Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 32 (1942)
Heft: 8

Artikel: Lastwagen auf der Burma-Strasse
Autor: Kent, George
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-635287

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Lastwagen auf der Burma-Strasse

Bevor Daniel Arnstein nach China ging, war er nichts als irgend einer der vielen Amerikaner, die arm anfangen und reich aufhören. Im Süden der Stadt Chicago geboren, war er mit 18 Jahren Taxi-Chauffeur. Fünf Jahre später nannte er ein Dutzend Taxis sein eigen; heute, mit 50 Jahren, besitzt dieser muskulöse und vierschrötige Mann 7000 Taxis und 8000 Lastwagen in New York.

Im letzten Frühjahr wurde die Burma-Strasse an etwa 100 Orten verstopft und war gesperrt. Von China dringend benötigte Waren und Munition stapelten sich längs der Strasse und in Warenhäusern auf. In grosser Beunruhigung kabelte Tschiang-Kai-Schek um Hilfe. Harry Hopkins liess Danny Arnstein rufen. Dem Ex-Taxichauffeur bedeutete „Burma-Strasse" nicht viel mehr als irgend ein Name. Aber als er gefragt wurde, ob er bereit sei, abzufliegen und die Knoten in Chinas Lebenslinie aufzulösen, sagte er: „Okay, wann fliege ich?"

Mit dem Flugzeug war Arnstein rasch in Tschungking und mit ihm zwei Associés, Harold S. Davis und Marco Hellmann — beide erprobte Autoritäten für Lastwagen- und Strassentransporte. Die drei Männer verbrachten 18 Tage in Kot und Schlamm, um das Gewirre auf der Burma-Strasse zu studieren. Dann schlossen sie sich selber in heisse Hotelzimmer in Rangoon ein und diktierten Hunderte von Seiten, die die vielen Unzulänglichkeiten der Strasse scharf kritisierten und energische Massnahmen für eine Besserung der Zustände empfahlen. Sie übergaben ihren Bericht, auf 35 Seiten gekürzt, Tschiang-Kai-Schek persönlich, und der Generalissimus handelte sofort.

Das Zollamt an der Grenze zwischen China und Burma wurde angewiesen, während 24 Stunden im Tag offen zu bleiben. Früher hatte es um 6.00 abends geschlossen, wenn auch oft noch anderthalb Meilen von Lastwagen mit Munition auf die Freigabe des Durchgangs warteten.

Ein anderer Befehl ordnete die Zusammenlegung des Lastwagendienstes in eine einzige Agentur an. Bis dahin waren die zuständigen Behörden in 16 verschiedene Departemente der Regierung zersplittert gewesen. So kam es, dass oft Lastwagen der einen Abteilung aus Mangel an Ersatzteilen stillgelegt waren, während eine andere Abteilung ein ganzes Warenhaus mit den am meisten benötigten Ersatzteilen besass. Eine Agentur hatte 30 Mechaniker für 50 Lastwagen, eine andere 15 für einen Park von 150.

Der Bericht zählte die Verzögerungen einer Kolonne von 40 Lastwagen auf, weil Beamte auf irgendwelchen nutzlosen Formalitäten beharrten, geisselten die bequemliche Gewohnheit ganzer Kolonnen, ganz einfach irgendwo anzuhalten, während einer der Wagen irgend eine Reparatur zu besorgen hatte, brandmarkte die Fahrer, die sich über Wein und Dirnen versäumten. Tschiang-Kai-Schek gab Befehl, ihm persönlich jede Verzögerung eines Lastwagens von mehr als einer halben Stunde zu melden.

Gut die Hälfte der Strasse ist so schmal, dass sie nur in einer Richtung befahren werden kann. Man fand dafür Abhilfe, indem man die Kolonnen an beiden Enden der Strasse um die gleiche Zeit abfahren liess, so dass sie ungehindert ⅔ der 726 Meilen zurücklegen konnten.

Diese und andere Reformen, die innert kurzer Zeit von Danny und seinen Helfern angeordnet wurden, setzten die Fahrzeit auf die Hälfte hinunter und erhöhten die Menge der beförderten Güter von 6000 auf 15 000 Tonnen. Der Kommandant der chinesischen Armeen war über Arnsteins Bericht so erfreut, dass er ihn ständig bei sich behielt und ihn „meine Bibel der Burma-Strasse" nannte.

Als ihre Arbeit beendigt war, wünschten die drei Männer, nach Hause zu gehen. Aber der Generalissimus nötigte sie, zu bleiben und bot ihnen die volle Verantwortlichkeit für die Burma-Strasse an, indem er ihnen die Festsetzung ihrer Entschädigung freistellte. Er dachte vielleicht, dass Ausländer mit ihrem Sinn für kaufmännisch-rationellen Betrieb den Verkehr mit der grösstmöglichen Wirksamkeit betreiben würden und ihm so grössere Mengen von Munition zuführen könnten. Danny aber entgegnete: „Ich sehe nicht ein, warum wir aus diesem Krieg Profit schlagen sollten, wenn die Chinesen das ebenso gut tun können. Wenn die Sache nicht klappt, sind wir bald wieder hier."

Damit verzichtete Arnstein auf ein Einkommen von vielleicht 4—5 Millionen jährlich, und in der nächsten Nacht war er mit seinen Freunden auf der Heimreise.

Das ganze Unternehmen hatte nur drei Monate gedauert. Trotzdem aber sahen die drei Männer hager und abgemagert aus, als kämen sie aus einem Konzentrationslager. Während ihres Aufenthaltes in Tschungking hatten die Japaner die Stadt täglich bombardiert. Aber Bombardierungen und Entbehrungen waren weniger wichtig; Arnstein bereitete es direkt Pein, zu sehen, wie gute amerikanische Lastwagen misshandelt wurden. Ein Violinist, der einem Kind zusieht, wie es auf eine Stradivarius-Geige hämmert, hätte nicht erschrockener sein können. In einem Feld in der Nähe von Tschungking fand er 150 Lastwagen müssig herumstehen, weil die Ersatzteile für die Reparaturen fehlten.

„Es gibt hier herum genug Ersatzteile, um viele dieser Lastwagen wieder auf die Strasse zu bringen", schrie Danny, indem er von einem Wagen zum andern rannte. „Hey, nehmt mal da die Kupplung raus und montiert sie in diesen Wagen ein. Und benützt diese Federn ..." Er wütete über Lastwagen, die nie eine Schmierkanne gesehen hatten, Vergaser, die keine Luftzufuhr mehr erhielten, weil die Luftfilter nie gereinigt worden waren, zerbrochene Federn, die durch Holzkeile ersetzt waren.

Von 2887 Lastwagen der Regierung waren 1407 ausser Betrieb, als Arnstein ankam. Diejenigen, welche sich noch in fahrbereitem Zustand befanden, wurden auf die schlechteste Strasse der Welt gesandt, ohne Winde oder Eisenhaken zum Auswechseln von Pneus; 726 Meilen Holpern, Rütteln, Schlagen auf einer Strasse ohne auch nur eine einzige Reparaturwerkstätte. Die Wagen mussten das Benzin für die ganze Reise mitführen, so dass ihre Ladefähigkeit beträchtlich reduziert wurde.

Wie einer der Ingenieure bemerkte, sieht die Burma-Strasse aus, als hätten die Chinesen sie mit den Fingernägeln aus dem Berg gekratzt. An keiner Stelle sieht der Fahrer mehr als eine Achtelsmeile voraus, und die höchste Geschwindigkeit, die möglich ist, beträgt 15 Meilen pro Stunde. Die breiteste Stelle weist 16 Fuss auf. Mindestens die Hälfte der Strasse ist nur 9 Fuss breit und die schwankenden Hängebrücken, die nur einen Wagen aufs Mal zu tragen vermögen, sind noch schmäler. Ungepflastert und ohne Geländer noch Randsteine ist sie die gefährlichste Strasse der Welt mit ihren senkrechten Abgründen von 1000 bis 7000 Fuss Tiefe. Seit sie befahren wird, stürzten 1300 Lastwagen ab oder wurden ernstlich beschädigt.

35 amerikanische Mechaniker sind unterwegs nach China, um sechs Versand- und Service-Stationen, die über die ganze Strasse verteilt wurden, zu übernehmen. Erprobte Spediteure von Arnsteins Lastwagengesellschaft werden binnen kurzem zu ihnen stossen. Sie werden als Lehrer wirken und heimkehren, wenn eingeborne Kräfte genügend ausgebildet sein werden.

Da es auf der ganzen Länge der Strasse weder Telefon- noch Telegraphenstationen gibt, hat Arnstein eine grosse Anzahl fliegender Polizeikolonnen mit Automobilen geschaffen, die, mit Radiosende- und Empfangsstationen ausgerüstet, betrunkene Fahrer vom Steuerrad wegnehmen, schlendernde Gruppen auflösen und den Verkehr in Fluss halten.

Die Amerikaner fanden heraus, dass fast die Hälfte des Verkehrs auf der Burma-Strasse aus privatem Fahrgut bestand, das nichts mit dem Krieg zu tun hatte. Wenn diese Lastwagen dann an den 11 Zollstationen hielten, war jeder Lastwagen der Regierung, der hinter ihnen fuhr, gezwungen, zu warten — oft tagelang, bis irgend eine Zollformalität erledigt war.

Das private Frachtgeschäft mit Lastwagen war sehr einträglich; Spekulanten in Rangoon beluden einen Lastwagen mit Luxusartikeln, liessen ihn eine oder zwei Fahrten nach China unternehmen und verkauften dann den Lastwagen selber mit grossem Gewinn. Es gab Leute, die ihr Kapital alle 30 Tage verdoppelten.

Arnstein schlug nun vor, dass die ersten beiden Ladungen eines privaten Lastwagens Regierungsfracht sein müssen, die dritte dann Benzin und jede vierte Ladung erst private Ware.

Den Anstoss zu Arnsteins bemerkenswertester Leistung gab seine Neugier für die Transit-Steuern durch Burma, die in der Barerhebung einer Steuer von 1 % Tonnengeld für Waren bestand, die durch Burma geleitet wurden, und die „Lend-and-Lease"-Material für China aus den Vereinigten Staaten für Hunderte von Millionen Dollars einschloss.

Oft hatte die Regierung von Tschungking kein Geld, um die Steuern zu bezahlen, mit dem Erfolg, dass Tausende von Tonnen wertvoller Güter an der Grenze blockiert waren. Hunderte von glänzenden neuen amerikanischen Lastwagen standen dort bis an die Kotflügel im Gras.

„Es ist eine Schande", bemerkte Arnstein, „dass China für diese ‚Lend-and-Lease'-Frachten mit Steuern belastet wird, wenn es gegen einen Angreifer kämpft, der eines schönen Tages auch gegen Burma ins Feld rücken wird. Und wie leicht können dann die Vereinigten Staaten zögern, wenn auch Burma ‚Lend-and-Lease'-Hilfe verlangen wird — um so mehr als die britischen Waren ohne einen Cent zu bezahlen durchkommen."

Er trat mit den britischen und burmesischen Behörden in Verbindung, erhielt aber nur Versprechungen, bis die Zeitungen Wind von der Sache bekamen. Als die Reporter ihn aufsuchten, setzte er ihnen klipp und klar seine Meinung über die Steuern auseinander. Ihre Berichte riefen eine Sensation hervor, wurden nach den Vereinigten Staaten gekabelt, und Danny selber kabelte Harry Hopkins eine genaue Beschreibung der Steuer und der damit verbundenen Uebel. Dann fuhr er fort, mit den offiziellen Stellen zu verhandeln und hielt auch die Zeitungen auf dem laufenden. Schliesslich hatten Vorstellungen Washingtons in London zur Folge, dass die Regierung von Burma die Steuerklausel aufhob.

In weniger als einem Monat hatte Danny Arnstein China Millionen von Dollars an Steuern auf künftigen „Lend-and-Lease"-Sendungen erspart.

Bevor er China verliess, sah er, wie an der Grenze Asphalt-Fässer — Teile einer 10 000-Tonnen-Sendung aus Amerika — aufgestapelt wurden, um die schlechtesten Stellen der Burma-Strasse einigermassen instand zu stellen. Er sah auch die ersten von 4500 neuen amerikanischen Lastwagen nach Chinas Grenzen rollen. Er ist überzeugt, dass mit den neuen Lastwagen und seinem System der Verkehrskontrolle und des Unterhalts der Weg für eine genügend umfangreiche Belieferung geöffnet ist und es China erlauben wird, eine energischere Verteidigung gegen Japan zu führen.

China wird sich lange Danny Arnsteins erinnern, denn nie erreichte ein Ausländer in so kurzer Zeit mehr und sprach ein Fremder unverblümter und mit grösserer Nichtachtung des „Gesichtes". Als man ihn warnte, dies oder jenes zu tun, erwiderte er: „Ich bin nicht elegant genug, um die chinesische Art zu erlernen", und fuhr fort nach seiner Art. Von George Kent, aus „Asia". Deutsch von E. Schnegg.

Wie ernähren wir uns einfach und gesund in ernster Zeit?

Anregungen für Küche und Haus, zusammengestellt und bearbeitet von
RINA SCHEURMANN

G. M. Die kriegsbedingte Warenknappheit zwingt die Hausfrau zur Umstellung in mancher hauswirtschaftlichen Gewohnheit. Vorab ist dem „Küchenkonservatismus" ein Ende gesetzt. Das Speiserepertoire, das viele Hausfrauen ihren Lieben jede Woche wieder vorzusetzen pflegten, muss nun mit einmal fallen gelassen werden, weil es an Fett dazu fehlt, oder an Eiern, oder an Käse. Kurzum, zur Führung einer anspruchslosen und doch nahrhaften Küche braucht es heute mehr denn je Phantasie und ernährungstechnisches Ueberlegen. Und hier springt das kleine Heft von Rina Scheurmann hilfreich ein mit klugen Anregungen und nützlichen Winken.

Einleitend stellt die Verfasserin Richtlinien auf für eine gesunde neuzeitliche Ernährungsweise und stützt diese Richtlinien, da blosses Theoretisieren nicht ihre Sache ist, auch gleich mit einer Reihe Beispiele von richtig und unrichtig zusammengestellten Speisezetteln. Und wenn dabei der Rat erteilt wird, die Tagesernährung stets als Ganzes ins Auge zu fassen und nicht nur die einzelne Mahlzeit, so liegt das sicher im Interesse einer ausgewogenen Ernährungsweise und damit im Interesse unserer Volksgesundheit. In diesem Zusammenhang wird auch weitverbreiteten Ernährungsirrtümern begegnet: bei der Ernährung zählt nicht das Mengenmässige, sondern das Wertmässige; gut genährt, ist nicht, wer *viel* isst, sondern wer *richtig* ist.

Immer wieder zu Ehren gezogen werden in Rina Scheurmanns Rezepten unsere einheimischen würzigen Kräutchen: Rosmarin, Salbei, Thymian u. a., die, gesünder als die scharfen ausländischen Gewürze, diese gutenteils ersetzen können und bei weisem Gebrauch Abwechslung und „Nuancen" in unsere Speisen bringen.

Natürlich kommt auch das sparsame Eintopfgericht in interessanten Abwandlungen zu seinem Recht. Aber auch anspruchslose Rezepte von Backwerk birgt das Heft. „Einfaches Backwerk ohne Fett oder mit wenig Fett und ohne Eier", lautet hier die Ueberschrift und nimmt es gleich voraus, dass alle Backrezepte sich bescheiden nach der Decke strecken. Nirgends wird nach alter Kochbuttersitte unbekümmert kommandiert: „man nimmt" — wo nichts mehr zu nehmen ist!

Neben Ratschlägen für das in Kriegszeiten so wichtige Konservieren von Obst und Gemüsen gibt das kleine, grüne Heft noch eine Menge praktischer hauswirtschaftlicher Winke: Wie sparen wir Seife? Wie ersetzen wir Seife? (Mit Efeuwasser zum Beispiel!) Wie erhalten wir unsere Kleider und Schuhe? Fragen also, die in einer Zeit der Teuerung und Rohstoffknappheit ebenso wichtig sind für den einzelnen Familienhaushalt wie für den schweizerischen Gesamthaushalt.

Das Heft, aus dem wir nachstehend einige Rezepte geben, kann zum Preis von 90 Rp. bei der Verfasserin: Rina Scheurmann, Posthof, Arbon, bezogen werden.)