasse ständig bergauf. Ich war zwar kein grosser Athlet, aber ich konnte laufen. So erreichte ich das erste Ziel. Dann, hinunter zum Queen Anne Hill ging alles bergab und ruckzuck. Zurückgekommen war ich stolz wie ein Pfau und sicher, dass nie jemand vor mir diesen Weg mit zwei Paketen schneller erledigt hatte.

So stand ich denn wieder vor Mr. Ward. Schweissüberströmt, aber in dem guten Bewusstsein, dass dies bestimmt kein Bote vor mir in so kurzer Zeit erledigt hätte. Aber Mr.Ward zog seine goldene Uhr und sagte: 'Where in God's name have you been?' Ich war ganz verdutzt und sagte: Wie Sie wissen, habe ich die beiden Lieferungen gemacht. Aber ersagte grob: 'Das eine war am Broadway, das andere am Queen-Anne's-Hill, das hätte doch höchstens eine Stunde gebraucht und nicht eine Minute mehr. Und jetzt sind zweieinhalb Stunden herum! Wo bist du gewesen??' Ich stotterte herum und versuchte mich zu rechtfertigen. Er bemerkte dann aber, dass ich schweissüberströmt war und er fragte 'Wie kommt das?' 'Ja', sagte ich, ich bin den ganzen Weg gerannt.' Da brach er in ein fürchterliches Gelächter aus und wiederholte immer wieder: 'Gelaufen?!' Er rief seinen Assistenten: 'Charly, komm mal her, sieht dir blos mal den Hermann an. Der hat diese beiden Lieferungen zu Fuss gemacht!, ist gelaufen!' Ich wusste garnicht, was so komisch daran war, bis er erklärte: 'Weisst du denn nicht, dass wir dafür diese Lieferwagen haben, diese Automobile. 'Nee, sagte ich, kein Mensch hat mir was davon erzählt.' Ich war es natürlich von Deutschland her gewöhnt, dass Boten zu Fuss liefen oder höchstens mit dem Rad fuhren. Ich konnte mir gar keinen Boten vorstellen, dem man ein Auto gegeben hätte. Aber nun sagte Mr.Ward. 'Nun geh mal schnell nach Hause und zieh dich um, denn heute nachmittag haben wir noch ein paar Lieferungen zu machen. Oh Gott, dachte ich, das kann ja schön werden, wenn ich jetzt auch noch Auto fahren soll. Sagte aber nichts, ging auch nicht nach Hause, sondern in den Waschraum, wusch mich, so gut es ging und ging dann zu einem jungen Mann - ich habe noch eine Fotografie von ihm - und sagte ihm, bitte zeig

mir doch mal wie man so ein Auto bedient. Es war ein Model T Ford. Er tat es dann auch und zeigte mir: dies hier ist die Kupplung, dies die Bremse, hier ist der erste, da der zweite Gang und hier die Handbremse, kurz er zeigte mir alles, was sich in der kurzen Zeit zeigen liess. Dann erklärte er, wie man langsam Gas gibt und zum Anfahren die Kupplung mit dem anderen Fuss langsam loslassen muss. Aber das war alles mehr theoretisch und ich hatte keine Ahnung wie stark ich auf diese verschiedenen Hebel treten musste. Nun muss ich bemerken, dass die Lieferwagen nicht parallel zum Bürgersteig, sondern quer dazu aufgestellt waren, und zwar mit dem Achterteil zur Strasse zu. Ich musste also, wenn ich los wollte, rückwärts in die Strasse einbiegen. Ich stellte mir das aber nicht allzu schwierig vor, denn ich wusste ja nun, auf welche Hebel ich zu drücken hatte. Als ich also nach der Pause die Pakete übernahm und losfahren wollte, trat ich mit aller Wucht auf den Gashebel und schoss wie verrückt mit dem Lieferauto auf die andere Seite der Strasse. Erst ein Elektrizitätsmast brachte mich zum Stehen. Aber ausser einer verbogenen Stosstange hatte das Auto keinen Schaden erlitten, wie ich feststellen konnte. Ich war natürlich fürchterlich erschrocken, zog aber aus dem Vorfall den Schluss, dass ich den Gashebel nicht so stark drücken dürfte. Nachdem ich wieder Luft bekam fragte ich mich: was nun? Da kam mir der Gedanke: das klügste, was du jetzt machen kannst ist, immer dicht hinter einer Strassenbahn zu fahren, damit kein Fahrzeug dazwischen kommen kann. So lauerte ich also in der Seitenstrasse, bis ich die Strassenbahn die Hauptstrasse herunterkommen sah. Ich bog also ein und folgte der Strassenbahn. Das ging auch grossartig, sogar gelang es mir an den Haltestellen hinter der Bahn zum Stehen zu kommen. Das ging so lang gut, bis die Bahn unversehens vor irgendeinem Hindernis bremste und ich in sie hineinsauste. Mein Stossdämpfer verklemmte sich irgendwie mit der Strassenbahn-kupplung und ich konnte sie nicht loskriegen, bevor die Bahn wieder losfuhr. Nun hing ich also dran und versuchte wie verrückt mich wieder zu befreien, aber es gelang mir nicht. So ging die Fahrt bis zum Times Square. Da hielt die Bahn und neben mir ein grosser LKW. Ich flehte den Fahrer an mir zu helfen, was er dann auch tat. Und mit einem mächtigen Tritt auf die Strassenbahnkupplung kriegte er mich los. Gott sei Dank! Gott sei Dank!

Also, wir machen weiter: Es muss so um 1928 gewesen sein.

Ich lernte allmählich das Autofahren und fühlte mich ganz wohl dabei, obwohl ich bei der .....Company einen sehr schlechten Lohn bekam. Es waren 12 \$ die Woche, was dann nach langer Zeit auf 12.50 \$ erhöht wurde. Das war wirklich kaum genug zum leben, aber ich verdiente wenigstens etwas und konnte existieren. Und da ereignete sich etwas, was für den Rest meines lebens von grosser Bedeutung war, und zwar machte Charles Lindbergh seinen epochemachenden Flug über den Atlantik. Und als er zurückkam, nach Seattle wurde er sehr gefeiert, natürlich. Er erinnere noch, wie er in einem offenen Touringcar durch die Stadt gefahren wurde. Er sass im Fonds auf dem zurückgeschlagenen Verdeck und winkte der begeisterten Menge zu. Das machte auf mich einen tiefen Eindruck, es war ein jugendlich frischer Mensch und ich wollte ihm nacheifern. In kindlicher Weise vermischte ich aber seine Persönlichkeit mit seinem Beruf und wollte nun auch unbedingt im Flugwesen meinen Weg suchen. Das war insoweit nicht unmöglich, als es in Seattle auch die Boeing Aircraft Company gab. Das war damals eine sehr kleine Flugzeugfabrik und ich bemühte mich dort eine Anstellung zu finden, was nicht leicht war. Ich wurde immer wieder vertröstet und bekam immer wieder zu hören, dass im Augenblick keine Stelle offen wäre. Aber ich liess nicht locker und nach etlichen Wochen bekam ich endlich bei Boeing Arbeit als 'Sheet metal workers helper'

Ein 'Sheet Metal Workers Helper' war nichts anderes, als ein Handlanger. Ich musste den Mechanikern oder den Klempnern zur Hand gehen, Bleche halten oder Nieten besorgen, wenn sie beim Nieten waren, Handwerkszeug holen usw., eben eine

richtige Handlanger-Arbeit. Ich war natürlich in einen Overall gekleidet und für jede Arbeit, selbst die geringste war die Zeit bemessen, ich musste jedesmal Arbeitszeit-Karten zum Zeit-Abdruck in eine Maschine stecken . Ich bemerkte aber bald, dass da auch einige junge Männer herumgingen, die das nicht tun mussten, deren Zeit also nicht so bemessen war. Sie waren sauber angezogen mit reinen Hemden, Schlipsen und mit einem Bleistift hinter dem Ohr und mit Zeichnungen oder Blaupausen unter dem Arm, gingen frei durch die Werkstatt, wurden von niemand belästigt und konnten sich öffentlich für das, was sie taten Zeit nehmen, was bei mir nicht der Fall war. Ich fühlte mich als Knecht und sah sie als Herren an. Was sind das für junge Leute, was tun die? Das sind Ingenieure oder es sind Zeichner. Gut, das war genug für mich, ich werde Zeichner oder Ingenieur! Aber wie fange ich das an? Ich fand heraus, dass die Broadway High Scool eine Abendschule hatte, wo es auch Zeichenkurse gab und schrieb mich ein für solch einen Zeichen-Kursus. Aber gleich zu Anfang passierte es, dass ich die erste Stunde verpasste. Wir mussten nämlich Überstunden machen, sodass mir keine Zeit blieb mich zu waschen, nach Hause zu laufen und mich umzuziehen, vom Abendessen ganz zu schweigen. Ich ging zum Kursus-Leiter und vertraute mich ihm an. Er war zugänglich und sagte: Wenn das so ist, dann komm man gleich von der Arbeit her. Er erlaubte mir also im Arbeitszeug und schmutzig, wie ich war zu kommen. Also ich machte Zeichnungen und übte und übte und übte. Schliesslich übertrug ich sie mit Tinte auf Leinwand. Als ich nun glaubte, dass ich etwas zu zeigen hätte, ging ich mit einer solchen Zeichnung in das Ingenieur Büro von Boeing und traf dort auf den Assistant Chief Engineer Louis March. Ich zeigte ihm meine Zeichnung und sagte: ich möchte gern als Zeichner in Ihrem Büro arbeiten. Er war ein netter Mensch und sagte, es ist nur schade, Ihre Zeichnung wirkt ja ganz gut, aber die Beschriftung, die Buchstaben und Zahlen usw. sind noch nicht gut genug. Und er zeigte mir, was ich zu verbessern hätte. Wenn das in Ordnung ginge, könnte er mich gebrauchen, aber so noch nicht. Ich sollte üben! Das war genug für mich und ich übte. Ich übte wie verrückt. Ich wohnte damals in einem Boarding house in Queen-Anne Hill, und in diesem Boarding House wohnte auch ein Deutscher namens Eugen Banzer. Er war von Beruf Ingenieur und vertrat an der Westküste die Deutsche Stahl Union. Der half mir sehr bei meinen Übungen. Nachdem ich lange genug geübt hatte, ging ich wieder zu Mr.March und zeigte ihm das Ergebnis. Er war sehr freundlich und sagte, ja, es wäre jetzt gut genug, aber nun hätten sie keine freie Stelle mehr.Es täte ihm leid. Na, das war eine Enttäuschung, aber ich liess nicht locker und bemühte mich Monat für Monat wieder, bis ich schliesslich die Einstellung als Zeichner bekam. Dieser Wechsel vom Blue-Collar-Worker zum White-Collar-Worker war wohl der schwierigste Schritt meines Lebens. Er war auch gleich von einem Sprung vorwärts in der Bezahlung verbunden. Hatte ich bisher etwa 80 \$ im Monat verdient, so wurden es nun auf einmal 150 \$. Was für ein Gehalt! Ich werde es nie vergessen: ich zog also meinen besten Anzug an, kaufte mir ein schneeweisses Hemd, einen neuen Schlips und meldete mich im Ingenieur-Büro von Boeing. Damals war Boeing noch eine ganz kleine Firma mit etwa 600 Angestellten und die Gebäude waren alle aus Holz. ~~Die Ingenieur Abteilung, zu der auch das Zeichen Büro gehörte,~~ war in der oberen Etage eines Holzbaus. Unten wurden Sparren und Rippen der Tragflächen verleimt und von Frauen mit Leinen bezogen. In der oberen Etage, wie gesagt, war das Zeichenbüro. Und dieses war mit dem Hauptgebäude durch eine Brücke verbunden. Diese war allerdings ein bischen wackelig und man fühlte jeden Schritt, wenn jemand hinüberging. Mein Zeichentisch war der erste, unmittelbar an dieser Holzbrücke und ständig in Bewegung, sodass ich nicht eine einzige gerade Linie ziehen konnte, weil der Fussboden und damit der ganze Tisch vibrierte. Und ich schwitzte Blut. Ich schwitzte Blut. Ich konnte es doch, ich wollte...und zwar musste die erste Zeichnung auf Leinen gemacht werden. Eine ganz kleine Zeichnung von einem winzigen Teil. Ich machte es wieder und wieder. Ich war natürlich unerfahren. Statt eine Kurve aus freier Hand zu ziehen, versuchte ich ein sogenanntes Kurvenlinieal zu benutzen, was mir überhaupt nicht gelang. Mein Vorgesetzter war der Hauptzeichner Lionel Pierce. Lionel Pierce war sehr



unzufrieden mit meiner Arbeit und ich bin absolut sicher, dass er mich wieder an die Luft gesetzt hätte, wenn nicht mein guter Freund Walter Rafton gewesen wäre, der mir immer wieder Mut machte und sich für mich einsetzte. Er setzte durch, dass man mir etwas Zeit zur Einarbeitung liess. Dafür werde ich ihm - er ist leider nicht mehr unter den Lebenden - zeitlebens dankbar sein.

Also es geht weiter: Ich arbeitete mich ein und dank Walt Rafton behielt ich die Stellung und leistete allmählich ganz annehmbare Arbeit. Eines schönen Tages - ich weiss garnicht mehr wie lange ich da geblieben bin, vielleicht ein, zwei Jahre - irgendwann fragte mich der Haupt-Ingenieur C.M.Monty, was ich denn aus meinem Leben machen wollte. Ich war total verduzt, denn ich dachte, was will der Mensch mehr? ich bin von einem Blue-Collar Worker zu einem White-Collar-Worker geworden, was soll denn jetzt noch kommen? Aber er sagte mir, ich sollte mich nicht zufrieden geben mit dem, was ich jetzt täte, sondern ich sollte mich weiterbilden. Ich sollte auf die Universität gehen und das Ingenieurfach studieren. Ich wäre jung, und bräuchte nicht Zeit meines Lebens Zeichner zu bleiben. Ein guter Rat!

Ich ging also zur Universität im Staate Washington in Seattle und versuchte zu erfahren, was nötig wäre, um immatrikuliert zu werden. Es stellte sich aber heraus, dass ich nicht angenommen werden konnte, weil meine deutsche Schulbildung nicht ausreichte. Ausserdem fehlte mir dies und das gänzlich. So z.B. hatte ich z.B. nie etwas von englischer Literatur gelernt, mir fehlte amerikanische Geschichte, mir fehlten Grundlagen der Mathematik und all das müsste ich nachholen, bevor ich eine Aufnahmeprüfung ablegen könnte.

Da war aber im Universitäts-Distrikt eine Nachhilfeschule. Ich ging dort hin und wurde einer jungen Dame zugeteilt, die sich grosse Mühe gab mich in Windeseile in die englische Literatur und amerikanische Geschichte einzuarbeiten und mir so viel wie nur möglich einzutrichtern. Eine wunderbare Frau, die sich wirklich sehr meiner annahm. Mathematik nahm ich bei einem Bekannten, der im gleichen Boarding House lebte, wie mein Freund Hans-Otto Giese. Er war ein geborener Lehrer und lehrte mich Mathematik in genau der Form, wie sie in amerikanischen Schulen gelehrt wurde. Und darauf kam es an. Man musste einen Beweis in genau der Form führen, wie es üblich war und es gab dabei sehr wenig Ellenbogenfreiheit. Um also aufgenommen zu werden musste ich eine von den Collge-Board-Entrance-Examinations bestehen, die, soweit ich mich entsinne, nur einmal im Jahr stattfanden. Ich lernte also wie verrückt, englische Literatur, amerikanische Geschichte, Algebra und Geometrie, es gab keine Freizeit mehr, ich lernte, lernte, lernte.

Es kam also die Woche, wo dieses Examen stattfinden sollte. Ich muss dabei erklären, dass es dabei ein Punktsystem gab und man 60 Punkte erreichen musste, am angenommen zu werden. Das Ergebnis meines Examens war, dass ich in der englischen Literatur 59 hatte, mir fehlte ein Punkt. Und der Stein des Anstosses war, dass ich die Bedeutung des Wortes befoolery nicht kannte. Die Prüfungsfrage lautete: nenne ein Stück von Shakespeare, das von 'befoolery' handelt. Keine Ahnung, was das war...und das Resultat: 59 Punkte. Keine 60. Amerikanische Geschichte: 50. In Mathematik bin ich dank meines guten Lehrers glatt durchgekommen. Also, ich wurde nicht aufgenommen. Da war guter Rat teuer. Also, ich ging ins Aufnahmebüro und fragte, was nun zu machen wäre. Schliesslich einigten wir uns darauf, dass ich den Kursen zu Wiederholung als externer Student beiwohnen dürfte, allerdings ohne dort ein Abschluss-Zertifikat zu bekommen. Aber immerhin durfte ich nun in der Universität studieren und die Arbeiten dort mitmachen. Ich suchte mir für amerikanische Geschichte einen Kurs aus, der ein Jahr dauerte und von einem Professor Mc.Neil gegeben wurde. Der war hervorragend. Ich war direkt dankbar dafür, dass ich durchgefallen war, denn nie hätte ich sonst so gut amerikanische Geschichte gelernt. Am Schluss bekam ich

ein Zeugnis A (mit Auszeichnung), das aber nicht anerkannt werden konnte, weil ich die Vorbedingung nicht erfüllt hatte. Ich entsinne mich auch mit Vergnügen an den Kurs 'Makers of the Nation'. Ich ging nun zur Administration und sagte: Ich habe ein A bekommen in dem Kurs für amerikanische Geschichte von Prof.Mc.Neil und auch den Kurs 'English für Ingenieure mit Erfolg absolviert. Ist das nicht genug, um mich als regulären Studenten aufzunehmen? Dann bekam ich einen Termin beim Dekan und zeigte ihm meine Studienergebnisse. Er stand auf, streckte mir seine Hand entgegen und sagte: Mr.Friedlaender, so ein Ergebnis bekomme ich nicht alle Tage zu sehen. Ich sagte: Das freut mich, aber meine Frage: darf ich mich nun als regelrechten Studenten betrachten? Er sagte: Aber natürlich. Und ich: darf ich Sie bitten mir das schriftlich zu geben? Er tat es, und so wurde ich ein richtiger Student.

Ich machte mich auch ganz gut. Gleich im ersten Quartal war mein Zeugnis ein B average, das entspricht einer 3. Das höchste, was man erreichen konnte waren 4 Punkte. Dafür gabs ein A. B war 3 Punkte, C war 2 Punkte und D ein Punkt. Mein erstes Resultat war also B und nun ging es von Quartal zu Quartal eine Stufe höher, bis ich schliesslich auf 3,6 kam, was mir eine Auszeichnung einbrachte. Ich hatte auch das grosse Glück bei Prof.C.C.Mohr lernen zu dürfen. Ich glaube, obwohl er ein ausgezeichnete Fachmann war, war er doch mehr ein Menschenerzieher, als ein Produzent von Ingenieuren. Er führte uns zu dem Wesentlichen unseres Berufes und bildete den Charakter.

In den Sommermonaten arbeitete ich in der Lachs-Industrie in Alaska. Im ersten Jahr für die Nakkert Packing Corporation als 'Track Watchman', eine Art Wächter auf diesen riesigen Netzen, in denen die Lachse gefangen wurden, aber das ist eine Geschichte für sich. Und im nächsten Jahr arbeitete ich für Skinner & Paddy, was weniger schön war.

So, wir machen weiter, es ist mittlerweile Mittwoch der 27.Februar 1991 geworden, es regnet ziemlich stark, was sehr günstig ist, da wir eine lange Trockenheit hinter uns haben. Nun können wir weitermachen mit meiner Geschichte. Ich glaube, ich erwähnte, dass ich die Sommerferien der Universität zur Arbeit in Alaska verbrachte. Ja, ich war beim Lachsfang. Wir hatten oft 10000 Lachse pro Tag. Das Interessante ist ja, dass die Lachse zum Laichen in die selben Ströme oder Flüsse zurückkehren, wo sie selber geboren wurden. Und so schwimmen sie dann den Ufern entlang, und werden so nolens volens in Fallen geleitet, wo sie dann herausgeschöpft wurden. Im zweiten Jahr arbeitete ich allerdings in der 'Cannery', Das ist die Fabrik, wo die Lachse gekocht und in Dosen gefüllt wurden. Das war nicht so schön. Ein mir Bekannter, der auch auf der Universität studierte, dem war es gelungen für seine Sommerferien eine Anstellung auf einem Schiff des US Coast and ...Surveys??? zu bekommen. Das sind Schiffe, die die ganze Küstenlinie im Norwesten ausloten, vermessen und auf Karten festhalten. Aber das gelang mir nicht. Ich hatte auf der Universität ausgezeichnete Lehrer, Prof.R.Mueller in meinem Junior Year und Prof. C.C.Mohr in meinem Senior Year. Diese lenkten mich auf das Zivilingeniieursfach mit besonderer Betonung des Bauwesens. Prof. More nahm ein besonders Interesse an mir und half mir mit allen Mitteln. Er war es auch, durch den ich ein Stipendium von vom MIT bekam für ein Jahr postgraduales Studium. MIT ist das berühmte Massachusetts Institute of Technology und wohl die beste Ausbildungsstätte der Vereinigten Staaten auf dem Gebiet der Ingenieurwissenschaften.

Ich bekam also das Stipendium, das 500 \$ darstellte. Dafür hatte ich freien Unterricht, aber es war nicht genug auch davon leben zu können. Aber da bekam ich noch ein Darlehen von MIT von weiteren 500 \$ zu einem ganz geringen Zinssatz, ich glaube es waren 2%, das ich zurückzahlen konnte, als ich mit dem Studium fertig war und eine Anstellung bekam. Ich konnte auch in einem Internat wohnen und hatte eine fabelhafte Zeit. Was mich so sehr beeindruckte war das

Verhältnis zwischen der Studentenschaft und der Fakultät. Man hatte das Gefühl mit den Professoren zu arbeiten und eine Einheit zu bilden und das es nicht dieser grosse Gegensatz war, hier die Studenten, dort die Fakultät. Wir arbeiteten Hand in Hand miteinander. Sehr beeindruckend war das alles.

Ich sollte noch erwähnen, dass auf dieser Hochschule viele, viele Ausländer waren, Leute aus Europa, aus Südafrika, aus Australien, es war eine ganz internationale Studentenschaft. Bevor das Jahr zuende war kam ein Direktor der Chicago Bridge and Iron Comp. nach MIT, um sich zwei Studenten auszusuchen, die er anstellen wollte. Ich war einer der beiden, der Andere war Raymond F.Graf, ursprünglich von der University of Washington. Wir beide wurden also ausgewählt und bekamen eine Anstellung. Das war also noch während des Studiums.

Als nun das Studium zuende war und ich mein 'Master degree' bekommen hatte, aber bevor ich die Stellung bei der Chicago Bridge and Iron Comp. antrat, wollte ich nach Hause reisen, meine Mutter, meine Schwester, meine Grossmutter und all meine Freunde besuchen.

Es war nun 1936 und ich war 10 Jahre von zu Hause fort. Eine lange Zeit, und ich sehnte mich zurück. Mein Freund Hans-Otto Giese, in Seattle mit seiner Frau lebte,..... Ach ja, ich muss sagen, dass 1936 die olympischen Spiele stattfanden, in Berlin, und das war natürlich eine besondere Gelegenheit nach Deutschland zu fahren. Die Spiele waren auch der Reisegrund für Hans-Otto. Wir fuhren auf dem gleichen Schiff. aber das Interessante war, dass, ohne dass ich davon wusste, auf dem selben Schiff ein gewisser Kuhn mitfuhr, der wohl die Nationalsozialistische Bewegung in den Vereinigten Staaten vertrat oder besser Reklame für sie machte. Das hab ich aber bestimmt nicht gewusst und Giese wahrscheinlich auch nicht, doch kann ich das nicht mit Sicherheit behaupten. Jedenfalls wurde das mir später angehängt, von der FBI. Auf dem selben Schiff mit diesem Mann, das sei doch sehr verdächtig.

Wie ich wohl schon erwähnte, verlegte ich mich besonders auf die Baukonstruktion und da waren ja, neben den Italienern die Deutschen führend. Ich bat Professor Stafford, einen alten Herrn, von der MIT mir doch Einführungsbriefe an den Einen oder Anderen seiner früheren Studenten zu geben, weil ich mir gern die Bauten ansehen wollte, die von Müller-Breslau konstruiert waren, dessen Buch wir am MIT studierten. Das tat er denn auch. Er gab mir eine ganze Reihe von Einführungsbriefen mit. Als ich denn schliesslich nach Berlin kam, wohnte ich bei meiner Tante Mie, Muttis Schwester Marie Maetzig. Von dort aus ging ich zu den Leuten, für die ich Einführungsbriefe hatte. Einer von ihnen war bei dem Stadtbauamt. Ich gab meinen Brief ab. Der Mann war sehr erfreut von seinem früheren Professor zu hören und sagte, dass er gern bereit sei mir Bauten zu zeigen, die von Müller-Breslau waren. Und wir verabredeten, dass am nächsten Tag jemand kommen und mich abholen würde, um mich herumzuführen. Als Tante Mie und ich beim Frühstück waren klingelte die Haustür, Tante Mie machte auf und kam dann erschrocken und bleich zurück und sagte: da ist ein SA-Mann in Uniform, der nach dir fragt. Ich musste schmunzeln. Der konnte mir ja nichts anhaben, da ich amerikanischer Bürger war. Es stellte sich also heraus, dass er geschickt war, um mich in Berlin herumzuführen und mir die verschiedenen interessanten Bauten zu zeigen. Wir gingen also runter und da stand ein Mercedes mit einem dreieckigen roten Wimpel, auf dem gross auf weissem Felde ein schwarzes Hakenkreuz war. Und so fuhren wir dann durch Berlin. Die Bedeutung dieser Fahrt wurde mir erst später klar, aber als ich wieder nach Seattle und zu meinen Freunden kam, und sie wissen wollten, was ich erlebt hätte, erzählte ich ihnen als besonderen Witz natürlich auch von dieser Sache und wie ich in Berlin in Begleitung eines uniformierten SA-Mannes herumgefahren wurde im Mercedes mit Hakenkreuzwimpel.

Ich verlebte eine wunderschöne Zeit in Deutschland bei meiner Mutter. Meine

Schwester Ilse war aus Dänemark, Kopenhagen gekommen mit Gunver, meiner Nichte, Grossmama war noch am Leben und es war ein feines Familien- Beisammensein. Auf der Rückreise ging ich nicht wieder nach Seattle, sondern nach Chicago, um bei der Chicago Bridge and Iron Comp. meine Stellung anzutreten.

Dort meldete ich mich bei meinem neuen Arbeitsgeber, der Chicago Bridge and Iron Comp. Dort wurde ich der Forschungsabeilung zugeteilt, die von einem Mr.Burtmann geleitet wurde. Sofort nach meinem Antritt wurde ich nach (Ciderack ???) IOWA gesandt, wo die Firma eine Forschungsarbeit bei der Quaker Oads Comp. auszuführen hatte. Dort wurde ich bekannt mit einem sehr netten Ingenieur Harald M. Wheat. Mit ihm verbrachte ich sehr angenehme Stunden. Er gehörte einem Geselligkeitsklub an, dessen Name mir leider entfallen ist. Dieser Klub lud mich ein vor seinen Mitgliedern einen Bericht über meine Reise nach Deutschland zu geben und zu erzählen, was meine Eindrücke von dem 'neuen Deutschland' wären. Sie waren natürlich besonders interessiert, weil Deutschland zu dieser Zeit unter dem Regime von Adolf Hitler war. Das wsar auch der Kreis, wo ich als besonderen Witz meine Erlebnisse in Berlin mit dem Mercedes mit Hakenkreuzwimpel zum besten gab.

Es gefiel mir aber garnicht im mittleren Westen, mein Herz gehörte dem Nord-Westen. Mir fehlte das lebendige Grün der Landschaft. Während meiner Arbeit bei der Quaker Oads Comp hörte ich davon, dass die Verwaltung des Staates Washington den Bau einer Brücke über den kleinen Somames-Fluss plante. Ich bewarb mich um die Stellung als Konstrukteur und Entwerfer dieser Brücke und wurde angenommen. Ich war natürlich freudig erregt wieder in meinen geliebten Nord-Westen zurückzukommen und wollte so schnell wie möglich dorthin. Da ich nach meiner Rückkehr aus Deutschland noch ohne Auto war, kaufte ich mir nun gleich eines, einen Gebrauchtwagen und ich entschloss mich die Reise von etwa 2.300 km mit meinem 'neuen' Gebrauchtwagen zurückzulegen. Ich belud ihn also mit dem Wenigen, was ich besass und guten Mutes nahm ich Abschied. Aber oh weh, nach etwa 80 km machte das Auto mit einem fürchterlichen Geräusch plötzlich halt. Es stand da wie am Boden angenagelt und ich konnte es weder vor- nach rückwärts bewegen. Es stellte sich heraus, dass alles Öl aus der Wanne ausgelaufen war und die Maschine ganz trocken stand.

Nachdem der Motor sich abgekühlt hatte und ich neues Öl besorgt hatte liess er sich wieder bewegen. Ich fuhr weiter, aber nach wenigen Kilometern wiederholte sich das Drama. So musste ich alle 60 Kilometer anhalten und neues Öl einfüllen, was natürlich die Reise sehr teuer und ebenso langsam machte. Nebenbei bemerkt, es war wirklich heisses Wetter und so entschloss ich mich nachts zu fahren und tags über zu schlafen.

Ich wohnte nun wieder in Seattle. Die Arbeit des Brückenentwurfs war nicht so schwierig wie ich geglaubt hatte und nur dadurch eigentlich interessant, dass die Träger aus dünnwandigen Hohlkörpern von rechteckigem Querschnitt bestanden, im Gegensatz zur sonst üblichen T-Form. Durch die Tatsache, dass die Pläne die von meiner Firma, bzw. von mir angefertigt wurden vom staatlichen Brücken-Ingenieur Clark Eldridge genehmig werden mussten, erfuhr er von meiner Existenz. Und da er gerade zwei neue grosse Brücken im Plan hatte, nämlich einerseits die schwimmende Brücke über den Lake Washington und zweitens eine grosse Hängebrücke über die Tacoma Narrows bot er mir eine Stellung an. Er stellte mir frei an welchem der beiden Projekte ich arbeiten wollte. Da gab es bei mir keinen Zweifel: ich wählte die Hängebrücke. Das Grundkonzept stammte von dem berühmten Brückenbauingenieur Leon S. Moissep von New York. Es war ein wirklich schönes und graziöses Bauwerk. Mir wurde die Arbeit an den Kabeln zugeteilt. Das war insofern schwierig, als jedes Kabel aus mehr als 63000 einzelnen sogenannte Seelen oder Drähten bestand. Da der Durchmesser dieser Kabel etwa 45 cm war, war es wichtig, dass jede einzelne Seele den auf sie entfallenden Anteil der

Gesamtbelastung aufnahm. Die Spanne zwischen den Türmen betrug über eine Meile (1600 m) , da war es sehr wichtig, dass, wenn die Spinne, die die einzelnen Fasern von Turm zu Turm und von dort zu den Ankern brachte, den tiefsten Punkt erreichte, die Temperatur gemessen wurde. Die Brücke zeichnete sich nicht nur durch ihre Länge aus, denn zu der Distanz zwischen den Türmen kamen ja noch die Seitenspannen dazu. Sie hatte noch eine andere bemerkenswerte Eigenschaft, nämlich, dass die Versteifungen nicht ein offenes Fachwerk bildeten, sondern grosse I-Formen, die zweieinhalb Meter hoch waren. Die Brücke war ein ästhetischer Genuss. Aber es stellte sich heraus, dass sie, bei einer ganz bestimmten Windrichtung und Stärke, Schwingungen unterworfen war. Es waren wellenartige vertikale Bewegungen. Das war an sich nicht gefährlich, aber es machte sich unangenehm bemerkbar für Fahrer, die diese Brücke benutzten. Man suchte nach Abhilfe, um diese Erscheinung zu eliminieren. Aber in dem Bemühungen Verbesserungstechniken anzuwenden geschah es, dass aus den Vertikalschwingungen Torsionsschwingungen wurden. Diesen konnte die Brücke nicht widerstehen. Sie brach in sich zusammen. Es war eine Katastrophe. Diese grosse, schöne Brücke lag auf dem Grunde des Meeres. Natürlich blieben die Türme stehen und Teile der Kabel, aber das ganze war ein fürchterliches Ereignis. Denn wer hatte je davon gehört, dass eine Brücke, und noch dazu eine so grosse und schöne, in sich zusammenfiel. Für uns alle, die wir daran gearbeitet hatten, ein Trauerspiel. Das einzige Glück in all dem Unglück war, dasss kein Mensch dabei umgekommen war. Ein Autofahrer verliess, unmittelbar vor dem Zusammenbruch sein Fahrzeug und rette sich aufs Feste, aber sein Hund, der seinem Ruf nicht folgte versank zusammen mit dem Auto in den Fluten.

Es war eine geringe Genugtuung für mich, dass in dem folgenden Prozess, der die Verantwortung feststellen sollte, meine persönliche Arbeit nicht nur als korrekt anerkannt, sondern als besonders sorgfältig bezeichnet und ich selbst freigesprochen wurde.

Dies alles ereignete sich kurz vor Kriegsausbruch, d.h. kurz bevor die USA in den Krieg verwickelt wurde. Allerdings versorgten die USA die Alliierten mit Kriegsgerät, aber sie waren noch nicht in die Kämpfe eingetreten. Ich nahm nun eine Stellung bei der Firma Webster, Brikley in Seattle als Ingenieur an, eine Arbeit, die mir sehr zusagte. Diese Firma baute Maschinen für die Schiffe, die damals in grosser Zahl gebaut wurden, um Kriegsmaterial über den Ozean zu befördern.

Doch eines Tages wurde ich in das Büro des Präsidenten der Firma gerufen. Dort wurde mir im Beisein eines US.-Offiziers mitgeteilt wurde, dass ich nicht länger bei Webster, Brinkley beschäftigt werden dürfte, da ich unter Verdacht stand. Man stellte mir frei Berufung einzulegen in Washington DC. Da ich mir nicht vorstellen konnte, wie ich unter Verdacht gekommen sein konnte, verlangte ich zu den Vorwürfen gehört zu werden. Ich fuhr mit meinem Freund, einem Rechtsanwalt nach Washington. Eine Reihe höherer Offiziere sassen hinter einem langen Tisch und bombardierten mich mit Fragen beziehungsweise mit Vorwürfen. Sie waren wirklich bewundernswert über mich und meine früheren Tätigkeiten orientiert. Aber dadurch, dass der Zusammenhang fehlte, sah alles verdächtig aus. Sie wussten Bescheid über meine Rundfahrt durch Berlin in einem, mit dem Hakenkreuzwimpel beflaggten Auto, und darüber, dass ich die olympischen Spiele besucht hätte, die bekanntlich von Hitler zu Reklamezwecken missbraucht wurden usw.usw. Sie teilten mir mit, dass ich auf dem selben Schiff nach Deutschland gereist sei wie Mr.Kuhn, der grosse Nazi-Propagandist in den Staaten und meinten, dass dies doch bestimmt kein Zufall gewesen sein konnte. Ich wusste das allerdings nicht, es war für mich eine Neuigkeit. Ich hatte auch eine, wenn auch sehr kleine Summe Geld aus Deutschland bekommen, und zwar aus der Erbschaft meines Vaters, es war zwar sehr wenig Geld, aber zu dieser Zeit war es wegen der deutschen Devisengesetze höchst schwierig überhaupt

Geld aus Deutschland zu bekommen. Daraus wurde geschlossen, ich hätte Nazi-Verbindungen und mir wäre nicht zu trauen.

Sie wussten auch, dass ich mich um Anstellung auf einem der US-Küstenschiffe, welche die Meerestiefen an der Norwestküste und die Küste selbst vermessen, während meiner Universitäts-Sommerferien bemüht hatte. Der Heimathafen diese Schiffe war Seattle. Zu meiner grossen Überraschung hörte ich bei diesem Verhör auch, dass der Werkzeugkasten, meines Hufschmiedes aus der Hülle eines deutschen Kurzwellenradios bestand. Um seine Kundenliste gebeten, entdeckten sie meinen Namen darauf, was ihren Verdacht noch erhöhte.

Mutti und ich bewohnten zu dieser Zeit ein kleines Häuschen, direkt am Ufer des Lake Washington gelegen in unmittelbarer Nähe der Pontonbrücke, die über den See führte. Auch diese Tatsache war ihrer Meinung nach doch bestimmt kein Zufall. Dazu kam, dass ich eines schönen Sommerabends ein kleines Feuer am Uferand gemacht hatte, was allerdings streng verboten war. Als ich nämlich Besuch von meiner alten Freundin Mabel Tower bekam. Wir sassen friedlich am Feuer, erzählten uns unsere Erlebnisse seit unserem letzten Zusammensein, und rösteten Würstchen. Plötzlich, aus dem Dunkel des Sees heraus, wurde ein grelles Scheinwerferlicht auf uns gerichtet. Ein Mann sprang von einem Motorboot auf unseren Landungssteg, löschte ärgerlich das Feuer und nahm meine Personalien auf. So kamen also in diesem Verhör etliche, im Grunde harmlose Begebenheiten ans Licht, die alle zusammen, und wenn man die näheren Umstände nicht kannte, sehr verdächtig erschienen. Das Resultat des Verhörs war jedoch, dass meine Entfernung aus der Firma Webster, Brinkley berechtigt gewesen sei und ich kein Anrecht auf Entschädigung hätte.

Was sollte ich jetzt tun? Guter Rat war teuer. So oder so musste ich auf jeden Fall meinen Lebensunterhalt verdienen. Auch wollte ich unbedingt meine Verlässlichkeit als amerikanischer Bürger beweisen. Bis sich alles in meinem Kopf geklärt haben würde, nahm ich zunächst eine Stellung an der Universität von Washington, als Dozent für Ingenieur-Grundkurse an. Es wurde mir aber bald klar, der beste Weg, um mich zu rechtfertigen, wäre mich freiwillig zum Militär zu melden.

Und so geschah es. Im Fort Louis, Wash. wurde ich eingestellt und der Luftwaffe zugeteilt und mit der Eisenbahn nach einem Flugplatz in Texas transportiert. Das Unerwartete auf dieser Reise war, dass ich des nachts mit einem wildfremden Mann zusammen in einem einzigen Bett schlafen musste. Damit hatte ich nun wirklich nicht gerechnet. Ich versuchte mir auszumalen, was mir wohl sonst noch alles bevorstehen möchte und war auf alles gefasst. Aber nichts besonderes ereignete sich, bis ich eines Tages krank wurde und mehrere Wochen im Krankenhaus lag. Was mir fehlte, weiss ich bis heute nicht. In der Zwischenzeit war die Grundausbildung der Männer meiner Kompanie beendet und sie wurden an andere Verwendungsorte weitergereicht. Ich selbst und ein Anderer, der nicht gerade durch Intelligenz glänzte, waren die einzigen, die zurückgeblieben waren. Ich erwartete, dass ich, wenn nicht einer Strafkompagnie, so doch einer Schwerarbeitskompanie zugeteilt werden würde. Zunächst musste ich abwechselnd einen Tag Küchendienst leisten und am anderen Tag einen Langen Marsch von 30 Meilen mit vollem Gepäck mitmachen. Ich bekam nie genug Schlaf und war immer müde. Vor Tau und Tag, noch im Dunklen mussten wir zum Appell antreten, wobei ich manchmal im Stehen eindusselte. Eines Tages kriegte ich dabei von einem Nachbarn einen Schubs. Der sagte: wach auf, sie haben deinen Namen aufgerufen. Was haben sie denn um Himmels Willen gesagt, fragte ich. Um 8 Uhr reisefertig antreten mit allem Gepäck! Jetzt war es etwa 4 Uhr 30. Himmeldonnerwetter dachte ich, das bedeutet, dass ich noch drei Stunden schlafen kann.

Zur angegebenen Zeit erschienen hunderte von Soldaten auf dem Paradeplatz,

wo jeder Einzelne aufgerufen wurde und Anweisung erhielt, wohin er versetzt wurde und wo er sich zu melden habe. Alle anderen gingen entweder zu anderen Flugplätzen oder zu Infanterie oder auch zur Artillerie. Soweit ich feststellen konnte, war ich der Einzige, der nach MITC Camp Ritchie versetzt wurde. Was kann das bedeuten? Vielleicht ein Arbeitslager? Auf der Geschäftsstelle der Kompanie konnte man mir auch keine Auskunft erteilen.

Die verbleibende Zeit, die ich sozusagen Ferien hatte, verbrachte ich bei Mutti in Seattle. (Hier fehlt eine Beschreibung der Verfolgung und Umsiedlung seiner Mutter nach Amerika), allerdings ein wenig bedrückt durch das Ungewisse, das mir bevorstand. Von der Militärpolizei in Seattle erfuhr ich, dass ich erst mal nach Hegelstown (?) im Staate Maryland fahren müsse. Dort angelangt, wurde ich an einen Autobus verwiesen, dessen Weg durch die sehr schönen Blue-Rich-Mountains führte. Allmählich wurde der Bus leerer und ich wandte mich an den Fahrer mit der Frage, was eigentlich Camp Ritchie bedeutete, bzw., was dort vor sich ging. Er antwortete, dass er nicht sicher sei, aber er glaube es sei ein Lager, wo Fremdsprachigen Englisch gelehrt würde. Das schien mir ja nun ganz sinnlos, aber immerhin war es offenbar kein gewöhnliches Lager.

Bald kamen wir an einem Platz vorbei, der einem Country Club ähnelte. Inmitten einer grossen, grünen Rasenfläche war ein kleiner See, in dem ein Menschlein vergnügt schwamm. Bei diesem Anblick fuhr es mir durch den Sinn, wie gut es doch einige hätten. Da rief mir der Fahrer plötzlich zu: soldier, this is where you get up. Ich konnte es kaum fassen. Ich nahm also meine zwei Armeesäcke über die Schulter und stieg aus. Am Tor zu diesem Paradies stand eine Militärwache. Ich legte meinen Befehl vor mich hier zu melden und wurde an eine bestimmte Baracke verwiesen. Der Weg dorthin war sozusagen eingefriedigt von eroberten Waffen und Fahrzeugen. Auf der einen Seite deutsche, auf der anderen japanische.

Die Baracke war zur Zeit meines Eintreffens nur wenig besetzt. Ich wählte ein oberes Bett im oberen Stockwerk und streckte mich darauf aus in Erwartung kommender Dinge. Im Laufe des Tages füllte sich die Baracke langsam. Die Soldaten kamen von verschiedenen 'Kriegsschauplätzen', wie z.B. Italien, Sizilien, Afrika usw. Und soweit ich feststellen konnte, sprachen sie alle deutsch. Das war sehr überraschend.

Die Kost hier auf Camp Ritchie war unvergleichlich besser als in Shepherd Field, das ich durchaus nicht in warmer Erinnerung habe. Am ersten Abend bemerkte ich im Erholungssaal einen Soldaten in Reithosen und Stiefeln herumgehen. Auf meine Frage wieso, antwortete er, dass sie hier in Camp Ritchie mehrere Hundert Pferde hätten, mit denen sie die deutsche Art der Kriegsführung vorführten. Er erzählte mir auch, wo der Stall sei und wie man dort hinkäme. An einer bestimmten Stelle sei ein Loch im Zaun und dann ginge es rechts entlang. Das habe ich mir gut eingepägt. Am nächsten Morgen, nachdem wir aufgenommen und auf unsere Deutschkenntnisse geprüft waren, wurde es klar, dass ich mich in einem militärischen Intelligence Ausbildungscamp befand. Aber viel Zeit zum Nachdenken blieb nicht, denn nun ging es... wohin wohl? Aber natürlich nirgendwo anders als in die Küche zum Küchendienst. Es hatte an diesem Morgen Spiegeleier gegeben und wir mussten die schwarzen Platten mit den Vertiefungen für die Eier reinigen. Das war eine Sauarbeit, denn es schien uns, als wenn der grösste Teil der Eier noch an den Pfannen klebte. Merin Entschluss stand nun fest: heute Abend, nach Dienstschluss, gehst du in den Pferdestall und siehst zu, ob sie dich dort nicht gebrauchen können.

Der Leiter des Stalles war ein äusserst netter, jovialer Captain Green. Ein Mittdreissiger, der mich freundlich begrüßte und sofort veranlasste, dass ich vorübergehend in seinen Truppenteil versetzt würde, bis der offizielle Teil der Ausbildung begann.

Ich muss hier einschalten, dass uns nach unserem Eintreffen mitgeteilt wurde, dass wir hier, in der Küche, so lange beschäftigt würde, bis ein neuer Ausbildungsdurchgang begänne. Dieser Termin sollte in etwa vier Wochen sein. Das waren ja gute Aussichten. Während sich meine Kameraden in der Küche abschwitzten konnte ich bei dem freundlichen Captain Geen im Pferdestall arbeiten und auch tüchtig reiten.

Aber endlich war es so weit und der Kursus begann. Und er begann auf eine etwas ungewöhnliche Art und Weise. Wir wurden in ein Theater geführt. So gings los. Rechts und links eines breiten Ganges waren die Sitzplätze, auf denen wir Platz nahmen. Plötzlich ertönte von draussen immer lauter werdendes Stimmengewirr wie von Menschenmassen, und es erschien durch diesen Gang, nach beiden Seiten grüssend und leicht humpelnd der Minister Göbbels. Die Stimmen draussen wurden lauter und lauter und den Gang entlang kam, unverkennbar, der dicke Göring. So kamen die Grossen der Nazi-Partei, bis schliesslich unter grossem akustischen Getöse und Beifall, Hitler, natürlich von einem Schauspieler personifiziert, selbst kam. Als alle auf der Bühne Platz genommen hatten und Hitler eine Rede begann, verdunkelte sich langsam der Saal und die Rede ging in einen Dokumentarfilm von einem der Reichsparteitage in Nürnberg über. Hier muss ich nun sagen, dass von nun an der ganze Unterricht in Camp Ritchie darauf eingestellt war uns nicht nur mit der Organisation des deutschen Heeres und der Partei vertraut zu machen, sondern uns auch in die Denkart der damaligen deutschen Generation einzuführen. Alles geschah in deutscher Sprache. Ich habe vorher in den Vereinigten Staaten nie so viel deutsch gesprochen, wie in der amerikanischen Armee. Es war bewundernswert, wie genau die US-Armee in allen Einzelheiten über die deutsche Militärorganisation bescheid wusste. Das hing unter anderem auch damit zusammen, dass alle deutschen Soldaten ein Soldbuch mit sich führten, in dem genau vermerkt war, welchem Truppenteil sie angehörten und an welchen Schauplätzen sie gefochten hatten. Wenn man genug Gefangene gemacht hatte, konnte man sich einen guten Überblick verschaffen. Es war, alles in allem, ein kolossal interessanter Kursus, eine faszinierende Ausbildung.

Nach Beendigung dieses Lehrgangs wurden wir eines nachts mit der Eisenbahn nach Fort Dix im Staate New Jersey befördert, wo gleich nach Eintreffen die Verladung auf ein Truppenschiff vor sich ging. Diese Atlantiküberquerung ist eine der grausigsten Erinnerungen, die ich an den Krieg habe. Wir das liebe Vieh wurden wir in das Innere des Schiffes verpackt. In Hängematten lagen wir vier Mann hoch übereinander. Der Hintern des Mannes über einem stets an die eigene Nase stossend. Wir waren in einem Raum, der ungefähr 500 Soldaten aufnahm und ganz fürchterlich stank. Etliche wurden auf der Überfahrt seekrank und übergaben sich in ihren Stahlhelm. Im Verein mit mehreren anderen Schiffen ging es in einem Konvoy über den Atlantik, bis kurz vor unserem Eintreffen an der Westküste Englands ein Sturm oder waren es U-Boote ? die Schiffe zerstreute. Dadurch ging auch unser Gepäck, das auf einem anderen Schiff transportiert war, zeitweilig verloren.

Soweit ich mich entsinnen kann, landeten wir in Liverpool und wurden dann per Bahn nach Birmingham verladen, wo wir auf Pheesy Farms untergebracht wurden. Dies war nun aber leider keine Farm im wahren Sinne des Wortes, sondern ein Komplex ganz billiger Mietshäuser, von der US-Armee benutzt als sogenanntes 'tents displacement depot'. Dort harreten wir der Dinge, die da kommen sollten. Es



war furchtbar kalt und alles, was brennbar war, war bereits verbrannt. Jemand hatte irgendwo Stroh für unsere Schlafsäcke aufgestöbert. Abwechselnd musste einer von uns die anderen beim Schlafengehen fest einpacken. So war uns wenigstens nachtüber schön warm. Die langen Abende verbrachten wir auf dem Boden sitzend, mit erzählen. Immer mit der unausgesprochenen Frage: wie wirds weitergehen? Wann kommen wir hier fort?

Jeder US-Soldat führte für Notfälle zwei eiserne Ess-Rationen bei sich. Die Eine war die bekannte, recht prosaische K-Ration, die Andere, gedacht für Zeiten, in denen man längere Zeit nicht versorgt werden konnte, ein sehr schmackhafter Frucht-Barren, der hart wie Stein war. An diese machte ich mich eines Abends mal heran. Mit meinem Seitengewehr ging ich ihr zuleibe. Ich hatte diesen fruit-bar, ja wie soll ich ihn nennen, diese sagen wir mal: Stolle, vor mir, auf meinem rechten Knie liegen und versuchte mit aller Macht das Bajonett in sie hineinzustossen. Nichts schien zu nützen. Bis auf einmal das Bajonett nicht nur den fruit-bar spaltete, sondern tief in mein Knie eindrang und dort zitternd stecken blieb. Die Wunde blutete wie verrückt. Humpelnd und von einem Kameraden unterstützt, ging ich zum Verbandsplatz, wo der Sanitäter kurzerhand meine Hose und meine schöne lange Unterhose abschnitt. Als Ersatz dafür bekam ich eine, nach englischer Art gefertigte Unterhose, deren Beine nur bis zum Knie reichten. Das war eine grosse Enttäuschung, denn ich konnte so die schmerzende Wunde nicht warm halten. Wenn ich nur meine alte zurückkriegen könnte, dann könnte ich sie doch umgedreht tragen, und mein rechtes Knie warmhalten, denn die hatte doch noch ein nicht abgeschnittenes, langes Bein. Am nächsten oder übernächsten Tag ging ich also wieder zum Verbandsplatz zurück und suchte mir aus einem Riesenhaufen abgetragener und weggeworfener Unterwäsche meine verstümmelte Unterhose heraus. Ich war so froh, als ich sie fand, als hätte ich ein grosses Geschenk bekommen.

Eines Tages erhielten wir die Nachricht, dass unsere diversen Ausrüstungsgegenstände, die auf einem anderen Schiff gereist waren, in Cardiff gefunden worden seien. Eine kleine Gruppe wurde dorthin gesandt, um die Anhänger für unsere Jeeps zusammzusetzen und zu tun, was da sonst noch zu tun war. Trotz meines wunden Knies bot ich mich für diese Aufgabe an. Ich wollte aus diesem schlimmen Pheesy Farms heraus. In Cardiff kamen wir in einer Hütte am Hafen unter.

Eines abends ging ich mit einem Kameraden, einem geborenen Holländer, durch die völlig abgeblendete Stadt spazieren. Wir gelangten an einen grossen offenen Platz, es mochte wohl ein Marktplatz sein und bemerkten mit Interesse, wie auf der gegenüberliegenden Seite das Eingangstor zu einem grossen Haus wiederholt geöffnet wurde und Paare in dem hellerleuteten inneren verschwand. Unsere Neugier nahm überhand und nachdem wir dies mehrere Male beobachtet hatten, steuerten wir auf das Gebäude zu, und als die Tür wieder aufging fragten wir den Portier, was hier denn los sei. 'This is the Lordmayor's ball' antwortete er, kommen Sie rein! Wir sträubten uns, in unseren Felduniformen mit den hohen Stiefeln hineinzugehen, aber liess nicht nach, und so wanderten wir, durch unsere Aufmachung doch recht geniert, die grosse Treppe zum Festsaal hinauf. Mit unseren Stahlhelmen und in klobigen Stiefeln kamen wir uns vor wie Bullen im Porzellanladen. Aber die Mädchen waren alle sehr freundlich zu uns. Es wurde ein wunderbarer Abend.

Eines Tages war es so weit. Wir wurden wir auf einem grossen Transportschiff über den Kanal nach Frankreich geschickt. Es war schlechtes Wetter und eine Menge Verkehr auf dem Wasser. Natürlich kam es zu einem Zusammenstoss und unser Schiff wurde beschädigt. Es machte dann einen grossen Bogen und bald waren wir

wieder an der selben Stelle, von der wir abgefahren waren. Wir mussten aussteigen und nun standen wir da am Strand und warteten. Eine unangenehme Situation, denn das Wetter war, wie gesagt, schlecht, es war kalt und wir froren. Aber irgendwann ging es weiter und wir landeten in Frankreich. Ich wurde einem IPW-Team zugeteilt (Interrogation of Prisoners of War). Wir kamen in Pierre Fonds unter. Dort in der Nähe war ein Lager, wohin Kriegsgefangene zur Vernehmung gebracht wurden. Davon habe ich sogar noch ein paar Fotos. Unser Team bestand aus 4 Leuten und wir taten unsere Pflicht und Schuldigkeit. Eines Tages wurde ich zum Hauptquartier des Intelligence Services in der Nähe von Paris befohlen. Dort wurde ich einer neu aktivierten Einheit zugeteilt, die sich MFI Nr.4 nannte. Das Interessante war, dass diese neue Einheit zu dem Zweck zusammengesetzt war, um bei Kriegsende die ranghöchsten deutschen Offiziere, Regierungsbeamte und Parteiwürendenträger zu verhören. Diese Einheit bestand nur aus ca. 40 Personen, aber das waren fast alle deutsche oder österreichische Aristokraten, Grafen, Prinzen oder Freiherrn. Und unter diese Aristokraten war nun Hermann Friedlaender geraten, einfach nur Friedlaender, nicht mal Graf oder Baron.

Später, als der Krieg zuende war, änderte sich unsere Aufgabe. Was wir von den Gefangenen zu erfahren suchten war nun nicht mehr taktischer Natur, sondern hauptsächlich Kriegsgeschichte. Zum Beispiel ging es darum, wie Deutschland seine Panzerwaffen entwickelt hatte, die ja durch den Versailler Friedensvertrag nicht erlaubt waren. Einer von den deutschen Offizieren, mit denen ich zu tun hatte, war General-Major Fritz Baierlein, Kommandierender General der 7. Panzer Lehr-Division, ein sehr netter, interessanter Mann, mit dem ich mich gut vertrug. Überhaupt bin ich mit all diesen hohen Offizieren, Generälen usw. gut ausgekommen, weil ich sie respektierte und nicht auf sie niederschaute. General Baierlein war sehr kooperativ und gab uns so viel Auskunft, wie nur möglich. Er hatte grosse Angst davor in ein Speziallager eingewiesen zu werden, das für deutsche Generäle bestimmt war. Das stand zwar unter amerikanischem Oberbefehl, verwaltete sich aber selbst und er hatte Angst dort so einem Feme-Gericht zu verfallen. Das würde nicht gut für ihn enden. Ich versicherte ihm aber, dass dies nicht der Fall sein würde, sondern, dass wir ihn beschützen würden.

Da gab es aber noch eine andere Mannschaft, die die Aufgabe hatte Kriegsgeschichte zu dokumentieren. Und diese arbeitete viel in diesem erwähnten Generals-Lager. Dabei kam es manchmal dazu, dass die Gefangenen über Spezialfragen nicht bescheid wussten. Öfters hörte man: Das weiss nur der Baierlein, warum bringen Sie den nicht hierher? Also, es geschah, was Baierlein befürchtet hatte. Wir bekamen Befehl Baierlein an dieses Generals-Lager auszuliefern.

Ich werde es wohl nie vergessen. Dieser Befehl kam ausgerechnet an einem Wochenende. Ein mir bekannte Leutnant kam und sagte: wir müssen Baierlein Montag ausliefern. Ich sagte: kommt überhaupt nicht in Frage. Wir haben ihm Sicherheit versprochen - das geht einfach nicht. Ja, aber was schlägst du denn vor? Was sollen wir machen? Ich werde zu General Simond fahren. Der war der G2, also der höchste General des Intelligence Service. Ich will ihn um Unterstützung bitten um das hier zu verhindern. Der Leutnant sagte: ich gebe dir meinen Jeep dafür. Ich also dorthin. General Simond hatte sein Quartier in einer wunderschönen grossen Villa aufgeschlagen, die an einem Berg stand. Ich klingelte und eine Ordonnanz machte auf. Der sagte mir: Der General ist nicht hier. Wo ist er denn? Er ist in Bremerhaven, er holt seine Frau ab. Wann erwarten Sie ihn denn zurück? Das weiss ich nicht, war die Antwort. So beschloss ich dort zu warten bis er wiederkäme. Ich parkte meinen Jeep und harrete der Dinge, die da kommen sollten. Ich war fest entschlossen nicht wegzugehen, und wenn ich eine oder zwei Nächte hier sitzen bleiben müsste. Aber es dauerte garnicht so lange. Nach ein paar Stunden fuhr der Wagen mit dem Generalswimpel vor. Ich hatte mir überlegt, wie

ich mein Anliegen vorbringen würde. Ich musste eine Form finden, die es ihm einfach unmöglich machte, mich nicht anzuhören. Als also der General hereinkam, nahm ich stramme Haltung an, salutierte und sagte: ich bitte um Verzeihung, aber ich muss Sie ganz dringend sprechen, die Ehre der amerikanischen Armee ist auf dem Spiel. Das konnte er natürlich nicht abweisen. Ich erzählte ihm also, dass Baierlein gut mit un kollaboriert hätte, dass ich ihm versprochen hätte, er würde nicht in das deutsche Generals-Lager kommen, wir aber jetzt Order hätten ihn dorthin zu überstellen. Das aber ginge nicht, denn dann würden wir unser Wort brechen und das würde dem Ruf der amerikanischen Armee schaden. Er sagte: gut, dann behalten Sie ihn da und rufen mich Montag wieder an. Ich sagte: Das nützt nichts, ich brauche einen schriftlichen Befehl von Ihnen. Den gab er mir dann auch und nun hatte ich es schriftlich, dass Baierlein nicht auszuliefern war. Mit diesem Zettel fuhr ich wieder zurück und hielt ihn meinem Freund, dem Leutnant unter die Nase. Ich muss noch nachholen, dass es nicht nur wichtig war, dass der Befehl von General Simond war, sondern auch das richtige Datum hatte, weil der Befehl mit dem jüngeren Datum Vorrang hatte. Das Resultat war, dass Baierlein bei uns in Ober-Ursel blieb.

Ich hatte noch mit verschiedenen anderen interessanten Gefangenen zu tun, darunter auch mit einem Herrn Riecke, und zwar war der ein hochgestellter Beamter im Ministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten. Der wurde in Nürnberg beim Kriegsverbrecher-Prozess gebraucht. Nicht, dass er selbst angeklagt war, aber er wurde als Zeuge benötigt. Und so musste ich also Herrn Riecke zum Kriegs-Verbrecher-Prozess nach Nürnberg bringen. Ich hatte mir einen riesigen Gerichtssaal vorgestellt, aber es kam anders. Es war ein kleinerer Saal, in dem das Gericht tagte, aber er war von mehreren Sicherheits-Cordons umgeben, die man durchdringen musste, um endlich beim Kern anzukommen. Natürlich musste man dafür ganz besondere Ausweise und Befehle haben, die ich auch alle hatte.

Ich hatte auch andere interessante Aufgaben. So wurde ich - noch während der Kriegszeit - für eine bestimmte Zeit einem englischen Offizier zugeteilt, der aufklären sollte, wie es deutschen Tauchern im Hafen von Antwerpen gelingen konnte, unentdeckt an unsere Schiffe heranzukommen, Sprengladungen anzubringen und sie in die Luft zu sprengen. Das musste natürlich verhindert werden. Die Aufgabe konzentrierte sich darauf, erstmal die Kommandostelle ausfindig zu machen, von der diese Aktionen gesteuert wurden und dann den Verantwortlichen zu finden. Ich hatte mir vorgestellt, dass das ein grosser, kräftiger Draufgängertyp sein musste, wie Skorzeny, der mit dem Fallschirm den Mussolini aus seiner Gefangenschaft befreit hatte. Ich war enttäuscht, denn als wir ihn fanden, war es ein kleines mickriges Männchen, von Beruf Schullehrer, der Hauptmann bei den Tauchertruppen war.

Man kann sich vorstellen, dass diese Kriegszeit für mich nicht nur interessant und lehrreich, sondern auch aufregend war. Es war etwas ganz anderes, als man es vom Zivilleben her gewohnt war. Ich bin in einer gebildeten Familie aufgewachsen und lernte dort im Menschen nur das Gute zu sehen und nicht auf seine Schwächen zu achten. Aber hier bei dieser speziellen Militäraufgabe war das ganz anders. Jetzt musste man jeder Schwäche nachgehen, um das Übel vollständig zu erkennen und aufzudecken. Das kann aber ein gewöhnlicher Mensch nicht ewig aushalten. Ich war schliesslich ganz heruntergekommen und nervös. Das alles ging mir so gegen die Natur, dass ich mich schliesslich entschloss zu meinem Vorgesetzten zu gehen, der zu mir wie ein väterlicher Freund war. Ich sagte ihm: während des Krieges habe ich nie um die geringste Vergünstigung gebeten, ich habe alle Befehle, so gut ich konnte, ausgeführt, aber jetzt muss ich es. Ich kann dies nicht mehr mitmachen und möchte eine andere Tätigkeit bekommen. Er hatte grosses Verständnis dafür und sagte. Ja, jetzt ist der Krieg vorbei, jetzt wollen wir Aufbau-Arbeit leisten und nicht mehr zerstören. Und er fragte mich, ob ich denn

etwas im Sinne hätte. Ja, das habe ich. Ich weiss, dass in Deutschland Pferde für viele Zwecke sehr gebraucht werden. Ich weiss, dass die deutsche Landwirtschaft nur zu einem kleinen Teil motorisiert ist und dass der Krieg eine riesige Zahl von Pferden vernichtet hat. Jetzt, da das Land unter alliierter Militärregierung ist, und besonders von britischer Seite die Frage aufgeworfen wurde, ob all diese Pferde wirklich gebraucht würden und ob die Feldfrüchte nicht besser zur Ernährung der Menschen genutzt werden sollten, statt als Pferdefutter, ist es sehr wichtig erst einmal den Bestand aufzunehmen, festzustellen, was an Pferden überhaupt noch vorhanden ist, welchen Jahrgängen sie angehören, welcher Art sie sind und welches der Bedarf ist. Das leuchtete ein, und so bekam ich den Befehl festzustellen, wie es mit der Pferdewirtschaft- und Zucht in Deutschland bestellt war.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich erzählen, dass ich während des Krieges der zwölften Armeegruppe angehört hatte, aber bei Kriegsschluss wurde ich versetzt, und zwar in die US Forces European Theatre, das war die höchste Instanz beim Hauptquartier, sodass alle Befehle, die ich bekam und die schriftlichen orders immer endeten mit: 'By Command of General Dwight D. Eisenhower' Das machte natürlich immer riesigen Eindruck bei den deutschen Instanzen, die ich zu besuchen hatte und öffnete mir Tür und Tor. Allerdings ist es so, dass ich zwar zum Hauptquartier gehörte, aber ich habe Eisenhower nie selbst gesehen.

Ich hatte also einen Jeep zu meiner Verfügung mit einem Fahrer. Wir hatten einen kleinen Anhänger, mit dem wir Proviant und Brennstoff mitnahmen. Wie ich wohl schon erwähnte, war unser Standort in Ober-Ursel und zwar gab es dort ein Lager, das von den Deutschen für abgeschossene alliierte Flieger bestimmt war. Ober Ursel ist in der Nähe von Bad Homburg und dort war auch das deutsche Vollblut-Gestüt Erlenhof in der Nähe. Das besuchte ich in meiner Freizeit häufig. Es wurde geführt von einem Herrn Karl Albert. Herr und Frau Albert nahmen sich meiner in meiner Freizeit ganz rührend an, ich war dort häufig zum Nachmittagskaffee und zum Plaudern. Ganz uneigennützig war das wohl auch nicht, denn Herrn Albert lag viel daran keine Schwierigkeiten als Nazi zu bekommen. Als ich nun den Befehl bekam den Zustand der deutschen Pferdewirtschaft zu untersuchen, liess ich diesen Befehl auch auf Herrn Albert ausdehnen, weil er sich in allen Pferde-Angelegenheiten ausserordentlich gut auskannte und mich an die richtigen Leute verweisen konnte, mit denen ich sprechen musste.

Nun ging also diese Reise los, die etliche Monate dauerte. Natürlich ging es auch nach Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die unter britischer Besatzung waren. Also musste meine Mission auch von den Engländern zur Kenntnis genommen und von ihnen bewilligt werden, was sie auch bereitwillig taten. Ich entsinne mich noch an eine Begebenheit. Sie war eigentlich garnicht so komisch, aber sie zeigt doch, was so alles passieren kann. Ich war auf einem Hof in Schleswig Holstein gewesen, ich glaube der Besitzer hiess Tormehlen. Der war etwas bedrückt, denn er hatte einen Sohn, der irgendetwas in der Nazi-Gesellschaft gewesen war, ich weiss nicht, war er SA-Mann oder SS-Mann, jedenfalls hatte er irgendwo mitgewirkt. Der Vater hatte Angst um ihn. Als wir wieder von dort weg mussten, um über Hamburg nach Bremen zu gelangen, bat er mich, ob er bis Hamburg mitfahren könnte, was ich bereitwillig gestattete. Auf dieser Reise nun - es war November, nasskalt und regnete wie verrückt - gingen uns zwei Reifen kaputt. Beim ersten Reifen ginbg es ja noch, denn da konnten wir den Ersatzreifen nehmen, aber als dann der zweite auch noch kaputtging, waren wir nun tatsächlich aufgeschmissen und wir mussten uns an die Briten wenden, um neue Reifen zu bekommen. Im allgemeinen geht so etwas problemlos, denn die amerikanische und britische Militärverwaltung arbeiteten sehr gut zusammen. Als ich mich also an eine britische Stelle wandte bekam ich zur Antwort. da müssen Sie sich da und dorthin wenden, dort bekommen Sie einen Reifen. Aber offensichtlich hatten wir dort Verdacht geweckt, denn der gute Mann hatte nach unserer Abfahrt nichts

besseres zu tun, als bei unserer Anlaufstelle anzurufen und zu melden, dass eine Gruppe verdächtiger Personen gleich bei Ihnen auftauchen würde, um Reifen zu holen. Als wir nun dort ankamen sagte der diensthabende Feldwebel: ok. wir wechseln Ihren Reifen aus. Und als unser Jeep nun auf drei Beinen stand fragte er: Who is in command here? Ich sagte: das bin ich. Come with me. Und ich wurde einem fürchterlichen Verhör unterzogen. Anscheinend waren wir verdächtig, weil ich mit deutschem Akzent sprach und wir dazu noch einen deutschen Zivilisten dabei hatten. Ich hatte zwar offizielle Befehle, die ich ihm zeigte, aber er traute der Sache nicht recht.

Rufen Sie doch bei unserer Dienststelle an, sagte ich. Er liess sich nur schwer dazu bewegen, aber schliesslich tat er es doch und die Sache klärte sich. Wir bekamen unseren Reifen und wurden auf den Weg gebracht.

Wir kamen nun nach Hamburg, wo wir übernachteten mussten. Für solche Zwecke gab es am Steindamm, in der Nähe des Hauptbahnhofs, ein Gebäude, grosse Hallen, wo Reisende wie ich, übernachteten konnten. Das war aber sehr schlecht. Ich dachte mir, ich will doch einmal zur Oberstrasse zu meinem Heimathaus fahren, wo ich aufgewachsen bin, und das jetzt einem Freiherrn von Waldenfels gehörte. Also, wir fuhren da hin. Wir standen nun also vor dem Haus, gingen aber nicht gleich rein. Ich redete noch mit dem Fahrer, erklärte ihm, dass ich hier aufgewachsen wäre und er redete mir zu, ich sollte doch mal reingehen. Also, wir standen eine ganze Weile vor der Tür mit unserem Jeep und Anhänger. Das bemerkten die Waldenfels und hatten fürchterliche Angst, dass ihr Haus beschlagnahmt würde. Das erzählten sie mir dann später. Also schliesslich entschloss ich mich doch mal zu klingeln. Das tat ich dann auch und wurde sehr herzlich aufgenommen. Die Waldenfels boten uns an dort zu übernachteten. Wir waren nun zu dritt, Albert, der Fahrer Rosi und ich, und im Haus waren noch etliche Verwandte oder Bekannte, die sie beherbergten. Ich glaube in dieser Zeit haben die Deutschen sehr fest zueinander gehalten und einer hat dem Anderen geholfen.

Auf dieser Reise durch die deutsche Pferdewirtschaft verbrachte ich einige Tage bei Gustav Rau in Schönböken in Schleswig-Holstein von dem ich viele Informationen bekam. Er war hochofiziert darüber, dass man sich um ihn kümmerte. Ich war der Erste, der ihn nach dem Krieg besuchte. Er war bekanntlich ein weltbekannter Hyppologe. Für mich war in diesen Pferdeangelegenheiten sehr viel zu tun, denn in der amerikanischen Army, die sich der Pferdeangelegenheiten nicht sehr bewusst ist, kam auch viel Unfug vor. So wurden z.B. wertvolle Mutterstuten requiriert, um Serum zu gewinnen, wozu man auch Wallache, sofern sie gesund waren, hätten benutzt werden können. Erstklassige Vollblutstuten, wie die der Irmgard von Opel, Gestüt Westerberg, waren requiriert worden, um Patrouillendienst entlang der Ölpipeline zu tun, die sich von Belgien aus nach Deutschland erstreckte und von Berittenen bewacht wurde.

So kam ich denn auch in das hannoveranische Haupt-Pferdezucht Gebiet an der Niederelbe; Kedingen, Stader Gegend, wo die herrlichen, besten hannoverschen Stuten stehen. Auch dort konnte ich helfen Unheil zu vermeiden, was mir die hannoveranischen Pferdezüchter hoch angerechnet haben. Später, ich glaube es war 1982 wurde mir von dem Präsidenten des Verbandes hannoverscher Warmblutzüchter zur Erinnerung und in Anerkennung meiner Verdienste in der damaligen, schweren Zeit, eine goldene Ehrennadel angeheftet, mit der Bemerkung, dass die hannoverschen Pferdezüchter nie vergessen würden, was ich für sie getan hätte. (Obgleich das wohl nicht so kolossal gewesen ist).

Jedenfalls, diese Reise hat ungefähr sechs Monate gedauert und endete natürlich mit einem offiziellen Bericht. Eine Kopie davon ging auch an den American Chief of Remont in Washington DC. Und das war Colonel F.Hamilton. Er kam herüber nach Deutschland und verlangte, dass ich ihm zugeteilt würde, und dass ich mit ihm herumreiste, um ihm all diese Gestüte, Züchterhöfe und Orte zu zeigen, die ich

in meinem offiziellen Bericht erwähnt hatte. Colonel Hamilton war ausserordentlich von der Qualität der hanoveranischen Warmblutstuten und der ganzen Organisation beeindruckt. Er schüttelte immer wieder seinen Kopf vor Erstaunen. So etwas hatte er noch nicht gesehen und erlebt im Vergleich zu den amerikanischen Pferden, an die er gewöhnt war. In Hamiltons Begleitung war noch ein Major Slisser und ein Veterinär, Major Sivers. Wir kamen also auch nach Schlenderhan, wo wir mit Baron Oppenheim eine Unterredung hatten. Colonel Hamilton wählte sich 5 ausgezeichnete Vollblut-Stuten-Fohlen und 5 Vollblut-Hengst-Fohlen aus. Er ging dabei sehr grosszügig vor. Er fragte die Besitzer: Auf welchen Wert schätzen Sie dieses Tier. Und was gefordert wurde, das wurde ohne Diskussion bezahlt und ging auf Reparationskonto.

Auch beim Leiter des Gestüts Waldfried, Spreddy, ging die Sache so. Hamilton wählte wunderbare Stuten und Hengste aus. Nur bei einem Hengst gab es Schwierigkeiten, den wollte Spreddy unter keinen Umständen herausrücken. Er sagte: wenn Sie Den nehmen, dann zerstören Sie die ganze Zucht. Hamilton war Pferdemann genug, um das einzusehen und nahm Abstand davon. Im Grossen Ganzen fand ich, dass er sich sehr gut verhielt.

Zu erwähnen ist wohl auch noch, worauf der starke Eindruck beruhte, den Colonel Hamilton von der deutschen Warmblutzucht hatte. Er war sehr beeindruckt, dass die verschiedenen Stuten, die vorgestellt wurden schon seit Generationen aus der gleichen Besitzerfamilie kamen. So etwas gab es schwerlich in den Vereinigten Staaten. Und dann sollte ich vielleicht noch sagen: ich erwähnte das Gestüt Schlenderhan. Schlenderhan und Waldfried waren wohl die berühmtesten Vollblutgestüte zu dieser Zeit.

Schliesslich war es so weit, dass die requirierten Pferde verladen werden sollten. Sie wurden in dem deutschen Unions-Gestüt zusammengezogen, um von dort nach Bremerhaven transportiert und auf ein extra dafür gechartertes Schiff gebracht, um nach den Vereinigten Staaten geschickt zu werden. Auf der Überfahrt auf dem Atlantik wurde es plötzlich sehr neblig. Das Schiff ging auf halbe Kraft und liess dauernd das Nebelhorn ertönen. Aber am nächsten Morgen löste sich der Nebel auf und zu unserem grossen Erstaunen sahen wir auf Steuerbord ein Schiff unserer Grössenklasse, havariert und halb versunken. Ein kleines Schiff, das einem Engländer gehörte, hatte an dem Havaristen festgemacht und die englische Flagge gehisst. Der Mann war dabei sich von Bord die Navigationsinstrumente zu holen mit der Angabe, dass ihm dies nach Seerecht zustände, ebenso wie die Ladung, die aus Mehl und einigen Autos bestand. Er meinte, da er seine Taue an dem Schiff befestigt hätte gehörte ihm das sinkende Schiff. Aber unser Kapitän kannte anscheinend das Seerecht besser. Er sagte, es genüge nicht, dass er die Taue befestigt hätte, er müsse nun auch beweisen, dass er das sinkende Schiff bugsieren könnte. Man gab ihm eine Frist, ich glaube es waren 24 Stunden, um dies zu bewerkstelligen. Wir sahen natürlich mit Interesse dabei zu. Der Schornstein des kleinen Schiffes qualmte mächtig, man sah, dass sie Kohlen aufschütteten, aber sie waren nicht im Stande das Schiff zu bewegen. Unser Erster Ingenieur wurde rübergeschickt und stellte fest, dass zwar der eine Kesselraum unter Wasser stand, dass aber noch ein zweiter da war, der trocken war und genügen würde, um das Schiff zu bewegen. Also wurde beschlossen kehrt zu machen, und das Schiff - da das der kürzere Weg war - nach England zu begleiten. Diese Rückreise ging natürlich im Schnecken-tempo vor sich, da sie der Geschwindigkeit des halb versunkenen Schiffes angepasst war.

Ganz kurz vor der englischen Küste kamen wir noch in einen beträchtlichen Sturm, der beinahe die ganze Anstrengung noch zunichte gemacht hätte,

indem das Schiff doch noch gesunken wäre. Aber, wie man hier so schön sagt: by the skin of our teeth blieb das Schiff über Wasser und wir konnten es nach England ins Trockendock bringen.

Als wir am nächsten Morgen abfahren wollten, kam die Polizei an Bord und drohte uns festzuhalten, weil sich unsere Soldaten-Mannschaft in der Nacht an Land ganz toll benommen haben sollte. Sie hatten Fensterscheiben eingeschlagen und in einem Hotel das Unterste zu Oberst gekehrt. Man erwartete, dass wir dafür gutständen. Wir, das waren in diesem Fall die Vereinigten Staaten. Aber unser gewiefter Kapitän verwies sie an die amerikanische Botschaft und wir fuhren ab nach USA.

Diese ganze Episode hat die Reise natürlich ungemein verlängert. Als wir schliesslich in Norfolk, Virginia landeten waren wir drei Wochen unterwegs gewesen. Das wäre ja nicht so schlimm gewesen, aber wir hatten doch all die kostbaren Pferde an Bord, es mögen an die achtzig gewesen sein. Aber dank der ausgezeichneten Pflege unsres Veterinärs, Major Sibert, habe alle, mit einer Ausnahme, nämlich einem Schimmelhengst, von dem französischen Hengst Biribi abstammend, der eine leichte Kolik erlitt, die Reise gut überstanden.

Bei der Landung in Norfolk wartete ein kleine Menschenmenge schon auf die Ankunft dieses Schiffes. Es hatte sich herumgesprochen, vielleicht hatte es auch in der Zeitung gestanden, dass wir deutsche Pferde an Bord hatten und die pferdeliebenden Leute von Virginia waren gekommen, um die Pferde zu begutachten. Mit der Eisenbahn ging es dann ins Remontendepot der amerikanischen Armee. Ich hatte natürlich bei der Verladung der Pferde feste mitgeholfen, hatte meine Vertige-Uniform an, die wohl schmutzig war. So stand ich im Hauptquartier des Remontendepots ziemlich zerknittert vor einem Feldwebel, der mich hinauswerfen wollte, weil er mich für einen der dort arbeitenden deutschen Kriegsgefangenen hielt. Ich protestierte natürlich laut und sagte, dass ich der amerikanischen Armee angehörte, was sie dann schliesslich beschwichtigte.

Es war meine Aufgabe gewesen, die Abstammungspapiere für die mitgebrachten Pferde zu besorgen, die ich dann dem verantwortlichen Offizier des Depots übergab. Dieser war sehr an den Pferden interessiert und wir hatten viele interessante Gespräche darüber.

Von dort wurde ich nach Fort Dix befohlen, wo ich entlassen werden sollte. Dort war ich mehrere Tage. Es war fürchterlich lamngweilig, weil es gar nichts für mich zu tun gab. Ich fragte mich: wie lange soll das denn hier so weitergehen? Aber dann war es doch so weit. Der Tag meiner Entlassung. Mir wurde, um mir den Weg ins Zivilleben zu ebnen, eine khakifarbene Hose und ein ebensolches Hemd zugeteilt. So angekleidet sollte ich ins Zivilleben eintauchen. Ja, ich zog die Sachen an, aber ich kam mir furchtbar ungeschickt darin vor. Ich fuhr mit der Eisenbahn nach New York, um bei unserem alten Familienfreund Ernst Bing ein paar Tage zu verbringen. Auf der Fahrt zog ich mich auf die Toilette zurück und zog meine alte Uniform wieder an, in der ich mich viel wohler fühlte, als in dem neuen Zeug.

In New York wurde ich sehr herzlich von Ernst und Erna Bing aufgenommen. Ich ging mit ihnen in dem grossen, schönen, zentralen Park spazieren. Dann setzte ich mich wieder in die Eisenbahn und fuhr zurück nach Seattle, zu meiner lieben Mutti. Mir wurde nun langsam bewusst, dass das Soldatenleben vorbei war und ich, wie in kaltes Wasser getaucht, mich im Zivilleben wiederfand. Ich weiss noch, dass als ich zum ersten mal wieder

bei ihr am Tisch in ihrer Wohnung in der West-Roy-Street sass, ich plötzlich zusammenbrach und bitterlich, und ganz unsoldatisch, heulte. Zugleich schämte ich mich, denn Mutti versuchte doch gerade das neue Leben so schön wie möglich zu machen. Sie war eine ganz tapfere Frau. Damals arbeitete sie als Sekretärin oder Buchhalterin bei Cox & Co. in Seattle, einer Maschinenhandlung.

Ich versuchte wieder eine Anstellung zu finden, aber das war sehr schwer, denn die Industrie in Seattle mit Firmen wie Boeing, Webster Brinkley usw. hatte sich auf Rüstungsindustrie eingestellt. Und nun musste sie sich wieder auf zivile Belange umstellen. Ich hatte aber einen guten Freund, mit dem ich eng zusammengearbeitet hatte, als ich noch bei Webster Brinkley angestellt war. Dort wurden Schiffswinden und ähnliches gebaut. Die dazu nötigen Zahnräder wurden von Webster Girieux(???) geliefert. Ich ging zu ihm, oder ich schrieb ihm und er nahm sich meiner sehr freundlich an und bot mir eine Stelle bei Webster Girieux als stress analyst in Linwood, California. Das bedeutete also, dass ich Mutti wieder verlassen musste, um nach Linwood in der Gegend von Los Angeles überzusiedeln. Ich nahm ein Zimmer bei einfachen Leuten und lebte ein recht uninteressantes Leben. Mein Pferdeinteresse half mir aber. Ich benutzte jede Gelegenheit um mir Turniere anzusehen, Ställe zu besuchen und mir Pferde anzusehen. So fand auch einmal ein kleines Turnier in der Gegend von Pasadena statt, bei dem auch Springprüfungen waren. Dabei wurden fast alle Prüfungen von einer kleinen, schwarzen Traberstute gewonnen. Diese Stute hatte ein kolossales Springvermögen, war aber wenig geschult und ging mit hohlem Rücken, aufgerichtetem Hals und hängenden Beinen an einer scharfen Kandare über die Sprünge. Ich erinnere noch, dass ich in der Pause durch die Stallung ging und auch an dem Stand mit dieser Stute vorbeikam, wo die verschiedenen blauen Bänder hingen, welche diese Stute gewonnen hatte. Ich gratulierte der Besitzerin, die dies freundlich lächelnd entgegennahm. In meiner 'taktvollen' Art sagte ich ihr, dass die Stute zwar gewonnen hätte, aber der Springstil sei sehr schlecht gewesen.

So verging die Zeit. Eines Tags fand in einem Ort, ich glaube es war Glanville, eine Zusammenkunft von Pferd Liebhabern statt. Was da eigentlich los war, weiss ich nicht mehr, erinnere mich aber, dass Colonel Gutstein auch dort war. Ich kam auf einer Bank neben Elisabeth Searle zu sitzen, der Besitzerin der erwähnten Stute. Sie hatte nicht vergessen, dass ich den Springstil ihres Pferdes so schlecht gefunden hatte. Sie sprach mich darauf an und fragte, was denn eigentlich so schlecht gewesen sei. Ich erklärte ihr, dass diesem Pferd die sogenannte bascule völlig gefehlt hätte und dass sie sicher viel höher springen könnte, wenn ihr eine bessere Springmanier beigebracht würde. Sie fragte mich, ob ich ihr dabei helfen würde, was ich mit Freuden zusagte. Wir verabredeten ein Treffen, es musste abends sein, weil wir beide tagsüber arbeiteten. Sie war eine Sekretärin bei einer Zweigstelle von Lockheed.

Am verabredeten Abend ging ich, mit einem guten, deutschen, dicken Trensengebiss in der Tasche zu Elisabeth. Ich sagte ihr, zuerst müssen wir mal diese fürchterliche Kandare weglassen und diese viel besser wirkenden Trense einschnallen. Es dauerte natürlich eine Weile, bis die Stute Vertrauen zu dem neuen Gebiss gefasst hatte, schliesslich aber hatte sie sich daran gewöhnt und streckte sich schön hinein. So arbeitete ich also mit Elisabeth und ihrer Stute eine Weile und die Krönung war dann, dass sie - ich weiss nicht mehr, war es eine Reiter- oder eine Reitpferdeprüfung, den ersten Preis gewann. Wir hatten grosse Zuneigung zu einander, verlobten uns und heirateten 1949. Wir wurden in einer kleinen Kirche in der Nähe von Pasadena getraut. Dort in der Nähe wohnte auch die



Mutter von Elisabeth. Mutti war zur Trauung herbeigereist und wir wohnten zusammen in der Valencia Street von Alhambra.

Elisabeth und ich sehnten uns nach einem Leben auf dem Lande und wir beschlossen uns irgendwo anzusiedeln. Ja, aber wo? Wir machten es so, dass Elisabeth während des Winters an die Verwaltungen der verschiedenen Counties schrieb. Aus den Antworten suchten wir dann einige heraus, die passend erschienen. Es musste natürlich nicht nur für Pferdehaltung geeignet sein, sondern ich musste in der Nähe auch Arbeit finden. Im folgenden Sommer besuchten wir dann die verschiedenen Adressen, aber es war alles nicht günstig, bis wir endlich in der Nähe von Santa Cruz in die Aptos-Gegend kamen. Da waren weite, grüne Weisen und darauf schwarz-bunte Kühe und dahinter der blaue Ozean. Ich rief erleichtert, das ist ja ganz wie in Deutschland, und wir beschlossen hier eine für uns passende Stelle zu finden, wo wir wohnen und auch unsere Tiere unterbringen konnten. Wir wandten uns an einen Makler, der uns, nach einigen ungeeigneten Vorschlägen an ein kleines Grundstück bei Soquel führte. Sofort, als wir den Hof betraten, wussten wir: das ist das Richtige. Vor uns stand ein langgestrecktes, altes Gebäude, ganz mit Efeu berankt. Das war das Lager für die Ernte, und zwar war das eine Kirsch-Plantage. Als wir durch das Lager hindurchgegangen waren, sahen wir auch auf der anderen Seite den Kirschgarten und als Begrenzung etwas tiefer einen Bach, der in all den Jahren, auch bei grosser Hitze nie ausgetrocknet ist. Er lieferte uns immer schönes Wasser. Wir riefen begeistert: Das hier wollen wir haben. Es handelte sich um ca. 10 acres und wir bezahlten den ziemlich ansehnlichen Preis von 11.000.-\$. Das war damals viel Geld. Heute ist es eine lächerliche Summe. Der Wert des Grundstücks hat sich seither sicher ver Hundertfacht.

Die Zeit des Umzugs war gekommen und wir packten unsere Utensilien zusammen wir hatten damals ein neues Oldsmobile mit einem Lastenanhängen und zogen damit aus der Los Angeles Gegend nach Soquel, California, um. Das seltsame ist, dass wir uns zuerst für diesen Platz entschieden und erst danach uns fragten, wo ich wohl Arbeit finden könnte. San José war die nächste grössere Stadt, und dort war eine Fabrik, die sich Food Machinery and Chemical Comp. nannte. Diese Firma war ein Kunde von Webster Giroux gewesen. Daher war mir der Name bekannt und ich fuhr hin, um mich um eine Stellung zu bewerben. Ja, aber an wen konnte ich mich wenden. Ich wollte mich nicht an das Einstellungsbüro wenden, das sehr unpersönlich war, sondern lieber jemanden ansprechen, der eine führende Stellung dort hatte. Ich fing ein Gespräch mit dem Wachmann am Tor an und der sagte mir, ich solle mich an Mr. Edwards wenden. Der war sehr nett, hatte aber nicht viel zu sagen, er verwies mich, das werde ich nie vergessen, an John Reynolds, der damals wohl Chefingenieur war. Dieser kam, über das ganz Gesicht lächelnd auf mich zu, schüttelte meine Hand und nachdem ich ihm kurz meine Lebensgeschichte erzählt hatte und was ich gelernt hatte, sagte er: ja, einen Gear-engineer haben wir uns schon immer gewünscht. Ich korrigierte ihn, indem ich sagte, dass ich zwar in einer Zahnrad-Fabrik gearbeitet hätte, jedoch nicht als 'Getriebe-Ingenieur, sondern als stress-analyst und Maschineningenieur. Das machte aber gar keinen Eindruck auf ihn, er wiederholte nur, sie könnten gut einen gear-engineer brauchen. Er freute sich, dass ich gekommen sei und bot mir 400 \$ im Monat an und wir schlossen mit einem Händedruck den Anstellungsvertrag ab. Ich war nicht nur von der modernen Ausrüstung dieses Werks beeindruckt, sondern mehr noch von der menschlichen, freundlichen Art, wie man mit mir umging. Ich arbeitete mich also in die Spezifik der Getriebe-Entwicklung ein.

Elisabeth hatte das Glück auch in der Nähe eine Beschäftigung zu finden,

und zwar bei einer Dame, deren Rufname Chloe war. Und zwar tat diese etwa Interessantes, sie fertigte nämlich für grosse Betriebe Indexkarten, also kurzgefasste Inhaltsangaben über die Artikel in Betriebszeitschriften an. Sie machte das mit Tonband und Schreibmaschine.

Die Food machinery and Chemical Corp. war etwa 30 Meilen von unserem Grundstück entfernt, die ich täglich zurücklegte. Diese ca. 60 Meilen musste ich aber nur zum geringen Teil auf einer Autostrasse fahren. Der grösste Teil war eine Nebenstrasse, die sich durch Waldgebiete schlängelte. Ich war also nun als 'Gear engineer' angestellt, hatte aber in der Sache noch viel zu lernen. Ich hatte aber gute Freunde, die mir halfen mich zu orientieren und so kam ich ganz gut durch und konnte mich allmählich kompetent machen und heraufarbeiten. Meine Aufgabe bestand darin, immer neue Getriebe zu konstruieren. Das ging so weit, dass ich eines Tages eine 400 PS-Transmission für Raupenschlepper für militärische Zwecke erfolgreich konstruierte. Was mich besonders freute, war, dass bis dahin alle derartigen Getriebe für Militärfahrzeuge von der Alliston Corp., einer Abteilung von General Motors geliefert wurden und dass hier zum ersten mal es einer anderen Firma gelang, auf diesem traditionsreichen Gebiet ein Getriebe zu liefern. Das war doch ein ziemlicher Erfolg, den die Firma mir gegenüber auch mit einem ansehnlichen Scheck anerkannte.

Das Leben ging weiter und es ging eine Zeitlang ganz gut. Aber dann kam es zur Trennung von Elisabeth. Sehr bedauerlicherweise wollte sie sich von mir scheiden lassen. Das war 1969. Ich musste also aus unserer Farm ausziehen und zog vorübergehend irgendwo auf die San Franzisko-Halbinsel in eine Etagenwohnung. Aber dieses Stadtleben war nichts für mich, es zog mich immer wieder aufs Land zurück und so ging ich Sonntags immer wieder zurück in die Gegend, wo ich jahrelang gelebt hatte, nämlich nach Soquel. Dort fand ich dann auch eines schönen Tages einen wunderschönen Platz mit einem Obstgarten und 3 acres Land, der zu haben war. Er lag am Soquel Creek und man konnte aus diesem Bach Wasser zur Unterhaltung einer Weide pumpen. Ich kaufte diesen Platz - wie ich mich entsinne - für 50.000.-\$. Dort war auch ein langer Hühnerstall, den ich umbauen wollte. Ich machte mich sogleich mithilfe eines gelernten Bauarbeiters daran das Dach höher zu legen, um ihn in einen Pferdestall umzubauen. Das gab 5 Boxen für die Pferde und einen schönen Geschirrraum und einen grossen Heu- und Futterraum. Wie gesagt, das Dach des ehemaligen Hühnerstalls war zu niedrig und musste wenigstens um einen Fuss gehoben werden. Das war schwierig, weil das Gebäude sehr lang war und ich erinnere mich noch mit Schrecken, dass uns um ein Haar beinahe das Dach weggerutscht wäre, wenn wir es nicht mit aller Kraft noch gehalten hätten. Wir bekamen es aber fertig und dieser Stall hat uns lange Jahre vorzügliche Dienste geleistet.

Das Glück wollte es, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse die kürzlich verwitwete Anni Tiedemann wohnte, mit der ich gleich ein sehr freundschaftliches Verhältnis hatte. Zu meinem Glück wurde sie am 1. November 1970 Anni Friedlaender, als wir heirateten. Leider konnten wir nicht gleich auf der neuen Farm einziehen, weil noch viele Veränderungen und Verbesserungen am Wohnhaus vorgenommen werden musste. Wir wohnten deshalb noch mehrere Monate in Annis Haus.

Wir führten ein angenehmes, ruhiges Leben. Ich arbeitete noch bei der FMC Comp. bis ich 1972 aus Altersgründen - ich war 65 Jahre geworden - ausscheiden musste. Man gab mir aber die Möglichkeit weiter als beratender Ingenieur für die Firma zu arbeiten. Das tat ich auch noch lange Zeit und fuhr ein oder zweimal in der Woche nach San José. Man gab mir eine phantastische Abschiedsfeier, machte mir wunderbare Geschenke und erlaubte mir, wie gesagt, weiter als beratender

Ingenieur tätig zu sein, zunächst mit voller Arbeitszeit und später als Teilzeitbeschäftigung. Da meine Arbeit offizielle Anerkennung gefunden hatte, wurde die Regierung auf mich aufmerksam und ich wurde ein Berater für das Detroit Arsenal und seine Entwurfs Abteilung. Es wurde ein Befehl erlassen, der Fabriken, die für das Arsenal arbeiteten, verpflichtete, meine Beratung zu nützen. So machte ich viele Reisen und führte ein sehr angenehmes Leben.

Kurz bevor Anni und ich heirateten, kaufte ich ein hübsches Anwesen am Old San José Road. Es hatte etwa 3 Acres Land und ich nannte es 'Friedland'. Es lag in der Nähe vom Soquel Creek. So hatte ich genug Wasser, baute Ställe für etwa 5 Pferde und nutzte den schönen Apfelgarten. Natürlich gab es es Weide für die Pferde und ich installierte ein Beleuchtungssystem, sodass man auch abends reiten konnte.

An den Wochenende war ich oft mit dem Richten bei Dressurprüfungen beschäftigt. Dies erstreckte sich über die ganzen Vereinigten Staaten und Canada. Das machte mir viel Freude und hielt mich, was die Pferdezucht- und Wirtschaft betraf, auf dem Laufenden. Eines schönen Tages bekamen wir einen Brief von Dr. Walter Hartwig, General-Manager des Verbandes Hannoveranischer Warmblutzüchter mit der Ankündigung, dass er uns besuchen würde, um Fühlung aufzunehmen mit den Besitzern hannoveranischer Pferde in unserer Gegend. Ich erinnere genau, dass ich ihn auf dem Flughafen in San Francisco abholte, er kam aus Canada herunter und musste durch die Einwanderungskontrolle und den Zoll. Ich wartete jenseits, wusste nicht, wie er aussah. Alle paar Minuten passierten Leute die Schranke und ich fragte mich: ist er das oder nicht? Als sich die Tür wieder öffnete, konnte ich in den grossen Raum blicken und sah, dass da nur noch wenige Leute waren. Bald kamen die Letzten heraus. Einer davon mit einem grossen Cowboyhut. Ich sagte mir, das kann er doch wohl nicht sein. Doch ich fragte schüchtern: Dr. Hartwig? Ja, ja, ja! Und so wurden wir miteinander bekannt. Wie gesagt, er kam aus Canada, wo er einer grösseren Pferdeschau oder etwas ähnlichem beigewohnt hatte, und wo man ihm zum Abschied diesen grossen Cowboyhut aufgesetzt hatte. Ich nahm ihn mit nach Hause, sprachen über alles Mögliche und ich sagte ihm, dass wir hier einen guten, starken Hengst gut gebrauchen könnten, um Substanz in die Zucht zu bringen, die sich hauptsächlich auf englisches Vollblut gründete. Ich erzählte ihm auch, dass ich gerade im vorigen Jahr in Celle gewesen sei und man mir dort einen Hngst 'Sextus' gezeigt hätte, der sehr gut hierher passen würde. Darauf antwortete Dr. Hartwig zu meinem grössten Erstaunen: dann werden wir Ihnen diesen Hengst schicken. Da war ich natürlich ganz baff. So ein Geschenk hätte ich nicht erwartet. Es kam, nach einiger Zeit aber nicht der Hengst Sextus, sondern am 12. Dezember landete in Los Angeles mit der Lufthansa der noch schönere Hengst Asiate 4115, ein brauner hannoverscher Hengst, der am 25. März 1964 gefohlt war. Sein Vater war der Spitzhengst seines Jahrgangs 1958, namens Abdulla 4026 und seine Mutter die Anna Amson H 56367. Von Los Angeles wurde der Hengst nach ganz kurzer Quarantäne zu Susan Davits gebracht, die in der Gegend von Santa Ines wohnte und die auch mit dem gleichen Flugzeug ein Pferd aus Deutschland importiert hatte. Dorthin fuhren wir, um ihn in Empfang zu nehmen. Wie gesagt, er war am 12. Dezember 1975 angekommen zusammen mit verschiedenen Trakehner-Stuten, die Susan Davits gehörten, dabei auch die Stute Vergil und andere.

In unserem Anhänger brachten wir den Hengst nach Hause. Es war Sonntag, der 14. Dezember 1975.

Der Hengst war in Begleitung des Obersattelmeisters Latt angekommen und Herr Latt verbrachte mehrere Tage bei uns zu Hause. Er gab uns wertvolle Hilfe und Ratschläge für die weitere Behandlung und um die ganze Situation zu verbessern. Asiate war bei uns auf dem Hof, wie gesagt von Dezember 1975 bis Januar 1980. Er war sehr beliebt, bekam mehrere Stuten und erzeugte schöne Fohlen. Asiate war ein freundliches Pferd, insbesondere mit Anni war er reizend. Wenn sie kam,

streckte er ihr den Hals entgegen, liess sich streicheln und war dankbar, wenn er einen Zwieback oder so etwas bekam. Ich will sagen, er war nicht kapriziös und wählerisch, wie unser anderer Hangst 'Freedom'. Eine seiner ersten Stuten war die arabische Stute Gelisa. Das ergab ein reizendes, kleines Fohlen. Dann erinnere ich mich noch, dass eine Mrs.Green von GlanAllan eine Conomara-Stute brachte, die auch ein schönes Fohlen von Asiate hatte. Im Januar 1980 ging Asiate von uns, und zwar kam er zu Davit Barnes von Phoenix, Arizona. Er übernahm ihn, und dort ist er, wie ich weiss, bis zu seinem Tode geblieben. Über Asiate habe ich mit allen Einzelheiten Tagebuch geführt und daraus geht ja alles Nähere hervor.

Ich hatte allerbeste Verbindungen mit dem Verband Hannoveranischer Warmblutzüchter in Deutschland und im Jahre 1982 wurde ich eingeladen einer der Richter bei einer grossen Jahres-Pferdeschau in Verden zu sein. Wir richteten in zwei Ringen. Jeder Ring hatte drei Richter. Und wenn schliesslich jeder Ring seinen Champion gefunden hatte, kamen die Richter der beiden Ringe zusammen und entschieden, wer von beiden nun der endgültige Champion sein sollte. Es war nicht einfach ein Einverständnis herzustellen, aber schliesslich einigten wir uns doch. Dann bekam der Champion einen grossen Kranz und den Hals und wurde vorgeführt und auch der Ersatz-Champion bekam einen solchen Kranz. Als das gerade geschah, ertönte eine Lautsprecherstimme: Möchte sich Herr Friedlaender bitte zwischen die beiden ausgezeichneten Pferde stellen. Ich war verwirrt und versuchte die Sache zu überhören, aber die Aufforderung wiederholt, es erschien jemand, der mich dorthin begleitete und mich zwischen diese beiden Gewinner-Pferde stellte. Mr. von der Decken, der Präsident des Verbandes Hannoveranischer Warmblut-Züchter, kam zu mir, hielt eine kleine Ansprache, in der er sagte, sie hätten hier nicht vergessen, was ich in den harten Nachkriegsjahren für diese Pferdezucht geleistet hätte, und dass der Direktionsrat einstimmig beschlossen hätte, mir eine goldene Ehrennadel anzuheften. Das war sehr selten verliehene Auszeichnung und eine grosse Ehre für mich und unter all meinen Auszeichnungen ist diese mir am teuersten.

Ich habe dann noch längere Zeit in einem der Auswahl-Komitees dieses Verbandes gearbeitet und wurde auch der Vorsitzende dieser Kommission.

1981 wählte mich die Mitgliederschaft zum Präsidenten der Amerikanischen Warmblut-Züchter Gesellschaft. Das war eine grosse Ehre. Diese Tätigkeit füllte mich ganz aus und brachte mich an viele Orte in den Vereinigten Staaten.

1979 fuhren wir zur 100-Jahrfeier von Grosspapas Tee-Firma Hälssen & Lyon nach Hamburg. Die Einzelheiten darüber finden sich in meinem Tagebuch und finden sich in dem grossen Couvert mit der Aufschrift January 1979 Trip to Hälssen & Lyon. 100-Jahr-Feier Hamburg. Diese Reise dauerte dauerte vom 20 September bis zum 2.November 1979. 1982 machten Anni und ich eine schöne Reise nach Dänemark, Norwegen und Deutschland vom 2. August bis zum 26.September.

Daran anschliessend fand auf dem Dobrook die Louis-Wiegel-Schau statt, wobei ich die goldene Ehrennadel erhielt und von der ich schon berichtet habe.

Wir wohnten auf unserem schönen Platz in Soquel bis ungefähr 1988 bis wir ihn verkauften und in die Nähe von Annis Tochter zogen. Ich muss noch erwähnen, dass, als ich 1981 als Präsident zurücktrat, man eine sehr schöne Feier für mich veranstaltete. Bei dieser Feier gab man mir dann die herrliche, etwa anderthalb Fuss hohe Bronze-Statuette einer berühmten hannoverschen Stute mit ihrem Fohlen, die bei uns einen Ehrenplatz einnimmt. Ich war schon einige Jahre vorher der Vorsitzende einer der wichtigen Kommissionen dieser Gesellschaft gewesen und diese Stellung behielt ich, auch nachdem ich als Präsident meinen Abschied genommen hatte. Auch blieb ich weiter Vorsitzender des Stuten- und

Hengste-Komitees und arbeitete ich weiter im Lande bei der Anerkennung von Pferden und der Aufnahme in das Stutbuch. Das machte mir grosse Freude. Dann ergaben sich aber Meinungsverschiedenheiten. Louis Thomson war inzwischen Präsident der America-Hannovarian-Society geworden. Da ich betonen wollte, dass diese Meinungsverschiedenheiten nicht mit persönlichen Aversionen zu tun hätten, sondern rein sachlich begründet waren, fand ich es als das Beste, um meinen Abschied zu bitten. So gab ich dann auch diese Funktion auf.

Nun, wo ich dies diktiere, im November 1990 bin ich 83 Jahre alt. Aktive Arbeit leiste ich nicht mehr, was mir natürlich sehr leid tut. Aber mein grosses Interesse an Pferden, und besonders an der Hannoveranischen Zucht ist mit den Jahren nicht verschwunden, im Gegenteil, es ist nur intensiver geworden. Und nun, wo ich körperlich weniger tun kann, will ich ein wenig schreiben und hoffe, es kommt etwas Nützliches dabei heraus. Also: So long!